

Szabadka Város alapszabálya 33. szakaszának 1. bekezdése 4. pontja (Szabadka község Hivatalos Lapja. 26/2008 és 27/2008 és Szabadka Város Hivatalos Lapja 46/2011 és 15/2013), valamint a Közlekedésbiztonsági törvény (SZK Hivatalos Közlönye 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - AB, 55/2014, 96/2015 – más törvény, 9/2016 - AB, 24/2018, 41/2018, 41/2018 – más törvény) értelmében,

Szabadka Város Képviselő-testülete a megtartott ülésén meghozta az alábbi

RENDELETET

SZABADKA VÁROS 2018-2020 IDŐSZAKRA VONATKOZÓ KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI STRATÉGIÁJA ÉS SZABADKA VÁROS 2018-2020 IDŐSZAKRA VONATKOZÓ KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI STRATÉGIA CSELEKVÉSI TERVÉNEK ELFOGADÁSÁRÓL

I

Elfogadjuk Szabadka város 2018-2020 időszakra vonatkozó közlekedésbiztonsági stratégiája és Szabadka város 2018-2020 időszakra vonatkozó közlekedésbiztonsági stratégia cselekvési tervét, amely ezen rendelet mellékletében található és annak szerves részét képezi.

II

A jelen rendelet Szabadka város Hivatalos Lapjában való közzétételét követő nyolcadik napon lép hatályba.

I n d o k l á s

Jogalap: Szabadka Város alapszabályának 33. szakasz 1. bekezdésének 6. pontja (Szabadka Község Hivatalos Lapjának 26/08 és 27/08- javított és Szabadka Város Hivatalos Lapjának 46/11 száma) alapján a Városi Képviselő-testület a törvénnyel összhangban meghozta a város egyes tevékenységeinek fejlesztésére vonatkozó programot A Közlekedésbiztonsági törvény 13. szakaszának 1. bekezdése (SZK Hivatalos Közlönye 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - AB, 55/2014, 96/2015 – más törvény, 9/2016 - AB, 24/2018, 41/2018, 41/2018 – más törvény) alapján, amely előírja, hogy a területi autonómiai egység, azaz a helyi önkormányzati egység közgyűlése a nemzeti stratégiával és cselekvési tervvel összhangban meghozza a stratégiát, valamint az éves közúti közlekedésbiztonsági tervet az adott térségben.

A meghozatal indokai: A helyi önkormányzat törvényes kötelezettsége a közlekedésbiztonsági stratégia meghozatala a helyi önkormányzat területén, amelynek összhangban kell lennie a nemzeti stratégiával. Szabadka város részére a Stratégiát a Belgrádi Közlekedésmérnöki Kar a Szerbiai Autó-Motoros Szövetséggel együttműködve dolgozta ki. Szabadka város 2018-2020 időszakra vonatkozó közlekedésbiztonsági stratégiája az alapja és egyben a legfontosabb dokumentuma a közlekedésbiztonság fejlesztésének önkormányzatunk közutain. A stratégia szövegében az elmúlt 16 év alatt történt közlekedési balesetekről összegyűjtött adatok részletes elemzése által, felismertük Szabadka város területén a közlekedésbiztonsági rendszer irányítására vonatkozó problémákat, meghatározva az indikátorokat, valamint a jövőben foganatosítandó javasolt megoldásokat, ugyanis ezáltal minél nagyobb mértékben javítanánk a közlekedés minden résztvevőjének biztonságát. Figyelembe véve teljességében a Stratégiát, kidolgoztuk a Cselekvési tervet, amely előírja a tevékenységek ütemezését és típusát, valamint a Cselekvési terv tételének megvalósításához szükséges pénzeszközök nagyságát (megközelítőleg meghatározva; az eszközök a Szabadka város területén elkövetett közlekedési szabálysértések miatt kiszabott bírságok bevételeitől függenek), amelyet a stratégia teljes megvalósítása érdekében végre kell hajtani. A végén ki kell emelni a Stratégiában meghatározott célokat, mégpedig: hogy a közlekedésben 2020-ig ne veszítsék életüket a gyermekek, hogy 2020-ban, 2011-hez viszonyítva megfelelődjön az évente elhalálozottak-, a súlyosan sérült gyermekek száma és, hogy végül megfelelődjének a közlekedési balesetek társadalmi-gazdasági éves költségei 2020-ban. Továbbá, a nemzeti stratégia elfogadta és meghatározta a közlekedésbiztonsági indikátorokat, mégpedig: a biztonsági öv használatának százalékos arányát a vezető által, valamint a biztonsági öv használatának arányát az elülső ülésekben 95%, a biztonsági öv használata a hátsó ülésen 85%, a gyermekvédelmi rendszerek használata 2020-ban 96% legyen, a motorkerékpárosok és mopedesek védő- sisakjának használata 99% , a településeken, a településeken kívül és az autópályán, amely 10km/h-val nagyobb a megengedett sebességtől 2020-ban 4,9% legyen, az alkohol hatása alatt lévő járművezetők aránya a településen és a településen kívül is 2020-ig 0,1% legyen.

Végrehajtó: Szabadka város Közlekedésbiztonsági Tanácsa, valamint Szabadka város, Városi Közigazgatási Hivatalának Kommunálisügyi, energetikai és közlekedési Titkársága.

A végrehajtáshoz szükséges eszközök forrása: A Közlekedésbiztonsági törvény 17. szakasza értelmében a közlekedés biztonságának finanszírozását többek között a helyi önkormányzat költségvetési eszközeiből, valamint a közúti közlekedésbiztonsági előírások megszegése miatti szabálysértések és gazdasági bűncselekmények miatt kirótt és megfizetett bírságokból fedezik.

KÖZLEKEDÉS- BIZTONSÁGI ÁLLAPOT ELEMZÉSE SZABADKA VÁROS TERÜLETÉN

2001. – 2016.
év



TARTALOM

1. Közlekedésbiztonsági állapot elemzése a közlekedési balesetek alapján Szabadka város területén 2001-től – 2016-ig	3
1.1 A közlekedési balesetekről és azok következményeiről szóló adatok elemzése 2001-2016. időszakban.....	4
1.2 Adatelemzés a közlekedési balesetek résztvevőiről 2001-2016. időszakban.....	6
1.3 A közlekedési balesetek és azok következményei, valamint a személyek korától függő elosztása 2001-2016. időszakban	9
1.3.1 A közlekedési balesetet elszenvedett gyermekek számának elemzése	12
1.3.2 A közlekedési balesetet elszenvedett fiatalok számának elemzése.....	14
1.3.3 A közlekedési balesetet elszenvedett felnőttek számának elemzése.....	17
1.3.4 A közlekedési balesetet elszenvedett idős személyek számának elemzése.....	19
1.4 A következmények megoszlása a közlekedési balesetekben résztvevők neme alapján a 2001-2016. időszakban.....	23
1.5 A közlekedésben meghatározott kategóriájú résztvevő részvételének összehasonlító elemzése Szabadkán és a Szerb Köztársaságban 2001-2016. időszakban	24
1.6 A közlekedési balesetek időbeli megoszlása a 2001-2016. időszakban.....	27
1.7 A közlekedési balesetek módosítási megoszlása a 2001-2015. időszakban	31
1.8 A közlekedési balesetek tipológiai megoszlása a 2016. évben.....	32
1.8.1 A közlekedési balesetek típusainak csoportjai	32
1.8.2 A hatástényezők csoportja	36
1.9 Járművezetés alkohol és pszichoaktív anyagok hatása alatt	39
1.10 A gyalogosok részvételével történt balesetek elemzése	40
1.11 A kerékpárosok részvételével történt balesetek elemzése	43
1.12 A traktorosok részvételével történt balesetek elemzése	47
1.13 A kétkerekűek részvételével történt balesetek elemzése	51
1.14 A kommerciális járművekkel történt balesetek elemzése	55
1.15 A közlekedési balesetek térbeli elemzése	60
1.16 Megjegyzés	Error! Bookmark not defined.

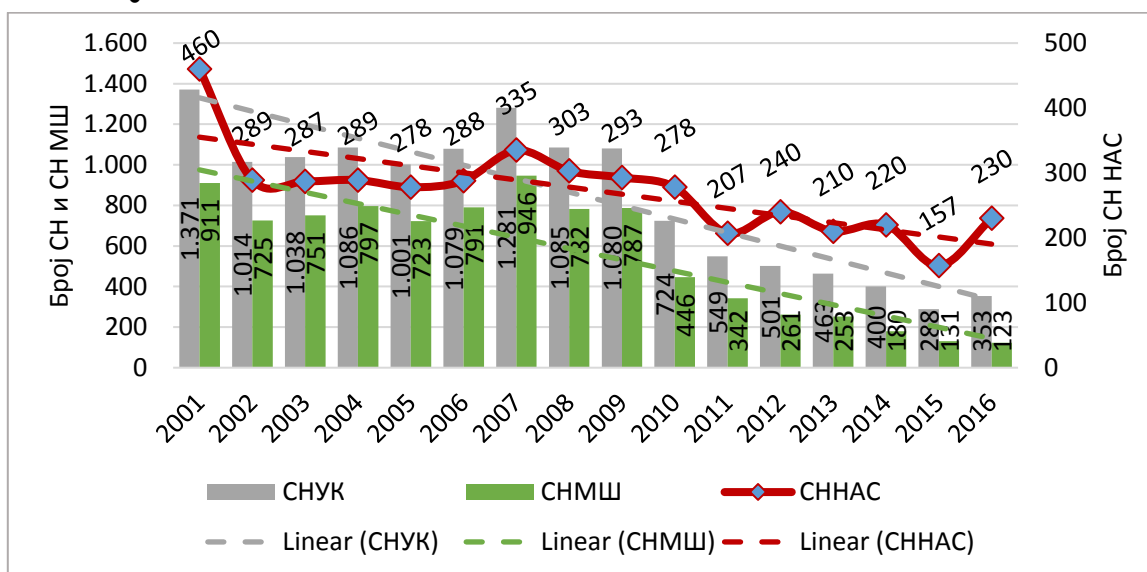
1. KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI ÁLLAPOT ELEMZÉSE A KÖZLEKEDÉSI BALESETEK ALAPJÁN SZABADKA VÁROS TERÜLETÉN 2001-TŐL – 2016-IG

Szabadka területén a meglévő közlekedésbiztonsági állapot meghatározása céljából fontos elvégezni az előző időszakban történt közlekedési balesetek elemzését. Elvégeztük Szabadka területén a közlekedési balesetek elemzését 16 évre, 2001-től- 2016-ig időszakra vonatkozóan. A közlekedési balesetekre vonatkozó elemzés átvehető a Közlekedésbiztonsági Ügynökség honlapjáról (<http://bazabs.abs.gov.rs/>). A következő elemzéseket végezték el :

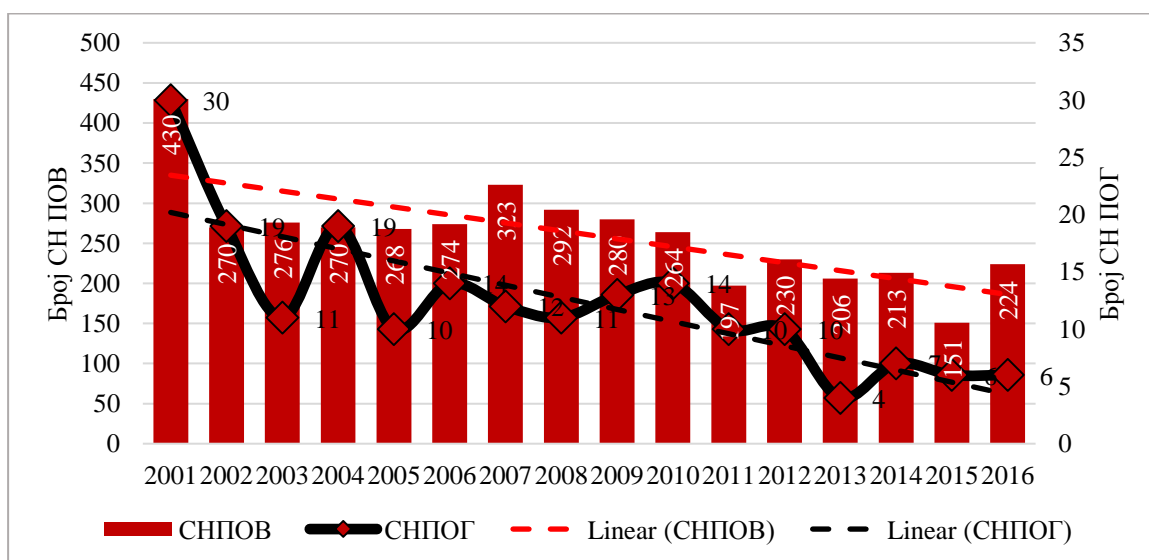
- A közlekedési balesetekről és következményeikről szóló adatok elemzése a 2001-2016. időszakra
- A közlekedési balesetekben résztvevők adatainak elemzése a 2001-2016. időszakban
- A közlekedési balesetek és következményeik alapján történő megoszlás a személyek kora alapján a 2001-2016. időszakra
 - A balesetet szenvedett gyermekek elemzése
 - A balesetet szenvedett fiatalok elemzése
 - A balesetet szenvedett idős személyek elemzése
- A közlekedési balesetek következményeinek megoszlása a közlekedési résztvevők neme alapján a 2001-2016. időszakban
- A közlekedésben résztvevő meghatározott kategóriájú résztvevő részvételének összehasonlító elemzése Szabadkán és a Szerb Köztársaságban 2001-2016. időszakban
- A közlekedési balesetek időbeli megoszlása a 2001-2016. időszakban
- A közlekedési balesetek módosítási megoszlása a 2001-2015. időszakban
- A közlekedési balesetek típusainak csoportjai alapján történő elemzés a 2016. évre
- A gépjárművezetők elemzése, akik alkohol és pszichoaktív anyagok hatása alatt vezettek
- A balesetet szenvedett gyalogosok elemzése
- A balesetet szenvedett kerékpárosok elemzése
- A balesetet szenvedett traktorosok elemzése
- A kétkerekűek részvételével történt balesetek elemzése
- A kommerciális járművek részvételével történt balesetek elemzése
- A közlekedési balesetek térbeli elemzése a 2015-2016. időszakban

1.1 A KÖZLEKEDÉSI BALESETEKRŐL ÉS AZOK KÖVETKEZMÉNYEIRŐL SZÓLÓ ADATOK ELEMZÉSE 2001-2016. IDŐSZAKBAN

- A tizenhatéves elemzési időszakban Szabadkán 13.313 baleset történt (Grafikon 1.1), amelyben 5.845 személy szenvedett közlekedési balesetet (Grafikon 1.3). A közlekedési balesetek tendenciájában, 2009-ig oszcillációk láthatók, ezt követően pedig csökkenő tendencia következik, majd 2016-ban megnövekedett a közlekedési balesetek száma. Azoknak a közlekedési baleseteknek az elemzésénél, ahol anyagi kár keletkezett oszcilláció tapasztalható 2009-ig, majd ezt követően ezek a balesetek csökkentek.



Grafikon 1.1. A közlekedési balesetek száma és a közlekedési balesetek száma áldozatokkal a 2001-2016 közötti időszakban

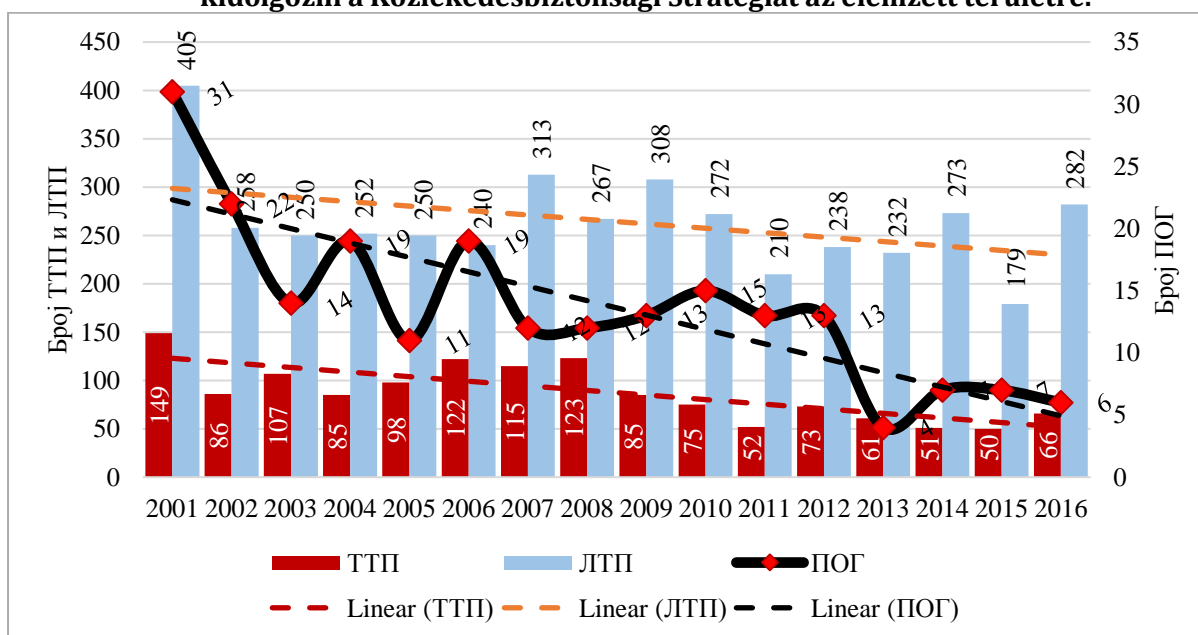


Grafikon 1.2. A halálos kimenetelű és sérüléssel járó közlekedési balesetek száma a 2001-2016 közötti időszakban

- Az anyagi kárt okozott közlekedési balesetektől eltérően, amelyek 2009-től csökkentek, a halálos kimenetelű és sérülésekkel járó közlekedési balesetek enyhe

oszilációt mutatnak, azaz a halálos kimenetelű és sérülésekkel járó közlekedési balesetek az egész megfigyelési időszakban csökkentek, majd növekedtek (Grafikon 1.2). Az anyagi kárt okozott közlekedési balesetek száma csökkenésének oka, a Közúti közlekedésbiztonságról szóló új törvény elfogadása és a közlekedési balesetekről szóló európai jelentés bevezetése.

A közlekedési balesetek számának alakulása alapján a 2001-től - 2016-ig terjedő időszakban csökkent a közlekedési balesetek száma, 2009. után csökkent az anyagi károkat okozó balesetek száma, míg a halálos kimenetelű és sérülésekkel járó közlekedési baleseteknél nincs csökkenés. Az anyagi károkat okozott balesetek száma csökkenésének oka a közlekedési balesetekről szóló európai jelentés bevezetése. Másrészt **a halálos kimenetelű és sérülésekkel járó közlekedési balesetek számának oszilációja rámutat arra, hogy nincs felállítva a közlekedésbiztonság rendszerbeli irányítása és igazolja azt, hogy szükséges kidolgozni a Közlekedésbiztonsági Stratégiát az elemzett területre.**



Grafikon 1.3. A halálos áldozatok, a súlyosan és könnyebben sérült személyek számának alakulása a közlekedési balesetekben 2001–2016 időszakban

- Szabadka útjain a közlekedési balesetekben 2001-től, 218 személy vesztette életét, 5.627, megsérült, ebből 1.398 személy súlyos sérüléseket szenvedett (Grafikon 1.3). Az elhalálozottak számát elemezve 2001-től - 2016-ig látható, hogy ez a szám jelentősen csökkent, 31-ről 6-ra. Tehát, **Szabadkán ötször kevesebb személy halt meg 2016-ban, mint 2001-ben.** Azonban a sérült személyek tekintetében az eredmények mások, pl. a súlyos sérüléseket szenvedett személyeknél tapasztalható, hogy néhány év csökkenés után, **2016-ban, 32%-kal több személy szenvedett súlyos balesetet a 2015. évhez viszonyítva** (Táblázat 1.1.).

- Valamivel gyengébbek az eredmények a könnyebb testi sérüléseket szenvedett személyek elemzésekor, azaz 2016-ban 57,5%-kal több személy szenvedett könnyebb testi sérülést a 2015. évhez viszonyítva.
-
- Az elhalálozottak, a súlyosan, és a könnyebben sérült személyek számának elemzésével a 2001–2016 időszakban megállapítható, hogy csak az elhalálozottak száma alakult az elvárt irányban. Az elkövetkező időszakban megelőző intézkedéseket kell fogantatosítani, amelyeket az oktatási rendszeren valósulnának meg, a sérülékeny közlekedési résztvevők, a fiatalok, az idősebb közlekedési résztvevők, ugyanakkor a professzionális sofőrök részére készült programok által, e tendencia csökkenése érdekében, ugyanakkor fennmaradjon az elhalálozottak számának csökkenése. A programokat a célcsoportok jellegzetes problémájával összhangban kell fejleszteni.

Táblázat 1.1. A közlekedésbiztonság alapmutatóinak láncindexe a 2001-2016. időszakban

Év	SNPOG	SNPOV	SNNAS	SNMŠ	SNUK	POG	TTP	LTP	POV	NAST
2001	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2002	-36,7%	-37,2%	-37,2%	-20,4%	-26,0%	-29,0%	-42,3%	-36,3%	-37,9%	-37,4%
2003	-42,1%	2,2%	-0,7%	3,6%	2,4%	-36,4%	24,4%	-3,1%	3,8%	1,4%
2004	72,7%	-2,2%	0,7%	6,1%	4,6%	35,7%	-20,6%	0,8%	-5,6%	-4,0%
2005	-47,4%	-0,7%	-3,8%	-9,3%	-7,8%	-42,1%	15,3%	-0,8%	3,3%	0,8%
2006	40,0%	2,2%	3,6%	9,4%	7,8%	72,7%	24,5%	-4,0%	4,0%	6,1%
2007	-14,3%	17,9%	16,3%	19,6%	18,7%	-36,8%	-5,7%	30,4%	18,2%	15,5%
2008	-8,3%	-9,6%	-9,6%	-17,3%	-15,3%	0,0%	7,0%	-14,7%	-8,9%	-8,6%
2009	18,2%	-4,1%	-3,3%	0,6%	-0,5%	8,3%	-30,9%	15,4%	0,8%	1,0%
2010	7,7%	-5,7%	-5,1%	-43,3%	-33,0%	15,4%	-11,8%	-11,7%	-11,7%	-10,8%
2011	-28,6%	-25,4%	-25,5%	-23,3%	-24,2%	-13,3%	-30,7%	-22,8%	-24,5%	-24,0%
2012	0,0%	16,8%	15,9%	-23,7%	-8,7%	0,0%	40,4%	13,3%	18,7%	17,8%
2013	-60,0%	-10,4%	-12,5%	-3,1%	-7,6%	-69,2%	-16,4%	-2,5%	-5,8%	-8,3%
2014	75,0%	3,4%	4,8%	-28,9%	-13,6%	75,0%	-16,4%	17,7%	10,6%	11,4%
2015	-14,3%	-29,1%	-28,6%	-27,2%	-28,0%	0,0%	-2,0%	-34,4%	-29,3%	-28,7%
2016	0,0%	48,3%	46,5%	-6,1%	22,6%	-14,3%	32,0%	57,5%	52,0%	50,0%

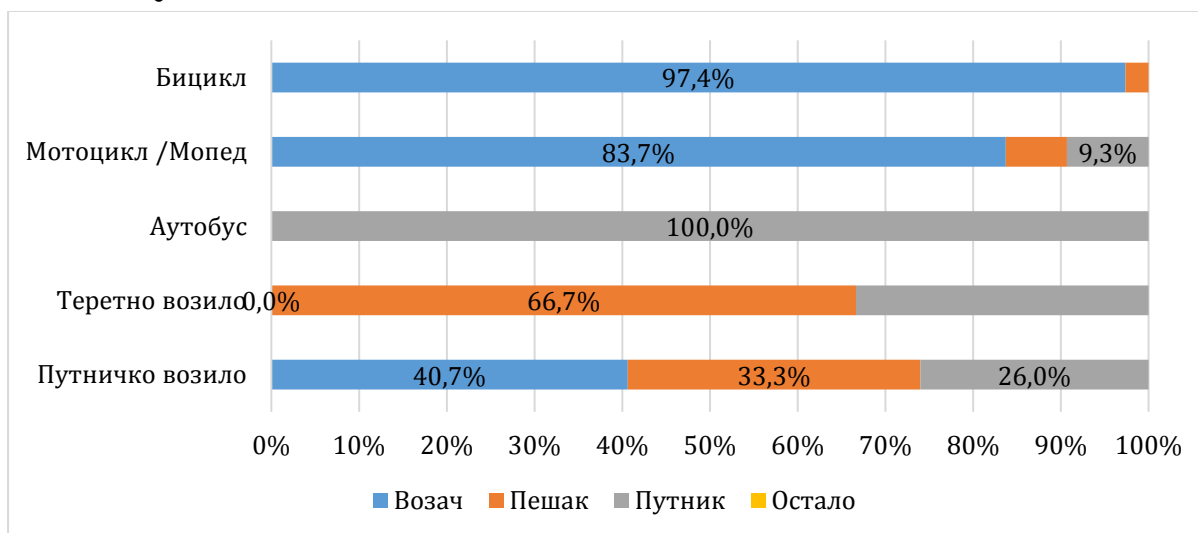
1.2 ADATELEMZÉS A KÖZLEKEDÉSI BALESETEK RÉSZTVEVŐIRŐL 2001-2016. IDŐSZAKBAN

- Az elhalálozott személyek a közlekedésben való részvétel kategóriájával és jellemzőjével kapcsolatos elemzésénél megjegyzendő, hogy a személygépjárművekkel kapcsolatos közlekedési balesetekben a járművezetők elhalálozása(40,7%), a gyalogosoké (33,3%) és az utasoké (26%). A tehergépjárművek részvételével történt balesetekben az elhalálozottak egyharmada utas, a többiek pedig gyalogosok voltak. A közlekedési balesetekben elhalálozott sérülékeny résztvevők motorkerékpárosok/mopedesek és kerékpárosok elemzésével megállapítható, hogy a legtöbb 83,7% motorkerékpáros és mopedes, és 97,4% kerékpáros vesztette életét. Az autóbuszok részvételével történt közlekedési balesetekben egy utas halt meg

(Táblázat 1.2., Grafikon 1.4).

Táblázat 1.2. Az elhalálozott személyek százalékos aránya a közlekedésben való részvétel kategóriájához és szerepéhez viszonyítva

szerepek viszonyait								
A résztvevők szerepe	n%		Személygépjármű	Tehergépjármű	Autóbusz	Motorkerékpár /Moped	Kerékpár	Összesen (a)
Sofőr	n		18	3	0	6	14	41
	%	n/b	51,4%	50,0%	0,0%	75,0%	100,0%	64,1%
	%	n/a	43,9%	7,3%	0,0%	14,6%	34,1%	100,0%
Gyalogos	n		10	3	0	0	0	13
	%	n/b	28,6%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	20,3%
	%	n/a	76,9%	23,1%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Utas	n		7	0	1	2	0	10
	%	n/b	20,0%	0,0%	100,0%	25,0%	0,0%	15,6%
	%	n/a	70,0%	0,0%	10,0%	20,0%	0,0%	100,0%
Összesen (b)	n		35	6	1	8	14	64
	%	n/b	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	%	n/a	54,7%	9,4%	1,6%	12,5%	21,9%	100,0%



Grafikon 1.4. Az elhalálozott személyek százalékos aránya a forgalomban való részvétel kategóriájától és szerepétől függően

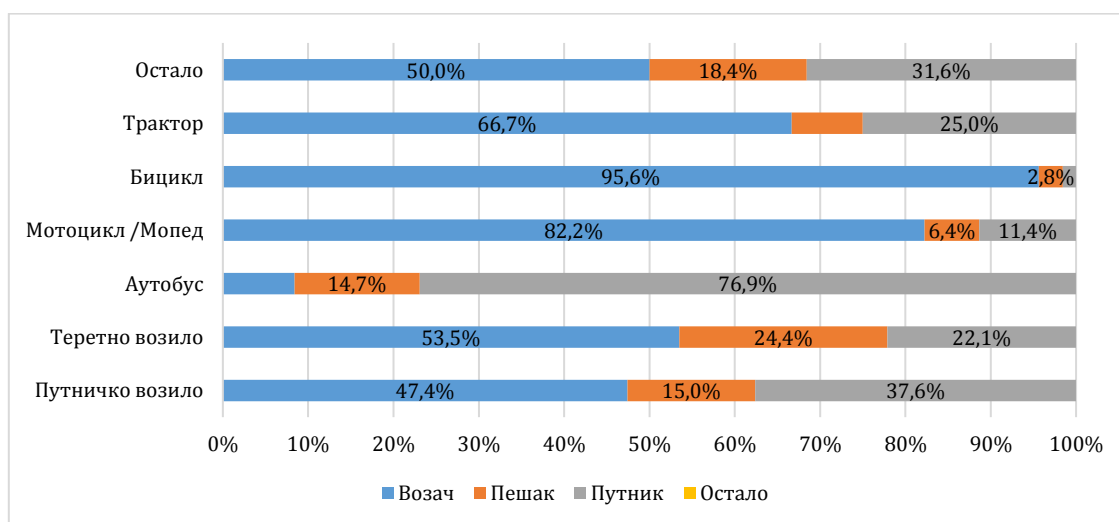
- Az elhalálozott személyek közlekedésben való részvételének kategóriájától és szerepétől függő (Táblázat 1.3, Grafikon 1.5) megoszlás különbözik attól, amikor elhalálozott személyekről van szó. A személygépjárművek részvételével történt közlekedési baleseteknek majdnem a fele (47,4%) gépjárművezető, 37,6% utas, és 15% gyalogos. A tehergépjárművek részvételével történt közlekedési balesetekben 53,5% gyalogosok sérültek, 24,4% gyalogosok és 22,1% utasok. Amikor a sérülékeny kategóriájú közlekedési résztvevőkről van szó, hasonló a helyzet mint az elhalálozott személyeknél, legtöbbször sofőrként veszítik életüket, motorkerékpárosok/mopedesek 82,2% és kerékpárosok 95,6%.

A közlekedési balesetekben sérüléseket szenvedett és elhalálozott személyek kategóriája és szerepe alapjántörténő elemzés által megállapítható, hogy senki sem vesztette életét traktor részvételével, ugyanakkor a sérüléseket szenvedett közlekedési balesetekben 11 személy sérült traktor által.

Megállapítható, hogy a nehéz tehergépjárművek részvételével történt balesetekben a legtöbb gyalogos vesztette életét. Majd, a személygépjárművekkel, valamint kerékpárosok, mopedesek és motorkerékpárosok részvételével történt balesetekben. Több irányban kell foganatosítani intézkedéseket: a közlekedés résztvevői tudatának erősítése, a viselkedés javítása irányában, infrastrukturális intézkedéseket a sérülékeny résztvevők védelmének érdekében és végezetül nyomás gyakorlásával azon résztvevők irányában, akik a képzés és a kedvezőbb infrastrukturális feltételek ellenére sem változtattak viselkedésükön.

Táblázat 1.3. A közlekedési balesetet szenvedett személyek százalékos aránya a forgalomban való részvétel kategóriájára és szerepére vonatkozóan

Járműkategória	n%		Személygépjármű	Tehergépjármű	Autóbusz	Motorkerékpár /Moped	Kerékpár	Traktor	Egyéb	Összesen (a)
Sofőr	n		792	78	9	217	290	9	4	1.399
	%	n/b	49,5%	60,0%	32,1%	82,5%	98,0%	81,8%	57,1%	59,9%
	%	n/a	56,6%	5,6%	0,6%	15,5%	20,7%	0,6%	0,3%	100,0%
Gyalogos	n		174	15	4	6	5	1	1	206
	%	n/b	10,9%	11,5%	14,3%	2,3%	1,7%	9,1%	14,3%	8,8%
	%	n/a	84,5%	7,3%	1,9%	2,9%	2,4%	0,5%	0,5%	100,0%
Utas	n		635	36	15	40	1	1	2	730
	%	n/b	39,7%	27,7%	53,6%	15,2%	0,3%	9,1%	28,6%	31,3%
	%	n/a	87,0%	4,9%	2,1%	5,5%	0,1%	0,1%	0,3%	100,0%
Egyéb	n		0	1	0	0	0	0	0	1
	%	n/b	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	%	n/a	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Összesen (b)	n		1601	130	28	263	296	11	7	2.336
	%	n/b	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	%	n/a	68,5%	5,6%	1,2%	11,3%	12,7%	0,5%	0,3%	100,0%



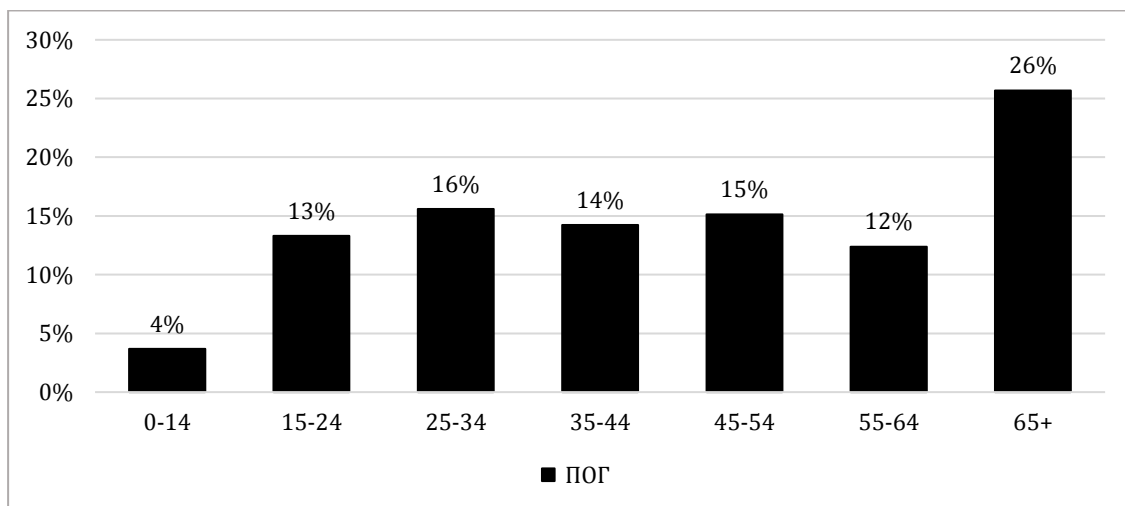
Grafikon 1.5. A közlekedési balesetekben sérült személyek százalékos aránya a forgalomban való részvétel kategóriájára és jellemzőire vonatkozóan

1.3 A KÖZLEKEDÉSI BALESETEK ÉS AZOK KÖVETKEZMÉNYEI, VALAMINT A SZEMÉLYEK KORÁTÓL FÜGGŐ ELOSZTÁSA 2001-2016. IDŐSZAKBAN

- A közlekedési balesetek megoszlása a közlekedés résztvevőinek kora jelezheti, hogy a forgalomban résztvevők melyik korcsoportjai a leginkább kockázatosak a megfigyelt területen. Az eredmények alapján leggyakrabban a 65 év feletti személyek veszítik életüket, és ők képezik az elhalálozottak egynegyedét. Szabadkán 2001. és 2016. között, legkevesebb 14 éves évnél fiatalabb gyermek vesztette életét. (Táblázat 1.4, Grafikon 1.6).

Táblázat 1.4. A közlekedési balesetek következményeinek kor szerinti megoszlása

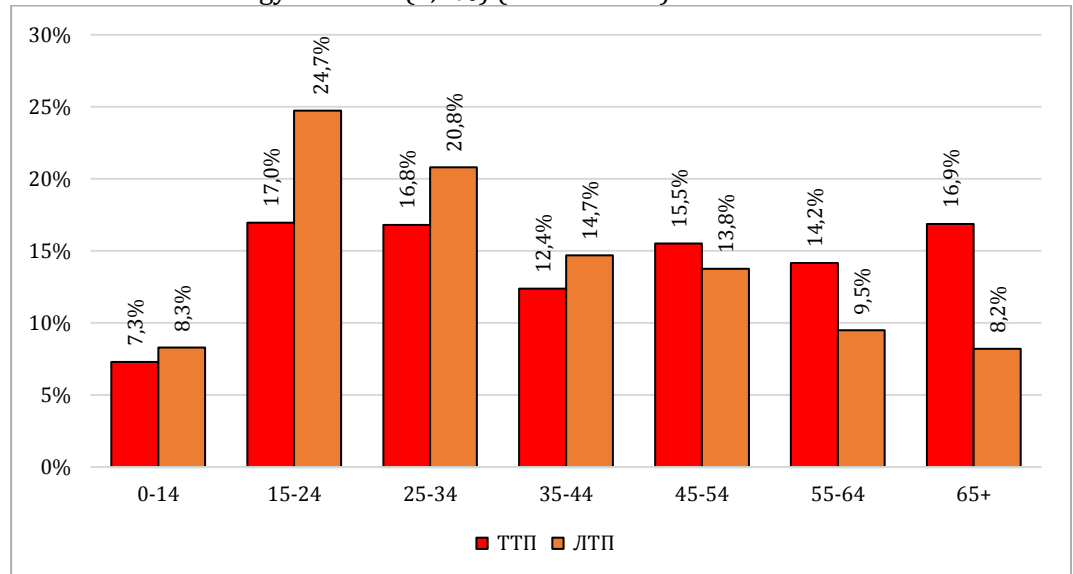
	ELH		STS		KTS		SÉR		BS	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
0-14	8	3,7%	102	7,3%	351	8,3%	453	8,1%	461	7,9%
15-24	29	13,3%	237	17,0%	1046	24,7%	1283	22,8%	1312	22,5%
25-34	34	15,6%	235	16,8%	879	20,8%	1114	19,8%	1148	19,6%
35-44	31	14,2%	173	12,4%	621	14,7%	794	14,1%	825	14,1%
45-54	33	15,1%	217	15,5%	582	13,8%	799	14,2%	832	14,2%
55-64	27	12,4%	198	14,2%	401	9,5%	599	10,6%	626	10,7%
65+	56	25,7%	236	16,9%	347	8,2%	583	10,4%	639	10,9%
összesen	218	100%	1398	100%	4227	100%	5625	100%	5843	100%



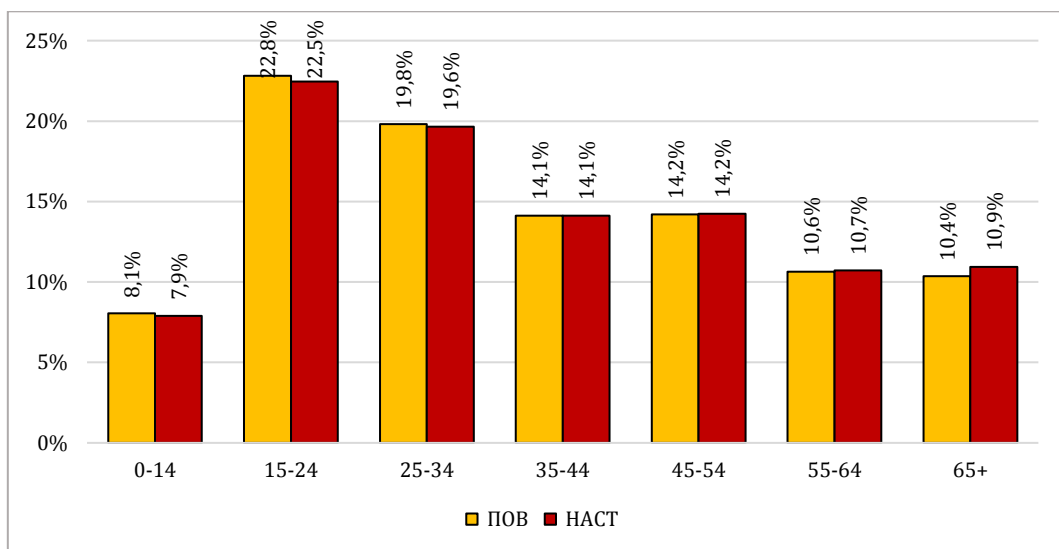
Grafikon 1.6. A közlekedési balesetekben elhalálozott személyek életkor szerinti megoszlása

- Míg a 65 évnél idősebbek, leggyakrabban közlekedési balesetekben veszítik életüket, könnyebb testi sérüléseket leggyakrabban a 15-től - 24 évesek szenvednek (24,7%) (Grafikon 1.7), majd a 25-től - 34 éves korúak (20%). Ezek az eredmények az emberi szervezet jellegzetességeinek a következményei lehetnek, vagyis az idősebb személyek hajlamosabbak a törések és más súlyosabb következmények elszenvedésére, amelyekre a fiatalabbak ellenállóbbak, és ezáltal a következmények is enyhébbek. A sérült személyek teljeskörű elemzésével megállapítható, hogy a közlekedési balesetekben leggyakrabban sérülnek a 15-től - 24 éves személyek (22,9%) és a 25-től - 34 évesek (19,9%), legkevésbé sérülnek

a 14 évnél fiatalabb gyermekek (8,1%) (Grafikon 1.8).



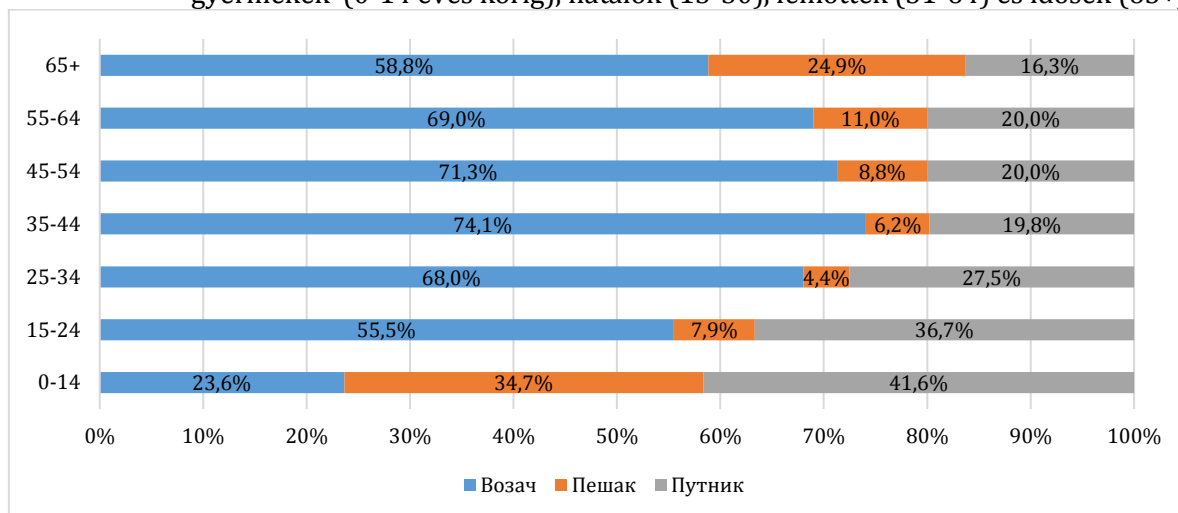
Grafikon 1.7. A közlekedési balesetekben súlyos és könnyebb testi sérüléseket szenvedett személyek életkor szerinti megoszlása



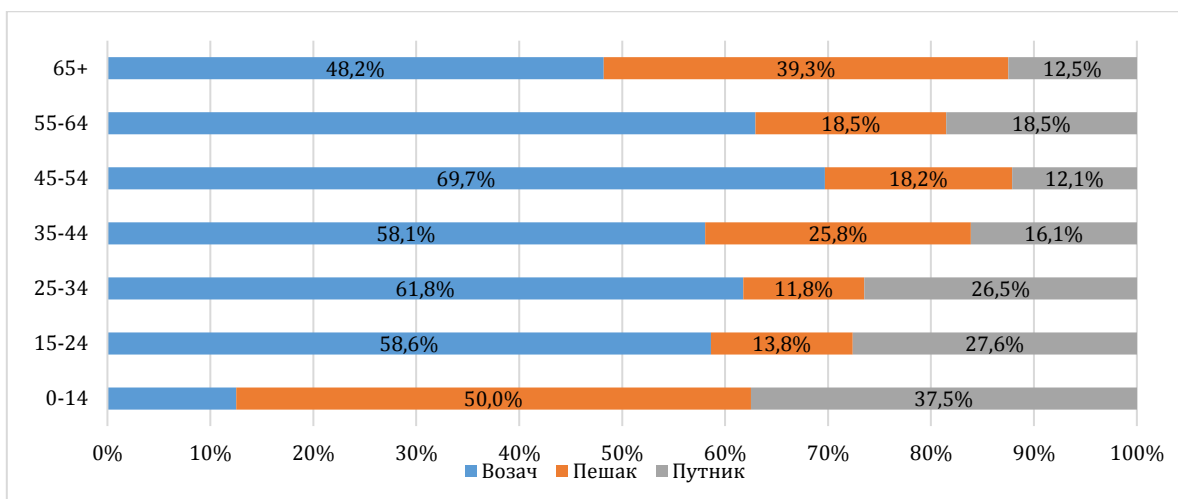
Grafikon 1.8. A sérült és elhalálozott személyek életkor szerinti megoszlása

- A közlekedési résztvevők szerepének elemzésével (Grafikon 1.9), megállapítható, hogy gyalogosként a legkevésbé hajlandóak az együttműködésre a 25-től - 34 éves korú személyek (4,4%), és legjobban a gyermekek (34,7%), ez indokolható gyalogosként való részvételükkel a közlekedésben.
- A vizsgált időszakban a gyermekek leggyakrabban gyalogosként (50%) szenvedtek halálos balesetet, míg az idősebb résztvevők 60%-ban járművezetőként, egynegyedük gyalogosként és 16,3%-ban utasként (Grafikon 1.9).
- A közlekedési balesetekben legtöbbször személygépjárművekben veszítették életüket, minden életkorban, majd mopedekkel és motorkerékpárokkal közlekedve (Grafikon 1.11). A folytatásban az elhalálozottak részletes elemzése:

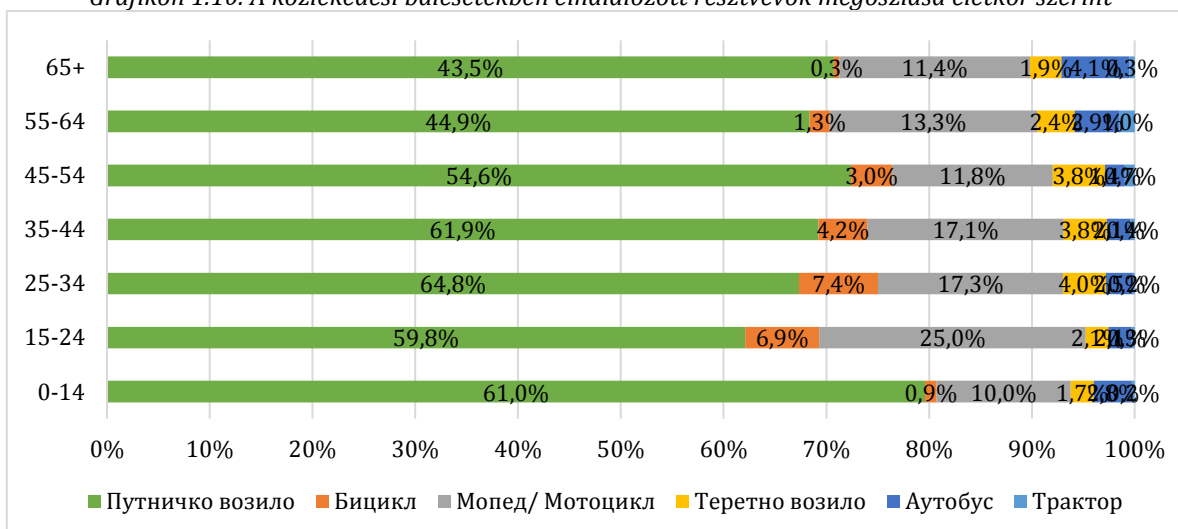
gyermek (0-14 éves korig), fiatalok (15-30), felnőttek (31-64) és idősek (65+).



Grafikon 1.9. A forgalomban való részvétel jellemzőinek megoszlása a résztvevők kora szerint



Grafikon 1.10. A közlekedési balesetekben elhalálozott résztvevők megoszlása életkor szerint

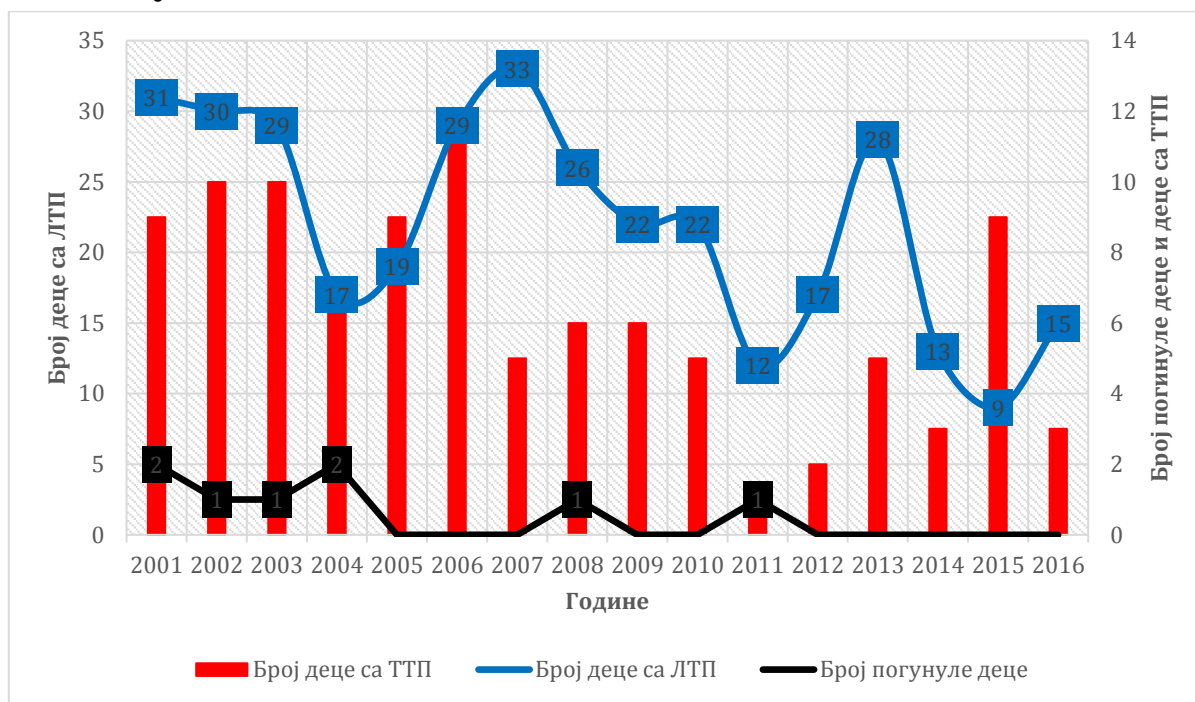


Grafikon 1.11. A közlekedési balesetekben elhalálozott résztvevők megoszlása a jármű kora és típusa alapján

1.3.1 1.3.1 A KÖZLEKEDÉSI BALESETET ELSZENVEDETT GYERMEKEK SZÁMÁNAK ELEMZÉSE

A gyermekek több jellemző miatt a közlekedés legsérülékenyebb résztvevői. A gyermekek veszélyeztetettségét a közlekedésben felismerték és nagyszámú kutatást végeztek ezzel kapcsolatosan, amikor a Szerb Köztársaságról van szó, ezt a problémát felismerték a Nemzeti Közlekedésbiztonsági Stratégiában, ahol meghatározták a célt, hogy 2020-tól a közlekedési balesetekben nem veszti életét gyermek. Szabadkán a gyermekek biztonságára vonatkozó probléma átfogó vizsgálata céljából elvégezték azon közlekedési balesetek elemzését, amelyekben gyermekek vettek részt. A közlekedési balesetek elemzésekor a 0-tól 14 éves gyermekeket figyelték meg.

- Szabadkán a 2001-től - 2016-ig terjedő időszakban összesen 462 gyermek szenvedett közlekedési balesetet. Ebből nyolcan életüket veszítették, míg 102 gyermek súlyos testi sérüléseket, 352 gyermek pedig könnyű testi sérüléseket szenvedett. (Grafikon 1.12)

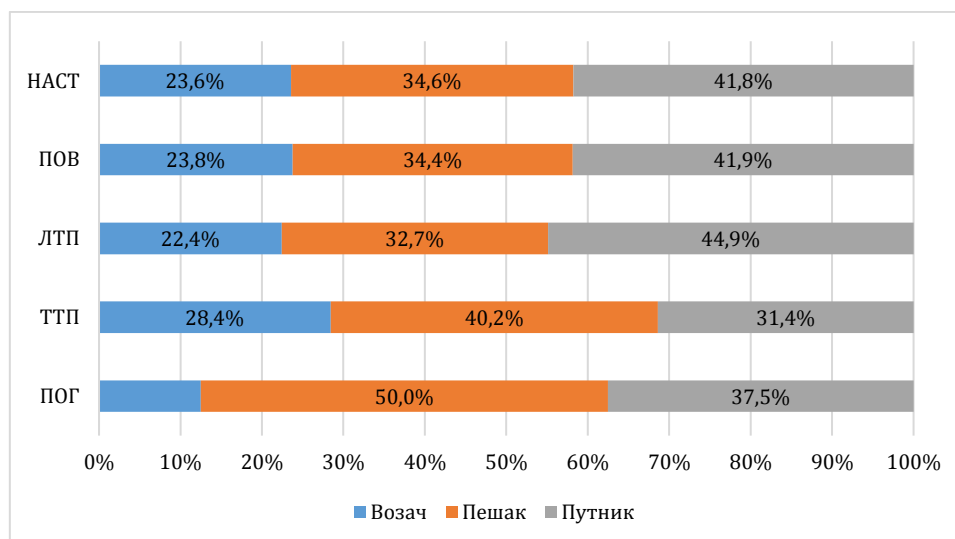


Grafikon 1.12. A gyermekek által elszenvedett közlekedési balesetek következményei Szabadkán évek szerint a 2001-2016. időszakban

- A gyermekek közlekedésben való részvételi szerepétől függően megállapítva, hogy 4 gyermek gyalogosként, 3 utasként és 1 gyermek pedig kerékpárosként veszítette életét (Táblázat 1.5, Grafikon 1.13). *Ezen eredmények alapján megállapítható, hogy létre kell hozni egy stabil oktatási rendszert, és a gyermekeknek a gyalogosok halálzásakor meghaladó gyermekek többségénél folytatni kell a gyermekek folyamatos képzését a forgalom megfelelő viselkedéséről, elsősorban gyalogosként.*

Táblázat 1.5. A gyermekek közlekedési balesetekben való részvételének szerepe a közlekedési balesetek következményeitől függően

	ELH		STS		KTS		SÉR		BS	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Sofőr	1	12,5%	29	28,4%	79	22,4%	108	23,8%	109	23,6%
Gyalogos	4	50,0%	41	40,2%	115	32,7%	156	34,4%	160	34,6%
Utas	3	37,5%	32	31,4%	158	44,9%	190	41,9%	193	41,8%
Összesen	8	100%	102	100%	352	100%	454	100%	462	100%



Grafikon 1.13. Közlekedési balesetet szenvedett gyermekek részvételi szerepe a 2001-2016. időszakban

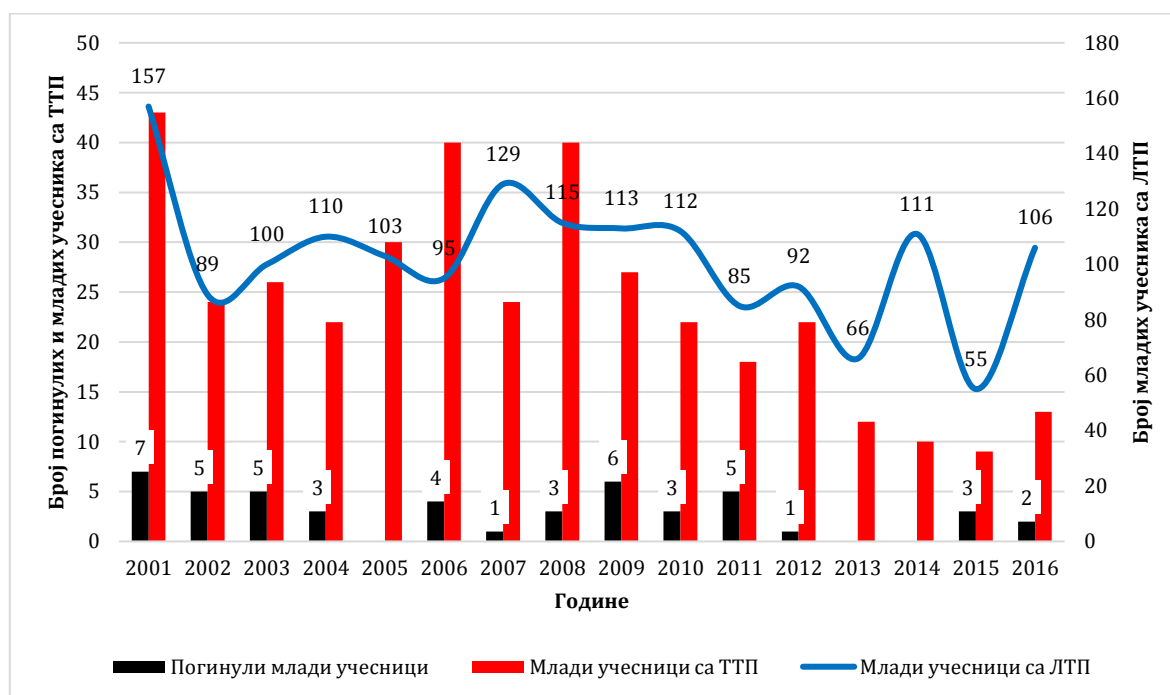
A közlekedési balesetekben sérült gyermekek struktúrájának elemzése szerint a közlekedésben betöltött szerepük alapján a gyermekek leggyakrabban a jármű utasaként, (42%), majd gyalogsként (34%) szenvedtek balesetet.

- A közlekedési balesetet szenvedett gyermekek elemzése alapján, megállapítható, hogy a gyermekek a halálos kimenetelű balesetekben gyalogsként veszítik életüket, sérüléseket pedig a járművek utasaiként szereznek. Szerbiában felismerték a gyermekek biztonságának jelentőségét a közlekedésben, valamint a probléma nagysága miatt kitűzték az országos célokat, hogy 2020-ban nem lesz balesetben meghalt gyermek. Annak érdekében, hogy Szabadka megvalósíthassa ezeket a jelentős célokat, szükséges időben megszerezni a megfelelő tudást, valamint megfelelő hozzáállást kialakítani a gyermekekben a biztonságos közlekedésre vonatkozóan, azaz szükséges a gyermekek megfelelő edukációja mindenekelőtt a gyalogokra vonatkozóan, tekintettel, hogy a legtöbb gyermek gyalogsként veszti életét.
- Emellett a szülők tudatának magasabb szintre emelése, azaz pozitív hozzáállás kifejlesztése a gyermekek biztonságos szállítását illetően. Minden tevékenység hordozója, amelynek célja a gyermekek közlekedési balesetben történő sérülésének csökkentése Szabadkán a Közlekedésbiztonsági Tanács, amelynek a többi intézménnyel és szervezettel együttműködve követnie kell a Közlekedésbiztonsági Stratégiában megfogalmazott intézkedéseket, és amelyek célja a gyermekek biztonságának növelése a közlekedésben.

1.3.2 A KÖZLEKEDÉSI BALESETET ELSZENVEDETT FIATALOK SZÁMÁNAK ELEMZÉSE

Az Egészségügyi Világszervezet adatai alapján a közlekedési balesetek a vezető halál ok a 15-től-29 évesek korosztályában¹. Ez az adat rámutat a fiatalok magas szintű veszélyeztetettségére a közlekedésben a kockázatos viselkedés iránti hajlamuk miatt (sebességtúllépés, alkohol, kábítószer hatása alatt történő járművezetés, stb.)

A fiatalok elemzése a közlekedési balesetek résztvevőiként, a megfigyelt személyek 15-től-30 évesek, ami összhangban van a Közlekedésbiztonsági Stratégiával a közutakon, valamint A Fiatalokról szóló törvénnyel ².



Grafikon 1.14. Következmények, amelyek által érintettek a közlekedési balesetek fiatal résztvevői korosztály szerint, Szabadka városban 2001-2016. időszakban

Szabadka város területén 2001 és 2016. közötti időszakban összesen 2.068 fiatal személy szenvedett közlekedési balesetet. Ebből, 48 személy életét vesztette, nehéz testi sérüléseket kapott 382 fiatal személy és 1.638 személy könnyebben megsérült (Grafikon 1.14).

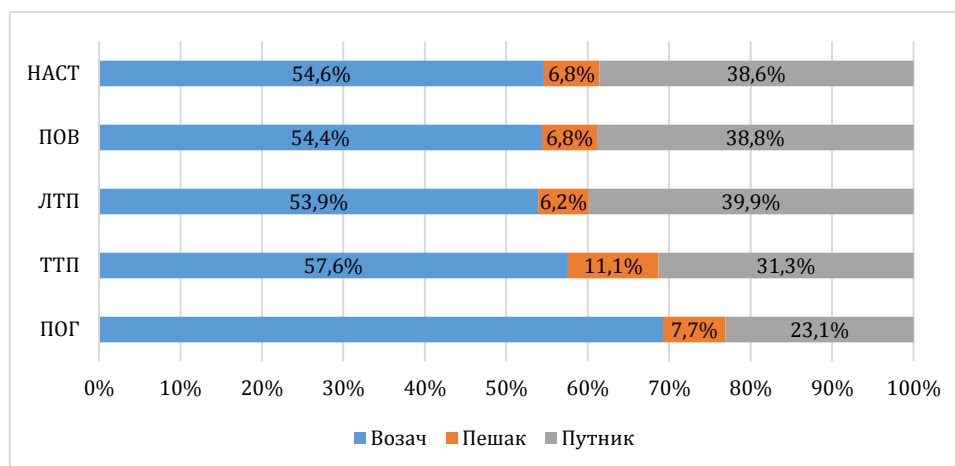
Szabadkán a közlekedési balesetben megsérült fiatalok elemzésével megállapítható, hogy a szerep alapján, amely által képviselve vannak a közlekedési balesetekben, a fiatalok Szabadka területén járművezetőként, 60%, valamint a járművek utasaiként (34%)és legkevésbé gyalogosként (6%) vesznek részt a közlekedési balesetekben (Táblázat 1.6, Grafikon 1.15).

¹ World Health Organization (WHO), <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/en/>, látogatás 2018.01.16.

² Szerbia Hivatalos Közlönye 50/2011.

