



Egészségvédelmi
Szűrőprogram
Egészség mindenk előtt...

Különszám

Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramja 2010 – 2020 – 2030

www.egeszsegprogram.eu



A MÁESZ program a Miniszterelnöki Kabinetiroda kiemelt támogatásával valósul meg





KÖSZÖNTŐ



Óberling József r. ezredes
rendőrségi főtanácsos, főosztályvezető
ORFK-OBK ügyvezető elnöke

Évekkel ezelőtt túlságosan optimistának tartottak, mert hittem és hirdettem, hogy nem törvényszerű és nem is normális, hogy évente több mint 500-an haljanak meg közlekedési balesetekben Magyarországon.

Legfőbb probléma és baleset forrása az, hogy az emberek egy része sajnos nincs tisztában a közlekedés valós veszélyeivel, s hogy azok jelentős részét ők maguk idézik elő. Ezért fontos, hogy minden lehetséges eszközt és módszert felhasználjunk a baleset-megelőzési tevékenységtől az edukáción át a forgalomellenőrzésig annak érdekében, hogy mindenki ismerje meg és tartsa be a szabályokat, s tudja, azok megsértése milyen következményekkel jár.

Amikor beülünk az autóba, ritkán gondolunk arra, hogy a saját egészségi állapotunk legalább annyira fontos része a biztonságnak, mint a biztonsági öv vagy a légszék. Magyarország Átfogó Egészségvédelmi Szűrőprogramja éppen erre hívja fel a figyelmet – és a rendőrség baleset-megelőzési szervezete örömmel áll e fontos kezdeményezés mellé.

A közúti közlekedés biztonsága szoros összefüggésben áll a járművezetők fizikai és mentális állapotával. Egy egyszerű, időben elvégzett szűrővizsgálat nemcsak betegségeket előzhet meg, hanem életeket is menthet – akár a volán mögött is. Aki egészségesen, kipihenten, a szabályokat tiszteletben tartva vezeti járművét, az nemcsak önmagát, hanem közlekedőtársait is védi.

A biztonságos közlekedés nem csupán szabályok betartását jelenti, hanem tudatosságot is. Tudatosságot a saját egészségi állapotunkkal kapcsolatban, felelősséget másokért, és nyitottságot az együttműködésre. Ezért is fontos, hogy a MÁESZ Népegészségügyi Programban minél többen részt vegyenek – legyen szó hivatásos vagy civil járművezetőkről, fiatalokról vagy idősebbekről.

Bízunk benne, hogy közös erővel, az egészség és a közlekedésbiztonság szoros kapcsolatát hangsúlyozva, hozzájárulhatunk a balesetek számának csökkenéséhez, és egy tudatosabb, felelősebb társadalom kialakulásához.

Kívánok Önöknek jó egészséget, biztonságos közlekedést és nyitottságot az egészségmegőrzés minden formája iránt.

Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramja 2010 – 2020 – 2030

www.egeszsegprogram.eu



A MÁESZ program a Miniszterelnöki Kabinetiroda kiemelt támogatásával valósul meg

NÉPEGÉSZSÉGÜGYI PREVENCIÓ MAGYARORSZÁGON

15 ÉV JUBILEUM

PROGRAM A MAGYAR TÁRSADALOMÉRT
76 SZAKMAI SZERVEZET ÖSSZEFOGÁSA

15 ÉV

Egy közös cél a magyar társadalom és egy egészségesebb nemzet egészségtudatos formálása érdekében.

2800 helyszín, 800 000 látogató, több mint 10 millió elvégzett vizsgálat, 20 000 szakember összehangolt munkája.

500 hazai és 21 nemzetközi kongresszusi megjelenés, 45 kiadott publikáció.

12 Népegészségügyi Konferencia, teltházias környezet, amely bemutatja a Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogram jelentőségét.

Széles szakmai összefogással minden magyar állampolgárnak kortól, lakhelytől és foglalkozástól függetlenül segít.

Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramja 2010 – 2020 – 2030

www.egeszsegprogram.eu



A MÁESZ program a Miniszterelnöki Kabinetiroda kiemelt támogatásával valósul meg

KÖSZÖNTŐ

Népegészségügyi Prevenció Magyarországon. Egy program a magyar társadalomért, amely segít a legfontosabb kincs az egészség megőrzésében egy hosszabb élet elérésben.

Minden pillanat egy lehetőség arra, hogy szerepet adjunk és kapjunk. Egyetlen pillanat örökre megváltoztathatja, az életet, ilyen pillanatok alkotják az életünk részét, csak az összetartás és az egészség tudja működtetni a világot. Tartsuk egészségesen az embereket azzal, hogy szűrjük a kockázatokat, soha nem késő változtatni az egészségtudatos életmód csodálatos fegyver. Egyetlen egészségünk van vigyázzunk rá, biztosítanunk kell minden ember számára a gondoskodást és ne feledjük, hogy a Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramja életet menthet.



Dankovics Gergely
Programigazgató
Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramja

Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramja
2010 – 2020 – 2030
www.egeszsegprogram.eu
A MÁESZ program a Miniszterelnöki Kabinetiroda kiemelt támogatásával valósul meg
NÉPEGÉSZSÉGÜGYI PREVENCIÓ MAGYARORSZÁGON
**HELYSZÍN
1 000**
2010-2015

Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramja
2010 – 2020 – 2030
www.egeszsegprogram.eu
A MÁESZ program a Miniszterelnöki Kabinetiroda kiemelt támogatásával valósul meg
NÉPEGÉSZSÉGÜGYI PREVENCIÓ MAGYARORSZÁGON
**VIZSGÁLAT
5 MILLIÓ**
2010-2016

Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramja
2010 – 2020 – 2030
www.egeszsegprogram.eu
A MÁESZ program a Miniszterelnöki Kabinetiroda kiemelt támogatásával valósul meg
NÉPEGÉSZSÉGÜGYI PREVENCIÓ MAGYARORSZÁGON
**HELYSZÍN
3 000**
2010-2025

Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramja
2010 – 2020 – 2030
www.egeszsegprogram.eu
A MÁESZ program a Miniszterelnöki Kabinetiroda kiemelt támogatásával valósul meg
NÉPEGÉSZSÉGÜGYI PREVENCIÓ MAGYARORSZÁGON
**VIZSGÁLAT
10 MILLIÓ**
2010-2023

Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramja
2010 – 2020 – 2030
www.egeszsegprogram.eu
A MÁESZ program a Miniszterelnöki Kabinetiroda kiemelt támogatásával valósul meg
NÉPEGÉSZSÉGÜGYI PREVENCIÓ MAGYARORSZÁGON
FÓKUSZBAN A MEGELŐZÉS
STOP COVID
SZŰRŐVIZSGÁLATOK ÉS
ÉLETMÓD TANÁCSADÁS BIZTONSÁGOSAN
2020-2022

Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramja
2010 – 2020 – 2030
www.egeszsegprogram.eu
A MÁESZ program a Miniszterelnöki Kabinetiroda kiemelt támogatásával valósul meg
NÉPEGÉSZSÉGÜGYI PREVENCIÓ MAGYARORSZÁGON
FÓKUSZBAN A MEGELŐZÉS
**GYERMEKEK - FIATALOK
CSALÁDOK ÉVE**
76 SZAKMAI SZERVEZET ÖSSZEFOGÁSA
2020-2025

Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramja
2010 – 2020 – 2030
www.egeszsegprogram.eu
A MÁESZ program a Miniszterelnöki Kabinetiroda kiemelt támogatásával valósul meg
NÉPEGÉSZSÉGÜGYI PREVENCIÓ MAGYARORSZÁGON
MEGELŐZÉS ÉVE
96 SZAKMAI SZERVEZET
ÖSSZEFOGÁSA
2026-2030

Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramja
2010 – 2020 – 2030
www.egeszsegprogram.eu
A MÁESZ program a Miniszterelnöki Kabinetiroda kiemelt támogatásával valósul meg
NÉPEGÉSZSÉGÜGYI PREVENCIÓ MAGYARORSZÁGON
**15 ÉV
JUBILEUM**
PROGRAM A MAGYAR TÁRSADALOMÉRT
76 SZAKMAI SZERVEZET ÖSSZEFOGÁSA

Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramja hazánk legnagyobb humanitárius formájában működő egészségvédelmi programja, amely a lakosság számára ingyenesen biztosítja az átfogó szűrővizsgálatok elvégzését és a széleskörű életmód tanácsadás lakosság közeli helyekre történő eljuttatását 96 szakmai szervezet összefogásával. A MÁESZ népegészségügyi program első évtizede sikeresen teljesítette a kitűzött célokat. Országosan 2800 helyszínen volt jelen, több mint 820 000 állampolgár ingyenes részvételét tette lehetővé. A program ezen időszakban 10 millió elvégzett vizsgálatot dolgozott fel egységes adatkezelési rendszerben, 1 650 000 Egészség Könyvet adott ki, 580 000 információs prevenció csomagot biztosított a családok részére. A megvalósításban országosan több mint 20 000 szakember – egészségügyi szakdolgozók, dietetikusok, védőnők, családorvosok, orvostanhallgatók, rezidensek, és a rendőrség munkatársai vettek részt.

