



VÁROS ÉS INFRASTRUKTÚRA TERVEZÉS A BIZTONSÁG ÉS A VÁROSI ÉLET MINŐSÉGE ÉRDEKÉBEN

XXIII. NEMZETKÖZI KONFERENCIA „ÉLET ÉS GYALOGLÁS A VÁROSOKBAN” – BRESCIA, 2017. JÚNIUS 15-16.

A kétevente megrendezésre kerülő nemzetközi konferenciára a helyi egyetem (az olaszországi Università degli Studi di Brescia) épületeiben került sor.

Dr. Maurizio Tira professzor, a konferencia elnökének meghívására a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. részéről **Prof. Dr. Holló Péter** vett részt a tudományos bizottság munkájában szekcióelnökként, illetve vitaindító előadás felkért előadójaként.

Az első plenáris ülés előtt két köszöntő hangzott el. Az elsőt **Maurizio Tira** professzor, a másodikat **Roberto Busi** tartotta, aki a konferencia örökös elnöke.

A plenáris ülésen két vitaindító előadást hallhattunk. **Rodney Tolley** (Egyesült Királyság) a gyaloglás szerepét méltatta minden szempontból. Élhető, gyalogosbarát, a védtelen közlekedők számára biztonságos városokról beszélt. Kiemelte a gépkocsik megosztásának („car sharing”) fontosságát. A gyaloglás méltatása közben bizonyos fókig a kerékpárosokkal szemben foglalt állást („Ne használjuk a kerékpárt a gyalogosok ellen!”). Elmondta, hogy a kerékpárosoknak világszerte erős szervezeteik vannak, míg a gyalogosok esetén ez nincs így. Megemlítette, hogy pl. a kerékpár vonaton történő szállítása sok helyet foglal el a többi utas rovására. Részletezte a gyaloglás egészségügyi és gazdasági előnyeit, kiemelve, hogy az fellendítheti a helyi kereskedelmet. Tolley hangsúlyozta a gyalogosforgalom mérésének jelentőségét is.

Ezt követően **Graham Parkhurst** (Egyesült Királyság) tartotta meg előadását. A globális felmelegedés témájával indította előadását. Elmondta, hogy az EU-ban a közlekedésből származó üvegházhatású gázok 23%-a lakott területekről származik. Ismertette az EU vonatkozó, 35 évre szóló stratégiáját, melynek két fontos területe a járművek határfokának javítása, illetve a dekarbonizáció. Jelenleg az EU gépjárműállományának csupán 1%-a (mintegy 200 ezer gépjármű) működik alternatív üzemanyaggal (elektromos, gáz, stb.). Bemutatta a 28 EU tagállam levegőtisztasági térképét. Az Egyesült Királyságban szót emeltek az utcán történő parkolás ellen, mert véleményük szerint ez a „közterület egyfajta privatizálása”. A National Travel Survey (Nemzeti Utazási Felmérés) szerint az utazók a rövidebb útszakaszokat általában gyalog teszik meg. A legnagyobb forgalmat és a legnagyobb káros anyag kibocsátást a középtávú (25-30 mérföld) utak generálják. Ide tartozik a tipikus „ingázás”. A kerékpáron és gyalog megtett távolságok Hollandiában a legnagyobbak, az USA-ban a legkisebbek. Ez a távolság pl. Bristolban 2000 és 2014 között 93%-kal nőtt. Az előadó véleménye szerint az autonóm gépjárművek elterjedése is csak akkor hoz majd kedvező változást a forgalom összetételében, ha többen utaznak egy-egy ilyen gépjárműben.

Az első nap délutánján a *Védtelen közlekedők szekció* elnöke **Prof. Dr. Holló Péter** volt. A vitavezető szerepét **Rob Eenink** (Hollandia) vállalta. A szekcióban 5 előadás hangzott el. A két izraeli előadás közül az egyik a vegyes használatú városi utak biztonságát elemezte, különös tekintettel a tervezés korai szakaszára, míg a másik az idős gyalogosok közlekedésbiztonsági nehézségeire koncentrált. Egy előadás az autizmussal élők közlekedési problémáira keresett és javasolt megoldást, egy további pedig Strasbourg példáján szemléltette a fenntartható mobilitás lehetséges kockázatait. A szekció utolsó előadása a lakott területek nyilvános tereinek biztonsága és az átmenő forgalom mértéke közötti optimális egyensúly megtalálására törekedett.