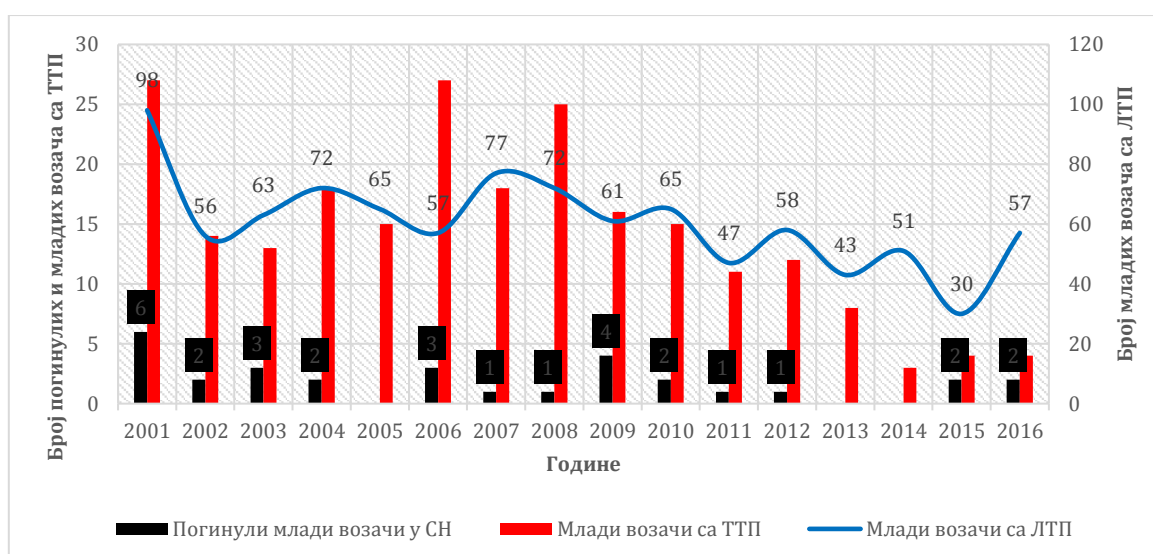
Táblázat 1.6. A közlekedési balesetet szenvedett fiatalok megoszlása a közlekedési balesetben betöltött szerepük alapján

	ELH		STS		KTS		SÉR		BS	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Sofőr	30	62,5%	230	60,2%	972	59,3%	1202	59,5%	1232	59,6%
Gyalogos	5	10,4%	27	7,1%	99	6,0%	126	6,2%	131	6,3%
Utas	13	27,1%	125	32,7%	567	34,6%	692	34,3%	705	34,1%
Egyéb	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Összesen	48	100%	382	100%	1638	100%	2020	100%	2068	100%



Grafikon 1.15. A közlekedési balesetet szenvedett fiatalok megoszlása a közlekedési balesetben betöltött szerepük alapján, Szabadka város 2011-2016. közötti időszakban

Az összes elhalálozási mód közül, a fiatal járművezetők leggyakrabban a közlekedési balesetekben veszítik életüket. **2001-től – 2016-ig Szabadkán egy teljes osztálynyi fiatal járművezető vesztette életét (30).** Elemézve az elhalálozott és megsérült fiatal járművezetők számát, megállapítható, hogy vannak eltérések, amik rámutatnak, hogy nincs szisztematikus tevékenység a fiatal járművezetők biztonságának növelésére vonatkozóan a közlekedésben (Grafikon 1.16).



Grafikon 1.16. A fiatal járművezetők a közlekedési balesetek következményeként kapott sérülései, Szabadka város, 2001-2016. időszak

2016. óta nyilvántartják, a hatástényezőket, azoknak a közlekedési balesetek hatástényezőinek elemzésével, ahol fiatal járművezetők szenvedtek közlekedési balesetet 2016-ban megállapították, hogy a járművezetők részéről a közlekedési tevékenységek nem megfelelő kivitelezése a leggyakoribb hatástényező, amelyek hozzájárultak a közlekedési balesetek kialakulásához, amelyekben fiatal járművezetők vettek részt Szabadka város területén. Szabadkán a 15 – 30 éves járművezetőknél, a közlekedési baleset hatástényezőjeként 2016-ban a járművezetők mulasztására vonatkozik a közlekedési helyzet nem megfelelő felmérése miatt (Grafikon 1.16).



Grafikon 1.17. A közlekedési balesetet szenvedett fiatal járművezetők megoszlása a hatástényezők alapján

- Ismerve ezt az adatot, lehetséges okok, amelyek miatt sor kerül mulasztásra a fiatal járművezetők részéről lehet az általános és középiskolában a nem megfelelő oktatás és nevelés hiánya, a képzés minősége az autósiskolákban, ugyanakkor a társaság hatása, azaz a jármű utasainak a hatása, akik megzavarják a járművezető figyelmét, ezért nem tudja megfelelően felmérni a helyzetet. Emiatt külön figyelmet kell szentelni a tanítási tervek és programok kialakításakor, ugyanakkor a közlekedési oktatás és nevelés első két fázisának végrehajtásakor – az autósiskolákban történő oktatást megelőzően, valamint az autósiskolákban megszervezett oktatás folyamán.

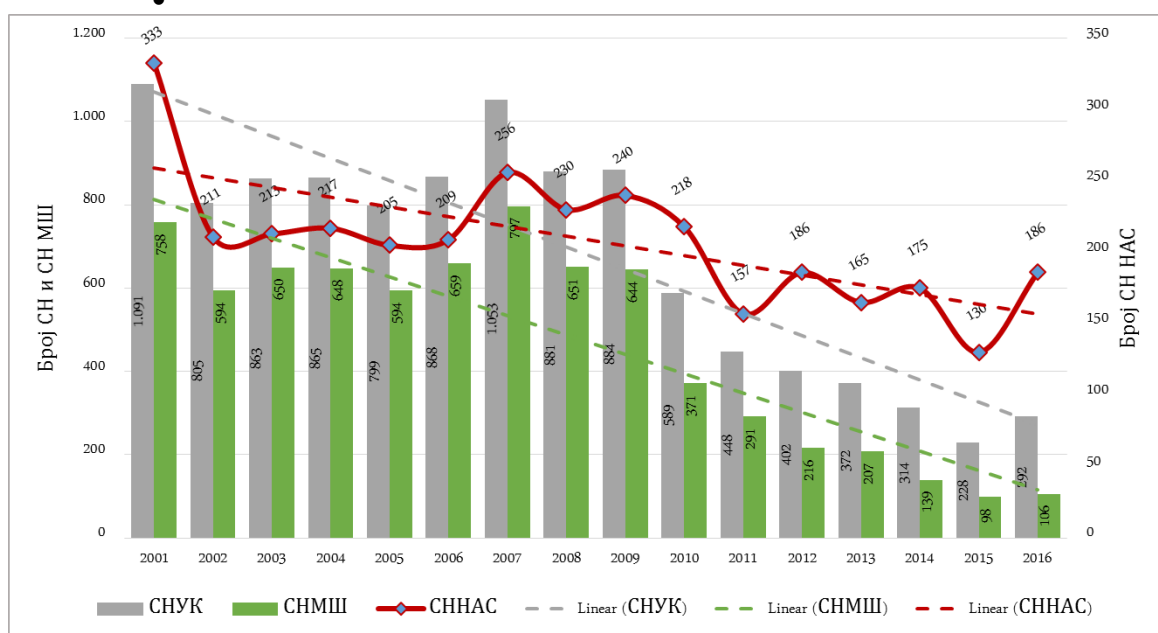
Szabadkán 2001-től-2016-ig egy osztálynyi fiatal járművezető vesztette életét. Éppen a fiatal csoportok képezik a közlekedés azon résztvevőinek csoportját, amelyekre külön figyelmet kell fordítani. A fiatalok közlekedésbiztonsági fejlesztése érdekében szükséges a közlekedésbiztonság növelésére, valamint a fiatalok közlekedésben való viselkedésére irányuló viselkedés fejlesztése.

Tekintettel a személyiségjegyekre abban a korban, az aktivitásoknak alkalmazkodniuk kell a fiatalokhoz, azaz versenyeket kell szervezni biztonságos vezetésből, meg kell szervezni a közlekedésbiztonság népszerűsítésére irányuló tevékenységeket a járművezetési szimulátorok által, versenyeket, polygonokat, rövidfilmeket és egyebet kell nekik szervezni.

A középiskolákban, a járművezetői engedély megszerzése előtt meg kell szervezni a kortársedukációt. Az autós-iskolák képzéseiben a korszerű technológiák által fejleszteni a képzési rendszert (közlekedési balesetek szimulációja a számítógépen, videofelvételek általi helyzetelemzés, és nemcsak az elméleti oktatás által és egyéb.).

1.3.3 A KÖZLEKEDÉSI BALESETET ELSZENVEDETT FELNŐTTEK SZÁMÁNAK ELEMZÉSE

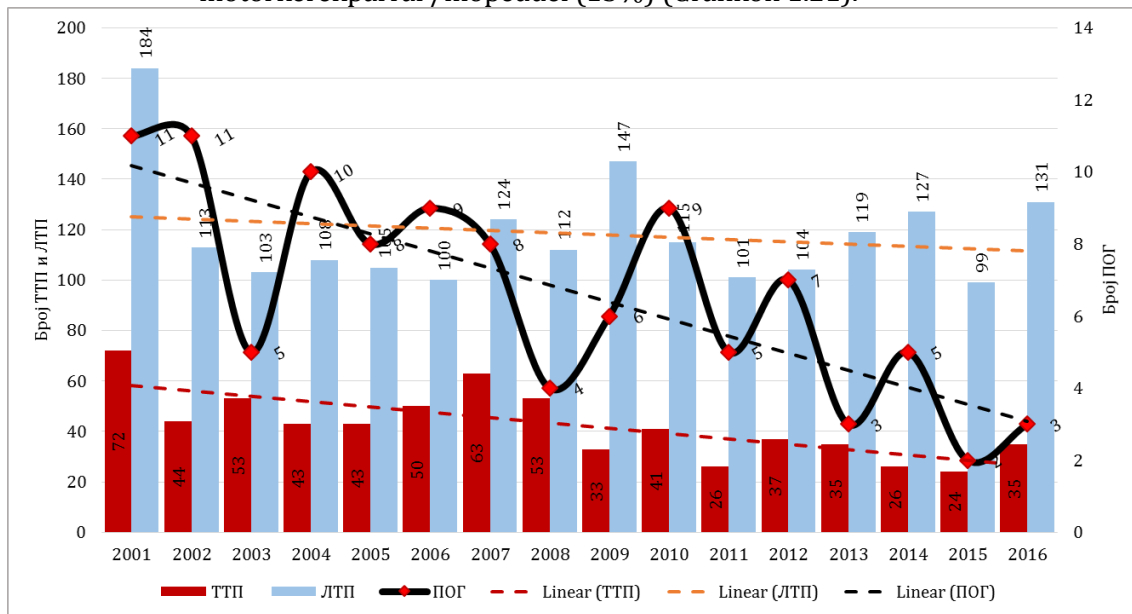
- A közlekedési balesetet elszenvedett felnőttek számának elemzése alatt a
- 31-től – 64 éves résztvevőkre gondolunk. A felnőtt résztvevők a közlekedésben, nagyon aktívak, minden nap közlekednek, munkába, bevásárolni mennek, elkísérik a gyermekeket az óvodába/iskolába és egyéb. Azok a közlekedési balesetek, amelyekben ők is érintettek csökkenő tendenciájúak, azonban a közlekedési balesetekben a sérülések tekintetében instabil tendencia figyelhető meg (Grafikon 1.18) ami rámutat arra, hogy stratégiailag kell megoldani ezt a problémát.



Grafikon 1.18. Közlekedési balesetek a felnőttek részvételével

- Elemezve a felnőttek részvételével történt közlekedési balesetek következményeit, megállapítható, hogy az elhalálozottak számának a legnagyobb az oszcilációja (Grafikon 1.19), az elhalálozottak száma 2016-ban lecsökkent a 2001. évhez viszonyítva 70%-kal, ennek ellenére nem állapítható meg csökkenő tendencia.
- A közlekedési balesetet szenvedettek százalékos arányú részvétele a közlekedési résztvevők kategóriája és közlekedésben betöltött szerepe rámutat arra, hogy a járművezetők fele (45%) személygépjárművek által okozott közlekedési balesetekben sérültek, valamint a gyalogosok 77% -a, és az utasok 84%-a (Táblázat 1.7, Grafikon 1.20). A közlekedésben résztvevő felnőttek 55%-ban

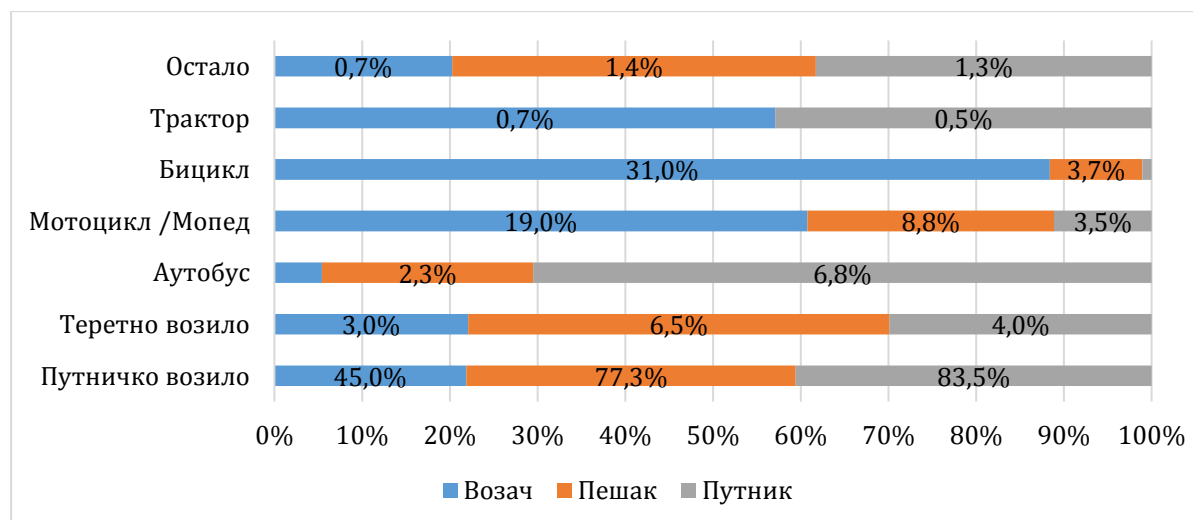
személygépjármű általi balesetben sérültek, majd kerékpárral (23%) és motorkerékpárral /mopeddel (15%) (Grafikon 1.21).



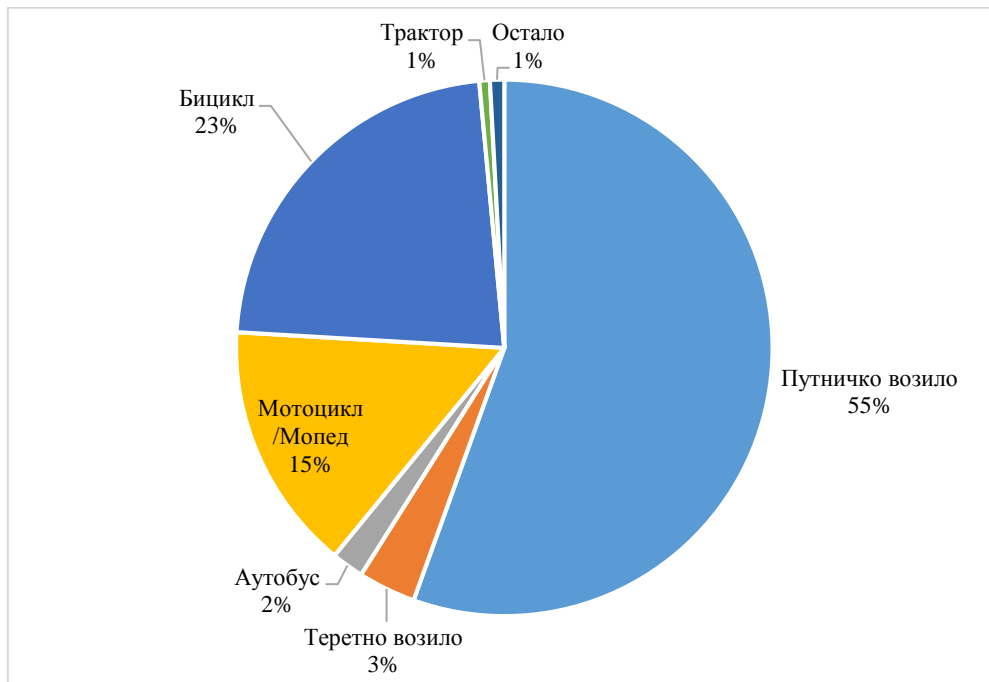
Grafikon 1.19. Közlekedési balesetek következményei, amelyekben felnőttek érintettek

Táblázat 1.7. A közlekedési balesetet szenvedettek százalékos részvétele a közlekedési kategória és a közlekedésben való részvétel szerepe alapján

	Sofőr		Gyalogos		Utas		Összesen	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Személygépjármű	862	45,0%	167	77,3%	456	83,5%	1.485	55,5%
Tehergépjármű	57	3,0%	14	6,5%	22	4,0%	93	3,5%
Autóbusz	10	0,5%	5	2,3%	37	6,8%	52	1,9%
Motorkerékpár /Moped	364	19,0%	19	8,8%	19	3,5%	402	15,0%
Kerékpár	594	31,0%	8	3,7%	2	0,4%	604	22,6%
Traktor	14	0,7%	0	0,0%	3	0,5%	17	0,6%
Egyéb	13	0,7%	3	1,4%	7	1,3%	23	0,9%
Összesen	1.914	100,0%	216	100,0%	546	100,0%	2.676	100,0%



Grafikon 1.20. A közlekedési balesetet szenvedettek százalékos részvétele a közlekedési kategória és a közlekedésben való részvétel szerepe alapján



Grafikon 1.21. A felnőttek részvételének megoszlása a járműkategória alapján

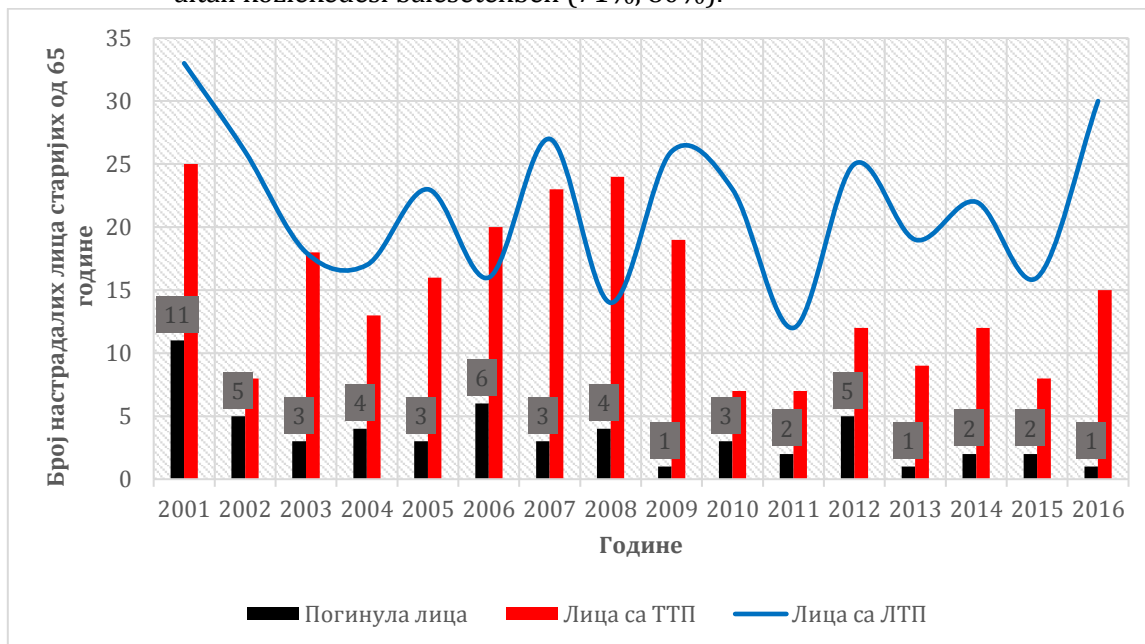
-
- A közlekedési balesetet szenvedett felnőttek elemzésével megállapítható, hogy leggyakrabban személyautók és motorok/mopedek által okozott balesetekben sérülnek, hogy nem állítható fel a balesetek csökkenő tendenciája, legkifjezetebbek az oszcilációk a legsúlyosabb következményeknél. A 30 és 65 év közötti személyek a munkaképes lakossághoz tartoznak, ebben az életkorban rengeteg üzleti és magáncélú mozgásigényük van, és nagymértékben használják a személygépjárműveket, leggyakrabban járművezetőként. Ők gyakran a közlekedésben szerzett tapasztalatuk tudatában gondolatban gyakran elkalandoznak és nem reagálnak időben a kockázatos helyzetekben, ami miatt keletkeznek a közlekedési balesetek. Ezen korosztálynak a közlekedési balesetek számának csökkenése érdekében, szükséges hatást gyakorolni tudatukra, hogy először is
- „a közlekedésre összpontosítsák gondolataikat” pl. óriásplakátok, rádióreklám, nyilvános helyeken elhelyezett platátok és hasonló.

1.3.4 A KÖZLEKEDÉSI BALESETET ELSZENVEDETT IDŐS SZEMÉLYEK SZÁMÁNAK ELEMZÉSE

- Amikor a 65 életévnél idősebb személyekről van szó, az elemzés alapján megfigyelhető, hogy 2001. és 2016. közötti időszakban Szabadka város területén összesen 639 személy szenvedett közlekedési balesetet, ebből 56 elhalálozott, 236 súlyos test sérüléseket szenvedett és 347 könnyebben megsérült (Grafikon 1.22). A 65 évnél idősebb balesetet szenvedetteknek több mint a fele sofőr (59%), kétszer

kevesebb gyalogos (25%),és legkevesebb százalék utas (16%) (Táblázat 1.8).

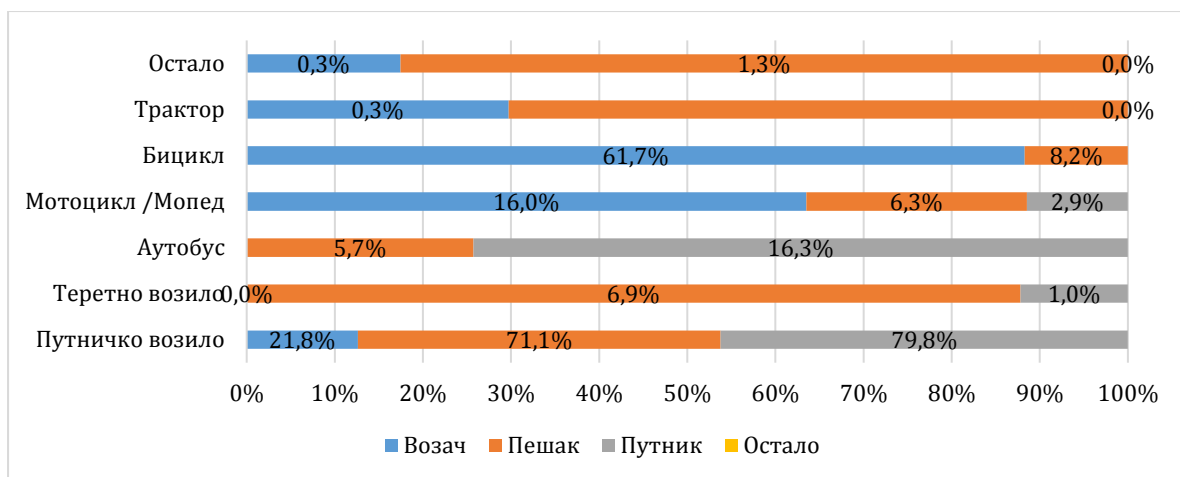
-
- A 65 életévnél idősebb közlekedési balesetet szenvedett személy szerepe a járműkategória alapján (Grafikon 1.23), rámutat arra, hogy leggyakrabban a kerékpárosok sérülnek (62%), a gyalogosok és az utasok a személygépjárművek általi közlekedési balesetekben (71%, 80%).



Grafikon 1.22. A 65 évnél idősebb személyek közlekedési baleset által okozott következményei, Szabadka város 2001-2016. időszak

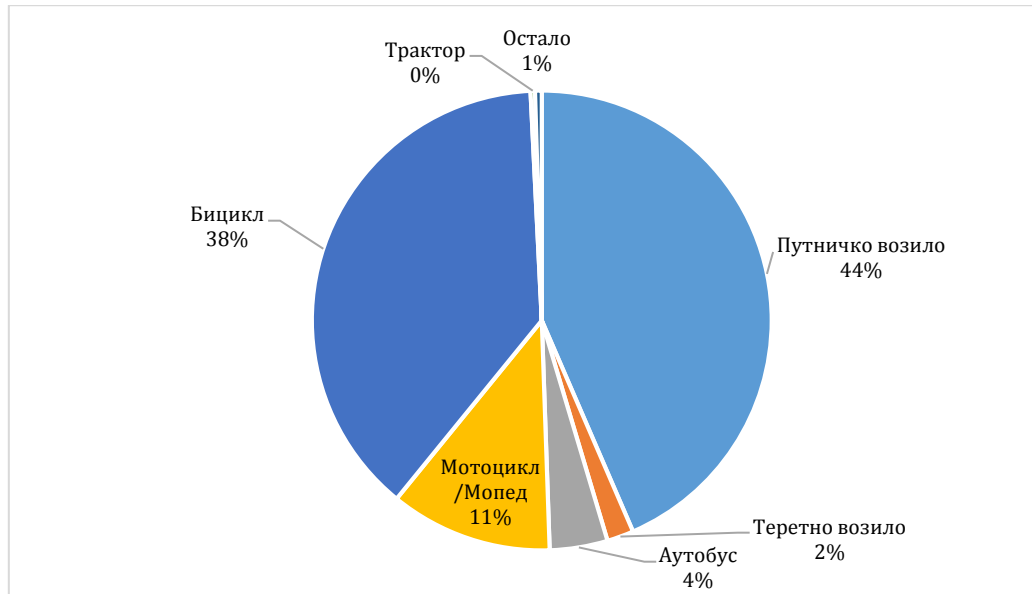
Táblázat 1.8. A 65 évnél idősebbek részvételének megoszlása a járműkategória alapján

	Sofőr		Gyalogos		Utas		Összesen	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Személygépjármű	82	21,8%	113	71,1%	83	79,8%	278	43,5%
Tehergépjármű	0	0,0%	11	6,9%	1	1,0%	12	1,9%
Autóbusz	0	0,0%	9	5,7%	17	16,3%	26	4,1%
Motorkerékpár /Moped	60	16,0%	10	6,3%	3	2,9%	73	11,4%
Kerékpár	232	61,7%	13	8,2%	0	0,0%	245	38,3%
Traktor	1	0,3%	1	0,6%	0	0,0%	2	0,3%
Egyéb	1	0,3%	2	1,3%	0	0,0%	3	0,5%
Összesen	376	100,0%	159	100,0%	104	100,0%	639	100,0%



Grafikon 1.23. . A közlekedési balesetet szenvedett 65 évnél idősebb személyek szerepe járműkategória alapján

- A 65 évnél idősebb személyek által szenvedett közlekedési balesetekben a járműkategória részvétele rámutat, arra, hogy Szabadkán a 65 évnél idősebb kerékpárosok 38%-a képezi a közlekedési balesetben résztvevő sérültek számát. A legtöbb a személygépjármű (44%), míg a közlekedés ezen kategóriájú résztvevői nem szerepel a traktorok által okozott közlekedési balesetekben (Grafikon 1.24).



Grafikon 1.24. Járműkategóriák részvétele a 65 évnél idősebb áldozatok közlekedési baleseteiben

Tekintettel, hogy jelentős számú közlekedési baleset van, amelyben az idősebb résztvevők vesznek részt, szükséges figyelmet fordítani ezen korcsoportú résztvevő közlekedésbiztonságának a fejlesztésére. Megelőző intézkedések foganatosítása, mint az oktatás, amely az idősebb személyek részére szervezett kampányokban és tribünökön valósulna meg, nagymértékben növelné ezen kategóriájú közlekedési résztvevő közlekedési kockázatokkal kapcsolatos ismeretek tudatának a fejlesztésére.

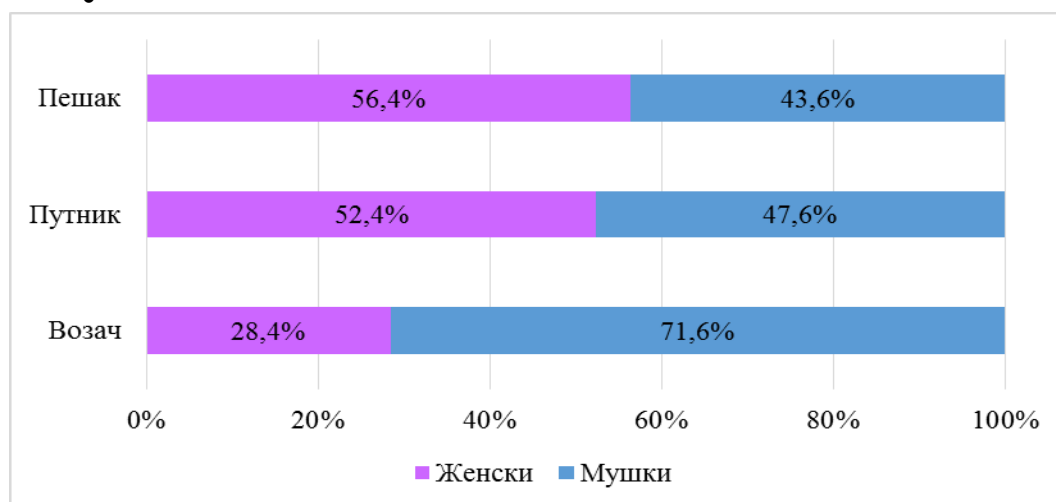
Úgyszintén, mivel Szabadkán a kerékpárosok 65 évnél idősebbek szintén veszélyeztetett közlekedési résztvevő, szükséges infrastrukturális intézkedésekkel szavatolni a biztonságosabb kerékpáros közlekedést. Ezáltal lecsökkennének a konfliktusok a kerékpárosok és a gépjárművezetők között, valamint a sérülési kockázat is. Némelyek a konkrét infrastrukturális intézkedések közül vonatkozhatnak a kerékpársávok kiépítésére, a kerékpárutak kijelölésére, a megfelelő vertikális jelzőrendszer felállítására és karbantartására, valamint a kerékpárutak és kerékpársávok jobb megvilágítására.

1.4 A KÖVETKEZMÉNYEK MEGOSZLÁSA A KÖZLEKEDÉSI BALESETEKBEN RÉSZTVEVŐK NEME ALAPJÁN A 2001-2016. IDŐSZAKBAN

- Számos tanulmány megmutatta, hogy kevesebb nő, mint férfi szenved közlekedési balesetet (pl. Lipovac i dr. 2014, Lipovac, 2008). A közlekedési balesetben sérültek részvételi szerepe alapján (Táblázat 1.9, Grafikon 1.25) látható, hogy a nők 38%-a sérült meg és 62% férfi. A részvétel szerepe alapján legnagyobb a különbség, amikor járművezetőről van szó, ahol 28% női gépjárművezető, és 72% férfi (Grafikon 1.25).

Táblázat 1.9. A sérültek megoszlása a közlekedésben betöltött szerepük és nemük alapján

	Női		Férfi		Összesen	
	n	%	n	%	n	%
Sofőr	996	28,4%	2510	71,6%	3506	100,0%
Utazó	789	52,4%	717	47,6%	1506	100,0%
Gyalogos	346	56,4%	267	43,6%	613	100,0%
Összesen	2131	37,9%	3494	62,1%	5625	100,0%

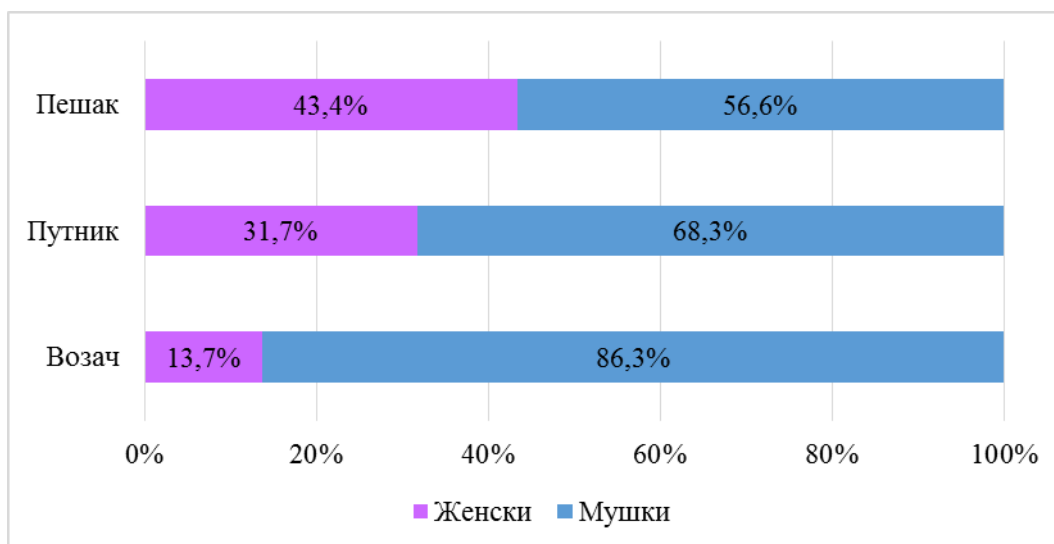


Grafikon 1.25. A sérültek megoszlása a közlekedésben betöltött szerepük és nemük alapján

Táblázat 1.10. Az elhalálozottak megoszlása a közlekedésben betöltött szerepük és nemük alapján

	Női		Férfi		Összesen	
	n	%	n	%	n	%
Sofőr	17	13,7%	107	86,3%	124	100,0%
Utazó	13	31,7%	28	68,3%	41	100,0%
Gyalogos	23	43,4%	30	56,6%	53	100,0%
Összesen	53	24,3%	165	75,7%	218	100,0%

- Az elhalálozottak nemek szerinti különbsége még kifejezettebb, azaz **egy elhalálozott nőre 3 férfi vesztí életét**. A legnagyobb a különbség járművezetőként van, 14% női járművezető halt meg, míg 86% férfi. Megállapítható, hogy a nők leggyakrabban gyalogként veszítették életüket (43%) (Grafikon 1.26).



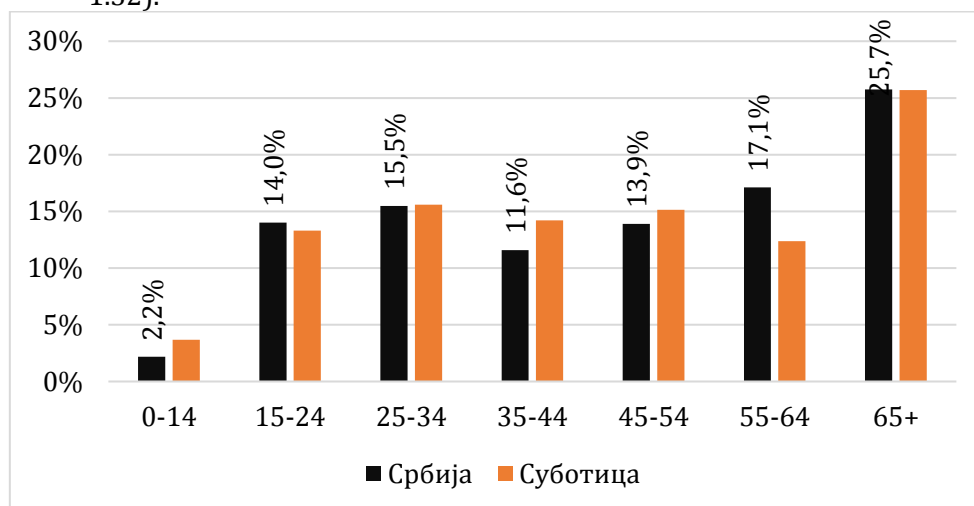
Grafikon 1.26. Az elhalálozottak megoszlása a közlekedésben betöltött szerepük és nemük alapján

- Szabadkán a közlekedési balesetek megoszlásának elemzése nemek szerint a 2001-től- 2016. időszakban megállapítható, hogy az elhalálozottak egynegyede nő, a sérültek között pedig valamivel több mint egyharmad (38%). Tekintettel a közlekedési balesetek következményeire a nemek szerint, szükséges intenzívebb intézkedéseket fogatosítani a férfi járművezetők irányában.

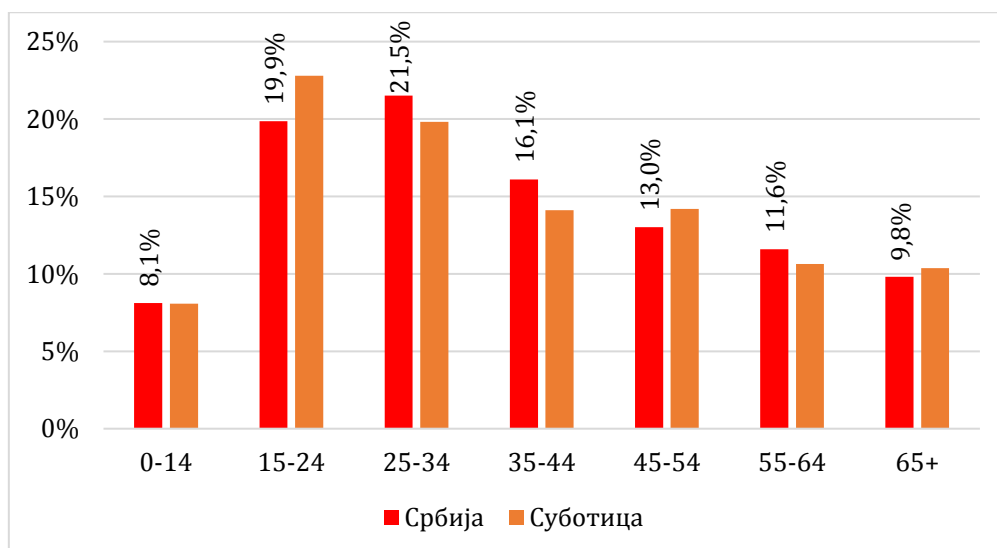
1.5 A KÖZLEKEDÉSBEN MEGHATÁROZOTT KATEGÓRIÁJÚ RÉSZTVEVŐ RÉSZVÉTELÉNEK ÖSSZEHAJONLÍTÓ ELEMZÉSE SZABADKÁN ÉS A SZERB KÖZTÁRSASÁGBAN 2001-2016. IDŐSZAKBAN

-
-
-
- Szerbiában és Szabadkán az elhalálozottak korosztály szerinti összehasonlító elemzése alapján (Grafikon 1.27) látható, hogy nincs jelentősebb különbség, valamint, hogy az elhalálozottak egynegyede 65 évnél idősebb. A közlekedési balesetek sérültjeit elemezve, legtöbbsen a 15-től-34 éves korosztályhoz tartoznak (Grafikon 1.28).
-
- Az elhalálozottak korosztály szerinti megoszlása a 65 évnél idősebb személyek jellegzetességének a következménye, azaz szervezetük nem tud megbirkózni bizonyos sérülésekkel (pl. sebek begyógyulása, vérzés, törések és más), a fiatalok viszont ellenállóbbak ugyanazon sérülésekkel szemben, sokkal gyorsabban és hatékonyabban tudnak felépülni.
-
- A közlekedésben betöltött szerepük alapján, nincs jelentősebb eltérés Szerbia és Szabadka között, a legtöbbsen járművezetőként veszítették életüket (Grafikon 1.29, Grafikon 1.30). Azonban a járműkategóriák alapján elemezve a különbségeket, megállapítható, hogy kerékpárosok és mopedesek között kétszer több az elhalálozott és a sérült mint Szerbia más községeiben (Grafikon 1.31, Grafikon

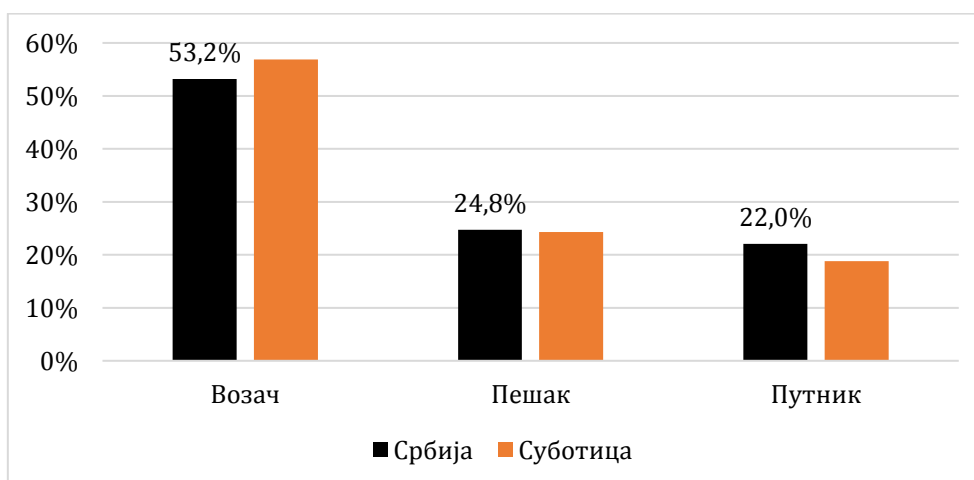
1.32).



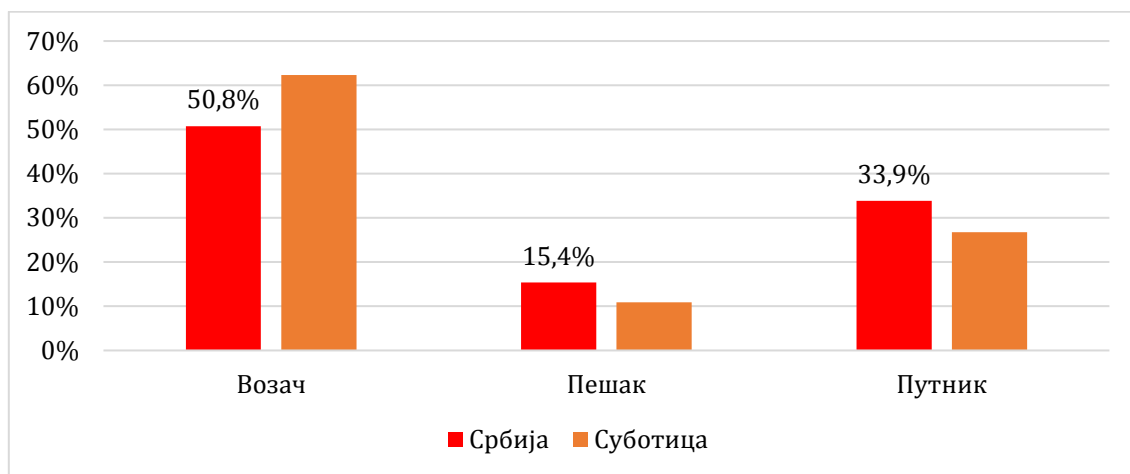
Grafikon 1.27. Az elhalálozottak kor szerinti megoszlása Szerbiában és Szabadkán



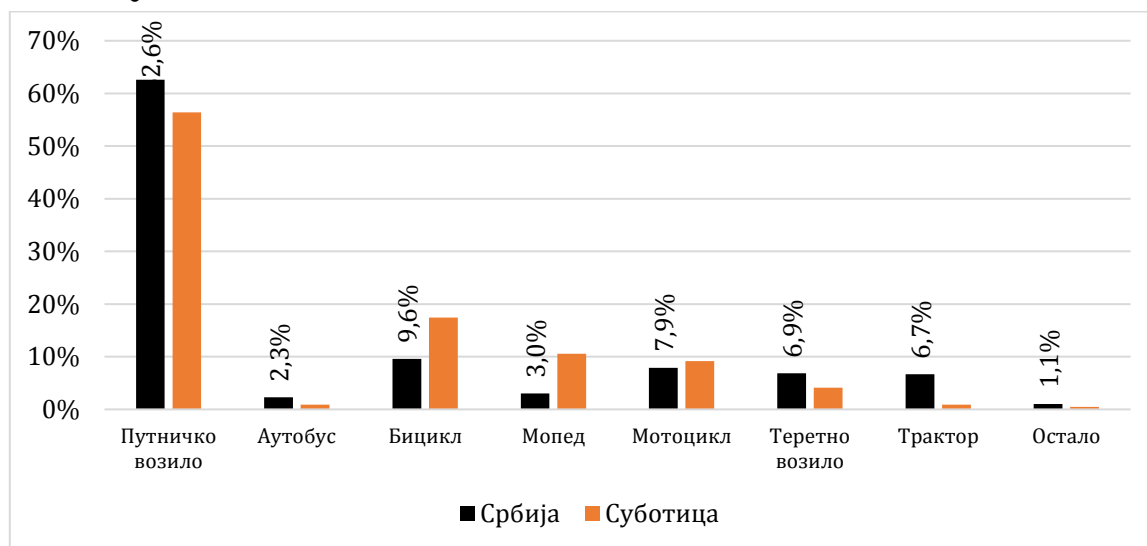
Grafikon 1.28. A sérültek kor szerinti megoszlása Szerbiában és Szabadkán



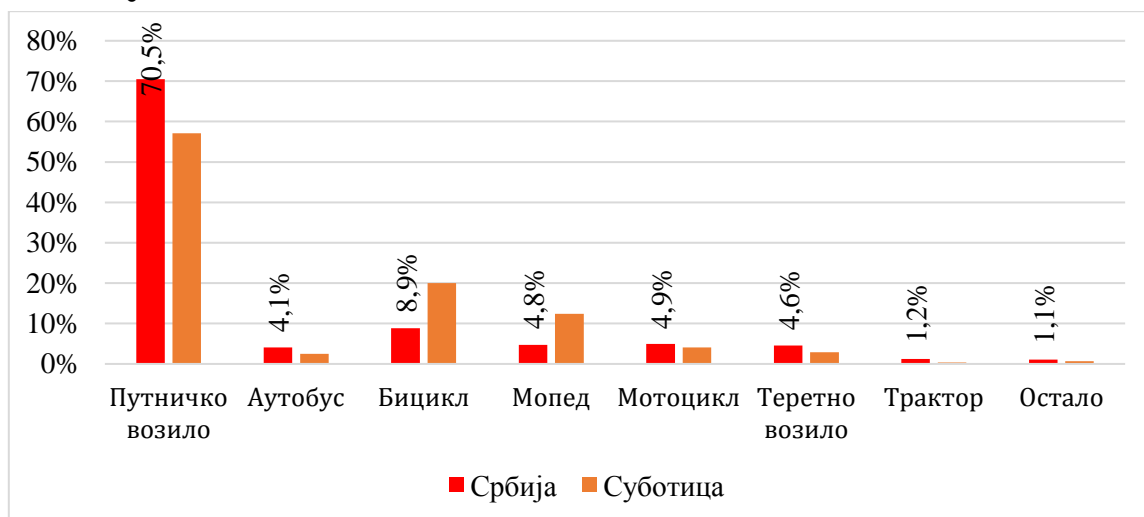
Grafikon 1.29. A elhalálozottak megoszlása a közlekedésben betöltött szerepük alapján Szerbiában és Szabadkán



Grafikon 1.30. A sérültek megoszlása a közlekedésben betöltött szerepük alapján Szerbiában és Szabadkán



Grafikon 1.31. Az elhalálozottak megoszlása járműkategória alapján Szabadkán és Szerbiában

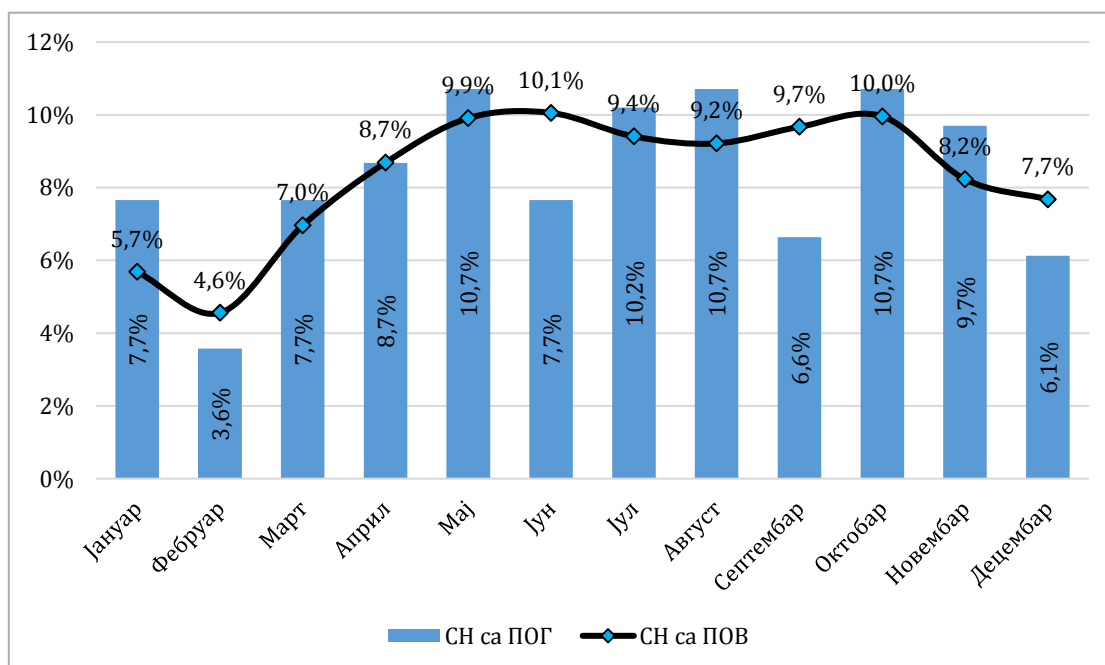


Grafikon 1.32. A sérültek megoszlása járműkategória alapján Szabadkán és Szerbiában

- Szabadkára és Szerbia egész területére vonatkozó összehasonlító elemzés alapján megállapítható, hogy Szabadkán a kerékpárok és mopedek részvétele kétszer több mint Szerbia más részeiben. A közlekedésbiztonság fejlesztése érdekében, szükséges megelőző és infrastrukturális intézkedéseket foganatosítani ezen kategóriájú közlekedési résztvevő védelme érdekében. Megelőző intézkedéseket kell foganatosítani a közlekedés résztvevőinek tudása, álláspontjai, valamint a közlekedés minden résztvevőjének viselkedésének javítása érdekében, külön figyelemmel ezekre a sérülékeny közlekedési résztvevőkre. Infrastrukturális intézkedésekkel megvédeni a kerékpárosokat, és fizikailag elválasztani őket a járműforgalomtól.

1.6 A KÖZLEKEDÉSI BALESETEK IDŐBELI MEGOSZLÁSA A 2001-2016. IDŐSZAKBAN

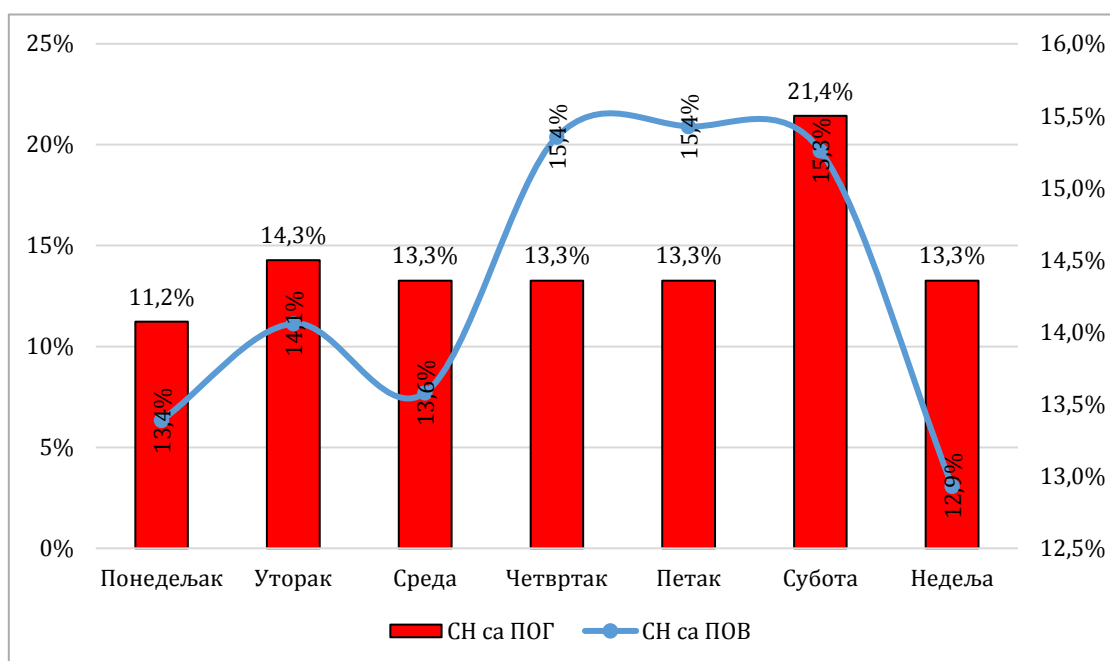
- A közlekedési balesetek időbeli megoszlása lehetővé teszi, hogy áttekinthető legyen, az év melyik hónapja, a hét melyik napja, a nap melyik órája a legkevésbé biztonságos, amikor a legtöbb közlekedési résztvevő szenved balesetet.
- A közlekedési balesetek megoszlása hónaponként a 2001-2016. időszakra (Grafikon 1.33) bemutatja, hogy májusban, júniusban és októberben történt a legtöbb sérülésekkel járó közlekedési baleset (kb 10% hónaponként), míg a halálos kimenetelű balesetek leggyakoribban májusban, augusztusban és októberben (10,7% hónaponként), majd júliusban (10,2%) történtek.



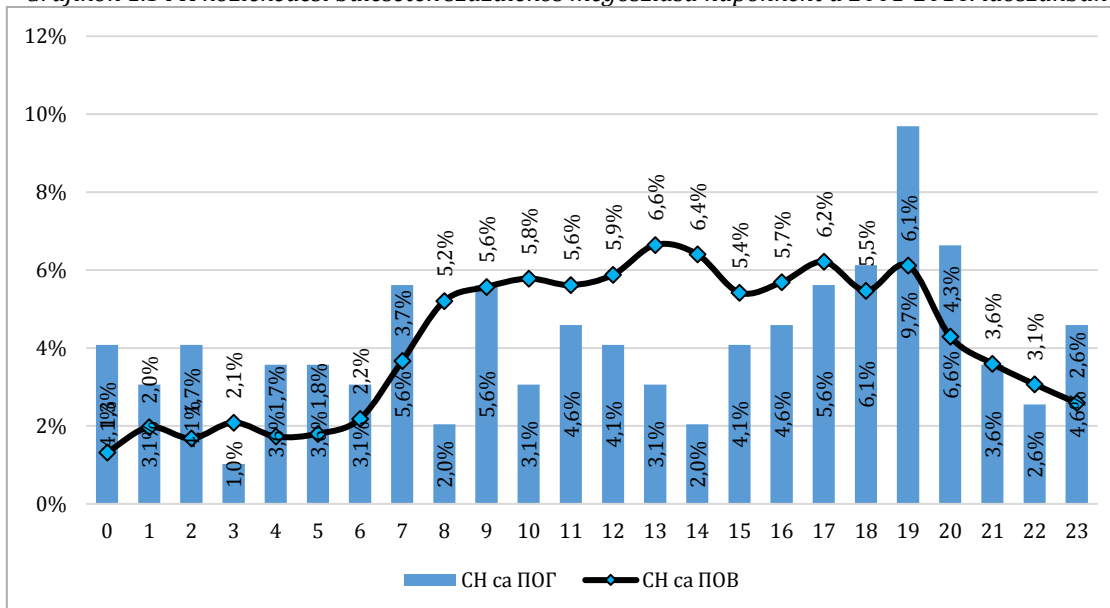
Grafikon 1.33. A közlekedési balesetek százalékos megoszlása hónaponként a 2001-2016. időszakban

- A közlekedési balesetek hónaponkénti megoszlása az év folyamán megállapítható, hogy a nyári időszak májustól november végéig, amikor meg kell erősíteni a

megelőző és nyomást gyakorló tevékenységeket.



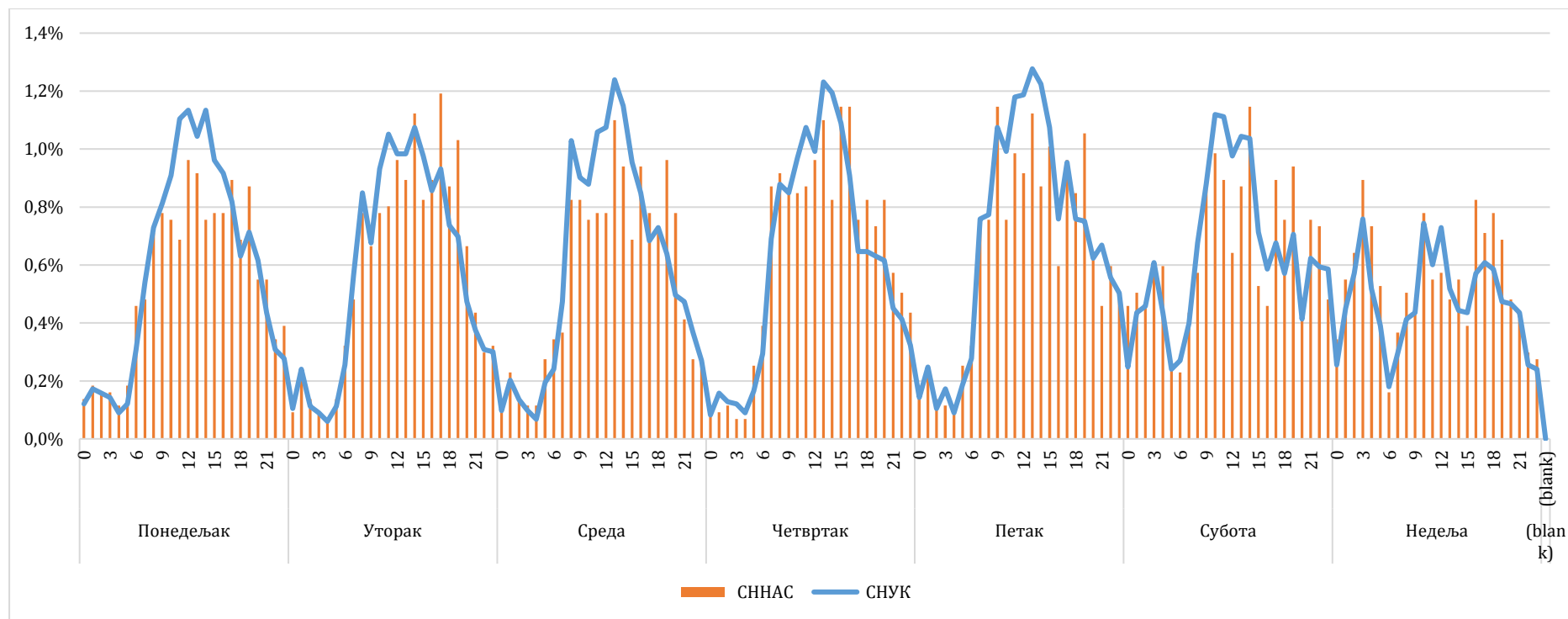
Grafikon 1.34 A közlekedési balesetek százalékos megoszlása naponként a 2001-2016. időszakban



Grafikon 1.35. A közlekedési balesetek százalékos megoszlása naponként a 2001-2016. időszakban

- Az elemzett időszakban a halálos kimenetelű balesetek egyötöde szombaton történt (Grafikon 1.34), a legkevesebb pedig hétfőn (11,2%), a többi napokon megközelítőleg azonos a megoszlás
- (13% körüli). A legtöbb közlekedési baleset csütörtöktől szombatig történt (15% körüli), legkevesebb vasárnap 12,9% (Grafikon 1.35).
-
- A közlekedési balesetek megoszlása a hét napjai alapján mutathat ilyen formát, mert sokan északról, Magyarország felől hétvégén jönnek haza, és ebben az időszakban csütörtöktől szombatig a legnagyobb a forgalom, legnagyobb a kockázat és a legtöbb baleset történik.

