

# 2

**A helyzet felmérése egy  
adott országban**

<b>2.1 A helyzetfelmérés fontossága</b> .....	27
2.1.1 Az aktuális helyzet feltérképezése az alapadatok összegyűjtésével ..	27
2.1.2 Az adatok minősége .....	29
<b>2.2 A biztonsági övek és a gyermekülések használatának     elmulasztásából adódó probléma felmérése</b> .....	29
2.2.1 A baleseti sérülésekből adódó probléma felmérése .....	30
2.2.2 Milyen arányban használják a biztonsági övet és a gyermekülést a vizsgált területen? .....	35
2.2.3 Miért nem használják az emberek a biztonsági övet és a gyermeküléseket? .....	40
<b>2.3 A bevezetett intézkedések felmérése.</b> .....	46
2.3.1 Ki a felelős a közúti közlekedésbiztonságért és milyen finanszírozási lehetőségek állnak rendelkezésre? .....	46
2.3.2 Kik a folyamat szereplői? .....	48
2.3.3 Van-e hatályos törvényi szabályozás a biztonsági övekre vonatkóan? .....	49
2.3.4 Van-e hatályos szabvány a biztonsági övek és a gyermekülések kialakítására vonatkozóan? .....	51
2.3.5 Végeztek-e már programokat a biztonsági övek és a gyermekülések használatának ösztönzésére? .....	51
2.3.6 Az intézkedések fontossági sorrendjének megállapítása a helyzetértékelés segítségével .....	53
<b>Összefoglalás</b> .....	53
<b>Felhasznált irodalom</b> .....	54

**A Z I-ES** modulban bemutattuk, hogyan lehet a biztonsági övek és a gyermekülések használatával számottevően csökkenteni a súlyos vagy halálos kimenetelű autóbalesetek számát. A biztonsági övek és gyermekülések használatára vonatkozó hatékony programok kidolgozása előtt fel kell mérni a program célterületének kijelölt közösség, ország vagy régió aktuális állapotát és igényeit. Ezt a folyamatot sokszor „igényfelmérésnek” nevezik.

A folyamat lépéseinek nagy része a biztonsági öv használatára vonatkozó programok nyomon követésére is jól használható.

A modul a következő fejezetekből áll:

**2.1 A helyzetfelmérés fontossága.** A biztonsági övek és a gyermekülések használatának növelését célzó hatékony programok egyik fő alapja az aktuális probléma mértékének meghatározását szolgáló helyzet- vagy igényfelmérés. Az igényfelmérés rendkívül fontos szerepet tölt be a programok lebonyolításához szükséges támogatások és anyagi források megszerzésében (sőt, a pénzügyi támogatásokat gyakran ehhez a feltételhez kötik).

**2.2 A biztonsági övek és a gyermekülések használatának elmulasztásából adódó probléma felmérése.** Ez a fejezet útmutatást nyújt:

- a balesetekből adódó probléma nagyságrendjének meghatározásához;
- a biztonsági övek és a gyermekülések használati arányának méréséhez;
- a biztonsági övek és a gyermekülések használatának elmulasztása mögött álló okok feltárásához.

**2.3 A bevezetett intézkedések kiértékelése.** Ebben a fejezetben azokról a kérdésekről lesz szó, amelyek segítségével meghatározható, hogy az adott országban vagy régióban milyen helyi intézkedéseket vezettek be a biztonsági övek és a gyermekülések használatára vonatkozóan. Ehhez először is meg kell találni a közlekedésbiztonságért felelős személyt, valamint ki kell deríteni, kik azok, akik valamilyen szinten érintettek a biztonsági övek és a gyermekülések használatára vonatkozó programban. A modul útmutatást ad a hatályos intézményi és jogszabályi kereteket meghatározó információk összegyűjtéséhez, segítséget nyújt a projekterületen futó többi aktuális és korábbi program feltérképezéséhez, továbbá ismerteti, hogyan lehet ezeknek a programoknak a tapasztalatai alapján meghatározni a jövőbeni programokhoz szükséges pénzügyi, személyi és intézményi erőforrásokat.

## 2.1 A helyzetfelmérés fontossága

### 2.1.1 Az aktuális helyzet feltérképezése az alapadatok összegyűjtésével

A biztonsági övek és a gyermekülések használatának növelését célzó programok tervezői valószínűleg rendelkeznek némi információval az utasvédelmi rendszerek használatáról az adott országban vagy régióban, ezért sokan úgy gondolhatják, hogy nincs is szükség helyzet- vagy igényelemzésre. Egy jól megtervezett és körültekintő helyzetelemzést azonban minden új program indítása előtt érdemes elvégezni. Az elemzés nem feltétlenül valamilyen hosszú vagy bonyolult folyamatot takar, hanem a releváns információk – elsősorban a biztonsági övek és a gyermekülések használati arányának – megmérését és értelmezését jelenti. Ezen kívül – bár a biztonsági rendszerek használata és a sérülések csökkenése között gyakran egyértelmű összefüggés mutatható ki – érdemes megnézni a bekötött és bekötetlen utasok sérüléseinek arányát, amennyiben erre lehetőség van, mert hasznos információt nyújthat a kötelező övhasználatról szóló jogszabály megalkotásának elősegítéséhez.

A helyzet- vagy igényfelmérés elengedhetetlenül szükséges a program kezdetén és a program folyamán igényelt támogatás és finanszírozási források igénybevételéhez. Az elemzés megmutatja a probléma horderejét az adott térségben, és lehetővé teszi a bevezetés után az első eredmények összehasonlítását a kiinduló állapottal (lásd: 5-ös modul), így a program hatékonyságának gyors felmérését.

