



BESZÁMOLÓ AZ IRTAD KÖZGYŰLÉSÉRŐL ÉS MUNKACSOPORT ÉRTEKEZLETÉRŐL

Az OECD tagállamok közötti forgalmi és baleseti adatbankja (IRTAD: *International Road Traffic and Accident Database*) Párizsban, az OECD épületében tartotta közgyűlését 2018. április 4-től 6-ig. A rendezvényen sok szakmai érdekesség, újdonság hangzott el, ezekből állítottunk össze néhányat a hírlevél olvasói számára.

Terry Shelton (*National Highway Traffic Safety Administration, USA*) a változó adatigényekről tartott előadást. Elmondása szerint az utóbbi 15 évben 600 ezer emberéletet mentett meg a korszerű gépjárműtechnika az USA-ban.



Ismertetés hangzott el a legutóbb megjelent IRTAD publikációról is, elsőként a „*Speed and crash risk*” (*Sebesség és baleseti kockázat*) c. kiadványról, melyben két, a KTI Nonprofit Kft. munkatársai által készített magyar esettanulmány is található. A francia résztvevő megjegyezte, hogy Franciaországban az országutakon 90 km/h-ról 80 km/h-ra csökkentik a sebességhatárt egyértelműen közlekedésbiztonsági céllal.

Veronique Feypell (*ITF Titkárság, International Transport Forum, Párizs*) összegzése szerint 26 ország közül 21-ben csökkent tavaly a közúti baleset következtében életüket veszítettek száma, ezért a 2017-es esztendő kedvezőnek minősítette a közúti biztonság szempontjából. Norvégiában 20%-os csökkenést regisztráltak a közúti baleseti áldozatok számában. Ez a legkedvezőbb érték. **Rune Elvik** (*Institute of Transport Economics, TOI, Oslo*) norvég kutató szerint a gazdasági visszaesés időszakában tapasztalt javulás 2/3 része a gazdasági helyzet változására vezethető vissza.

A délután első előadója **Alexandre Santacreu** (*ITF Titkárság*) volt, aki a biztonságosabb városi utak („*Safer city streets*”) c. projekt előzetes eredményeit adta közre. 45 város csatlakozott a projekthez, legutóbb Los Angeles. A projekt célja, ahogy címe is mutatja, a városi utak biztonságának növelése, elsősorban a védtelen közlekedők közlekedésbiztonságának növelésével. Az értékeléshez nélkülözhetetlen utaskilométerek számát Angliában a National Travel Survey (Nemzeti Utazási Felmérés) adta, a többi országra – felmérés hiányában – az utaskilométereket becsülő modell kidolgozása vált szükségessé.

Ezután a közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók bemutatása következett. Elsőként **Alvaro Gomez** (*DGT, Directorate General for Traffic, Spanyolország*) ismertette munkacsoportunk tevékenységét. Az előadó megállapította, hogy a WHO közlekedésbiztonsági teljesítménymutatókra vonatkozó kezdeményezésére nem nagyon lehetünk hatással, annak ellenére, hogy számos ponton kritikát fogalmaztunk meg. A WHO ugyanis az egészségügy oldaláról közelíti meg a témát, ami eltér az IRTAD közlekedési szemléletű megközelítésétől. A munkacsoport elhatározta, hogy segítséget nyújt az EU CARE csoportjának, mely az utóbbi időben kezdett ezzel a kérdéssel foglalkozni.

Ebéd után, a nap második felében az exposure (veszélyeztetettséget leíró) adatokkal foglalkozó munkacsoport tevékenységéről hangzott el ismertetés. A megtett kilométerek száma nem tükrözi a környezet jellemzőit (pl. kerékpárosok esetén védett, fizikailag elkülönített kerékpárút, vagy kerékpározás a forgalomban).

Másnap reggel az első napirendi pont a kerékpáros biztonsággal foglalkozó ITF kerekasztalról elhangzó beszámoló volt **Alexandre Santacreu** (*ITF Titkárság*) előadásában. A rendezvényen 33 szakértő vett részt 16 országból. Az előadás során elhangzott, hogy Hollandiában és Norvégiában a legkisebb a kerékpáros halálesetek kockázata. A kerékpáron megtett kilométerek számáról nem áll rendelkezésre elég adat, ráadásul ezek megbízhatósága is kétséges. A résztvevők fontos és közös megállapítása volt, hogy szükség van a kerékpáros infrastruktúra elkülönítésére. Az elektromos kerékpárok baleseti adatait elkülönítve gyűjtik. A sisakviselésről nagy vita bontakozott ki, azonban a résztvevők nem jutottak megegyezésre.



Walter Niewöhner (ADAC, *Allgemeiner Deutsche Automobile Club, München*) általam is többször említett példát mondott: ha valaki azért nem kerékpározik, mert kötelező a sisak viselése, az olyan, mintha azért nem ülné autóba, mert kötelező a biztonsági öv használata. Megállapítható, hogy mind Németországban, mind az Egyesült Királyságban a 65 év feletti kerékpárosok a leginkább veszélyeztetettek.

A következő előadó **Graziella Jost** (*European Transport Safety Council, ETSC, Brüsszel*) volt, aki a szervezet legutóbbi két kiadványát ismertette (munkahelyi biztonság, gyermekbiztonság). Ezekben is fontos munkát végzett a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. a hazai helyzetet bemutató adatok rendelkezésre bocsátásával, az elkészült kiadványok szakmai ellenőrzésével.

Elhangzott, hogy Hollandiában a hivatalos baleseti statisztikában regisztrált halálos áldozatok száma 20%-kal kisebb a valóságosnál, mert a rendőrség nem helyszínelte az esetek egy részét. Hazánkban ilyen nem fordulhat elő, mert a sérülteket ellátó kórháznak kötelező értesítenie a rendőrséget már akkor is, ha csupán a közúti baleset gyanúja merül fel.

Végül **Andraz Murkovic** (*Szlovénia*) hívta fel a figyelmet a fiatal és idős gépjárművezetők közelgő közúti biztonsági workshopjára. Érdemes megjegyezni, hogy Angliában évi 12 ezer fiatal gépjárművezetőt képeznek, és nagy súlyt fektetnek a képzés hatékonyságának ellenőrzésére (kontrollcsoportos előtte/utána vizsgálattal).

Szerző: Prof. Dr. Holló Péter