



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI MAGAS SZINTŰ ÜLÉS (HLG MEETING ON ROAD SAFETY) MÁLTA, 2017. MÁRCIUS 28-29.

A 2017.03.28-án tartott közúti közlekedésbiztonsági magas szintű konferencia délelőtti szekciója plenáris formában zajlott, ahol számos szektorból érkezett szakemberek mellett a 29-ei miniszteri konferencia delegáltjai, illetve a délutáni ülésre delegált szakértői tanács tagjai is részt vettek. A délutáni ülés zárt körben a delegált szakértők részvételével történt.

PLENÁRIS ÜLÉS

Joe Mizzi, a máltai közlekedésért és infrastruktúráért felelős miniszter köszöntötte a hallgatóságot, és elmondta, hogy a közlekedésbiztonság javításáért folytatott folyamatos munkában kiemelt szerepet kell, hogy kapjon a jövőben az intelligens rendszerek térhódítása, az önzetű járművek megjelenése és a korszerű járműtechnológiák elterjedése. A fentiekben túl azonban továbbra is szem előtt kell tartani, hogy jelenleg az emberi tényező és a hagyományos közlekedési infrastruktúra még kiemelt jelentőséggel bír a közlekedési rendszerben, így a közlekedésbiztonságra gyakorolt hatása is jelentős. Ezek tükrében a közlekedésbiztonság javítására irányuló törekvések közül rövidtávon az infrastruktúra biztonsági vizsgálatok fejlesztése és elterjedése, a közúti biztonsági hatásvizsgálatok módszertanának fejlesztése és a járművezető képzés javítása érheti el a legjobb eredményeket. A járművezető képzés eredményességében azonban a hatékony közlekedésbiztonsági nevelésnek, oktatásnak, szemléletformálásnak kiemelt jelentősége van. Ezzel összhangban a miniszter kiemelte még, hogy az adatelemzés minden területen rendkívül fontos, mely lehetőséget biztosít a területeken végzett tevékenység hatékonyságának értékelésére.

Ezt követően *Violeta Bulc*, az Európai Bizottság közlekedésért felelős biztosa is köszöntötte röviden a résztvevőket. *Jean Todt*, az ENSZ közúti biztonságért felelős különleges küldötte elmondta, hogy a kitűzött célok elérése lehetséges, de addig még sok feladat van hátra. 2015-ben a 10. leggyakoribb halálozási ok volt a közúti közlekedési baleset, de ha nem teszünk semmit, akkor 2035-re várhatóan ez a halálok a 7. helyre kerülhet. Ezután a szakértői hozzászólások kiemelték a kutatások és tudományos vizsgálatok jelentőségét, illetve azok valódi hasznosítását a közlekedésbiztonság terén. A plenáris ülés következő részében felkérték a résztvevőket, hogy fogalmazzák meg az európai térség közlekedésbiztonságának javításában kiemelt jelentőséggel bíró tényezőket, melyeket még hangsúlyosabban kell a jövőben megjeleníteni, illetve kérték a résztvevőket, hogy szavazással állítsák sorba a megjelölt területeket.

A PLENÁRIS ÜLÉS EREDMÉNYEKÉNT AZ ALÁBBI KIEMELT TERÜLETEK LETTEK MEGJELÖLVE:

1. Baleseti információk gyűjtése, elemzése

Kiemelt feladatként került azonosításra a megfelelő minőségű baleseti elemzések végzése. E cél eléréséhez a mélyelemzések végzését koordináló szervezet életre hívása rendkívül fontos. Ehhez európai szintű harmonizáció szükséges, melynek során biztosítani kell a mélyelemzések elvégzése során együttműködő szervezetek hatékony kooperációját. A balesetek kiválasztása során a góchelyek és gócszakaszok azonosítása jelentheti a kiindulópontot, figyelembe véve a városi és az országos úthálózat adottságait.

2. Teljesítményalapú közlekedésbiztonsági rendszer bevezetése

Kiemelt feladat a közös módszertani alapok azonosítása az adatrögzítés és adatelemzés területén, valamint szigorú, illetve számszerű célkitűzéseket tartalmazó célrendszer meghatározása (pl. súlyos, halálos balesetek csökkentésére vonatkozó számszerű célok meghatározása). A közlekedésbiztonsági tevékenységek, beavatkozások mérhető indikátorok alapján történő értékelése (pl. EuroNCAP, EuroRAP) szintén említésre került. Fontos feladat az adatgyűjtés kiterjesztése a sebességválasztásra, az övhasználatra és az ittasan történő vezetésre vonatkozó adatokra.

