

A KÖZÚTI BIZTONSÁGI INFRASTRUKTÚRA-MENEDZSMENT EU-IRÁNYELV HAZAI BEVEZETÉSE

BIZTONSÁGOS KÖZUTAK TERVEZÉSE, ÉPÍTÉSE, ÜZEMELTETÉSE

MOCSÁRI TIBOR¹

Az Európai Unióban készült szakanyagok szerint a közúti infrastruktúra állapota és műszaki tulajdonsága átlagosan minden harmadik balesetnél mint befolyásoló tényező szerepet játszik. A halálos kimenetelű balesetek körülményeinek részletes hazai elemzése azt mutatta, hogy a közút és környezetének bizonyos paramétereire a halálos balesetek 25-30 %-ánál kimutatható hatással voltak. Különösen fontos megjegyezni, hogy a hazai közutak környezete nem „megbocsátó”, vagyis nem csökkenti, hanem inkább növeli a balesetek súlyosságát. Ezen a téren különösen nagy az elmaradás és ezzel kapcsolatban az infrastruktúrát kezelő szervezeteknek van fontos szerepük.

A hazai közlekedésbiztonsági helyzet gyökeres megváltoztatásának igénye ma már kormányzati szinten is elfogadott, amelyet az 1988. évi I. törvény [Kkt] 2007. évi módosítása is bizonyít. A módosítás kiemelt célja a közlekedésbiztonság javítása és a baleset-megelőzésre fordítható források megteremtése. Törekedni kell a rendelkezésre álló költségkeret minél hatékonyabb felhasználására, amelyhez szakértelmre és a korszerű szervezési eljárások alkalmazására van szükség.

Ennek érdekében a legfontosabb feladat az Európai Parlament által 2008 őszén elfogadott „Közúti Biztonsági Infrastruktúra Menedzsment” EU Irányelv hazai bevezetése az országos közúthálózaton. Az új irányelv alapján a hazai közúti infrastrukturális beruházások előkészítési, megvalósítási folyamatában a közlekedésbiztonsági szempontokat fokozottan kell érvényesíteni. A tervezetben szereplő négy tartópillér teljes mértékben lefedi a közúti infrastruktúra kezelésének minden területét a tervezéstől a kivitelezésen át az üzemeltetésig. Az irányelv szabályozási tárgya a közúti biztonsági hatásvizsgálata, a közúti biztonsági auditra, a közúti biztonsági felülvizsgálata és az úthálózat közlekedésbiztonsági besorolására és kezelésére terjed ki.

A közúti alágazatra vonatkozó hatályos jogszabályi környezet az alapvető közlekedésbiztonsági előírásokat tartalmazza, a szabályozás viszont nem átfogó és koránt sem teljes körű. A vonatkozó rendelkezések a különböző szintű jogszabályokban nem rendszeresen kerültek szabályozásra, gyakori az átfedés az egyes rendelkezések között és alapvető szabályozási kategóriák hiányoznak a jelenleg hatályos jogi környezetből. Az irányelv rendelkezésének hazai jogrendszerbe illesztése érdekében szükséges a jelenleg hatályos jogszabályok ezirányú felülvizsgálata, egyes rendelkezéseknek a jelenleg is hatályos jogszabályi előírások módosításával, kiegészítésével történő átültetése, de szükség van – különösen a Kkt. záró rendelkezéseiben meghatározott felhatalmazó rendelkezésre is tekintettel – új jogszabály megalkotására is.