Három fő oka van annak, hogy miért érdemes elvégezni a helyzetelemzést a biztonsági övek és a gyermekülések használatának növelését célzó program bevezetése előtt:

- A biztonsági eszközök használatának elmulasztásából adódó probléma feltárása és a probléma mértékének meghatározása. Ideális esetben az összegyűjtött adatokból jól kiolvasható a bekötött és a bekötetlen utasok halálozási aránya közötti különbség; a használati arány kor, nem és földrajzi hely szerinti megoszlása; az, hogy hol kell a legnagyobb mértékben növelni az övhasználat arányát; a biztonsági övek használatának elmulasztásából adódó költségek mértéke; és az övhasználat elmulasztása mögött álló okok. Ezek az információk segítenek az intézkedések prioritásának meghatározásában.
- Bizonyítékok felsorakoztatása arra, hogy miért fontos a biztonsági övek használata, és miért kell ezt a törekvést támogatni. A biztonsági övek és a gyermekülések használatának növelését szolgáló program sikeres bevezetéséhez a politikai döntéshozók és a közvélemény támogatása szükséges. A helyzetelemzés során összegyűjtött pontos adatok (például az övhasználat és a gyermekülések használati aránya, a bekötött és a bekötetlen utasok sérülései közötti különbségek, stb.) elősegítik a program bevezetésével járó előnyök megértését, és segítenek meggyőzni a politikai döntéshozókat és a közvéleményt az átfogó programok bevezetésének szükségességéről. A helyi programok kidolgozásához az 1-es modulban szereplő adatok is felhasználhatók, mert ezek a tények is kiválóan bizonyítják, hogy a biztonsági felszerelések hatékonyan csökkentik a súlyos és halálos balesetek számát.
- Alapadatok összegyűjtése, amelyek lehetővé teszik a program későbbi nyomon követését és kiértékelését. Az alapadatok közé sorolhatók bizonyos kvantitatív adatok (mint pl. a biztonsági övek használati aránya) és kvalitatív információk (mint pl. az emberek általános véleménye a biztonsági övek használatáról, vagy a jogszabályok betartása).

A fenti adatok segítségével a döntéshozók alaposabban megismerhetik a pillanatnyi helyzetet a biztonsági övek és a gyermekülések használata, a jogszabályok, az autógyártási szabványok és a változási lehetőségek területén.

A biztonsági övek és a gyermekülések használatának elősegítését célzó aktuális intézkedések feltérképezésével a döntéshozók meghatározhatják a jogszabályokban vagy az éppen futó programokban rejlő hiányosságokat. Például: kiderülhet, hogy a hatóságok nem gondoskodnak megfelelően a hatályos jogszabályok betartatásáról.

### 2.1.2 Az adatok minősége

A sikeres helyzetfelmérés kulcsa a jó minőségű (tehát releváns, pontos, teljes és megbízható) adatok gyűjtése. Az adatgyűjtés rávilágíthat az adatrendszerben rejlő problémákra is, például egy adott régió övhasználati és gyermekülés-használati arányának felmérése során kiderülhet, hogy a biztonsági övek használatára vonatkozó adatok hiányosak. Ezeknek a hiányosságoknak a felderítése elősegítheti a reális célok kitűzését.

Sok országban (ahol a jelentési rendszerek megszervezése vagy koordinálása nem megfelelően történt) a szükséges adatok egy része nem áll rendelkezésre, de az adathiány nem jelenti azt, hogy az intézkedéseket el kell szabotálni, vagy nem kell foglalkozni az adott ország baleseti statisztikájának javításával.

Bizonyos országos szintű adatok mindig hozzáférhetőek, és ezekből az adatokból kiindulva el lehet kezdeni az övhasználat növelésére irányuló stratégia kidolgozását.

Az adatgyűjtés módszere változó, és a megszerzett adatok a forrásoktól függően eltérőek lehetnek. Előfordulhat például, hogy a kórházak által leadott baleseti és sérülési adatok hiányosak, mert csak a kórházba szállított sérültek baleseteit tartalmazzák. Hasonlóképpen, a rendőrségi statisztikákban is csak azok a balesetek szerepelnek, ahol rendőri helyszínelésre volt szükség. Ettől függetlenül a fenti két adatforrás jó kiindulópontnak számít.

Az adatgyűjtés irányítását célszerű egy megfelelő epidemiológiai tapasztalatokkal rendelkező szakemberre bízni. A 3-as modulban a biztonsági övek és a gyermekülések használatára vonatkozó programok kidolgozását végző munkacsoport létrehozásáról lesz szó. A munkacsoport közegészségügyi szakértője minden bizonnyal a legalkalmasabb személy erre a feladatra.

## 2.2 A biztonsági övek és a gyermekülések használatának elmulasztásából adódó probléma felmérése

A következő két fejezetben a helyzet felméréséhez szükséges információk összegyűjtéséről lesz szó. A részletes adatok alapvető szerepet töltenek be a biztonsági övekkel kapcsolatos

intézkedésekben, mert nemcsak a program építőköveinek számítanak, hanem lényeges a program nyomon követésében és kiértékelésében is.

### **2.2.1 A baleseti sérülésekből adódó probléma felmérése**

A felmérés során a közúti balesetek elemzésével ki kell értékelni, hogy mekkora problémát okoznak a baleseti sérülések az utasoknak, valamint adatokat kell gyűjteni a sérülésekre vonatkozóan a gépjármű-használók körében.

#### **Adatgyűjtés a közúti balesetekről**

A közlekedésbiztonsági problémák hatékony kezeléséhez elsősorban pontos adatokra van szükség a közúti balesetekről, különös tekintettel a gépjármű-balesetekre és azok következményeire. Az adatok segítenek rávilágítani azokra a veszélyekre, amelyekkel a gépjárművel közlekedőknek nap mint nap szembe kell nézniük, továbbá a megfelelően összeállított adatok kihangsúlyozzák az akcióprogramok fontosságát.

Az adatgyűjtés során a balesetek bekövetkezésére, súlyosságára és típusaira vonatkozó információkat kell megszerezni, ezen kívül nagyon fontos a balesetek okainak alapos elemzése is. A járművezetők számára különösen veszélyes helyek felderítése, vagy a kiemelt kockázatú járművezetők csoportjainak meghatározása jelentősen megkönnyíti a célzott programok kidolgozását. Például: előfordulhat, hogy az adatgyűjtés után kiderül, a forgalmas városi és vidéki utak a legveszélyesebbek, vagy kiemelt kockázatú csoportba tartoznak a fiatal autóvezetők és a munkájuk révén sokat autózók.