A MÁESZ program szorosan igazodik az Európai Unió irányelveihez, a WHO és az ENSZ világnapi eseményeihez, valamint a kormányzat Nemzeti Együttműködés Programjához és a Családvédelmi Akciótervéhez.

Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramja 2010 – 2020 – 2030

www.egeszsegprogram.eu



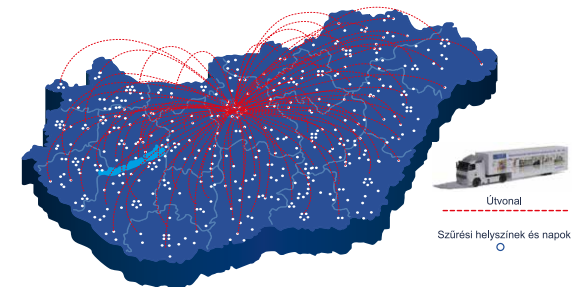
Az Európai Unióban a lakosság egészségi állapotának romlása, egyes népbetegségek gyakori megjelenése lévén a jövőben is egyre nagyobb hangsúlyt kell helyezni a prevencióra. A program segít továbbá a lakosság egészségi állapotának folyamatos megfigyelésében, a beteg és orvos kapcsolatok találkozásában, az egészségvédelem több dimenziós megismerésében. A szűrővizsgálatok mellett, a program külön figyelmet fordít a lakosság egészségét fenyegető rizikófaktorok megismerésére. Az életmód tanácsadás részeként szakmai szervezetek együttműködésével megismerteti a lakosságot a daganatos, valamint a szív- és érrendszeri megbetegedések tüneteivel, megelőzésük fontosságával. Bemutatja a társadalom számára az elsősegélynyújtás technikáját az újraélesztésen át az otthoni égési sebek ellátásáig.

A felnőttek és gyermekek egyaránt megismerhetik az emberi test felépítését látványos anatómiai bemutató és virtuális technológia segítségével. Éves szinten országosan közel 200 helyszínen érhető el a program kormányzati rendezvényeken, szakmai kongresszusokon, lakossági fesztiválokon, sporteseményeken, világnapi rendezvényeken valamint a magyar gazdaságot meghatározó célcsoportoknál ezáltal széles társadalmi elérést biztosítva.



A program keretén belül a lakosság számára 50 féle átfogó vizsgálatra van lehetőség Magyarország legnagyobb mobildiagnosztikai központjában. A minden évben megújuló speciális szűrőkamionban a szakemberek a legújabb vizsgálati eszközöket alkalmazzák az Európai Unió Regionális Fejlesztési Alap támogatásával.

A felnőtt lakosság átfogó vizsgálata mellett a gyermekek egészsége mindannyiunk fontos ügye. Ezért is indult útjára a Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramjának gyermek prevenció programja az „Utazás az egészség birodalmába” címmel, amely eddig 100 000 gyermeket fogadott a teljes körű intézményi egészségfejlesztés keretén belül. A projekt kiemelt prioritású, amely 2030-ig formálja a gyermekek prevenció gondolkodását, bevezeti őket a megelőzés rejtelseibe, több szakmai szervezet összefogásával. A program legfontosabb üzenete: „Csak egészséges gyermekből lehet egészséges felnőtt”.



A programot ajánljuk mindazoknak, akik szeretnék egy átfogó vizsgálatot kapni saját egészségi állapotukról, és azoknak is, akik számára fontos a megelőzés és az egészséges életmód. Ne feledjük, a szűrővizsgálat életet menthet.

Szakmai szervezetek a programban

MÁESZ 15 ÉVES JUBILEUMI KONFERENCIA | 96 SZAKMAI SZERVEZET VEZETŐJE



Varga András r. alezredes, Dankovics Gergely MÁESZ programigazgató, Berzai Zsolt r. alezredes

Szövetségben egyetértésben



A programmal együttműködő szakmai szervezetek vezetői szakmai bizottságot alkotnak, mely bizottság közös erővel támogatja, és szakmai elképzeléseiket beépíti a 2010-2020-2030 közötti időszakban megvalósuló Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramjába.

Külső látványterv 2025



SZÉCHENYI



Magyarázat

- 1 Magyarország legnagyobb mobildiagnosztikai központja
- 2 Beléptető pont, regisztráció
- 3 Műfüves terület, külső váróréz, hűtött-fűtött sátrak, életmód tanácsadás
- 4 Nemzetgazdasági Minisztérium - Munkavédelmi Főosztály, Nemzeti Fókuszpont
- 4 Országos Kórházi Főigazgatóság, Egészségfejlesztési Irodák, védőnői szolgálat
- 5 Nemzeti Népegészségügyi és Gyógyszerészeti Központ
- 6 Nemzeti Demencia Program - INDA Interprofesszionális Demencia Alprogram
- 6 Látványos anatómiai bemutatók "Ismerd meg az emberi testet"
- 7 Virtuális 3D anatómiai mozi sátor, "Utazás az egészség birodalmába"
- 8 Stratégiai partner standok, Gondosóra regisztráció
- 9 Tájékoztató látványfal
- 10 MÁESZ 2010-2020-2030 látványkapu
- 11 Logisztikai kísérő autók
- 12] Gyermekek Prevenió Magyarországon
- 13]
- 16 Országos Rendőr-főkapitányság Országos Balesetmegelőzési Bizottság
- 17 Járványügyi készség esetén 3 szintű előszűrési beléptetési protokoll



KIEMELT VÁNDORKIÁLLÍTÁS

Országos Rendőr-főkapitányság - Országos Balesetmegelőzési Bizottság

Stratégiai együttműködés keretében az Országos Rendőr-főkapitányság Országos Balesetmegelőzési Bizottsága is részt vesz Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramjában.

A regionális rendőrkapitányságok bevonásával az életmód tanácsadás keretében az erre a célra felállított ORFK-ÖBB életmód sátorral és vándorkiállítással, ahol a rendőri egységektől baleset megelőzési és bűnmegelőzési tanácsadásban vehetnek részt a felnőttek és gyermekek egyaránt éves szinten 200 helyszínen.





ORFK-ORSZÁGOS BALESETMEGELŐZÉSI BIZOTTSÁG (ORFK-OB)

Magyarországon a balesetmegelőzés alapvetően állami feladat, mely napjainkban a Rendőrség az állami szervek és a társadalmi szervezetek együttműködésével valósul meg.