A **közúti biztonsági hatásvizsgálat** (a költség-haszon elemzés részeként) és a **közúti biztonsági audit** belekerült a „Közutak terve-

zése” (ÚT 2-1.201) útügyi műszaki előírás 2008. évi módosításába. Mindkét módszer nagyon hatékony, mert még az építési beavatkozás előtt feltárja a tervek biztonsági hiányosságait és javaslatot ad javításukra. Azonban tekintettel arra, hogy az utakkal kapcsolatos tervdokumentációk műszaki, tartalmi követelményeire vonatkozóan nincs jogszabályi erővel bíró rendelkezés, célszerű lenne a hivatkozott előírás miniszteri rendelettel történő kihirdetése, vagy annak alapját, főbb előírásait képező tárcarendelet megalkotása. (Alternatív megoldás a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény végrehajtásáról szóló 30/1988. (IV. 21.) MT rendelet módosítása a törvény 11. §-ában meghatározottak kiegészítésére.) E vizsgálatok tényleges elvégzésének ellenőrzéséhez biztosíték lehet az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezéséről szóló 15/2000. (XI. 16.) KöViM rendeletben az engedélyező hatóság jogosultságának bővítése. A rendelet módosításával külön hatáskört célszerű biztosítani a közlekedési hatóságoknak a közúti tervek felülvizsgálata során a dokumentáció meglétének ellenőrzésére. Az irányelv előírja az auditorok részére az alapvető képzésen történő részvételt, mely képzést oklevél kiadásával lehet lezártnak tekinteni. Ezen előírásnak megfelelően a jövőre nézve gondoskodni kell a közúti biztonsági auditorok rendszeres tanfolyami képzéséről, továbbképzéséről, valamint a képzésre feljogosított intézmények jogszabályban történő kijelöléséről.

Az irányelvnek az **úthálózat közlekedésbiztonsági besorolására és kezelésére a közúti biztonsági felülvizsgálata** vonatkozó rendelkezéseit az országos közutak kezelésnek szabályairól szóló 6/1998. (III. 11.) KHVM rendelet (OKKSZ) mellékletében közzétett Közútkezelői Szabályzatba célszerű új rendelkezéseként beilleszteni. Az országos közút kezelői közül a gyorsforgalmi utak kezelőinek, valamint az I. és II. rendű országos közutak kezelőinek kötelezettségévé kell tenni a szükséges vizsgálatok lefolytatását, meghatározva a vizsgálatok gyakoriságát, valamint a személyes baleseti adatok gyűjtését (a helyazonosítási hibák korrigálását) és a jelentési kötelezettséget a jelenleg hatályos OSAP adatgyűjtésen túlmenően a szaktárca felé is. Tekintettel arra, hogy az irányelv „felelős intézmény” általi jelentéskészítési kötelezettséget ír elő, szükséges biztosítani az OKKSZ-ben meghatározott adattartalommal a közút kezelői részéről történő kötelező jelentéstételi kötelezettséget az illetékes szaktárca és a KKK részére, mely mint felelős intézmény, összesíti a közútkezelők által készített részjelentéseket. E módszerek alkalmazásak a már üzemelő hálózat balesetveszélyes szakaszainak, csomópontjainak kiszűrésére, a leghatékonyabb beavatkozási megoldások megtalálására.

A közlekedési balesetekben meghalt áldozatok – a sérültekkel még tovább nőne ez az összeg – becslések szerint mintegy 300 milliárd Ft veszteséget jelentenek a magyar társadalomnak. Az

¹ Főmérnök, Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ; e-mail: mocsari.tibor@kkk.gov.hu

elmúlt évben a balesetveszélyes helyszínek megszüntetésére fordított költségek ezen összeg 1%-át sem érték el. Az EU Irányelv jogszabályi hátterének megteremtése mellett a balesetmegelőző infrastrukturális beavatkozásokhoz szükséges források hozzárendelése is elengedhetetlen.

Az alábbiakban idézzük az irányelv lényegi fejezeteit.

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS
2008/96/EK IRÁNYELVE
(2008. november 19.)**

a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről

(...)

1. cikk

Tárgy és hatály

- (1) Ez az irányelv a közúti biztonsági hatásvizsgálatokra, a közúti biztonsági auditokra, a közúti hálózat közlekedésbiztonságának kezelésére és a közúti biztonsági felülvizsgálatokra vonatkozó eljárások tagállamok általi létrehozását és végrehajtását írja elő.
- (2) Az irányelv hatálya a transeurópai úthálózat részét képező, tervezési stádiumban, építés alatt vagy használatban levő utakra terjed ki.
- (3) A tagállamok ennek az irányelvnek a rendelkezéseit bevált gyakorlatként alkalmazhatják a transeurópai úthálózat részét nem képező azon nemzeti közúti közlekedési infrastruktúra tekintetében is, amely részben vagy egészben közösségi finanszírozással épült.
- (4) Az irányelv hatálya nem terjed ki a 2004/54/EK irányelvben meghatározott közúti alagutakra.