Az adatok összegyűjtéséhez az alábbi kérdéseket kell feltenni:

- Hány személyi sérüléssel járó és halálos közúti baleset történt a projekt által érintett régióban? Fontos, hogy a munkacsoportnak az adatgyűjtést megelőzően meg kell határoznia a felmérés egységét (lásd: 3-as modul). A felmérés kiterjedhet például az egész országra, vagy csak egy adott megyére, államra, városra, vagy közösségre.
- Milyen nagyságrendű problémát okoznak a közúti balesetek, vagyis hány baleset történik, mennyi a sérültek száma, ebből hányan használták a biztonsági övet és hányan nem?
- Hogyan hasonlítható ez a probléma a nagyságrendjét és a társadalomra gyakorolt hatását tekintve más közegészségügyi problémákhoz?
- Kik azok, akik a legnagyobb valószínűséggel nem használják a biztonsági övet a baleset idején?
- A gépjárművek mekkora hányada van felszerelve biztonsági övekkel? Elöl? Hátul?
- Mekkora a biztonsági övek és a gyermekülések használati aránya az első és a hátsó üléseken?

Itt a következő mutatószámokat kell használni:

- sérülések adatai, vagyis a sérülések súlyossága és a halálozási arány a bekötött és bekötetlen utasok körében;
- a balesetben érintett vezetők és utasok kora és neme;

- az övhasználat aránya nem, kor és ülés helyzet szerinti megoszlásban;
- a balesetek megoszlása a különböző úttípusok között;
- ezekben a balesetben érintett vezetők és utasok kora és neme;
- a bekötött biztonsági övvel közlekedő járművek aránya típusonkénti megoszlásban, (külön az első és hátsó ülésre vonatkozóan).

A kérdőívek elkészítése és az interjúk során a közlekedésről és a válaszadók véleményéről alkotott kép sokat segít a biztonsági felszerelések használatának elmulasztása mögött álló okok felderítésében és a hatékony intézkedések megtervezésében.

### A szükséges információk beszerzési forrása

Bizonyos országokban jól működő adatgyűjtő rendszerek közlik az adatokat a személyi sérüléssel, vagy halállal járó közúti balesetekről. Az információk egy részét a közlekedésrendészet szerzi be, de az adatgyűjtés rendszerint a rendőrség, valamint a közlekedési és az egészségügyi minisztériumok együttműködésével valósul meg. Bár a közúti balesetekről szóló adatokból általában nem olvasható ki a sérülés súlyossága, érdemes megkérdezni a hatóságokat, hogy be lehet-e szerezni ezeket az adatokat, vagy sem. Ha nem lehetséges, akkor célszerű megpróbálni az alábbiakban felsorolt adatforrások valamelyikénél érdeklődni.

**Rendőrség.** A legtöbb országban a balesetek kivizsgálása a rendőrség feladata. A sérülés súlyossága szerint felosztott baleseti adatokat azért érdemes megszerezni, hogy legyenek megfelelő alapadatok a biztonsági övek használatára szóló kampány előtti időszakra vonatkozóan. Ahol a sérülések súlyosságára vonatkozó adatok nem megbízhatók, ott önmagában a halálozási ráta is elegendő lehet az övhasználatra ösztönző kampány hatékonyságának szemléltetésére. A rendőrségi statisztikákból az is kiderül, hogy a baleset időpontjában használták-e az utasok a biztonsági övet, bár ezek az adatok sem mindig megbízhatók. Pontos adatokat valószínűleg az országos közlekedésbiztonsági hatóság vagy a közlekedési minisztérium tud adni, ezért az innen származó adatok „hivatalos” információknak tekinthetők.

A gyakorlatban az adatok hiánya miatt csak nagyon ritkán sikerül teljes képet alkotni erről a területről. A rendőrségi adatok sokszor még olyan országokban is hiányosak, ahol egyébként megfelelő közlekedésbiztonsági nyilvántartások állnak rendelkezésre.

**Kórházi adatok.** Bizonyos országokban az egészségügyi rendszer az egyetlen átfogó adatforrás a közúti balesetekből adódó sérülésekre vonatkozóan. A kórházi nyilvántartásokban elsősorban a súlyosabb esetek szerepelnek, de jól nyomon követhető belőlük a különböző típusú sérülések megoszlása. Mivel a gépjármű-balesetek sérültjeit szinten minden esetben a traumatológia látja el, érdemes az adatkeresést a sürgősségi osztály nyilvántartásaival és grafikonjaival kezdeni. Célszerű a kórházi adatokat rendszeresen tanulmányozni, akár egyetlen kórházban, akár egy adott terület több kórházában egyszerre. Az adatminták extrapolációjával elkészíthető egy országos vagy helyi becslés a probléma nagyságrendjére vonatkozóan. A tanulmányozás során az alábbi információkat kell megvizsgálni:

- a sérülések típusa, pl. a sérült testrészek alapján;
- a gépjármű-baleset jellege;
- a leggyakrabban halálos kimenetelű sérüléstípusok;
- a balesetben érintett vezetők és utasok kora, neme és foglalkozása.

**Halotti anyakönyvi nyilvántartás.** Alternatív adatforrás lehet a halotti anyakönyvi kivonatok vagy a halottképek által vezetett nyilvántartások, bár ezeknek az információknak a mennyisége és részletezettsége meglehetősen korlátos, hiszen kizárólag a halálos kimenetelű balesetekre vonatkoznak. A halotti anyakönyvi kivonatot tulajdonképpen bármelyik orvos kiállíthatja (nem csak a halottkém), de a legtöbb országban a halálozással kapcsolatos összes adat egy központi intézményben, például az egészségügyi minisztériumban megtalálható.

**Orvosi rendelőintézetek.** Bizonyos területeken, ahol nincsenek a közelben baleseti központok vagy kórházak a sérülteket és a betegeket a helyi orvosi rendelőintézetekben vagy egészségügyi alapellátó intézményekben látják el. Ezeken a helyeken a közúti balesetek jellegére és körülményeire, a baleseti sérülések típusaira és a biztonsági öv használatára vonatkozó alapinformációk gyűjthetők össze.

**Munkáltatók.** A nagyobb munkáltatók általában rögzítik és nyilvántartják a vállalatnál dolgozó gépkocsivezetők baleseteit és baleseti sérüléseit, különösen akkor, ha foglalkozás körében bekövetkező balesetről van szó. A munkáltatói adatokból meg lehet állapítani, hogy mennyire veszélyes a hivatásos gépkocsivezetés, és jól szemléltethetők a biztonsági öv használatának előnyei, mind gazdasági aspektusból, mind a dolgozó egészségi állapotára vonatkozóan.

