



ETSC HÍREK



A HOLLAND KORMÁNY SÜRGETI, HOGY TEGYENEK TÖBBET A KÖZÚTI BIZTONSÁG ÉRDEKÉBEN

A Holland Közlekedésbiztonsági Kutatóintézet (SWOV) igazgatója szerint a kormánynak felül kell vizsgálnia a sebességhatárokat, valamint a környezetvédelmi adókat, melyek nem járultak hozzá a biztonságosabb gépjárművek népszerűsítéséhez, illetve növelni szükséges a szeparált kerékpárforgalmi létesítménnyel ellátott utak számát.

Míg Hollandia közlekedésbiztonsági szempontból Európa vezető országai közé tartozott, az utóbbi években stagnálás, és a közlekedési baleseti halottak számának emelkedése tapasztalható.

Egy újságinterjúban a szervezet igazgatója, Dr. Peter van der Knaap rámutatott arra, hogy egy tavaly publikált ETSC-kutatás szerint Hollandia csupán a 23. helyen végzett a legmagasabb Euro NCAP besorolású új autók eladási arányai alapján készített rangsorban. Dániában és Hollandiában is olyan környezetvédelmi adók vannak érvényben, amelyek abba az irányba terelik a fogyasztókat, hogy energia-hatékony járműveket vásároljanak, függetlenül azok biztonsági értékelésétől, annak ellenére, hogy már minden piaci szegmensen kaphatók az ötszillagos minősítésű járművek, beleértve a szuperminiket és az elektromos meghajtású járműveket is.

Dr. Peter van der Knaap arra is utalt, hogy az 50 km/órás sebességhatárú utaknak közel a felén nincs önálló kerékpárút. Javaslatára szerint, amennyiben a helyi önkormányzat nem tud forrást biztosítani a megfelelő kerékpárút kialakítására, akkor a sebességkorlátot ezeken az utakon 30 km/óra mértékűre szükséges csökkenteni.



Forrás: ETSC

FRANCIAORSZÁG ÉS ÍRORSZÁG FOKOZZA AZ ÚT MENTI DROGELLENŐRZÉST

Franciaország és Írország fokozza az út menti nyálmintás drogvizsgálatot, hogy hatékonyabban lépjenek fel a kábítószer hatása alatt történő járművezetéssel szemben.

Franciaországban korábban a rendőrök feladata volt, hogy klinikai érvizsgálatra kísérik a vezetőt, ha a nyálteszt eredménye alapján feltehetően kábítószer hatása alatt vezetett. Az út menti tesztelő eszközök pontosságának ellenőrzését követően a érvizsgálatot ezentúl egy második nyálvizsgálat váltja fel. Bár mindkét mintát laboratóriumi körülmények között szükséges megvizsgálni, az eljárás időt és rendőrségi erőforrást spórol meg. Az új eljárás januárban kezdett elterjedni. A francia közúti baleseti halálozásoknak körülbelül az egynegyedében vesz részt drog hatása alatt álló járművezető a Francia Közúti Közlekedésbiztonsági Megfigyelőközpont (ONISR) szerint.

Írország is elindítja a nyáltesztet a kábítószeres vezetés kiszűrésére, mely annak a közlekedésbiztonságot érintő jogszabályváltozás-csomagnak a része, melyet az ír parlament 2016 decemberében fogadott el. A rendőrség korábban olyan tesztek elvégzésére hagyatkozott, mint a pupilla kitágulásának tesztelése, illetve egyensúlyteszt, azonban ettől az évtől már nyáltesztet alkalmaznak.

Egy közelmúltbeli brit felmérés szerint minden hetedik fiatal beismerte, hogy kábítószer-használat után volán mögé ült. Az út menti drogtesztelés 2015 márciusi bevezetése óta Nagy-Britanniában drámaian emelkedett a kábítószer-fogyasztás miatt lekapcsolt járművezetők száma.

Az ETSC hamarosan publikálja legfrissebb jelentését a drog hatása alatt történő vezetés európai helyzetéről, melynek bemutatására az Európai Parlamentben kerül sor.



TÖBB UNIÓS ORSZÁG IS KERESI ANNAK LEHETŐSÉGÉT, HOGY VISSZASZORÍTSA A VEZETÉS KÖZBENI MOBILTELEFON HASZNÁLATOT

A vezetés közbeni mobiltelefon használat betiltása, a telefon „vezetési üzemmódjának” kialakítása, illetve szigorúbb ellenőrzés bevezetése csak néhány azon lehetőségek közül, amelyeket Európa-szerte a tagállamok kormányai vizsgálnak, mivel az adatok azt mutatják, hogy a halálos következménnyel járó figyelmetlen vezetés töretlenül folytatódik.

A holland közlekedési miniszter-asszony, Melanie Schultz van Haegen, az AD-nek adott tavaly novemberi interjújában elmondta, hogy a kormány számos lehetséges megoldást megvizsgált a figyelmetlen vezetés visszaszorítása érdekében, beleértve a telefonálás teljes tilalmát, illetve azt a javaslatot is, hogy bizonyos funkciók/alkalmazások, mint pl. a Pokémon Go, automatikusan kikapcsoljanak bizonyos sebességhatár felett. A The Guardian napilap beszámolója szerint a brit kormány és a telefonyártók képviselői decemberben az ún. „vezetési üzemmód” kialakításának lehetőségéről folytattak tárgyalásokat.