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában a következő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

1. „transeurópai úthálózat”: az 1692/96/EK határozat I. mellékletének 2. szakaszában meghatározott úthálózat;
2. „illetékes szerv”: bármely nemzeti, regionális vagy helyi szinten létrehozott állami vagy magánszervezet, amely illetékessége folytán részt vesz ezen irányelv végrehajtásában, beleértve azokat az illetékes szervként kijelölt intézményeket is, amelyek már ezen irányelv hatálybalépése előtt léteztek, feltéve, hogy elegendően ezen irányelv követelményeinek;
3. „közúti biztonsági hatásvizsgálat”: annak a stratégiai összehasonlító elemzése, hogy az új út vagy a meglévő hálózat jelentős mértékű módosítása milyen hatással van az úthálózat közlekedésbiztonságára;
4. „közúti biztonsági audit”: a közúti infrastrukturális projekt tervezési jellemzőinek független, részletes, módszeres és műszaki biztonsági ellenőrzése a tervezéstől az üzemeltetés korai szakaszáig;
5. „magas baleseti koncentrációjú útszakaszok besorolása”: a közúti hálózat azon szakaszainak azonosítására, elemzésére és besorolására vonatkozó módszer, amelyek több mint három éve használatban vannak, és amelyeken a forgalomáramlás arányában mérve magas a halálos kimenetelű forgalmi balesetek száma;
6. „az úthálózat közlekedésbiztonsági besorolása”: a meglévő úthálózat részei biztonsági fejlesztési lehetőségei és a balesetek költségeinek megtakarításai szerinti azonosítására, elemzésére és besorolására szolgáló módszer;
7. „közlekedésbiztonsági ellenőrzés”: a közlekedésbiztonsági okokból karbantartást igénylő jellemzők és hibák szokásos, rendszeres időközönként történő ellenőrzése;
8. „iránymutatások”: a tagállamok által elfogadott intézkedések, amelyek az ezen irányelvben meghatározott közlekedésbiztonsági eljárások alkalmazását illetően meghatározzák a követendő lépéseket és a figyelembe veendő elemeket;

9. „infrastrukturális projekt”: új közúti infrastruktúra építésére vagy a meglévő úthálózat jelentős módosítására irányuló projekt, amely hatással van a forgalomra.

3. cikk

Infrastrukturális projektek közúti biztonsági hatásvizsgálata

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy valamennyi infrastrukturális projekthez közúti biztonsági hatásvizsgálat készüljön.
- (2) A közúti biztonsági hatásvizsgálatot a tervezési fázis elején, az infrastrukturális beruházás jóváhagyása előtt kell elvégezni. Ezzel összefüggésben a tagállamok törekednek az I. mellékletben felsorolt kritériumok betartására.
- (3) A közúti biztonsági hatásvizsgálat kifejti, hogy milyen útbiztonsági megfontolások járultak hozzá a javasolt megoldás kiválasztásához. Emellett jelentős információkkal szolgál a különböző vizsgált lehetőségek költség-haszon elemzéséhez.