**Biztosító társaságok.** Az egészségbiztosítók és a gépjárműbiztosítók meglehetősen jó adatforrások. A biztosítási kárigények adatait vizsgálva betekintést lehet nyerni a közúti balesetek költségeibe és a szükséges egészségügyi ellátásba. Itt is jól szemléltethető, hogy a biztonsági övek használatával milyen mértékben csökkenthetők az egészségügyi kezelésekre vonatkozó kárigények.

**Közúti baleseti sérülésekről szóló részletes tanulmányok.** Bár a rendőrségi és kórházi adatokból jól kiolvasható a baleseti sérülések alakulása, a bekötött és bekötetlen utasok sérülésének súlyossága közötti részletes összehasonlítás csak komolyabb kutatási anyagokból nyerhető. Ebbe a csoportba tartoznak még a különböző, nem állami szervezetek, egyetemek, kutatóintézetek és biztosítótársaságok által készített tanulmányok.

**Hasonló vagy szomszédos országok adatai.** Noha két országban, sőt két régióban sem azonosak a közúti balesetek körülményei, helyi adathiány esetén célszerű megvizsgálni a hasonló vagy szomszédos országok adatait. Ezek az adatok is segíthetnek a biztonsági övekre vonatkozó országos program kidolgozásában, feltéve, hogy a két ország bizonyos tényezőket tekintve hasonló helyzetben van





### ESETTANULMÁNY: Adatgyűjtés egy sérülésekről készített tanulmányból, Egyesült Királyság

Az Egyesült Királyságban megjelent Co-operative Crash Injury Study (CCIS) az egyik legnagyobb terjedelmű tanulmány az európai baleseti sérüléseket vizsgáló dokumentumok közül. A tanulmányt készítő multidiszciplináris (több szakterület képviselőiből alakult) csoportok megvizsgálták a balesetet szenvedett járműveket, és megállapításait összefüggésbe hozták az áldozatok sérüléseivel, hogy meghatározzák az utasok sérülésének jellegét. Az elemzők részletesen tanulmányozták a személyi sérüléssel járó autóbaleseteket az adott területen. Az elemzésbe a súlyos és halálos közötti baleseteken kívül véletlenszerűen beválogattak néhány könnyű sérüléssel járó balesetet is. Évente összesen 1176 járművet vizsgáltak meg. Az utasok sérüléseit a Rövidített Sérülési Skála (AIS)

formátumában kódolták, hogy a több ezer balesetből álló adatbázis könnyen elemezhető legyen. A készítő kérdőíveket küldtek az utasoknak, amelyek kiértékelése további hasznos információkkal segítette a kutatást. A járművek adatainak és az utasok sérüléseivel kapcsolatos információknak az összevetésével igyekeztek megtalálni a sérülések okát, ahol ez lehetséges volt. Ezekből az információkból aztán összeállítottak egy komplett baleseti jelentést a témával foglalkozó kutatók számára.

A CCIS adatbázisa alapján felmérték a biztonsági övek hatékonyságát és a légzsákok utasvédelemre gyakorolt hatását (1)

## Adatgyűjtés a sérülésekről

Minél súlyosabb a baleset, a biztonsági övek annál nagyobb védelmet nyújtanak. A biztonsági övet elsősorban a halálos és a nagyon súlyos sérülések megelőzésében tekintik fontosnak. A biztonsági övek csökkentik a járműből való kiesés veszélyét és a szélvédővel való ütközés következtében szerzett sérülés kockázatát. A CCIS adatbázisa szerint a felborult autókban utazó, és halálos sérülést szenvedett utasok 83%-a nem volt bekötve, míg a biztonsági övet használó utasoknak mindössze 25%-a esett ki a gépkocsiból (2).

A biztonsági övek használatát ösztönző programok hatásainak megértéséhez adatokat kell gyűjteni a sérülések súlyosságáról és (lehetőség szerint) a sérülések típusáról. Az utóbbi segítségével meghatározható, hogyan változott a sérülések (súlyosság szerinti) megoszlása és száma. A biztonsági övek hatékonysága azonban még a sérülések részletes nyilvántartásának hiányában is meglehetősen jól kimutatható az összes sérült számának változásából. Ügyelni kell ugyanakkor arra, hogy a forgalomnövekedés következtében nőhet a balesetek száma is, és ez eltorzíthatja a biztonsági övek hatásának felmérését.

Az adatok összegyűjtéséhez az alábbi kérdéseket kell feltenni:

- A gépjármű-balesetek hány százaléka halálos? A rendőrségi nyilvántartások alapján milyen a sérülések megoszlása a különböző testtájak között, a sérülések kódját vagy súlyosságát tekintve? A sérülések osztályozására az egészségügyi szakemberek a Rövidített Sérülési Skálát (AIS), a Rövidített Maximális Sérülési Skálát (MAIS), a sérülés súlyosságát kifejező pontrendszer (ISS) és a halálos sérülés bekövetkezésének esélyét kifejező pontrendszer (PODS) használják.
- Milyen gazdasági és társadalmi hatásai vannak ezeknek a baleseteknek és sérüléseknek az ország erőforrásaira?
- Milyen a gépjármű-balesetek földrajzi eloszlása a régióon belül?
- Vannak-e a régióban olyan csoportok, amelyek nagyobb gépjármű-baleseti kockázatnak vannak kitéve, pl. férfiak, nők, fiatalok, etnikai kisebbségek vagy bizonyos üléshelyeken utazók?

- Milyen egyéb információt lehet megtudni a gépjármű-balesetekben megsérült személyekről? Például a vezetők vagy az utasok szenvednek-e gyakrabban sérülést, vagy a áldozatok általában a saját gépkocsijukkal szenvednek balesetet?
- Vannak-e adatok arról, hogy a gépjármű-balesetek áldozatai használták-e a biztonsági övet és a gyermekülést? Ha igen, akkor ez az információ lehetővé teszi az utasrögzítő rendszerek használatával és anélkül bekövetkező balesetek eredményeinek összehasonlítását..