Hazánkban a baleset-megelőzés nem folyt mindig szervezett keretek között. A szervezett baleset-megelőzési munka kezdete az 1972-es évhez köthető, amikor a 2024/1972. számú MT határozattal létrehozták az Országos Közlekedésbiztonsági Tanácsot (a továbbiakban: OKBT). Az OKBT 1973. január 01-én kezdte meg a működését és fennállásának 19 éve alatt jelentős sikereket ért el a hazai balesetmegelőzés területén.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény a közlekedési, baleset-megelőzési és propagandatevékenységet állami feladatként határozza meg, melynek végrehajtását a közúti közlekedés biztonságáról szóló 2002/1992. (HT 2.) Kormányhatározat a Rendőrség közlekedésrendészeti szolgálati ágának hatáskörébe utalta a közlekedési felügyelet közreműködésével. **Ere figyelemmel az Országos Rendőr-főkapitányság 1992. november 24-én létrehozta az ORFK-OB-t, mely 2022-ben ünnepelte 30 éves jubileumát.**

Az ORFK-OB az OKBT által megkezdett baleset-megelőzési 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 baleset-megelőzési tevékenység végrehajtása érdekében a Rendőrség rendkívül széles kapcsolati rendszert ápol elsősorban a közutak kezelőivel, az önkormányzatokkal, a polgárőrséggel, a katasztrófavédelmi szervekkel és minden olyan állami vagy civil szervezettel, melynek feladata a közlekedésbiztonság fenntartása.

Az ORFK-OB tevékenysége sokrétű, a baleset-megelőzés csaknem valamennyi területére kiterjed. Fő rendeltetése a közlekedés biztonságának javításával összefüggő rendőrségi feladatok végrehajtása, közlekedésbiztonsági kérdésekben tanácsadó, javaslattevő és véleményező szerep. Tevékenysége ellátása során koordinálja a Rendőrség balesetmegelőzéssel összefüggő feladatait, és a közlekedésbiztonsági kommunikációs tevékenységét.

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-OB 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 posztterek stb.) mellett egyre nagyobb jelentősége van a világháló által nyújtott lehetőségeknek, hiszen az internet az információk áramlásának leggyorsabban fejlődő területe.



Az ORFK-OBK 2007 óta rendelkezik internetes elérhetőséggel (www.kreszvaltozas.hu), 2012 januárjában pedig önálló Facebook felülettel (www.facebook.com/balesetmegelozes/, a www.facebook.com/KRESZvaltozas/) valamint a www.youtube.com/@hogymindenihazaerjen oldal is színre lépett. A közösségi portálokat legnagyobb arányban a közlekedés szempontjából leginkább veszélyeztetett korosztály, a fiatalok használják, így részükre ezen a csatornán nagyobb hatékonysággal lehet preventív üzeneteket továbbítani.

Az ORFK-OBK az elmúlt időszakban számos nagy sikerű konferenciát és egyéb rendezvényt szervezett, részt vett közlekedésbiztonsági projekteken, felméréseket, kutatásokat és egyéb tudományos munkákat támogatott, jogszabály-módosítási javaslatokat fogalmazott meg, és olyan programokat indított útjára, mint a „Charta a józan közlekedésért” vagy a „Charta a motorkerékpáros közlekedés biztonságáért”. Az ORFK-OBK a közúti közlekedési szabályok felülvizsgálatában, azok módosításában is részt kíván vállalni, ezért a vezetőségi ülések napirendi pontjai között időnként KRESZ-szel kapcsolatos kérdések is szerepelnek.



Stratégiai megállapodás keretében az Országos Rendőr-főkapitányság Országos Balesetmegelőzési Bizottsága is részt vesz Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramjában.

A felnőttek és a gyerekek éves szinten 200 helyszínen vehetnek részt baleset-megelőzési és bűnmegelőzési tanácsadásban, melyet a szűrőprogrammal érintett rendőrkapitányságok bevonásával, életmódtanácsadás keretében, az erre a célra felállított ORFK-OBK életmód sátorban és vándorkiállítások alkalmával biztosítanak a rendőri egységek.



BALESETMENTES KÖZLEKEDÉST KÍVÁN AZ ORFK-ORSZÁGOS BALESETMEGELŐZÉSI BIZOTTSÁG!





MAGYARORSZÁG KEDVEZŐ KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI HELYZETÉNEK BEMUTATÁSA

A 2020. év történelmi jelentőségű volt a közúti közlekedésbiztonság szempontjából. A főbb baleseti mutatók szinte kivétel nélkül kedvezően alakultak, hiszen a személysérüléssel közúti balesetek, a balesetben meghalt személyek, a súlyosan és a könnyen sérült személyek, valamint az ittasan okozott balesetek száma egyaránt csökkent. A kialakult helyzetet jól tükrözi, hogy a halálos áldozatok száma hozzávetőlegesen az 1950-es évek közepén mért adatoknak felelt meg, ugyanakkor az akkori közlekedési viszonyokat a jelenlegi állapotokkal csaknem lehetetlen összehasonlítani. Míg 1956-ban a regisztrált gépjárművek száma alig haladta meg a 135 ezret, addig napjainkban a hazai gépjárműállomány meghaladja a 4,6 millió darabot, emellett a forgalom jellege, dinamizmusa és egyéb sajátosságai is rendkívül sokat változtak.

A közlekedésbiztonságot érintő 2018 szeptembere óta jellemzően kedvező folyamat ugyan tovább folytatódott, melynek köszönhetően 2018-hoz képest 2024. évben a személysérüléssel közúti közlekedési balesetek, a halálos áldozatok, a súlyosan, valamint a könnyen sérültek száma egyaránt csökkent. A baleseti adatok csökkenő tendenciája az ORFK-OBK célkitűzéseivel, valamint az Európai Unió célkitűzéseivel is összhangban vannak. Az elérendő cél szerint 2050-re 0-ra kell, hogy csökkenjen a halálos kimenetelű balesetek száma. Rövidebb távú célkitűzés pedig az, hogy a súlyos sérüléssel járó balesetek és a halálos balesetek száma legalább a felére csökkenjen 2030-ig a 2019-es adatokhoz képest.

A KSH által publikált adatok alapján 2024. január 01. és december 31-e közötti időszakban 14 688 közúti közlekedési baleset történt, ami 1,6 %-kal több, mint az azt megelőző évben (14 452 baleset). A halálos kimenetelű balesetek száma a 2023. évi 438-ról 2024-ben 446-ra változott – 1,8 %), a súlyos sérüléssel balesetek 4 179-ről 4 143-re 3 %-kal csökkentek. A 2024. évben 497 személy vesztette életét balesetben, így 5,3 %-os emelkedés figyelhető meg az előző évi 472 adathoz képest.

A 497 halálos áldozat azt is jelenti, hogy:

- a 2020-as év után sorozatban a második alkalommal regisztráltak 500 főnél kevesebb áldozattal járó közúti közlekedési balesetet,
- a bázisévként tekintett 2019-hez képest a balesetben meghalt személyek száma 17,4 %-os csökkenést mutat, (2019-ben 602 fő halt meg balesetben).

Az ittasan okozott balesetek vonatkozásában is tovább folytatódott a 2018 óta tartó kedvező trend, és a 2024. év a legkedvezőbb esztendőnek bizonyult a magyar baleseti statisztika rendszertörténetében.

Kedvező változások történtek a gyermekkorú (0-14 év közötti) halálos áldozatok számában is. Amíg 2019-ben 15 gyermek, addig 2024-ben pedig mindössze 6 gyermek vesztette életét közúti balesetben. Szükséges azonban megjegyezni, hogy a helyszíni adatok alapján ezekről a tragédiákról egyetlen esetben sem az érintett gyermekkorúak tehettek. A balesetek ugyanis nem a gyermekek önálló közlekedése során, illetve nem az általuk elkövetett szabályszegés miatt következtek be.

2020. december 31-én nem csak egy évet, hanem egy évtizedet is zártunk, ezzel együtt véget ért a 2011-2020. közötti időszakra vonatkozó közösségi közúti közlekedésbiztonsági program. Hazánkban az elmúlt évtizedben a halálos áldozatok száma a 2010. évi 740 főről 497 főre csökkent. Ez ugyan elmarad a kívánt 50 %-os célkitűzés teljesítésétől (minden bizonnyal számos más uniós tagállam van hasonló helyzetben), ugyanakkor a közúti halálos áldozatok számában bekövetkezett 32,8%-os csökkenés igazán tisztességes eredménynek számít.