4. cikk

Infrastrukturális projektek közúti biztonsági auditja

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy minden infrastrukturális beruházásra vonatkozóan közúti biztonsági audit készüljön.
- (2) A közúti biztonsági auditok elvégzésekor a tagállamok törekednek a II. mellékletben felsorolt kritériumok betartására. A tagállamok biztosítják, hogy megbízott szakértő auditor vizsgálja felül az infrastrukturális beruházás tervezési jellemzőit. Az auditort a 9. cikk (4) bekezdésében foglalt rendelkezéseknek megfelelően nevezik ki, és az auditor a 9. cikkben előírt megfelelő képesítéssel és képzéssel rendelkezik. Ha az auditot szakértői csoport végzi, a csoport legalább egy tagja rendelkezik a 9. cikk (3) bekezdésében hivatkozott képesítési bizonyítvánnyal.
- (3) A közúti biztonsági auditok a projekt tervezési folyamatának szerves részét képezik az engedélyezési tervezés, a kiviteli tervezés szakaszában, a megnyitás előtti szakaszban és az üzemeltetés korai szakaszában.
- (4) A tagállamok biztosítják, hogy az auditor az infrastrukturális beruházás minden egyes szakaszában vizsgálati jelentésben állapítsa meg a közlekedésbiztonság szempontjából kritikus tervezési elemeket. Ha az audit során veszélyes jellemzőt állapítanak meg, a tervet azonban nem módosítják az adott szakasz végéig a II. melléklet szerint, az illetékes szervezet köteles erre magyarázatot adni a jelentés mellékletében.
- (5) A tagállamok biztosítják, hogy a (4) bekezdésben hivatkozott jelentés közlekedésbiztonsági szempontból megfelelő ajánlásokat eredményezzen.

5. cikk

A működő úthálózat közlekedésbiztonsági besorolása és kezelése

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a magas baleseti koncentrációjú útszakaszok besorolása és az úthálózat közlekedésbiztonsági besorolása felülvizsgálatok alapján történjen, amelyeket legalább háromévente végeznek el. Ezzel összefüggésben a tagállamok törekednek a III. mellékletben felsorolt kritériumok betartására.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy azon útszakaszokat, amelyek a magas baleseti koncentrációjú útszakaszok besorolásának és az úthálózat közlekedésbiztonsági besorolásának eredményei alapján kiemelt helyen állnak, a III. melléklet 3. pontjában hivatkozott elemeken alapuló helyszíni látogatások során szakértői csoportok értékeljék. A szakértői csoport legalább egy tagjának meg kell felelnie a 9. cikk (4) bekezdésének a) pontjában foglalt követelményeknek.

- (3) A tagállamok biztosítják, hogy a javító beavatkozás a (2) bekezdésben említett útszakaszokra irányuljon. A III. melléklet 3. pontjának e) alpontjában említett intézkedések elsőbbséget élveznek, különös figyelemmel azokra, amelyek a legmagasabb haszon-költség arányt mutatják.
- (4) A tagállamok biztosítják, hogy a beavatkozás előtt álló, és ezért az úthasználók biztonságát veszélyeztető közúti infrastruktúra-szakaszokra megfelelő jelzéseket helyezzen ki. E jelzéseknek a nappal és éjszaka egyaránt látható, biztonságos távolságra felállított jelzéseket is magukban kell foglalniuk, továbbá meg kell felelniük a közúti jelzésekről szóló 1968. évi bécsi egyezmény rendelkezéseinek.
- (5) A tagállamok megfelelő intézkedések útján biztosítják, hogy az úthasználók tájékoztatást kapjanak a magas baleseti koncentrációjú útszakaszokról. Ha a tagállam útjelző tábla használata mellett dönt, annak meg kell felelnie a közúti jelzésekről szóló 1968-as bécsi egyezmény rendelkezéseinek.

6. cikk

Közúti biztonsági felülvizsgálat

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy az útbiztonsági jellemzők megállapítása és a baleset-megelőzés érdekében a használatban lévő közutakra vonatkozó közbiztonsági felülvizsgálásokat elvégezzék.
- (2) A közlekedésbiztonsági úti felülvizsgálatok kiterjednek a közúthálózat rendszeres időközönként elvégzett vizsgálatára, valamint az útéptési munkáknak a forgalomáramlás biztonságára gyakorolt lehetséges hatásának felmérésére.
- (3) A tagállamok biztosítják, hogy az illetékes szervezet rendszeres időközönként felülvizsgálatot végezzen. Az ilyen felülvizsgálatot megfelelő gyakorisággal kell elvégezni annak érdekében, hogy az adott közúti infrastruktúra kielégítő közlekedésbiztonsági szintje biztosítható legyen.
- (4) A 8. cikk szerint elfogadott iránymutatások sérelme nélkül a tagállamok iránymutatásokat fogadnak el az útéptési munkák ideiglenes közlekedésbiztonsági intézkedéseire vonatkozóan. Emellett megfelelő ellenőrzési rendszert vezetnek be annak biztosítására, hogy azokat az iránymutatásokat megfelelően alkalmazzák.