A 2.1 ábra felsorolja a baleseti sérülésekkel kapcsolatos adatok leggyakoribb forrásait, és javaslatot ad néhány további lehetséges adatforrásra.

### 2.1 ábra A sérülésekkel kapcsolatos adatok lehetséges forrásai, a sérülések súlyossága szerint

	nincs sérülés	Könnyű	Súlyos	Halálos
Háztartási (közösségi)				
Rendelőintézetek nyilvántartásai				
Háziorvosi nyilvántartások				
Sürgősségi osztályok nyilvántartásai				
Kórházi osztályok betegfelvételi adatai				
Intenzív osztályok betegfelvételi adatai				
Halotti anyakönyvi kivonatok				

#### Egyéb lehetséges adatforrások a halálos és súlyos sérülésekre vonatkozóan:

Halálos sérülések esetén:

- boncolási/patológiai jegyzőkönyvek
- rendőrségi jelentések.

A súlyos, de nem halálos sérülések esetén:

- kórházi betegnyilvántartás
- traumatológiai nyilvántartások
- mentőszolgálati vagy sürgősségi orvosi nyilvántartások.

#### További adatforrások bizonyos sérüléstípusokra vonatkozóan:

Gépjármű-baleseteknél:

- gépjármű-biztosító társaságok nyilvántartásai
- rendőrségi baleseti jelentések
- a közlekedési minisztérium jelentései.

Munkahelyi baleseteknél:

- munkahelyi nyilvántartások
- munkaügyi ellenőzési vagy országos munkavédelmi nyilvántartások
- társadalombiztosítási/munkahelyi balesetbiztosítási irodák
- rehabilitációs központok.

Forrás: Ezek az információk a sérülésekkel kapcsolatos adatok kezelésére vonatkozó irányelvekből származnak (3).

### 2.2.2 Milyen arányban használják a biztonsági övet és a gyermekülést a vizsgált területen?

A gépkocsik biztonsági övvel való ellátottsága (vagyis az összes ülésen biztonsági övvel felszerelt gépkocsik száma), valamint a biztonsági övek és a gyermekülések használatának pontos felmérése olyan országos vagy állami szintű adatokat biztosít, amelyekre alapozva ki lehet dolgozni a helyzet javítását célzó jövőbeni programokat. Minden további felmérés tehát a programok

sikerességének mérésére szolgál. A biztonsági övek használatának ösztönzését célzó programok kidolgozásakor nagyon fontos az aktuális övhasználati arányok és a biztonsági felszerelések használatát népszerűsítő hatályos intézkedések pontos ismerete.

A biztonsági övet használó utasok aránya fontos tényező a biztonsági övek használatának ösztönzését célzó programok megalkotása során. Ennek megismeréséhez a következő kérdéseket kell feltenni:

- Országosan (illetve a projekt területén) milyen arányban használják a biztonsági övet a gépjárművel közlekedők? Ez az arány (tehát a biztonsági övet használó utasok százalékos aránya ülőpozíciónkénti bontásban) egy olyan alapadat, amelyhez viszonyítva meg lehet ítélni a program későbbi hatékonyságát.
- Milyen típusú emberek nem használják a biztonsági öveket? Fel lehet-e osztani ezeket az embereket nemük, életkoruk, a gépkocsiban betöltött szerepük (vezető/utas) illetve az utazás célja szerint?
- Milyen költséget okoz a biztonsági övek használatának elmulasztása a gépjármű-balesetekben szerzett sérüléseket tekintve?

#### Honnan származnak ezek az adatok?

A biztonsági övek használatára vonatkozó adatok a következő forrásokból szerezhetők be:

- rendőrségi nyilvántartások
- országos vagy helyi egészségügyi hatóságok nyilvántartásai
- országos közlekedéshatósági nyilvántartások
- tanulmányok és felmérések.



#### E TETTANULMÁNY: A biztonsági övek használata Malajziában

Malajziában a közúti balesetek a vezető halálokok közül a második helyen állnak, ezért komoly közegészségügyi problémát jelentenek az egész országban. 2003-ban a közúti halálesetek áldozatainak 18%-a gépjármű utasaként vesztette el az életét. Malajziában 1978-ban tették kötelezővé a biztonsági öv használatát az első üléseken. 1995-ben és 2006-ban ugyanazonokon a vidéki és városi területeken megvizsgálták az övhasználat arányát az első és hátsó üléseken. Mindkét mérés során hasonló módszerekkel dolgoztak.

A biztonsági öv használatát olyan tényezők befolyásolták, mint az életkor, a nem, az etnikai hovatartozás és az út elhelyezkedése. Az életkor előrehaladtával egészen 69 éves korig növekedett a biztonsági övet használók aránya, majd 70 éves kor felett enyhe visszaesést tapasztaltak az első ülésen utazók övhasználati arányában. A fiatal járművezetőknek átlagosan mindössze 50%-a használta az övet, míg ugyanebben a korcsoportban az első utasoknál ez az arány 76,5% volt,

szemben az átlag népesség 84%-os (vidéki) és 87%-os (városi) arányával. A női vezetők nagyobb arányban (91%) használták az övet, mint a férfiak (82%). Megfigyelték, hogy az első utas nagyobb valószínűséggel használta a biztonsági övet, ha a járművezető is be volt kötve. A járművekben nagyon kevesen használtak gyermekülést, és hasonlóképpen alacsony (városban 10%, vidéken 3%) volt a hátsó ülésen utazók övhasználati aránya.

A két mérés között eltelt 10 év alatt a biztonsági öv használati aránya a városi utakon enyhén, a vidéki utakon (az alacsonyabb bázishoz képest) jobban emelkedett. Bár a biztonsági öv használatát 30 éve törvény írja elő, a jogszabály betartását szigorúbban kell ellenőrizni. A gyermekülések használatát népszerűsíteni kell. A biztonsági öv intenzívebb használatával sok ember életét meg lehetne menteni, vagy meg lehetne előzni, hogy a baleseti sérültek egy életre fogyatékosak váljanak (4, 5).