-
- A másik oka az ilyen jellegű megoszlásra a hétvége, azaz péntekről szombatra, amikor sokan szórakozni mennek, alkohol, fáradtság vagy más anyagok, a társaság befolyása alatt vezetnek, gyakrabban követnek el szabálysértést és a figyelem megzavarása miatt a legsúlyosabb következményekkel járó hibákat vételik. Az említett probléma megoldására vonatkozó intézkedésként, a már javasolt tudás, álláspontok és viselkedés javítása mellett a fokozottabb nyomásgyakorlás hétvégén a lehetséges megoldás.
- A közlekedési balesetek óránkénti megoszlása (Grafikon 1.35) szemlélteti, hogy Szabadkán a legtöbb halálos kimenetelű baleset 19-től - 20 óráig (9,7%), éjjel 3-tól - 4-ig (1%) történt. *A délelőtti órákban a közlekedési balesetek szempontjából kockázatos időpontok reggel 7 és 8 , valamint délelőtt 9 és 10 óra között, ami összeköthető az iskolába vagy a munkába jutás időpontjával.*
-
- A közlekedési balesetek össz számának megoszlása, valamint a halálos kimenetelű balesetek óránkénti megoszlása a hét folyamán a 2001-2016 időszakban (Grafikon 1.36) szemlélteti, hogy munkanapokon közlekedési balesetek 12 és 15 óra között történnek, szombaton 11 és 14 óra között, és vasárnap 9-től 12-ig, ami összeköthető a munkából való hazatéréssel, hétvégén pedig a piacra, bevásárolni vagy kirándulásra menéssel. A halálos kimenetelű közlekedési balesetek keddtől-csütörtökig leggyakrabban 16 és 20 óra között történnek, pénteken reggel 7 körül, szombatról vasárnap virradóra.
- A legtöbb halálos kimenetelű baleset kedden 16 óra körül és szombaton 14 óra körül történt. Annak érdekében, hogy megállapíthassák miért éppen akkor történt a legtöbb baleset szükséges elemezni részletesen mindegyik balesetet, megállapítani mi történt az elmúlt 16 évben abban az időben, mekkora volt a város attraktivitása, milyenek voltak az időjárási feltételek és egyéb.
-
- A közlekedési balesetek időbeli megoszlása alapján megállapítható, hogy Szabadkán nem biztonságosak a nyári hónapok, hogy fokozottabban fordulnak elő balesetek júliusban és augusztusban, majd októberben és novemberben. A napok közül, amikor a legtöbb halálos kimenetelű baleset történik, az a szombat. A legtöbb baleset kedden 16 óra körül és szombaton 14 óra körül van. Ennek az időbeli megoszlásnak az oka a nyári hónapokban a hétvégén megnövekedett forgalom, az attraktívabb helyek felé történő fokozottabb mozgás, főként a fiataloknál. Annak érdekében, hogy meg lehessen állapítani a valós okokat, szükséges részletesen megvizsgálni az említett hónapokban, napon és órákban történt összes balesetet.
-



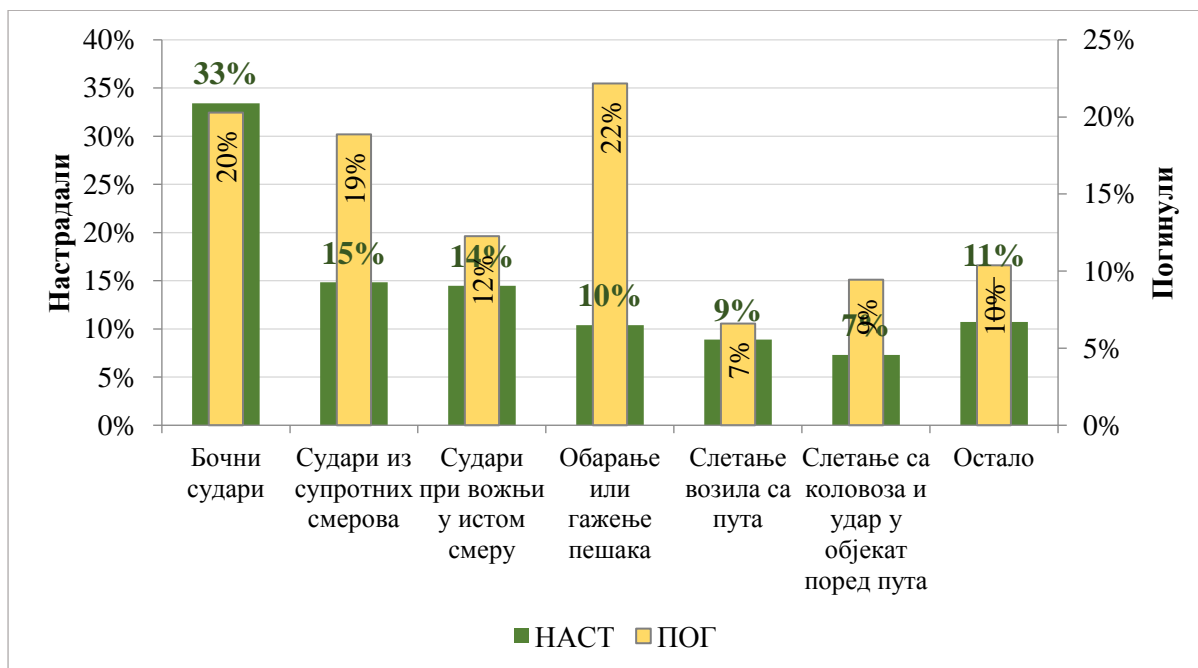
Grafikon 1.36. A közlekedési balesetek teljes számának, valamint a halálos kimenetelű balesetek számának órák szerinti megoszlása a hét folyamán a 2001-2016. időszakra vonatkozóan

1.7 A KÖZLEKEDÉSI BALESEK MÓDOZATI MEGOSZLÁSA A 2001-2015. IDŐSZAKBAN

- Elvégeztük a közlekedési balesetek módozati megoszlását a 2001-2015. időszakra vonatkozóan, mert a közlekedési balesetek módjai alapján az adatok 2015-ig rögzítve lettek. A közlekedési balesetek leggyakoribb módjai az oldalirányú ütközések (33%), valamint az azonos irányban történő közlekedésben keletkezett ütközések. (20%) (Táblázat 1.10).

Táblázat 1.10. A közlekedési balesetek leggyakoribb módjai a 2001-2015. időszakban

Бочни судари	32,6%
Судари при вожњи у истом смеру	19,9%
Удар возила у друго заустављено или паркирано возило	13,7%
Судари из супротних смерова	11,9%
Слетање возила са пута	4,6%
Слетање са коловоза и удар у објекат поред пута	4,4%
Обарање или гажење пешака	4,0%
Удар возила у неки објекат на путу	3,8%
Остале врсте незгода	1,9%
Судари при упоредној вожњи	1,7%
Превртање возила на путу	0,9%
Обарање или гажење стоке или других животиња	0,3%
Испадање - падање лица из возила у покрету	0,2%
Међусобни судар друмског и железничког возила	0,2%



Grafikon 1.37. Az elhalálozott és sérült személyek aránya a közlekedési balesetek leggyakoribb módjai alapján a 2011-2015. időszakban

- A halálos kimenetelű balesetek, majdnem egynegyede (22%) a gyalogosok fellökésével és elgázolásával, egyötöde oldal irányú ütközések, valamint az ellenkező irányú ütközések által történt. A közlekedési balesetben történt sérülések egyharmada oldalirányú ütközések által történt.
-
- A közlekedési balesetek módosítási megoszlása értelmében megállapítottuk, hogy nagyon kifejezett a gyalogosok sérülése. Azonban a közlekedési balesetek módosítási megoszlása alapján nem állapítható meg hogyan sérültek a gyalogosok, emiatt szükséges elvégezni a gyalogosok sérüléseinek elemzését (balról vagy jobbról futkároznak-e át az úttesten, utoléri-e őket a jármű, szemben haladnak-e a járművekkel, használják-e a kijelölt gyalogátkelőhelyeket és hasonló), valamint az oldalirányú ütközések (oldalirányú ütközés az útkereszteződésekben, az udvarból való csatlakozások alkalmával, átláthatóak-e, megjelöltek-e az útkereszteződések, legálisak-e a hozzáférések és egyéb.).

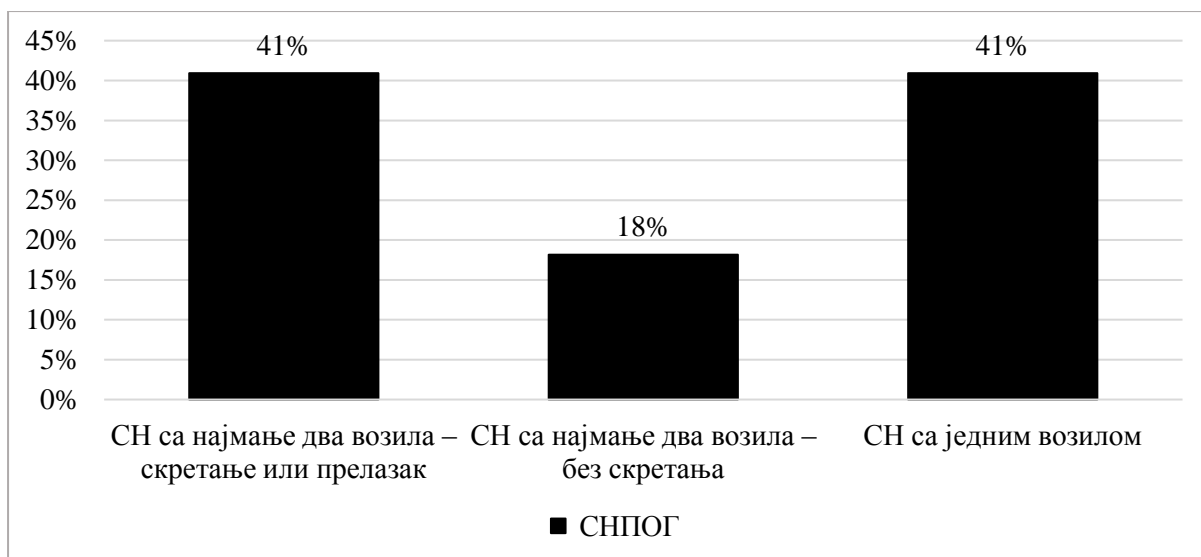
1.8 A KÖZLEKEDÉSI BALESETEK TIPOLOGIAI MEGOSZLÁSA A 2016.ÉVRE VONATKOZÓAN

1.8.1 KÖZLEKEDÉSI BALESETEK TÍPUSCSOPORTJAI

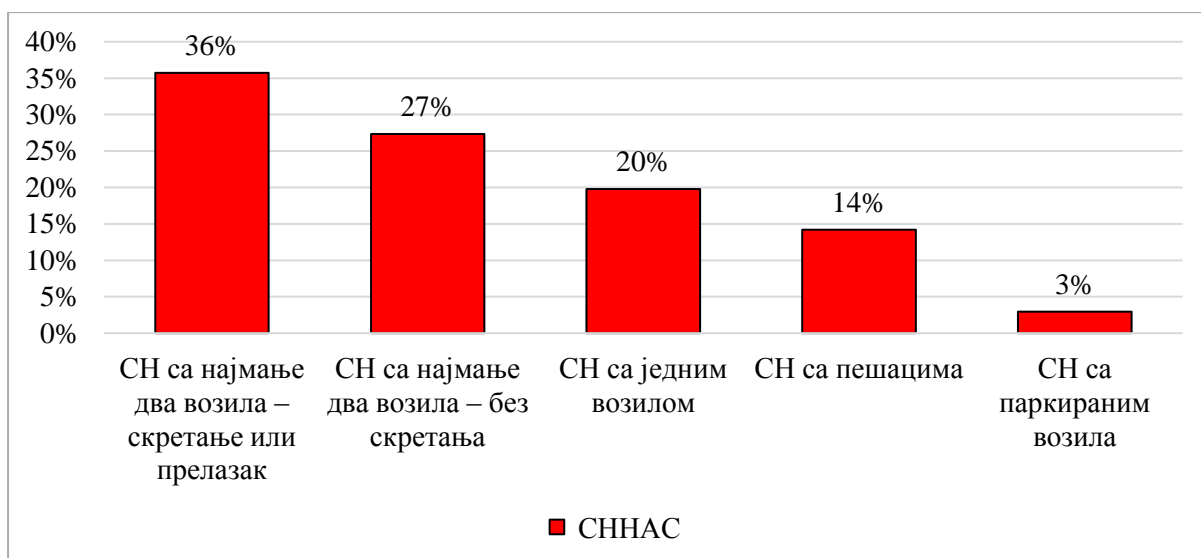
- 2016. óta jegyzik a balesetek típuscsoportjait. Szabadkán a halálos kimenetelű balesetekben legtöbb baleset a legalább két jármű részvételével történt baleset volt- fordulás és átkelés (41%), valamint közlekedési balesetek egy járművel (41%). A közlekedési balesetekben ahol sérültek is voltak, legtöbb közlekedési baleset a legalább két jármű részvételével történt balesetet jegyezték- fordulás és átkelés (36%). Azokban a balesetekben, ahol anyagi kár keletkezett, leggyakrabban egy jármű részvételével történtek a balesetek (32%) (2, Grafikon 1.38).

Táblázat 1.12. A közlekedési balesetek típusainak meghatározott csoportja alapján történő megoszlás 2016-ban

	KBELH		KBSER		KBELSZ		KBAK		KBÖSSZ	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
KB legalább két jármű részv.-lefordulás vagy átkelés	9	40,9%	233	35,6%	242	35,7%	74	21,9%	316	31,1%
KB legalább két járművel-lefordulás nélkül	4	18,2%	181	27,6%	185	27,3%	96	28,4%	281	27,7%
KB egy járművel	9	40,9%	125	19,1%	134	19,8%	109	32,2%	243	23,9%
KB gyalogosokkal	0	0,0%	96	14,7%	96	14,2%	0	0,0%	96	9,5%
KB parkoló járművekkel	0	0,0%	20	3,1%	20	3,0%	59	17,5%	79	7,8%
Összesen	22	100%	655	100%	677	100%	338	100%	1015	100%

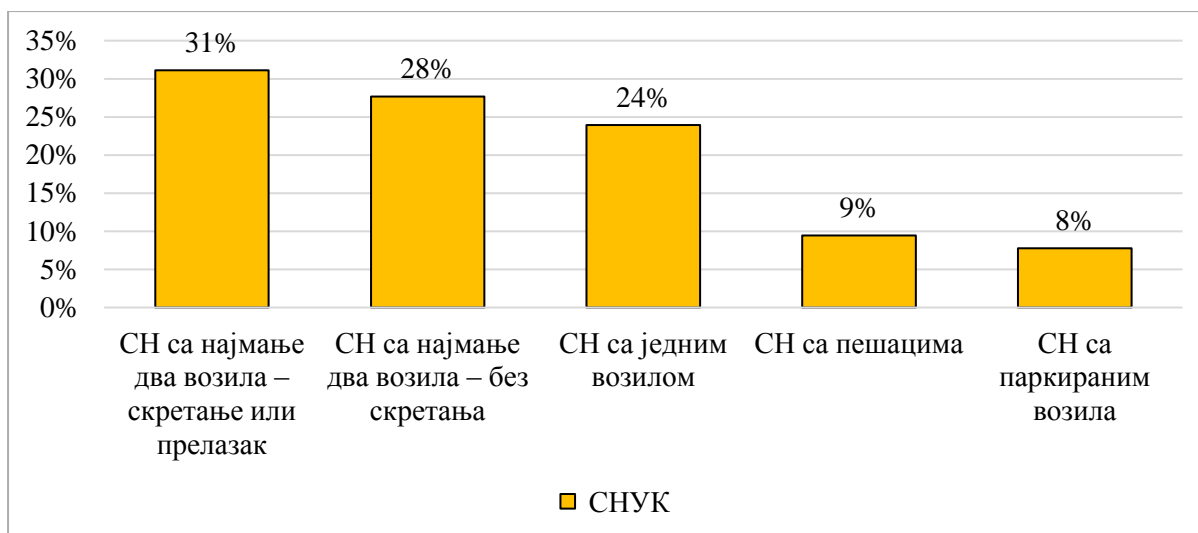


Grafikon 1.38. A halálos kimenetelű közlekedési balesetek típuscsoportjai alapján történő megoszlás a 2016. évben

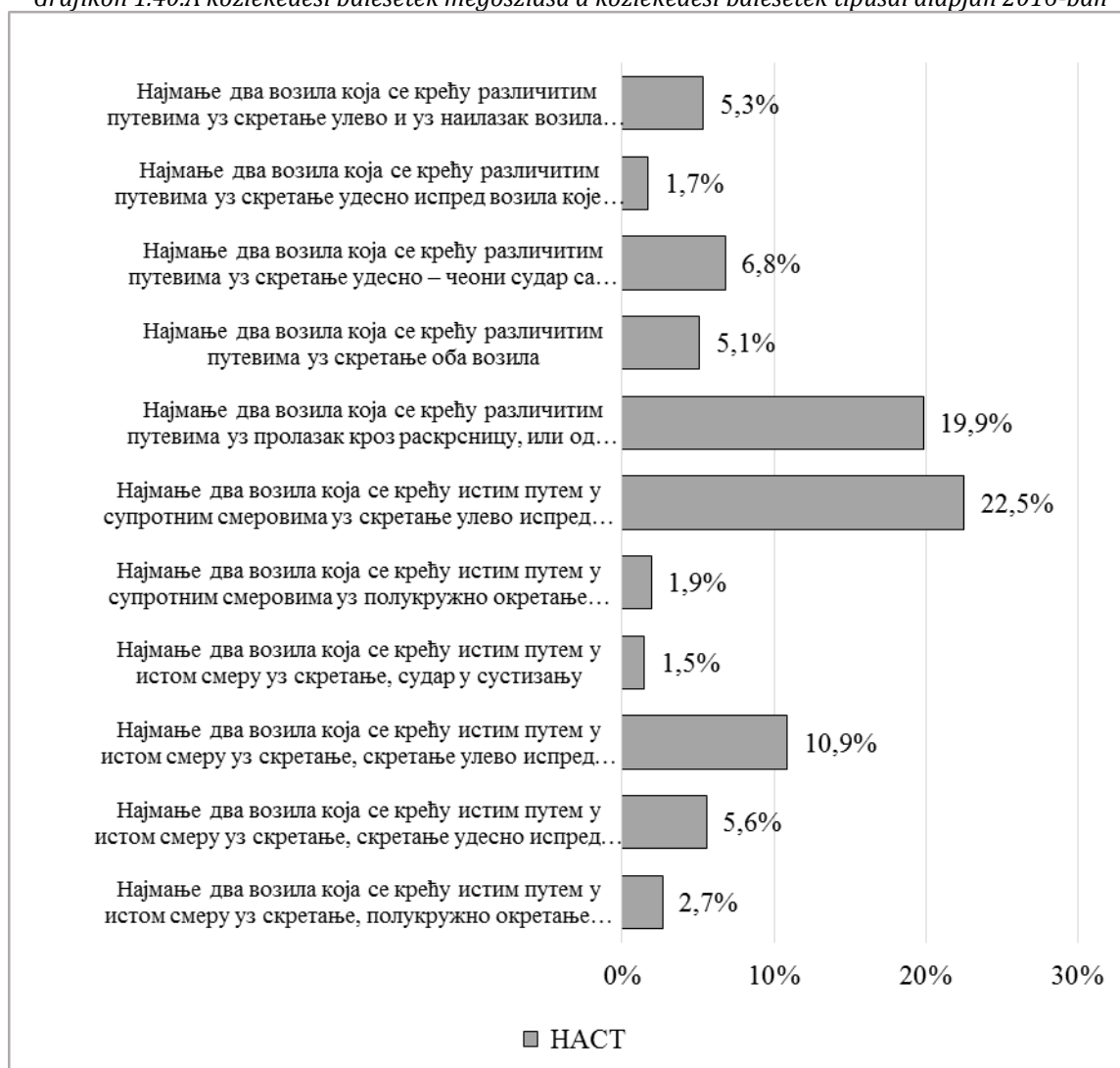


Grafikon 1.39. A sérülésses közlekedési balesetek megoszlása a közlekedési balesetek típusai szerinti csoportokban

- A közlekedési balesetet szenvedett személyek több mint egyharmada (36%) a legalább két jármű részvételével történt közlekedési balesetek típuscsoportjához tartozik – lefordulás vagy átkelés, majd a közlekedési balesetek a legalább két jármű részvételével -lefordulás nélkül, a közlekedési balesetet elszenvedő személyek egyötöde az egy jármű részvételével történt közlekedési balesetek csoportjához tartozik (Grafikon 1.39). Hasonló a közlekedési balesetek teljes számának megoszlása is, a leggyakoribbak a legalább két jármű részvételével történt közlekedési baleset-lefordulás, átkelés (31%), majd a két jármű részvételével történt közlekedési balesetek lefordulás nélkül (28%), míg a közlekedési balesetek egynegyedét az egy jármű részvételével történő balesetek képezik (Grafikon 1.40).

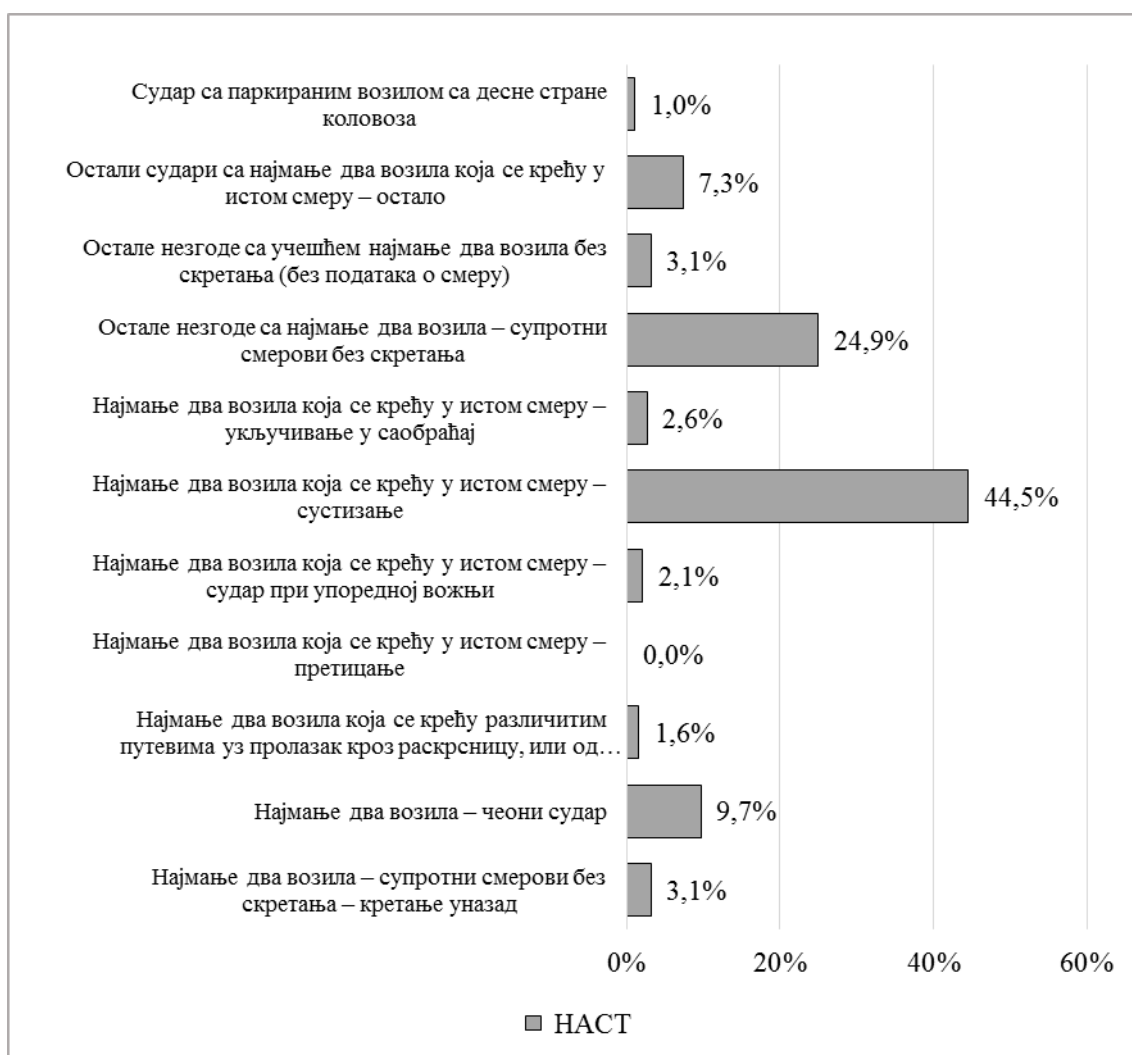


Grafikon 1.40. A közlekedési balesetek megoszlása a közlekedési balesetek típusai alapján 2016-ban



Grafikon 1.41. A sérüléssel és halálos kimenetelű balesetek megoszlása 2016-ban a "Közlekedési baleset legalább két járművel - lefordulás vagy átkelés" típuscsoport alapján

- A leggyakoribb sérüléssel és halálos kimenetelű közlekedési balesetek megoszlása 2016-ban a „Közlekedési balesetek legalább két járművel-lefordulás vagy átkelés” (Grafikon 1.41) közlekedési baleset típusai alapján a „Legalább két jármű, amelyek azonos úton haladnak, ellentétes irányban a másik jármű előtt balra lefordulással” (22,5%), majd „Legalább két jármű, amelyek különböző utakon haladnak, az útkereszteződés átszelésével, vagy ha az egyik jármű lefordulás nélkül halad az úton” (19,9%). A leggyakoribb sérüléssel és halálos kimenetelű közlekedési balesetek megoszlása 2016-ban a „KB legalább két járművel-lefordulás nélkül” típuscsoportból (Grafikon 1.42), a „Legalább két jármű, amelyek azonos irányban haladnak – amikor utoléri egymást” (44,5%) és „ellentétes irányok lefordulás nélkül” 24,9%.



Grafikon 1.42. A sérüléssel és halálos kimenetelű balesetek megoszlása 2016-ban "Közlekedési baleset legalább két járművel-lefordulás nélkül" típuscsoport alapján

- A hatástényezők csoportjának elemzésével, megállapítható, hogy külön figyelmet kell szentelni a közlekedési balesetek megelőzésére „A közlekedési balesetek legalább két jármű részvételével – lefordulás vagy átkelés”, valamint a „KB legalább két járművel – lefordulás nélkül” típuscsoportokra, mindenekelőtt azokra a

közlekedési balesetekre, ahol a járművek azonos úton, de ellentétes irányban haladnak, valamint előzéskor.

1.8.2 A HATÁSTÉNYEZŐK CSOPORTJA

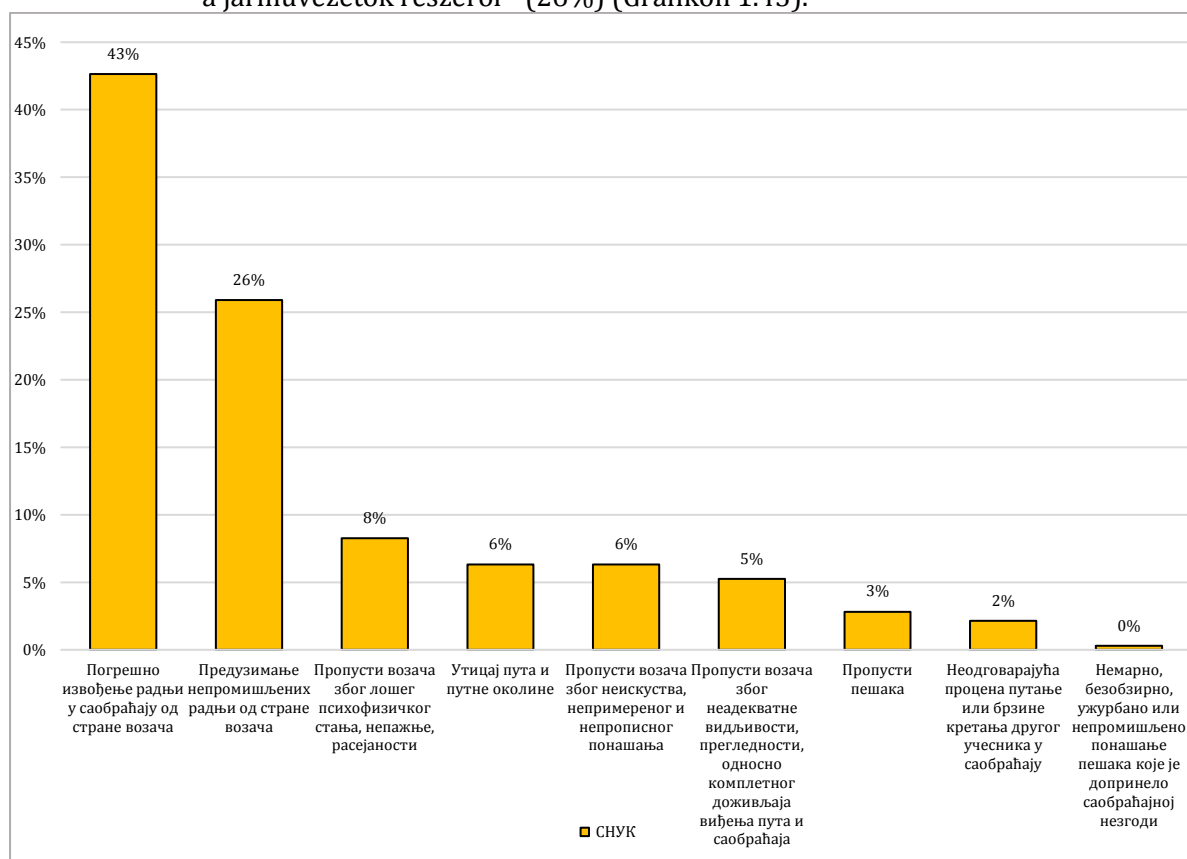
- 2016. óta a közlekedési balesetek nyilvántartásának vezetése óta hatástényezők alapján csoportosítják azokat. Szabadkán 2016-ban kilenc hatástényező-csoportba csoportosították a közlekedési baleseteket (Táblázat 1.).

Táblázat 1.13. A hatástényezők meghatározott csoportjainak megoszlása a közlekedési balesetekben 2016-ban

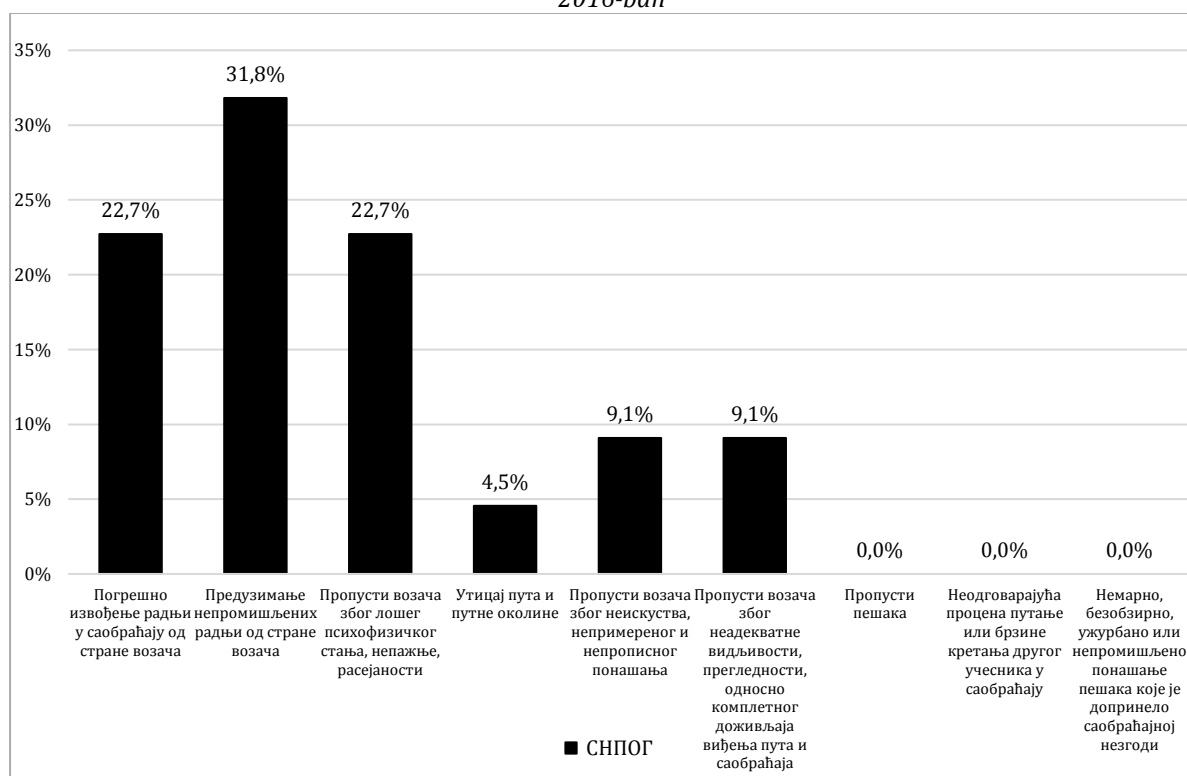
	KB ELH		KB SÉR		KBELSZ		KBAK		KBÖSSZ	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
A járművezetők téves cselekvése a közlekedésben	5	22,7%	273	41,1%	278	40,5%	160	47,1%	438	42,6%
Meggondolatlan cselekvések a járművezetők részéről	7	31,8%	178	26,8%	185	26,9%	81	23,8%	266	25,9%
A járművezetők mulasztásai a nem megfelelő pszichofizikai állapot,figyelmetlenség, szétszórtság miatt	5	22,7%	54	8,1%	59	8,6%	26	7,6%	85	8,3%
Az út és az úti környezet hatása	1	4,5%	44	6,6%	45	6,6%	20	5,9%	65	6,3%
A járművezetők mulasztásai tapasztalatlanság, nem megfelelő és szabálytalan viselkedés miatt	2	9,1%	40	6,0%	42	6,1%	23	6,8%	65	6,3%
A járművezetők mulasztása a nem megfelelő láthatóság, áttekinthetőség,azaz az út és a közlekedés teljes megélése	2	9,1%	32	4,8%	34	4,9%	20	5,9%	54	5,3%
A gyalogosok mulasztásai	0	0,0%	29	4,4%	29	4,2%	0	0,0%	29	2,8%
A másik közlekedési résztvevő útvonalának vagy sebességének nem megfelelő felmérése	0	0,0%	12	1,8%	12	1,7%	10	2,9%	22	2,1%
A gyalogosok felelőtlen tapintatlan, kapkodó vagy meggondolatlan magatartása ami hozzájárult a közlekedési balesetekhez	0	0,0%	3	0,5%	3	0,4%	0	0,0%	3	0,3%
Összesen	22	100,0%	665	100,0%	687	100,0%	340	100,0%	1027	100,0%

- A közlekedési balesetek teljes számában a hatástényező a domináns 43%, majd a

„A járművezetők téves cselekvése a közlekedésben „ „Meggondolatlan cselekvések a járművezetők részéről “ (26%) (Grafikon 1.43).

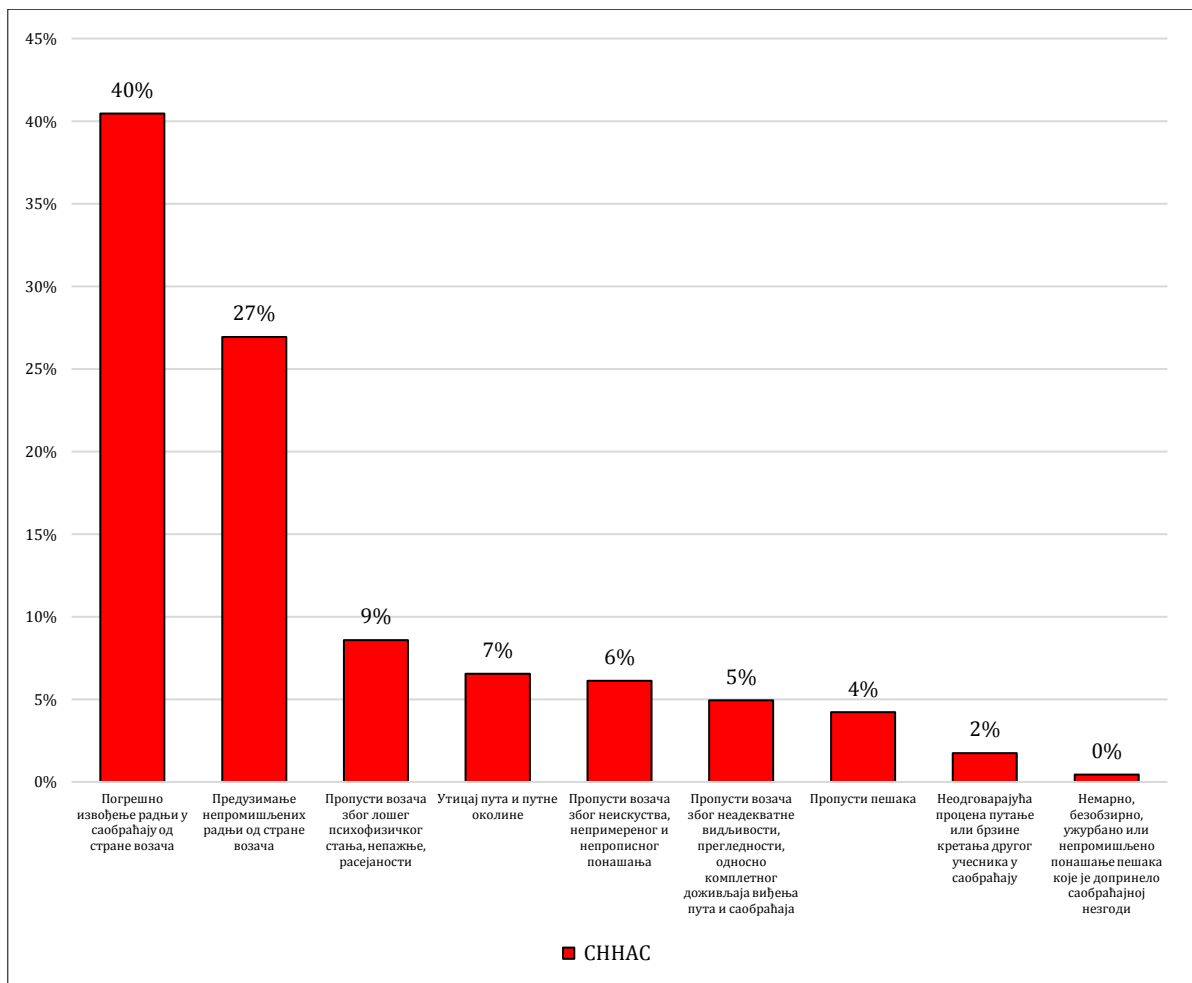


Grafikon 1.43. A hatástényezők meghatározott csoportjainak megoszlása a közlekedési balesetekben 2016-ban



Grafikon 1.44 A hatástényezők meghatározott csoportjainak megoszlása a halálos kimenetelű közlekedési balesetekben 2016-ban.

- A halálos kimenetelű közlekedési balesetekben a domináns hatástényezők a „Meggondolatlan cselekvések fogantatása a járművezetők részéről” 32%-kal, továbbá „A járművezetők téves cselekvései a közlekedésben” és „A járművezetők mulasztásai a nem megfelelő pszichofizikai állapot, figyelmetlenség, szétszórtság miatt” kategóriáknaként 23% (Grafikon 1.44).
-
- A halálos kimenetelű közlekedési baleseteknél a leggyakoribb hatástényezők „A járművezetők téves cselekvései a közlekedésben” (40%) és „Meggondolatlan cselekvések a járművezetők részéről” (27%) (Grafikon 1.45).
-



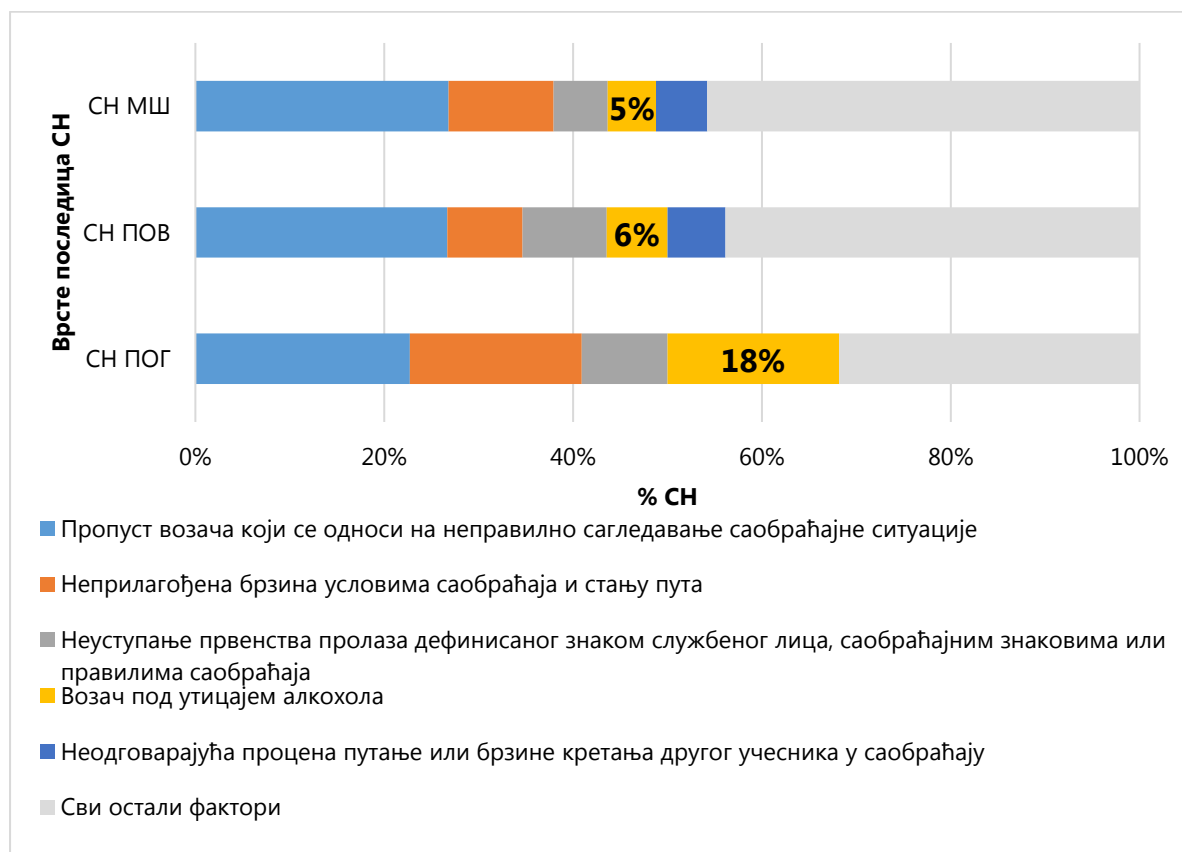
Grafikon 1.45. A hatástényezők meghatározott csoportjainak megoszlása a sérüléssel járó közlekedési balesetekben 2016-ban

-
-
- A hatástényezők csoportjának elemzésével, megállapítható, hogy a domináns tényezők az emberhez köthetők, azaz a járművezetők hibáihoz és mulasztásaihoz. A jövőben az eredményeket hosszabb időszakon keresztül kell követni, és leellenőrizni, hogy valóban csak az emberre vonatkozó hatástényezők-e a dominánsak.
-
-

1.9

1.9 JÁRMŰVEZETÉS ALKOHOL ÉS PSZICHOAKTÍV ANYAGOK HATÁSA ALATT

A halálos kimenetelű balesetek struktúrájának elemzésével, megállapítható, hogy a leggyakoribb hatástényezők, amelyek miatt a halálos kimenetelű balesetek történtek, azok a a járművezetők mulasztásai, a közlekedési helyzet nem megfelelő felmérése miatt (23%), a közlekedési feltételeknek nem megfelelő sebesség és az út állapota (18%), alkohol hatása alatt történő járművezetés (18%) és az elsőbbség meg nem adása miatt (9%). Minden más tényező a forgalomban lévő halálos balesetek számának 32% -a.



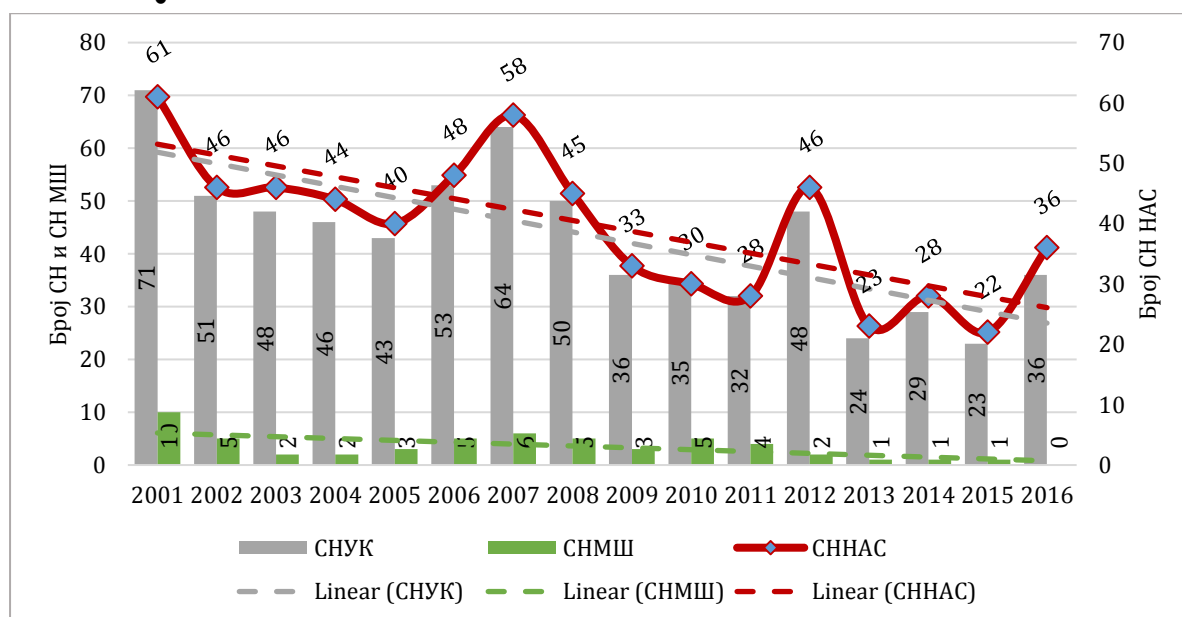
Grafikon 1.46. A közlekedési balesetek hatástényezői a „alkohol hatása alatt álló járművezető” kiemelt tényezővel

Szabadka területén 2016-ban történt közlekedési balesetek hatástényezőinek elemzése a közlekedési balesetek következményeinek típusa alapján (Grafikon 1.46) megállapítható, hogy a közlekedési balesetek következményei súlyosságának növekedésével növekszik a „járművezetés alkohol hatása alatt” hatástényező megjelenése is. Szükséges ennek a problémának a

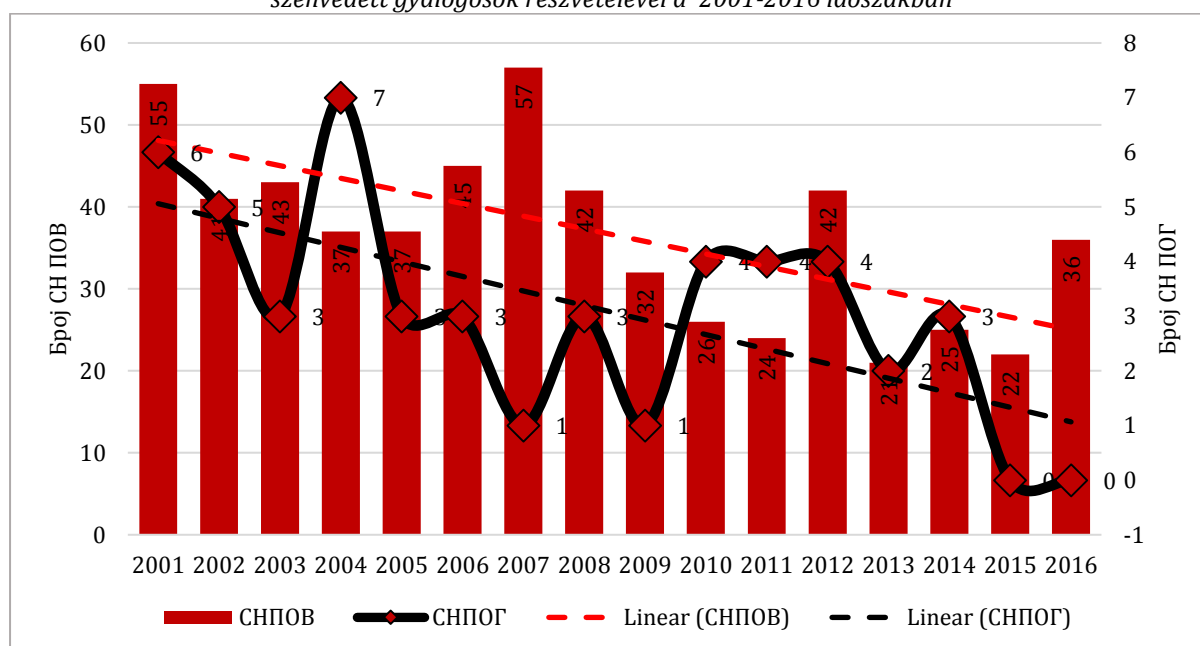
szisztematikus megoldása, azaz alkalmazni az oktatási tevékenységeket nyomásgyakorlással ötvözve.

1.10 A GYALOGOSOK RÉSZVÉTELÉVEL TÖRTÉNT BALESETEK ELEMZÉSE

- A gyalogosok a sérülékeny közlekedési résztvevők csoportjába tartoznak, közlekedési balesetekkor testük közvetlen kapcsolatban áll a járművel, emiatt a következmények is sokkal súlyosabbak mint két jármű ütközésekor, amit az adatok is szemléltetnek, mert a legkevesebb az olyan közlekedési baleset, ahol a gyalogosoknál csak anyagi kár keletkezett. (Grafikon 1.47).

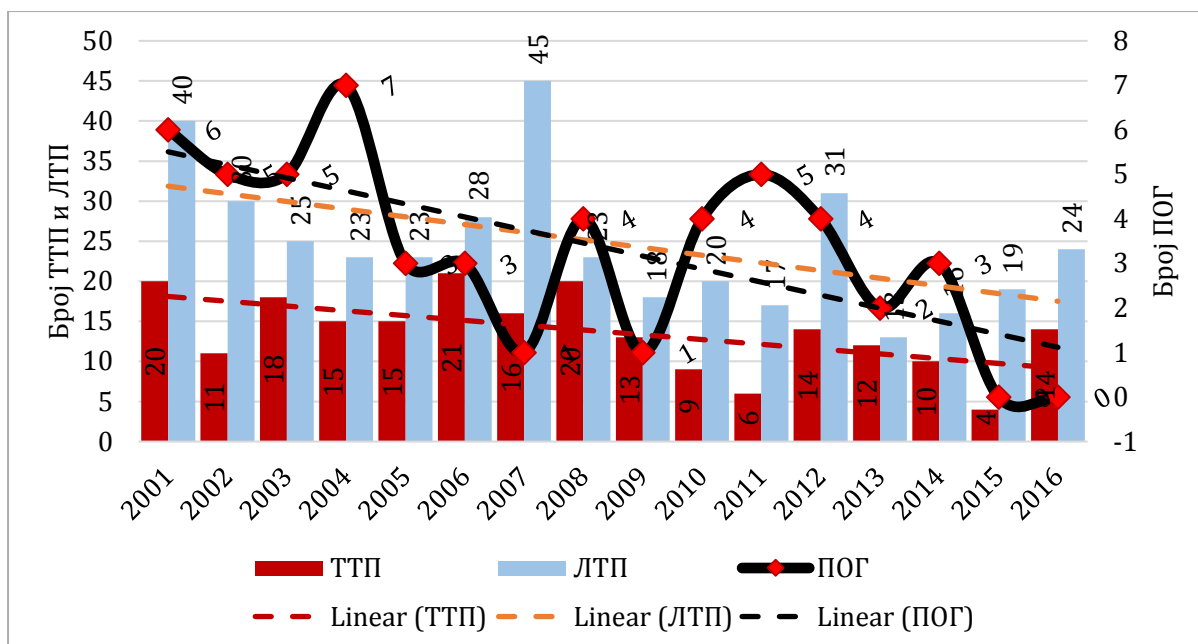


Grafikon 1.47. A gyalogosok részvételével történt összes közlekedési baleset, valamint a közlekedési balesetet szenvedett gyalogosok részvételével a 2001-2016 időszakban



Grafikon 1.48. Az elhalálozott és megsérült gyalogosok részvételével történt közlekedési balesetek számának növekedése a 2001-2016 időszakban

-
- A vizsgált időszakban Szabadkán 49 olyan halálos kimenetelű baleset történt, amelyben gyalogosok is érintettek, 53 gyalogos elhalálozott, 218 személy súlyos testi sérülést, 395 pedig könnyebb testi sérülést szenvedett. A gyalogosok részvételével legkevesebb az anyagi kár következménnyel járó baleset, ami megerősíti, hogy a közlekedés ezen kategóriájú képviselői rendkívül sérülékenyek. (Grafikon 1.48, Grafikon 1.49).
-
- A 16 éven keresztül megfigyelt elhalálozott és megsérült gyalogosok számának elemzésével, instabilitás figyelhető meg, azaz jelentős változások évről-évre, főként a komoly testi sérüléseket szenvedett személyek száma alapján. Ezek a változások rámutatnak, arra, hogy nincs szisztematikus tevékenység a gyalogosok biztonságának javítása érdekében Szabadka területén.



Grafikon 1.49. Az elhalálozott és megsérült gyalogosok számának alakulása a 2001-2016 időszakban

Táblázat 1.11. Hatástényezők csoportja a „Gyalogosokkal történt közlekedési balesetek” típuscsoportban 2016-ban

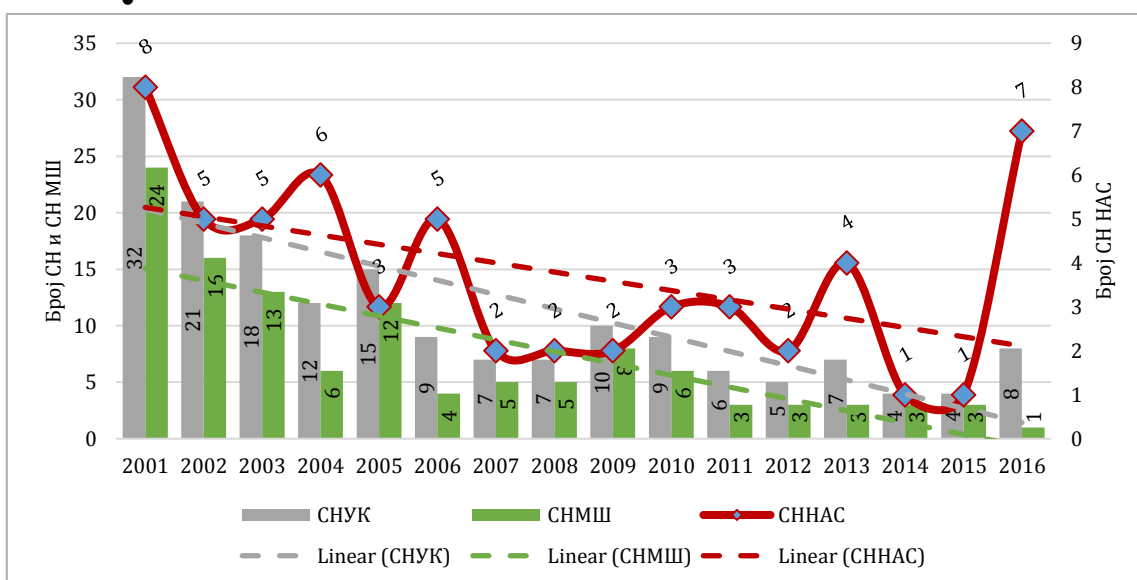
Hatástényezők csoportja	ELH	STS	KTS	SÉR	BS
A járművezetők téves cselekvése a közlekedésben	0,00%	17,07%	35,82%	28,70%	28,70%
Meggondolatlan cselekvések a járművezetők részéről	0,00%	21,95%	22,39%	22,22%	22,22%
A járművezetők mulasztása a nem megfelelő láthatóság, áttekinthetőség, azaz az út és a közlekedés teljes megélése miatt	0,00%	9,76%	11,94%	11,11%	11,11%
A járművezetők mulasztásai a tapasztalatlanság, a nem megfelelő és szabálytalan viselkedés miatt	0,00%	4,88%	1,49%	2,78%	2,78%
A gyalogosok mulasztásai	0,00%	31,71%	23,88%	26,85%	26,85%
Az út és az út környezetének hatása	0,00%	14,63%	4,48%	8,33%	8,33%
Összesen	0,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

-
-
-
- A közlekedési balesetekben, amelyek a „Gyalogosokkal történt közlekedési balesetek” típuscsoportba tartoznak 28,7% közlekedési baleset a járművezetők téves cselekvése miatt történt, 26,9% a gyalogosok mulasztása miatt, és 22,2% a járművezetők részéről elkövetett meggondolatlan cselekvések miatt (Táblázat 1.11).
-
- A gyalogosok részvételével történt közlekedési balesetek alapján, megállapítható, hogy nincs szisztematikus tevékenység a gyalogosok közlekedésbiztonságának növelését illetően, ugyanakkor az is, hogy a gyalogosok egynegyede saját hibájából, azaz saját mulasztása miatt szenvedett közlekedési balesetet.

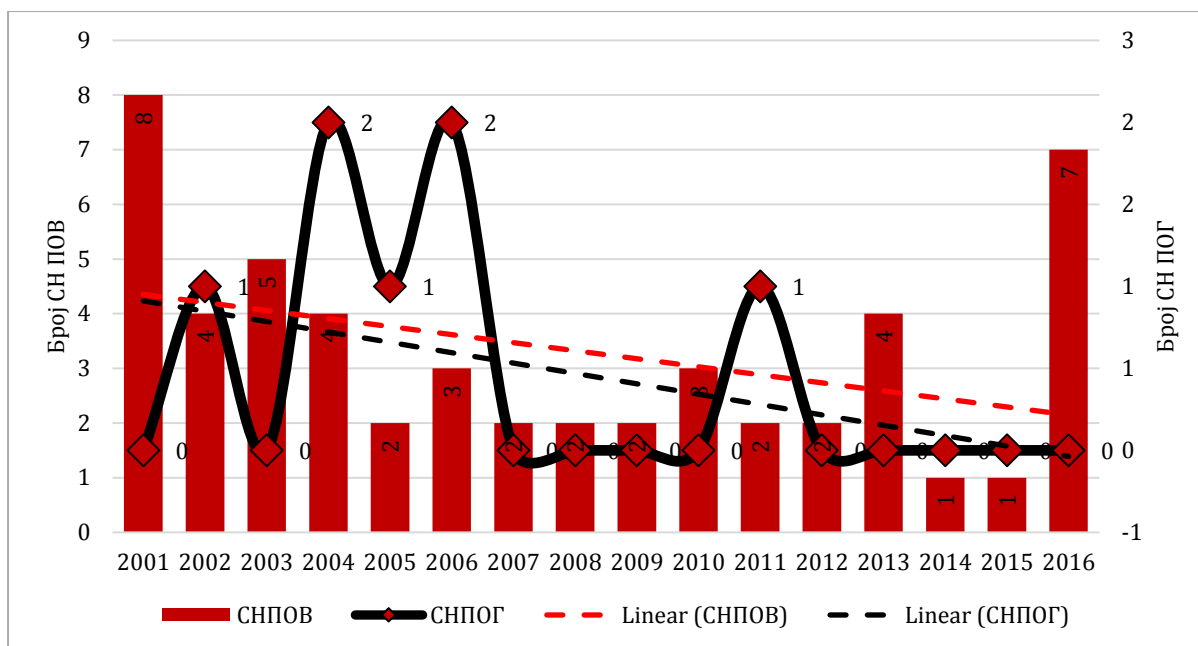
-
- Felvilágosítani a gyalogosokat hozzáállásuk, tudásuk, viselkedésük fejlesztése érdekében. Leellenőrizni azokat a helyeket, ahol balesetet szenvedtek a gyalogosok, hogy meg lehessen állapítani milyen a gyalogos infrastruktúra, és szükség szerint kiépíteni a szükséges utakt, gyalogátkelőhelyeket, járdaszínteket és hasonlót. Végezetül, ha ezek közül egyetlen intézkedés sem lesz hatékony, meg kell büntetni a gyalogosokat az általuk elkövetett szabálysértések miatt.

1.11 A KERÉKPÁROSOK RÉSZVÉTELÉVEL TÖRTÉNT BALESETEK ELEMZÉSE

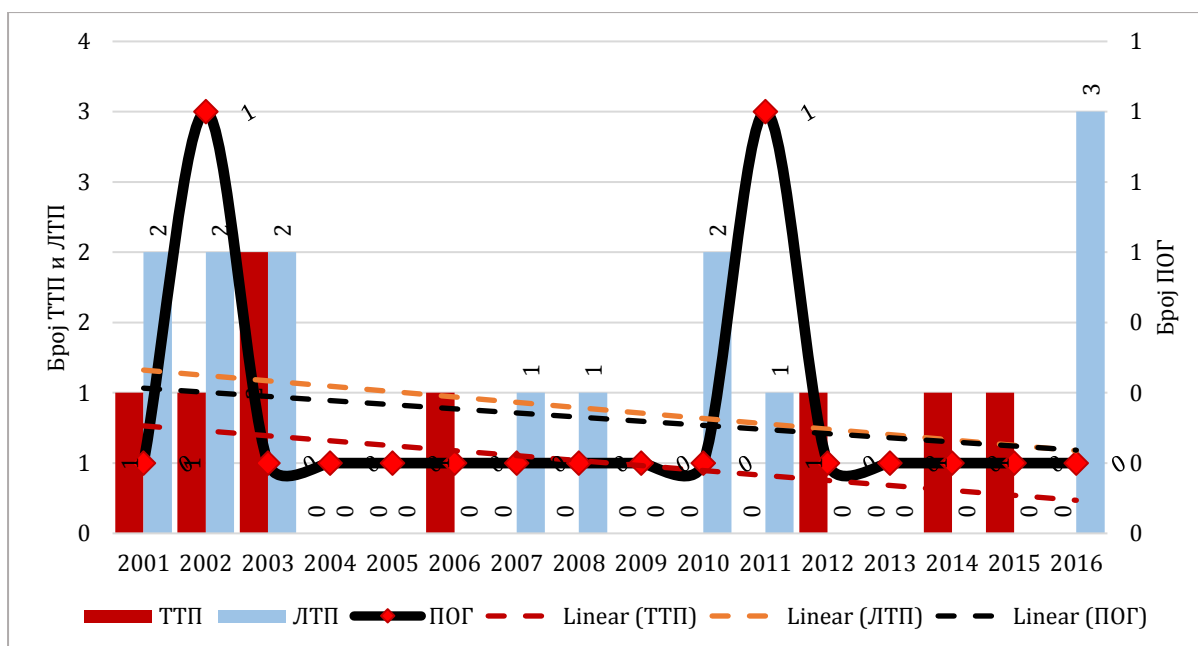
- A kerékpárosok, úgyszintén a közlekedés sérülékeny képviselői, mert nincs „páncéljuk” amely megvédené testüket közlekedési baleset esetén. A 16 év alatt 174 közlekedési baleset történt kerékpárosok részvételével (Grafikon 1.50, Grafikon 1.51), amelyekben 2 személy életét veszítette, 8 személy súlyos testi sérülést és 14 személy könnyebb testi sérülést szenvedett (Grafikon 1.52).