7. cikk

Adatkezelés

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy az illetékes szervezet baleseti jelentést készítsen az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott útszakaszon bekövetkezett minden egyes halálos balesetről. A tagállamok törekednek arra, hogy a baleseti jelentés valamennyi, a IV. mellékletben felsorolt adatelemet tartalmazza.
- (2) A tagállamok kiszámítják a területükön előforduló halálos kimenetelű, illetve a súlyos sérüléssel járó baleset átlagos szociális költségét. A tagállamok további különbségeket is tehetnek a költségek között, amelyeket legalább ötévente frissítenek.

8. cikk

Az iránymutatások elfogadása és közlése

- (1) Ha még nem léteznek iránymutatások, a tagállamok biztosítják, hogy ...-ig* iránymutatásokat fogadjanak el annak érdekében, hogy támogassák az illetékes szervezeteket ezen irányelv alkalmazásában.

- (2) A tagállamok ezeket az iránymutatásokat elfogadásukat vagy módosításukat követő három hónapon belül közlik a Bizottsággal.
A Bizottság az iránymutatásokat nyilvános honlapon elérhetővé teszi.

9. cikk

Az auditorok kinevezése és képzése

- (1) Ha ilyen tantervek még nem léteznek, a tagállamok biztosítják, hogy ...-ig* képzési tanterveket fogadjanak el a közúti biztonsági auditorok számára.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy amennyiben a közúti biztonsági auditorok ezen irányelv keretében meghatározott feladatokat látnak el, képesítési bizonyítványt adó alapképzésen és rendszeres időközönként továbbképző tanfolyamokon vegyenek részt.
- (3) A tagállamok biztosítják, hogy az közúti biztonsági auditorok képesítési bizonyítvánnyal rendelkezzenek. Az irányelv hatálybalépése előtt megszerzett bizonyítványokat el kell ismerni.
- (4) A tagállamok biztosítják, hogy az auditorokat az alábbi követelményekkel összhangban nevezzék ki:
a) megfelelő tapasztalat vagy képzettség az úttervezés, a közúti biztonság tervezése és a balesetek elemzése terén;
b) a 8. cikk szerinti iránymutatások tagállamok általi elfogadásától számított két évet követően az közúti biztonsági felülvizsgálatokat kizárólag a (2) és (3) bekezdésben foglalt követelményeknek megfelelő auditorok vagy ilyen auditorokat magukban foglaló szakértői csoportok végezhetik;
c) az auditor az audit időpontjában nem vehet részt az érintett infrastrukturális beruházás tervezésében vagy üzemeltetésében.

10. cikk

A legjobb gyakorlatok cseréje

Az Európai Unió területén található, a transzeurópai hálózatba nem tartozó utak biztonságának javítása érdekében a Bizottság koherens rendszert hoz létre a legjobb gyakorlatok tagállamok közötti cseréje érdekében, amelybe beletartoznak többek között a meglévő közúti infrastruktúra-közlekedésbiztonsági projektek, valamint a bevált közúti biztonsági technológiák.

11. cikk

A közlekedésbiztonság-kezelési gyakorlatok folyamatos javítása

- (1) A Bizottság a megfelelő meglévő nemzetközi fórumokon szerzett tapasztalatára építve elősegíti és strukturálja a tudás és a bevált gyakorlatok tagállamok közötti cseréjét az Európai Unió közúti infrastruktúráját érintő biztonságkezelési gyakorlatok folyamatos javítása érdekében.
- (2) A Bizottságot a 13. cikkben említett bizottság segíti. Ha konkrét intézkedések elfogadására van szükség, azokat a 13. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.
- (3) A műszaki biztonsági vonatkozásokkal kapcsolatos kérdésekben adott esetben konzultálni lehet a közúti infrastruktúrák közlekedésbiztonsága és kezelése terén tevékenykedő nem kormányzati szervezetekkel.