3. Európai uniós közlekedésbiztonsági ügynökség létrehozása

Ugyancsak kiemelt feladatként hangzott el egy új uniós szervezet életre hívása, mely támogatja a nemzetközi adatgyűjtést, adatelemzést és az eredmények megosztását, valamint koordinálja az uniós stratégia gyakorlati megvalósítását, elvégzi a megvalósult intézkedések, programok értékelését, illetve támogatja a tagállamokat az uniós feladatok ellátásában.



A PLENÁRIS ÜLÉS EREDMÉNYEKÉNT AZ ALÁBBI EGYÉB TERÜLETEK LETTEK MEGJELÖLVE:

4. Korszerű járműtechnológiák térnyerésének támogatása

A kezdeményezés célja, hogy az olyan hatékony biztonságnövelő járműrendszerek, mint az automatikus fékezőrendszerek, az alvásfigyelő, vagy a sávtartó automatika a lehető leggyorsabban széria-felszerelésként jelenjenek meg a járművekben.

5. Biztonságos infrastruktúra

Fontos feladat lenne a beruházási tervek átfogó közlekedésbiztonsági vizsgálata már a legkorábbi állapotban, valamint a meglévő hálózaton kisköltségvetésű biztonságnövelő beavatkozásokhoz szükséges elemzési, értékelési és tervezési folyamatok megvalósítása. A javaslat hangsúlyozza az európai szabványok bevezetésének szükségességét a közlekedésbiztonsági vizsgálatok területén.

6. Élethosszig tartó tanulás

El kell végezni a közlekedésbiztonsági oktatási, nevelési rendszerek összehasonlítását. A legjobb eredmények felhasználásával el kell érni, hogy a biztonságra való igény folyamatosan jelen legyen a közlekedőben tudatos és nem tudatos cselekvési szinten (oktatás, nevelés, kampányok, tréningek). Fenti törekvésekkel összhangban a többlépcsős járművezető-képző rendszerek bevezetésének támogatása szükséges.

7. Baleseti kárkezelés

A kezdeményezés hangsúlyozza, hogy a baleseti áldozatok ellátásának, kezelésének és rehabilitációjának társadalmi és gazdasági költségei rendkívüli terheket rónak az egészségügyi rendszerre és az érintettek családjára. Fentiekre tekintettel javasolt az áldozatok rehabilitációjának kiemelt támogatása, az érintettek bevonása a kapcsolódó prevencióba és kommunikációba. Fontos a baleseti áldozatok kezelésére irányuló jó gyakorlatok bemutatása és a példaértékű gyakorlatok teljes körű, átfogó vizsgálata.

8. Közlekedési módválasztási szokások befolyásolása

A javaslat célja, hogy elősegítse a legkisebb baleseti kockázatot eredményező közlekedési módok (pl. gyaloglás, kerékpározás, tömegközlekedés) térhódítását szemléletformáló, ismeretátadó és érzékenyítő programok megvalósításával.

9. Sebesség csökkentése

A javaslat célja, hogy lakott területen belül az egész Európai Unió területén a megengedett maximális sebesség 30 km/h legyen, az újonnan forgalomba helyezett járművekbe kerüljön beépítésre intelligens sebességasszisztens rendszer, valamint, hogy kisköltségvetésű biztonságnövelő megoldásokkal segítsék a járművezetőt az adott infrastruktúraszakaszon érvényes sebességhatár alkalmazásában.

10. Közlekedésbiztonsági láncfolyamat megvalósítása

Integrált közlekedésbiztonsági rendszer létrehozása, melynek elsődleges célja, hogy definiálja a közlekedésbiztonsági rendszert képező komponensek (pl. állam, közlekedő, út, jármű) és folyamatok (pl. szabályozás, tervezés, képzés, kommunikáció, helyváltoztatás, elemzés) közötti kronológiai és fontossági sorrendet, illetve kapcsolatot, oly módon, hogy minden érintett közlekedési ágazat érdekeit figyelembe vegye, különös tekintettel a védtelen közlekedőkre. A láncfolyamat megtervezésénél, kidolgozásánál és működtetésénél a rendszerelemeket és folyamatokat közlekedésbiztonsági mátrixokba célszerű rendezni, melyek lehetőséget biztosítanak a kapcsolati jellemzők azonosítására.