Grafikon 1.50. A kerékpárosok részvételével történt össz közlekedési baleset, valamint a közlekedési balesetek áldozatainak számának alakulása a 2001-2016 időszakban



Grafikon 1.51. A kerékpárosok részvételével történt közlekedési balesetekben megsérült és elhalálozott, személyek számának alakulása a 2001-2016 időszakban



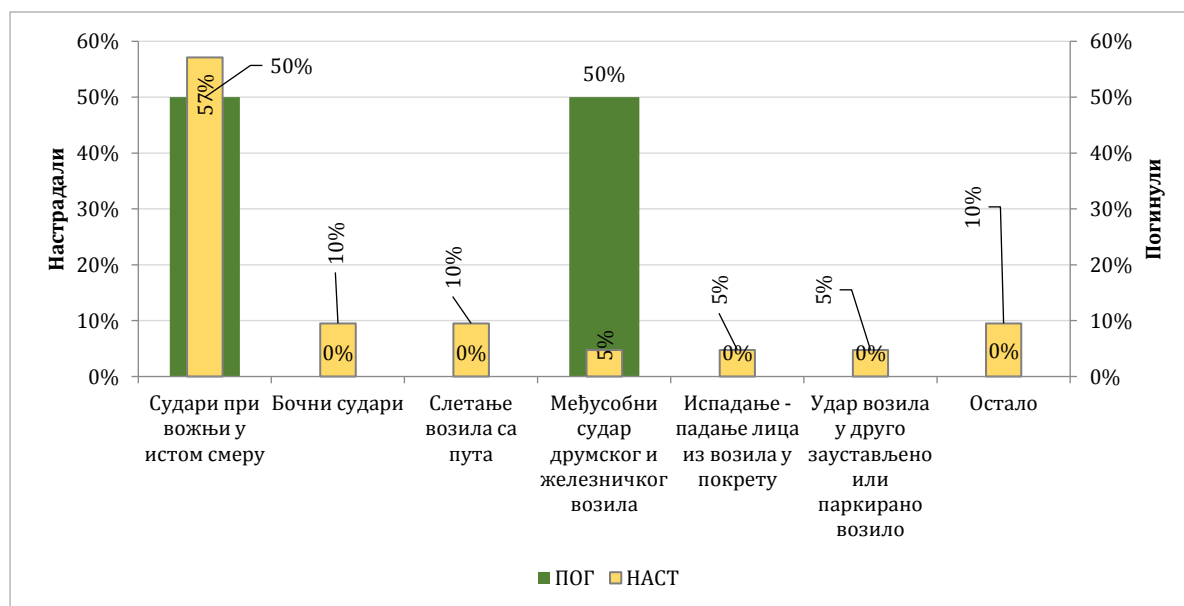
Grafikon 1.52. A kerékpárosok részvételével történt közlekedési balesetekben elhalálozott, súlyosan sérült és könnyebben megsérült személyek számának alakulása a 2001-2016 időszakban

- A kerékpárosok részvételével történt közlekedési balesetekben megsérült és elhalálozott személyek számának alakulásának elemzésével, megállapítható, hogy az értékek változóak, ugyanakkor csak egy kis számról van szó. Egy teljesebb kép érdekében szükséges a kerékpárosok számára vonatkozó adat, az általuk évről-évre megtett útról, mert ezáltal követhető lenne ezeknek a közlekedési résztvevőknek a közlekedési sérüléseik tendenciája. Abszolút mutatók, ebben az esetben azt jelzik, hogy van egy oszcilláció, de ezek alapján nem tudjuk megállapítani, hogy pozitív vagy negatív tendenciáról van szó.

- A kerékpárosok részvételével történt közlekedési balesetekben 2001-től – 2015-ig a leggyakoribbak az oldalirányú ütközések (53,6%), majd az azonos irányban történő haladás alkalmával keletkezett ütközések (20,5%) (Táblázat 1.11). Ezekben a balesetekben a legtöbb személy az azonos irányban történő haladás alkalmával sérült (57%), egy személy életét veszítette az azonos irányban történő kerékpározás alkalmával, a másik a közúti és a vasúti jármű ütközésekor (Grafikon 1.53. A közlekedési balesetekben elhalálozottak és sérültek számának megoszlása a közlekedési baleset típusától függően a 2001-2015 időszakban).

Táblázat 1.15. A kerékpárosokkal történt közlekedési balesetek módosati megoszlása a 2011-2015. időszakban

Бочни судари	53,6%
Судари при вожњи у истом смеру	20,5%
Судари из супротних смерова	10,8%
Остале врсте незгода	4,5%
Обарање или гажење пешака	2,8%
Удар возила у друго заустављено или паркирано возило	2,7%
Судари при упоредној вожњи	1,8%
Слетање возила са пута	1,0%
Удар возила у неки објект на путу	0,7%
Превртање возила на путу	0,6%
Слетање са коловоза и удар у објект поред пута	0,5%
Испадање - падање лица из возила у покрету	0,3%
Међусобни судар друмског и железничког возила	0,1%
Обарање или гажење стоке или других животиња	0,1%

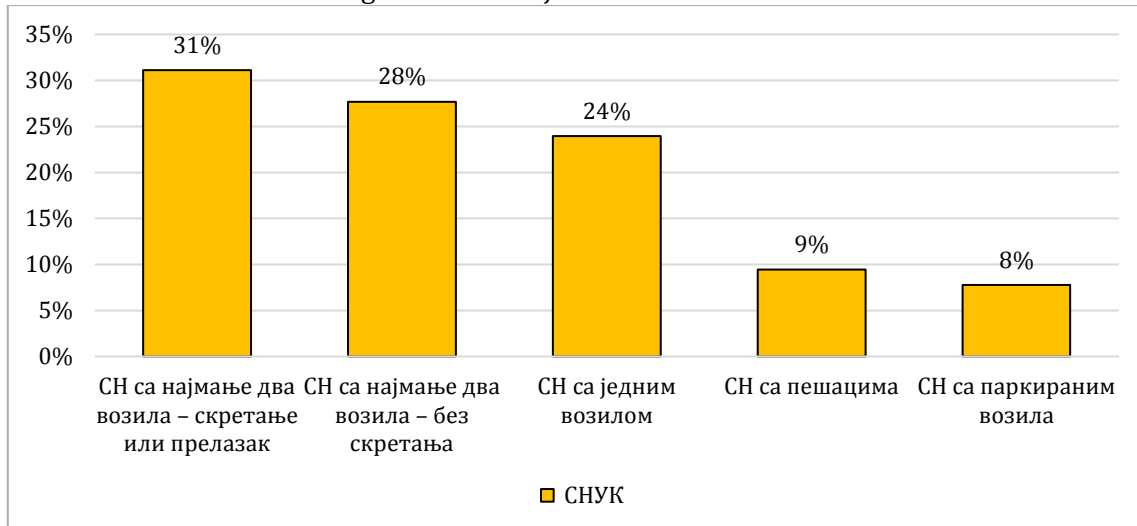


Grafikon 1.53. A közlekedési balesetekben elhalálozottak és sérültek számának a baleset módja szerinti megoszlása a 2011-2015. időszakban

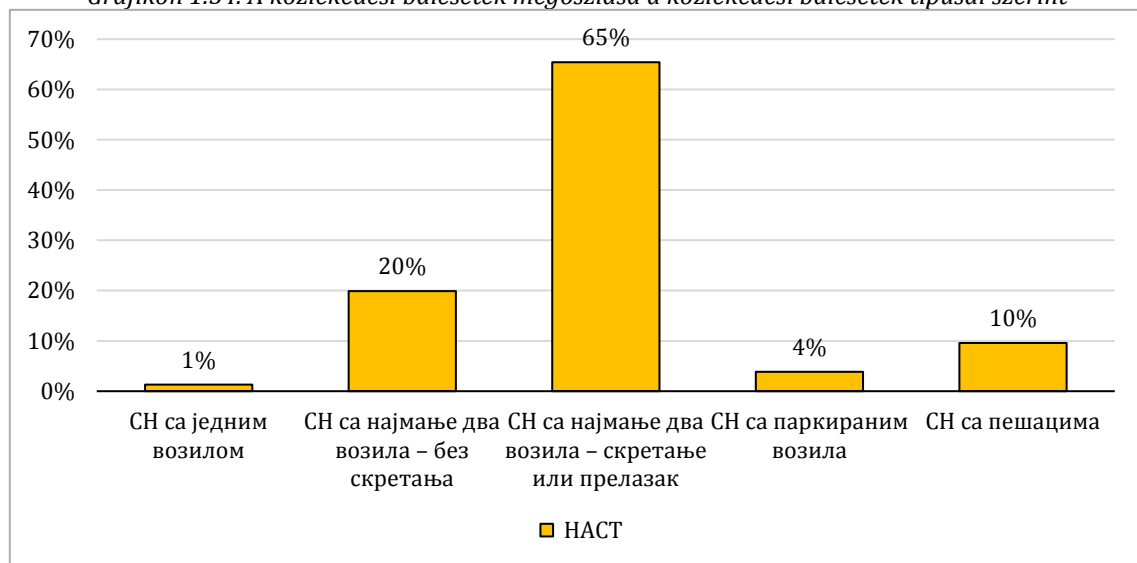
- A közlekedési balesetek megoszlása a közlekedési balesetek típusai szerinti csoportok alapján, 2016-ban megállapítható, hogy a legtöbb közlekedési baleset a legalább két jármű részvételével- lefordulás és átkelés (31%), majd közlekedési

balesetek legkevesebb két jármű lefordulás nélkül (28%), és 24% közlekedési baleset egy jármű részvételével (Grafikon 1.54).

- A közlekedési balesetet szenvedtek típuscsoportok alapján történő elemzésével (Grafikon 1.55), megállapítható, hogy a közlekedési balesetekben a legtöbb 65% legkevesebb két járművel lefordulás vagy áthaladás, 25% a közlekedési balesetekben legkevesebb két jármű részvételével- lefordulás nélkül történt.



Grafikon 1.54. A közlekedési balesetek megoszlása a közlekedési balesetek típusai szerint



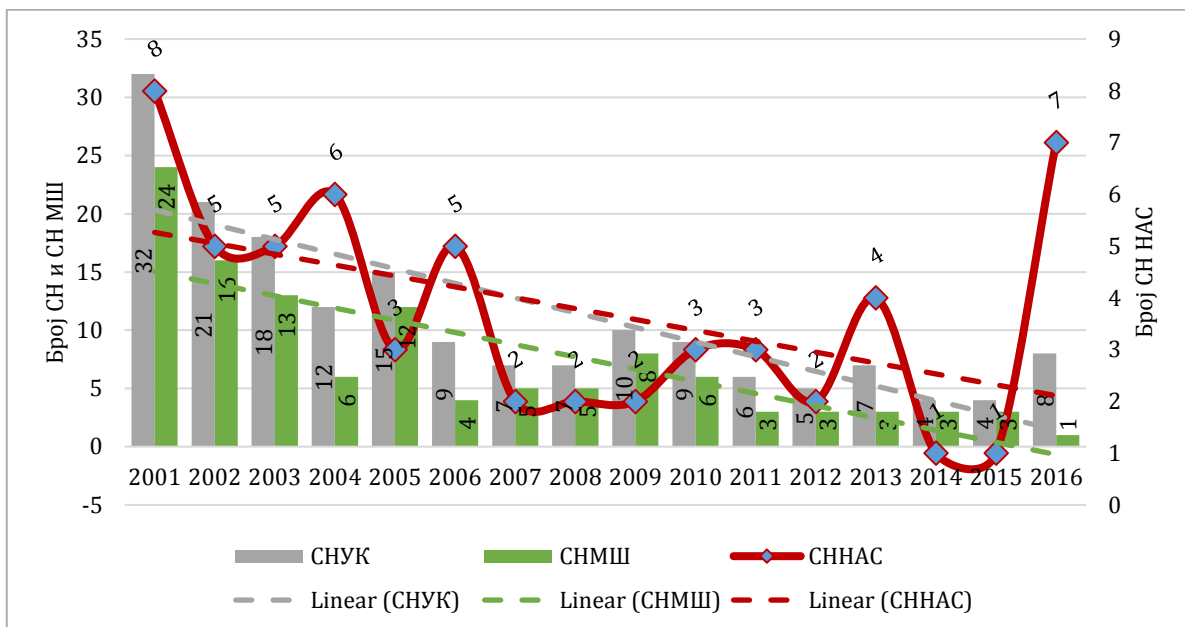
Grafikon 1.55. A közlekedési balesetek megoszlása a közlekedési balesetek típusai szerint

- A kerékpárosok részvételével történt közlekedési balesetek elemzésével megállapítjuk, hogy 2001. és 2016. közötti időszakban ketten veszítették életüket, nem lett felállítva a közlekedési balesetet szenvedők csökkenő tendenciája, ingadozás állapítható meg. Úgyszintén 2015-ben legtöbbször az oldalirányú ütközések által sérültek, 2016. óta pedig leforduláskor és átkeléskor történt a legtöbb baleset.
- Szabadka földrajzi jellegzetességeit szem előtt tartva, valamint az ilyen típusú közlekedési mód alkalmazását, ökológiai jelentőségét szükséges több intézkedést foganatosítani a közlekedés ezen résztvevőinek biztonsága érdekében. Mindenekelőtt biztosítani kell a megfelelő infrastruktúrát, a közlekedési oktatás és nevelés stabil rendszerét külön hangsúllyal a kerékpárosokra, valamint a kerékpáros egyesületeken keresztül akciókat szervezni a kerékpárosok

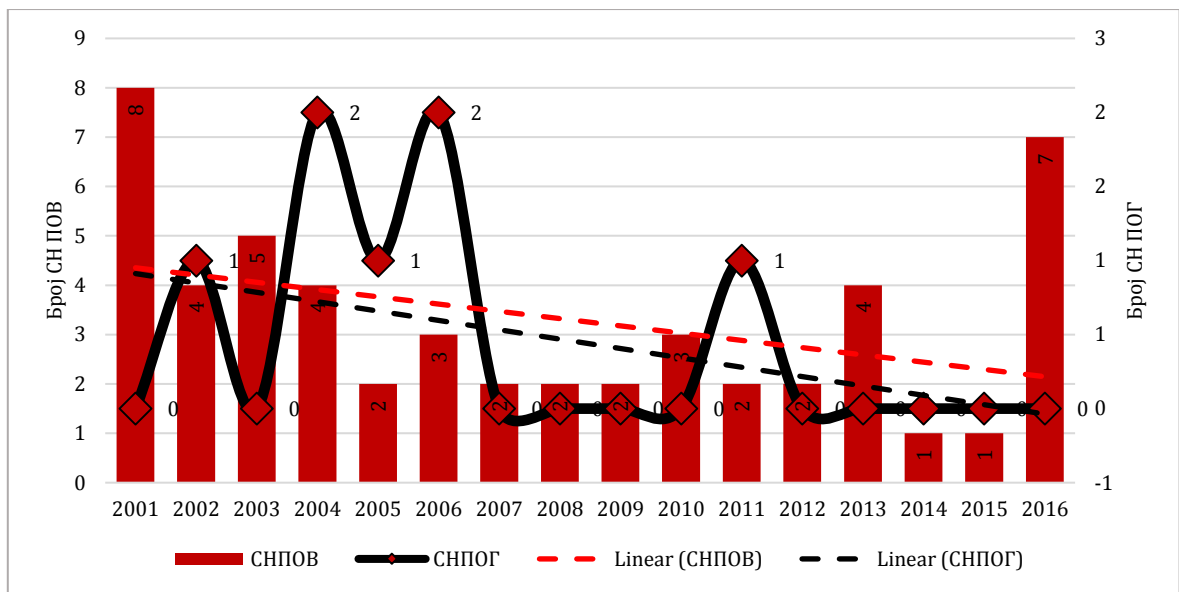
közlekedésbiztonsága érdekében.

1.12 A TRAKTORISTÁK RÉSZVÉTELÉVEL TÖRTÉNT BALESETEK ELEMZÉSE

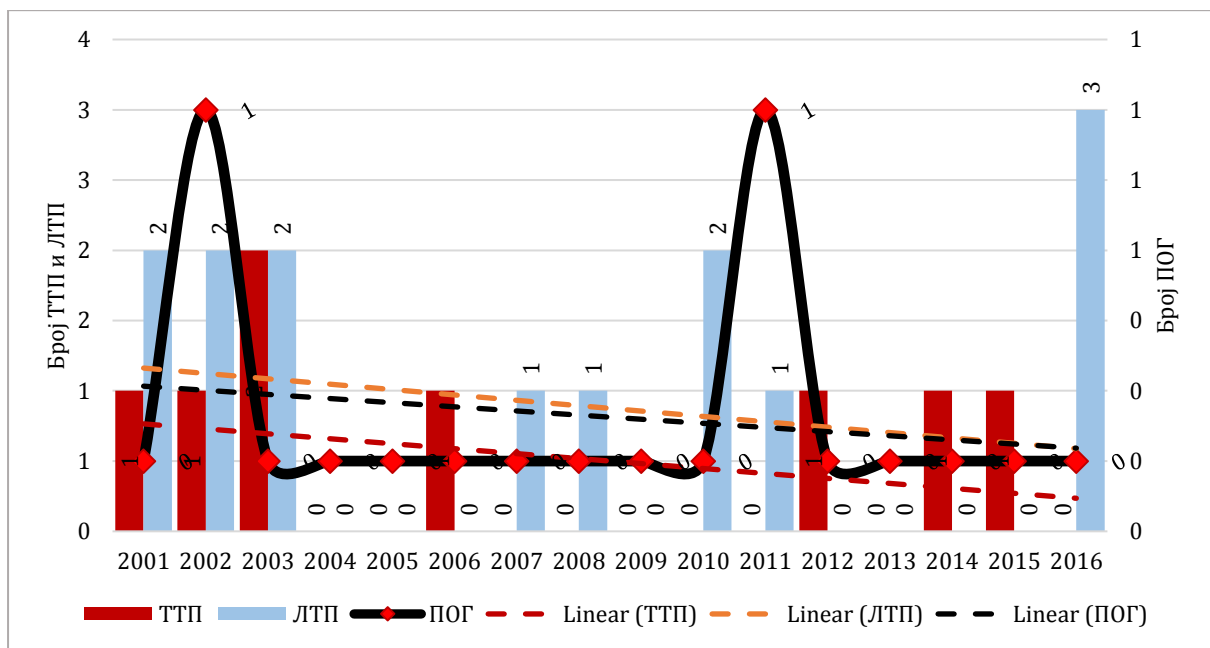
- Szabadka területén 2001. és 2016. között 59 közlekedési baleset történt traktoristák részvételével, amelyben 24 traktoron közlekedő személy sérült. Ezeknél a közlekedési résztvevőknél nem lett felállítva csökkenő tendencia a közlekedési balesetekben sérülteivel kapcsolatosan, az anyagi kárt okozó közlekedési baleseteknél viszont sikerült (Grafikon 1.56, Grafikon 1.57, Grafikon 1.58).



Grafikon 1.56. A közlekedési balesetek teljes számának, valamint a traktoron közlekedő személyek részvételével történt közlekedési balesetek számának alakulása a 2001-2016 időszakban



Grafikon 1.57. A traktoron közlekedő személyek részvételével történt sérüléses és halálos kimenetelű közlekedési balesetek számának alakulása a 2001-2016 időszakban

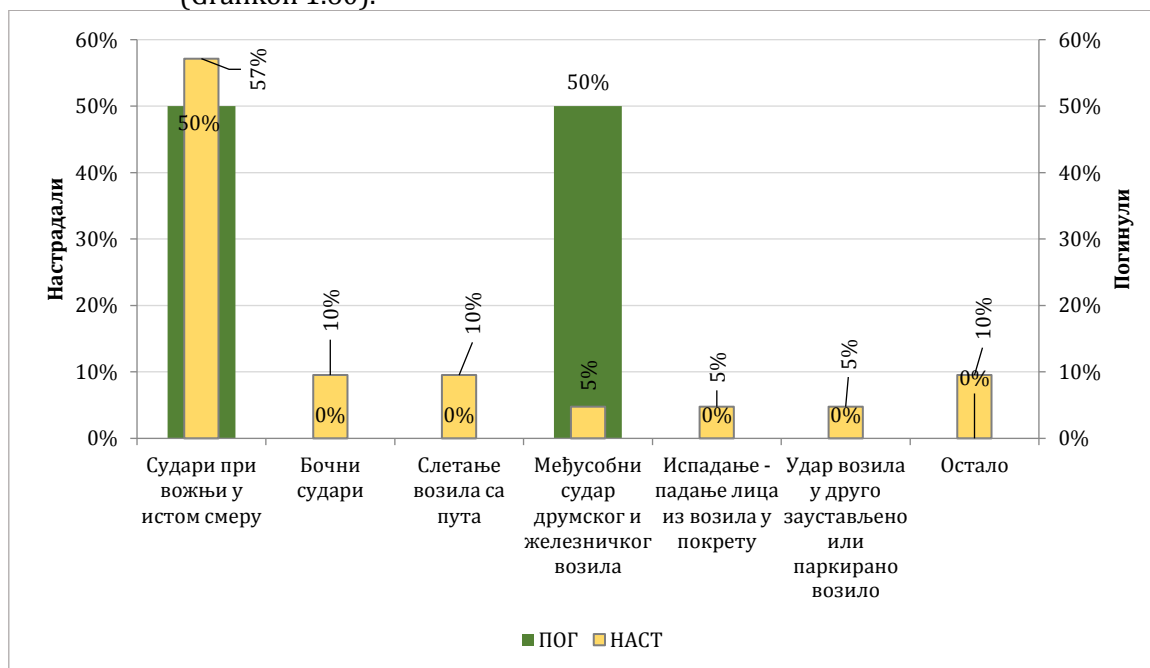


Grafikon 1.58. A traktoron közlekedő személyek részvételével történt halálos kimenetelű, súlyosabb és könnyebb sérüléses közlekedési balesetek számának alakulása a 2001-2016 időszakban

Таблázat 1.6. А тракторон közlekedő személyek részvételével történt közlekedési balesetek számának alakulása, а közlekedési balesetek módja alapján а а 2011-2015 időszakban

Бочни судари	50,2%
Испадање - падање лица из возила у покрету	17,5%
Међусобни судар друмског и железничког возила	9,1%
Обарање или гажење пешака	6,9%
Обарање или гажење стоке или других животиња	6,3%
Остале врсте незгода	2,4%
Превртање возила на путу	2,1%
Слетање возила са пута	1,8%
Слетање са коловоза и удар у објекат поред пута	1,5%
Судари из супротних смерова	0,6%
Судари при вожњи у истом смеру	0,6%
Судари при упоредној вожњи	0,3%
Удар возила у друго заустављено или паркирано возило	0,3%
Удар возила у неки објекат на путу	0,3%

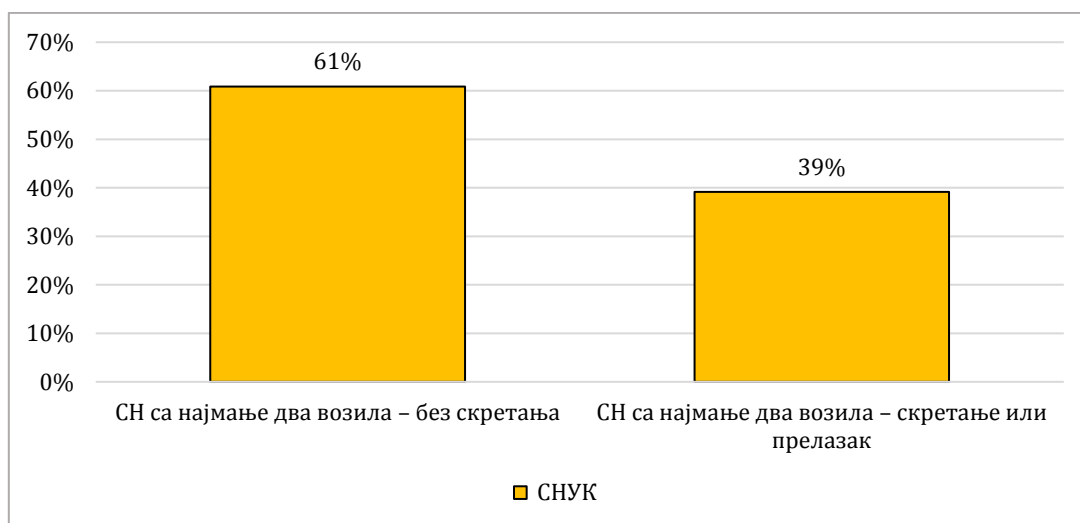
- А тракторон közlekedő személyek részvételével történt közlekedési balesetekre а 2001-2015 időszakban аз oldalirányú ütközések (50,2%), kieséssel а haladó járműből történt baleset (17,5%), 9,1% а közúti és vasúti járművek ütközése, 6,9% а gyalogosok feldöntése és elgázolása (Таблázat 1.).
-
- А тракторон közlekedő személyek részvételével történt közlekedési balesetek következményei módjának elemzésével а 2011-2015 időszakban (Графикон 1.59) megállapítható, hogy а legtöbbben аз azonos haladási irányban történő közlekedéskor szenvedtek balesetet (57%).
-
- 2016-ban а тракторон közlekedő személyek részvételével történt közlekedési balesetekre jellemzőek а бalesetek, amelyek а következő típusba tartoznak: „Közlekedési бalesetek legalább két járművel-lefordulás nélkül “ (61%) és „Közlekedési бalesetek legalább két járművel – lefordulás vagy átkelés “ (39%) (Графикон 1.60).



Grafikon 1.59. A traktoron közlekedő személyek részvételével történt közlekedési balesetek módosítási megoszlása a 2011-2015. időszakban

Táblázat 1.17. A közlekedési balesetek megoszlása a közlekedési balesetek típuscsoportjai alapján, 2016

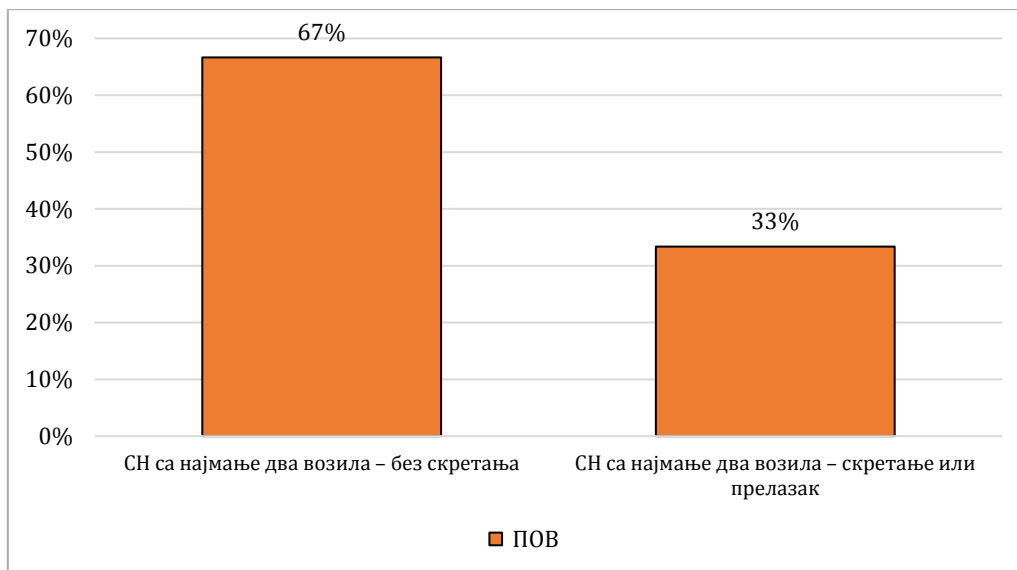
	KBSÉR		KBAK		KBÖSSZ	
	n	%	n	%	n	%
KB legalább két járművel- lefordulás nélkül	10	52,6%	4	100,0%	14	60,9%
KB legalább két járművel- lefordulás vagy átkelés	9	47,4%	0	0,0%	9	39,1%
Összesen	19	100%	4	100%	23	100%



Grafikon 1.60. A közlekedési balesetek megoszlása a közlekedési balesetek típuscsoportjai alapján, 2016

Táblázat 1.18. A közlekedési balesetben sérültek megoszlása a KB típuscsoportjai alapján, 2016

	ELH		STS		KTS		SÉR		BS	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
KB legalább két járművel- lefordulás nélkül	Nicsenek halottak és STS				4	66,7%	4	66,7%	4	66,7%
KB legalább két járművel- lefordulás vagy átkelés					2	33,3%	2	33,3%	2	33,3%
Összesen					6	100,0%	6	100,0%	6	100,0%



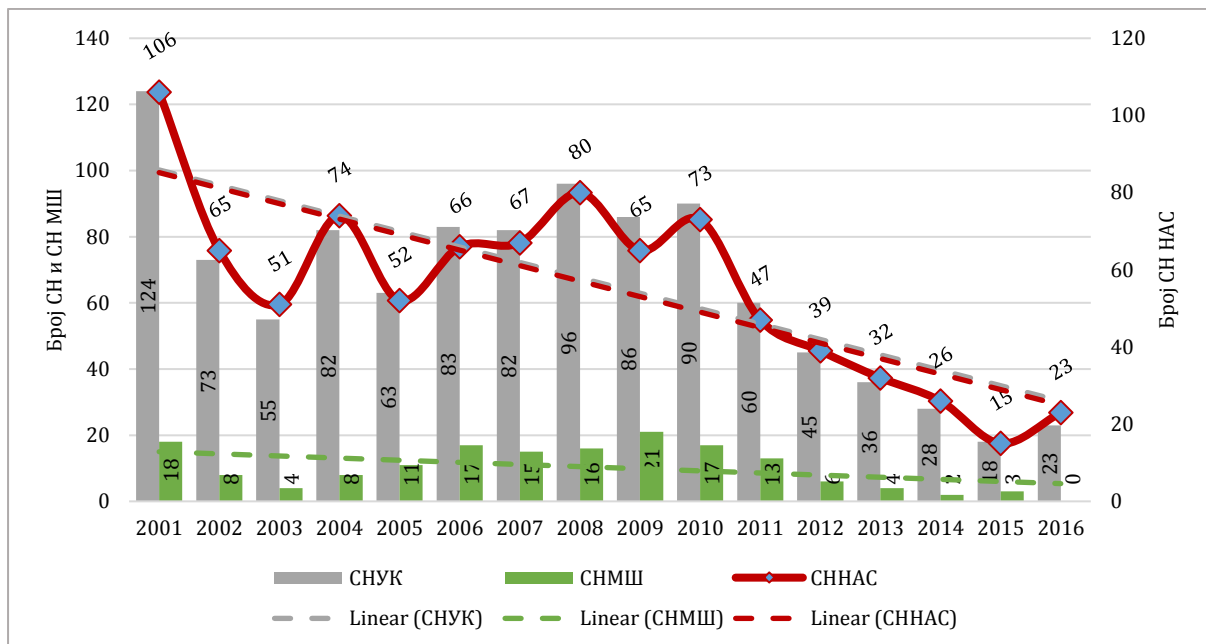
Grafikon 1.61. A közlekedési balesetben sérültek megoszlása a KB típuscsoportjai alapján, 2016

- A közlekedési balesetben sérültek megoszlása a KB típuscsoportjai alapján 2016-ban, mivel nem volt elhalálozott 2016-ban, egyenlő a sérültek számának a megoszlásával (Táblázat 1., Grafikon 1.61), azaz 67% sérült volt a legalább két jármű részvételével-lefordulás nélkül történt közlekedési balesetekben és 33% a legalább két jármű részvételével- lefordulás vagy átkelés alkalmával történt közlekedési balesetekben.
- A traktorok részvételével történt közlekedési balesetekben, megállapítható, hogy a közlekedési balesetek száma, valamint a sérültek száma is évről-évre változó, hogy 2016-ban a sérültek száma jelentősen megnőtt (600%-kal). Jellemzőek az oldalirányú ütközések, a sérülések pedig leggyakoribbak az azonos irányban történő haladásakor.
- A traktotosok közlekedésbiztonságának növelése érdekében fel kell őket világosítani az irányjelzők működőképességének fontosságáról, a traktor kivilágításáról, a rotációs fény használatának fontosságáról, külön hangsúllyal az udvarba vagy a szántóföldekre való lefordulás alkalmával, ezáltal megfékezve a traktorokkal való ütközéseket (ütközések az azonos haladási irányú járművekkel) és oldalirányú ütközések (a közlekedésből való ki-és bekapcsolódás alkalmával).
-

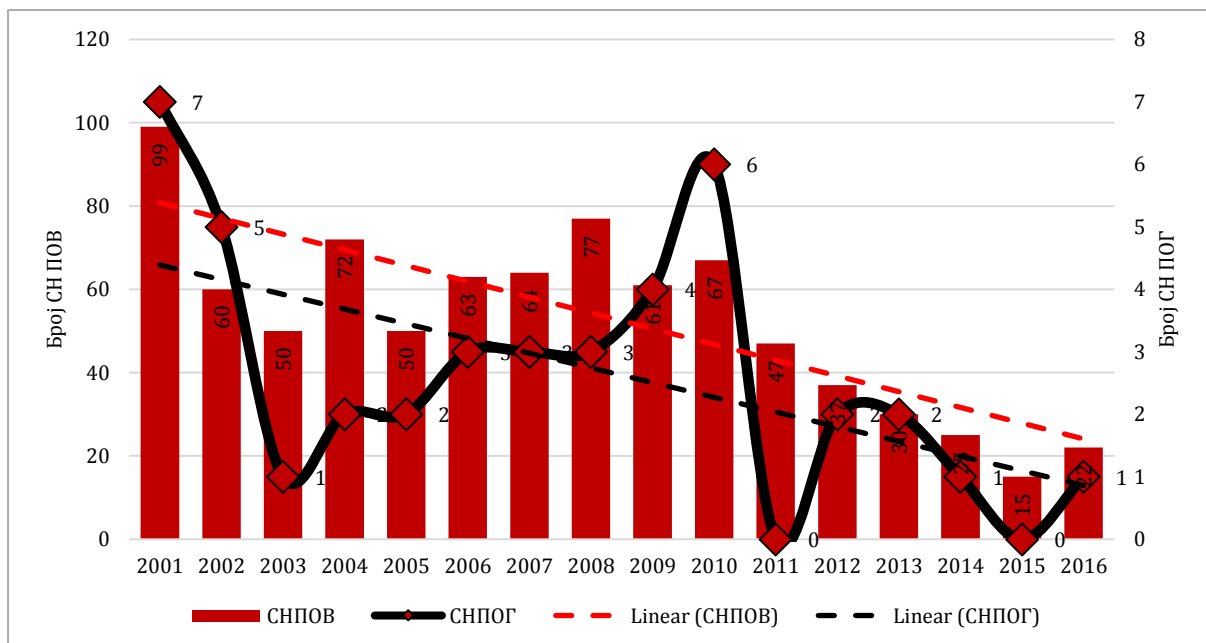
1.13 A KÉTKEREKŰEK RÉSZVÉTELÉVEL TÖRTÉNT BALESETEK ELEMZÉSE

-

- Szabadkán 16 év alatt, motorkerékpárok és mopedek részvételével 42 halálos kimenetelű baleset történt (Grafikon 1.62), ezekben a balesetekben 43 személy vesztette életét (Grafikon 1.64).



Grafikon 1.62. A kétkerekűek részvételével történt összes közlekedési baleset alakulása a 2001-2016 időszakban

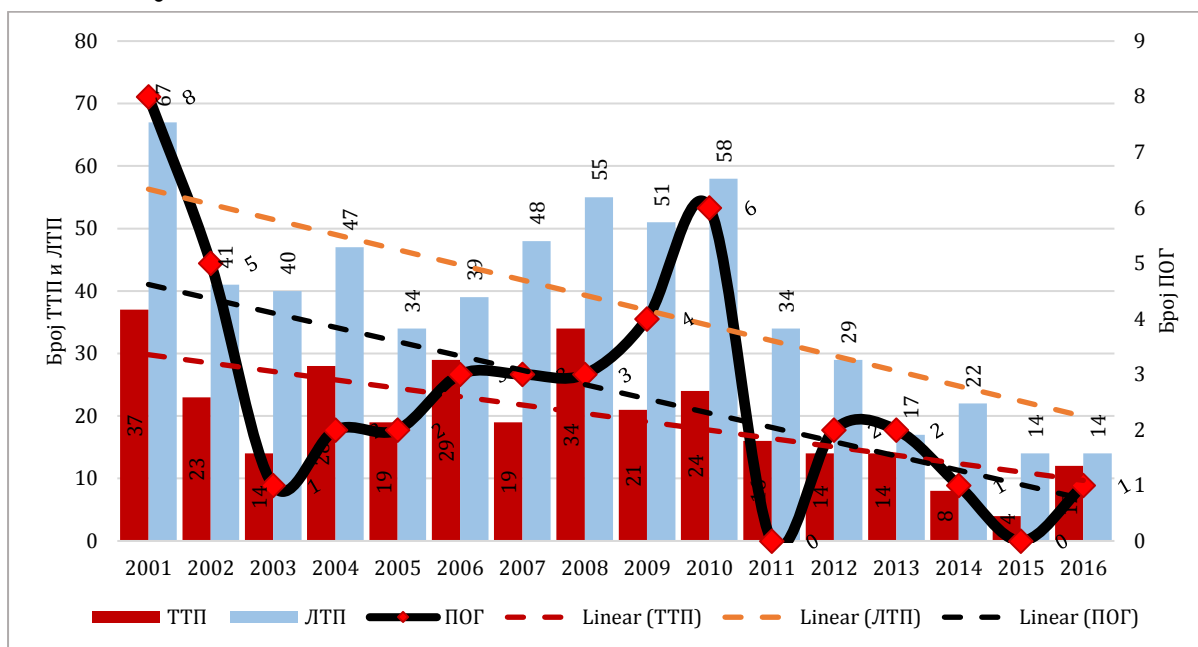


Grafikon 1.63. A kétkerekűek részvételével történt halálos kimenetelű és sérüléssel járó közlekedési balesetek áttekintése a 2001-2016 időszakban

- Az anyagi károkat okozó közlekedési balesetek többszörösen alacsonyabbak mint a halálos kimenetelű balesetek, mert a kétkerekűek részvételével történő a közlekedési balesetek leggyakrabban súlyos következményekkel járnak, mert a

járművezetők/utasaik közvetlen kapcsolatnak vannak kitéve más járművekkel, vagy tárgyakkal, emiatt gyorsan sérülésekre kerül sor.

- A könnyű testi sérüléseket szenvedett személyek száma ezekben a balesetekben csökkenő tendenciát mutat, azonban a súlyos testi sérüléseknél és halálos kimenetelű baleseteknél nincs felállítva a tendencia. (Grafikon 1.64).



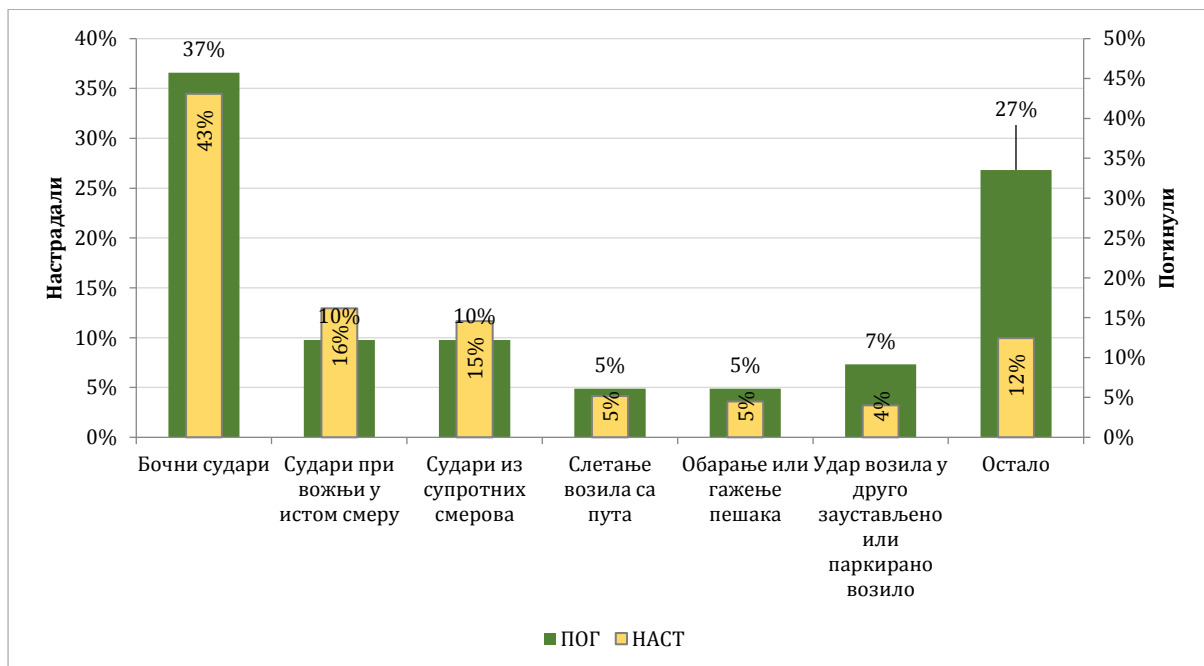
Grafikon 1.64. A kétkerékűek részvételével történt közlekedési balesetekben az elhalálozottak, a súlyosan és könnyebben megsérült személyek számának alakulása a 2001–2016 időszakban

Tabela 1.19. A kétkerékűek részvételével történt közlekedési balesetek módja szerinti megoszlás 2001-2015. időszakban

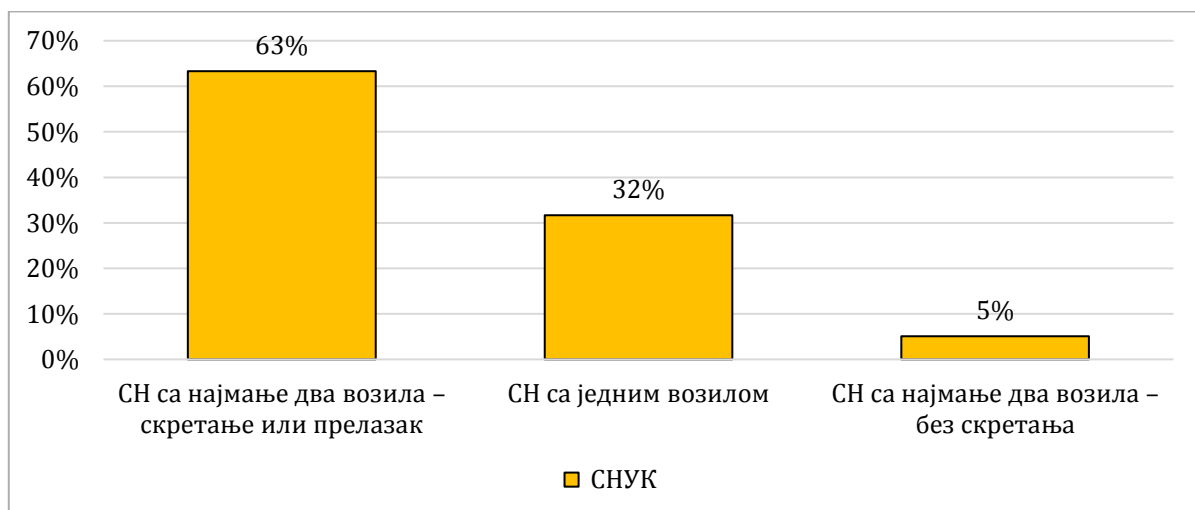
Бочни судари	43,1%
Судари при возњи у истом смеру	16,2%
Судари из супротних смерова	14,6%
Слетање возила са пута	5,2%
Обарање или гажење пешака	4,5%
Удар возила у друго заустављено или паркирано возило	4,0%
Остале врсте незгода	2,7%
Слетање са коловоза и удар у објекат поред пута	2,5%
Превртање возила на путу	2,4%
Испадање - падање лица из возила у покрету	1,6%
Удар возила у неки објекат на путу	1,4%
Судари при упоредној возњи	1,3%
Обарање или гажење стоке или других животиња	0,3%
Међусобни судар друског и железничког возила	0,2%

- Az oldalirányú ütközések dominálnak a kétkerékűeknél (Tabela 1.), azaz 43% közlekedési baleset történt oldalirányú ütközéssel, 16,2% az azonos haladási irányban haladó járművek általi balesetekben és 14,6% az ellentétes irányban

haladó járművek okozta balesetenél. A kétkerekűek részvételével történt közlekedési balesetek elemzésével, megállapítható, hogy 43% oldalirányú ütközések által szenvedett balesetet, 37% pedig életét veszítette.

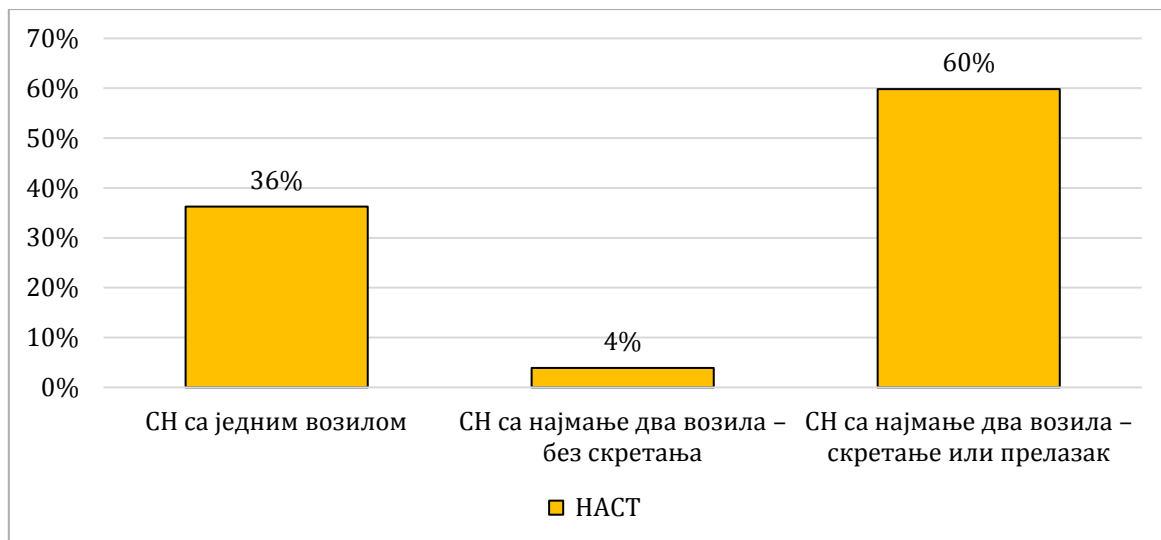


Grafikon 1.65. A kétkerekűek részvételével történt közlekedési balesetek módja alapján történő megoszlása a 2001-2015. időszakban



Grafikon 1.66. A KB típusai alapján történő megoszlás, 2016

- A 2016. év folyamán, a kétkerekűek részvételével történt közlekedési balesetek 63%-a a következő csoporthoz tartozik: közlekedési baleset legalább két résztvevővel- lefordulás és átkelés, 32% közlekedési baleset egy járművel és 5% közlekedési baleset legalább két jármű részvételével lefordulás nélkül (Grafikon 1.66). Hasonló a megoszlás amikor a közlekedési balesetek következményeiről van szó, azaz a közlekedési balesetet szenvedett személyek (Grafikon 1.67).

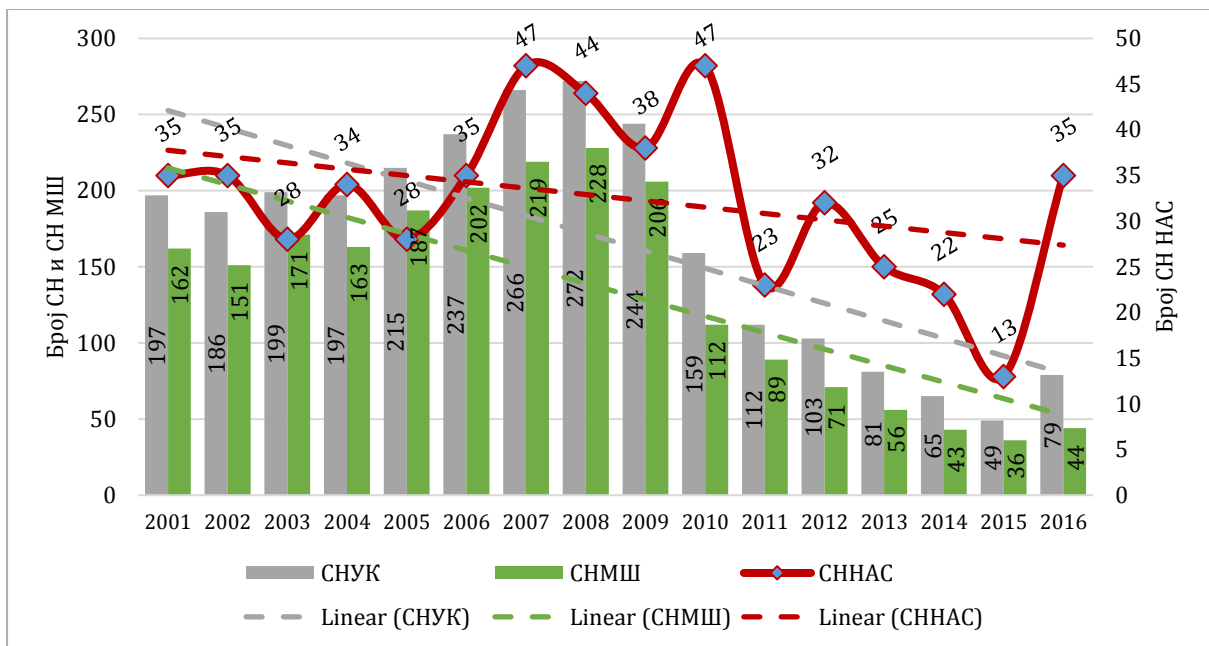


Grafikon 1.67. A közlekedési balesetet szenvedők típuscsoportjai alapján történő megoszlás, , 2016

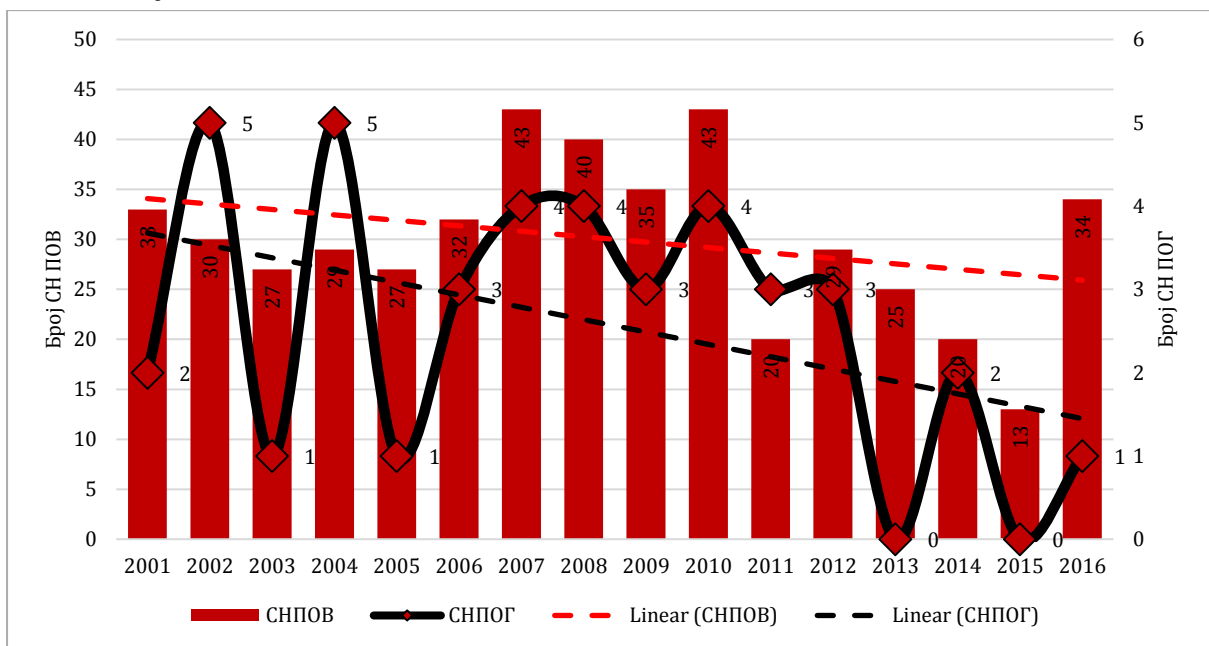
- A kétkerekűek részvételével történt közlekedési balesetek elemzésével megállapítható, hogy jóval több a sérüléssel járó közlekedési baleset, mint az anyagi kárt okozó közlekedési baleset, ennek ellenére nem állapítható meg csökkenő tendencia a súlyos testi sérüléssel, valamint a halálos kimenetelű baleseteknél. Jellegzetesek a sérülések az oldalirányú ütközéseknél, 2016-tól pedig jellegzetes a két jármű részvételével lefordulás vagy áthaladás alkalmával történt közlekedési baleset.
- A kétkerekűek közlekedésbiztonságának fokozása érdekében szükséges intézkedéseket fogantatni az elhalálozottak és sérültek számának stabilizációjára és csökkenésére érdekében. Tájékoztató jellegű előadásokat kell szervezni a védőfelszerelés használatának jelentőségéről, a sebességtúllépés veszélyeiről, az előzés veszélyeiről és hasonlókról.

1.14 A KOMMERCIÁLIS JÁRMŰVEKKEL TÖRTÉNT BALESETEK ELEMZÉSE

- A kommerciális járművek a leggyakrabban képviselték a közlekedésben. Tekintetbe véve a tehergépjárművek és autóbuszok konstrukcióját, a közlekedés sérülékeny résztvevői szempontjából súlyos következményekkel járnak. A kommerciális járművek részvételével történt közlekedési balesetek csökkenő tendenciát mutatnak a 2008-tól-2015-ig terjedő időszakban, azonban 2016-ban 60%-os növekedésre került sor (Grafikon 1.68).
- Az elemzett időszakban 41 halálos kimenetelű közlekedési baleset történt kommerciális járművek részvételével. A vizsgált időszakban kommerciális járművekben 315 személy szenvedett közlekedési balesetet (Grafikon 1.69, Grafikon 1.70.)

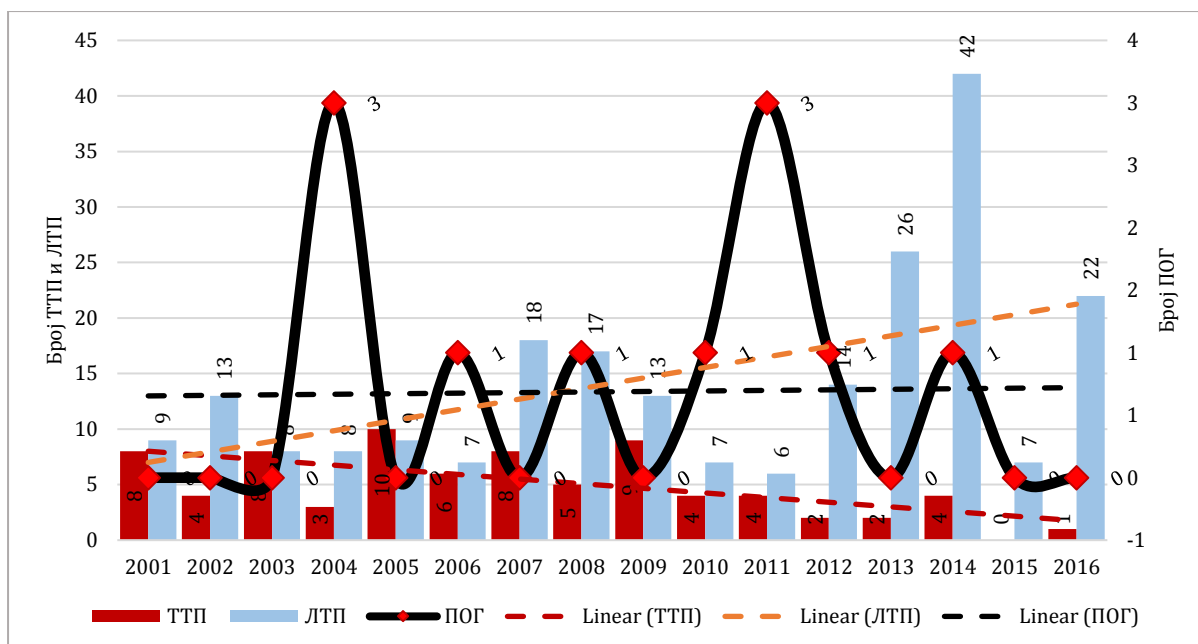


Grafikon 1.68. A kommersziális járművekkel részvételével történt közlekedési balesetek számának alakulása a 2001-2016 időszakban



Grafikon 1.69. A kommersziális járművek részvételével történt közlekedési balesetekben a sérült és elhalálozott személyek számának alakulása a 2001-2016 időszakban

- A kommersziális járművek részvételével történt közlekedési balesetekben 26% oldalirányú ütközés, 22% az azonos haladási irányban történt ütközés, 19% ütközés egy másik veszteglő vagy parkoló autóbba (Táblázat 1.12). A személyek 55%-a életét veszítette a kommersziális járművek részvételével történt balesetekben a gyalogosok feldöntése, vagy gázolása miatt, 18% az útról lerepülve és belecsapódva az út melletti épületbe, 17% az ellentétes irányból történt ütközéskor, 16% a gyalogosok ledöntése vagy gázolása, 15% oldalirányú ütközések alkalmával (Grafikon 1.71).



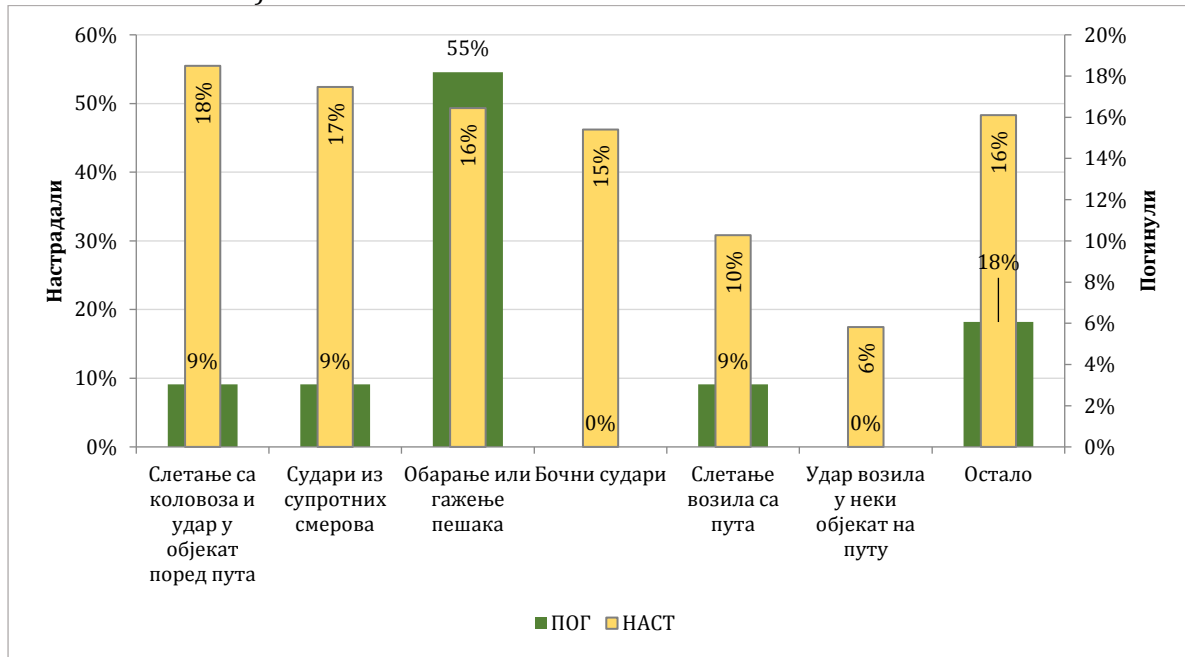
Grafikon 1.70. Az elhalálozottak, súlyosan és könnyebben sérült személyek számának alakulása a kommerciális járművek részvételével történt balesetekben, a 2001–2016 közötti időszakban

Táblázat 1.12. A kommerciális járművek részvételével történt balesetek megoszlása a baleset módja alapján a 2011-2015. időszakra vonatkozóan

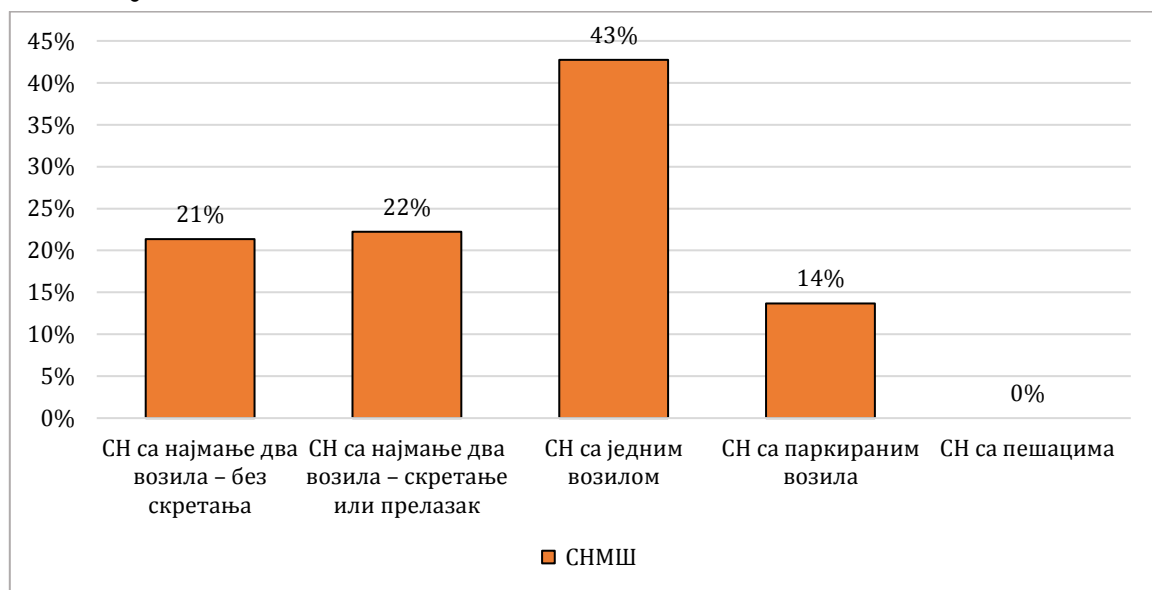
Бочни судари	26,0%
Судари при вожњи у истом смеру	21,9%
Удар возила у друго заустављено или паркирано возило	19,4%
Судари из супротних смерова	12,4%
Удар возила у неки објект на путу	6,8%
Судари при упоредној вожњи	3,5%
Слетање возила са пута	3,1%
Остале врсте незгода	2,5%
Обарање или гажење пешака	1,8%
Слетање са коловоза и удар у објект поред пута	1,8%
Превртање возила на путу	0,4%
Испадање - падање лица из возила у покрету	0,2%
Обарање или гажење стоке или других животиња	0,1%
Међусобни судар друмског и железничког возила	0,1%

- A kommerciális járművek 2016-ban az anyagi károkkal járó közlekedési balesetekben a közlekedési balesetek „Közlekedési baleset egy járművel” típusába tartozó balesetekben vettek részt (43%). Az egy jármű részvételével történt közlekedési balesetek a járművezető fáradtsága miatt történt balesetre jellemzőek. A világban a kommerciális járművek részvételével történt közlekedési balesetek 50%-a a fáradtság miatt történik. Azonban Szerbiában még mindig nem ismerték fel eléggé a fáradtság hatását a közlekedésbiztonságra, emiatt nem is emelik ki hatástényezőként ezekben a balesetekben, habár valószínűleg „megbújik” mögöttük. A járművezető fáradtsága miatt keletkezett közlekedési baleseteknél súlyosabbak a következmények, de nem az anyagi kár is, ugyanakkor tudván Szabadka topográfiai jellemzőit, megállapítható, hogy legalább a fele az említett baleseteknek a járművezető fáradtsága miatt keletkezett, a terep és a jármű konstrukciója következtében a balesetek pedig anyagi kárral végződtek (Grafikon

1.72).