Az elmúlt időszak eredményeinek elérésében a Rendőrség is fontos szerepet játszott. A 2024. év során folyamatos közúti jelenlétet biztosított, ellenőrizte a jármű- és gyalogosforgalmat, és a szükséges esetekben szankciókkal élt. A közúti ellenőrzéseken belül előtérbe került a nagy hatékonyságú, jelentős visszatartó hatást eredményező, és a közlekedők részéről is támogatott módszerek alkalmazása, mely a „Pofátlan(tan)ítás” kampány keretében vált ismertté. Az elmúlt évben az intenzív, célirányos és korszerű preventív tevékenység fő területe az internet volt. A rendszeres megjelenéseknek, az aktuális, pontos, és nem utolsósorban az érdekes híreknek köszönhetően az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság facebook követőinek száma az év végére meghaladta a 176 500 főt, ami egy közlekedésbiztonsági-szakmai közösségi felület vonatkozásában igen jelentős eredménynek számít, nemcsak hazánkban, hanem Európa-szerte.



HASZNOS TANÁCS AUTÓSOKNAK



• KÖZLEKEDJEN VEZETÉSRE KÉPES ÁLLAPOTBAN

A járművezetés személyi feltétele, hogy a jármű biztonságos vezetésére képes állapotban kell lenni. Ez azt jelenti, hogy tilos szeszes italt vagy bódító hatású szert fogyasztani vezetés előtt, illetve alatt. A biztonság érdekében célszerű kerülni a fáradt, kialvatlan, ingerült, ideges, azaz pszichésen alkalmatlan állapotban történő vezetést is.

• SZABÁLYOSAN

A közúti közlekedési balesetek döntő része - statisztikai adatokkal igazoltan - emberi hibára vezethető vissza. Ez egyben azt is jelenti, hogy a balesetek megelőzhetőek. Veszélyhelyzetek mindig adódhatnak, de körültekintő, figyelmes vezetéssel, a szabályok megtartásával, a „bizalmi elv” szem előtt tartásával, a vezetéstechnikai ismeretek bővítésével, a balesetek nagy része elkerülhető.

• MEGFELELŐ SEBESSÉGGEL

A biztonságos vezetés egyik legfontosabb eleme a sebesség helyes megválasztása. Járművel a forgalmi, az időjárási és látási viszonyoknak, az útviszonyoknak (az út vonalvezetésének, az útburkolat minőségének és állapotának) megfelelően kell közlekedni, és figyelemmel kell lenni a jármű sajátosságaira, az utasokra és a rakományra. A sebesség nem megfelelő megválasztása a legfőbb baleseti ok Európa-szerte.

• A BIZTONSÁGI ESZKÖZÖK HASZNÁLATÁVAL

A legtökéletesebb biztonsági berendezésekkel felszerelt jármű vezetése során is bekövetkezhet közúti baleset. Ekkor kerülnek előtérbe a passzív biztonsági eszközök, mint a biztonsági öv, a légzsák, a fejtámasz és a biztonsági gyermekülés. Szerepük a baleseti sérülések enyhítésében jelentős, növelik a vezető és az utasok túlélési esélyeit, megóvják őket a sérülésektől. A biztonsági öv a mai napig az autók legelterjedtebb és legfontosabb biztonsági, utasvédelmi berendezése, s minden más - a jármű belterében alkalmazott - passzív biztonsági megoldás alapja. A biztonsági öv használata a gépkocsi vezetőjének és utasainak egyaránt kötelező. A gyermekbiztonsági rendszerek a személyi sérülések és tragédiák elkerülésének leghatékonyabb speciális eszközei, világszerte kiemelt fontosságú utasvédelmi eszközök, használatuk kötelező.

• FOKOZOTT FIGYELEMMEL

A járművezetőnek fokozott figyelemmel kell részt vennie a közúti közlekedésben. Saját magán kívül vigyáznia kell a közlekedés többi résztvevőjére is. A gyalogosok, kerékpárosok, segédmotoros kerékpárosok és motorkerékpárosok baleseti kockázata átlag feletti, mert őket nem védik a gépkocsikban jellemző passzív biztonsági eszközök, így közlekedési baleset esetén testük közvetlen fizikai behatásoknak van kitéve. Fel kell készülni a mások által előidézett veszélyhelyzetek felismerésére és azok lehetőség szerinti elhárítására is, mert a legfontosabb az emberi élet megóvása.



A BIZTONSÁGI ÖV ÉS GYERMEKBIZTONSÁGI RENDSZER MAGYARORSZÁGI SZABÁLYOZÁSÁRÓL ÉS A PASSZÍV BIZTONSÁGI ESZKÖZÖK HASZNÁLATA



MIÉRT SZÜKSÉGES?

A gépjárművekben a biztonsági öv a legfontosabb passzív védelmi eszköz. Az autógyártók az utastérben tartózkodók környezetét, az abban elhelyezett további passzív védelmi eszközöket annak a feltételezésével helyezik el, pozicionálják, illetve szabályozzák a működésüket, hogy a biztonsági övet becsatolják és helyesen használják a bent ülők. Így a közlekedésben a biztonsági öv használata alapvető fontosságú az esetleges balesetknél a gépjárművekben tartózkodók testi épségének a védelmében, illetve a lehetséges sérülési kockázatok csökkentésében.

A közlekedési baleseti halálesetek, valamint sérülések csökkenésének így egyik fontos eleme a biztonsági öv használata. Az autógyártók az 1960-as évek óta alkalmazzák ezt a védelmi eszközt, Magyarországon 1976. január elseje óta kötelező a használata az első üléseken. A hátsó üléseken lakott területen kívül 1993 óta előírt az övhasználat, 1994 óta pedig lakott területen belül is szabályozza a biztonsági öv használatát a KRESZ.

Emellett a jogszabályi rendelkezés 2001 óta írja elő, hogy a gépkocsikban – a meghatározott kivételektől eltekintve – minden 150 centiméternél alacsonyabb gyermek csak a testméretéhez és testsúlyához igazodó gyermekbiztonsági rendszerben szállítható.

Az Európai Unió adatgyűjtés módszereinek tekintetében egy egységes felmérési módszert dolgozott ki – a Baseline projekt keretében.

HÁNYAN HASZNÁLJÁK?

A Baseline útmutatásainak megfelelően 2022-ben a biztonsági öv használatának a felmérésekor a helyszíneket három útkategóriába sorolták (belterület, külterület, autópálya), a helyszínek kijelölése tetszőleges volt, annak a figyelembevételével, hogy lefedjék az ország egész területét minden időszak (megkülönböztettek munka-, és szabadnapokat) és úttípus esetén. A méréseket 2022. július és október közötti időszakra vonatkoznak.

SZEMÉLYAUTÓK MEGFIGYELÉSE

A felmérés szerint 2022-ben az országosan összesített adatok szerint a személygépjárművekben a járművezetők 88,5%-a, az első ülésen utazók 87,3%-a, a hátsó utasok 57,1%-a használta helyesen a biztonsági övét. Az út menti megfigyelések alapján az arra kötelezett gyermekek 60,9%-a utazott gyermekbiztonsági rendszerben megfelelően rögzítve, további 25% ilyen rendszerben ült, de nem volt becsatolva, vagy kizárólag felnőtt biztonsági övvel volt rögzítve, a gyermekek 14%-a biztonsági öv-, vagy gyermekvédelmi eszköz használata nélkül utazott. 2023-ban ugyan más módszerrel történt a személyautók megfigyelése, de az adatok a következőképp alakultak. Az előző évihez képest a járművezetők 92,2%-a, a hátsó ülésen utazók 65,1%-a, az első ülésen utazóknak pedig 90,5%-a használta helyesen a biztonsági övet. A gyermekbiztonsági rendszerrel kapcsolatos mutatók szintén emelkedtek, 2023-ban a gyermekek 89,9%-a utazott megfelelően rögzítve.

AHOL NAGYOBB A SEBESSÉG, OTT TÖBBEN CSATOLNAK

Az autópályákon minden esetben magasabb övhasználati hajlandóságot figyeltek meg, mint az országosan jellemző átlagos érték. A megfigyelt járművezetők 93,3%-a, első utasok 92%-a, hátul ülő utasok 61%-a csatolta be a biztonsági övét. A gyermekek 65,5%-a utazott szabályosan használt gyermekvédelmi eszköz használatával. Az arányok lakott területen kívül is kedvezőbbek a lakott területen belül megfigyelteknél: utaspozíciótól függően 4-6%-kal nagyobb használati hajlandóságot figyeltek meg.

