**HÁTTÉRANYAG**

**– fiatalok közlekedésbiztonsága –**

Az **Európai Unió** adatai alapján évente mintegy 3 000 fiatal veszíti életét teljesen oktalanul – és hozzátéve: megelőzhető módon – közúti balesetben. A fiatalok korosztályán belül a 18-24 évesek csoportja tekinthető különösen veszélyeztetettnek, ide tartoznak a **fiatal járművezetők, a kezdő és még rutintalan gépkocsivezetők**. A 0-14 éveseknek, valamint a 15-17 éveseknek a részaránya ennél jóval alacsonyabb, egyaránt 2-2% a halálos áldozatokon belül.

A korcsoportok vonatkozásában kiemelendő, hogy a fiatalok (24 év alattiak) és az idősek (65 év felettiek) részaránya igen magas a közúti halálos áldozatokon belül. Az összes halálos áldozat 10%-a még nem töltötte be a 24. életévét a baleset bekövetkezésekor, míg a 65 év felettiek részaránya ennél is magasabb.

A fiatal korosztályon belül a friss jogosítványosok a legveszélyeztetettebb réteg. Minden évben százával kerülnek ki az utakra fiatalok friss vezetői engedéllyel, így elengedhetetlen, hogy a figyelemfelhívás folyamatos legyen. Magyarországon a **sofőrök négy-öt százaléka minősül kezdőnek – ők nem mind friss jogosítványosok, de egy-két éve vezetnek –, s a balesetek közel tíz százalékát okozzák ők,** ami azt jelenti, hogy kétszer annyit, mint a tapasztalt sofőrök. A baleseti statisztikák azt mutatják, hogy **ebben a korosztályban sajnos előfordulnak alkoholos, esetleg drogos befolyásoltság alatt okozott balesetek** – ezekre is rá kell irányítani a fókuszt. A friss jogosítványosok közül ugyanis még teljesen józan állapotban is gyakran előfordul, hogy nem ismerik fel a veszélyt, vagy ha fel is ismerik, nem tudják elkerülni.

Magyarországon a kezdő vezetői engedély intézményét 1998. január 01-i hatállyal vezették be, a jogszabályi háttér több esetben módosult. A jelenlegi szabályozás szerint a vezetési jogosultság (az első nemzetközi kategória) megszerzésének napjától számított két évig a vezetői engedély kezdő vezetői engedélynek minősül.

2021-ben a hazai közutakon összesen 14 233 személysérüléses közúti közlekedési baleset történt, melynek nagyságrendileg 15%-át (közel 2000-et) a 24 évesnél fiatalabbak okoztak. Ebbe a korosztályba tartozó személy továbbá nemcsak a balesetek okozója, de számos esetben ők az áldozatok is. A magyar közutakon évente 18-22 000 ember sérül meg vagy veszíti életét, akik közül 2500-3000 fő, a sérültek 15 %-a szintén 18-24 év közötti, közülük évente 40-50 fő hal meg (a meghalt személyek 9-10 %-a).

Az előzetes statisztikai adatok szerint az idei év első öt hónapjában 16 balesetet okoztak az ebbe a korcsoportba tartozó fiatalok, és 18 veszítette életét közúti balesetben.

Az előbbiekben említettek aszerint a korábbi évek adatait tekintve a kezdő járművezetők a személysérüléses balesetek 15%-át okozzák, mely statisztikai adatokból a kezdő vezetők vezetési gyakorlatának hiánya, a rutintalanság egyértelműen kimutatható.