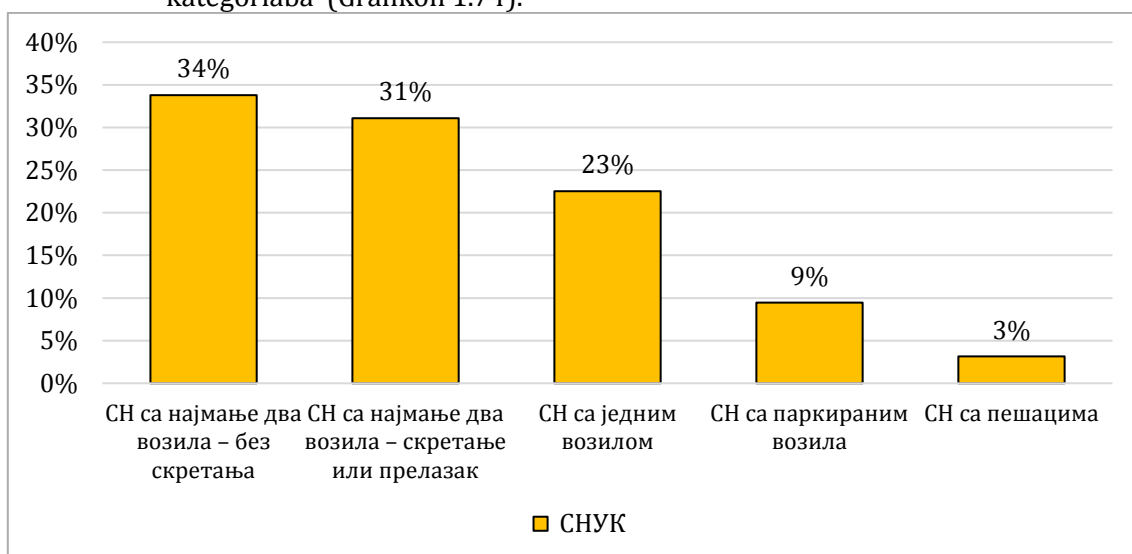
Графикон 1.71. А közlekedési balesetek áldozatainak megoszlása kereskedelmi járművek részvételével történt balesetekben a baleset típusa szerint, 2011-2015. időszak



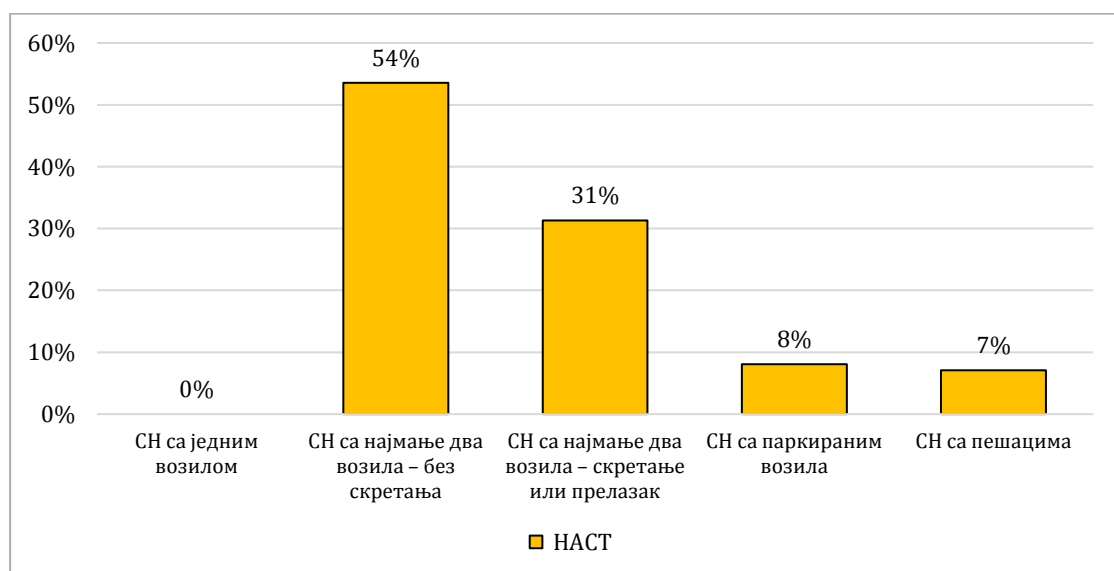
Графикон 1.72. Az anyagi kárt okozó közlekedési balesetek megoszlása a közlekedési balesetek típuscsoportja alapján, 2016

- A közlekedési balesetek teljes számában a megoszlás másrmilyen, a balesetek 34%-a a „Közlekedési balesetek legalább két járművel-lefordulás nélkül“, csoportba tartozik, 31%-a a „Közlekedési balesetek legkevesebb két járművel- lefordulás vagy átkelés“, 23%-a a „Közlekedési balesetek egy járművel“, 9%-a „Közlekedési balesetek egy parkolt járművel “ és 3%-a közlekedési baleset gyalogosokkal (Графикон 1.73).
- A 2016. évi áldozatokat követelő közlekedési balesetek elemzésével megállapítottuk, hogy a balesetek 54%-a a „Közlekedési balesetek legalább két jármű részvételével-lefordulás nélkül “ csoportba tartoznak, 31%-a pedig a „

Közlekedési balesetek legalább két jármű részvételével- lefordulás vagy átkelés “ kategóriába (Grafikon 1.74).



Grafikon 1.73. A közlekedési balesetek megoszlása a közlekedési balesetek típusainak csoportja szerint, 2016

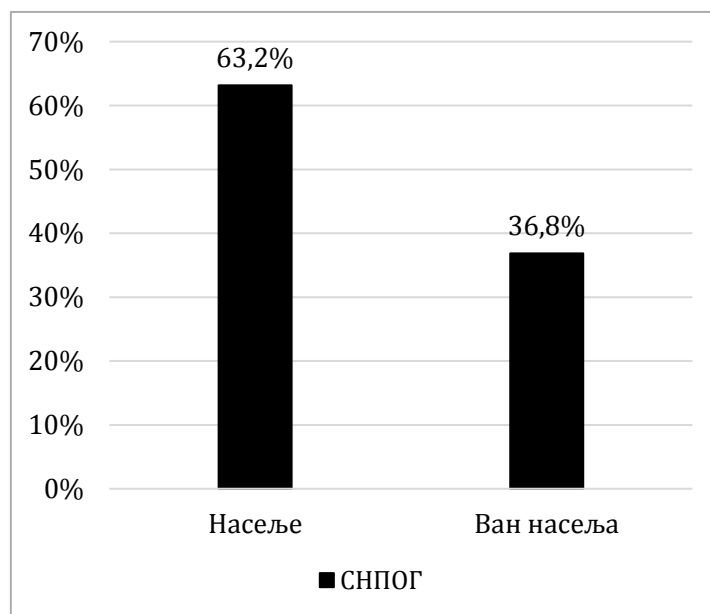


Grafikon 1.74. Az áldozatok megoszlása a közlekedési balesetek típuscsoportja szerint, 2016

- Szabadka területén a 2001-től 2016-ig terjedő időszakban a kereskedelmi járművek részvételével történő közlekedési balesetek elemzésével megállapítható, hogy csökkenő tendenciájuk van 2008. és 2015. között, azonban 2016-ban 60%-os növekedésre került sor, ami további elemzéseket igényel, valamint az említett állapot okainak meghatározását teszi szükségessé. Megnövekedett-e ennek a kategóriának a részvétele a közlekedésben? Vagy van valami más oka, esetleg az említett terület elhanyagolásának a következménye.
- További erőfeszítéseket kell tenni a közlekedési vállalatok jelenlegi helyzetének, valamint a tehergépkocsi-, és a buszvezetők munkafeltételeinek, a géppark állapotának meghatározása érdekében. Tehát, első intézkedésként javasoljuk a jelenlegi állapot felmérését, majd ezt követően meghatározni a közlekedésbiztonság növelése érdekében fogantatható intézkedéseket a kereskedelmi járművekre vonatkozóan.

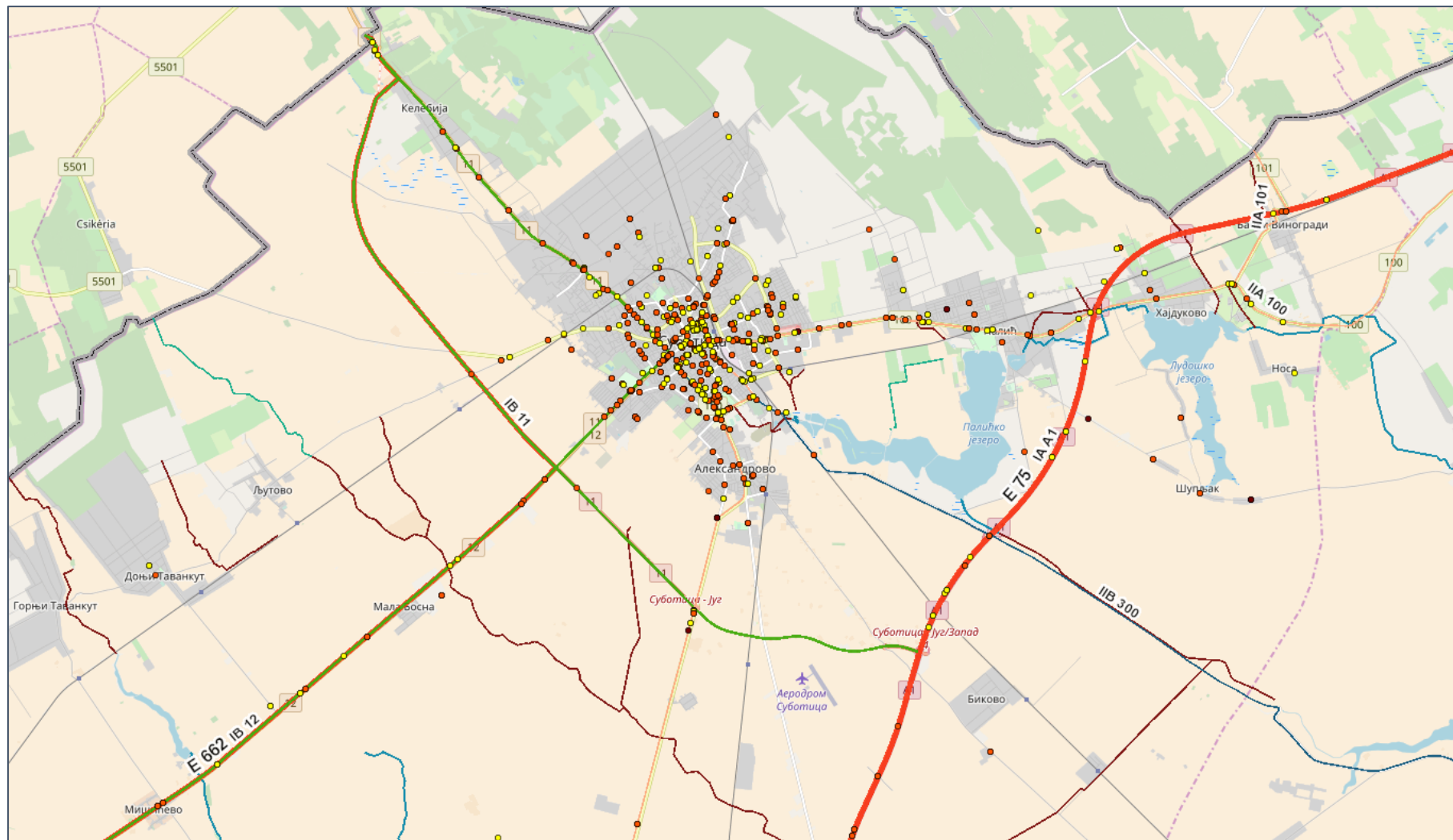
1.15 A KÖZLEKEDÉSI BALESETEK TÉRBELI ELEMZÉSE

- Szabadka területén a 2015-2016. időszakban a közlekedési balesetek térbeli megoszlását grafikusan mutattuk be (Kép 1.1). Az anyagi kárt okozó közlekedési baleseteket sárgával, a sérüléses közlekedési baleseteket pirossal, feketével pedig a halálos kimenetelű közlekedési baleseteket.
-
- A vizsgált időszakban a halálos kimenetelű balesetek egyaránt előfordultak a települések útjain (63,2%), és a településen kívüli utakon (36,8%). Szabadka város területén és a környező településeken (Bajmok, Királyhalma, Dusanovó, Békova, Visnyevác, Felső Tavankút, Alsó Tavankút, Györgyén, Kelebia, Mérges, Kisbosznia, Mišičevo, Újzsednik, Palics, Nagyfény, Hajdújárás, Csantavér és Ludas) 2015-ben és 2016-ban összesen 16 halálos kimenetelű baleset volt, amelyben 13 személy vesztette életét. Jellemzőes ezekre a balesetekre, hogy legnagyobb részük a településen történt (63,2%). A településeken történt közlekedési balesetek közül 4 baleset Szabadkán, 2 Palicson, és egy-egy Ludas, Újzsednik és Csantavér településeken. A legtöbb baleset a IIA rangú országos szintű úton történt (Grafikon 1.76). Ez az országos szintű út, az autópút mellett van, alternatív kapcsolat Szabadka és Újvidék között. A közlekedési balesetek megoszlásának elemzésével, megállapítható, hogy a balesetek leggyakrabban az alacsonyabb rangú utakon fordulnak elő. (Grafikon 1.77).
-

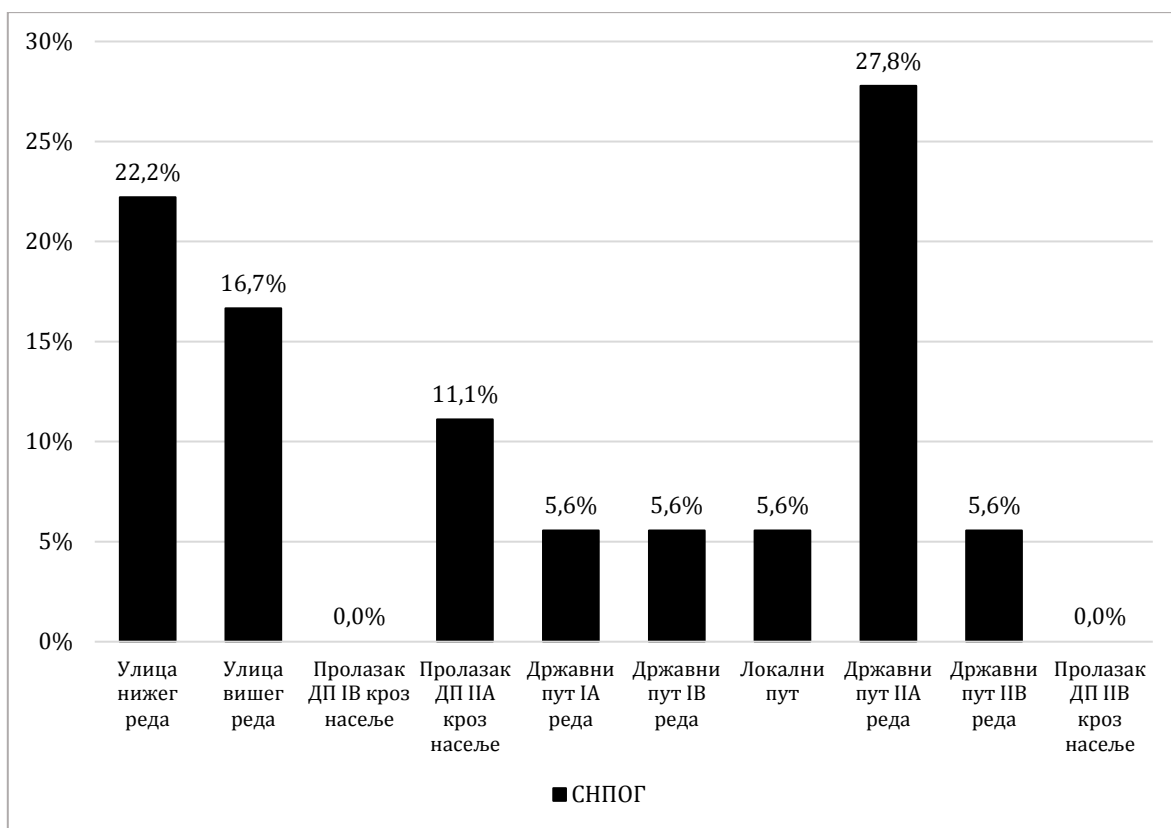


Grafikon 1.75. A halálos kimenetelű közlekedési balesetek megoszlása a baleset helyszíne alapján

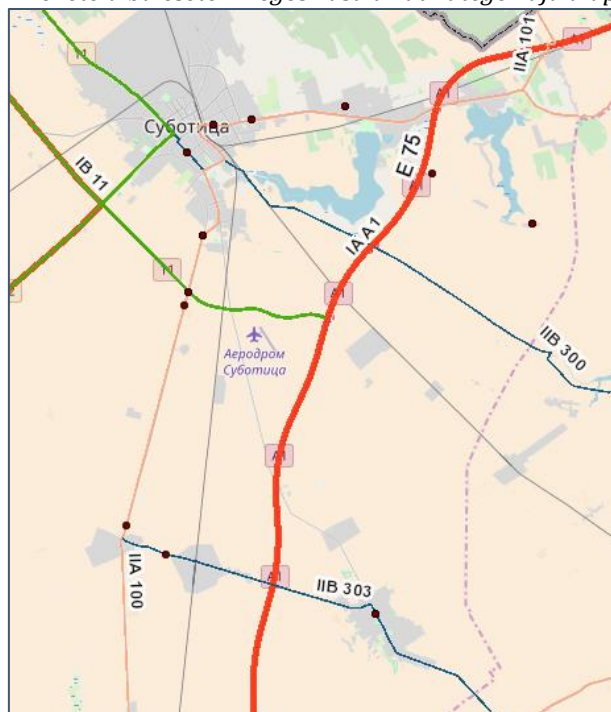
-
-
-
-



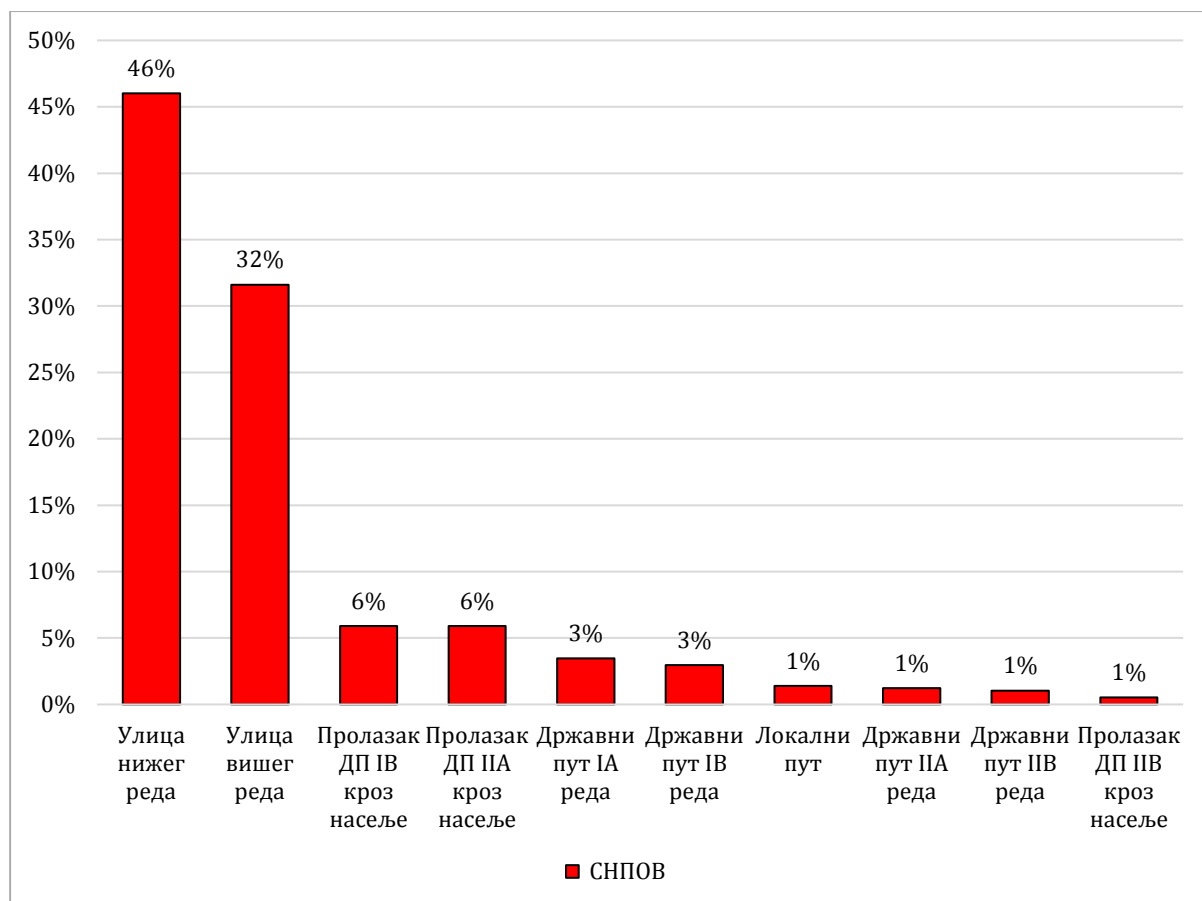
Kép 1.1. A közlekedési balesetek térbeli megoszlása Szabadka területén, 2015-2016. évben



Grafikon 1.76. A halálos kimenetelű balesetek megoszlása az út kategóriája alapján ahol a baleset történt

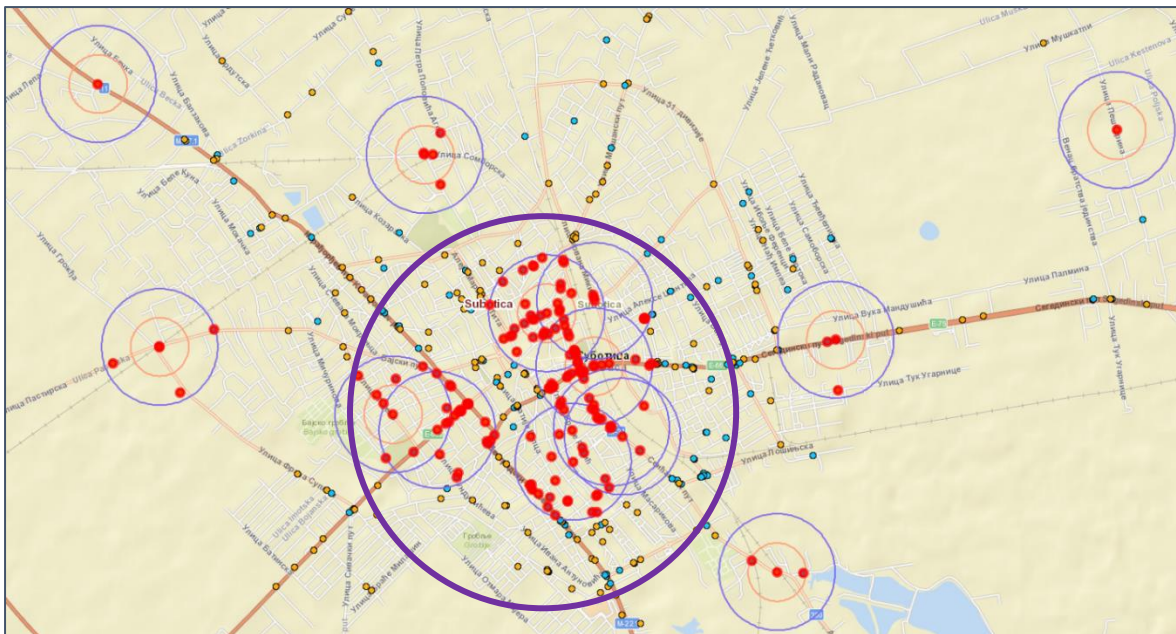


Кép 1.2. A halálos kimenetelű közlekedési balesetek területi megoszlása Szabadka város területén és a környező településeken 2015-2016. év

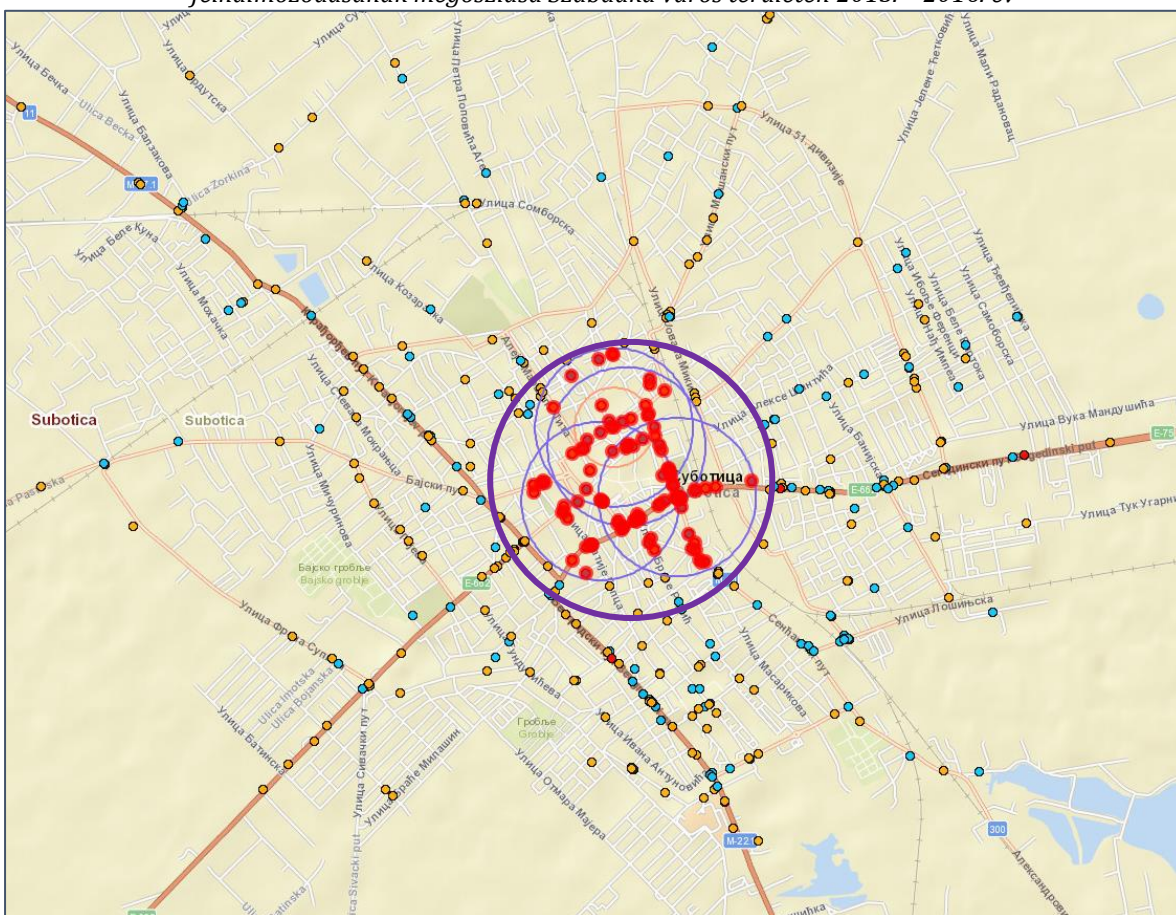


Grafikon 1.77. A sérüléss közlekedési balesetek megoszlása az útkategória alapján

- A halálos kimenetelű közlekedési balesetek leggyakrabban a „gyorsabb” utakon, míg a sérüléss balesetek az alacsonyabb rangú utcákön fordultak elő. Ennek oka a jármű haladási sebessége lehet. Figyelembe véve ezt a tényezőt szükséges megfelelő intézkedéseket kell fogantatosítani a sebesség ellenőrzésére, azokon a helyeken ahol történtek közlekedési balesetek.
- A közlekedési balesetek halmozásának területi megoszlása Szabadka város területén amelyeknél a fő hatástényező „járművezetés alkohol hatása alatt “ rámutat, hogy ezeknek a baleseteknek a legnagyobb koncentrációja a központi városi magban van (Slika 1.3 Kép), ahol jellegzetesek egyes mikrolokációk mint a balesetek jelentős felhalmozási helye. A balesetek felhalmozódása a központi városmagban a hely attraktivitásában van, azaz az olyan helyek meglátogatása, ahol alkoholt fogyasztanak vagy arová alkohol fogyasztást követően érkeznek. Annak érdekében, hogy kiköszöböljük a problémát szükséges felvilágosítani a gépjárművezetőket az alkohol hatása alatt történő vezetés következményeiről, ugyanakkor a közlekedési rendőrség részéről megnövelni a járművezetők ellenőrzését és megbüntetni mindazokat, akik alkohol hatása alatt vezetnek.
- Szabadka város területén a gyalogosok részvételével történt közlekedési balesetek területi megoszlása alapján megállapítható, hogy a gyalogosok részvételével történt közlekedési balesetek a központi városi zónában történtek: Jovan Zmaj utca, Makszim Gorkij utca, Lazar Nešić tér (valamint e két utca útkereszteződése), Raichle Ferenc park, Strosszmayer utca, Petőfi Sándor utca, Matko Vuković utca és mások (Slika 1.4 Kép).



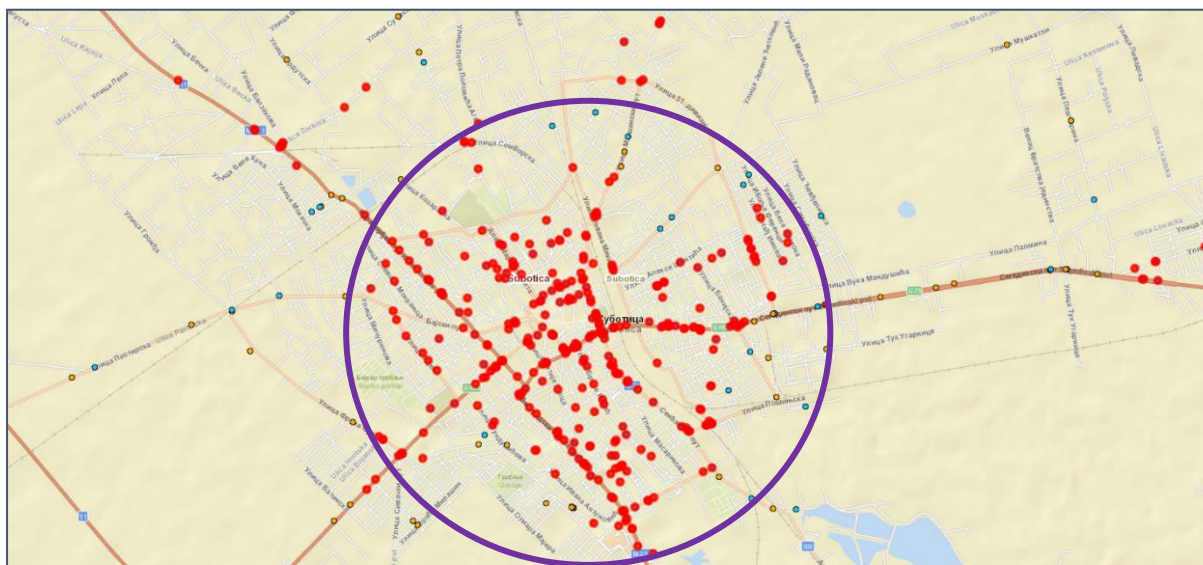
Slika 1.3 – A közlekedési balesetek, amelyeknél a fő tényező a „vezetés alkohol hatása alatt”, felhalmozódásának megoszlása Szabadka város területén 2015. – 2016. év



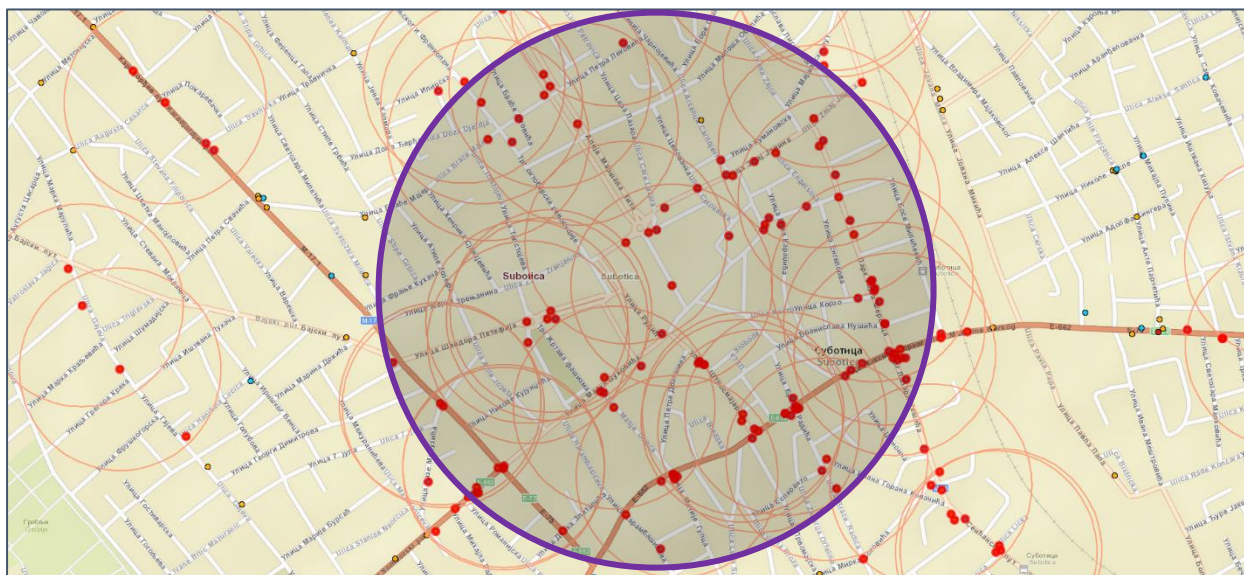
Slika 1.4 - A gyalogosokat érintő közlekedési balesetek területi felhalmozódása Szabadka város területén, 2015. – 2016. év

- Szabadka város földrajzi fekvésére valamint a terep jellegzetességeire való

tekintettel, a Szerb Köztársaságban az átlaghoz viszonyítva, Szabadkán nagyobb a kerékpárosforgalom. Ezt figyelembe véve a város térképén megjelöltük a kerékpárosok részvételével történt közlekedési baleseteket (Kép 1.5 Kép, Kép 1.6 Kép). A kerékpárosok részvételével történt közlekedési balesetek helyszínei jellegzetességének elemzésével megállapítható, hogy ezeknek a baleseteknek a legnagyobb része a városközpontban történt, a Lazar Nešić tér és a Makszim Gorkij út kereszteződésénél. Fontos megemlíteni, hogy az útkeresztezés megközelítésénél kiépített kerékpárutak vannak, ezenkívül az útkereszteződés világító közlekedési jelzőberendezéssel van ellátva (Slika 1.7 Kép).



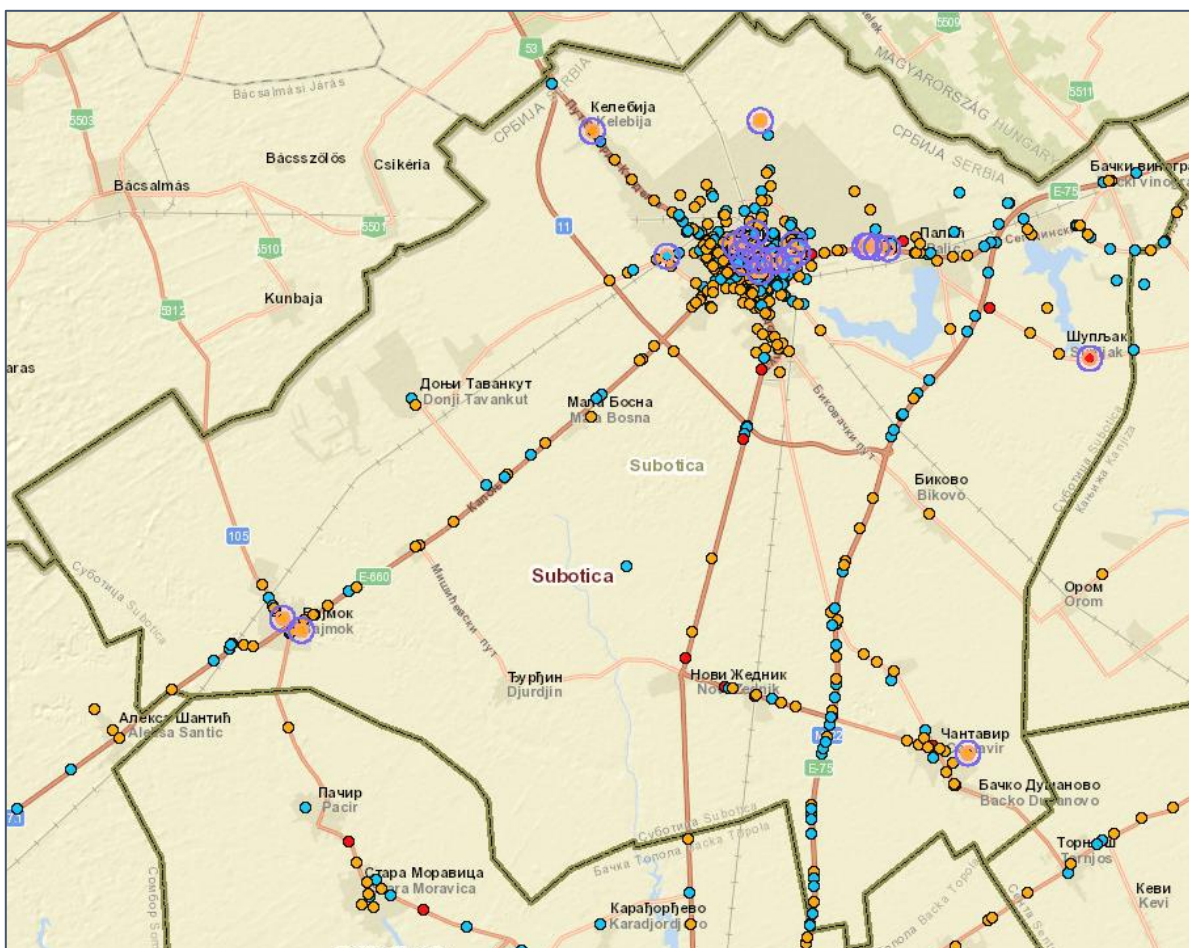
Kép 1.5 - A kerékpárosok részvételével történt közlekedési balesetek felhalmozódásának térbeli megoszlása Szabadka város területén, 2015. – 2016. év



Kép 1.6 - A kerékpárosok részvételével történt közlekedési balesetek felhalmozódásának térbeli megoszlása Szabadka város területén, 2015. – 2016. év



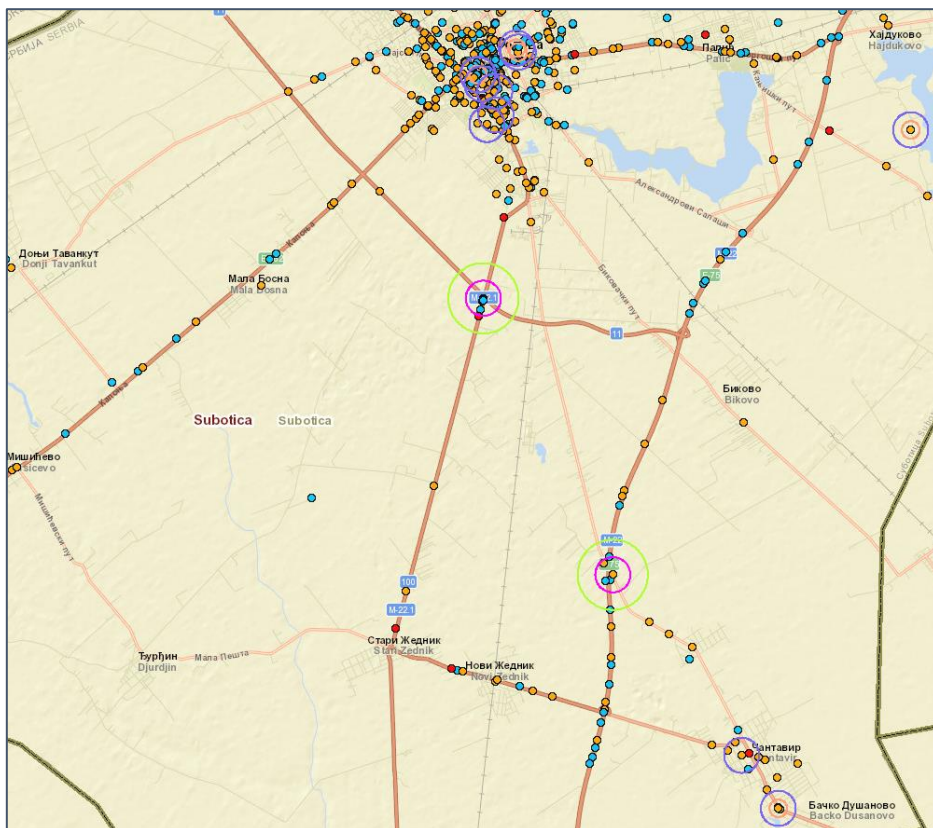
Slika 1.7 – Szabadka, a Lazar Nešić tér és a – Makszim Gorkij út kereszteződése



Slika 1.8 - A motorkerékpárosok részvételével történt közlekedési balesetek felhalmozódásának térbeli megoszlása Szabadka város területén és a környező településeken, 2015. – 2016. év

- A kerékpárosok részvételével történt közlekedési balesetek felhalmozódása különösen kifejezett a következő utcákon: Makszim Gorkij a Papp Pál utca kereszteződésétől - a Karađorđe úti útkereszteződésig, a Lazar Nešić tér, a Raichle Ferenc park, a Zombori-út és az útkereszteződés a Preradović utcával, a Petőfi Sándor útkereszteződés felé vezető utcákon, a Jovan Zmaj utcában, a Tito Marsall fasoron, a Zentai-úton és más utcákban.

- Szabadka területén 2015-től 2016-ig a motorkerékpárosok részvételével történt közlekedési balesetek térbeli elemzését grafikusan ábrázoltuk. Ezeknek a baleseteknek a helyszíneit lila színű koncentrikus körökkel jelöltük (Slika 1.8). Ezenél a baleseteknél jellemző, hogy többségük a város központi zónájában történtek, ezenkívül jelentős mikrolokáció a Szegedi-út, amely összeköti Szabadkát Paliccsal. Itt fontos megemlíteni, hogy négysávos útról van szó, fizikailag elválasztott útsávokkal, két-két közlekedési sávval haladási irányonként. Az út mentén kiépített kerékpárutattal. Ezen a helyszínen a motorkerékpárosok részvételével történt közlekedési balesetek az útról való lerepülés, és az út melletti objektumokba való belecsapódás, az azonos irányban haladó járművek ütközései, a gyalogosok feldöntése és gázolása, oldalirányú ütközések valamint az elsőbbségadás elmulasztása voltak a leggyakoribbak. Ennek a problémának a kiküszöbölése érdekében részletesen kell kivizsgálni, hogyan került sor a balesetre, azaz a közlekedési balesetek részletesebb elemzését kell elvégezni és megállapítani milyen mértékben járult hozzá az út, és milyen mértékben a motorkerékpárosok a balesethez.



Kép 1.9 – A szabálytalan előzések miatt keletkezett közlekedési balesetek felhalmozódása Szabadka területén

Szabadka területén a szabálytalan előzések, mint fő ok miatt keletkezett közlekedési balesetek felhalmozódásának elemzésével megállapítható, hogy a közlekedési balesetek jelentős felhalmozódásánál, ahol az ok a szabálytalan előzés a városi

zónában, ugyanezek megfigyelhetők a IIA rangú 100. számú úton Szabadka – Nagyfénny – Topolya útvonalon, ahol halálos kimenetelű baleseteket jegyeztek. (Kép 1.9).

A közlekedési balesetek térbeli megoszlása által meghatároztuk a közlekedési balesetek helyszíneit. Az útinfrastruktúra fejlesztésének érdekében a korszerű eszközök használata, mint a közlekedésbiztonság ellenőrzése, A közúti közlekedésbiztonságról szóló törvény által elismert közúti infrastruktúra, például a közlekedésbiztonság javításának korszerű eszközeivel jelentősen csökkenthetők a közutak hiányosságai, mint a közlekedési balesetek előfordulásának tényezői. A veszélyes területek - fekete foltok kezelésével foglalkozó eszközzel - viszonylag rövid idő alatt és viszonylag kis beruházások révén jelentősen hozzájárulhat a gyalogosok és más közlekedési résztvevők biztonságának javításához. Ezenkívül meg kell vizsgálni a gyalogosok, kerékpárosok, motorkerékpárosok és más járművezetők attitűdjeit és viselkedését, annak megállapítása érdekében, hogy vannak-e olyan mulasztások a magatartásukban, amelyek kockázatos magatartáshoz vezetnek, amelyek befolyásolják a közlekedési balesetek előfordulását.

1.16 MEGJEGYZÉS

A közlekedésbiztonság állapotának felmérése a közlekedési balesetek alapján, megállapíthatók a közlekedésbiztonság kulcsproblémái Szabadka területén, ezáltal pedig az elkövetkező időszakra vonatkozó közlekedésbiztonság növelését serkentő aktivitásterv is kidolgozható. Szabadkán a közlekedési balesetek 2001-től 2016-ig időszakra vonatkozó elemzésével a következő közlekedésbiztonsági következtetések és kulcsproblémák vonhatók le:

- A vizsgált tizenhat éves időszakban Szabadkán 13.313 baleset történt, amelyekben 5.845 személy érintett, elhalálozott 218 személy és sérült 5.627, közülük 1.398 személy súlyos testi sérüléseket, 4.229 pedig könnyebb testi sérüléseket szenvedett.
- Az elhalálozottak, a súlyosan és könnyebben megsérült személyek számának megoszlását elemezve a 2001–2016 időszakban, megállapítható, hogy csak az elhalálozottak száma alakult az elvárásoknak megfelelően, azaz csökkenő tendencia tapasztalható.
- Szabadkán ötször kevesebben veszítették életüket 2016-ban, mint 2001-ben. Azonban a sérült személyeket elemezve, az eredmények másmilyenek, pl. a súlyos testi sérüléseket elszenvedett személyeknél megállapítható, hogy néhány év csökkenés után, 2016-ban, 32%-kal több személy szenvedett súlyosabb testi sérüléseket, mint 2015-ben.
- A nehéz tehergépjárművek részvételével történt közlekedési balesetekben kifejezetten veszélyeztetettek a gyalogosok.
- A közlekedési balesetekben a gyermekek szerepének elemzése alapján, a legtöbb gyermek gyalogusként veszítette életét, a sérüléseik pedig a járművek utasaként keletkeztek.
- Szabadkán 2001-től- 2016-ig egy osztálynyi fiatal járművezető veszítette életét közlekedési balesetben. Éppen a fiatal járművezetők képviselik a közlekedési résztvevők azon csoportját, akiknek külön figyelmet kell szentelni.
- A közlekedési balesetet szenvedett felnőttek részvételének elemzésével megállapítható, hogy leggyakrabban a személygépjárművekkel és motorkerékpárokkal/mopedekkel közlekedve került sor közlekedési balesetre,

valamint hogy nem állították fel a sérültek számának csökkenő tendenciáját, a legkifejezettebbek az ingadozások a legsúlyosabb következmények esetében.

- Tekintettel a közlekedési balesetek jelentős számára, amelyekben idősebb közlekedési résztvevők voltak jelen, szükséges figyelmet fordítani ezen korosztály közlekedésbiztonságának a növelésére.
- Szabadán a 65 évnél idősebb kerékpárosok veszélyeztetett közlekedési résztvevők.
- Szabadkán a közlekedési balesetek következményeinek megoszlása a nemek alapján a 2001-től – 2016-ig terjedő időszakban megállapítható, hogy az elhalálozottak egynegyede nő, a sérültek között pedig kicsit több mint egyharmad (38%).
- Szerbia egész területére és Szabadkára vonatkozó összehasonlító elemzéssel megállapítható, hogy Szabadkán a kerékpárosok és mopedesek részvétele a közlekedési balesetekben kétszer nagyobb mint Szerbia más részeiben.
- Az év hónapjai alapján a közlekedési balesetek megoszlásában megállapítható, hogy májustól-november végéig terjedő időszakban történik a legtöbb közlekedési baleset és akkor kell megerősíteni a megelőző és nyomásgyakorló tevékenységeket.
- A vizsgált időszakban a halálos kimenetelű közlekedési balesetek egyötöde szombaton, a legkevesebb hétfőn (11,2%) történt, a többi napokon megközelítőleg egyforma a megoszlás (13% körül).
- A sérüléssel közlekedési balesetek leggyakrabban csütörtöktől-szombatig történtek (15% körül), legkevesebb vasárnap 12,9%.
- A délelőtti folyamán a közlekedési balesetek szempontjából kockázatos időpont reggel 7-től-8-ig, valamint reggel 9-től-10-ig, ami összeköthető a munkába és az iskolabajutással.
- A legtöbb sérüléssel baleset kedden 16 óra körül, és szombaton 14 óra körül történt.
- A közlekedési balesetek időbeli megoszlása alapján, megállapítható, hogy Szabadkán a nyári hónapok nem biztonságosak, júliusban és augusztusban, majd októberben és novemberben fokozott a közlekedési balesetek száma. A legtöbb halálos kimenetelű áldozat napok szerint a szombat.
- A közlekedési balesetek módosítási megoszlása alapján megállapítható, hogy szükséges elvégezni a gyalogosok sérüléseinek elemzését (jobbról vagy balról futkároznak át az úton, utoléri-e őket a jármű, szemben haladnak-e a járművel, használják-e a gyalogátkelőhelyeket, vagy a gyalogátjáróhely mellett mennek át az úton és hasonló.), valamint az oldalirányú ütközések elemzését (az útkereszteződésekben történtek oldalirányú ütközések, az udvarból való csatlakozások alkalmával, átláthatóak-e, megjelöltek-e azok az útkereszteződések, legális-e a megközelítésük stb.). További elemzések alapján meg kell határozni a közlekedésbiztonság növelésére vonatkozó intézkedéseket, azaz csökkenteni a közlekedési balesetek új módjait.
- A hatástényezők csoportjának elemzésével megállapítható, hogy külön hangsúlyt kell fektetni a közlekedési balesetek megelőzésére a „KB legalább két járművel-lefordulás vagy átkelés” valamint „KB legalább két járművel-lefordulás nélkül”, mindenekelőtt azokat a közlekedési baleseteket, amelyeknél a járművek azonos úton, de ellenkező irányban haladnak, valamint az előzéses baleseteket.
- A hatástényezők csoportjának elemzésével, megállapítható, hogy az emberhez, azaz a járművezetők hibáihoz és mulasztásaihoz köthetőek a domináns tényezők. Az eredmények a közlekedési balesetek ilyen feljegyzésének egy évére vonatkoznak, és nem kell kizárólagosnak lenni. Követni kell az eredményeket, legalább 5 évig és megfigyelni mi történik, azaz leellenőrizni, hogy valóban csak az emberre vonatkozó hatástényezők a dominánsak.

- Az alkohol és pszichoaatív anyagok hatása alatt történt közlekedési balesetek elemzésével megállapítható, hogy a közlekedési balesetek következményeinek súlya növekedésével, növekszik a „alkohol hatása alatt történő járművezetés “ hatástényező is.
- A gyalogosok baleseteinek elemzésével megállapítható, hogy a gyalogosok egynegyede saját hibája miatt szenvedett balesetet, vagyis a saját mulasztásuk miatt.
- A kerékpárosok részvételével történt közlekedési balesetek elemzésével megállapítható, hogy ketten veszítették életüket 2001-től-2016-ig, hogy nem következett be a sérültek számának csökkenése, hanem, eltérések tapasztalhatóak. 2015-ig szintén többen oldalirányú ütközéskor szenvedtek balesetet, 2016-tól legtöbb baleset forduláskor és átkeléskor történt.
- A közlekedési balesetek száma, valamint a traktoristák részvételével történt közlekedési balesetekben nincs felállítva csökkenő tendencia, hanem változik évről-évre, 2016-ban pedig a sérültek száma jelentősen megnövekedett (600%-kal).
- A traktoristák részvételével történt közlekedési balesetekben jellegzetesek az oldalirányú ütközések, a sérülések pedig leggyakrabban az azonos irányban történő haladáskor a leggyakoribbak.
- A kétkerekűek részvételével történt közlekedési balesetek elemzésével megállapítható, hogy jóval több a sérüléssel járó baleset mint az anyagi kárt okozó baleset, ennek ellenére nem mutat csökkenő tendenciát a súlyos testi sérüléssel és halálos kimenetelű balesetek száma.
- A kétkerekűek részvételével történt közlekedési balesetekben jellegzetesek az oldalirányú ütközések által okozott sérülések, 2016. óta pedig jellemzőek a két jármű részvételével történt balesetek - lefordulás és átkelés alkalmával.
- Szabadka területén a 2001-2016 időszakban a kommersziális járművek részvételével történt balesetek elemzése alapján 2008-2015 között csökkenő tendencia a jellemző, azonban 2016-ban 60%-os növekedésre került sor, ami további elemzéseket, valamint az említett állapot okának meghatározására irányuló tevékenységeket igényel. Megnövekedett-e ennek a kategóriának a részvétele a közlekedésben? Vagy valami más oka lehet, esetleg mulasztások következménye .
- További erőfeszítéseket kell foganatosítani a közlekedési vállalatokban a jelenlegi helyzet felismerése érdekében, valamint a tehergépjárművek és autóbuszok sofőrjeinek munkafeltételeit, a géppark állapotát kell javítani.
- A halálos kimenetelű balesetek gyakoribbak voltak a települések utain (63,2%), mint a településeken kívüli utakon (36,8%).
- A településeken történt halálos kimenetelű balesetekből, 4 közlekedési baleset Szabadka városban, 2 Palics településen, egy-egy Ludason, Újzsednikén és Csantavéren történt.
- A legtöbb közlekedési baleset a IIA jelzésű országos úton történt.
- A sérüléssel járó közlekedési balesetek megoszlásának elemzésével, megállapítható hogy leggyakrabban az alacsonyabb rangú utakon fordulnak elő.
- A közlekedési balesetek felhalmozódásának térbeli megoszlása Szabadka város területén, ahol a fő hatástényező „alkohol hatása alatt történő járművezetés“ volt rámutat arra, hogy ezeknek a baleseteknek a legnagyobb koncentrációja a központi városi magban volt.
- A kerékpárosok részvételével történt közlekedési balesetek felhalmozódása rendkívül kifejezett a következő utcákban: Makszim Gorkij, a Papp Pál utcával történő útkereszteződéstől - a Karađorđe útig lévő útkereszteződésig, a Lazar Nešić tér, Raichle Ferenc park, Zombori-út és az útkereszteződés a Preradović utcával, a Petőfi Sándor utcában lévő körforgalom megközelítései, a Jovan Zmaj

- utcán, a Tito Marsall fasor, a Zentai-út és más utcákkal .
- A motorkerékpárosok részvételével történő közlekedési balesetek legnagyobb része a város központi zónájában történt, jellemzős mikrolokáció a Szegedi-út, amely összeköti Szabadkát Paliccsal.

A VÁROSELNÖK ÜDVÖZLŐBESZÉDE



Tisztelt szabadkai polgárok,

Az elmúlt 10 évben Szabadka utcáin 124 személy vesztette életét, 750 súlyosan megsérült, több mint 2500 könnyebben sérüléseket szenvedett. Évente, a tízéves időszakban átlagosan 2500 baleset történt. Ez velünk történik, és nem valaki mással. Tehát, egy legális tevékenységben, mint a közlekedés, balesetet szenvednek gyermekeink, rokonaink, barátaink, szomszédaink, polgártársaink. Ezek a balesetek óriási anyagi költségeket, szenvedést, szociális, emberi és gazdasági gondokat okoznak a balesetek valamennyi résztvevőjének. A családok családfenntartók, szülők, gyermekek nélkül maradnak, a közlekedési balesetek következményei miatt mind több fogyatékkal élő ember lesz.

A közlekedésbiztonság stratégiai irányításában óriási lehetőséget fedezve fel, a Városi Tanács tagjai és a Városi Képviselő-testület tagjai készen állnak támogatni városunkban a közlekedésbiztonság fejlesztésére vonatkozó intézkedéseket, és különösen készen állnak hozzájárulni a közlekedési balesetekben sérültek számának csökkentéséhez. Személyesen is maximálisan elkötelezem magam az említett stratégia megvalósításához, követem az intézkedések megvalósítását és hajlandó leszek felelősséget vállalani a megvalósított eredményekért. Mindig jó példaként szolgálok a polgároknak, és különösen tiszteletben tartom a közlekedésbiztonsági előírásokat és tartózkodni fogok a forgalomban való részvétel kockázatát növelő szabálysértések elkövetésétől. Minden közszolgálati tisztviselőtől, az összes intézménytől, az összes közszférában dolgozó alkalmazottól megkövetelem, hogy tartsák magukat az e stratégiában előírt intézkedések és tevékenységek következetes végrehajtásához, és mindenekelőtt jó példával szolgáljanak a közlekedés minden résztvevőjének és minden polgárnak.

Nagyra törő célt tűztünk ki, tudatában az előttünk álló feladat komolyságával. Hisszük, hogy megvalósítjuk az eredményt, és lehetővé tesszük a polgárok biztonságosabb és hatékonyabb közlekedését. A gyermekeknek szeretnénk biztosítani a biztonságosabb eljutást az iskolába és az iskolából haza, az idősebb gyalogosoknak a járdákon biztonságosabb közlekedést szavatolni, ugyanakkor biztosítani szeretnénk az összes többi közlekedési résztvevő védelmét.

Együttműködésre kérem fel Szabadka polgárait, kapcsolattartáshoz forduljanak a csapatomhoz, amelyet azért hoztam létre, hogy folyamatosan és szisztematikusan tevékenykedjenek az utak és utcák biztonsági helyzetének javításán.

Szabadka Város polgármestere, Bogdan Laban

A projekt vezetői és a szerzők	
dr Dragoslav Kukić (Szerbiai Autó-Motoros Szövetség – Gépjármű KözpontJA) és	Prof. dr Krsto Lipovac (Közlekedési Kar)
SZERZŐK -Szerbiai Autó Motoros Szövetség – Gépjármű Központja:	
Petar Krasić	Milan Božić
Darko Petrović	Miloš Tučić
doc. dr Dušan Mladenović	Nikola Galović
Mladen Marina	Uroš Božić
Nikolina Tasić	Jovan Mandić
dr Dejan Jovanov	Bojan Tomić
Dragana Nojković	Nenad Džagić
SZERZŐK – Közlekedésmérnöki Kar:	
prof. dr Boris Antić	Filip Filipović
prof. dr Dalibor Pešić	Bojana Todosijević
doc. dr Miladin Nešić	Milena Simić
Nenad Marković	Lazar Savković
Emir Smailović	Miljan Lazarević
Jelica Davidović	



Autó-Motoros Szövetség –



Belgrádi Egyetem
KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI KAR

Gépjármű Központja



TARTALOM

ELŐSZÓ

1. Meglévő közlekedésbiztonsági állapot Szabadkán4
 - 1.1 Védelmi rendszer – az intézmények megléte, kapacitása és integritása4
 - 1.2 A közlekedés résztvevői álláspontjának elemzése a közlekedési veszélyekről és kockázatokról Szabadkán8
 - 1.3 Közlekedésbiztonsági indikátorok
 - 1.4 Közlekedési balesetek és azok következményei19
 - 1.5 A járművek biztonsági állapota Szabadka város területén23
 - 1.6 Közlekedési balesetek, elhalálozott és megsérült személyek költségei24
 - 1.7 A közlekedésbiztonság finanszírozása
2. Szabadka város közlekedésbiztonsági stratégiájának jogi keretei27
3. A közlekedésbiztonságra vonatkozó elvárt állapot31
 - 3.1 Ambíció, misszió, vízió31
 - 3.2.1 Megerősíteni a védelmi rendszert (Fejleszteni az intézmények és egyének kapacitását és integritását)31
 - 3.2.2 Fejleszteni a vertikális és horizontális koordinációt32
 - 3.2.3 Fejleszteni a közlekedésbiztonságra vonatkozó tudást, álláspontokat és tudatot33
 - 3.2.4 Fejleszteni a közlekedési viselkedési módokra vonatkozó közlekedésbiztonsági indikátorokat33
 - 3.2.5 Csökkenteni a balesetek, az elhalálozott és megsérült személyek számát41
4. A megállapított problémák és elvárt állapotok alapján meghatározni a tevékenységi kulcsterületeket44
 - 4.1 Első pillér – a közlekedésbiztonság irányítása45
5. A tevékenységek és a felelősség hordozói51
 - 5.1 51
 - 5.2 Polgármester51
 - 5.3 Szabadkai Városi Tanács
 - 5.4. Szabadka Város Közlekedésbiztonsági Tanácsa 52
 - 5.5 Felügyeleti ellenőrzés a közlekedéssel és az utakkal kapcsolatban 53
 - 5.6 Szabadkai Rendőrkapitányság Közlekedési részlege 54
 - 5.7 Belügyminisztérium – Szabadkai Tűzoltóság54
 - 5.8 Egészségházak és a kórház 54
 - 5.9 Felsőfokú intézmények55
 - 5.10 Szállítási vállalatok55
 - 5.11 Civil szervezetek55
 - 5.12 Biztosítótársaságok55
 - 5.13 Média56
 - 5.14 Ifjúsági Iroda56
 - 5.15 Egyéb intézmények



ELŐSZÓ

A közlekedési balesetekben az utakon, a világban 1,24 millió ember hal meg évente, és körülbelül 50 millióan megsérülnek, emiatt a közlekedési balesetekben történt sérüléseket **globális problémaként** fogadták el.

Annak ellenére, hogy az utakon egyre több a jármű, és a közlekedésben résztvevők száma is növekszik, a legfejlettebb országok kifejlesztették a megfelelő módszereket, amelyekkel sikeresen lecsökkentik a veszélyeztetettséget a közlekedésben. Tekintettel, hogy globális szinten naponta tevékenységeket foganatosítanak, hogy a legfejlettebb országok sikeres gyakorlatát alkalmazzák és vigyék át a fejletlen-, valamint a fejlődő-országokra. A sikeres közlekedésbiztonsági gyakorlatok legfontosabb közös nevezője a **közlekedésbiztonság stratégiai irányítása**, amely a tudományon alapul, érthető, őszinte és nyilvános politikai támogatást élvez.

