



ETSC HÍREK

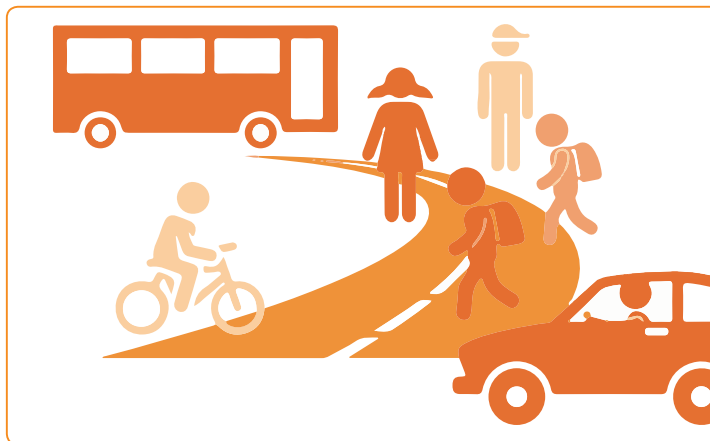


AZ ÚJ UNIÓS JÁRMŰBIZTONSÁGI SZABVÁNYOK ALAPVETŐ FONTOSSÁGÚAK A GYERMEKBALESETEK HALÁLÓS ÁLDOZATAINAK CSÖKKENTÉSE ÉRDEKÉBEN

A legfrissebb adatok szerint a 0-14 éves korosztályban több mint 8000 gyermek halt meg baleset következtében az elmúlt 10 évben az Európai Unió közútjain. Egy februárban publikált ETSC jelentés szerint a gyermekek fele autó utasaként, egyharmaduk gyalogosként, 13%-uk pedig kerékpárosként hunyt el.

Az Európai Unióban minden 13 gyermekhalálozásból 1 közúti baleset rovására írható.

Az Európai Bizottság várhatóan 2018. május 2-án jelenti be a járműbiztonsági előírások régóta esedékes aktualizálását, közel egy évvel az utolsó módosítást követően. Az EU most készíti elő a következő 10 évre vonatkozó közlekedésbiztonsági stratégiát is.



Forrás: ETSC

Az ETSC szerint a gyorsított megelőző intézkedések kulcsfontosságúak a halálos közúti balesetek gyermekáldozatainak számának csökkentése érdekében. Ezért arra szólítja fel az Európai Uniót, hogy az újonnan forgalomba kerülő járművek esetén kötelezően írja elő olyan járműbiztonsági technológiák alkalmazását, mint az Intelligens Sebesség-figyelmeztető Rendszer, illetve az Automatizált Vészfékező Rendszer, melyek érzékelik a gyalogosokat és kerékpárosokat.

Antonio Avenso, az ETSC ügyvezető igazgatója a következőket mondta:

„Az olyan intelligens, költséghatékony és bevált járműbiztonsági technológiák, mint az Automatizált Vészfékező Rendszer és a Sebesség-figyelmeztető Rendszer ugyanolyan fontosak lehetnek a gyermek utasok életének megvédésében, mint a biztonsági öv. Átütő erejű változás azonban csak akkor következhet be, ha – ahogy a biztonsági öv – e technológiák is minden személygépjármű kötelező felszerelésének a részévé válnak, és nem csupán opcionálisan alkalmazható extraként találhatók meg néhány járműben.”

„Nem múlik el nap anélkül, hogy egy politikus vagy autógyártó ne utalna arra, hogy az autonóm autók meg fogják oldani a közúti közlekedésbiztonság problémáját. Ha el is jön egyszer ez a nap, arra évtizedeket kell még várjunk. 2030-ra talán már néhány millió autonóm jármű közlekedik a világ közútjain, szemben a több mint egymilliárd egyéb járművel, melyek közül jó néhányat idén bocsátanak ki az autógyártó cégek. Súlyos kockázatot jelent, hogy a kormányok figyelmen kívül hagyják azt a jelentős biztonsági előnyt, melyet a jól bevált biztonsági technológiák alkalmazásával már ma el lehetne érni.”