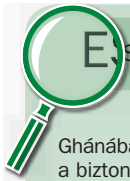
### **Az övhasználat ellenőrzése megfigyelés útján**

Ha nem állnak rendelkezésre pontos adatok a biztonsági öv használatáról, akkor megfigyeléssel kell felmérni az övhasználat mértékét. A megfigyeléseket adott régióban vagy adott helyen lehet végezni. Mivel minden kampány elsődleges célja az övhasználati arány növelése, ki kell dolgozni egy rendszeresen alkalmazható és megbízható mérési és nyomon követési módszert. A mérésnek nem kell feltétlenül kiterjednie az egész országra, de célszerű több úttípust és helyet is bevonni a folyamatba.

A megfigyelés helyszíneit úgy kell kiválasztani, hogy a mérésben lehetőleg minden úttípus szerepeljen, tehát össze lehessen hasonlítani a városi és vidéki utakon, az autópályákon és a számozatlan utakon, a beépített és a beépítetlen területeken, stb. mért arányokat. A helyszínek kiválasztásánál tekintettel kell lenni arra, hogy a megfigyelést végző személyek minél könnyebben tudják ellenőrizni és rögzíteni a biztonsági övek és a gyermekülések használatát. A jelzőlámpával felszerelt helyszínek például elegendő időt adnak a megfigyelőknek a járműben ülő utasok szemrevételezésére.

A megfelelő helyszíneken végzett mérések elősegítik a széles körű – többféle gépjárművet és különböző célból közlekedő embereket magába foglaló – adatgyűjtést. Az autóban ülő utasok megfigyelése a gyorsforgalmi utakon (pl. autópályákon) csak korlátozottan lehetséges.

A megfigyelőhelyek kiválasztása bizonyos mértékben a megfigyelő személyektől is függ. Nem feltétlenül kell reprezentatív, országos adatokra törekedni, az adatok mennyisége helyett érdemes az adatok minőségére koncentrálni. Valószínű, hogy az egész ország vagy állam „lefedésére” irányuló törekvések végül pontatlan adatokat fognak eredményezni, ezért célszerű az egy-két kisebb helyszínen dolgozó megfigyelői csoportokat előnyben részesíteni, mert az általuk szolgáltatott adatok minősége megbízhatóbb. A következetes adatgyűjtés érdekében az egymást követő megfigyeléseket célszerű ugyanazokon a helyszíneken elvégezni. Az alábbi ghánai és brit esettanulmányokban erre mutatunk be néhány példát.



### ESETTANULMÁNY: A biztonsági övek használati arányának felmérése Ghánában

Ghánában 2006-ban vizsgálták először országos szinten a biztonsági övek használatát. A Drive to Live program keretén belül elvégzett tanulmány során az ország leginkább balesetveszélyes régióiban több alkalommal megfigyelték a közlekedők övhasználati szokásait. A tanulmány készítői összesen 12.000 mintát vettek, és a biztonsági övek használatán kívül megfigyelték a bukósakkal közlekedő motorkerékpárosok arányát, a vezetés közbeni mobiltelefonálást és a láthatósági mellény viselését is.

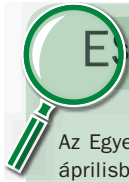
Az adatgyűjtés a biztonsági övek használatának ösztönzésére és a vezetés közbeni mobiltelefonálás visszaszorítására kidolgozott kampány bevezetése előtt történt. A készítőik hamarosan egy újabb adatgyűjtést fognak végezni, amellyel a kampány utáni időszak eredményeit szeretnék felmérni, és az adatokat visszajelzik a biztonsági övek használatát ösztönző program szervezőinek.

A megfigyelésekre üzemanyag-értékesítő pontokon (benzinkutakon) került sor. A kereskedelmi csúcsidőszakhoz igazodva a járműveket hétköznap és hétvégén 7:00 és 9:00 óra, valamint 16:00 és 18:00 óra között figyelték meg.

A számlálóbiztosok vezetőit egy felmérésekre szakosodott vállalat rendszeres alvállalkozói közül választották ki. A vezetők elmagyarázták a számlálóbiztosoknak a benzinkutakon végzett megfigyelés menetét. Minden benzinkútra két számlálóbiztosot küldtek ki (két helyszín kivételével, ahol kutanként négy számlálóbiztos dolgozott). A számlálóbiztosoknak az alábbi adatokat kellett rögzíteniük:

- a biztonsági öv használata (vezető és utas)
- a jármű besorolása (öt kategória alapján)
- bukósisak használata (motorkerékpárosok esetén)
- a mobiltelefon használata vezetés közben
- láthatósági mellény viselése

A megfigyelések azt mutatják, hogy a biztonsági öv használatára vonatkozó jogszabályokat a közlekedők kb. 40%-a tartja be. A legnagyobb övhasználati arányt (50%) a személygépkocsi-vezetőknél mérték, míg a legalacsonyabb arányban (kevesebb mint 20%-ban) a teherautó-sofőrök használták a biztonsági övet (6).



## E TANTANULMÁNY: Biztonsági övhasználat felmérésére alkalmazott eljárások az Egyesült Királyságban

Az Egyesült Királyságban 1988 áprilisa óta minden áprilisban és októberben – tehát amikor a közlekedést kevésbé befolyásolja a nyaralási szezon vagy a kedvezőtlen időjárás – felmérik a biztonsági övek használatát. A felmérést eredetileg csak két területen, Crowthorne-ban és Nottinghamban végezték, de 2002-től már 10 további területtel bővítették a nyári megfigyelések helyszíneit.

A háromfős megfigyelő csoportok 08:30 és 17:30 között összesen nyolc, egyenként félórás szakaszban végzik a megfigyeléseket. A biztonsági övek használatának pontos ellenőrzése érdekében minden megfigyelésre napvilágnál kerül sor.

A csoport két tagja megfigyeli az elhaladó járművekben ülő vezető és utasok nemét, életkorát és a biztonsági öv használatát. Megfigyeléseiket egy kéziszámitógépen rögzítik, és minden megfigyelt autóról egy elektronikus űrlapot állítanak ki. A harmadik csoporttag számlálja az időszak alatt elhaladó járműveket.