A német ETSC-tagszervezet, a DVR (Német Közlekedésbiztonsági Tanács) szerint a figyelmetlen vezetésért kiróható bírságot jelentősen emelni kell. A javaslatot a Német Szövetségi Rendőrség is támogatja. A belga közlekedési miniszter, François Bellot elmondta, hogy Belgium keresi annak lehetőségét, hogy lehetne hatékonyabbá tenni a figyelmetlen vezetésre vonatkozó végrehajtást, ugyanakkor nem tervezik a bírságok emelését. A szintén ETSC-tagszervezet Belga Közlekedésbiztonsági Intézet (BRSI) állítása szerint a figyelmetlen vezetés aránya növekszik, 10 vezetéből 8 beismerte, hogy vezetés közben használta mobiltelefonját.

Egy biztosítótársaság németországi kutatása a közelmúltban megállapította, hogy a figyelemelterelés ma már több halálos áldozatot követel az utakon, mint az alkohol. Ugyanakkor azt is meg kell említeni, hogy hiányzik a figyelemelterelésre vonatkozó megfelelő bal-eseti adatgyűjtés. Német és brit szakértők a mobilhasználat gyakoribb rutinellenőrzésére tettek javaslatot azon vezetők körében, akik halálos vagy súlyos sérüléssel járó közúti baleset részesei voltak. A brit rendőrség szerint a mobiltelefon-készülék és a SIM-kártya elkobzása elrettentő hatású lehetne.

VÉLEMÉNY: A NYOLCÉVES JÁRMŰBIZTONSÁGI STANDARDOKAT SÜRGŐSEN FELÜL KELL VIZSGÁLNI

2009-ben még csak egy maroknyi ember hallott az Uber-ről, a Tesla fejlesztéseiről a „robotpilóta” funkció terén, vagy a Google önvezető járművének terveiről. A technológiai változások, különösen az autóiparban, azóta is szédítő sebességgel folytatódnak. Ugyanakkor az Európai Bizottság nem tart lépést ezzel az ütemmel. Szinte hihetetlen, de az uniós járműbiztonsági standardok utolsó nagyobb léptékű felülvizsgálatára 2009-ben került sor.

Az elmúlt három évben ugyan várható volt a revízió, azonban azt többször is elhalasztották. Az Európai Bizottság Gépjármű Munkacsoportja február 15-ei ülésén az új javaslatok kidolgozásának határidejét 2018 márciusára tolta ki.

Ez teljességgel elfogadhatatlan. A megkövetelt járműbiztonsági standardok finomítása elengedhetetlen a halálozások és súlyos sérülések számának csökkentéséhez Európa közútjain. Az elhunytak száma stagnált, sőt emelkedett az elmúlt három évben. Hetente még mindig 500 ember hal meg az útjainkon, ami óriási emberi és egyben gazdasági veszteség.

Míg sok járművet az Euro NCAP biztonsági teszthei alapján ellenőriznek, jelenleg azok a járművek, amelyek csak az uniós jogszabályi követelmények által előírt minimum-feltételeknek felelnek meg, nulla csillagot kapnának. Ez egy olyan tény, amellyel valószínűleg sok fogyasztó nincs tisztában az Európai Unióban. Az Euro NCAP nemrég azzal vádolt egy autógyártó céget, hogy szándékosan rontják le egy bizonyos jármű biztonsági előírását az európai piacon, mivel úgysem valószínű, hogy megvizsgálják. Az Euro NCAP teszthein a





szóban forgó jármű csak két csillagos minősítést ért el. A szervezet tehát kulcsszerepet játszik a standardok színvonalának emelésében, azonban egy önkéntes program nem helyettesítheti a jogilag kötelező minimum-előírásokat.

Decemberben a Bizottság végül közzétette a biztonsági technológiáknak azon listáját, amelyek a vizsgálatok tárgyát fogják képezni a minimális járműbiztonsági szabályok következő felülvizsgálata során. A következő lépés a lista véglegesítése, és a tervezett változtatások jogerőre emelése.

A járművezetőt támogató rendszerek, mint pl. az Automata Vészfékező Rendszer és az Intelligens Sebesség-figyelmeztető Rendszer mielőbbi kötelező felszereléssé minősítése szintén hozzájárul majd a magasabb szintű automatizmushoz Európa útjain. Ezen funkciók standardizálása és független tesztelése fontos alapját képezi az önvezető járművek kifejlesztésének. Jelenleg e rendszerek alkalmazásához azonban nincs még meg a megfelelő jogszabályi környezet.

A tagállamok további lépéseket szorgalmaznak. Idén februárban nyolc – közöttük a francia, a német és az olasz – közlekedési miniszter levélben fogalmazta meg azt az elvárását, hogy a szükséges intézkedéseket hozzák nyilvánosságra 2017 végéig.

A javaslatok megfogalmazásának késleltetése óhatatlanul a végrehajtás késedelméhez vezet. Napi 70 halottal az útjainkon ezt a késlekedést nem engedhetjük meg magunknak.

Fordította: Abonyi Nóra

Kérjük, látogasson el honlapunkra, a www.kti.hu oldalra!