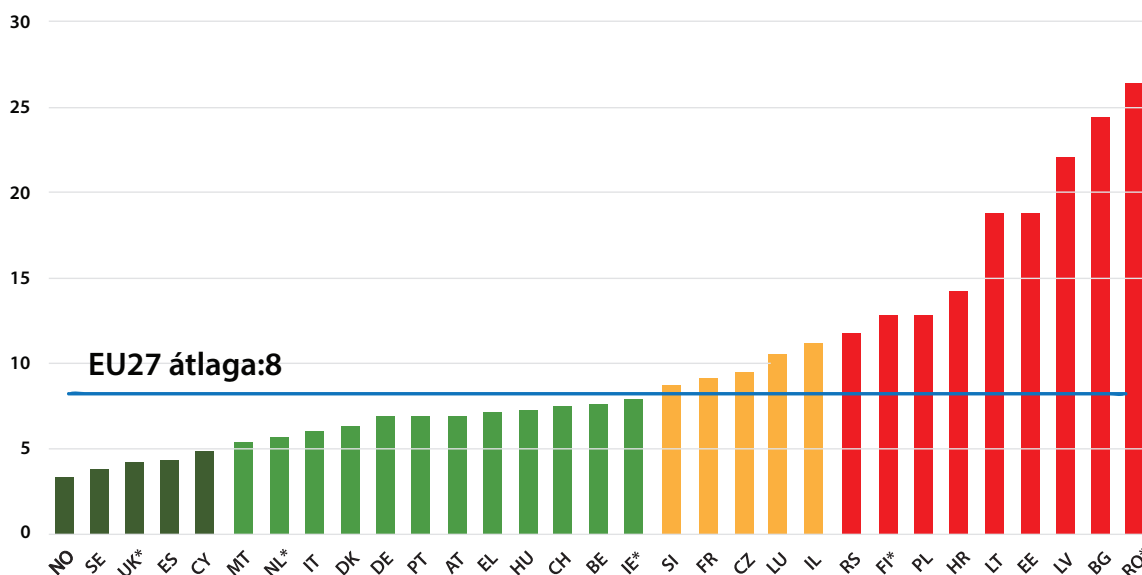


A jelentés arra is felhívja a figyelmet, hogy a hiányzó, nem megfelelő, vagy helytelenül rögzített gyermekülések még mindig komoly problémát jelentenek szerinte az Európai Unióban. A WHO szerint a megfelelően rögzített, és helyesen használt gyermekbiztonsági rendszerek 80%-kal csökkentik a közúti halálozás valószínűségét. AZ ETSC az oktatás-nevelés javítását, a szabályok betartatásának erősítését, és a gyerekülések általános forgalmi adójának csökkentését szorgalmazza – az uniós jog szerint megengedett mértékben –, mely eddig csak Horvátország, Ciprus, Lengyelország, Portugália és az Egyesült Királyság esetében lépett hatályba.

Az ETSC arra is felszólítja az Unió tagállamait, hogy vezessenek be jól ellenőrzött 30 km/órás illetve 20 mérföld/órás zónákat ott, ahol sok gyalogosra, kerékpárosra lehet számítani, valamint a közoktatási intézmények környékén.

Az adatok azt mutatják, hogy az Európai Unión belül Norvégiában és Svédországban a legalacsonyabb a közúti gyermekhalálozás. A skála másik végén Románia áll, ahol a gyermekek hétszer nagyobb valószínűséggel hálnak meg közúti baleset következtében.

Az elmúlt évtizedben számos uniós tagállam – ideértve Magyarországot, Horvátországot, Görögországot, Portugáliát, Hollandiát, Spanyolországot és az Egyesült Királyságot – nagyobb mértékben csökkentette a közúti balesetek halálos gyermekáldozatainak számát, mint az egyéb közúti halottakét.



Közúti halálos balesetek gyermekáldozatainak száma egymillió gyermekre vetítve. 2014-2016 vagy a rendelkezésre álló utolsó három éve átlaga. (*Hollandia, Románia, Egyesült Királyság esetén 2013-2015-ös adatok, Írország esetén 2015-2016-os ideiglenes adatok, Finnország esetén ideiglenes adatok 2016-ra. Szlovákia nem szerepel a listán az elégtelen adatszolgáltatás miatt.)

Forrás: ETSC

Fordította: Abonyi Nóra



A PRÓBAKÉNT BEVEZETETT 80 KM/ÓRÁS SEBESSÉ GKORLÁTOZÁSOK ALACSONYABB ÁTLAGSEBESSÉGET EREDMÉNYEZTEK FRANCIAORSZÁGBAN

Franciaországban az osztatlan országutakon kísérleti jelleggel bevezetett 80 km/órás sebességkorlátozás általános sebességcsökkenést eredményezett egy felmérés szerint (Cerema Kutatóintézet).

A 2015 májusában indult próbaidőszak az utak három szakaszára terjedt ki, összesen 81 km úthosszon.

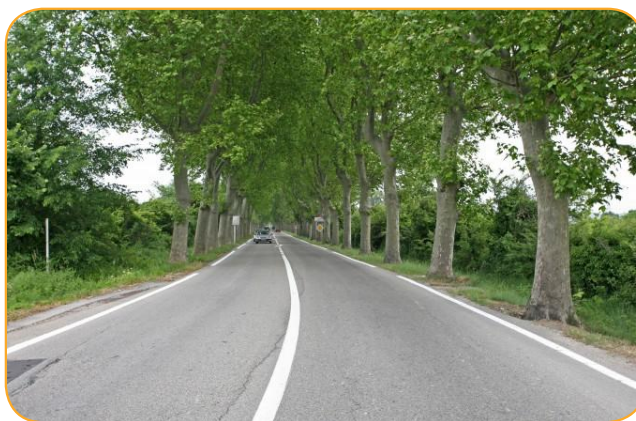
2018 elején a francia kormány bejelentette, hogy az idei év nyaratól minden osztatlan országúton 90 km/órától 80 km/óra csökkenti a sebességhatárt.

A Cerema Kutatóintézet méréseket végzett a sebességhatár csökkentése előtt és után. 2015 júliusa és 2017 júniusa között hat mérési kampányra került sor olyan kisméretű sebességmérő műszerek segítségével, melyek méretükből adódóan észrevehetetlenek voltak, és ezáltal nem befolyásolták a vezetők viselkedését.

Az elemzés szerint a sebesség átlagosan 4,7 km/óra mértékkel csökkent, azaz a 2015 júliusában mért 85 km/órától 2017 májusára 80,3 km/óra esett vissza.

A könnyű járművek (pl. személyautók, kisteherjárművek) esetében a sebességcsökkenés mértéke 5,1 km/óra volt (86 km/órától 80,9 km/óra mérséklődött a két vizsgált időpontban). A nehézgépjárművekre vonatkozóan, melyekre az uniós jogszabályok szerint 80 km/óra sebességhatár érvényes, 2,7 km/órás átlagos sebességcsökkenés volt megfigyelhető (79,5 km/órától 76,8 km/óra csökkent a sebesség). A kutatóintézet konklúziója, hogy a sebességcsökkenés minden gépjárművezető esetében megfigyelhető volt, azok körében is, akik korábban jellemzően extrém gyorsasággal közlekedtek.

Fordította: Abonyi Nóra



Forrás: ETSC