**A kezdő vezetők rutintalanságát, tapasztalatlanságát jól illusztrálja, hogy a farolás, felborulás és pályaelhagyás miatti személyi sérüléssel járó közlekedési balesetek, valamint az álló járműnek és szilárd tárgynak történő ütközések aránya magasabb az átlagnál.**

A kezdő járművezetők által okozott balesetek jelentős része (hasonlóan a nem kezdő vezetői engedéllyel rendelkezőkhöz) a **sebesség nem megfelelő alkalmazása** miatt következett be. Második jellemző **baleseti ok az irányváltoztatás, haladás, bekanyarodás szabályainak meg nem tartása.**

A kezdő vezetők lakott területen jellemzően több személyi sérüléssel járó közúti balesetet okoznak, mint lakott területen kívül (kb. 60%) A kezdő vezetők által okozott közúti balesetek aránya a főútvonalakon és az egyéb utakon (pl. lakott területen található mellékutakon) kimagasló, míg a gyorsforgalmi utakon jellemzően ritkábban közlekednek. A 0-2 év vezetési gyakorlattal rendelkező személygépkocsi vezetők balesetei az **átlagosnál magasabb arányban következnek be útkanyarulatokban, valamint az úgynevezett „S” kanyarokban**. Az útkereszteződésekben, az egyenes vonalú útszakaszokon és az egyéb útszakaszokon okozott baleseti arányuk ennél jóval kisebb. A kanyarokban bekövetkezett balesetek magas száma a kezdő vezetők **járművezető képességeinek hiányosságára, rutintalanságára, s tapasztalatlanságára utal.** Hasonló következtetést vonhatunk le az éjszaka, illetve rossz látási körülmények melletti közlekedéssel kapcsolatban is. A kezdő vezetők az **átlagosnál nagyobb arányban okoznak személysérüléses közlekedési balesetet nehezített időjárási körülmények között, valamint éjszaka**.

Forrás: ORFK-OBB 2022

**AZ ORFK-OBB**

Az idén ünnepli az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság fennállásának 30 éves évfordulóját, ha az ORFK-OBB elődjét is nézzük, akkor pedig már 50 éve létezik balesetmegelőzés. Magyarországon a balesetmegelőzés alapvetően állami feladat, mely napjainkban a Rendőrség irányításával, az állami szervek és a társadalmi szervezetek együttműködésével valósul meg.

Hazánkban a balesetmegelőzés nem folyt mindig szervezett keretek között. A szervezett baleset-megelőzési munka kezdete az 1972-es évhez köthető, amikor a létrehozták az Országos Közlekedésbiztonsági Tanácsot (a továbbiakban: OKBT), amelynek utódjaként 1992. november 24-én hozták létre az ORFK-OBB-t. Az ORFK-OBB az OKBT által megkezdett balesetmegelőzési tevékenységet továbbfejlesztette, jól működő országos hálózatot hozott létre és kiszélesítette a társadalmi kapcsolatok körét. Az ország valamennyi rendőr-főkapitányságán és rendőrkapitányságán balesetmegelőzési bizottság működik. A balesetmegelőzési tevékenység végrehajtása érdekében a Rendőrség rendkívül széles kapcsolati rendszert ápol elsősorban a közutak kezelőivel, az önkormányzatokkal, a polgárőrséggel, a katasztrófavédelemi szervekkel és minden olyan állami vagy civil szervezettel, melynek feladata a közlekedésbiztonság fenntartása.

Munkájának központi eleme az a tájékoztató és felvilágosító jellegű közlekedésbiztonsági kommunikáció, melyet a közlekedők valamennyi rétegére kiterjesztve végez. Főbb intézkedései és kampányai alapvetően a legveszélyesebb közlekedési magatartások ellen irányulnak (sebességtúllépés, ittas járművezetés, biztonsági öv használatának elmulasztása, közúti közlekedés legvédtelenebb résztvevőinek a védelme stb). A kommunikáció során az ORFK-OBB a hagyományos és a legújabb közlésmódokat egyaránt alkalmazza. A sajtótájékoztatók, a TV és rádióinterjúk, a spotok és rövidfilmek, valamint a közterületi megjelenések (óriásplakátok, city-light poszterek stb.) mellett egyre nagyobb jelentősége van a világháló által nyújtott lehetőségeknek, hiszen az internet az információk áramlásának leggyorsabban fejlődő területe.