11. Gyalogos biztonság

A gyalogos közlekedés előnyben részesítését megvalósító stratégiák, intézkedések támogatása, figyelembe véve, hogy a gyalogos közlekedés kiemelten biztonságos, környezetbarát és energiatakarékos közlekedési mód. A módválasztás és módváltás befolyásolására irányuló ösztönzők azonosítása és bevezetése.

12. Korszerű járműtechnológiák térnyerésének támogatása a korábban forgalomba helyezett járművekre vonatkozóan

A kezdeményezés célja, hogy az olyan hatékony biztonságnövelő járműrendszerek, mint az automatikus fékezőrendszerek, az alvásfigyelő, vagy a sávtartó automatika a korábban forgalomba helyezett járművekbe is a lehető leggyorsabban beépítésre kerülhessenek.

13. Járműtervezési alapelvek újradefiniálása

A jármű energiafogyasztási igényének, súlyának, sebességének és méretének optimalizálására, szélsőséges esetben minimalizálására irányuló járműtervezési irányok támogatása.



14. Iftas vezetés visszaszorítása

Az intézkedés egyik fő eleme az alkoholízár bevezetése az újonnan forgalomba helyezett járművek esetében, így megakadályozva, hogy alkohollal felszerelt járművel ittas állapotban bárki részt vehessen a forgalomban. Szintén kiemelt jelentőségű lépés a véralkoholszint egységes európai uniós szabályozása, az egységes szabályozás betartásának megerősített ellenőrzése, illetve az érintett hatósági, civil és képzési szervek szoros együttműködése.

15. Közösségi/állampolgári ellenőrzés és jogalkalmazás

A kezdeményezés célja a közösségi/állampolgári ellenőrzés és jogalkalmazás bevezetéséhez szükséges jogi, társadalmi és informatikai keretrendszer definiálása és uniós szintű bevezetése.

KÖZÚTI BIZTONSÁGI MAGAS SZINTŰ MUNKACSOPORT ÜLÉSE

Az ülésen három fő fejlesztési irány került meghatározásra: a GKI képzés további fejlesztése, harmonizációja, a 2008/96/EK irányelv felülvizsgálata, valamint a határon átvéelő jogalkalmazói és ellenőrzési tevékenység kiterjesztése. Az EU szintű közlekedésbiztonsági folyamatok kedvezőnek látszanak, de trendfordulóról még nem lehet beszélni. A jogalkalmazói és ellenőrzési tevékenység objektív értékeléséhez teljesítménymutató rendszer kidolgozását tűzte ki célul az Európai Unió, ám eddig még nincs végleges megállapodás a megfelelő teljesítménymutatókra vonatkozóan. A probléma egyik leghangsúlyosabb eleme, hogy az ellenőrzési pontok száma, az ellenőrzések időbeli frekvenciája, illetve a büntetések száma és értéke gyakran nincs összhangban a társadalmilag érzékelt tettenérisi valószínűséggel.

A szlovén delegált beszámolt a 2015. évben kapott PIN díjokról. A spanyol szakértő elmondta, hogy az uniós kedvező folyamatok ellenére Spanyolországban kedvezőtlen folyamatok látszanak kirajzolódni. A Finnországból érkezett szakértői csoport hangsúlyozta, hogy a közlekedésbiztonság össztársadalmi kérdés, és átfogó, az egész társadalmi rendszert felölelő stratégia kidolgozása szükséges. A francia szakértők javasolták, hogy átfogó Európai uniós szabályozás szülessen a külföldön elkövetett közlekedési szabályszegések szankcionálására kiemelve a büntetési tételek emelésének lehetőségét erre a célcsoportra vonatkozóan. A luxemburgi delegált elmondta, hogy a közelmúltban telepített sebességellenőrző rendszer hatása elsősorban lokálisan, a kamerák közvetlen környezetében érzékelhető, a büntetések száma így is magasabb, mint várták, és nem csökkennek olyan mértékben, mint ahogy tervezték.

Szerző: Dr. Török Árpád



Képek a Közlekedésbiztonsági Magas Szintű Ülésről
 Forrás: Európai Bizottság (DG Move)