ÖSSZEVETÉS A KORÁBBI ÉVEKKEL

A járművezetők és az elől ülők biztonsági öv használati arányai 2019-ben voltak a legkedvezőbbek, ettől mind a 2021-ben, mind pedig a 2022-ben rögzített értékek elmaradnak. A 2022-es övhasználati arány a hátsó üléseken az összes vizsgált útkategória esetén megegyezett (az eltérés 1%-on belüli) a 2019-es értékekkel. Igen kedvezőtlenek a 2022-ben mért gyermekbiztonsági rendszerek helyes használati arányszámai: belterületen 56,9%, külterületen 63,2%; autópályán 65,5%.



A GYAKORLAT – KIFOGÁSOK ÉS CÁFOLATOK

A járművekben utazók sajnos sok esetben nem tartják magukra érvényes szabálynak a kötelező biztonsági öv használatot, döntésük igazolására különféle magyarázatot adnak maguknak, illetve adott esetben az intézkedő rendőrnek. A legjellemzőbb kifogások az övcsatolás elmulasztására, amellyel a rendőrök leggyakrabban találkoznak:

- „Szorít az öv, kényelmetlen” – Cáfolat: a járművekben a hetvenes évektől kezdték alkalmazni, a nyolcvanas évektől általánossá vált automata biztonsági öveket, amelyek nem simulnak olyan erővel a használójára, hogy az valóban szorító érzést váltson ki. Csak akkor feszesek, ha rántás éri őket. A kissé kellemetlen érzés, korántsem mérhető össze a balesetkor szereshető akár legkisebb mértékű sérüléssel járó fájdalommal sem.

- „Ütközéskor jobb, ha nincs becsatolva a biztonsági öv, mert inkább kirepülök a gépkocsiból, mint hogy az összetört járműbe beszoruljak” – Cáfolat: a gépkocsiból ütközéskor kiesni olyan terhelést jelent, mintha valaki több emeletnyi zuhanás után az úttestre esne. A test a gépkocsiból kizuhanás előtt áttöri a jármű szélvédőjét, ez olyan fej, illetve végtag sérülést eredményez, amely önmagában is halálos eredményű lehet.

- „Erős vagyok, ütközéskor a karjaimmal képes vagyok megtartani, megtámasztani magam” – Cáfolat: akár 30 km/óra ütközési sebesség mellett is olyan terhelés éri az emberi szervezetet, amely során a saját testtömege 20-30 szorosát kellene egy pillanat alatt megtartania. Ez olyan, mintha valaki a saját gépkocsiját akarná felemelni a karjaival.

- „Nekem ne szabja meg senki, hogy becsatolom-e magam, az én életem, az én egészségem” – Cáfolat: mindenki felelős a saját életéért és testi épségéért, a közlekedés során szándékosan, felesleges veszélynek ne tegye ki magát senki.

- „Csak ide megyek a boltba, óvodába, iskolába” – Cáfolat: rövid távon belül is történhet baleset, akár az elindulás utáni pillanatban is. Ilyen tekintetben nem lehet tehát figyelembe venni a megtenni kívánt távolságot.

- „Elfelejtettem, amúgy mindig használom” – A biztonsági öv rendszeres használata az elindulást megelőzően annyira megszokottá, ezzel szinte automatikussá válik, olyan elengedhetetlen része lesz az elindulás előtti rutinnak, mint az, hogy sebességbe kapcsolunk, irányjelzőt használunk, vagy kiengedjük a rögzítőféket. Aki használja az övet, az nem felejt el, mivel részét képezi az elindulásnak.

- „Van a gépkocsimban légszák, az úgyis megvéd” – Cáfolat: a légszák csak a becsatolt biztonsági övvel együtt fejti ki azt a védelmi hatását, amiért kifejlesztették és beépítették a gépkocsiba. A balesetkor kinyíló légszák, a biztonsági öv nélkül előre lendülő testet nem abban a helyzetben éri, mintha a gépkocsiban ülő be lett volna csatolva, így az szintén sérülést okozhat, és önmagában nem alkalmas a test megtartására.

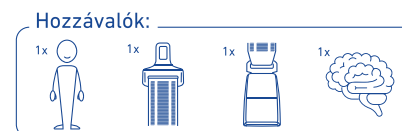
- „Ütközés után kigyullad a gépkocsi, és a becsatolt biztonsági öv miatt bent ragadok az égő autóban” – Cáfolat: ütközést követően csak akkor leszünk képesek elhagyni a gépkocsit, ha a bekövetkezett baleset során nem keletkezett olyan mértékű sérülésünk, ami ezt lehetetlenné tenné. Ez a legnagyobb eséllyel úgy garantálható, ha a biztonsági öv be volt csatolva. A gépkocsik kialakításából adódóan a biztonsági öv csatjai a járművek legvédehetőbb pontján vannak elhelyezve, így azt mi, a járműben utazók, vagy a segítségünkre sietők egyetlen mozdulattal ki tudják csatolni.

Észérvekkel alátámasztható indok nincs a biztonsági öv használatának mellőzésére. Felelősek vagyunk magunkkal, a családukkal, de a közlekedés többi résztvevőjével szemben is. Ehhez szorosan hozzátartozik a biztonsági öv használata, adjunk meg magunknak minden esélyt az előre nem látható veszélyhelyzetek, balesetek túlélésére, sérülésmentes „megúszására”.

A közlekedésbiztonság javítása, valamint a személysérüléses közúti közlekedési balesetek számának csökkentése, valamint a baleseti sérülések súlyossági fokának mérséklése érdekében a 2023. évben a Rendőrség kiemelten kezelte a passzív biztonsági eszközök, főként a biztonsági öv és a gyermekbiztonsági rendszer szabályszerű használatának ellenőrzését, illetve erőteljes hangsúlyt kell fektetni a biztonsági öv használatának fontosságára vonatkozó kommunikációs tevékenységre.

KLIKK'ANDDRIVE

O Könnyű összeszerelés.
Menni fog!
Ft





HASZNOS TANÁCS GYALOGOSOKNAK



• KÖZLEKEDJEN FELELŐSSÉGTELJESEN

A gyalogosok köztudottan a közúti közlekedés legveszélyeztetettebb résztvevői. Közúti balesetben érintettségük esetén szinte minden esetben személyi sérülés történik, és a gyalogosoknál átlag feletti a halálos balesetek aránya, ezért elengedhetetlen követelmény a szabályos, figyelmes, megfontolt közlekedés.

• SZABÁLYOSAN

A gyalogosnak a járdán, ahol pedig járda nincs, a leállósávon, az útpadkán vagy a kerékpárúton kell közlekednie. Ha az úton sem járda, sem leállósáv, sem útpadka, sem kerékpárút nincs - vagy az a gyalogosközlekedésre alkalmatlan -, a gyalogosok lakott területen lehetőleg a menetirány szerinti bal oldalon, lakott területen kívül mindig a bal oldalon, a járműforgalommal szemben az úttesten. közlekedjenek.

• FIGYELMESEN

A gyalogos-balesetek egyik fő oka az óvatlan, körültekintés nélküli úttestre lépés. Sok gyalogos szenved balesetet azért, mert álló jármű, fa vagy tereptárgy takarásából lép az érkező gépkocsi elé. Gyakori bal-eseti ok továbbá a tilos jelzésen, illetve a tiltott helyen való áthaladás. Sokat kockáztat az a gyalogos, aki az úttesten kiszámíthatatlanul közlekedik, a környezetében közlekedőket meglepetésszerűen (például haladása közben megtorpan, megáll vagy váratlanul visszafordul), vagy áthaladása indokolatlanul lassú.