* HL: Ezen irányelv hatálybalépését követő három év.

* HL: Ezen irányelv hatálybalépését követő három év.

12. cikk*A műszaki fejlődéshez való hozzáigazítás*

Ezen irányelv mellékleteit a 13. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően hozzáigazítják a műszaki fejlődéshez.

13. cikk*A bizottság eljárása*

- (1) A Bizottság munkáját egy bizottság segíti.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.
Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében meghatározott határidő három hónap.
- (3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését, valamint 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

14. cikk*Átültetés*

- (1) A tagállamok ...-ig* hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közgazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul továbbítják a Bizottsághoz.
- (2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által érintett területen fogadnak el.

15. cikk*Hatálybalépés*

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

16. cikk*Címzetek*

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2008. november 19-én

az Európai Parlament részéről

a Tanács részéről

az elnök

az elnök

I. MELLÉKLET*Infrastrukturális projektek közúti biztonsági hatásvizsgálata*

1. A közúti biztonsági hatásvizsgálat elemei:
 - a) problémameghatározás;
 - b) a jelenlegi helyzet és a „semmit nem teszünk” forgatókönyv;
 - c) közlekedésbiztonsági célok;
 - d) a javasolt alternatívák közlekedésbiztonságra gyakorolt hatásának elemzése;
 - e) az alternatívák összehasonlítása, beleértve a költség-haszon elemzést is;
 - f) a lehetséges megoldások felsorolása.
2. Figyelembe veendő elemek:
 - a) halálos áldozatok és balesetek száma, csökkentési célkitűzések a „semmit nem teszünk” forgatókönyvhöz képest;
 - b) útkiválasztási és utazási módok;
 - c) a meglévő hálózatra kifejtett lehetséges hatás (pl. kijáratok, elágazások, vasúti átjárók);
 - d) úthasználók, ideértve a védtelen közlekedőket is (pl. gyalogosok, kerékpárosok és motoroskerékpárosok);
 - e) forgalom (pl. forgalom nagyság, a forgalmi kategóriák szerinti

besorolása);

f) évszakhoz kapcsolódó és éghajlati feltételek;

g) elegendő számú, a közlekedés szempontjából biztonságos pihenőhely megléte;

h) szeizmikus tevékenységek.

II. MELLÉKLET*Infrastrukturális projektek közúti biztonsági auditja*

1. Kritériumok az engedélyezési tervezés szakaszában:
 - a) földrajzi hely (pl. földcsuszamlás-, árvíz- vagy lavinaveszély), évszakhoz kapcsolódó és éghajlati feltételek, valamint szeizmikus tevékenységek;
 - b) a csomópontok típusai és a közöttük lévő távolság;
 - c) a sávok száma és típusa;
 - d) az új útra felengedhető forgalom fajtái;
 - e) az út funkciója a hálózaton belül;
 - f) az időjárási viszonyok;
 - g) a tényleges sebességek;
 - h) keresztmetszetek (pl. az útpálya szélessége, kerékpárutak, gyalogutak);
 - i) vízszintes és függőleges nyomvonal;
 - j) látási viszonyok;
 - k) a csomópontok kialakítása;
 - l) tömegközlekedési eszközök és infrastruktúra;
 - m) közutak és vasutak szintbeli kereszteződései.
2. Kritériumok a kiviteli tervezés szakaszában:
 - a) kialakítás;
 - b) közúti jelzések és útburkolati jelek következetessége, egysége;
 - c) utak és útkereszteződések megvilágítása;
 - d) út menti berendezések;
 - e) út menti környezet a növényzetet is ideértve;
 - f) rögzített akadályok az út mentén;
 - g) a közlekedés szempontjából biztonságos pihenőhelyek kialakítása;
 - h) védtelen közlekedők (pl. gyalogosok, kerékpárosok, motorosok);
 - i) a közúti visszatartó rendszerek felhasználóbarát átalakítása (út-elválasztók és ütközési akadályok a veszélyeztetett úthasználók veszélyeztetésének megelőzésére).
3. Kritériumok a megnyitás előtti szakaszban:
 - a) az úthasználók biztonsága és a látási viszonyok különböző körülmények között, például sötétben és normális időjárási viszonyok között;
 - b) közúti jelzések és útburkolati jelek olvashatósága;
 - c) az útburkolatok állapota.
4. Kritériumok a működés korai szakaszában: a közúti biztonság értékelése a közlekedők tényleges magatartása alapján.
Az auditok bármely szakaszban eredményezhetik az előző szakaszokban készült auditok megállapításainak újragondolását.