A legjobb módja, hogy biztosítva legyen a hatékony igazgatás és a közlekedésbiztonsági célok megvalósítása **a stratégiai dokumentumok megléte és azok következetes végrehajtása** (politika, stratégia és stratégiai akciótervek). A stratégiai dokumentumokkal szavatolva van a politikailag elfogadható, szakszerű és jól irányított hatás a közlekedési rendszer legfontosabb elemeire, ami által a javasolt intézkedések sikerének kulcsa **a biztonsági rendszer kialakítása és a rendszer elemei közötti együttműködés**. Azon felhasználók között létrejött együttműködés, akik a közlekedés által valósítják meg igényeiket, azok akik profitálnak a közlekedésből, valamint azok, akiknek a feladatuk, hogy gondoskodjanak a közlekedésről vezet a biztonságos és fenntartható közlekedéshez. A Stratégia tervjavaslatot, amelyet egy szakmai munkacsoport készített elő, és amely a tudományos elveken, valamint a tudományos kutatások eredményein alapul Szerbia kormánya, a **"Közlekedésbiztonsági stratégia 2015-2020"** elnevezésű dokumentumot hivatalos és kötelező dokumentumként fogadta el. Ezáltal nyitva az út a közlekedésbiztonság stratégiai irányítására Szerbiában.

Szabadka város felismerte a közlekedésbiztonság stratégiai irányításának jelentőségét és lehetőségét, megrendelte Szabadka közlekedésbiztonsági javaslatának kidolgozását, a város útjaira és utcáira vonatkozóan a 2018-2020. időszakban. Ez a javaslat összhangban van az összes nemzetközi dokumentummal, a legjobb gyakorlattal, Szerbia és Szabadka Város előírásaival, az állami stratégiai és tervdokumentációval. A Stratégiai tervdokumentáció előkészületének keretében megvalósultak a közlekedésbiztonságra vonatkozó kutatások eredményei a világban, Szerbiában és Szabadkán, a valós jogi és tervkeret, a stratégiai dokumentumok elemzése (globális, országos és helyi szinten), az egyének kapacitásának és integritásának, valamint Szabadka jelentős intézményeinek, a közlekedésben résztvevők álláspontjainak és viselkedésének elemzése, akik jelentősek a biztonság szempontjából, a közlekedésbiztonsági indikátorok kutatása és elemzése, valamint a közlekedési balesetek és azok következményeinek elemzése.



1. MEGLÉVŐ KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI ÁLLAPOT SZABADKÁN

A közlekedési sérülések, elsősorban **közegészségügyi problémának** számítanak, ezenkívül a közösség szociális, etikai, emberi és **gazdasági problémája**. A közlekedésben nagyszámú ember meghal, megsérül, egyesek közülük tartósan rokkantak maradnak. Ez jelentősen károsítja az emberek egészségét, szétrombolja a családokat, szociális és emberi problémákat okozva. Végül a közlekedési balesetek óriási társadalmi-gazdasági költségeit a gazdaság fizeti, ami megzavarja a közösség gazdasági fejlődését.

A közlekedésbiztonság meglévő állapota egy közösségben megállapítható a következők részletes elemzésével:

1. Védelmi rendszer
2. A közlekedésben résztvevők álláspontja
3. Közlekedésbiztonsági indikátorok
4. Közlekedési balesetek és azok következményei
5. A géppark állapota
6. Közlekedési balesetek költségei, elhalálozott és megsérült személyek
7. Közlekedésbiztonság finanszírozása

1.1 VÉDELMI RENDSZER – AZ INTÉZMÉNYEK MEGLÉTE, KAPACITÁSA ÉS INTEGRITÁSA

- Az intézményes keret képezi a közlekedésbiztonsági rendszer kialakításának alapját úgy országos, mint helyi önkormányzati szinten. Általa valósíthatóak meg az összes szükséges intézkedések és tevékenységek, amelyek célja a közlekedési balesetek számának csökkentése. A közlekedésbiztonsági rendszer helyi önkormányzati szinten való létrehozásának első lépése azon intézmények és szervezetek felismerése, amelyek helyi önkormányzati szinten működnek, a legjobb gyakorlat alapján a potenciális hiányosságok észrevétele és a közös közlekedésbiztonságra vonatkozó tevékenységeket folytató intézmények közötti interakció típusának és szintjének átlátása.



Minden intézmény vagy szervezet, amely részt vesz a közlekedésbiztonsági rendszer működésében saját munkájával és aktivitásával hozzájárulhat a közlekedésbiztonság fejlesztéséhez.

Abban az esetben ha a város területén a Közlekedésközlekedésbiztonsági Tanács a közlekedésben résztvevők valamely célkategóriájára irányuló aktivitást vagy kampányt valósít meg, ajánlatos bekapcsolni a kampányba mindazokat az intézményeket, amelyek tevékenysége az adott területre vonatkozik. Szerbia területén lévő jogalanyok, amelyek jelentősek a közlekedésbiztonság szempontjából, és amelyeket a közúti közlekedés biztonságról szóló törvény állapít meg („SZK 41/09, 53/10, 101/11, 32/13, 24/2018 számú Hivatalos közlönye“) a következők:

- 1. Közlekedésbiztonsági Koordinációs Testület,
- 2. Közlekedésbiztonsági Ügynökség,
- 3. Helyi közlekedésbiztonsági testületek.

A közlekedésbiztonsági rendszer Szabadka területén elismert lehetséges tényezői a következő jogalanyok :

- 1. Szabadka Város Képviselő-testülete;
- 2. Szabadka polgármestere;
- 3. Szabadka Város Közlekedésbiztonsági Tanácsa;
- 4. A Városi Közigazgatás Közlekedési Titkársága;
- 5. Szabadkai Rendőrkapitányság ;
- 6. Belügyminisztérium – Szabadkai Tűzoltóság ;
- 7. Mentőszolgálat;
- 8. Szabadkai Útfenntartó Várostervezési és Lakásüzemeltetési Közvállalat;
- 9. Köztisztasági és Parkosítási KKV;
- 10. Subotica-trans Közúti Utasszállító Közvállalat;
- 11. Vízművek és Csatornázási KKV;
- 12. Parking Kommunális Közvállalat;
- 13. Oktatási, nevelési intézmények Szabadka város területén;
- 14. Szabadkai Alapfokú Bíróság ;
- 15. Tájékoztatási eszközök – Média;
- 16. Szabadkai Vöröskereszt;
- 17. Szabadkai Egészségházak;
- 18. Szabadkai Nyugdíjasok Egyesülete;
- 19. Fogyatékkal élők szabadkai Egyesülete;
- 20. Szabadka Város Idegenforgalmi Szervezete;
- 21. Ifjúsági Iroda;
- 22. Szabadka város területén a járművek műszaki ellenőrzését végző jogi személyek;
- 23. Szabadka város területén működő Autósiskolák;
- 24. A Szerbiai Autó-Motoros Szövetség Szabadka város területén működő részlege;
- 25. Sportklubok.

A közlekedésbiztonság szempontjából Szabadka város területén az elmúlt három évben foganatosított intézkedések közül a legnagyobb százalék a **képzés** kategóriájába tartozik - szemináriumok, műhelymunkák, tanfolyamok (50%), valamint a **kampányok** (33%), míg a többi aktivitás a közlekedési **műszaki projektdokumentáció** formájában valósult meg (17%).



Megállapítható, hogy a foganatosított intézkedések struktúrájában hiányzik a közlekedésbiztonság területén végzett kutatások megvalósítása, amelyek hozzájárulhatnának a közlekedésben résztvevők veszélyeztetett kategóriáinak azonosításához, egyes műszaki intézkedések foganatosítását igénylő helyszínek-, a megelőzéshez szükséges munkatér felismeréséhez, a közlekedésbiztonság a jelenleginél jelentősen magasabb szintre emelése érdekében.

Annak érdekében, hogy egy rendszer hatékonyan működhessen és megfelelhessen a külső és belső faktorok következményeiként előállt változásokra, ajánlatos, a **jogalanyság hatékonyabb kommunikációja**. Az együttműködés kulcsfontosságú előfeltétel a rendszer hatékony irányítása érdekében, valamint, hogy a kitűzött célok elérése érdekében felhasználják a rendelkezésre álló kapacitásokat pl. együttműködés a **Közlekedési rendőrség és a Parking Kommunális Közvállalat** között, felismerve a közlekedésbiztonság érdekében foganatosított közös akciók által.

Az óvodák és iskolák, a család mint alapkörnyezet mellett a legfontosabb helyet foglalják el, hogy a gyermekek megfelelő tudást kapjanak, szokásokat alakítsanak ki és álláspontokat formáljanak a közlekedésben való biztonságos részvételről. A közlekedésbiztonság, mint a jövőbeli közlekedési résztvevők generátora szempontjából jelentős szerepük van Szabadka város területén működő oktatási intézményeknek. Magas szinten van Szabadka város közlekedésbiztonsági rendszerében lévő szervezetek és az **oktatási intézmények** együttműködése. A vizsgált intézmények képviselői szerint fejleszteni kellene a Közlekedésbiztonsági Tanács tagjainak szervezettségét és elhivatottságát a közlekedésben résztvevőknek készült promóciós-oktató kampányok szervezésekor és azok részvételében, az oktatási intézmények és a Subotica-trans Közúti Utasszállító Közvállalat között, főként a gyakorlati oktatás, valamint a várható duális oktatás által.

Szükséges a jelentési rendszer fejlesztése az egyes közlekedési balesetek helyszíneiről, azokról, ahová a közlekedési rendőrség irányítja a mentőszolgálatot. A Subotica-trans Közúti Utasszállító Közvállalat és a közlekedési rendőrség együttműködése szempontjából megállapították, hogy **szükség van a tömegközlekedési eszközök megállóiban parkoló járművek vezetői ellen szabálysértési eljárás indítására**. Az közlekedési rendőrség tagjai a közlekedésbiztonság szempontjából felismert igény **a rendőrök képzésére, a közlekedésbiztonsági előírások végrehajtására vonatkozóan, valamint az elsősegélytanfolyam elvégzésére mindazon rendőröknek, akik nem végezték el azt**. A közlekedési rendőrség és a Vízművek és Csatornázási KKV együttműködését illetően javasolták, hogy a közvállalat értesítse a közlekedési rendőrséget az aktuális munkálatokról, a közlekedés elterelése és szabályozása érdekében.



A Vízművek és Csatornázási KKV rámutatott **a tűzvédelmi csapok karbantartása és üzemképessége ellenőrzésének jelentőségére, valamint a tűzoltóság támogatásának szükségességére az alkalmazottak képzésében.** A tűzoltóság és a közlekedési rendőrség együttműködését illetően javasolták, a közlekedési rendőrség a tűzoltóság munkájának közös bemutatását a polgároknak, a polgárok részvételével, valamint a tüzeket okozó tevékenységek megakadályozására irányuló intézkedésekkel kapcsolatos oktatás megszervezését.

-
- A megkérdezett intézmények elégedetlenek az országos intézmények együttműködésével, mégpedig: az Építészeti, Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium, a Közlekedésbiztonsági Ügynökség és a Szerbia Útjai Közvállalat együttműködésével. A következtetés, hogy Szabadkán az intézményközi együttműködés megfelelő szinten van, habár **fejleszteni kell a helyi és országos intézmények közötti együttműködést.** Szükséges ezen egységek folyamatos megerősítése a közlekedésbiztonság tevékenységi körébe tartozó feladatok ellátását illetően. Fő hangsúlyt kell fordítani a tűzoltóságra és a mentőszolgálatra kapacitásaik erősítése, valamint a közlekedési balesetek alkalmával szükséges felszereltség szintjük emelésére. **Az elvégzett elemzés alapján a szabadkai közlekedésbiztonsági rendszerben működő szervezetek és intézmények működésének fejlesztése érdekében szükséges :**
- Az együttműködés erősítése a szabadkai közlekedésbiztonsági rendszerben működő intézmények és szervezetek, valamint a köztársasági kulcsfontosságú intézmények között (Közlekedésbiztonsági Ügynökség, Szerbia Útjai Közvállalat, A közlekedési ügyekért felelős minisztérium stb.);
- A város területén lévő közlekedésbiztonsági intézmények és szervezetek , valamint azok szerepének felismerése a közlekedésbiztonsági rendszerben a Stratégiai dokumentumban és az akciótervben;
- A Közlekedésbiztonsági Tanács szerepének felismerése, valamint a munkák és aktivitások pontos meghatározása a Tanács tagjai között;
- Helyi szinten a közlekedésbiztonsági irányítási rendszer kialakítása és a Tanács döntéshozatala Szabadka város közlekedésbiztonsági jelentőségére vonatkozó adatok alapján;
- A tűzoltóság és a sürgősségi orvosi ellátás kapacitásának és integritásának megerősítése Szabadka területén, hogy megfelelően reagálhassanak baleset esetén;
- A közlekedésbiztonsági jogalanyok együttműködésének erősítése helyi szinten és a Közlekedésbiztonsági Tanácsban, a Tanács promóciós és tematikus tevékenységeinek megvalósítása révén (a közlekedésben résztvevő fiatalok, gyermekek, kerékpárosok stb.biztonsága);
- Partnerség létrehozása Szabadka közlekedésbiztonsági és a társadalmilag felelős vállalatai között, a közlekedésbiztonság promótálása, emellett megvalósulnának a forgalomban résztvevők bizonyos csoportjaira irányuló kampányok;
- A közlekedésbiztonság javítására irányuló tevékenységek (kampányok, tribünök, képzések) minden jogalanynál Szabadka város területén (tervek és tevékenységi programok kidolgozása és azok végrehajtása);
- Az egészségügyi szolgálatok képviselőinek részvétele a Közlekedésbiztonsági Tanács munkájában szabadkai szinten, valamint a polgárok képzése a balesetkor szükséges elsősegélynyújtással kapcsolatban ;



- A Vízművek és Csatornázási KKV dolgozóinak képzése a közlekedési felületeken történő biztonságos munkavégzésről, a munkálatok megfelelő megjelöléséről, valamint a közlekedés résztvevőinek tájékoztatásáról a munkálatok kapcsán ;
- Szabadka város területén a járművek műszaki ellenőrzése a közlekedésbiztonsági rendszerben;
- Az utak minőségének és a közlekedési táblák folyamatos ellenőrzése az útkarbantartással megbízott vállalat részéről .

1.2 A KÖZLEKEDÉS RÉSZTVEVŐI ÁLLÁSPONTJÁNAK ELEMZÉSE A KÖZLEKEDÉSI VESZÉLYEKRŐL ÉS KOCKÁZATOKRÓL SZABADKÁN

A közlekedésben résztvevők álláspontja a veszélyekről és kockázatokról fontos eleme a meglévő állapot elemzése szempontjából. Az álláspontok kulcsmeghatározó tényezők a közlekedésben. Nevezetesen a hozzáállás formálása fontos folyamat, akárcsak a lehetőség annak megváltoztatására, hogy a társadalmi környezet változását szolgálja, amelyben az egyének élnek. Emellett az egyének között a hozzáállás változik, ez a változás nagymértékben kifejezett az egyének tartózkodási helyétől függően. Ennek a változékonyságnak a megítélése érdekében meg kell határozni, hogy milyen mértékben lehet megfelelően mérni a hozzáállást. A szocio-kognitív tényezők mérése az egyik legnagyobb kihívás, amellyel a kutatók találkoznak. A leghatékonyabb mérési módszerek közül kiemelhető az önbejelentés technikája, amely a kérdőíves adatgyűjtésen alapul. A válaszadók véleménye alapján számszerűsíthető a hozzáállás.

A fentiek figyelembevételével a Közlekedésbiztonsági Ügynökség (2017) átfogó felmérést végzett a közlekedési résztvevők álláspontjáról a Szerb Köztársaság területén zajló forgalom veszélyeiről és kockázatairól. Ezt a kutatást egész Szerbia területén a Rendőrkapitányságokon végezték el, azzal a céllal, hogy a kapott eredmények alapján magasabb szinten tervezzék meg a jövőbeli intézkedéseket és a megelőző aktivitásokat, irányítsák a közlekedésben résztvevők különböző kategóriái irányában (kampányok, képzések, tribünök és más megelőző aktivitások), annak érdekében, hogy megváltoztassák a hozzáállást és növeljék a lakosság közlekedési veszélyekkel kapcsolatos ismereteit.



Az említett kutatás tárgya a hozzáállás, valamint a járművezetők, a motorkerékpárosok és a gyalogosok, valamint a kerékpárosok viselkedésének bejelentése volt az ú.n. ESRA¹ módszertan alapján. Az említett kutatás eredményeit, főként azokat, amelyek Szabadka város területére vonatkoznak kiemelték és rendszerezték ennek a Tanulmánynak a következő részében, főként a:

- Szabadkán a résztvevők közlekedésbiztonsági hozzáállásának, valamint személyes percepciójuk a közlekedésben való viselkedésre vonatkozóan alapján ,
- az álláspontok meghatározása egyes szabálysértésekre a büntetési kockázatra és a büntetés magasságára vonatkozóan ,
- a hozzáállás, a mások iránti viszonyulás, és azok érzékelésének a megállapítása valamint Szerbiára vonatkozó átlagértékekkel való összehasonlítás.

A hozzáállás elemzésére Szabadkán 450 közlekedési résztvevőt kértek fel, ebből 300 gépjárművezető, 50 motorkerékpáros és 100 nem motorizált résztvevő volt (gyalogosok, kerékpárosok, tömegközlekedési eszközökkel közlekedők). A mintát életkor szerint rétegezték, és három korcsoportot tartalmazott: 18-34, 35-54, 55+.

Szabadka területén az álláspontok meghatározására a populáció méretének súlytényezőjét alkalmazták. A mintagyűjtés 2017.08.01-től – 2017.08.31-ig tartó időszakban történt. A közvélemény-kutatás online volt. A kérdőívet az önkormányzat honlapján tették közzé, továbbították a szociális hálózatokon belüli csoportokba, és tömeges levelező kiszolgálókon keresztül terjesztették e-mail címekre.

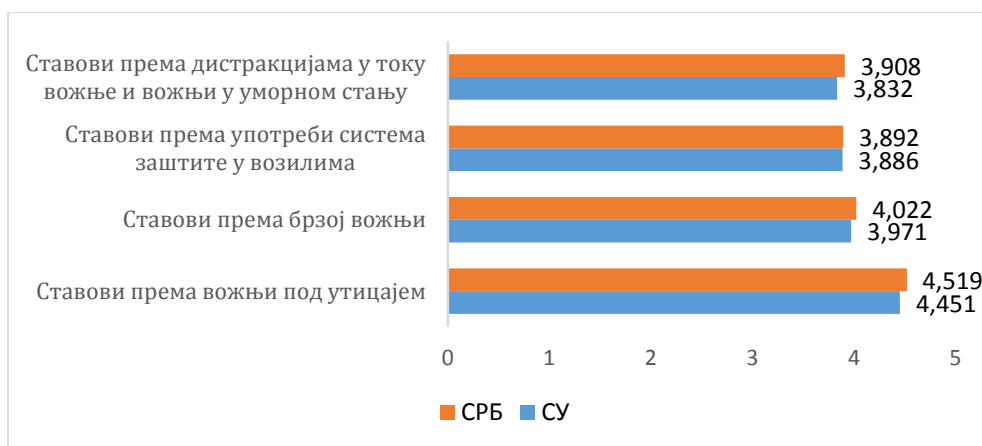
A személygépkocsi-vezetők kiválasztásánál a feltett kérdések között szerepelt a jogosítvány megléte az elmúlt 12 hónapban. Abban az esetben ha a válasz pozitív volt a válaszadót a személygépkocsi-vezetők csoportjába sorolták. A motorkerékpárosokra ugyanazon szempontot alkalmazták, csak az 50 cm³ feletti motorkerékpárokat vonatkozóan. A gyalogos és kerékpáros résztvevőkre a szempont, hogy a kérdésekre adott válasz magába foglalja a gyaloglást, a kerékpározást vagy a tömegközlekedési eszközök használatát. Az összegyűjtött adatok alapján meghatározták a gyorsaságra , a járművezetésre ittas állapotban, a biztonsági öv használatára, a figyelemelvonásra a vezetés alatt és a fáradtságra vonatkozó álláspontokat. A közlekedésben résztvevők álláspontjának ismeretében, megállapítható a közlekedésbiztonságra vonatkozó tudatosságuk, valamint a nem biztonságos viselkedés iránti hajlamuk a közlekedésben. A közlekedésben résztvevők különböző kategóriái álláspontjának megállapításával foganatosíthatók megfelelő intézkedések a közlekedési balesetekben sérült és elhalálozott személyek száma, valamint az anyagi és nem anyagi költségeinek csökkentése érdekében.

¹European Survey Of Road Users' Safety Attitudes – A közlekedési résztvevők közlekedésbiztonsági hozzáállásának kutatása európai szinten



A közlekedésbiztonságra vonatkozó álláspontok négy tematikus egységbe vannak rendszerezve :

- hozzáállás a befolyásoltság alatti járműirányítás kapcsán (hat tétel);
- hozzáállás a gyors hajtáshoz (hat tétel);
- hozzáállás a jármű utasainak védelmi rendszerével kapcsolatban (öt tétel);
- a figyelemeltereléshez való hozzáállás vezetés közben, és a fáradt állapotban való vezetéshez (hét tétel).

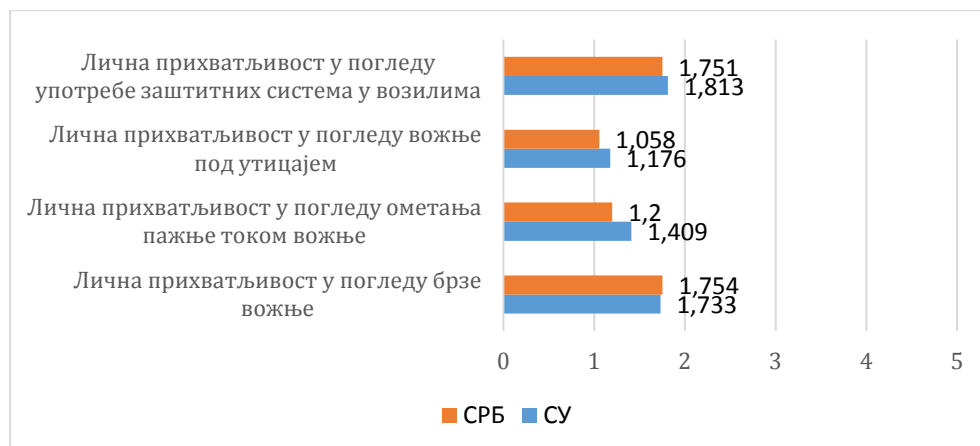


1.ábra Közlekedésbiztonsági hozzáállás Szabadkán és Szerbiában

- A bemutatott eredmények alapján megállapítható, hogy Szabadka, valamint Szerbia területén élő kikérdezetteknek kedvező hozzáállásuk van a közlekedésbiztonsághoz, mert az értékek 3-tól nagyobbak (a 0 és 5 közötti skálán), azonban nem minden hozzáállás van a kívánt szinten. **A legrosszabb a hozzáállás a figyelemeltereléshez való hozzáállás vezetés közben és a fáradt állapotban való vezetéshez.** (1. ábra).
- A közlekedésben részt vevő **többi járművezető magatartásához való személyes elfogadást** négy tematikus egységbe rendszerezték:
- személyes elfogadás a befolyásoltság alatti járműirányítás kapcsán(három tétel);
- személyes elfogadás gyorshajtás tekintetében (négy tétel);
- személyes elfogadás a jármű utasainak védelmi rendszerével kapcsolatban (három tétel);
- személyes elfogadás a vezetés közbeni figyelemeltereléssel kapcsolatban (négy tétel).



Két csoportot kell kiemelni a személyes elfogadás magas szintjével kapcsolatosan, az pedig az alkohol hatása alatti járművezetés és a mobiltelefon használata miatti figyelemelvonás, valamint a járművezető fáradtsága miatt (2. ábra).



2. ábra A személyes elfogadás vizsgálata a többi közlekedési résztvevővel kapcsolatban Szabadkán és Szerbiában

Az egyes utazási formák használatára vonatkozó kockázati megítélés Szabadkán (6,384) valamivel kedvezőbb, mint a Szerbiában (6,142), az utazási módokat 12 kérdés alapján határozták meg: gyaloglás, kerékpározás, mopeddel és motorkerékpárral, hibrid vagy elektronikus üzemű járművel, személygépjárművel, mini kombival, tehergépjárművel vagy utasként személygépjárműben, tömegközlekedési eszközzel vagy egyéb módon.

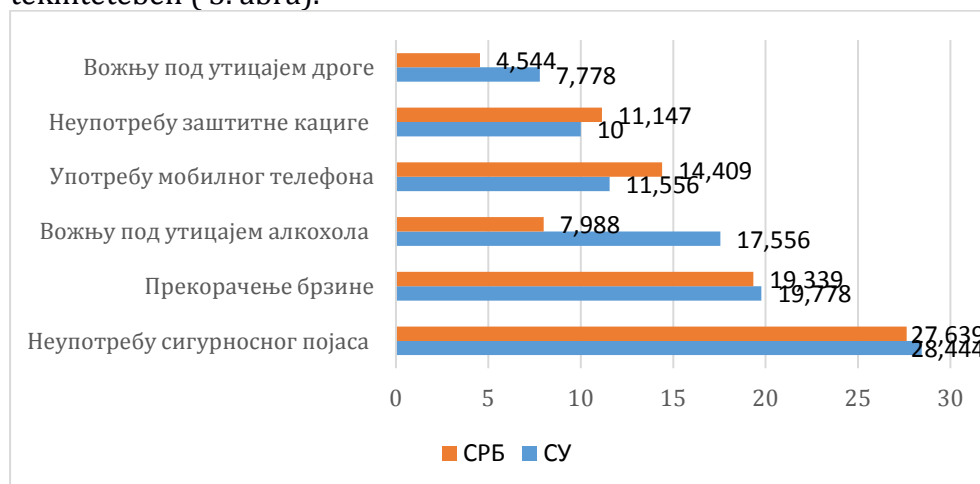
A közúti ellenőrzés kockázatának érzékelése Szabadkán (2,671) megközelíti az országos szintet (2,679), elemezve a rendőrség általi ellenőrzésnek a valószínűségét alkohol-, kábítószer hatására, a biztonsági öv és a védősisak használatának a mellőzése, valamint a mobiltelefon használata szempontjából.

A büntetéshez való viszonyulás szempontjából a válaszokat egy bináris típusú változó kódolja, ahol az **"igen"** érték azt jelzi, hogy az adott viselkedésre vonatkozó szankciók túl nagyok, és a **"nem"** válasz pedig fordítva. Emellett a kérdezetteknek meghagyták a lehetőséget, hogy ne válaszoljanak erre a kérdésre, amennyiben nincs határozott véleményük ezzel kapcsolatosan. Mivel a változó bináris, az analízis átlagos pontszám helyett **a válasz "igen" arányát a felajánlott kérdéshez, vagy azon válaszadók arányát használták fel, akik egyetértettek abban, hogy az adott viselkedés büntetései nagyok.**

A hat megfigyelt jogsértés büntetésének mértékére vonatkozó válaszok elemzése alapján arra a következtetésre jutottak, hogy a szabadkai válaszadók hozzáállása lényegesen rosszabb Szerbia átlagához viszonyítva az alkohol befolyásolásával járó vezetési büntetések és a kábítószeres befolyás alatti járművezetésre vonatkozóan.



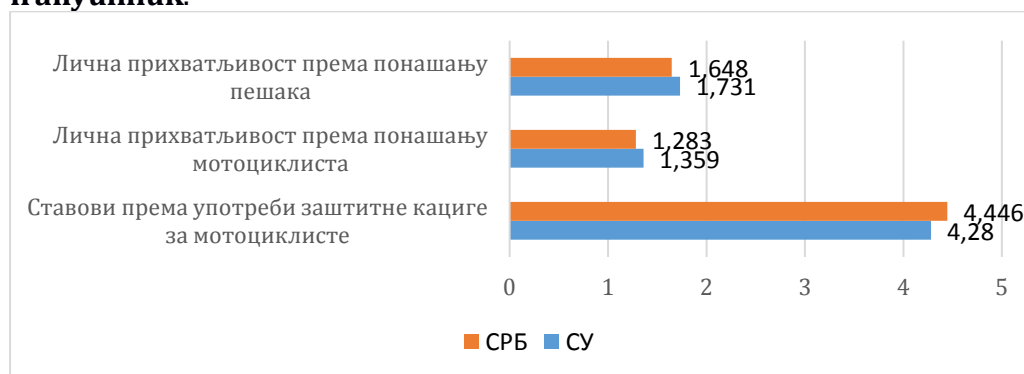
Ezekkel az eredményekkel összhangban intézkedéseket kell foganatosítani a közlekedésben résztvevők hozzáállásának javítására a befolyás alatt álló vezetés tekintetében (3. ábra).



3. ábra A kérdezettek álláspontja az egyes szabálysértésekre vonatkozó büntetéssel kapcsolatban

Kapcsolat a többi közlekedési résztvevővel tesztelve a motorkerékpárosok védősisak használata, valamint a motorkerékpárosok és a gyalogosok viselkedésének személyes elfogadása szempontjából. A közlekedési résztvevők egyéb kategóriáihoz viszonyítva mind a három megfigyelt változó Szerbia átlaga alatt (4. ábra). Nagyobb a különbség a köztársasági átlagtól amikor a motorkerékpárosok viselkedésének személyes elfogadásáról van szó, mint amikor a gyalogosok viselkedéséről.

A közlekedési résztvevők más felhasználókkal kapcsolatos attitűdjeinek elemzésével megállapítást nyert, hogy a motorkerékpárosok magatartása iránti hozzáállás a legrosszabb, vagyis az intézkedéseknek **a motorkerékpárosok közlekedésben való biztonságára vonatkozó attitűdök javítására kell irányulniuk.**



4. ábra Kapcsolat a többi közlekedési résztvevővel Szabadkán és Szerbiában

A szabadkai közlekedésben résztvevők hozzáállásának és kockázatainak átfogó elemzése alapján a következő területeket emelik ki, amelyekre a közlekedéssel kapcsolatos figyelemfelkeltő tevékenységekre kell összpontosítani:

- járművezetés befolyás alatt (alkohol, kábítószer és fáradtság),
- a járművezetők figyelmetlensége mobiltelefon használata miatt és
- a motorkerékpárosok viselkedése a közlekedésben



1.3 KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI INDIKÁTOROK

A közlekedésbiztonsági indikátorok olyan intézkedések, amelyekben nincsenek külön meghatározva a közlekedésbiztonság közvetlen mutatói (közlekedési balesetek és azok következményei), de erősen összefüggnek a közlekedési balesetekkel és azok következményeivel. Országos szinten a Közlekedésbiztonsági Ügynökség szervezésében 2013. óta minden évben sor került az indikátorok mérésére. 2013-ban meghatározták a közlekedésbiztonsági mutatók mérésére szolgáló országos módszertant, és elvégezték, az első mérést, majd a 2013 utáni években a mérést évente kétszer végezték el - az ún. tavaszi és őszi mérést, majd végül 2017-ben csak az őszi mérést végezték el. A Belgrádi Egyetem - Közlekedésmérnöki Kara, a Közlekedésbiztonsági Ügynökség kérésére országos rendszert dolgozott ki, és a rendőrkapitányságokon keresztül elvégezte a közlekedésbiztonsági indikátorok összes korábbi méréseit. A közlekedésbiztonsági indikátorok mérését elvégezték:

- a településeken
- a településeken kívül
- az autópályán

és vonatkoznak:

- a védelmi rendszer használatára (biztonsági övek, gyermekvédelmi rendszerek, védősisakok),
- a nappali világítás használatára ,
- a mobiltelefonhasználatra ,
- ittas állapotban való járművezetésre ,
- egészségügyi ellátásra ,
- a gyalogosok viselkedésére és
- a gyorsaságra

Felhasználva az előzőekben feltüntetett adatokat, a folytatásban részletesen elemezték a Szabadkára vonatkozó közlekedésbiztonsági indikátorokat a 2013., 2014., 2015., 2016. i 2017. évre a rendelkezésre álló adatok alapján. Ezeket az adatokat összehasonlították a Szerbiára vonatkozó adatokkal. Az indikátorok mérésének 2013. évi országos módszerével meghatározták az indikátorok értékosztályát, amelyekhez megfelelő szint társítottak (öt értékosztály). A színeket osztályok szerint határozták meg, ezáltal a fekete szín a legrosszabb, a zöld pedig a legjobb értékosztály a közlekedésbiztonság szempontjából. **A biztonsági öv használata** a járművezetők részéről, célcsoportként kiemelhetők **a busz-, és a nehéz tehergépjárművek vezetői** a nagyon alacsony mértékű biztonsági öv használatával (a járművezetők kevesebb mint egyharmada használja a biztonsági övet). Úgyszintén amikor a járművek ezen kategóriájában **a járművezető melletti személy** biztonsági öv használatáról van szó az eredmények rendkívül alacsonyak.

Figyelembe véve Szabadka elhelyezkedését, vagyis Szerbia országhatárának a közelségét, és azt a tényt, hogy a teherfuvarozók mindössze 18% - a, a 2017-ik évi felmérés szerint használt biztonsági övet, valamint, hogy rendkívül magas a mobiltelefonhasználat (24%) **szisztematikus intézkedéseket** kell hozni a megfigyelt terület közlekedésének javítása érdekében. Mivel a járművezetők legnagyobb része átutazó, a megfigyelt területen az intézkedéseket országos szinten kell megoldani.

Szükséges hatni az említett közlekedési résztvevők tudatára, mert annak ellenére



ha erősebb járműben is vannak, kötelező használniuk a védelmi rendszereket, ami által megvédhetik magukat a közlekedésben. Az eredmények alapján szükséges a biztonsági öv használatára vonatkozó kampány megvalósítása, a szállítmányozási vállalatok keretében a képzések megszervezése, ugyanakkor ki kell alakítani a közlekedési oktatás és nevelés stabil rendszerét.

A szabadkai védelmi rendszerek elemzése és Szerbiával folytatott összehasonlító elemzés alapján arra a következtetésre jutottak, hogy az elmúlt időszakban erőfeszítéseket tettek a 3 évesnél idősebb gyermekek mint utasok biztonságának növelésére a közlekedésben, de az elkövetkező időszakban **lépéseket kell foganatosítani a 4-12 éves gyermekek, mint utasok biztonságának növelése érdekében**. Mindenképpen segíteni kell, hogy folytatódjon a pozitív tendencia a lokális közösség által, a 3 éves gyermekeknek a gyermekülések kiosztására vonatkozólag.

A személygépjárművekben a **hátsó ülésen a biztonsági övet nagyon kevesen használják**, ennek oka az ismeretek hiánya (sokan nem tudják, hogy a hátsó ülésen is kötelező a biztonsági öv használata), valamint a személygépjárművekben használatos biztonsági rendszerre vonatkozó tudat hiánya. A bemutatott adatok alapján megállapítható, hogy gyors intézkedések bevezetésére van szükség, amelyek által felvilágosítanak az utasokat a biztonsági öv használatáról a hátsó ülésen, ugyanakkor emlékeztetnék őket, hogy a Közlekedésbiztonsági törvény értelmében kötelező a biztonsági öv használata a hátsó ülésen. Szükség van intézkedések foganatosítására a személygépkocsik *hátsó ülésén lévő utasok tudásának, magatartásának és viselkedésének javítására*, mivel a biztonsági öv használatának szintje nagyon alacsony, a felhasználók száma pedig nagyon lassan növekszik.

A településeken és azokon kívül **a mopedek vezetőinek és azok utasainak a védősisakok használatával** kapcsolatos indikátorok nagy ingadozása szükségessé teszi a közlekedés ezen kategóriájához tartozó résztvevők tudásának, álláspontjának és viselkedésének a javítását.

A védelmi rendszerek használatával kapcsolatos elemzett mutatók alapján a következő **célcsoportok** emelhetők ki, amelyekre vonatkozóan sürgősen intézkedéseket kell foganatosítani:

1. Gyermekek mint utasok a személyautókban; 2. Utasok a hátsó ülésen; 3. Járművek és autóbuszok járművezetői és utasai, és 4. Mopeddel közlekedők

Figyelembe véve, hogy a meglévő, és a kívánt állapot között egy kis különbség van **a nappali fény használatára vonatkozólag**, a megfelelő tájékoztató intézkedésekkel ez a mutató a kívánt állapothoz vezethet.

A mobiltelefon használata rendkívül magas az összes járműkategóriában, és pozitív tendenciát mutat. Figyelembe véve, hogy a kommunikációs eszközök bővítésének korszakában élünk, és egyre nagyobb szükség van ezeknek az eszközöknek a használatára, emiatt a járművezetőknél, szisztematikusan kell szabályozni ezt a területet. A géppark korát szem előtt tartva, olyan megoldásokat kell kidolgozni, amelyek könnyen, olcsón és biztonságosan beépíthetők a járművekbe, és lehetővé teszik a járművezetők biztonságos kommunikációját. A készülékek használatára vonatkozó mutatók alapján a célcsoport, amelyre vonatkozóan sürgősen intézkedéseket kell



foganatosítani a **személygépjármű-, tehergépjármű-, és buszvezetők.**

Nem állapítottak meg jelentős különbségeket Szabadka és Szerbia területén az **egészségügyi ellátásra** vonatkozó indikátor-értékekben, azonban az indikátorok alapján megállapítható, hogy fel kell gyorsítani a **mentőszolgálat érkezési idejét.**

A **gyalogosok viselkedésének** elemzésével megállapítható, hogy a legrosszabb indikátor-értékek azon gyalogosoknál tapasztalható, akiknél a **készülék használata megzavarja a figyelmet a gyalogátjárón való átkeléskor.** A gyalogosok biztonságának növelése érdekében szükséges fejleszteni a gyalogosok hozzáállását a gyalogátjárón való átkeléskor a figyelemmegzavaró eszközök használatára vonatkozóan.

Szabadkán a **gyorsaságra vonatkozó indikátorok** elemzésével, megállapítható, hogy a legnagyobb gond a **motorkerékpárosok**, mert a vizsgált utak minden kategóriájánál nagy az átlagsebességük a teljes vizsgált időszakban. Úgyszintén magas, 85 percentil a sebesség, amely csökkenő tendenciát mutat a településeken kívül és az autópályán, azonban enyhe emelkedési tendenciát a településeken. Ezen kategóriájú résztvevők biztonságának növelése érdekében kampányokat és tájékoztató jellegű szemináriumokat kell szervezni a védelmi rendszerek használatának jelentőségéről, valamint a sebességtúllépés következményeiről.

A motorkerékpárosok mellett, mint célcsoport a gyorsaságra vonatkozó indikátorok alapján kiemelhetők a **településeken és az autópályákon közlekedő személygépjárművek.** A településeken a személygépjárművek sebességre vonatkozó indikátorok többnyire évekre visszamenőleg nem változnak (átlagsebesség, 85 percentil sebesség, % sebességtúllépés, valamint az engedélyezett sebességet meghaladó járművek átlagsebessége), a „nagyon alacsony értékű közlekedésbiztonsági érték” osztályához tartoznak, ez alapján szükséges szisztematikus intézkedéseket foganatosítani ezen kategóriájú résztvevők közlekedésbiztonsági állapotának a növeléséhez. A kielemezett **gyorsaság-indikátoroknál** célcsoportként kiemelhetők a **motorkerékpárosok és a személygépjárművek vezetői.**

SZABADKA VÁROS KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI STRATÉGIÁJA 2018-2020. KÖZÖTTI IDŐSZAKBAN

1. táblázat A közlekedésbiztonsági mutatók értékei Szabadka és Szerbia településein, a településeken kívül és az autópályán mérési évenként

Indikátorok		TELEPÜLÉS										TELEPÜLÉSEN KÍVÜL										AUTÓPÁLYA									
		2013		2014		2015		2016		2017		2013		2014		2015		2016		2017		2013		2014		2015		2016		2017	
		SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB
Személygépjárművek és szállítójárművek 5t	% biztonsági öv JÁRMŰVEZETŐK általi használata	70,3	64,7	76,6	66,2	77,1	69,7	87,1	74,3	88,7	75,3	75,3	71,9	79,4	73,4	79,2	77,9	82,9	76,9	92,5	79,4	88,7	80,6	84,2	83,8	79,5	83,3	85,3	85,4	90,2	82,8
	% JÁRMŰVEZETŐ MELLETTI SZEMÉLY biztonsági öv használata	63,8	61	72,5	60,6	77,5	64,6	76,6	69,2	82,8	67,5	68,1	67,8	75,8	71,7	81,7	72,9	81,5	72,8	84,3	72,9	82,8	74,6	81,2	79,8	82	78,1	86,4	79,6	80,0	76,9
	% biztonsági öv használata az első ülésen	67,1	63,1	75,3	64,3	77,2	68,2	82,4	72,3	86,3	72,7	72,4	70,1	78,3	72,6	80,1	75,3	82,3	76,7	89,3	76,7	86,0	77,9	82,9	82,2	80,5	81,5	85,7	83,1	86	80,4
	% biztonsági öv használata a HÁTSÓ ÜLÉSEN	1,0	2,2	3,0	2,8	16,7	5,7	22,8	8,8	13,1	10,5	2,1	2,2	6,2	3,1	19,6	7,6	18,6	8,8	14,9	10,8	24,9	7,7	18,6	8,3	28,1	13,6	32,8	16,7	17,0	15,3
	% védelmi rendszerek használata gyermekeknél 3 éves korig	53,8	31,2	58,8	34,1	85,7	43,7	77,1	38,1	70	43,1	52	28,8	53,8	33,5	71,0	39,2	80,0	36,9	80,6	45,3	71,4	45,9	43,8	47,1	78,6	58,8	78,7	56,3	72,5	66,9
	% védelmi rendszerek használata 4-12 éves gyermekeknél	5,3	7,2	21,8	8,4	30,4	12,4	26,2	15,8	22,6	23,1	26	4,9	9,0	7,6	51,7	13,6	32,3	15,3	20,6	23,4	12,5	13,6	18,0	16,9	35,2	28,8	38,7	27,6	34,4	49,2
	% védelmi rendszerek használata gyermekeknél 12 éves korig	17,8	17,8	37,1	12,2	57,2	25,8	52,3	24,7	45,9	32,6	39,0	15,6	25,5	16,1	58,4	23,0	56,2	24,9	49,2	33,6	44,2	28,4	27,7	28,2	47,5	43,6	60,6	41,0	55,6	58,3
	% DRL használata	-	-	94,9	95,8	96,5	96,9	-	-	92,7	95,2	-	-	93,2	95,4	93,6	97,2	-	-	90,5	95,8	-	-	92,9	97,2	91,8	96,7	-	-	93,7	98,7
	% mobiltelefon-használat	-	-	7,0	4,1	7,3	5,5	5,8	5,5	8,0	5,4	-	-	4,8	3,7	8,7	5,0	7,6	4,8	10,5	5,6	-	-	1,0	3,2	1,5	5,2	5,5	4,6	11,8	6,4
Nehéz tehergépjárművek	% biztonsági öv JÁRMŰVEZETŐK általi használata	17,8	16,1	30,3	32,5	36,0	35,0	21,8	20,0	34,0	36,4	27,5	25,7	33,1	34,5	39,6	43,0	20,0	25,2	22,0	37,0	44,0	33,4	41,2	43,6	52,6	44,9	23,5	28,4	18,0	53,2
	% JÁRMŰVEZETŐ MELLETTI SZEMÉLY biztonsági öv használata	17,1	9,4	12,1	15,9	29,4	22,0	9,2	7,5	10	14,8	16,7	11,7	14,0	20,0	36,7	30,7	10,0	9,5	36,7	20,9	13,3	12,9	38,1	25,3	25,0	31,3	12,5	12,7	16,7	26,3
	% biztonsági öv használata az első ülésen	17,7	14,3	27,0	28,8	34,5	32,0	15,8	14,0	25,0	28,4	25,0	22,5	27,8	31,4	39,0	40,6	15,4	17,7	27,5	31,3	29,4	40,7	40,3	50,0	42,1	18,3	20,8	17,5	43,0	
	% DRL használata	-	-	93,4	93,3	98,2	94,9	-	-	94	95,9	-	-	96,7	96,9	97,0	96,9	-	-	98	96,7	-	-	85,7	97,2	97,4	97,2	-	-	98	99,6
% mobiltelefon-használat	-	-	2,0	3,1	6,3	7,6	11,3	6,3	10	9,6	-	-	2,9	4,9	10,4	9,3	7,1	6,9	22,0	9,9	-	-	3,4	4,5	21,1	12,8	6,1	7,5	24,0	13,6	
Autóbuszok	% biztonsági öv JÁRMŰVEZETŐK általi használata	-	-	1,3	4,2	4,8	5,1	10,5	4,7	24	8,9	-	-	2,3	6,7	11,8	12,9	10,3	5,6	32,0	11,2	-	-	22,2	11,5	7,7	18,3	8,1	7,0	20,0	17,5
	% JÁRMŰVEZETŐ MELLETTI SZEMÉLY biztonsági öv használata	-	-	0,0	6,2	33,3	9,4	2,5	1,1	3,3	2,6	-	-	5,4	0,0	50,0	13,4	2,5	1,2	6,7	4,7	-	-	4,3	3,7	0,0	11,1	3,3	1,9	10,0	8,6
	% biztonsági öv használata az első ülésen	-	-	1,2	4,4	6,2	5,3	6,6	3,0	16,3	6,2	-	-	2,2	6,5	13,9	13,0	6,5	3,4	22,5	8,5	-	-	15,3	9,5	6,3	16,6	5,8	4,5	16,3	14,0
	% DRL használata	-	-	97,4	95,7	100	96,1	-	-	98	94,7	-	-	97,7	97,3	100	97,1	-	-	96,0	94,0	-	-	86,1	95,2	100	95,4	-	-	100	98,8
% mobiltelefon-használat	-	-	4,0	0	4,8	8,5	4,8	3,8	4,0	6,5	-	-	0	3,5	2,9	6,4	7,9	4,1	8,0	5,2	-	-	5,6	4,1	0,0	9,5	10,6	4,2	10	3,3	
Mopedesek	% védősíkok használata a MOPEDESEK részéről	87,0	85,0	86,7	71,3	75,0	75,8	67,6	79,2	73,3	65,6	93,9	83,3	62,9	74,8	94,4	70,8	75,4	81,2	80,0	73,7										
	% védősíkok használata AZ UTASOKNÁL	-	-	33,3	64,8	100	58,2	65,6	73,8	66,7	55,5	-	-	50,0	63,6	100	48,3	66,7	74,8	70,0	61,3										
	% DRL használata	-	-	85,3	90,3	100	86,1	-	-	46,7	83,9	-	-	65,7	89,2	88,9	83,8	-	-	83,3	88,7										
Motorkerékpárvezetők	% védősíkok használata a MOTORKERÉKPÁR VEZETŐI részéről	100	91,7	89,6	87,8	56,3	87,5	81,1	88,3	80,0	83,9	100	94,1	81,3	94,4	83,3	88,9	86,8	90,0	86,7	89	100	99,6	100	99,4	100	100	98,4	99,8	96,7	99,7
	% védősíkok használata AZ UTASOKNÁL	-	-	75,0	82,7	-	63,6	75,0	83,7	73,3	78,8	-	-	25,0	83,8	0	75,5	83,3	84,8	83,3	82,3	-	-	100	96,3	100	100	98,3	99,8	96,7	99,7
	% DRL használata	-	-	93,8	95,8	100	93	-	-	83,3	92,2	-	-	93,8	98,6	75,0	91,0	-	-	90,0	94,1	-	-	100	98,8	100	100	-	-	100	100
	% védősíkok használata a MOPEDESEK ÉS MOTORKERÉKPÁROK VEZETŐI részéről	92,0	88,1	87,8	77,4	69,2	80,2	74,6	83,6	76,7	74,4	96,8	88,4	70,0	86,3	90,0	77,9	81,2	85,6	83,3	81,2										
Alkohol	% járművezetők a forgalomban akik alkohol hatása alatt vezetnek	1,44	1,08	-	-	1,24	0,75	0,88	0,67	0,4	0,54	1,36	0,84	-	-	1,84	0,75	1,01	0,75	0,6	0,52										
	Aktiválási idő (perc)					1,24	1,13																								
Egészségügyi ellátás	Reakcióidő (perc)					8,06	8,45																								
	Prehospitális ellátás (perc)					25,26	25,06																								
	Prehospitális ellátás teljes ideje (perc)					34,56	34,50																								
	Mentőszolgálat érkezésének átlagos ideje (perc)					9,30	9,57																								
Gyalogosok viselkedése	% gyalogosoknak akik a villanyrendőr piros jelzésén kelnek át a gyalógátkelőn							6,4	22,2																						
	% gyalogosoknak, akik szabálytalanul a gyalógátkelőhelyen kívül mennek át az úttesten							9,4	30,3																						
	% gyalogosok, akiknek a a gyalógátkelőn való átkeléskor készülékhasználat miatt terelődik el a figyelmé								5,5																						
	% általános iskolás gyermek-gyalogosok, akik az iskola övezetében szabálytalanul kelnek át az úttesten a megjelölt gyalógátkelőhelyen kívül							18,0	31,4																						

2. táblázat Gyorsasági közlekedésbiztonsági indikátorok értékei Szabadkán és Szerbiában évek szerint (település, településen kívül, autópálya)

Jármű kat.	INDIKÁTOR	TELEPÜLÉS								TELEPÜLÉSEN KÍVÜL								AUTÓPÁLYA							
		2014		2015		2016		2017		2014		2015		2016		2017		2014		2015		2016		2017	
		SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB
Személygépjárművek és szállítójárművek 3,5t	Átlagsebesség	53,9	53,4	56,6	51,4	52,7	52,0	53,1	50,8	72,4	78,4	77,4	76,3	77,8	75,9	80,5	75,7	120,5	119,1	119,2	119,4	118,1	116,1	114,6	112,1
	85 percentil	62,0	64,0	69,0	62,0	59,0	62,0	60,0	60,0	84,0	92,0	87,0	89,0	86,0	88,0	89,9	87,0	137,0	137,0	138,0	139,0	131,0	133,0	127,0	128,0
	Standard eltérés	9,1	11,1	10,8	10,8	6,9	10,5	6,3	9,8	13,3	15,2	8,7	14,6	8,1	13,5	8,3	12,8	18,8	19,3	19,2	19,6	13,6	17,5	12,4	15,9
	% sebességtúllépés legkevesebb 0 km/h	61,9	56,3	69,5	51,0	59,7	53,8	63,1	49,4	24,3	39,7	35,2	34,5	36,0	34,2	50,0	32,9	45,5	45,1	44,4	46,7	37,1	36,9	28,9	28,2
	% sebességtúllépés legkevesebb 10 km/h	19,5	21,6	27,7	17,4	11,8	17,9	12,8	14,5	7,5	16,5	9,5	13,3	5,6	11,5	12,2	10,5	27,3	26,1	25,4	27,3	16,0	18,5	10,8	11,3
	A sebességkorlátozást túllépő járművek átlagsebessége	58,9	60,4	61,3	59,6	57,0	59,3	56,9	58,4	89,6	92,3	87,1	91,6	86,2	90,1	87,2	89,3	136,3	135,8	135,8	135,8	132,1	133,7	129,9	130,8
Nehéz tehergépjárművek	Átlagsebesség	49,7	47,7	49,5	46,6	48,2	46,8	47,3	46,2	66,8	67,4	67,8	66,8	72,1	67,6	74,5	67,4	85,3	83,7	83,3	83,7	83,2	83,7	85,9	83,9
	85 percentil	56,0	57,0	55,7	56,0	53,0	55,0	51,0	54,0	78,0	77,5	76,0	77,5	78,0	78,0	80,0	78,0	90,0	90,0	90,0	90,0	89,0	90,0	95,0	92,0
	Standard eltérés	6,6	9,2	5,6	9,2	4,4	8,2	4,0	8,1	10,1	10,2	8,7	10,4	5,8	9,8	4,7	10,4	8,3	8,8	8,0	8,3	6,1	7,2	8,2	7,8
	% sebességtúllépés legkevesebb 0 km/h	40,0	35,7	45,9	32,0	30,8	30,9	18,7	28,2	34,7	37,7	41,4	36,0	65,1	39,6	81,7	42,3	13,0	10,9	9,0	12,3	13,0	12,9	33,3	20,2
	% sebességtúllépés legkevesebb 10 km/h	8,0	7,8	3,4	6,3	0,2	4,3	0,0	3,9	7,3	9,2	8,6	9,0	7,3	8,3	12,3	8,6	4,0	3,4	0,0	1,8	0,6	1,2	2,0	1,2
	A sebességkorlátozást túllépő járművek átlagsebessége	55,9	57,1	54,3	56,7	53,4	55,7	52,9	55,7	77,4	77,4	76,0	77,5	75,5	76,9	75,9	76,9	97,5	98,9	94,4	95,6	93,8	94,4	95,6	94,6
Autóbuszok	Átlagsebesség	47,6	48,9	49,3	47,2	47,6	47,6	47,8	47,1	64,3	72,0	70,8	71,0	70,6	71,6	73,0	70,3	95,9	96,1	96,7	95,7	85,4	88,6	85,4	90,6
	85 percentil	56,7	57,5	56,0	56,5	53,0	55,0	52,0	54,0	80,0	84,0	79,0	83,5	78,0	80,0	81,0	80,0	105,0	104,0	102,0	103,5	93,0	98,0	93,0	100,0
	Standard eltérés	8,8	9,1	6,4	9,6	3,9	7,7	4,2	7,6	13,4	12,4	8,3	12,0	7,1	9,1	7,0	10,1	10,7	8,6	7,2	8,5	6,6	8,1	6,9	8,6
	% sebességtúllépés legkevesebb 0 km/h	40,0	40,3	40,0	34,7	24,7	31,5	22,7	29,8	14,0	26,5	12,0	21,6	10,7	13,7	15,7	12,8	33,0	26,2	29,0	27,0	0,0	8,2	1,3	14,8
	% sebességtúllépés legkevesebb 10 km/h	4,0	9,6	4,0	8,5	0,0	5,1	0,3	4,4	2,0	4,8	2,0	4,3	0,0	0,8	0,0	1,0	6,0	3,2	0,0	2,3	0,0	0,1	0,0	0,0
	A sebességkorlátozást túllépő járművek átlagsebessége	55,6	57,4	55,6	57,5	53,0	55,9	53,5	55,6	84,9	86,4	85,1	86,8	82,7	84,3	83,4	84,3	106,6	105,5	102,9	104,8	0,0	103,4	103,3	103,4

SZABADKA VÁROS KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI STRATÉGIÁJA 2018.-2020. KÖZÖTTI IDŐSZAKBAN

Motorkerékpárok	Átlagsebesség	64,4	59,5	63,0	57,4	61,9	60,0	69,0	58,5	88,6	87,5	99,2	86,6	80,2	87,7	83,1	85,5	122,8	114,2	124,1	114,4	116,7	127,9	116,6	124,9
	85 percentil	81,0	75,0	80,0	73,0	73,0	72,0	80,0	71,0	105,0	106,5	130,9	104,5	90,0	100,0	93,0	98,0	145,0	135,0	144,7	136,0	133,8	147,0	133,9	147,0
	Standard eltérés	12,6	16,5	13,1	15,1	10,0	12,9	11,2	12,6	17,0	19,9	33,0	19,4	9,8	15,8	9,9	15,0	22,4	21,9	20,6	21,5	18,6	18,5	18,5	20,5
	% sebességtúllépés legkevesebb 0 km/h	86,0	69,6	77,0	65,3	86,7	76,7	98,3	72,7	77,0	66,3	64,0	61,1	45,8	65,3	63,3	62,6	49,0	38,6	48,0	40,4	38,8	65,6	43,3	61,5
	% sebességtúllépés legkevesebb 10 km/h	56,0	42,0	56,0	37,4	50,0	41,2	75,0	38,8	44,0	39,5	52,0	37,1	12,0	35,0	31,7	32,7	35,0	20,3	33,0	21,7	19,4	43,3	23,3	39,8
	A sebességkorlátozást túllépő járművek átlagsebessége	67,2	66,9	67,9	65,5	64,1	64,4	69,3	63,7	95,2	97,6	117,1	97,9	88,1	95,4	89,0	93,6	141,4	134,7	141,2	134,5	135,3	138,0	133,7	137,8
Mopedek	Átlagsebesség	43,4	41,5	43,2	41,8	41,5	43,3	38,4	42,2	43,9	44,0	45,8	45,9	42,5	44,4	42,3	44,6								
	85percentil	52,0	51,5	50,9	51,5	47,5	50,0	45,0	50,0	50,0	52,0	55,9	55,0	48,0	51,0	47,0	52,0								
	Standard eltérés	8,4	11,1	9,2	9,0	5,3	7,5	5,2	8,3	7,2	9,5	8,7	9,5	4,8	7,2	5,0	8,1								
	% sebességtúllépés legkevesebb 0 km/h	19,0	18,3	15,0	17,4	5,6	14,4	0,0	14,5	13,0	19,0	29,0	29,4	3,9	16,7	5,0	21,8								
	% sebességtúllépés legkevesebb 10 km/h	4,0	5,5	4,0	2,1	0,0	2,2	0,0	2,5	0,0	3,9	4,0	6,2	0,0	2,7	0,0	3,5								
	A sebességkorlátozást túllépő járművek átlagsebessége	55,9	58,0	57,8	55,6	52,0	56,0	0,0	55,9	53,8	56,6	56,2	57,0	52,7	56,1	53,7	55,8								

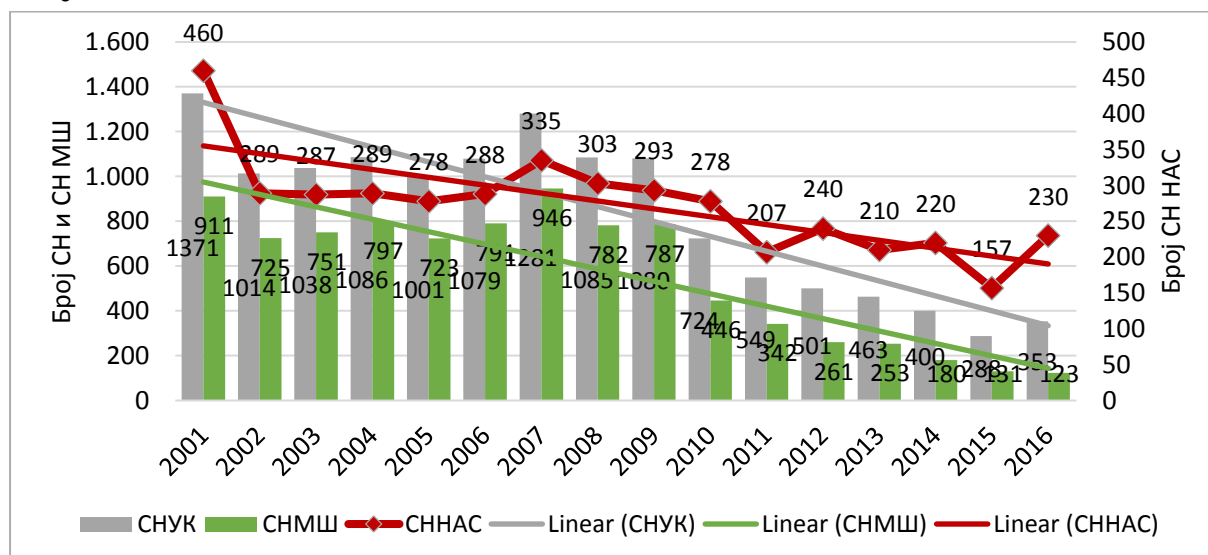


A közlekedésbiztonsági mutatók értékének javítása a következő intézkedések megvalósításával érhető el:

- A közlekedésben résztvevők meghatározott kategóriái oktatásának megszervezésével és időszakos megvalósításával a különválasztott területek alapján ;
- Célcsoportok felé irányuló kampányok megvalósításával ;
- A meglévő sebességkorlátozások felülvizsgálásával, elsősorban a településeken;
- A település jelentős épületeire vonatkozó műszaki közlekedésszabályozási terv kidolgozásával;
- A közlekedési oktatási és nevelési rendszer rendszerezésével;
- A helyi intézmények összehangolt aktivitásaival;

1.4 KÖZLEKEDÉSI BALESETEK ÉS AZOK KÖVETKEZMÉNYEI

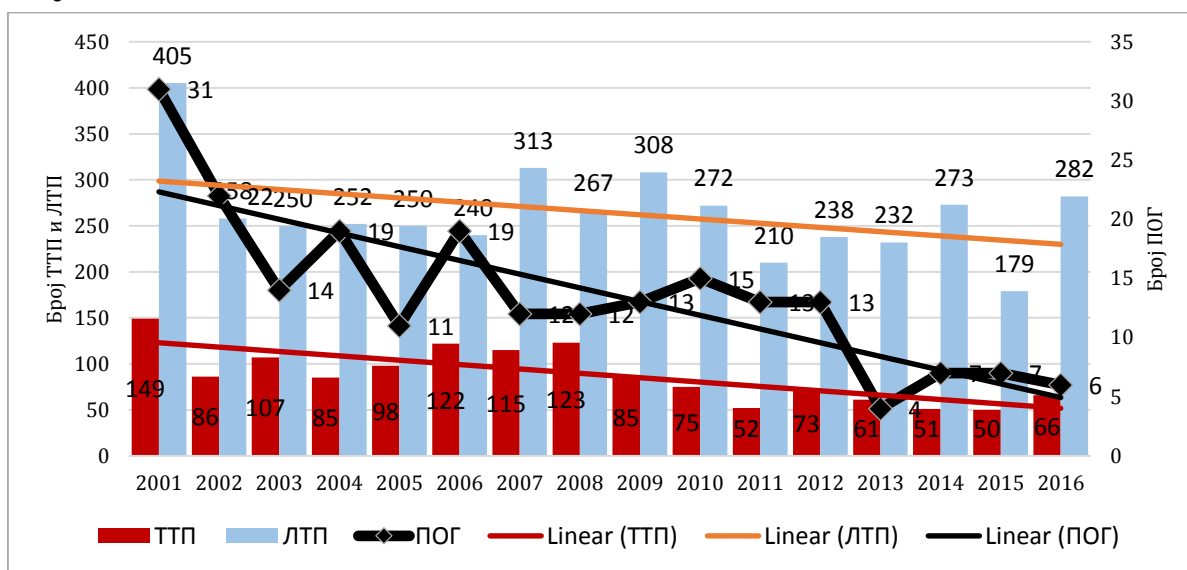
- A közlekedési baleseteken alapuló közlekedésbiztonsági helyzet vizsgálata alapján a szabadkai közlekedésbiztonsági kulcsproblémák meghatározhatók, ezek alapján pedig az elkövetkező időszakra vonatkozó a közlekedésbiztonság javítását célzó cselekvési terv is. A szabadkai közlekedési balesetek elemzése alapján 2001. és 2016. tizenhat éves elemzési időszakban 13.313 közlekedési baleset történt, ahol 5.845 személy szenvedett sérüléseket, ebből 218 személy elhalálozott, 5.627 személy pedig megsérült, ebből 1.398 személy súlyos testi sérülést, 4.229 személy pedig könnyű testi sérüléseket kapott (Grafikon 5, Grafikon 6).