• FEGYELMEZETLEN

Különösen veszélyes helyek a tömegközlekedési járművek megállói, a rendezvények helyszínei. Ilyenkor a csoportosan, tömegesen közlekedő gyalogosok még veszélyesebben közlekednek, mert felelősségérzetük csökken, figyelmük és fegyelmük a többiek hatására még lazább. Az okostelefon része mindennapjainknak, ám a készülék használata a közlekedés során veszélyes lehet. A haladásuk közben fejüket lehajtó, kezükben okostelefont tartó, a környezetükről és a veszélyekről tudomást sem vevő gyalogosok, súlyos kockázatoknak teszik ki magukat, hiszen a telefonálás, a zenehallgatás, a szöveges üzenetek írása és küldése, az alkalmazások használata egyértelműen jelentős figyelemeltereléshez vezet.

• LÁTHATÓAN

Az észlelhetőség a biztonságos közlekedés egyik alapja. A fényvisszaverő mellények a gyalogosok észlelhetőségét segítik elő, ezek viselését meghatározott esetekben a KRESZ kötelezővé teszi. Lakott területen kívüli út úttestjén, leállósávján, útpadkáján tartózkodó gyalogosnak éjszaka és korlátozott látási viszonyok között fényvisszaverő mellényt (ruházatot) kell viselnie. A fényvisszaverő mellények előnye, hogy legalább 2-3 szorosára növelik az észlelhetőséget, így a jármű vezetője jelentősen nagyobb eséllyel lesz képes a balesetet elkerülni.



HASZNOS TANÁCS KERÉKPÁROSOKNAK



• KÖZLEKEDJEN MŰSZAKILAG KIFOGÁSTALAN KERÉKPÁRRAL:

- könnyen kezelhető, megbízható kormányberendezés
- fehér színű fényvisszaverő
- fehér fényű első lámpa
- csengő
- első fék
- 2 db, egy átmérő mentén elhelyezett oldalsó fényvisszaverő
- piros színű fényvisszaverő
- piros fényű első lámpa
- szélességjelző
- fényvisszaverő
- hátsó fék

A tapasztalatok azt mutatják, hogy a kerékpárosok egy része nem az előírásoknak megfelelő felszereltségű és műszaki állapotú járművel vesz részt a közúti forgalomban, márpedig ez a biztonságos közlekedés egyik legfontosabb alapja.

• SZABÁLYOSAN

A biztonságos közúti közlekedés elengedhetetlen feltétele a közlekedési szabályok pontos ismerete és azok megtartása. A baleseti tapasztalatok alapján sokan kerékpároznak ittasan, átlagosan minden negyedik kerékpáros-baleset hátterében az ittaság áll. Széles ital fogyasztása a kerékpárosoknál különösen veszélyes, figyelembe véve testük védtelenségét, sérülési és halálozási kockázatuk átlagosnál magasabb szintjét.

• VÉDŐFELSZERELÉSEKET HASZNÁLVA

Egyre gyakrabban előforduló jelenség, hogy a kerékpáros a gyalogos-átkelőhelyen a kerékpárt hajtva halad át. Ez nemcsak szabálytalan, de balesetveszélyes is, ezért a kerékpárosnak, ha a közúti jelzésből más nem következik, a kerékpárról le kell szállnia és azt tolvaa - a gyalogosok közlekedésére vonatkozó szabályok szerint - kell az úttesten áthaladnia.

Kerékpárral közlekedve különösen fontos a láthatóság, a fényvisszaverő mellény használata nemcsak hasznos, de némely esetben kötelező is. A kerékpáros-fejvédő sisak, a könyök- és térdvédő, a kesztyű, a zárt cipő a passzív védelmi eszközök közé tartoznak, a baleseti sérülések súlyosságát enyhítik. Kutatások igazolják, hogy baleset esetén a fej- és agysérülés kockázata csaknem a felére csökken, ha a kerékpáros fejvédő sisakot visel. Nagyon fontos ugyanakkor, hogy a fejvédő jó állapotú és megfelelően rögzített legyen, hiszen ezek nélkül védelmi funkcióját nem képes ellátni.



HASZNOS TANÁCS MOTOROSOKNAK



• MOTOROZZON MEGFONTOLTAN

A motorosokat érintő balesetek több mint fele a motorkerékpár vezetőjének hibájára vezethető vissza. A motorosbalesetek jellemző okai között vezető helyen áll a sebesség nem megfelelő alkalmazása, de a kanyarodási szabályok megsértése, valamint a figyelmetlenül, szabálytalanul végrehajtott előzés is számos baleset forrása.

• FOKOZOTT FIGYELEMME

Mindig számítani kell arra, hogy bármelyik pillanatban hirtelen kell fékezni, esetleg vészfékezés közben ki is kell valamit kerülni. A helyes követési távolság megválasztása igen fontos, de emellett mindig úgy kell motorozni, hogy legyen menekülő-útvonal. Hirtelen veszélyhelyzet esetén nem az akadályt kell nézni, hanem a menekülő-útvonalat kell keresni.

• FELKÉSZÜLTEN

A motorkerékpárok közlekedésben való részvételének is alapfeltétele a műszakilag kifogástalan állapotú jármű és a vezető felkészültsége a motorozásra. A baleseti okok között számtalan esetben érhető tetten a vezetéstechnikai ismeretek és a gyakorlat hiánya, ezért mindenki kellően felkészülten, valamint műszakilag felkészített motorral közlekedjen. A vezetéstechnika továbbfejlesztésének fontossága megkérdőjelezhetetlen. A járművezető-képzés ideje alatt lehetetlen valamennyi forgalmi szituációval találkozni, a veszélyekkel szembesülni, azok elkerülését elsajátítani. Ezért a biztonságos motorkerékpározás további ismeretek megszerzését, a gyakorlati fogások készségszintre való fejlesztését teszi szükségessé. Különösen indokolt a korábban megtanultak átismétlése, a vezetéstechnikai ismeretek továbbfejlesztése tavasszal, a motorkerékpáros szezon megkezdése előtti időszakban. Napjainkban több professzionális motorkerékpáros vezetéstechnikai tanfolyam közül lehet választani Magyarországon. Vezetéstechnikai továbbképzéseken való részvételre nemcsak a kezdőknek, hanem a rutinosabb motorkerékpárosoknak is szükségük van.

• MEGFELELŐ VEDŐFELSZERELÉSBEN

A kétkerekű motoros járművel utazók baleseti kockázata átlag feletti. Ennek oka, hogy a gépkocsikban lévő passzív biztonsági megoldások a motorkerékpárosokat nem védik, így közlekedési baleset esetén testük közvetlen fizikai behatásoknak van kitéve. Ezért motorozás közben mindig megfelelő védőfelszerelést kell viselni, és fontos a zárt ruházat is. Az élénk színű bukósisak, motorosruha és -csizma nemcsak könnyebben észrevehetővé teszi a motorost a közlekedés többi szereplője számára, de egy esetlegesen bekövetkező balesetben a súlyos sérülések kockázatát is csökkentik. (A balesetben földhöz csapódott bukósisakot minden esetben le kell cserélni, még akkor is, ha kívülről nem látszik sérülés, mert az ütéselnyelő réteg többé már nem képes ellátni a feladatát.)



BIZTONSÁGBAN KÉT KERÉKEN – AJÁNLÁSOK MIKROMOBILITÁSI ESZKÖZÖKET HASZNÁLÓKNAK



A mikromobilitás forradalmasítja a városi közlekedést. Könnyű, gyors, zöld – de csak akkor valóban jó alternatíva, ha biztonságos is. Bár jelenleg a KRESZ nem szabályozza egyértelműen az e-rollerek vagy más hasonló eszközök használatát, vannak olyan alapvető szabályok, amelyeket érdemes minden közlekedőnek betartania – saját maga és mások védelmében.

1. AZ ESZKÖZ BIZTONSÁGA – NE INDULJ EL, MÍG NEM ELLENŐRIZTED!

- Fékek: működnek-e? Legalább egy féknek kötelezően hatékonynak kell lennie.
- Kerekek és gumibroncsok: nem laposak, nincsenek-e elhasználódva?
- Világítás: elöl fehér, hátul piros fény – ha sötétben közlekedsz, kötelező!
- Csengő vagy duka: legyen rajta, hogy jelezni tudj másoknak.
- Töltöttség: ne indulj útnak lemerülőfélben lévő akkumulátorral!