III. MELLÉKLET*A magas baleseti koncentrációjú útszakaszok besorolása és az úthálózat közlekedésbiztonsági besorolása*

1. A magas baleseti koncentrációjú útszakaszok azonosítása
A magas baleseti koncentrációjú útszakaszok azonosításakor figyelembe veszik az előző években az egységnyi úthosszra jutó halálos balesetek forgalomhoz viszonyított arányát, illetve a csomópontok esetében az ilyen balesetek csomópontonkénti számát.
2. A szakaszok meghatározása: Az úthálózat közlekedésbiztonsági besorolásának elemzése céljából a szakaszok meghatározása so-

* HL: Ezen irányelv hatálybalépését követő két év.

rán figyelembe veszik a baleseti költségek lehetséges megtakarításait. Az útszakaszokat kategóriákba kell sorolni. Minden egyes útkategória esetében elemzik az útszakaszokat, és a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos szempontok – mint pl. balesetek száma, forgalom mértéke és forgalom típusa – alapján sorrendbe rendezik azokat.

Az úthálózat közlekedésbiztonsági besorolása minden egyes útkategória esetében azon útszakaszok kerülnek a sorrend élére, ahol az infrastruktúra fejlesztése várhatóan nagy hatékonyságot eredményez.

3. Az értékeléséhez szükséges elemek a szakértői csoportok helyszíni látogatásakor:

- a) az útszakasz leírása;
- b) adott esetben hivatkozás az ugyanazon az útszakaszcsoportról szóló korábbi jelentésekre;
- c) az esetleges baleseti jelentések elemzése;
- d) a balesetben elhunyt és súlyosan megsérült személyek száma az előző három évben;
- e) különböző időhatárokon belül potenciálisan végrehajtható javító intézkedések, amelyek figyelembe veszik például a következőket:
 - a rögzített út menti akadályok eltávolítása vagy védelme;
 - sebességhatárok csökkentése és azok helyi érvényesítésének megerősítése;
 - látási viszonyok javítása a különböző időjárási és fényviszonyok mellett;
 - az út menti berendezések, például a közúti visszatartó rendszerek közlekedésbiztonsági állapotának javítása;
 - a közúti jelzések és útburkolati jelek következetességének, láthatóságának, olvashatóságának és elhelyezésének (pl. akusztikus burkolatjelek alkalmazása) javítása;
 - sziklaomlás, földcsuszamlás és lavina elleni védelem;
 - az útburkolatok csúszásmentességének/egyenletlenségének javítása;
 - a közúti visszatartó rendszerek áttervezése;
 - az elválasztósáv létrehozása és javítása;
 - az előzési sáv elrendezésének módosítása;
 - a csomópontok javítása, ideértve a közút és a vasút kereszteződéseit is;
 - a nyomvonal megváltoztatása;
 - az út szélességének megváltoztatása, burkolt leállósáv hozzáadása;
 - közlekedésirányítási és ellenőrzési rendszer telepítése;
 - a védtelen közlekedőkkel való konfrontáció lehetőségének csökkentése;
 - az út korszerűsítése a jelenlegi tervezési szabványok szerint;
 - az útburkolatok helyreállítása vagy cseréje;
 - intelligens közlekedési jelzőtáblák használata;

– az intelligens közlekedési rendszerek és telematikai szolgáltatások fejlesztése az interoperabilitás biztosítására, vészhelyzetek esetére és jelzési célokra.