Grafikon 5. A közlekedési balesetek száma és a közlekedési balesetek száma az áldozatokkal alakulása a 2001-2016 közötti időszakban



- A balesetekben az elhalálozottak, a súlyosan és könnyebben megsérült személyek száma alakulásának elemzésével a 2001–2016 közötti időszakban megállapítható, hogy az elhalálozottak száma csökkenő tendenciát mutat. Ugyanis Szabadkán, ötször kevesebb személy halálozott el 2016-ban, mint 2001-ben. Azonban a sérült személyek elemzésével az eredmények másfajta pl. a súlyosan sérült személyek száma, észrevehetően, néhány év csökkenés után, 2016-ban, a 2015. évhez viszonyítva növekedett,
- 32%-kal több személy sérült meg.
-
-



Grafikon 6. A közlekedési balesetekben a halálos áldozatok, a súlyosan és könnyebben megsérült személyek számának alakulása 2001–2016 időszakban

A gyermekáldozatok számbavételénél, azt a következtetést vonták le, hogy a gyermekek többsége gyalogként (50%) halt meg a közlekedési balesetekben, és a sérüléseket leginkább a személygépkocsi utasaiként kapták (42%). Szabadkán 2001 és 2016 között közlekedési balesetekben elhalálozott egy osztálynyi fiatal járművezető (30) . Éppen a fiatal járművezetők tartoznak abba a csoportba, amelynek külön figyelmet kell szentelni. A közlekedési balesetek felnőtt áldozatainak elemzésével megállapítható, hogy leggyakrabban személyautóval történő közlekedési balesetek alkalmával sérülnek (55%), valamint, hogy nem alakult ki az áldozatok számának csökkenő tendenciája, a legkifejezettebbek az ingadozások a legsúlyosabb következményeknél. Szabadkán a 65 évnél idősebb kerékpárosok a legveszélyeztetettebb közlekedési résztvevők. Amellett, hogy a kerékpárosok nagyon sérülékeny résztvevők, testükkel közvetlenül ki vannak téve az ütéseknek, a gondot még a gyengébb egészségügyi állapot, a törékeny csontok és egyéb okozzák.

Szabadkán a közlekedési balesetek következményeinek a nemek alapján történő elosztása 2001-től – 2016-ig időszakban megállapítható, hogy az elhalálozottak negyede nő, a sérültek között pedig valamivel több mint egyharmad (38%), ami alapján megállapítható, hogy a férfiak sokkal kockázatosabb közlekedési résztvevők mint a nők.



Az egész Szerbiára vonatkozóan és a szabadkai értékek összehasonlító elemzése alapján megállapítható, hogy Szabadkán a közlekedési balesetekben a kerékpárok és a mopedek részvétele kétszer nagyobb mint Szerbia más részeiben.

A közlekedési balesetek számának hónapokra való elosztása alapján megállapítható, hogy májustól - november végéig történik a legtöbb közlekedési baleset és ebben az időszakban kell megerősíteni a megelőző és represszív aktivitásokat a közlekedésben. A vizsgált időszakban a halálos kimenetelű közlekedési balesetek egyötöde szombaton történt, a legkevesebb pedig hétfőn (11,2%), a többi napokon megközelítőleg azonos az elosztás (13% körül). A sérülésekkel járó közlekedési balesetek többnyire csütörtöktől szombatig történtek (kb. 15%) , a legkevesebb pedig vasárnap 12,9%.

A délelőtti folyamán a kockázatos időpontok reggel 7-től 8-ig és 9-től-10-ig, ami összeköthető a munkába vagy az iskolába menetellel. A legtöbb halálos kimenetelű baleset kedden 16 óra körül, valamint szombaton 14 óra körül történt. A közlekedési balesetek időbeli elosztása alapján megállapítható, hogy Szabadkán kevésbé biztonságosak a nyári hónapok, hogy júliusban és augusztusban, majd októberben és novemberben fokozott az elhalálozottak száma. A legtöbb halálos kimenetelű nap a szombat.

A közlekedési balesetek látható elosztása alapján megállapítva, hogy részletesen kellene kielemezni a gyalogosok elhalálozásának okát (bal vagy jobb oldalról futnak át az úttesten, utoléri-e őket a jármű, szembe mennek-e a járművekkel, az úton való átkeléskor használják-e a gyalogátkelőhelyeket, vagy sem és egyéb), valamint az oldalirányú ütközések elemzése (útkereszteződésekben, az udvarokból való bekapcsolódáskor, átláthatóak-e, megjelöltek-e az útkkereszteződések, legális-e a megközelítésük? és egyéb). További elemzések eredményei alapján meg kell határozni a közlekedésbiztonság növelésére vonatkozó intézkedéseket, vagyis az említett közlekedési balesetek csökkentésére vonatkozó intézkedéseket.

A befolyásoló tényezők csoportjainak elemzésekor, arra a következtetésre jutottak, hogy a domináns tényezők az emberhez kötődnek, vagyis a járművezetők hibáihoz és mulasztásaihoz. Nagyon fontos kísérni az eredményeket, legalább 5 évig és átlátni, hogyan alakul, vagyis leellenőrizni, hogy valóban csak az emberre vonatkozó befolyásolási tényezők a dominánsak.

Az alkohol és pszichoaktív anyagok befolyási hatására történt közlekedési balesetek elemzésével megállapítható, hogy a közlekedési balesetek súlyosságának növekedésével növekszik az alkohol hatása alatti történő gépjárművezetésre vonatkozó hatásfaktor is.

A gyalogosok elhalálozása kapcsán megállapítható, hogy a gyalogosok egynegyede saját hibájából, azaz a saját mulasztása miatt halálozott el, hogy leggyakrabban a nehéz gépjárművek általi balesetekben haláloznak el.

A kerékpárosok közlekedési baleseteire vonatkozó elemzés alapján megállapítható, hogy ketten haltak meg 2001. és 2016. között, hogy nem alakult ki csökkenő tendencia, hanem úgyszintén 2015-ig legtöbbször oldalról történő ütközésben haltak meg, 2016. óta pedig a legtöbb baleset forduláskor és átkeléskor történt.



A kétkerekű járművek okozta közlekedési balesetek elemzésével megállapítható, hogy sokkal több az elhalálozott személy, mint az anyagi kár, ami alapján nem állapítható meg csökkenő tendencia a súlyos sérülések és halálos kimenetelt illetően. A kétkerekűekre vonatkozó közlekedési balesetekben jellegzetes az oldalsó ütközések alkalmával történt elhalálozás, 2016 óta pedig két jármű fordulásakor, vagy az úton való áthaladásakor történő balesetek a jellemzőek.

A közlekedési balesetek, valamint a traktorok miatti elhalálozásnak nincs csökkenő tendenciája, hanem évről-évre változik, 2016-ban az elhalálozottak száma jelentősen megnőtt (600%-kal). A traktorokkal való balesetekre jellemzőek az oldalirányú ütközések, az elhalálozások pedig az azonos irányban történő közlekedéskor történnek.

Szabadka területén 2001. és 2016. között a kereskedelmi célú járművekkel történő közlekedési balesetek elemzésekor megállapítható, hogy csökkenő a tendencia 2001. és 2016. között, azonban 2016-ban 60% növekedésre került sor, ami új vizsgálatokat tesz szükségessé, valamint az adott állapot okainak a megállapítását. Megnövekedett-e ezen közlekedési résztvevők részvétele a közlekedésben? Vagy valami más az oka, esetleg ez az adott területen a lustaság következménye. Szükségszerűek még nagyobb erőfeszítések a szállítókban uralkodó meglévő állapotok, mint a tehergépjárművek és autóbuszok járművezetőinek a munkafeltételei, a géppark állapotának felülvizsgálása.

Halálos kimenetelű közlekedési balesetek több alkalommal inkább településen történtek (63,2%), mint településeken kívül (36,8%). Azon közlekedési balesetek közül, amelyek településen történtek, 4 közlekedési baleset Szabadkán, 2 Palicson, 1-1 közlekedési baleset Ludason, Novi Žednikén és Csantavéren történt. A legtöbb közlekedési baleset az országos IIA osztályú utakon történt.

A sérülésekkel járó közlekedési balesetek elosztásával kapcsolatosan megállapítható, hogy leggyakrabban az alacsonyabb rangú utcákban fordulnak elő balesetek. Szabadka területén a halmozottan előforduló közlekedési balesetek térbeli helyelosztása, amelynél a fő hatástényező az alkohol hatása alatt történő járművezetés, rámutat arra, hogy ezeknek a baleseteknek a legnagyobb része a város központjában történt.

A kerékpárosok által okozott halmozott közlekedési balesetek rendkívül gyakoriak a következő utcákban: Maksim Gorkij utca, a Pap Pál utcánál kezdődő útkereszteződéstől a Karađorđe úttal lévő kereszteződésig, a Lazar Nešić tér, a Park Raichle Ferenc, a Zombori út, valamint a Preradović utcánál lévő útkereszteződés, a körforgalomhoz vezető utakon a Petőfi Sándor, a Jovan Zmaj utcák, a Titó Marsall sugárút, a Zentai út és más utcákban.

A motorkerékpárosok által okozott balesetek legnagyobb része a város központi övezetében történt, jelentős mikrolokáció a Szegedi-út, amely összeköti Szabadkát Palicssal.



1.5 A JÁRMŰVEK BIZTONSÁGI ÁLLAPOTA SZABADKA VÁROS TERÜLETÉN

A járművek gyártási éve egyik olyan jellegzetesség, amely jelentős hatást gyakorol a jármű műszaki üzemképességére. Szabadka város területén a járművek átlagéletkora 16,39 év, míg összehasonlításképpen, Szerbiában a járművek átlagéletkora 2016-ban 16,6 év volt. Megállapítható, hogy ez a mutató alapján Szabadka nem tér el a Szerbia területére vonatkozó értékektől.

Szabadkára vonatkozólag a motorizáció foka 293 személygépjármű 1.000 lakosra, ami magasabb mint Szerbiában a motorizáció foka.

A bejegyzett járművek struktúrájában a legtöbb a személygépjármű (81,50%), majd a tehergépjárművek (7,88%) és a pótkocsik (5%).

Amikor a műszaki vizsgát végző vállalatok munkájának ellenőrzéséről van szó, ismerte az adatokat a jogosultság megvonására vonatkozóan, az előző évhez viszonyítva megállapítható a közlekedési rendőrség intenzívebb munkája a 2016. évben. A 2015. évben a jogosultság megvonására vonatkozóan minden harmadik javaslat esetében meghozták a Jogosultság megvonására vonatkozó határozatot, 2016-ban pedig minden második javaslat alapján hoztak Határozatot.

Ez az adat rámutat arra, hogy sokkal több szabálytalanság volt a 2015. évben a műszaki ellenőrzést végző jogi személyek munkájára vonatkozóan. Aggodalomra okot adó adat, hogy a 31 műszaki vizsga végzésére jogosult jogi személy esetében, 29 esetben megszületett a javaslat a jogosultság megvonására vonatkozóan, ami 94%, szükséges megfelelő intézkedéseket foganatosítani annak érdekében, hogy a jogi személyek az előírásokkal összhangban működjenek.

Tekintettel, hogy három kategóriába sorolható amelyekben a meghibásodott járművek (buszok, teherautók és pótkocsik) egy bizonyos hányada volt jelen, szorosan összefügg a szállítási folyamattal, megfelelő intézkedéseket kell foganatosítani a szabadkai rendőrkapitányság területén a szállító- vállalatoknál, mert ezáltal megnövelhetnék ezen járműkategóriák műszaki üzemképességét.

Az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács járműbiztonság javításával kapcsolatos legfrissebb jelentése, a "Az inaktív évek után – itt a járműbiztonság növelésének ideje²" címmel felismerték a legfontosabb irányelveket a járművek biztonságának növelésére Európában. Figyelembe véve Szerbia azon kötelezettségeit, amelyek azaz EU-hoz való csatlakozás előtt az uniós jogszabályok teljeskörű végrehajtására vonatkoznak, a rendszer fejlesztésével foglalkozó valamennyi kulcsfontosságú szereplőnek ezt az irányadást kellene követnie. Fontos szegmens a járműgyártók, ahol az újonnan gyártott járműveknek mindenképpen az ECE előírásoknak kell megfelelniük, valamint a járművek, alkatrészek és berendezésekre vonatkozó egységes feltételeknek. Függetlenül ettől, és ugyanakkor figyelembevéve a legidősebb gépparkot Európában, Szerbiának a helyi önkormányzatokkal együtt további



erőfeszítéseket kell tennie annak érdekében, hogy javítsa a közlekedés biztonságát a gépjárművekre vonatkozólag.

Az EU szintjén ezt a területet szabályozó kulcsfontosságú rendelet az EU szintjén, amely szabályozza ezt a területet az Európai Parlament és Tanács 661/2009 számú rendelete a gépjárművek, pótkocsijaik, valamint ezekhez a járművekhez tervezett rendszerek, alkatrészek és önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról. Szerbiában ezt a területet a Közúti közlekedés biztonságáról szóló törvény szabályozza (SZK Hivatalos Közlönye 41/2009., 53/2010., 101/2011., 32/2013 – az Alkotmánybíróság határozata, 55/2014., 96/2015- más törvény és 9/2016 - az Alkotmánybíróság határozata), valamint A gépjárművek és pótkocsik felosztásáról, valamint a közúti közlekedésben használt járművek műszaki feltételeiről szóló szabályzat (SZK Hivatalos Közlönye, 40/2012., 102/2012., 19/2013, 41/2013, 102/2014, 41/2015, 78/2015, 111/2015, 14/2016, 108/2016, 7/2017 - jav. és 63/2017). A műszaki felülvizsgálatok tekintetében a Szerb Köztársaság még nem fogadott el olyan egyéb jogszabályokat, amely szabályozná ezt a területet, hanem a fent említett törvénnyel szabályozza.

Levonható egy általános következtetés, miszerint a Szerb Köztársaságnak feltétlenül követnie kell a vezető EU-országok gyakorlatát és példáját a járműbiztonság szempontjából. Hogy ezt elérhessék a helyi önkormányzatok is, nekik fejleszteniük kell a polgárok életszínvonalát, azaz fizetőképességét, ezáltal hatni tudnának a személy-, és kereskedelmi célú járművek felújítására. Konkrétan Szabadkán a közlekedésbiztonság javítása érdekében, amikor a járműről, mint a közlekedési balesetek tényezőjéről van szó, javallott a következő intézkedések foganatosítása:

- Lehetővé tenni a támogatást új járművek vásárlása, a géppark megújításának felgyorsítása és a forgalomban lévő járművek átlagos életkorának csökkentése érdekében;
- A gépjárműalkatrészek árusításával foglalkozó gazdasági vállalatok fokozottabb ellenőrzése a Piaci Felügyelőség által ;
- A használt gépjárművek behozatalának fokozottabb ellenőrzése ;
- A járművezetők felvilágosítása a járművek műszaki üzemképessége ellenőrzésének fontosságáról ;
- A járművek műszaki biztonságának rendkívüli ellenőrzése a közúti forgalomban;
- A járművek műszaki ellenőrzésével foglalkozó vállalatok felszereltségének és munkájának fokozott ellenőrzése;
- Lehetővé tenni a támogatást a gyermekbiztonsági rendszerek vásárlására-biztonsági ülések a járművekben;
- A kerékpárosokra és motorkerékpárosokra és azok biztonságos részvételére a forgalomban vonatkozó kampányok (oktatás, verseny, védősisakok kiosztása kerékpárosok és motorkerékpárosok részére stb.);

A jármű-, alkatrészgyártók stb. a közlekedésbiztonsági rendszerben folytatott társadalmi aktivitásának a népszerűsítése .

1.6 A KÖZLEKEDÉSI BALESETEK, AZ ELHALÁLOZOTT ÉS MEGSÉRÜLT SZEMÉLYEK KÖLTSÉGEI

A közlekedési balesetek összes társadalmi-gazdasági költsége kiszámításának módszertanát még nem fejlesztették ki Szerbiában, és nem fogadtak el a világban eddig kifejlesztett egyetlen általánosan elfogadott módszertant sem. A más országokban alkalmazott módszertanok



jelentősen különböznek. A becslés modelljétől függően az áldozatonkénti teljes társadalmi-gazdasági költségkeret : **266 358-tól** (Boszniai Szerb Köztársaság , 2012) **3 652 265 €/POG-ig** (Új-Zéland, 2014), valamint **10 623-tól** , **664 098 €/TTP-ig** és **354-től - 64 208 €/LTP-ig**.

Az Új-Zélandon elhalálozottakra vonatkozó költségek (2014): \$3 981 700/POG, \$724 000/TTP i \$70 000/LTP² (, megtekintve 2016.10.21-én.

Egyesült Királyságban az elhalálozottakra vonatkozó költségek : 1 783 556 font/POG, 200 422 font/TTP és 15 450 font/LTP³

(, megtekintve 2016.10.21-én.)

Németországban az elhalálozottakra vonatkozó költségek (2005) : 1 018 064,51 €/POG, 105 476,98 €/TTP és 4 304,70 €/LTP

(, megtekintve 2016.10.21-én.)

A Boszniai Szerb Köztársaságban az elhalálozottakra vonatkozó felbecsült költségek 266.358 €/POG, 10 623 €/TTP i 354 €/LTP (A Boszniai Szerb Köztársaságban a közlekedési balesetek költségei,Gazdasági Intézet, Banja Luka, 2012).

Szabadka Város területén 2001-től – 2016-ig összesen 13.313 közlekedési baleset történt , amelyekben 5.845 balesetet szenvedett személy (elhalálozott vagy megsérült) . Az áldozatok teljes társadalmi-gazdasági költségeit ebben a 16 éves időszakban megközelítőleg **74,4 millió euróra** (a Boszniai Szerb Köztársaság módszertana szerint), **2 milliárd euróra** becsülik (az új-zélandi módszer szerint) mégpedig:

- A **218 elhalálozott személy költségei 58,1 milliótól** - 798,6 millió euróig,
- Az **1.398 súlyosan sérült személy költségei (TTP) 14,8 milliótól** - 931,1 millió euróig és
- A **4.229 könnyebben megsérült személy költségei (LTP) 1,5 milliótól** 272 ,3 millió euróig.

Tehát a **közlekedési balesetet szenvedett személyek** veszteségekre vonatkozó **éves költségei** az alkalmazott módszertantól függően **74,4 és 2,002** millió euró között voltak. Ha ezek a költségek hozzáadódnak a közlekedési balesetek egyéb költségeihez, akkor ezek az értékek még nagyobbak, ami Szabadka polgárainak és gazdaságának igen nagy terhet jelent.

1.7A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG FINANSZÍROZÁSA

Az **intézmények rendszeres működéséhez** szükséges eszközöket (létesítmények építése és karbantartása, berendezések és munkaeszközök beszerzése, alkalmazottak fizetése, rezsiköltségek stb.) a **Köztársaság költségvetéséből** vagy a **város költségvetéséből** finanszírozzák.

²1 dollár kb. 0,92 euró

³ 1 font kb. 1,12 euró



Az **infrastruktúra** kiépítését és karbantartását a város **költségvetéséből** (városi utcák és helyi utak), az állami költségvetésből (állami utak építése és karbantartása) finanszírozzák.

A város által a közlekedés biztonságának javítása érdekében végrehajtott konkrét **intézkedések és tevékenységek** elsősorban céleszközökből és a város költségvetéséből származnak. Szabadka sikeresen alkalmazta a **"közlekedésveszélyeztetők finanszírozzák a közlekedésbiztonságot"** koncepciót. Szabadka területén a közlekedési szabálysértésekért kiszabott büntetések összegének 30%-a képezi a céleszközök alapját, amit a város az éves közlekedésbiztonsági intézkedések megvalósítására fordít. Nincs kifejlesztve a köz-, és magán- partnerség koncepciója, sem a közlekedésbiztonság fejlesztésére fordítható adományozás koncepciója.



2. SZABADKA VÁROS KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI STRATÉGIÁJÁNAK JOGI KERETEI

Szabadka Város közlekedésbiztonsági stratégiájának elfogadásának alapja nemzetközi és országos dokumentumokból, előírásokból, stratégiákból és tervdokumentumokból áll. A legfontosabb nemzetközi dokumentumok közül kiemelhetők:

- *Az Egyesült Nemzetek globális közlekedésbiztonságról szóló Egyezménye* ⁴,
- *Globális közlekedésbiztonsági terv 2011-2020*.⁵,
- *Nemzetközi Közlekedésbiztonsági Stratégia*⁶,
- *A Moszkvai Közlekedésbiztonsági Egyezmény*⁷,
- *Brasíliai Közlekedésbiztonsági Egyezmény*⁸,
- *Az infrastruktúra biztonságára vonatkozó Európai uniós nyilatkozat* ⁹,
- *Közlekedésbiztonsági politika az Európai Unióban (EU Road Safety Policy)* és
- *Más közlekedésbiztonsági Európai Unió stratégiai dokumentumok és tervek*¹⁰ stb.

A helyi közlekedésbiztonsági stratégia elkészítéséhez és elfogadásához szükséges legfontosabb országos dokumentumok Szabadka területén:

- *Közúti közlekedésbiztonsági törvény* ¹¹,
- *Tervezési és építési törvény* ¹² ,
- *A vasúti, közúti, vízi, légi és szárazföldi közlekedés fejlesztésének stratégiája a Szerbiában 2008 és 2015 között*¹³,
- *Stabilizációs és társulási megállapodás egyrészről az Európai Községek és tagállamai, másrészről Szerbia között* ,
- *A Szerb Köztársaság 2015-2020 közúti közlekedésbiztonsági stratégiája meghatározta a helyi célok meghatározásának kereteiként szolgáló országos közlekedésbiztonsági, közlekedési célokat*
- *Szerbia közlekedésbiztonsági stratégiája.*

⁴Resolutions on improving global road safety, adopted by the General Assembly: 57/309 of 22 May 2003, 58/9 of 5 November 2003, 58/289 of 14 April 2004, 60/5 of 26 October 2005, 62/244 of 31 March 2008, 64/255 of 2 March 2010 and 66/260 of 19 April 2012, 68/269 of April 2014.

⁵Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020, WHO and UN Road Safety Collaboration

⁶International Road Safety Strategy, PRI, 2000.

⁷Moscow Declaration, First Global Ministerial Conference on Road Safety: Time for Action, Moscow, 19-20 November 2009.

⁸Brasília Declaration, Second Global High-level Conference on Road Safety: Time for Results, Brasília, 18-19 November 2015

⁹Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on road infrastructure safety management, OJ L 319, 29.11.2008, p. 59–67, (poseta 25.12.2017)

¹⁰[megtekintés](#) 2017.12. 26.)

¹¹ "SZK Hivatalos Közlönye",. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 - AB és 55/14

¹² "SZK Hivatalos Közlönye",. 72/2009, 81/2009-javítások, 64/2010 – Alkotmánybíróság határozata, 24/2011, 121/2012, 42/2013 – Alkotmánybíróság határozata, 50/2013 – Alkotmánybíróság határozata, 98/2013 – Alkotmánybíróság határozata, 132/2014 és 145/2014

¹³A kormányról szóló törvény 45. Törvényszakaszának első bekezdése alapján ("SZK Hivatalos Közlönye", . 55/05, 75/05 – javítás és 101/07



Члан 11.

"... Влада доноси Националну стратегију безбедности саобраћаја на путевима (у даљем тексту: Национална стратегија).
Национална стратегија садржи најзначајнија обележја постојећег стања безбедности саобраћаја, дугорочне и краткорочне циљеве, смернице, кључне области рада и рокове за доношење одговарајућег Националног плана.
Националну стратегију предлаже Тело за координацију за период од најмање пет година, до краја јуна у последњој години важења Националне стратегије.

Члан 12.

На основу Националне стратегије, на предлог Тела за координацију, Влада доноси Национални план безбедности саобраћаја на путевима (у даљем тексту: Национални план), за период од најмање једне године.
Национални план садржи нарочито: задатке, мере по приоритетима, одговорне субјекте, рокове и финансијска средства у кључним областима рада.

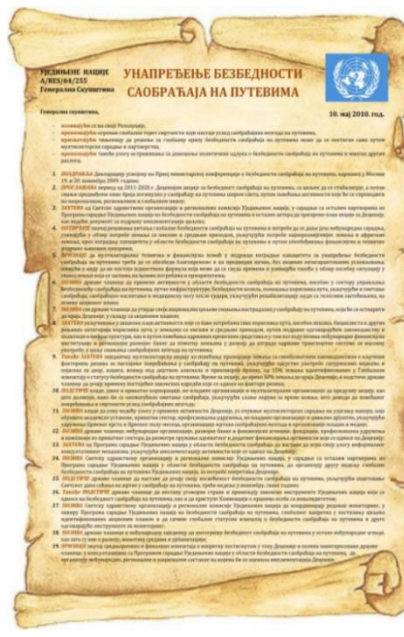
Члан 13.

Скупштине јединица територијалне аутономије, односно јединица локалне самоуправе, доносе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју у складу са Националном стратегијом и Националним планом ..."

Закон о безбедности саобраћаја на путевима
„Сл. Гласник РС“, бр.41/09, 53/10, 101/11,32/13,55/14



1.1 kép Elfogadott és közzétett országos stratégia dokumentuma.



1.2 kép Az ENSZ határozata a Közlekedésbiztonsági cselekvési évtizedről.



Szerbia közúti közlekedésének közlekedésbiztonsági stratégiájában 2015 - 2020. időszakban meghatározták a helyi közlekedésbiztonsági stratégia kiinduló elemeit :

Ambíció	Lecsökkenteni az elhalálozást és a súlyos sérülések kockázatát a legsikeresebb uniós országok szintjére .
Misszió	A fenntartható és hatékony közúti közlekedésbiztonsági rendszer.
Vízió	Elhalálozottak nélküli közúti közlekedés, a sérültek számának jelentős csökkentésével és a közlekedési balesetek költségeinek jelentős csökkentésével.
Célok	<p>A stratégia elfogadása lehetővé tenné a fenntartható és hatékony közlekedésbiztonsági irányítási rendszer 2020-ig történő kialakítását, amely lehetővé tenné a közlekedési balesetek következményeinek tekintetében:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hogy 2020-tól nem lenne a közlekedésben elhalálozott gyermek, • Hogy megfelelődjön: az éves szinten elhalálozott, súlyosan sérült gyermekek száma 2020-ban, a 2011. évhez viszonyítva és • Hogy megfelelődjének a közlekedési balesetek társadalmi-gazdasági költségei 2020-ban, a 2011. évhez viszonyítva. <p>Az országos stratégia elfogadta és meghatározta a közlekedésbiztonsági indikátorokra vonatkozó célokat, mégpedig :</p> <ul style="list-style-type: none"> • % a biztonsági öv használata a járművezetők részéről, valamint % biztonsági öv használata az első üléseken 2020-ban, 95% legyen; • % biztonsági öv használata a hátsó üléseken 2020-ban, 85% legyen; • % a gyermekbiztonsági rendszerek használata 2020-ban, 96% legyen; • % a motorkerékpárosok és mopedesek részéről a védősisak használata 2020- ban, 99% legyen; • % a gépjárművek sebességtúllépése a településeken, a településeken kívül és az autópályán, amely a megengedett sebességtől 10 km/h-val nagyobb legyen 2020-tól, 4,9%-ig; • % az alkohol hatása alatt álló járművezetők, úgy a településen mint azon kívül 2020-ig, 0,1% legyen;

- Szabadka Város közlekedésbiztonsági stratégiája meghozatalának helyi keretei:
-
- A Város Alapszabálya, amelyben feltüntetve, Szabadka Város Képviselő-testületének szerepe a közlekedésbiztonságban, a Városi Tanács szerepe a közlekedésbiztonságban, a polgármester szerepe a közlekedésbiztonságban, a



Városi Közigazgatási Hivatal szerepe a közlekedésbiztonságban(Szabadka község Hivatalos Lapja, 26/2008., 27/2008., Szabadkai Város Hivatalos lapja, 46/2011. és 15/2013,

- Határozat Szabadka város területén a Hirdetési objektumok és hirdetési megjelölések elhelyezésének tervéről (Szabadka Város Hivatalos lapja 19/10),
- Határozat a gyalogos-övezetekről, valamint a tehergépjárműforgalom irányításáról a lakott területeken Szabadka Város területén,
- A községi utak és utcák kategorizációjáról szóló Rendelet (Szabadka Város Hivatalos lapja 46/2011, 56/2012 i 7/2014),
- Rendelet Szabadka Város lakott településein áthaladó első és másodrendű országos utak útvonalának meghatározásáról (Szabadka Város 2016.09.29-ei, 44/2016 számú Hivatalos lapja),
- Rendelet a városi utakról, utcákról és a nem minősített utakról (Szabadka Város Hivatalos lapja 6/2017, 9/2017 – javítás, és 21/2017),
- Rendelet a városi és tömegközlekedésről Szabadka város területén (Szabadka Város Hivatalos lapja 12/2015),
- Határozat a városi és elővárosi tömegközlekedés buszmegállóinak meghatározásáról Szabadka Város területén (Szabadka Város 2016.04.18-ai, 24/2016 számú Hivatalos lapja),
- Rendelet a taxi-szállításról(Szabadka Város 2015.11.12-ei, 38/2015 számú Hivatalos lapja),
- Rendelet a közparkolókról (Szabadka Város Hivatalos lapja 60/2011 és 7/2014).



3. A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGRA VONATKOZÓ ELVÁRT ÁLLAPOT

Az elvárt állapot egyike a három Szabadka közlekedésbiztonságának irányítására vonatkozó elemnek (meglévő állapot, elvárt állapot és irányítási intézkedések) mindezt az Ambíció, Misszió, Vízió és Célok által határozták meg.

3.1 AMBÍCIÓ, MISSZIÓ ÉS VÍZIÓ

AMBÍCIÓ

Létrehozni egy közlekedési rendszert, amely sikeresen lehetővé teszi a polgároknak, életfunkcióik biztonságos és egyszerű végzését negatív hatások nélkül.

MISSZIÓ

Szabadka – közlekedésbiztonság szempontjából a legbiztonságosabb Szerbiában

VÍZIÓ

Szabadka - a közlekedésben elhunytak és tartósan sérültek nélkül.

3.1 CÉLOK

4. MEGERŐSÍTENI A VÉDELMI RENDSZERT (FEJLESZTENI AZ INTÉZMÉNYEK ÉS EGYÉNEK KAPACITÁSÁT ÉS INTEGRITÁSÁT)

Általános cél, a védelmi rendszer erősítése a közlekedésbiztonság minden résztvevője kapacitásának és integritásának fejlesztésével, valamint egymásközötti kommunikációjuk, együttműködésük és koordinációjuk fejlesztésével.

Szabadkán a védelmi rendszer erősítésének céljából, elengedhetetlen 2020-ig a városi Közlekedésbiztonsági Tanács struktúrájának és tekintélyének a fejlesztése.

A Városi Közlekedésbiztonsági Tanácsnak jelentősebb politikai-, szakmai-, tudományos-, adminisztratív-, és média-támogatást kell élveznie, ami lehetővé tenné ezen stratégiára vonatkozó intézkedések tervezését és megvalósítását. Fontos létrehozni az óvónők,



tanítók, tanárok, újságírók, közlekedési rendőrök, a városi közigazgatásban dolgozók és más közlekedésbiztonsággal kapcsolatos személyek szisztematikus szakmai továbbképzését.

Annak ellenére, hogy a Városi Közlekedésbiztonsági Tanács tagjai rendelkeznek a közlekedésbiztonságra vonatkozó ismeretekkel, szemináriumokon és tanácskozáson fejlesztik tudásukat új ismeretek megszerzésének céljából. Az egyetemnek folytatnia kell a tudás átadását a közlekedésbiztonság területén, elsősorban a közlekedésbiztonság terén a legjobb eredményeket elért országok tapasztalatainak és tudásának a terjesztésével.

Az automatikus ellenőrzési rendszerek szélesebbkörű alkalmazása megerősíti a közlekedési rendőrség kapacitását és integritását, ez pedig a közlekedésben résztvevők személyes kockázatára valamint a közlekedési előírások magasabb szintű betartására gyakorol hatást.

Jelentős előrelépés tapasztalható a közlekedés és a közlekedési balesetek adatainak rögzítésében a CADAS protokoll alkalmazása által, ami folytatódik és ennek következménye lesz a közlekedési állapotok, álláspontok és mutatók minőségibb követése, ezáltal pedig megvalósulhat a tervezett intézkedések megvalósítása a közúti közlekedési balesetek csökkentése érdekében.

A közlekedésbiztonság fejlesztésével foglalkozó Civil szervezeteket továbbra is támogatni kell, annak érdekében, hogy megalakuljon egy olyan rendszer, amely tehermentesítené a közszolgálatokat és hozzájárulna nagyobb számú a közlekedésbiztonság növelésére irányuló projektum megvalósítására. Nagyon jelentős tevékenység a stratégia rendszeres megvalósításának a követése és értékelése lesz, amely által a célok megvalósítása érdekében változtatnák az aktivitásokat.

3.2.2 FEJLESZTENI A VERTIKÁLIS ÉS HORIZONTÁLIS KOORDINÁCIÓT

A koordinációnak, együttműködésnek és kommunikációnak léteznie kell a közlekedésbiztonság szempontjából jelentős résztvevői között, de főként a: Minisztériumok(Építésügyi, közlekedési és infrastrukturális minisztérium, Tanügyi, Tudományos és Technológiai fejlődés Minisztériuma, igazságügyi, egészségügyi stb), Közlekedésbiztonsági Ügynökségek, Városi Közlekedésbiztonsági Tanács és a Közvállalatok. Emellett az irányítási rendszer csúcsán a polgármester és Szabadka Város Képviselő-testülete lesz.



5. FEJLESZTENI A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGRA VONATKOZÓ TUDÁST, ÁLLÁSPONTOKAT ÉS TUDATOT

Megnövelni a tudatot a közlekedésben való biztonságos részvételre és viselkedésre, amely a fejlettebb tudásszintre, valamint a közlekedésbiztonságra vonatkozó kifejlesztett és megalapozott pozitív álláspontokon alapul. Többek között, és előzőleg figyelembe vételével Szabadkán 2020-ig szükséges lenne:

- Javítani a közlekedési résztvevők hozzáállását az alkohol hatása alatt történő járművezetéssel kapcsolatban, 17,5%-ról - 7,5%-ra.
- Javítani a közlekedési résztvevők hozzáállását a kábítószer hatása alatt történő vezetés elfogadása kapcsán 7,8% -tól - 4,5%-ra.
- Javítani az óvodás és iskoláskorú gyermekek álláspontját a közlekedésben való biztonságos részvétellel kapcsolatosan;
- Megnövelni a biztonsági védősisak használatának jelentőségét elfogadó polgárok számát 4,2-ről – 5-re.

6. FEJLESZTENI A KÖZLEKEDÉSI VISELKEDÉSI MÓDOKRA VONATKOZÓ KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI INDIKÁTOROKAT

Folyamatosan fejleszteni a közlekedésben való biztonságos viselkedésre vonatkozó közlekedésbiztonsági indikátorok szintjét, azáltal, hogy folyamatosan követik és fejlesztik az állapotokat éves szinten.

3.1.táblázat – Közlekedésbiztonsági indikátorokra vonatkozó célok Szabadkán

ssz	Közlekedésbiztonsági indikátorok megnevezése	2017. évi érték Szabadka városra vonatkozóan	2020-ra cél Szabadkára vonatkozóan	Országos cél, Szerbia 2020-ban
1	% védősisak használata	80	86,7	99
2	% a járművezetők által a biztonsági öv b/ö használata	88,7	92,5	90,2
3	% b/ö használata az első üléseken	86,3/89,3/86	95	95
4	% b/ö használata a hátsó üléseken		85	85
5	% gyermekbiztonsági rendszerek haszn.		96	96
6	% személygépjárműveknek településen sebességtúllépése 10 km/h felett	12,8	4,9	4,9
7	% személygépjárművek településen kívül sebességtúllépése 10 km/h felett	12,2	4,9	4,9
8	% személygépjárművek autópályán sebességtúllépése 10 km/h felett	10,8	4,9	4,9
9	% alkohol hatása alatti gépjárművezetők, a településen		0,05	0,10
10	% alkohol hatása alatti gépjárművezetők, településen kívül		0,05	0,10

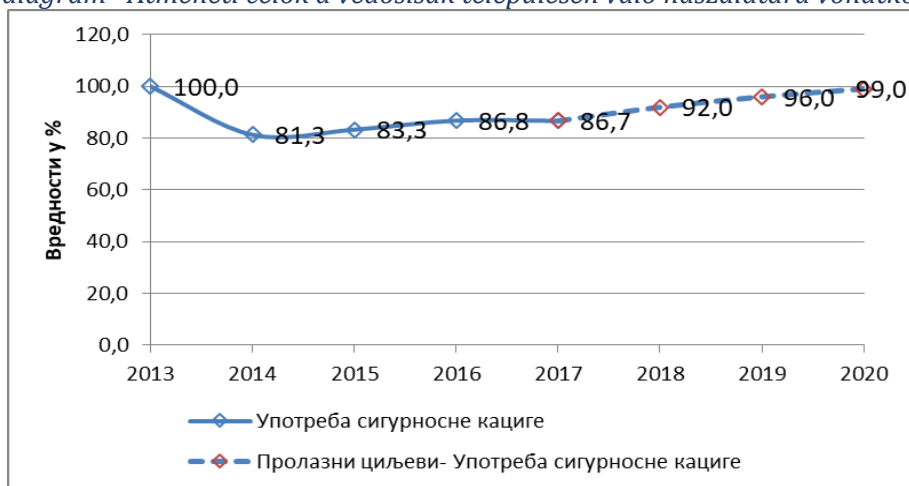


A közlekedésbiztonsági mutatók, és különösen a védelmi rendszerek használata szorosan összefüggésben állnak a közlekedési balesetek következményeivel, különösen a forgalomban életüket veszttettek számával.

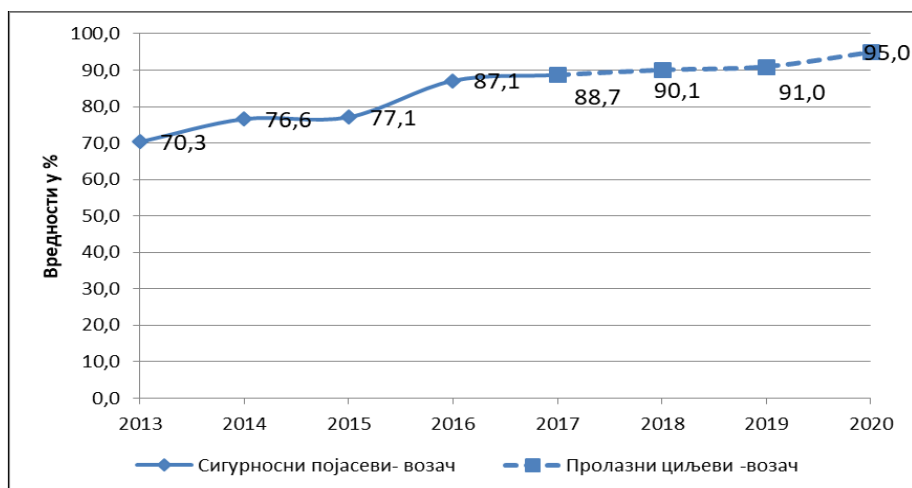
Ebből az okból kifolyólag a legfejlettebb országok stratégiai céljaikat a következményekre vonatkozóan (elhalálozottak száma, sérültek száma, balesetek száma), valamint a közlekedési védelmi rendszerek, a sebességmutatók, az alkohol befolyásoltság alatti járművezetés és egyéb mutatók figyelembevételével határozzák meg. A stratégia meghatározott céljainak megvalósításának nyomon követése érdekében időszakosan, évente legalább egyszer, meg kell vizsgálni a tervezett célok megvalósulását. E célból tervezték az ún. átmeneti céloktól, a végleges célokig 2020-ra, a következő diagramok alapján.



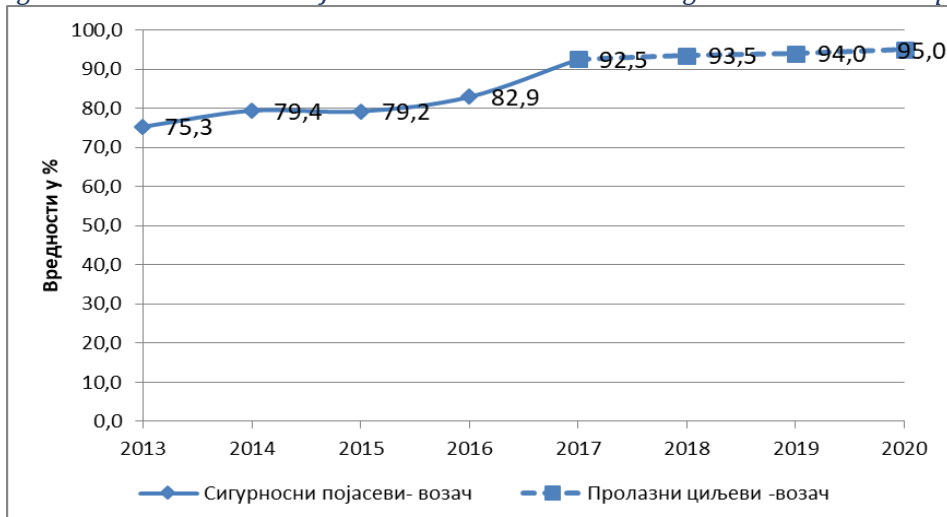
3.1. diagram – Átmeneti célok a védősisak településen való használatára vonatkozóan



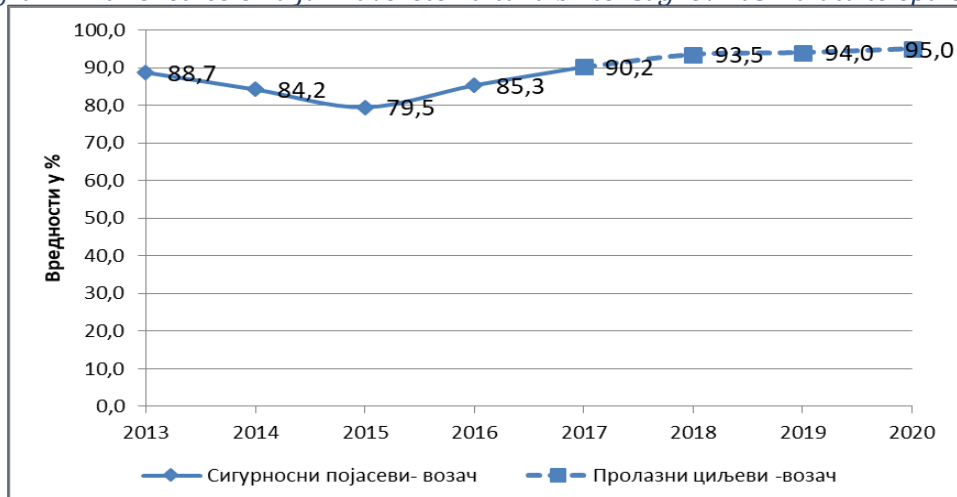
3.2 diagram – Átmeneti célok a védősisak településen kívül való használatára vonatkozóan



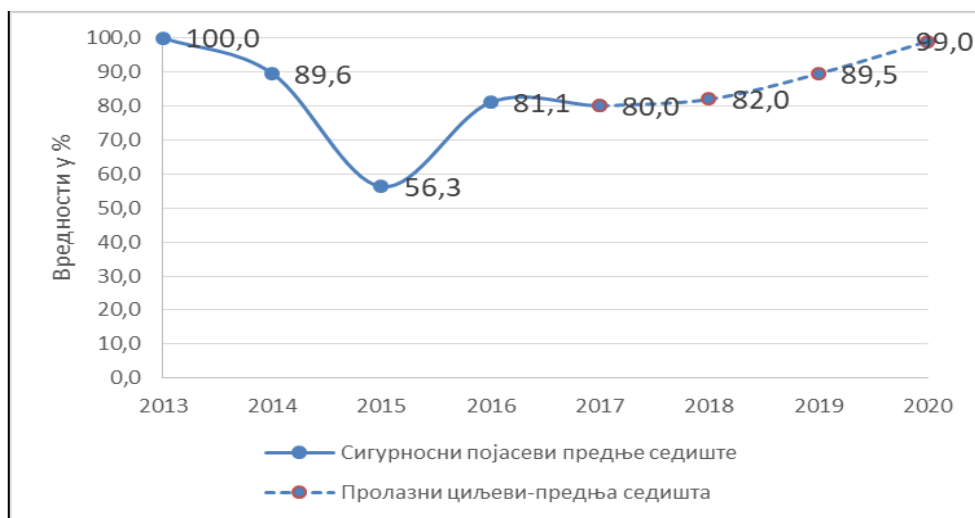
3.3. diagram – Átmeneti célok a járművezetők által a biztonsági öv használata településen



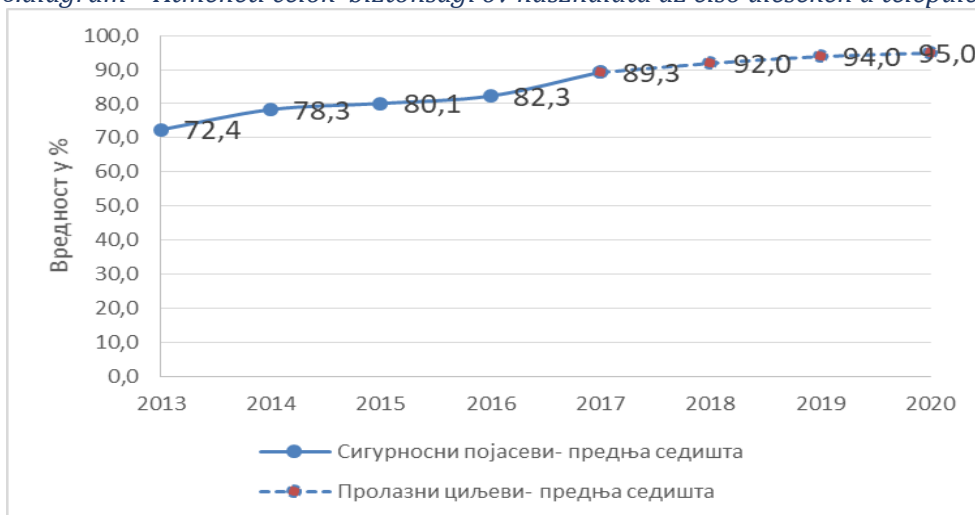
3.4. diagram – Átmeneti célok a járművezetők által a biztonsági öv használata településen kívül



3.5. diagram- Átmeneti célok a járművezetők által a biztonsági öv használata autópályán



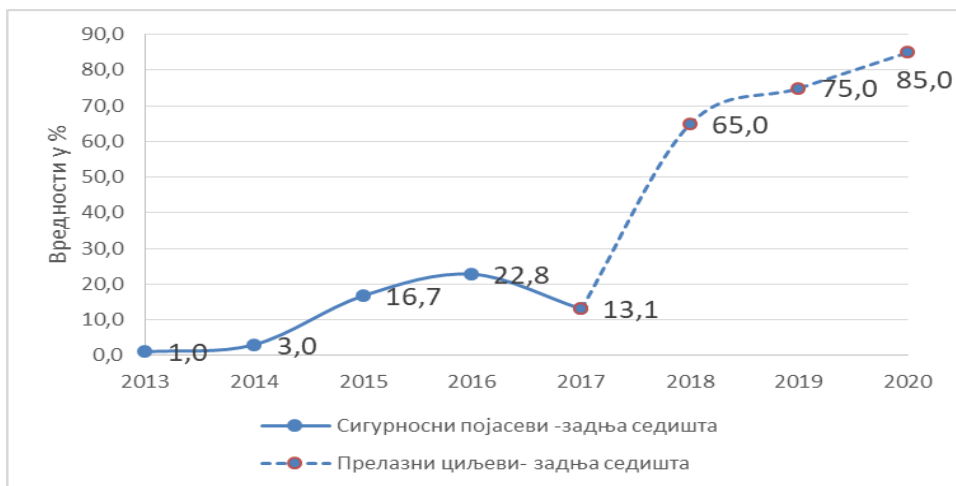
3.6.diagram – Átmeneti célok biztonsági öv használata az első üléseken a településen



3.7.diagram – Átmeneti célok a biztonsági öv használata az első üléseken településen kívül



3.8.diagram – Átmeneti célok biztonsági öv használata az első üléseken autópályán



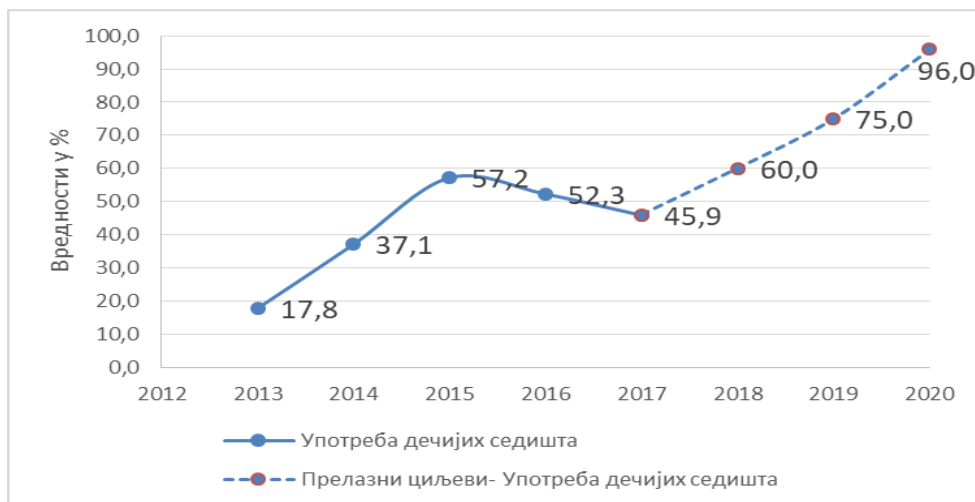
3.9. diagram – Átmeneti célok biztonsági öv használata a hátsó üléseken településen



3.10. diagram – Átmeneti célok biztonsági öv használata a hátsó üléseken településen kívül



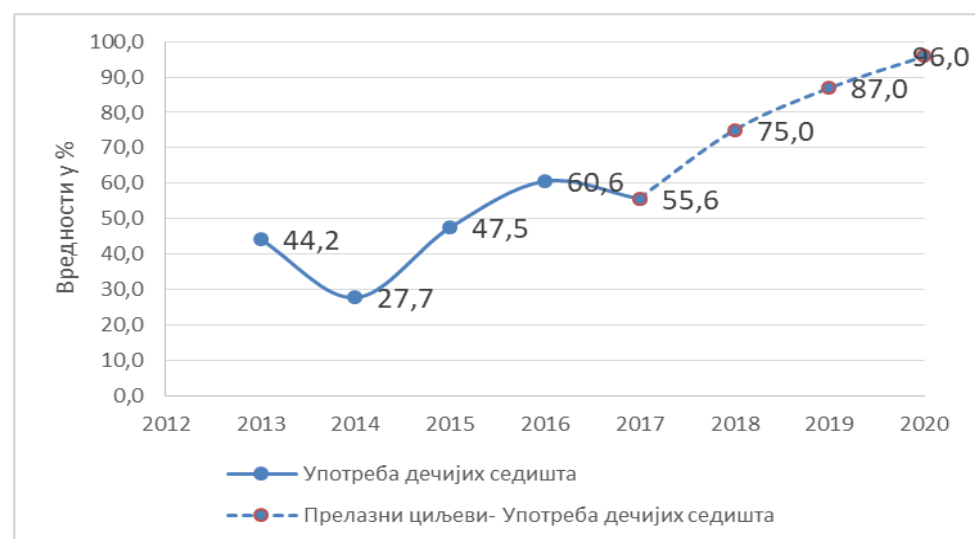
3.11. diagram – Átmeneti célok biztonsági öv használata a hátsó üléseken autópályán



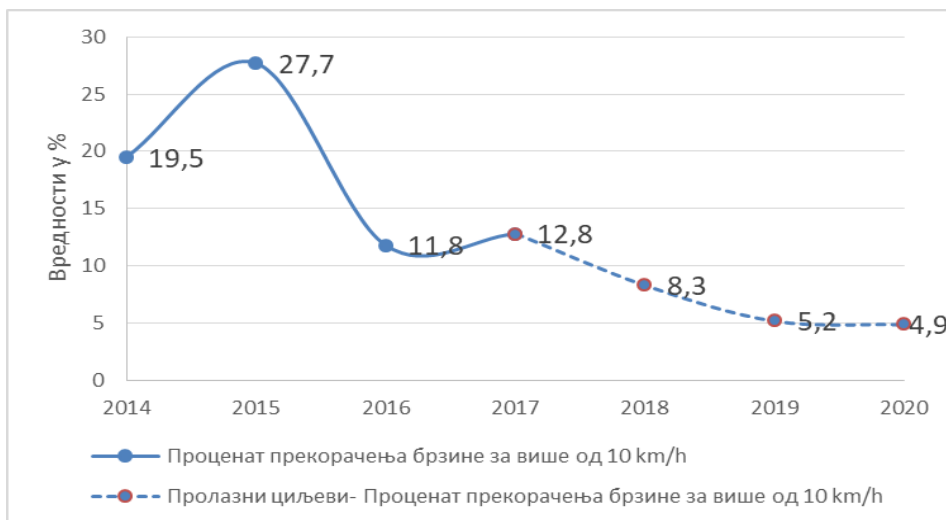
3.12. diagram – Átmeneti célok gyermekvédelmi rendszerek használata településen



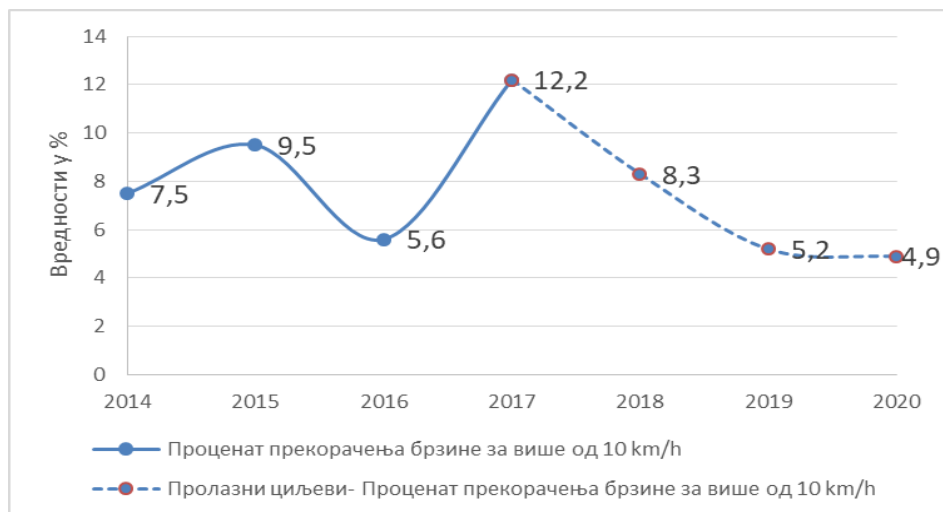
3.13. diagram – Átmeneti célok gyermekvédelmi rendszerek használata településen kívül



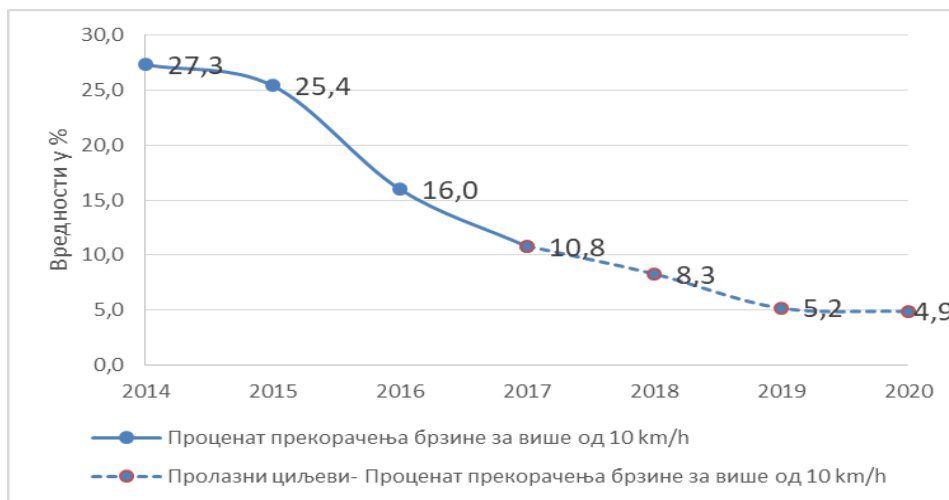
3.14. diagram – Átmeneti célok gyermekvédelmi rendszerek használata autópályán



3.15. diagram – Átmeneti célok- sebességtúllépés több mint 10 km/h településen



3.16. diagram – Átmeneti célok- sebességtúllépés több mint 10 km/h településen kívül



3.17. diagram – Átmeneti célok- sebességtúllépés több mint 10 km/h autópályán



3.18. diagram – Átmeneti célok – alkohol hatása alatt álló járművezetők (település)

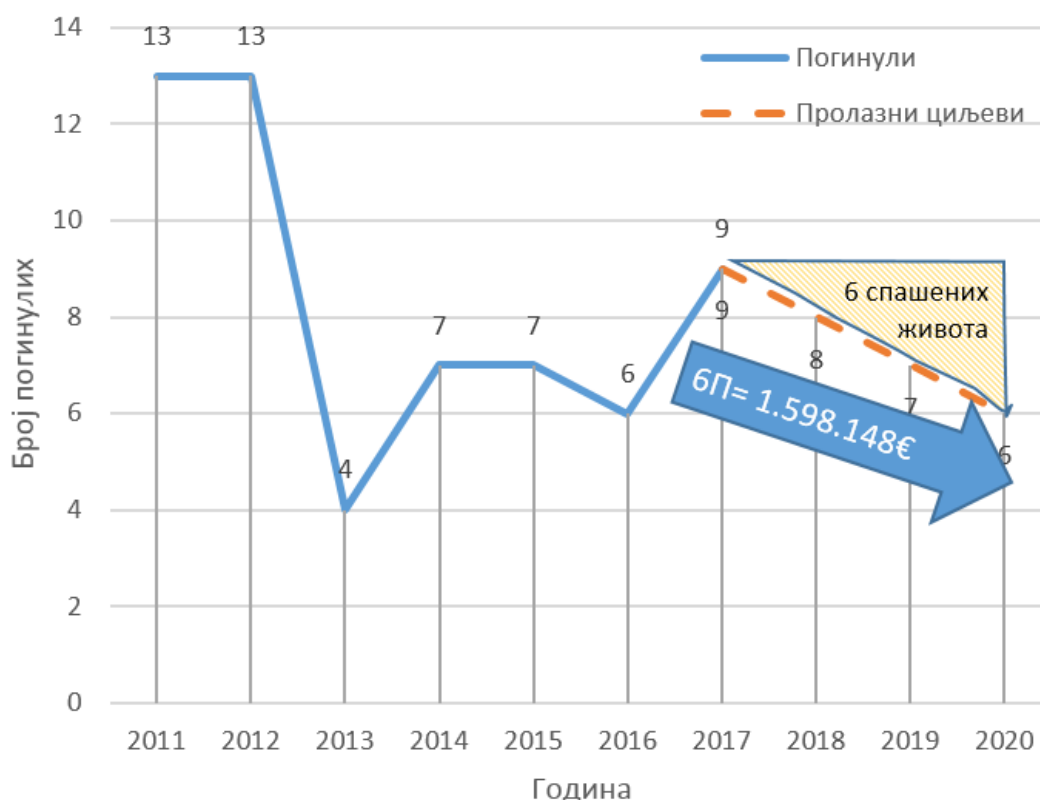


3.19. diagram – Átmeneti célok – alkohol hatása alatt álló járművezetők (településen kívül)



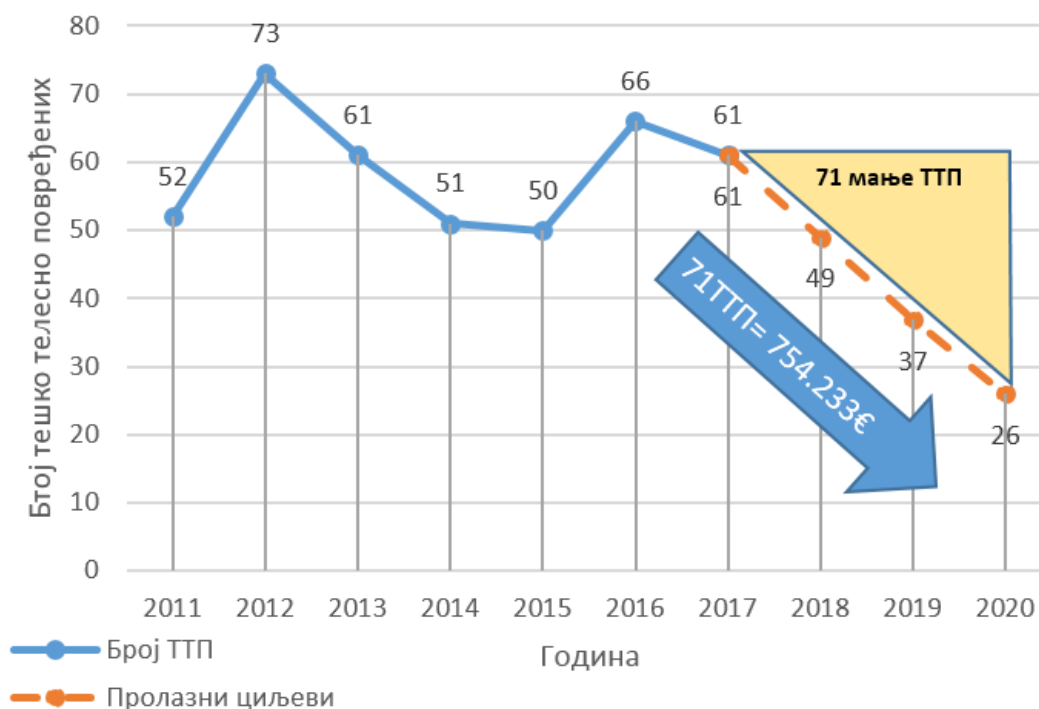
3.2.5 CSÖKKENTENI A BALESETEK, AZ ELHALÁLOZOTT ÉS A MEGSÉRÜLT SZEMÉLYEK SZÁMÁT

Az előzőekben meghatározott célok megvalósításával felállítható a balesetek számának, az elhalálozott és megsérült személyek számának egy folyamatos csökkenő tendenciája.