2. A VEZETŐ BIZTONSÁGA – TE VAGY A LEGFONTOSABB „ALKATRÉSZ”!

- Védőfelszerelés: sisak viselése erősen ajánlott, különösen gyerekek és fiatalok esetében. Térd- és könyökvédő is hasznos lehet.
- Láthatóság: világos, fényvisszaverő ruházatot viselj, főleg szürkületben vagy éjszaka.
- Figyelem és állapot: ne használd az eszközt fáradtan, betegesen, gyógyszer vagy alkohol hatása alatt.
- Telefonozás tilos: menet közben ne használj mobiltelefont, fülhallgatót!

3. A KÖZLEKEDÉS KULTÚRÁJA – NEM VAGY EGYEDÜL AZ ÚTON

- Elsőbbségadás: mindig figyelj a gyalogosokra, különösen a zebránál, járdán.
- Sebesség: csak olyan gyorsan haladj, amennyire azt a forgalmi helyzet és a látási viszonyok megengedik (javasolt max. 20-25 km/h).
- Útválasztás: lehetőség szerint kerékpárúton közlekedj, ha van. Ne menj az autók között, és kerülj a gyalogos járdát!
- Előzés: mindig balról, körültekintéssel, csengő használatával.

4. FELELŐSSÉG ÉS TUDATOSSÁG – TÖRŐDJ MÁSOKKAL IS

- Ne szállíts utast: a legtöbb mikromobilitási eszköz egy személy szállítására alkalmas.
- Ne hagyd el a józan eszt: a közlekedés nem játék – viselkedj úgy, ahogy elváród másoktól is.
- Tiszteld a környezetet: ne parkolj szabálytalanul, ne hagyd ott az eszközt járdán, bejárat előtt.
- Tanulj meg közlekedni: ismerd meg az alapvető szabályokat és forgalmi jeleket!

A mikromobilitás jövője a mi kezünkben van. Ha felelősen és előrelátóan közlekedünk, hozzájárulhatunk egy biztonságosabb, élhetőbb városi környezethez.

Ne feledd: „Menj menőn, de ne vakon!”



NE VEZESS FÁRADTAN!

A fáradtan, illetve kimerült állapotban történő járművezetés egyike a legveszélyesebb, s leginkább alulértékelt baleseti kockázatoknak.

A járművezetés alapvető személyi feltétele, hogy mindenkor a jármű biztonságos vezetésére képes állapotban legyünk. Ezt határozza meg a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975 (11.9.) KPM-BM együttes rendelet (továbbiakban KRESZ) a 4. § (1) bekezdés b/pontjában: „Járművet az vezethet, aki a jármű biztonságos vezetésére képes állapotban van”.

A tényállás nem csak azt jelenti, hogy nem fogyaszthatunk szeszes italt, vagy bódító hatású szert (utóbbiakhoz értve bizonyos gyógyszereket, pl. erős nyugtatókat, vagy a járművezetéssel össze nem egyeztethető más készítményeket) a vezetés megkezdése előtt, és alatt. Biztonságunk érdekében ugyanis az is nagyon fontos, hogy ne legyünk ingerült, ideges (azaz pszichésen alkalmatlan) állapotban, továbbá ne üljünk fáradtan, kialvatlanul, kimerült állapotban, vagy éppen éhesen, ill. szomjasan a kormány mögé.

Sokan nem is sejtik, de a fáradtság az egyik legnagyobb közlekedésbiztonsági kockázat, hatása - kimutathatóan - a szeszes italtól befolyásolt állapottal mutat hasonlóságokat. A fáradt vezető csak korlátozottan képes (vagy szélsőséges esetben teljesen képtelen) a jármű biztonságos vezetésére, hiszen az információk észlelésének, valamint a veszélyek elhárításának képessége radikálisan lecsökken. Kutatásokon alapul az az álláspont, mely szerint több mint hatszorosa a baleseti kockázat növekedése akkor, ha fáradtan veszünk részt a közúti forgalomban (forrás: "Driver fatigue and road accident"; The Royal Society for the Prevention of Accidents, February 2001).

A fáradtság fogalma nehezen definiálható, hiszen összetett jelenségről van szó, amely számos okra vezethető vissza. Ezen túlmenően a fáradtság megnyilvánulási formája, hatása meglehetősen változatos, továbbá szubjektív jellegű, hiszen mindenki másként éli meg. Mégis összefoglalóan: a fáradtság nem más, mint a test válasza a folyamatos fizikai és mentális igénybevételre, vagy az alváshiányra.

Egyes felmérések szerint az európai polgárok nem kevesebb mint 38%-a alvászavarokban szenved, ami hűen jelzi a probléma méreteit, hiszen az érintettek- valamilyen úthasználói minőségben - rendszeres résztvevői a közúti forgalomnak.

(forrás: „Drowsy Driving”; Univ-Prof. Manfred Waltz, State Mental Clinic of Graz, 2007).

A FÁRADTSÁG OKA SOKSZOR AZ ÉLETMÓDBAN, ILLETVE A MUNKAKÖRÜLMÉNYEKBE KERESENDŐ, DE BETEGSÉGEK VELEJÁRÓJA IS LEHET. A FÁRADTSÁGNAK SZÁMOS OKA LEHET, MINT PÉLDÁUL:



- alváshiány, kialvatlanság,
- hosszan tartó munkavégzés,
- tartós járművezetés,
- huzamosabb ideig tartó utazás (vonat, repülőút stb.),
- rendszertelen munkabeosztás,
- változó (éjszakai és nappali) műszakokban való munkavégzés,
- stressz, feszült idegállapot,
- nehéz (zsíros, kalóriadús) ételek fogyasztása,
- túlsúly, alultápláltság (ideérve az intenzív diétát is),
- folyadékhiány,
- levegőhiányos térben tartózkodás (a jármű utastere, vagy a vezetőfülke is lehet ilyen, ha pl. a szellőzés huzamosabb ideje belső cirkulációra van állítva),
- éjszakai társas élet (partik, bulik),
- betegségek (pl. obstruktív alvási apnoe), stb.

Kutatási adatok és a közúti balesetek tapasztalatai alapján a járművezetők kora hajnalban, valamint kora délután a leginkább hajlamosak arra, hogy fáradtságuk miatt figyelmetlenebbé váljanak, elbóbiskoljanak, vagy elaludjanak.

Az elalvások balesetek előfordulási gyakorisága általában összefüggést mutat a napi biológiai teljesítőképesség minimumaival. Eszerint az általános napi teljesítő képesség minimuma nappal 14 és 15 óra között, éjfélét követően pedig 02-04 óra között van. Hajnali 3 órakor teljesítőképességünk mindössze 5%-ával rendelkezünk, míg a legnagyobb teljesítményekre reggel 8-9 óra, valamint 18 és 20 óra között vagyunk képesek (forrás: "Sicher unterwegs in Hessen"; Landesverkehrswacht Hessen, Frankfurt am Main).

A fáradt állapotban történő járművezetés kivétel nélkül minden járműkategória esetében létező problémát jelent (kerékpárosoknál, segédmotoros-kerékpárosoknál, gépjárművezetőknel és az egyéb járművek vezetőinél egyaránt), bár kétségtelen, hogy a cselekmény veszélyességének mértéke közúthasználónként eltér. Ezen a területen legkevésbé az állati erővel hajtott járművek vezetői vannak veszélynek kitéve (hiszen a ló magától is hazahúzza a szekeret), míg egy kamion, vagy veszélyes árut, például üzemanyagot szállító jármű vezetőjének figyelmetlensége, vagy elalvása nagyon könnyen közúti tragédiák, halálos tömegszerencsétlenségek forrása lehet.