IV. MELLÉKLET

A baleseti jelentésben szereplő baleseti információk

A baleseti jelentéseknek az alábbi elemeket kell tartalmazniuk:

1. a baleset lehető legpontosabb helyszíne;
2. a baleset helyének képei és/vagy ábrái;
3. a baleset napja és időpontja;
4. információ az útról, például a terület típusa, az út típusa, a csomópont típusa, ideértve a jelzéseket is, a sávok száma, az út felülete, időjárási és fényviszonyok, sebességkorlátozás, út menti akadályok;
5. a baleset súlyossága, ideértve a halálos esetek és sérültek számát, lehetőleg a 13. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban megállapított közös kritériumoknak megfelelően kifejezve;
6. az érintett személyek jellemzői, mint pl. életkor, nem, nemzetiség, alkoholszint, a biztonsági eszközök használata vagy annak elmulasztása;
7. az érintett járművek adatai (típus, kor, ország, esetleges biztonsági berendezések, az alkalmazandó jogszabályok által előírt utolsó rendszeres műszaki vizsga időpontja);
8. a baleset adatai, mint pl. a baleset típusa, az ütközés típusa, a jármű és a vezető manőverei;
9. lehetőség szerint a baleset és a baleseti helyszínelés időpontja, illetve a baleseti mentőszolgálat megérkezése között eltelt idő.

SUMMARY

INTRODUCTION OF THE EC DIRECTIVE ON INFRASTRUCTURE SAFETY MANAGEMENT IN HUNGARY

Directive 2008/96/EC of 19 November 2008 introduces a comprehensive system of road infrastructure safety management. It addresses projects for the construction of new road infrastructure or substantial modifications to the existing network which affects the traffic flow within the trans-European road network.

The directive focuses on the following four procedures: 1. Road safety impact assessment, 2. Road safety audit, 3. Ranking of high accident concentration sections, 4. Safety inspections.

The paper addresses the questions related to the introduction of the directive.

KÉZIRATOK TARTALMI ÉS FORMAI KÖVETELMÉNYEI

Folyóiratunk általában eredeti cikkeket közöl, az ettől való eltérést külön jelöljük. Kérjük szerzőinket, a kézirat leadásakor nyilatkozzanak, hogy a cikket máshol nem jelentették meg és nem adták le közlésre.

A cikkek javasolt terjedelme 4-8 nyomtatott oldal. Egy csak szöveget tartalmazó oldalon mintegy 6000 karakter fér el (szóközzel). A cikk terjedelmét a Word Fájl / Adatlap / Statisztika helyén ellenőrizhetik.

Kérjük tisztelt szerzőinket, hogy a megjelentetni kívánt cikkek kéziratait a következő formában készítsék el:

- A kézirat szövege **önállóan**, esetleges lábjegyzetekkel, ábra-, táblázat- és képhivatkozásokkal, a szöveg végén külön ábrajegyzékkel, *.rtf vagy *.doc formátumban,
- táblázatok és grafikonok **külön-külön**, *.doc vagy *.xls formátumban,
- ábrák, fényképek stb. **külön-külön** file-ban, nem a szövegbe beágyazva, *.xls *.tif, *.eps vagy *.jpg (300 dpi felbontással!) formátumban.

Az azonosíthatóság és kezelhetőség érdekében valamennyi táblázat, grafikon, ábra, fénykép sorszámmal és címmel legyen ellátva.

Kérjük, hogy a cikkhez egy 40-80 szó terjedelmű **angol nyelvű kivonatot** mellékelni szíveskedjenek.

Kérjük, hogy valamennyi szerző elérhetőségét (munkahely, postacím, telefon, fax, e-mail) tüntessék fel.

A kéziratokat e-mailen, vagy szükség esetén CD-n a felelős szerkesztő címére kérjük küldeni.