3.20. diagram – Átmeneti célok az elhalálozottak számának csökkenése tekintetében

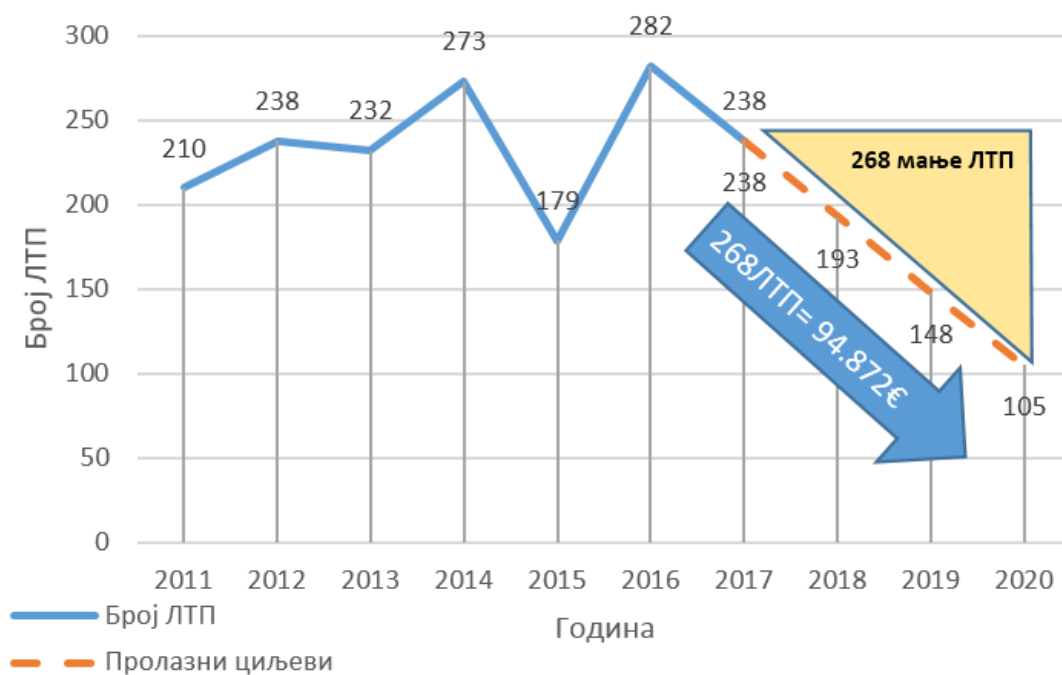
- A forgalomban balesetet szenvedő személyek a halálos, súlyosan sérült és könnyen sérült személyek tekintetében, olyan mutató, amely a legnyilvánvalóbb módon bemutatja a létrehozott védelmi rendszer hatékonyságát a közlekedésbiztonságban.
- Tekintettel erre, 2020-ig Szabadkán kellene :
 - Csökkenti a balesetben elhalálozottak számát, azáltal, hogy 2020-ban, az **elhalálozottak száma feleződjön – 6**, a 2011. évhez képest (13). Ezáltal **6 életet**, mentenének meg, ami legkevesebb **1,6 millió euró**, anyagi megtakarításnak számítana a 2017-ben meglévő állapothoz viszonyítva.
 - Csökkenti a közlekedésben súlyos sérüléseket szenvedett személyek számát, úgy, hogy **2020-ban. 26 súlyos sérült legyen**, ami 50%-kal kevesebb az 52 súlyosan sérülthöz viszonyítva 2011-ben. Azáltal, hogy **71 súlyos sérülést megakadályoznának** legkevesebb **754,2 ezer eurót** takarítanának meg a 2017-ben meglévő állapothoz viszonyítva.



3.21.diagram – Átmeneti célok a súlyosan sérültek számának csökkentése tekintetében

- Csökkenteni a közlekedésben könnyebben sérültek számát, hogy **2020-ban, 50%-kal kevesebb könnyebben sérült személy legyen (105)** a 2011.évhez viszonyítva (210). Ezáltal csökkenne a könnyen sérült személyek száma **268 -al** és legkevesebb **94,8 ezer eurós** megtakarítást lehetne megvalósítani a 2017-ben meglévő állapothoz viszonyítva.

Tekintetbe véve az előzőekben meghatározott célokat Szabadkán közlekedési balesetet szenvedők tekintetében, az össz anyagi megtakarítás, amit meg lehetne valósítani legkevesebb **2,45 millió euró** lenne. Ezáltal a felhasználatlan eszközöket a közlekedésbiztonság fejlesztésére lehetne fordítani, ami új megtakarításokat eredményezne, valamint az életminőség javítását Szabadkán.



3.22.diagram – Átmeneti célok a könnyebben megsérültek számának csökkentése tekintetében



4 A MEGÁLLAPÍTOTT PROBLÉMÁK ÉS ELVÁRT ÁLLAPOTOK ALAPJÁN MEGHATÁROZNI A KULCSTERÜLETEKET

- Szabadka Város területén a közlekedésbiztonsági kulcsterületek a következők :
- **A közlekedésbiztonság megszervezése és irányítása** – A fejlett védelmi rendszeren alapuló közlekedésbiztonság stratégiai irányítása, amely magában foglalja a meglévő közlekedésbiztonsági kapacitások megerősítését és új kapacitások, azaz aktivitáshordozók kiépítését.
- **Biztonságosabb utak és közlekedés** – Ez többdimenziós megközelítést jelent, amely magában foglalja számos különböző entitás elkötelezettségét és együttműködését. A közúti infrastruktúra hatékony biztonsági irányítása magában foglalja a veszélyes területek helyreállítására és a jövőbeli projektek felülvizsgálatára vonatkozó megfelelő eljárások végrehajtását.
- **Biztonságosabb járművek** – A járművek biztonsági elemeinek fejlesztése aktív és passzív biztonság szempontjából.
- **Biztonságosabb közlekedésrészrtvevők** –A közlekedés résztvevői álláspontjának, tudásának és viselkedésének fejlesztése oktatási, képzési és megtorló intézkedések által. A közlekedésben résztvevők sérülékeny kategóriáinak a fejlesztése.
- **Tevékenység a közlekedési baleset után** – Az elsősegélyről szóló képzés, a következmények enyhítése, a sürgősségi szolgálatok koordinációja és a másodlagos közlekedési balesetek megakadályozása, a sérülés módjának a



meghatározása.



4.1 ELSŐ TARTÓPILLÉR – A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG IRÁNYÍTÁSA

A stratégiai célok elérése érdekében Szabadka Város első helyen a közlekedésbiztonság szempontjából jelentős **intézmények kiépítésén, kapacitásuk és integritásuk erősítésén** dolgozik. Különösen jelentős fejleszteni **elhivatottságukat és tevékenységüket** a közlekedésbiztonság fejlesztésére vonatkozóan. Ezen oszlop keretében a kulcsaktivitások a következők:

- A város területén lévő intézmények és közlekedésbiztonsági szervezetek egyértelmű azonosítása, valamint a közlekedésbiztonsági rendszerben betöltött szerepük azonosítása a stratégiai dokumentumban és a cselekvési tervben.
- A Közlekedésbiztonsági Tanács szerepének egyértelmű felismerése, valamint a Tanács tagjai között a munkák és tevékenységek konkretizációja.
- Helyi szinten a közlekedésbiztonsági irányítási rendszer kialakítása és a Tanács döntéshozatala Szabadka Város közlekedésbiztonsági jelentőségére vonatkozó adatok alapján.
- A szabadkai tűzoltószolgálat és mentőszolgálat kapacitásának és integritásának erősítése, hogy tudjanak reagálni közlekedési balesetek előfordulásakor;
- A közlekedésbiztonság fejlesztésére vonatkozó tevékenységek népszerűsítése és elindítása (kampányok, tribünök, képzések) minden résztvevő bekapcsolásával Szabadka Város területén (tervek és tevékenységi programok előkészítése, tevékenységek végrehajtása);
- Szabadkai közlekedésbiztonsági rendszerben működő intézmények és szervezetek együttműködésének erősítése a köztársasági szintű kulcsintézmények között (Közlekedésbiztonsági Ügynökség, Szerbia Útjai Közvállalat, A közlekedési ügyekért felelős minisztérium stb.);
- A közlekedésbiztonság résztvevői együttműködésének erősítése helyi szinten és a Közlekedésbiztonsági Tanács szintjén a Tanács népszerűsítő és tematikus aktivitásain keresztül (fiatalok, gyermekek, kerékpárosok, stb. biztonsága a közlekedésben) ;
- Szabadka közlekedésbiztonság szempontjából fontos közlekedésbiztonsági és társadalmilag felelős vállalatai közötti partnerség létrehozása, amely által népszerűsítenek a közlekedésbiztonságot, valamint a közlekedésben résztvevők bizonyos csoportjait célzó kampányokat valósítanának meg.
- Lehetőséget biztosítani legalább egy olyan személy kijelölésére, aki végrehajtja a Közlekedésbiztonsági Tanács döntéseit és javaslatait, mert a korábbi tapasztalatok szerint a városi közigazgatásban dolgozó személynek nem áll módjában más feladatok mellett teljes mértékben foglalkozni a közlekedésbiztonsági feladatokkal;
- A polgárok kiegészítő oktatása a közlekedési balesetek esetén nyújtott elsősegélynyújtásra vonatkozóan;
- Az egészségügyi szolgálatok képviselőinek részvétele a Közlekedésbiztonsági Tanács munkájába Szabadka szintjén;



- A Vízművek és Csatornázási KKV alkalmazottainak képzése a biztonságos munkavégzésre a közlekedési felületeken, a munkálatok helyes megjelölésére, valamint a közlekedés résztvevőinek tájékoztatására a munkálatokról ;
- Rendkívüli műszaki vizsgálatok elvégzése a közlekedésbiztonsági rendszerben Szabadka város területén ;
- Az utak és a közlekedési jelzőberendezések minőségének ellenőrzése a karbantartással megbízott vállalat által ;
- A megengedett sebesség és az alkohol hatása alatt történő járművezetés ellenőrzése a közlekedési rendőrség által stb.
- ...

4.2 MÁSODIK TARTÓPILLÉR – BIZTONSÁGOSABB UTAK ÉS KÖZLEKEDÉS

Szabadka város útjainak és utcáinak javítása a meglévő közlekedési infrastruktúrák karbantartásával kapcsolatos tevékenységek előkészítésével, megvalósításával és nyomon követésével valósul meg, amelyekre a város illetékes, fejlesztési javaslatok előkészítése, valamint a Szerb Köztársaság hatáskörébe tartozó közlekedési infrastruktúra-létesítmények fejlesztésének nyomon követése. Ennek a pillérnek a kulcsfontosságú területei a következők:

Az út nem lehet a közlekedési baleset okozója.

Az útnak meg kellene fékeznie a balesetet ;

- Balesetkor az útnak meg kellene akadályoznia vagy enyhítenie a következményeket ;
- A munkálatok kivitelezését ellenőrizni kell és fenntartani a biztonságos közlekedést szavatolás szintjén;
- A településeken áthaladó járdák kiépítése az országos utakon ;
- A meglévő közlekedési infrastruktúra-létesítmények fenntartására irányuló javasolt tevékenységek előkészítése, végrehajtása és nyomon követése;
 - Javaslatok készítése a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére, amelyre a város és a Köztársaság illetékes, valamint a megfelelő kérelmek megküldése;
 - Azon kérelmek megvalósításának követése, amelyeket a község a városhoz vagy a köztársasághoz intézett, valamint a keresetek megvalósítására vonatkozó közbenjárás ;
 - A "fekete pontok", valamint az utakon és az utcákon veszélyes helyek felkutatása és azonosítása Szabadka Város területén;
 - A veszélyes helyek szanálására vonatkozó Projektum kidolgozása;
 - Az utcákon és a közutakon kívüli besorolás nélküli utak, utcákkal és országos utakkal való összekapcsolásának ellenőrzése és irányítása, az épületek terv nélküli építésének ellenőrzése és annak megfékezése a közúti infrastruktúra övezetében;
 - A gyalogosok és kerékpárosok igényeinek elemzése és nyomon követése a városban;
 - A kerékpárosok közlekedésbiztonságára külön figyelmet kell fordítani Szabadka Város területén;



- Szabadka város területén a kerékpárosok közlekedésbiztonságához hozzájárulhatnak :
 - olyan projektek, mint például a kerékpáros útvonal-hálózaton a kockázatok feltérképezése (intenzív kerékpárforgalmú kerékpárút, kerékpárossáv és más kerékpárutak);
 - a kerékpárosok álláspontjának vizsgálata a közlekedési veszélyekről és kockázatokról;
 - a gépjárművezetők felvilágosítása a kerékpárosok forgalomban való veszélyeztetettségére vonatkozóan.
- Terv kidolgozása a gyalogosok és kerékpárosok részére fenntartott infrastruktúra fejlesztésére az állami utak mentén, azaz a sérülékeny résztvevők és állami utak kereszteződési pontjain ;
- Terv kidolgozása az infrastruktúra fejlesztésére a gyalogosok közlekedésére vonatkozóan az úthálózat többi részén ;
- A gépjárműforgalom fékezése a közlekedés sérülékeny résztvevőivel való kereszteződési helyeken;
- Az országos utak karbantartásával megbízott országos szervezetekkel való együttműködés (a közlekedéssel megbízott minisztérium, Szerbia útjai Közvállalat, Közlekedésbiztonsági Ügynökség);
- Elegendő szakkáder képzések képzése, akik a közúti közlekedésbiztonság javítását szolgáló eljárásokkal foglalkoznának;
- A közutak biztonságának fejlesztésére vonatkozó eljárások megvalósulási ütemének tervezése és követése;
- A Közlekedésbiztonsági Tanács aktivitásának működése és koordinációja;
- A Közlekedésbiztonsági Tanács politikai, pénzügyi és műszaki támogatása;
- A közutak karbantartásért felelős szervezetek közötti közlekedési balesetekkel kapcsolatos adatok időben történő adatcseréje ;
- A közlekedésbiztonság javítását célzó tevékenységek koordinálása és tervezése az infrastruktúra aktuális állapotához képest;
- A közúti közlekedésbiztonsági javítására vonatkozó eljárások végrehajtásával kapcsolatos intézkedésekről szóló éves jelentés elkészítése ;
- Rendes eljárások (a közlekedési baleset bekövetkezte után) létrehozása a meglévő úthálózat biztonságának ellenőrzésére;
- A rekonstrukció projektjének felülvizsgálata, a forgalom átmeneti szabályozása stb. a város területén ;
- ...

4.3 HARMADIK TARTÓPILLÉR – BIZTONSÁGOSABB JÁRMŰVEK

A járművek biztonsági tulajdonságainak fejlesztése érdekében ki kell alakítani megfelelő kutatásokat a járművek jellegzetességére vonatkozóan,



Kampányokat szervezni a járművek biztonsági jellegzetességeinek fejlesztésére, mindenekelőtt a megfelelő műszaki állapotukra vonatkozóan. Különösen fontos :

- Támogatás nyújtása új járművek vásárlásához a gépparkok megújításának felgyorsítása, a forgalomban résztvevő járművek átlagos életkorának csökkentése érdekében;
- A gépjárművek alkatrészeit értékesítő gazdasági szereplők fokozottabb ellenőrzése a Piaci fedlügyelőség részéről;
- A behozatali használt gépjárművek fokozottabb ellenőrzése ;
- A járművek műszaki állapota ellenőrzésének fontosságára felhívni a gépjárművezetők figyelmét;
- A járművek műszaki helytállóságának rendkívüli vizsgálata a közlekedésben az utakon;
- A járművek műszaki ellenőrzését végző vállalatok felszerelésének és munkájának fokozottabb ellenőrzése ;
- A gyermekvédelmi rendszerek - gyermekbiztonsági ülések vásárlásának támogatása;
- Kerékpárosoknak és motorkerékpárosoknak, és azok biztonságos közlekedésben való részvétele vonatkozó közlekedési kampányok, valamint a védőfelszerelések használatának fontosságára vonatkozó (oktatás, versenyek, védősisak kiosztása kerékpárosoknak és motorkerékpárosoknak stb.) kampányok;
- A jármű-, és a járművek berendezéseit gyártó vállalatok társadalmi aktivitásainak népszerűsítése a közlekedésbiztonsági rendszerben stb.
- ...

4.4 NEGYEDIK TARTÓPILLÉR – BIZTONSÁGOSABB KÖZLEKEDÉSI RÉSZTVEVŐK

A közlekedésre vonatkozó álláspontok és a közlekedésben való viselkedés kutatásával lehetővé válik a közlekedésbiztonsági programok hatásának figyelemmel kísérése. Figyelmet kell szentelni a közlekedés biztonságára, valamint a közlekedési rendőrségi kényszer fejlesztésére irányuló kampány koordinált tevékenységeire, ami által fejleszteni lehetne a közlekedés résztvevőinek viselkedését, álláspontjait, tudását, azaz az előírások elfogadását és tiszteletben tartását. Ezen tartópillér keretében kulcsterületekként a következő ajánlott :

A közlekedés résztvevői tudatának, álláspontjainak, viselkedésének tudásának és készségeinek viselkedésének kiépítése és megváltoztatása (képzés);

- Viselkedésváltozás kényszer hatására;
- A közlekedés nem kívánatos képviselőinek eltávolítása (ideiglenesen vagy tartósan);
- A gyermekek biztonságának fejlesztése (gyalogos vagy utasként)
- A traktorvezetők tudásának, álláspontjának és viselkedésének fejlesztése, külön hangsúllyal a megkülönböztető és figyelmeztető jelzés használatára, a világító berendezések üzemképességére.
- Poligonok építése autóvezető iskolákban, valamint az általános iskolákban való képzésre
- A gyermekek biztonságának fejlesztése érdekében bevezetni az egyenruhát az iskolákban
- Együttműködés az iskolákkal
- Az aktivitások koordinált tervezése



- A városi szervek együttműködése az autós iskolák képviselőivel, a nagyobb számú professzionális gépjárművezetőt foglalkoztató munkaadókkal;
- A városi hatóságok együttműködésének erősítése a Közlekedésbiztonsági Ügynökséggel, a Közlekedési rendőrséggel, az autós-iskolák képviselőivel;
- Folyamatos oktatási rendszer létrehozása :
 - Az óvodások oktatása a közlekedésbiztonságról
 - Általános iskolások oktatása a közlekedésbiztonságról
 - Középiskolások oktatása a közlekedésbiztonságról
 - Az általános-, és középiskolások kortárseducációja a közlekedésbiztonságról
 - A szülők oktatása a közlekedésbiztonságról
 - Az óvónők és tanítók oktatása
 - A kerékpárosok oktatása a közlekedésbiztonságról
 - A gyalogosok oktatása a közlekedésbiztonságról
 - A mopedesek és motorkerékpárosok oktatása a közlekedésbiztonságról
 - A traktor-, és munkagépek vezetőinek oktatása a közlekedésbiztonságról
 - Professzionális sofőrök és szállítóvállalatok vezetőinek képzése
- Megtorló intézkedések a gyalogosok, kerékpárosok és járművezetőkre vonatkozóan az előírások tiszteletbe tartása, az úton való áthaladás, a közlekedésben sérülékeny résztvevőknek az elsőbbség megadása tekintetében.
- A Közlekedésbiztonsági stratégia és Akcióterv hatékony megvalósítása;
- A Közlekedésbiztonsági Stratégia és Akcióterv megvalósításának követése, az éves jelentés elkészítése a kockázatos járművezetők számának és struktúrájának, a leggyakoribb szabálysértések, a kockázatos viselkedés, az elkövetkező időszakra vonatkozó tervek alapján.
- Szabadka Város területén rá kell irányítani a figyelmet a közlekedés résztvevői tudatának a fejlesztésére :
 - járművezetés hatás alatt (alkohol, kábítószer és fáradtság),
 - a sofőrök figyelmetlensége mobiltelefon használata miatt és
 - a motorkerékpárosok viselkedése a közlekedésben.
- ...



4.5 ÖTÖDIK TARTÓPILLÉR – ELJÁRÁS A KÖZLEKEDÉSI BALESETET KÖVETŐEN

A közös gyakorlatok és a szakmai továbbképzés egyéb formáinak, valamint a sürgősségi szolgálatok (mentőszolgálatok, közlekedési rendőrség, rendkívüli helyzetekre illetékes szolgálatok és mások) munkájának összehangolásának javításának a célja a válaszidő lerövidítése, azaz javítsa a sürgősségi orvosi segítségnyújtás, valamint a baleset utáni rehabilitáció szintjét.

A baleset következményeinek csökkentése, és a baleset utáni eljárás fejlesztésének érdekében szükséges:

- A “másodlagos” – új balesetek megfékezése;
- Életmentés – a következmények enyhítése ;
- A sérülések okának meghatározása az intézkedések meghatározása és alkalmazása céljából;
- A felelősség meghatározása és azok szankcionálása akik okozták a balesetet, azaz a következményeket;
- A közlekedési balesetek következményeinek eltávolítása és enyhítése;
- A sürgősségi szolgálatok koordinációja;
- Elsősegélynyújtás-képzés és közlekedési baleset szimulációja ;
- A sürgősségi mentőszolgálat válaszügyének javítása;
- A tűzoltóság válaszügyének javítása;
-
- ...



5. AZ AKTIVITÁSOK ÉS A FELELŐSSÉG HORDOZÓI

A kulcsfontosságú tevékenységi területeken keresztül meghatározva az aktivitások, amelyeket a megfelelő jogszabályok írnak elő, és amelyeket a hatáskörökkel és felelősséggel összhangban valósítanak meg. Szabadkán a közlekedésbiztonsági rendszer fejlesztésének legfontosabb szereplői: Szabadka Város Képviselő-testülete, a városelnök, a Városi Tanács, a Közlekedésbiztonsági Tanács, Városi Közigazgatás – Közlekedési Felügyelőség, Közlekedési rendőrség, Tűzoltóság, egészségházak és a kózház, felsőoktatási intézmények, biztosítótársaságok, tájékoztatási eszközök, Ifjúsági Iroda és más intézmények.

5.1 SZABADKA VÁROS KÉPVISELŐ-TESTÜLETE

A közlekedésbiztonság szempontjából Szabadka Város Képviselő-testületének jelentős szerepe van, tekintettel, hogy a városban a közlekedés irányításával fontos stratégiai dokumentumokat fogad el, ezáltal a közlekedésbiztonság irányításával is foglalkozik. A Képviselő-testület meghozza a stratégiát és az éves közúti közlekedésbiztonsági tervet a Nemzeti Stratégiával és a Nemzeti Tervvel összhangban, és környezetet teremt a sikeres végrehajtás érdekében.

5.2 A POLGÁRMESTER

Ennek a stratégiának és cselekvési tervnek a következetes végrehajtása érdekében a polgármester minden olyan feladatot lát el, amelyet a törvény és egyéb jogszabályok ráruháznak. Különösen felelős a Közlekedésbiztonsági Tanács szakértőinek kinevezéséért, kötelezettségeik és felelősségek meghatározásáért, valamint, azért, hogy feltételeket biztosítson a Tanács hatékony működéséhez. Gondoskodik elegendő eszköz és más erőforrás biztosításáról ezen Közlekedésbiztonsági Stratégia és Cselekvési terv végrehajtásához.

A polgármester rendszeresen lekéri a közlekedésbiztonság fejlesztésére irányuló intézkedésekre és tevékenységekre vonatkozó jelentéseket, az elért eredményekről és az egyes tevékenységek megvalósításakor felmerülő problémákról.

A polgármester rendszeresen, legalább kétszer évente jelentéseket készít a Városi Tanácsnak és a Városi Képviselő-Testületnek a közlekedésbiztonság állapotáról, valamint a felmerülő problémákról, a stratégia megvalósításáról.

Azokban az esetekben, olyan helyzetekben, amikor úgy látja, hogy a Stratégia egyes intézkedéseit nem hajtják végre vagy nem a Stratégiával és a Cselekvési tervvel összhangban hajtják végre, a hatáskörébe tartozó intézkedéseket foganatosít a problémák megoldása és a stratégia következetes végrehajtásának visszatérrelése érdekében.



5.3 A VÁROSI TANÁCS

A Városi Tanács az előírt hatáskörökkel összhangban figyelemmel kíséri és támogatja a stratégia végrehajtását. Az ülésein elemzi a közlekedésbiztonság állapotát és a Közlekedésbiztonsági Stratégia végrehajtását. A helyzet folyamatos megfigyelése és a közlekedésbiztonsági stratégia végrehajtása során felmerülő problémák alapján a Városi Tanács évente kétszer jelentést készít a Képviselő-testületnek.

A Városi Tanács tagjai a közlekedésbiztonsági stratégia végrehajtása, a közlekedésbiztonsági tanács munkájának támogatása mellett, más szervezeteket is ösztönöznek, a horizontális és vertikális koordináció fejlesztésének részvételére.

5.4 KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI VÁROSI TANÁCS

A Közlekedésbiztonsági Városi Tanács felelős a közlekedésbiztonság rendszeres követésére, mégpedig :

- az egyes intézmények kapacitásának és elkötelezettségének állapota a közlekedésbiztonsági stratégia végrehajtására vonatkozóan,
- a forgalomban résztvevők álláspontja és tudatossága a közlekedésbiztonsági kérdésekről,
- a közlekedés résztvevőinek viselkedése,
- Szabadka útjain és utcáin történt halálos kimenetelű balesetek részletes elemzése,
- minden közlekedési baleset elemzése, különös tekintettel a halálos kimenetelű balesetekre,
- megvalósítják-e a Forgalombiztonsági Stratégia és Cselekvési-terv, valamint a közlekedésbiztonságra vonatkozó éves munkaprogramok által előírányzott tevékenységeket.

A Közlekedésbiztonsági Tanács évente legalább kétszer tájékoztatja a polgármestert a problémákról és javaslatot tesz az aktivitások és intézkedések frissítésére vonatkozóan.

A Tanács az előírásokkal és a legjobb gyakorlattal összhangban készíti elő a közlekedésbiztonságra vonatkozó éves munkatervet. A munkatervnek a közlekedésbiztonság minden résztvevőjének erősítésére kell irányulnia, főként a közlekedési oktatás és nevelés fejlesztésére, a sérülékeny résztvevők biztonságára való tekintettel (gyalogosok, kerékpárosok, motorkerékpárosok, gyermekek és idősek), a közlekedésben való viselkedésre vonatkozó tudat megváltoztatására és más intézkedésekre, amelyek szavatolják a közlekedésbiztonság fenntartható fejlesztését.



Kötelezettségeinek eleget téve a Közlekedésbiztonsági Tanács rendszeresen ülészik, 14 naponként legalább egyszer. Ülésein rendszeresen megvitatja az aktuális közlekedésbiztonsági helyzetet, a friss adatok alapján, szakszerűen megvitatja a problémákat, külön gondoskodik a Munkaprogramban előírányzott intézkedések és aktivitások kezdeményezésére. Emellett, a Tanács követi az intézkedések megvalósítását és azok hatását és erről értesíti a polgármestert és a Városi Tanácsot. Havi rendszerességgel rendszeresen, legalább havonta egyszer szerveznek nyilvános üléseket, ahol a média és a polgárok képviselői kérdéseket tehetnek fel a közlekedésbiztonság állapotára vonatkozóan a Tanács tagjainak és más felelős személyeknek.

A Városi Közlekedésbiztonsági Tanács szükség esetén, munkájába bekapcsol szakembereket és más személyeket, akik tudnak segíteni a Tanács munkájának, valamint Szabadka közlekedésbiztonságának fejlesztésében.

Munkájával és elhivatottságával a Városi Tanács állandóan fejleszti a horizontális és vertikális koordinációt a közlekedésbiztonság terén.

5.5 KÖZLEKEDÉSI FELÜGYELŐSÉG

A közlekedési felügyelőség felügyeli a helyi közlekedést, azaz az utasszállítást a városi közlekedésben ,ami magába foglalja az utasszállítást a városi közlekedésben, valamint villamosokkal, trolibuszokkal és autóbuszokkal való szállítást a városon kívüli települések között; szabadjáráttal, tárgyak szállítása menetrend szerinti és szabadjáráttal, magáncélú személyszállítás és taxi-szállítás. Emellett felügyeli Szabadka hatáskörébe tartozó községi és országos utak karbantartását és védelmét. Közigazgatási és jogi ügyek végrehajtását végzi az önkormányzati és forgalmi felügyelet területén. Elkészíti a szabálysértési eljárás elindítására vonatkozó kérelmeket, a gazdasági kihágásokra, büntetőeljárásokra, Becsületbírósi feljelentésekre, fellebbezéseket a Szabálysértési bíróság végzéseire, az ellenőrök által, az elsőfokú eljárásban benyújtott panaszok felülvizsgálatát végzi, valamint az elsőfokú szervet utasítja a fellebbezésre vonatkozó cselekvésre vonatkozóan.



5.6 A SZABADKAI RENDŐRKAPITÁNYSÁG KÖZLEKEDÉSI RENDŐRSÉGI OSZTÁLYA

A Szabályzatnak megfelelően, a helyi Közlekedési Rendőrségi Igazgatósággal együttműködve, a Szerb Köztársaság Közlekedésbiztonsági Stratégiájának és Szabadka Közlekedésbiztonsági Stratégiájának megfelelően a Közlekedési Rendőrség a közlekedés biztonságának javításán tevékenykedik.

A Közlekedési Rendőrség közvetlen ellenőrzést és szükséges közlekedésszabályozást, közigazgatási-jogi tevékenységeket a hatáskörébe tartozó közlekedésbiztonságra vonatkozóan, a közlekedési balesetek helyszínelését, a közlekedési balesetek nyilvántartását stb. végzi. A Közlekedési Rendőrség, azaz a Szabadkai Rendőrkapitányság értesíti a közvéleményt, és legfőképpen a polgármestert, valamint a Közlekedésbiztonsági Tanácsot a közlekedésbiztonság aktuális helyzetéről és problémákról, támogatja a közlekedéssel kapcsolatos oktatást és nevelést az óvodákban és általános iskolákban, a közlekedésbiztonsági szabályok következetes tiszteletbentartását szavatolja, és külön tevékenykedik a közlekedési szabálysértések felderítésén, nyilvántartásán és szankcionálásán.

A közlekedési rendőrök aktívan vesznek részt a Közlekedésbiztonsági Tanács munkájában, támogatják más résztvevők munkáját, pontosan és átfogóan tájékoztatják a Tanács tagjait a közlekedésben felmerülő időszerű tevékenységekről és problémákról, részt vesznek a program, valamint a Közlekedésbiztonsági Stratégia és Akcióterv előkészítésében.

5.7 BELÜGYMINISZTERIUM – SZABADKAI TŰZOLTÓSÁG

A Szabadkai Tűzoltóság a Közlekedésbiztonsági akciók évtizede keretében meghatározott aktivitásokkal mint utolsó tartópillér járul hozzá a tevékenységekhez, valamint a közlekedési balesetek utáni ellátásban vesz részt. A tűzoltóság képviselőinek jelentkezési ideje, felszereltsége és szakmai felkészültsége alap-indikátorai a közlekedési balesetek helyszínén történő ellátás sikerességének.

5.8 EGÉSZSÉGHÁZAK ÉS A KÓRHÁZ

Az egészségházak és a kórház a törvénnyel összhangban, biztosítja és végrehajtja a polgárok érdekeit szolgáló egészségvédelmet a város területén; a részlegek közötti együttműködéssel, a város területén a közegészségüggyel kapcsolatos tevékenységek, koordinációjával, ösztönzésével és végrehajtásával, az egészség népszerűsítésével, valamint az egészségvédelemmel, a betegségek és a kockázati tényezők megfékezésével foglalkozik.



5.9 FELSŐOKTATÁSI INTÉZMÉNYEK

A felsőoktatási intézmények felelősek a magasan képzett szakemberek képzéséért. Felelősek a legújabb tudományos Visokoškolske ustanove su odgovorne za školovanje visoko stručnih i obrazovanih profesionalaca. Felelősek a legújabb tudományos eredmények fejlesztéséért és alkalmazásáért, a tudás és a technológiák átadásáért, a szakmai és tudományos tanulmányok és projektek megvalósításáért, valamint e kutatás eredményeinek népszerűsítéséért.

A közlekedésbiztonságot vizsgáló felsőoktatási intézmények képviselői részt vesznek a községi Közlekedésbiztonsági Koordinációs Testületben és a Közlekedésbiztonsági Városi Tanácsban.

5.10 SZÁLLÍTMÁNYOZÁSI VÁLLALATOK

A szállítmányozási vállalatok felelősek, gépparkjuk és alkalmazottjaik magas közlekedésbiztonsági szinten tartásáért, ami alatt értendő a megfelelő műszaki állapotban lévő járművek, a szakma szabályaival és normáival összhangban szervezett szállítás, magas szinten képzett és elhivatott professzionális sofőrök.

5.11 CIVIL SZERVEZETEK

A Civil szervezetek és egyesületek felelősek a közlekedésbiztonsági rendszerben előforduló szabálytalanságok, kritikák észrevételéért és kiemeléséért. Emellett, felelősek, hogy a rájuk bízott feladatokat lelkiismeretesen és elhivatottan a határidők betartásával összhangban végezzék.

5.12 BIZTOSÍTÓTÁRSASÁGOK

A Biztosítók közvetlenül érintettek a közlekedési balesetekben keletkezett károk kifizetésével. A biztosítótársaságok érdeke, hogy befektessenek a közlekedésbiztonságba, mert a magasabb szintű biztonság, ezzel együtt a teljes díjbevétel és a kisebb összegű kártérítés kifizetésével magasabb nyereséget érhetnek el. Emiatt a biztosítótársaságok, a törvény által a közlekedésbiztonság terén előírt elkülönített részen kívül (kamerák elhelyezése), a prémiumokból további prémiumot különítenek el a közlekedésbiztonsági kampányokban való részvétel finanszírozására, a tudományos és kutatási projektek finanszírozása a közlekedésbiztonság javítása, és különösen a járműbiztonság stb. érdekében.



5.13 TÁJÉKOZTATÁSI ESZKÖZÖK

A tájékoztatási eszközök, azaz a média felelős a polgárok tájékoztatásáért a közlekedésben való biztonságos részvételről, a közlekedésben való nem biztonságos viselkedés következményeiről. Úgyis, rendkívül fontos szerepük van a közlekedésben résztvevők hozzáállásának és a közlekedés résztvevői viselkedésének megváltoztatásában, valamint a közvélemény formálásában. Tekintettel a széleskörű elterjedésre és elérhetőségre, lehetővé teszik a megelőző-propaganda intézkedések alkalmazását a legszélesebb népesség irányában.

5.14 IFJÚSÁGI IRODA

Az Ifjúsági Iroda az egyesületekkel együttműködve biztosítja a fiatalok szabadidejének aktív és minőségi eltöltését biztosító feltételek megteremtését, az egészséges és biztonságos életstílusok ápolását, az ökológia, biztonság, szolidaritás, a fiatalok egészsége terén társadalmilag felelős kampányok megvalósítását.

5.15 EGYÉB INTÉZMÉNYEK

A Közlekedésbiztonsági Tanács elemzi a közlekedésbiztonság szempontjából jelentős résztvevők kapacitását és munkáját, támogatja elhivatottságukat és tevékenységeiket a közlekedésbiztonság fejlesztésre vonatkozóan. Külön hangsúlyt fektet a közlekedési oktatás és nevelés fontosságára az óvodákban és általános iskolákban. A városi hatóságok a szakszerűen tervezett és összehangolt éves munkaprogramok alapján fejlesztik a koordinációt, növelik az elkötelezettségüket és együttműködnek a közlekedésbiztonságban.




Szerb Köztársaság
Észak-bácskai körzet
Szabadka Város



AKCIÓTERV SZABADKA VÁROS KÖZUTAIRA VONATKOZÓ KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI STRATÉGIÁJÁNAK MEGVALÓSÍTÁSÁRA A 2018-2020 IDŐSZAKRA



AKCIÓTERV SZABADKA VÁROS KÖZUTAIRA VONATKOZÓ KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI STRATÉGIÁJÁNAK MEGVALÓSÍTÁSÁRA A 2018 -2020. IDŐSZAKBAN

1. PILLÉR A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG HATÉKONYABB IRÁNYÍTÁSA																																																
1.Cél:A közlekedésbiztonság stratégiai irányítása és adatbázis létrehozása																																																
Aktivitás: KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI STRATÉGIAI AKCIÓTERV KIDOLGOZÁSA (MEGÍRÁSA)																																																
Idővonal	2018												2019												2020																							
Megvalósítási időszak																																																
Aktivitáshordozó	Helyi önkormányzat – Közlekedésbiztonsági Tanács																																															
Együttműködés	Helyi szintű közlekedésbiztonsági résztvevők																																															
Sikerindikátor	Elfogadott Stratégia és Akcióterv																																															
Pénzforrások	Helyi önkormányzat (a közlekedési szabálysértések pénzbírságaiból befolyt pénzeszközök)																																															
Összeg	780.000,00 (A 2018. évre már meghatározva az eszközök. aláírva a Szerződés)																																															
Aktivitás: STRATÉGIAI TERV VÉGREHAJTÁSA A 2018-2020 IDŐSZAKBAN																																																
Idővonal	2018												2019												2020																							
Megvalósítási időszak																																																
Aktivitáshordozó	Helyi önkormányzat – Közlekedésbiztonsági Tanács																																															
Együttműködés	Helyi szintű közlekedésbiztonsági résztvevők																																															
Sikerindikátor	A közlekedésbiztonsági résztvevők száma, akik ismerik a stratégiát / cselekvési tervet																																															
Pénzforrások	Helyi önkormányzat (a közlekedési szabálysértések pénzbírságaiból befolyt pénzeszközök)																																															
Összeg	A Stratégia megvalósítására vonatkozó Akciótervvel összhangban tervezett pénzeszközök																																															
Aktivitás: A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI TANÁCS MUNKÁJÁNAK NÉPSZERŰSÍTÉSE A MÉDIA ÁLTAL (TELEVÍZIÓ, RÁDIÓ, INTERNET, KÖZÖSSÉGI OLDALAK)																																																
Idővonal	2018												2019												2020																							
Megvalósítási időszak																																																
Aktivitáshordozó	Helyi önkormányzat -Közlekedésbiztonsági Tanács																																															
Együttműködés	Szabadkai médiák																																															
Sikerindikátor	A médiában adott interjúk száma, a Tanács honlapjának kidolgozása és népszerűsítése a közösségi oldalakon																																															
Pénzforrások	Szabadkai médiák																																															
Összeg	A szabadkai médiák társadalmi felelősségvállalásán keresztül /500.000,00																																															

2. Cél:A közlekedésbiztonság irányítása – a legjobb európai gyakorlat adatai alapján																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
Aktivitás: A HELYI ÖNKORMÁNYZAT-SZABADKA VÁROSRA VONATKOZÓAN A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG SZEMPONTJÁBÓL JELENTŐS ADATBÁZIS LÉTREHOZÁSA A LEGJOBB EURÓPAI GYAKORLATTAL ÖSSZHANGBAN																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
Idővonal		2018										2019										2020																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
Megvalósítási időszak		<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>

Tevékenység: KÖZLEKEDÉSELLENŐRZÉS A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG JELLEMZŐINEK ELEMZÉSÉVEL (SZOFTVERALKALMAZÁS)																																															
Idővonal												2018												2019												2020											
Megvalósítási időszak																																															
Aktivitáshordozó												Közlekedési Rendőrség																																			
Együttműködés												Helyi önkormányzat- Közlekedésbiztonsági Tanács, helyi útfenntartó																																			
Sikerindikátor												Kidolgozott rendszer, valamint a Tanulmány eredményeinek felhasználása																																			
Pénzforrások												Helyi önkormányzat (a közlekedési szabálysértések pénzbírságaiból befolyt pénzeszközök)																																			
Összeg												A Belügyminisztérium-Közl.Rendőrs.Igazgatósága, a Közlekedésbiztonsági Ügynökség, és a Szerbiai Autó-Motoros Szövetség Gépjárműközpontjának a támogatásával finanszírozásával, helyi önkormányzat (a közlekedési szabálysértések pénzbírságaiból befolyt pénzeszközök)																																			
Tevékenység: RENDŐRSÉGI KÖZLEKEDÉSELLENŐRZÉS ALKALMÁVAL ÉS ADATBÁZISKEZELESBEN HASZNÁLATOS KORSZERŰ KÉSZÜLEKEK BESZERZÉSE																																															
Idővonal												2018												2019												2020											
Megvalósítási időszak																																															
Aktivitáshordozó												Közlekedési Rendőrség																																			
Együttműködés												Helyi önkormányzat- Közlekedésbiztonsági Tanács																																			
Sikerindikátor												Beszerezve a tervezett felszerelés mennyiségének 100% -a																																			
Pénzforrások												Helyi önkormányzat (a közlekedési szabálysértések pénzbírságaiból befolyt pénzeszközök)																																			
Összeg												2.000.000,00																																			
Cél 4.Közlekedésbiztonsági kutatási rendszer felállítása, valamint a kutatási eredmények felhasználása																																															
Tevékenység: „BIZTONSÁGOS ÚTVONAL AZ ISKOLÁIG“ PROJEKT KIDOLGOZÁSA ÉS MEGVALÓSÍTÁSA																																															
Idővonal												2018												2019												2020											
Megvalósítási időszak																																															
Aktivitáshordozó												Helyi önkormányzat- Közlekedésbiztonsági Tanács																																			
Együttműködés												Oktatási intézmények, Közlekedési Rendőrség, más érdekelt résztvevők																																			
Sikerindikátor												Megvalósított projektum, az útvonalak azonosítva és pontosan kijelölve, tájékoztatva a tanulók, szüleik és a nyilvánosság																																			
Pénzforrások												Helyi önkormányzat (a közlekedési szabálysértések pénzbírságaiból befolyt pénzeszközök)																																			
Összeg												1.100.000,00																																			

Tevékenység: A KÖZLEKEDÉS BIZTONSÁGÁNAK JAVÍTÁSÁRA VONATKOZÓ ELABORÁTUM KIDOLGOZÁSA KÜLÖNÖS TEKINTETTEL A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG (RSI) ELLENŐRZÉSÉRE AZ UTAKON, UTCÁKON ÉS AZ ÁLTALÁNOS ISKOLÁK ÖVEZETÉBEN SZABADKA VÁROS TERÜLETÉN																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
Idővonal	2018												2019										2020																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
Megvalósítási időszak																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													



OSZLOP 1.	Teljes költség	9.380.000,00 din
------------------	-----------------------	-------------------------

OSZLOP 2. BIZTONSÁGOSABB UTAK




Cél 1. Az úthálózat biztonságára vonatkozó korszerű technikák alkalmazása


Tevékenység: A KÖZLEKEDÉSI JELZÉSEK KATASZTERE																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
Idővonal		2018										2019										2020																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Megvalósítási időszak																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														</

Együttműködés	Közlekedésbiztonsági Ügynökség, Építésügyi, Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium, Szerbia Útjai Közvállalat, Közlekedési Rendőrség
Sikerindikátor	A kibővített és rendezett Broj „iskola övezet“ és „30 övezet“ száma
Pénzforrások	Helyi önkormányzat (a közlekedési szabálysértések pénzbírságaiból befolyt pénzeszközök) és Szabadka Város költségvetése
Összeg	1.000.000,00

Cilj 2. Uvodenje inteligentnih transportnih sistema za automatsko otkrivanje prekršaja																													
Tevékenység: TANULMÁNY KIDOLGOZÁSA SZABADKA VÁROS TERÜLETÉN AZ ÚTSZAKASZOK ÉS HELYEK KIVÁLASZTÁSÁRA, AHOL A KÖZLEKEDÉSI BALESETEK AUTOMATIKUS FELDERÍTÉSÉRE HASZNÁLTOS BERENDEZÉSEKET ALKALMAZNÁK																													
Idővonal	2018										2019										2020								
Megvalósítási időszak																													
Aktivításhordozó	Helyi útfenntartó (helyi önkormányzat)																												
Együttműködés	Közlekedési Rendőrség, Építésügyi, Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium, Szerbia Útjai Közvállalat, Szerbiai Vasutak, Szerbiai Vasutak Infrastruktúrája																												
Sikerindikátor	Elkészült tanulmány a közlekedési szabálysértések automatikus felderítésére szolgáló szakaszok és helyek kiválasztására																												
Pénzforrások	Helyi önkormányzat (a közlekedési szabálysértések pénzbírságaiból befolyt pénzeszközök)																												
Összeg	400.000,00																												
Tevékenység: PROJEKTDOKUMENTÁCIÓ KIDOLGOZÁSA, VALAMINT A KÖZLEKEDÉSI BALESETEK AUTOMATIKUS FELDERÍTÉSÉRE SZOLGÁLÓ KÖZLEKEDÉSI TÉRFIGYELŐK ELHELYEZÉSE ÉS A KÖZLEKEDÉSI TÉRFIGYELŐK FELÁLLÍTÁSA																													
Idővonal	2018										2019										2020								
Megvalósítási időszak																													
Aktivításhordozó	Helyi útfenntartó (helyi önkormányzat)																												
Együttműködés	Közlekedési Rendőrség, Építésügyi, Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium, Szerbia Útjai Közvállalat, Szerbiai Vasutak, Szerbiai Vasutak Infrastruktúrája																												
Sikerindikátor	A térfigyelők elhelyezése a tervezett helyeken 100%																												
Pénzforrások	Helyi önkormányzat (a közlekedési szabálysértések pénzbírságaiból befolyt pénzeszközök)																												
Összeg	4.000.000,00																												
Tevékenység: AUTOMATIKUS FORGALOMSZÁMLÁLÓ RENDSZER FELÁLLÍTÁSÁRA VONATKOZÓ TANULMÁNY KIDOLGOZÁSA																													
Idővonal	2018										2019										2020								

Megvalósítási időszak	
Aktivitáshordozó	Városi Közigazgatási Hivatal (Közlekedésbiztonsági Tanács)
Együttműködés	Helyi útfenntartó, Szerbia Útjai Közvállalat
Sikerindikátor	Elkészült esettanulmány
Pénzforrások	Helyi önkormányzat (a közlekedési szabálysértések pénzbírságaiból befolyt pénzeszközök)
Összeg	320.000,00 (Közlekedésbiztonsági Tanács által már meghatározott összeg a 2018. évre vonatkozóan)

Tevékenység: AZ AUTOMATIKUS FORGALOMSZÁMLÁLÓ BESZERZÉSE ÉS FELÁLLÍTÁSA													
Idővonal	2018					2019					2020		
Megvalósítási időszak													
Aktivitáshordozó	Városi Közigazgatási Hivatal (Közlekedésbiztonsági Tanács)												
Együttműködés	Helyi útfenntartó, Szerbia Útjai Közvállalat												
Sikerindikátor	Az automatikus forgalomszámlálók felállítása az Esettanulmányban meghatározott helyeken												
Pénzforrások	Helyi önkormányzat (a közlekedési szabálysértések pénzbírságaiból befolyt pénzeszközök)												
Összeg	2.640.000,00 (2018. év: 880.000,00; 2019. év: 880.000,00, 2020. év: 880.000,00)												

Tevékenység:FORGALOMÁRALMLÁS-ELEMZÉST VÉGZŐ SZOFTVER BESZERZÉSE																																
Idővonal	2018										2019										2020											
Megvalósítási időszak																																
Aktivitáshordozó	Városi Közigazgatási Hivatal (Közlekedésbiztonsági Tanács)																															
Együttműködés	Helyi útfenntartó, Szerbia Útjai Közvállalat																															
Sikerindikátor	Működik a forgalomáramlás-elemző szoftver																															
Pénzforrások	Helyi önkormányzat (a közlekedési szabálysértések pénzbírságaiból befolyt pénzeszközök)																															
Összeg	320.000,00 (Közlekedésbiztonsági Tanács által már meghatározott összeg a 2018. évre vonatkozóan)																															

Cilj 3. A közúti infrastruktúra fejlesztése			
Tevékenység: A VASÚTI ÁTJÁRÓK BIZTOSNÁGÁRA VONATKOZÓ TANULMÁNY KIDOLGOZÁSA A HELYI ÖNKORMÁNYZAT- SZABADKA VÁROS TERÜLETÉN, AZ ÁTJÁRÓK BIZTOSNÁGÁNAK FOKOZÁSÁRA VONATKOZÓ INTÉZKEDÉSI JAVASLATOKKAL			
Idővonal	2018	2019	2020

[illegible]

Tevékenység: PROBLÉMAMEGOLDÁS (MŰSZAKI INTÉZKEDÉSEK ALKALMAZÁSA) AZ ESETTANULMÁNYBAN MEGHATÁROZOTT VASÚTI ÁTJÁRÓKRA VONATKOZÓAN																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
Idővonal	2018												2019										2020																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
Megvalósítási időszak																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					



Idővonal	2018							2019						2020					
Megvalósítási időszak																			
Aktivitáshordozó	Helyi útfenntartó (helyi önkormányzat)																		
Együttműködés	Közlekedési Rendőrség, Építésügyi, Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium, Szerbia Útjai Közvállalat, Szerbiai Vasutak, Szerbiai Vasutak Infrastruktúrája, Kerékpárosok Egyesülete																		
Sikerindikátor	Elkészült tanulmány, valamint a kifejlesztett kerékpárútvonalak hossza kilométerben																		
Pénzforrások	Helyi önkormányzat (a közlekedési szabálysértések pénzbürtéből befolyt pénzeszközök) és Szabadka Város költségvetése																		

Összeg	1.000.000,00
--------	--------------

OSZLOP 2.	Teljes költség	25.749.200,00 din
------------------	-----------------------	--------------------------

OSZLOP 3. BIZTONSÁGOSABB JÁRMŰVEK																														
Cél 1. A járművek műszaki üzemképességét ellenőrző rendszer, valamint a tahográfműhely munkájának fejlesztése																														
Tevékenység: A MŰSZAKI VIZSGÁK ELLENŐREINEK SZAKKÉPZÉSE																														
Idővonal	2018										2019										2020									
Megvalósítási időszak																														
Aktivitáshordozó	Helyi önkormányzat- Közlekedésbiztonsági Tanács																													
Együttműködés	Közlekedésbiztonsági Ügynökség, Szabadka Város területén működő járművek műszaki vizsgáját végző vállalatok, Közlekedési Rendőrség																													
Sikerindikátor	A műszaki-vizsga-ellenőrei 100 %-ban kiképezve																													
Pénzforrások	Helyi önkormányzat (a közlekedési szabálysértések pénzbírságaiból befolyt pénzeszközök) és jogi személyek (műszaki vizsgák) Szabadka Város területén																													
Összeg	50.000,00																													
Tevékenység: A TAHOGRÁF MŰHELYEKBE DOLGOZÓ TECHNIKUSOK TUDÁSÁNAK FEJLESZTÉSE																														
Idővonal	2018										2019										2020									
Megvalósítási időszak																														
Aktivitáshordozó	Helyi önkormányzat- Közlekedésbiztonsági Tanács																													
Együttműködés	Közlekedésbiztonsági Ügynökség, Tahográf-műhelyek Szabadka Város területén, Közlekedési Rendőrség, A Közlekedési Rendőrség Újvidéki Osztálya																													




[illegible]


Tevékenység: A JÁRMŰVEK MŰSZAKI ELLENŐRZÉSÉT VÉGZŐ VÁLLALATOK FELSZERELTSÉGÉNEK ÉS MUNKÁJÁNAK FOKOZOTT ELLENŐRZÉSE																														
Idővonal	2018												2019								2020									
Megvalósítási időszak																														
Aktivitáshordozó	Belügyminisztérium																													
Együttműködés	Helyi önkormányzat- Közlekedésbiztonsági Tanács																													
Sikerindikátor	A járművek műszaki vizsgáját végző vállalatok 100 % -os ellenőrzése																													
Pénzforrások	Belügyminisztérium																													
Összeg	Az aktivitások a Belügyminisztérium előirányzott költségvetési eszközeiből valósulnak meg.																													
Tevékenység: A JÁRMŰVEK BIZTONSÁGÁRA IRÁNYULÓ TÁRSADALMI TEVÉKENYSÉGEK ELINDÍTÁSA- PARTNERSEG A HELYI ÖNKORMÁNYZAT ÉS A GAZDASÁG KÖZÖTT																														
Idővonal	2018												2019								2020									
Megvalósítási időszak																														
Aktivitáshordozó	Helyi önkormányzat- Közlekedésbiztonsági Tanács																													
Együttműködés	A járművek és a felszerelések gyártói																													
Sikerindikátor	A járműk biztonságára vonatkozó kampányok megvalósítása a járművek és a felszerelések gyártói részéről																													

Pénzforrások	Cégek
Összeg	0,00
Tevékenység: A GÉPJÁRMŰALKATRÉSZEK ELADÁSÁVAL FOGLALKOZÓ JOGI SZEMÉLYEK FOKOZOTTABB ELLENŐRZÉSE	
Idővonal	201820192020
Megvalósítási időszak	
Aktivításhordozó	Kereskedelmi Idegenforgalmi és Telekommunikációs Minisztérium – Piaci felügyelőség
Együttműködés	Helyi önkormányzat-Közlekedésbiztonsági Tanács
Sikerindikátor	Az ellenőrzött cégek száma
Pénzforrások	Kereskedelmi Idegenforgalmi és Telekommunikációs Minisztérium
Összeg	A tevékenységet a Kereskedelmi, Idegenforgalmi és Telekommunikációs Minisztérium költségvetésében előirányzott eszközökből pénzelik

Tevékenység: A JÁRMŰVEK MŰSZAKI ÜZEMKÉPESSÉGÉNEK FOKOZOTT RENDKÍVÜLI ELLENŐRZÉSE A KÖZÚTI FORGALOMBAN	
Idővonal	201820192020
Megvalósítási időszak	
Aktivításhordozó	Belügyminisztérium
Együttműködés	Helyi önkormányzat - Közlekedésbiztonsági Tanács
Sikerindikátor	Jelentés a járművek műszaki üzemképességének ellenőrzéséről a közúti forgalomban (az aktivitás rendszeres és minden évben megvalósul)
Pénzforrások	Belügyminisztérium
Összeg	A tevékenységet a Belügyminisztérium költségvetésében előirányzott eszközökből pénzelik

OSZLOP 3.	Teljes költség	500.000,00 din
-----------	----------------	----------------

OSZLOP 4. BIZTONSÁGOSABB KÖZLEKEDÉSI RÉSZTVEVŐK																									
Cél 1. A gépjárművezetők tudásszintjének és készségeinek fejlesztése																									
Tevékenység: AZ AUTÓSISKOLÁK MUNKAMINŐSÉG ELLENŐRZÉSÉNEK FEJLESZTÉSE																									
Idővonal	2018										2019										2020				
Megvalósítási időszak																									
Aktivításhordozó	Közlekedési Rendőrség																								
Együttműködés	Helyi önkormányzat - Közlekedésbiztonsági Tanács																								
Sikerindikátor	Az autósiskolákban elvégzett felügyeletok száma, valamint a feljegyzett szabálytalanságok (megnevezése) és a száma																								
Pénzforrások	Közlekedési Rendőrség (fokozott tevékenység)																								
Összeg	A tevékenységet a Belügyminisztérium költségvetésében előirányzott eszközökből pénzelik																								
Cél 2. A sérülékeny közlekedési résztvevők biztonságának javítása																									
Tevékenység: A GYERMEKEK BIZTONSÁGA FOKAKOZÁSÁNAK FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ TEVÉKENYSÉGEK K (AKCIÓK, KAMPÁNYOK, SZÓRÓLAPOK, EGYÉB REKLÁMANYAG)																									
Idővonal	2018										2019										2020				
Megvalósítási időszak																									

Aktivításhordozó	Helyi önkormányzat- Közlekedésbiztonsági Tanács																												
Együttműködés	Óvodák és iskolák, MédiaK Szabadka Város területén, A város Közlekedési Rendőrsége, Szerbiai Vasutak Infrastruktúrája és más érdekelt résztvevők																												
Sikerindikátor	A megvalósult aktivitások száma. Az aktivitásokban résztvevő gyermekek száma.																												
Pénzforrások	Helyi önkormányzat (a közlekedési szabálysértések pénzbírságaiból befolyt pénzeszközök), más résztvevők																												
Összeg	3.000.000,00 (1.600.000,00 meghatározva 2018-ban)																												
Tevékenység: POLIGON KIÉPÍTÉSE ÉS FELSZERELÉSE AZ ÁLTALÁNOS ISKOLÁS KORÚ GYERMKEKNEK A KÖZLEKEDÉSBEN VALÓ BIZTONSÁGOS RÉSZVÉTELE CÉLJÁBÓL																													
Idővonal	2018										2019							2020											
Megvalósítási időszak																													
Aktivításhordozó	Helyi önkormányzat- Közlekedésbiztonsági Tanács																												
Együttműködés	Óvodák és oskolák Szabadka Közlekedési Rendőrsége, egyéb érdekelt résztvevők																												
Sikerindikátor	Kiépített és felszerelt poligon																												
Pénzforrások	Helyi önkormányzat (a közlekedési szabálysértések pénzbírságaiból befolyt pénzeszközök) és egyéb pénzforrások																												
Összeg	300.000,00																												

Tevékenység: A FIATAL ÉS TAPASZTALATLAN JÁRMŰVEZETŐK IRÁNYÁBAN KIFEJTETT AKTIVITÁSOK																												
Idővonal	2018												2019								2020							
Megvalósítási időszak																												
Aktivitáshordozó	Helyi önkormányzat- Közlekedésbiztonsági Tanács																											
Együtműködés	Szabadka Város területén lévő középiskolák, MédiaK Szabadka Város területén, és más érdekelt résztvevők																											
Sikerindikátor	Megvalósított tevékenységek száma. Az aktivitások által felölelt fiatalok száma.																											
Pénzforrások	Helyi önkormányzat (a közlekedési szabálysértések pénzbírságaiból befolyt pénzeszközök)																											
Összeg	200.000,00																											
Tevékenység: A KERÉKPÁROSOK BIZTONSÁGÁNAK NÖVELÉSÉRE VONATKOZÓ KAMPÁNYOK																												
Idővonal	2018												2019								2020							
Megvalósítási időszak																												
Aktivitáshordozó	Helyi önkormányzat- Közlekedésbiztonsági Tanács																											
Együtműködés	MédiaK Szabadka Város területén, Szabadka Közlekedési Rendőrsége, más érdekelt résztvevők																											


Sikerindikátor	Megvalósított tevékenységek száma és egyéb.
Pénzforrások	Helyi önkormányzat (a közlekedési szabálysértések pénzbírságaiból befolyt pénzeszközök)
Összeg	500.000,00
Tevékenység: AZ IDŐSEBBEKNEK A KÖZLEKEDÉSBEN VALÓ BIZTONSÁGOSABB RÉSZVÉTELÉRE IRÁNYULÓ TEVÉKENYSÉGEK (65+)	
Idővonal	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> 2018 2019 2020 </div>
Megvalósítási időszak	
Aktivitáshordozó	Helyi önkormányzat- Közlekedésbiztonsági Tanács
Együttműködés	Médiák Szabadka Város területén, Szabadka Közlekedési Rendőrsége, más érdekelt résztvevők
Sikerindikátor	Megvalósított tevékenységek száma, elkészült szórólap, megvalósított kampány és egyéb. Az idősebbek száma, akik részt vettek ezekben az aktivitásokban.
Pénzforrások	Helyi önkormányzat (a közlekedési szabálysértések pénzbírságaiból befolyt pénzeszközök)
Összeg	300.000,00

Cél 3. A közlekedési oktatás és nevelés fejlesztése																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
Tevékenység: AZ ÓVÓNŐK KÉPZÉSE AZ ÓVODÁKBAN																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
Idővonal												2018												2019												2020																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
Megvalósítási időszak																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														</

OSZLOP 5. TEVÉKENYSÉG KÖZLEKEDÉSI BALESETET KÖVETŐEN

Cél 1. Sürgősségi szolgálatok koordinációja LM és közlekedési balesetek, valamint a másodlagos közlekedési balesetek megfékezése

Tevékenység: A KÖZLEKEDÉSI BALESETEK SZÍNHELYÉN A6 SÜRGŐSSÉGI SZOLGÁLATOK KOORDINÁLT TEVÉKENYSÉGÉNEK FEJLESZTÉSE (MENTŐSZOLGÁLAT, KÖZLEKEDÉSI RENDŐRSÉG, TÚZOLTÓSÁG)

Idővonal	2018												2019												2020																							
Megvalósítási időszak																																																
Aktivításhordozó	Szabadka Város Mentőszolgálat																																															
Együttműködés	Közlekedési Rendőrség, Tűzoltóság, Média																																															
Sikerindikátor	Szabadka város területén a sürgősségi szolgálatok részére megszervezett közös gyakorlat megvalósítása																																															
Pénzforrások	Helyi önkormányzat (a közlekedési szabálysértések pénzbírságaiból befolyt pénzeszközök), Szabadka város költségvetése, donációk, egyéb.																																															
Összeg	100.000,00																																															

Cél 2. A sürgősségi szolgálatok csapatának (csapatainak) érkezési idejének csökkentése az indulástól a közlekedési baleset színhelyére való megérkezésig

Tevékenység: A SÜRGŐSSÉGI SZOLGÁLATOK JÁRMŰVEZETŐINEK KÉPZÉSE AZ ÁLLAM ÁLTAL ELŐÍRT ELJÁRÁSOKKAL ÖSSZHANGBAN

[illegible]

Aktivításhordozó	Helyi önkormányzat – Közlekedésbiztonsági Tanács
Együttműködés	Szabadka Város Közlekedési Rendőrsége
Sikerindikátor	A közlekedési rendőrség azon egységeinek száma, akik közlekedési balesetek helyszínelésére alkalmas berendezéssel vannak felszerelve
Pénzforrások	Helyi önkormányzat (a közlekedési szabálysértések pénzbírságaiból befolyt pénzeszközök)
Összeg	1.600.000,00 (meghatározva a Közlekedésbiztonsági Tanács részéről 2018-ra vonatkozóan.)

OSZLOP 5.	Teljes költség	2.300.000,00 din
------------------	-----------------------	-------------------------

Teljes keretköltség OSZLOPOK 1-TŐL - 5-IG	43.729.200,00 din
--	--------------------------