A második nap délutánján került sor a *Fejlődés a közúti biztonság területén* (Advancement in Road Safety) c. plenáris ülésre, melynek elnöke **Michela Tiboni**, a rendező intézmény képviselője volt. Ebben a blokkban négy előadás hangzott el.

Elsőként **Antonio Avenoso**, az Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Tanács (ETSC) igazgatója beszélt arról, hogyan tehető biztonságosabb Európa közútjain a kerékpározás és gyaloglás. A következő előadó **Richard Allsop**, a londoni UCL Egyetem örökös professzora volt. Előadásában a biztonságos rendszer (safe system) jellemzőit ismertette, majd hosszan fejtegette a reális célok kitűzésének fontosságát. Szót ejtett a „zéró vízióról”, arról, vajon reális célkitűzés lehet-e az, hogy senki se veszítse életét, vagy szenvedjen súlyos sérülést a közúti közlekedésben. Véleménye szerint nem célszerű ilyen szélsőséges számszerűsített célt azonosítani, mert ezek teljesülésének gyakorlatilag minimális a valószínűsége. Példaként a vasúti közlekedést és a repülést említette. Ezekben a területeken az ellenőrzés sokkal magasabb szintű, mint a közúton, mégis bekövetkeznek tragédiák.



Ezután következett **Prof. Dr. Holló Péter** előadása: „Some general considerations and examples in the field of road safety” (Néhány általános megfontolás és példa a közúti biztonság területén) címmel.

Az előadás első fejezetében a vízió (vision) és a számszerű cél (target) közötti különbséget elemezte, megállapítva, hogy a két fogalmat – sajnálatos módon – még a hivatásszerűen közúti biztonsággal foglalkozó szakemberek is gyakran összekeverik. Előadásában foglalkozott a jelenlegi EU-s cél realitásával, amely szerint 2020-ra Magyarországon nem lehetne nagyobb a közúti balesetek halálos áldozatainak száma 319-nél. Ezzel szemben a halálos áldozatok trendjét 2020-ig folytatva 470 halálos áldozat feltételezhető. Ennek elérése is nagy kihívás, melynek valószínűsége nagyon kicsi. Az EU számszerű célkitűzése pedig egyértelműen irreálisnak mondható.

Az előadás következő részében összehasonlította a súlyos sérültek és a halálos áldozatok hazai idősorát, bemutatta, hogy míg a korábbi időszakban a két görbe gyakorlatilag egybeesett, addig az utóbbi években egyre jobban elválnak egymástól. Ebből és a korábbi elemzésekből az a következtetés vonható le, hogy – legalábbis Magyarországon – a passzív járműbiztonság sikeresebb az aktívénál, vagyis sokkal látványosabb haladást sikerült elérni az életek megmentésében (a balesetek kimenetelének enyhítésében), mint a sérüléssel járó balesetek megelőzésében, elkerülésében.

Az előadás utolsó részében a hazai közúti biztonsági helyzet került bemutatásra kiemelve az intelligens kamerarendszer („VÉDA”) telepítését, valamint azt, hogy két rosszabbodó év után 2016-ban újra csökkent a halálos áldozatok száma. Az előadó ismertette a halálos áldozatok számának megoszlását is a forgalomban való részvétel módja szerint: jelenleg csaknem azonos a személygépkocsiban meghaltak és a védtelen közlekedőként elhunytak részaránya (47,3, illetve 47,7%).

A szekció utolsó előadója **Federico Manzini** volt (Brescia), aki Brescia város fenntartható mobilitási tervéről, illetve ehhez kapcsolódóan az új közlekedésbiztonsági szemléletről beszélt.

Maurizio Tira professzor zárszavában kiemelte azt az általunk is fontosnak tartott következtetést, hogy minden számszerű közlekedésbiztonsági célkitűzésnek elemzéseken, előrejelzéseken kell alapulnia.

Szerző: Prof. Dr. Holló Péter



XXIII. Nemzetközi Konferencia „Élet és gyaloglás a városokban”
Forrás: Università degli Studi di Brescia