A kerékpárosoknál és az egy nyomon haladó motoros járműveknél a fáradtság gyakran áll az olyan úgynevezett magános (egy járműves) balesetek háttérében, mint például az árokba borulás, fának vagy kerítésnek hajtás, illetve a külső, valószínűsíthető ok nélküli elcsúszás, elesés. A fáradt vezetők által okozott baleseteket magas fokú látencia jellemzi. A balesetek vizsgálata során nyert tapasztalatok azt mutatják, hogy a járművezetők általában nem ismerik be, hanem kifejezetten tagadják a balesetkori fáradtság, ill. az elalvás tényét. Ennek oka, hogy a járművezetés fáradt állapotban nem enyhítő, hanem ellenkezőleg, súlyosbító körülményként értékelendő, s szigorúbb szankció alkalmazásával járhat. A fáradt járművezető - más, a balesethez közvetlenül vezető szabályszegés elkövetése (pl. az elsőbbségadásra vonatkozó szabályok megsértése) mellett - azt ismerné el, hogy tudatosan megszegte a KRESZ korábbiakban már említett 4. § (1) bekezdésének b/ pontját, biztonságos közlekedésre alkalmatlan állapotban vett részt a forgalomban, s ennek tényét a büntetési tétel mértékének megállapításakor figyelembe veszik.

Napjaink egyik fontos feladata visszaszorítani a fáradtságra visszavezethető balesetek számát, továbbá tudatosítani a járművek vezetőiben a fáradtság kiemelt közlekedésbiztonsági kockázatát, rendkívüli és sokak által alábecsült veszélyeit. Utóbbi elsősorban a gépjárművezető képzés rendszerének kiegészítésével, a biztonság-szemléletű képzéssel, valamint a prevenció eszközeivel érhető el. Az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság az elmúlt években több olyan közlekedésbiztonsági kampányt folytatott, melyek az elalvásos balesetek megelőzésére, a fáradtan történő járművezetés visszaszorítására irányultak. Ám, mint azt jól tudjuk, a közlekedésben minden az emberi tényezőn, az adott közlekedő (járművezető) akaratán, döntésén múlik.



Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramja 2010 – 2020 – 2030

www.egeszsegprogram.eu



A MÁESZ program a Miniszterelnöki Kabinetiroda kiemelt támogatásával valósul meg

PILLANATKÉPEK



CSALÁDOK EZREI A PROGRAMBAN

Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramja
2010 – 2020 – 2030

www.egeszsegprogram.eu



A MÁESZ program a Miniszterelnöki Kabinetiroda kiemelt támogatásával valósul meg

PILLANATKÉPEK



KIEMELT SAJTÓ ÉRDEKLŐDÉS



NAPI 5000 VIZSGÁLAT



A SZŰRŐVIZSGÁLAT ÉLETET MENTHET

Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramja
2010 – 2020 – 2030

www.egeszsegprogram.eu



A MÁESZ program a Miniszterelnöki Kabinetiroda kiemelt támogatásával valósul meg

PILLANATKÉPEK



FIATALOK KÖRÉBEN IS NÉPSZERŰ



A SZŰRŐVIZSGÁLAT ÉLETET MENTHET



ÓRIÁSI LAKOSSÁGI ÉRDEKLŐDÉS





PILLANATKÉPEK



ORSZÁGOSAN ÉVI 200 HELYSZÍNEN



MEGMOZDULNAK A VÁROSOK



A SZŰRŐVIZSGÁLAT ÉLETET MENTHET



AZ EGÉSZSÉG A LEGFONTOSABB KINC



KÍGYÓZÓ SOROK MINDEN VÁROSBA



Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramja
2010 – 2020 – 2030

www.egeszsegprogram.eu



A MÁESZ program a Miniszterelnöki Kabinetiroda kiemelt támogatásával valósul meg

PILLANATKÉPEK



A SZŰRŐVIZSGÁLAT ÉLETET MENTHET



FIATALOK ÉS IDŐSEK A PROGRAMBAN



ORSZÁGOSAN TÖBB EZER LÁTOGATÓ

Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramja
2010 – 2020 – 2030

www.egeszsegprogram.eu



A MÁESZ program a Miniszterelnöki Kabinetiroda kiemelt támogatásával valósul meg

PILLANATKÉPEK



ÓRIÁSI LAKOSSÁGI ÉRDEKLŐDÉS



A SZŰRŐVIZSGÁLAT ÉLETET MENTHET



FÓKUSZBAN A MEGELŐZÉS



Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramja

2010 – 2020 – 2030

www.egeszsegprogram.eu



A MÁESZ program a Miniszterelnöki Kabinetiroda kiemelt támogatásával valósul meg

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

A MÁESZ NÉPEGÉSZSÉGÜGYI KONVOJ ÉS AZ EGÉSZSÉGÜGYI SZAKEMBEREK ORSZÁGOSAN ÉVI 200 HELYSZÍNRE TÖRTÉNŐ BIZTONSÁGOS KÖZLEKEDÉSÉT A SCHILLER AUTÓCSALÁD TÁMOGATJA.

Schiller

BUSINESS+

FLOTTA

RENT A CAR





FÓKUSZBAN A MEGELŐZÉS

A SZŰRŐVIZSGÁLAT ÉLETET MENTHET



50 FÉLE
ÁTFOGÓ VIZSGÁLAT

EGY HELYEN
EGY IDŐBEN

AZONNALI
KIÉRTÉKELÉSSEL

**INGYENES
PROGRAM!**

✓ MAGYARORSZÁG LEGNAGYOBB
MOBILDIAGNOSZTIKAI KÖZPONTJA,
SPECIÁLIS SZŰRŐKAMION

✓ MODERN VIZSGÁLATI
ESZKÖZÖK

✓ ÉLETMÓD TANÁCSADÁS

✓ VIRTUÁLIS 3D
ANATÓMIAI MOZISÁTOR

✓ LÁTVÁNYOS ANATÓMIAI BEMUTATÓ

✓   RENDŐRSÉGI BEMUTATÓ

✓ INGYENES GONDOSÓRA REGISZTRÁCIÓ



MAGYARORSZÁGON
CSAK ITT!

SZÉCHENYI 2020

EUROPAI UNIÓ
Európai Strukturális
és Beruházási Alapok
MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA
BEFEKTETÉS A JÖVŐBE



MEGTISZTELŐ ELISMERÉS

ORSZÁGOS RENDŐR-FŐKAPITÁNYSÁG ELISMERÉSE



AZ ORSZÁGOS RENDŐR-FŐKAPITÁNYSÁG,
ORSZÁGOS BALESETMEGELŐZÉSI BIZOTTSÁGA
DR. KUCZIK JÁNOS ZOLTÁN R.VEZÉRŐRNAGY
ÉS ÓBERLING JÓZSEF R.EZREDES ELISMERÉSE
DANKOVICS GERGELY PROGRAMIGAZGATÓ
RÉSZÉRE AZ EGY ÉVTIZEDE TARTÓ SZÖVETSÉGI
MUNKÁJÁÉRT A RENDŐRSÉGI PREVENCIÓS
PROGRAMOK ÉS A MAGYARORSZÁG ÁTFOGÓ
EGÉSZSÉGVÉDELMI SZŰRŐPROGRAM, TÖBB MINT
EGY ÉVTIZEDE TARTÓ SIKERES MEGVALÓSÍTÁSÁÉRT.



Az Országos Rendőr-főkapitányság, Országos Balesetmegelőzési Bizottsága elismerését fejezi ki a MÁESZ Program eddigi elért eredményeihez. A Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramja 2010-2020-2030 során széles társadalmi körben megjelenő lakosság összetétele tökéletes célcsoportja lehet az ORFK-OBK által a védtelen közlekedők biztonsága érdekében végzett megelőző tevékenységnek, rendőrségi prevenciók programok megvalósításának.



**Egészségvédelmi
Szűrőprogram**
Egészség mindenek előtt...



Jelen kötet a Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramjának hivatalos kiadványa az Egészség Könyv 2025 különszáma, mely ingyenes formában kerül a magyar lakosság részére biztosításra évi 50 000 példányban országosan.

Központi koordináció: MÁESZ koordinációs programiroda

H-2000 Szentendre, Római Sándor köz 2.

Email: programiroda@egeszsegprogram.eu

Web: www.egeszsegprogram.eu

© Minden jog fenntartva / All Rights Reserved

Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramja 2010-2020-2030



Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramja 2010-2020-2030

a Szellemi Tulajdon Nemzeti Hivatal által 003651 nyilvántartási számon szabadalmi jogvédelem alatt áll.