Hogy a hátsó utasok övhasználatát is meg lehessen figyelni, a csoport tagjai kizárólag álló autókba néznek be, ezért a megfigyeléseket lehetőség szerint automata közlekedési lámpával ellátott csomópontokban végzik. Amikor a csomópontba érkező járművek megállnak a

lámpa előtt, a két megfigyelő végighalad az autósor mentén, és egymás után benéznek az álló autókba. Amikor a sor elindul, a megfigyelők visszatérnek a csomópont mellé, és megvárják, amíg a lámpa ismét pirosra vált.

A megfigyeléshez kidolgoztak egy egyértelmű mintavételezési stratégiát. Az eljárás a közlekedési lámpával ellátott csomópontokban a következő:

1. Amikor a lámpa pirosra vált, nézzen be a lámpa előtt megálló első autóba.
2. Ahogy a várakozási idő engedi, sorrendben haladjon végig az első autó mögött álló autók mentén.
3. Amikor a lámpa zöldre vált, hagyja abba a megfigyelést, és várjon, amíg a lámpa ismét pirosra nem vált.

A megfigyelési helyeket úgy választották ki, hogy a mintában minden úttípus és forgalmi helyzet szerepeljen. Mivel azonban ez a módszer csak az álló gépkocsik megfigyelésére alkalmas, autópályán nem használható, és a vidéki országutakon is kevés a megfigyelésre alkalmas helyszín (7).

A 2.1 pont egy megfigyeléses vizsgálat kidolgozásának a menetét ismerteti. A 2. függelékben egy megfigyelési űrlap-minta található, amellyel a biztonsági övek használati arányát vizsgálták.

## 2.1: A biztonsági öv használatának mérése: egy megfigyelési tanulmány kidolgozása

Ha nem állnak rendelkezésre részletes és átfogó adatok az övhasználat arányáról, egy egyszerű megfigyeléses vizsgálat segítségével viszonylag jó közelítéssel meg lehet határozni a biztonsági övek használatának mértékét. Ehhez nem kell mást tenni, mint adott helyen és különböző napszakokban megszámolni a biztonsági övet használó járművezetőket és utasokat. A számlálás eredményét fel lehet használni a későbbi intézkedések kidolgozásához.

A költségek miatt ezt a vizsgálatot általában kis méretben érdemes végezni. A számlálást célszerű olyan útszakaszra vagy területre koncentrálni, ahol bizonyítottan magas a balesetek és a sérülések aránya.

Az övhasználati arány megfigyeléssel való meghatározása a helyzetértékelésekhez és a tapasztalati vagy kvázi-tapasztalati kiértékelésekhez szükséges adatgyűjtés során felhasználható (lásd: 5-ös modul).

### Tervezési fázis

A megfigyeléses vizsgálat elvégzése előtt egyértelműen meg kell határozni a célközönséget, vagyis azt, hogy kik ők, hol élnek és mely időszakban kerül sor az adatgyűjtésre. A tervezéshez be kell szerezni a kiválasztott terület részletes közúti térképeit, az adott utak forgalomszámlálási adatait, valamint az övhasználat becslött arányát a populáción belül (más források alapján).

### Az adatgyűjtési protokoll kidolgozása

Az adatgyűjtési protokoll egy részletes, írásos dokumentum, amely az adatgyűjtéshez használt módszereket írja le. A dokumentumban szerepel, hogy mi a feladat, ki fogja azt elvégezni és mikor kerül rá sor.

### Adatgyűjtési eszközök kidolgozása

Ide tartoznak az információgyűjtéshez használt eszközök, pl. kérdőívek, interjú-sémák, stb., valamint a közúti megfigyelést végző számlálóbiztosok számára készített tréninganyagok.

### Mintavételezés

A megfigyelt populációt úgy kell kiválasztani, hogy jól reprezentálja az adott célterület népességét, vagyis a populációból véletlenszerű mintát kell venni. Bár a

nem véletlenszerű mintavételezés bizonyos helyeken (pl. benzinkutakon vagy iskolák előtt) könnyebben megvalósítható, figyelembe kell venni, hogy mennyire általánosíthatók illetve mennyire tekinthetők reprezentatívnak az ilyen szelektív mintákból kapott eredmények.

Ha a tanulmány célja a biztonsági öv használati arányának felmérése egy adott földrajzi területen, akkor a tanulmány tervezése során figyelembe kell venni az összes úttípust. A biztonsági öv használata a különböző típusú utakon eltérő lehet; előfordulhat például, hogy a járművezetők autópályán nagyobb valószínűséggel kötik be magukat, mint országúton. A mintavételezési keretet úgy kell megtervezni, hogy adekvát megfigyelésekkel meghatározható legyen a biztonsági övek használati arányának hozzávetőleges értéke, és a minták között többféle úttípus, forgalmi helyzet és helyszín (városi, elővárosi és vidéki út) is szerepeljen.

A mintavételezéshez tehát elméletileg bármilyen útszakasz megfelel. A célterület méretétől függően a mintavételezési keretet két vagy három részre lehet osztani. A bukósisak használatának mérését például három szakaszban lehet elvégezni:

- **A primer mintavételezési egységek (pl. körzetek) véletlenszerű kiválasztása.** A kiválasztott primer mintavételezési egységek számát az adott egység becslött járműkilométereinek számával arányosan kell meghatározni. Ha például az egyik körzetben kevés a járműkilométerek száma, akkor ennek megfelelően az adott körzetből kevesebb mintavételezési egységet kell kiválasztani, mint a nagyobb járműkilométerrel rendelkező körzetekből. Ha a körzet járműkilométereinek száma nem ismert, a primer mintavételezési egységek az adott körzet népessége alapján is kiválaszthatók.
- **Utak véletlenszerű kiválasztása** minden primer mintavételezési egységen belül úgy, hogy minden úttípus képviselve legyen a mintában.
- **Megfigyelőhelyek véletlenszerű kijelölése** a kiválasztott utakon.

### A megfigyelőhelyek száma

A megfigyelőhelyek száma elsősorban pénzkérdés, de egyéb logisztikai megfontolásoktól is függ. Szűkebb költségvetés esetén érdemesebb kevesebb helyszínen több megfigyelést végezni. Minden esetben célszerű egyeztetni egy statisztikus szakemberrel, aki segít meghatározni a statisztikailag pontos becsléshez szükséges megfigyelőhelyek számát.

*folytatás...*

folytatás az előző oldalról

### **A helyszínek kiválasztása**

Ügyelni kell arra, hogy a megfigyelőhelyeket a rendelkezésre álló helyszínek közül véletlenszerűen kell kiválasztani. Ehhez érdemes például egy számozott négyzetrácsot készíteni, amelyet rá lehet helyezni egy térképre, majd véletlenszám-generátorral előállított számok szerint kiválasztani a négyzetrácsról a helyszíneket. A kiválasztott megfigyelőhelyeket még a mérések megkezdése előtt a protokoll szerint kell meghatározni. A megfigyelőhelyeket lehetőleg olyan kereszteződések közelében kell kijelölni, ahol az autók lelassítanak, és nincs rendőri jelenlét. Ideális helyszín lehet például egy közlekedési lámpával ellátott kereszteződés, mert az álló gépkocsikban könnyebb megfigyelni a biztonsági öv használatát.

Az áthaladó forgalom megfigyelésére a keskeny útszakaszok alkalmasabbak. Szélesebb utakon a megfigyelés csak az út egyik oldalán lehetséges, így a mérésbe csak az egyik irányba haladó autók kerülhetnek be.

### **Mérési protokoll**

A protokollt úgy kell elkészíteni, hogy lehetővé tegye a különböző megfigyelési módszerek vagy megfigyelőhelyek kiválasztását. Ha a forgalom egy adott megfigyelőhelyen túlságosan nagy ahhoz, hogy pontosan fel tudják jegyezni az információkat, a protokoll rendelkezhet arról, hogy az egyik számlálóbiztos csak az első, a másik pedig csak a hátsó ülésen utazókat figyelje meg. A számlálóbiztosok közvetlen megfigyelése mellett a forgalmas, nagy sebességű útszakaszokon videokamerás megfigyelés is lehetséges.

Arra az esetre, ha a helyszín nem felel meg a kiválasztási kritériumoknak, ugyanazon az útszakaszon alternatív helyszínt kell kijelölni. Előfordulhat például, hogy az eredeti helyszínen vagy időpontban a kedvezőtlen időjárás (pl. heves esőzés) miatt a megfigyelés nem lehetséges, vagy a kijelölt helyszínen jelen van a rendőrség, vagy a megfigyelés pl. útkarbantartási munkák miatt nem végezhető el biztonságosan.

### **A biztonsági övek használatának megfigyelése**

A megfigyelési folyamat megtervezése során a projektvezetőknek figyelembe kell venniük a biztonsági szempontokat, és ügyelniük kell a potenciális mérési hibák kiküszöbölésére. A torz adatgyűjtés elkerülése érdekében a megfigyelőket előzetes tréningben kell részesíteni. Ehhez meg kell határozni a tréning helyét, a lebonyolítás módját és a tréner személyét.

A megfigyelők és a kiértékelésben résztvevők számára el kell készíteni egy írásos útbaigazítást, valamint gondoskodni kell a protokollban foglalt intézkedések betartásáról.

A megfigyeléseket egy vagy két szakképzett megfigyelő végezheti el. A megfigyelések későbbi összehasonlításával meg lehet határozni, mekkora összhang van a különböző megfigyelők eredményei között.

Biztonságos és kényelmes megfigyelési helyekre kell törekedni. Biztonsági okokból a megfigyelők mindig párban dolgoznak, és mindketten fényvisszaverő mellynt viselnek.

A megfigyeléseket egy előre meghatározott időszakban kell végezni. Az összehasonlíthatóság érdekében a megfigyelést mindegyik helyszínen ugyanakkor kell végezni.

A biztonsági öv használatának megfigyelése során rögzíteni kell az utas életkorát, nemét, ülés helyzetét és azt, hogy van-e az autóban beszerelt, de nem használt öv. A forgalom nagyságától és az autók sebességétől függően persze előfordulhat, hogy a rendelkezésre álló rövid idő alatt kizárólag az öv használatát lehet rögzíteni (sűrű forgalom esetén például az utasok életkorát csak videokamerával segített megfigyelés esetén lehet megbecsülni).

### **A mérések megismétlése az intézkedések után**

Az ismételt megfigyeléseket ugyanazokkal a megfigyelőkkel, ugyanazon protokoll szerint, ugyanazokon a napokon, időpontokban és helyszíneken kell elvégezni, mint a program bevezetése előtt

## **2.2.3 Miért nem használják az emberek a biztonsági övet és a gyermeküléseket?**

A biztonsági övek és a gyermekülések használatát előíró jogszabályok valószínűleg nem lesznek sikeresek, ha az emberek nem tartják be a törvényi előírásokat, nem értik a jogszabály mögött álló okokat, vagy nem ismerik magát a törvényt. Hasonlóképpen, ha a járművek nagy részét nem szerelik fel biztonsági övekkel vagy a gyermekülések túlságosan drágák illetve nehezen beszerezhetőek, a biztonsági felszerelések használati aránya valószínűleg alacsony marad. Ha



az autókat felszerelték biztonsági övekkel, meg kell nézni, hogy milyen a biztonsági övek használatával kapcsolatos közvélekedés, és ennek alapján hatékony és célzott információkkal elősegíteni a jogszabályok betartását és a kampányok sikerét.

### **A biztonsági övek használatával kapcsolatos közvélekedés**

Az emberek közlekedésbiztonságról alkotott általános véleményének - különösen a biztonsági övek használatával kapcsolatos hozzáállásának - megismerése hasznos információkkal gazdagíthatja az övhasználat elősegítésére irányuló programokat. Ezekkel az információkkal hatékonyabbá tehetők a biztonsági övek használatát ösztönző programok, valamint pontosabban meghatározható, hogy mekkora összeget kell fordítani az övhasználat előnyeinek népszerűsítésére. A program céljaiból levezethető, hogy mely csoportokat kell vizsgálni, és milyen kérdéseket kell feltenni. Néhány példa a kérdésekre:

- Milyen az emberek közlekedésbiztonságról alkotott általános véleménye?
- Tisztában vannak-e az emberek a biztonsági öv használatának előnyeivel? E tekintetben kiindulópont lehet a biztonsági öv használatával kapcsolatos közvélekedés és a biztonsági övek használatára vonatkozó jogszabályok.
- Mennyire vannak tisztában az emberek a biztonsági öv használatának előnyeivel?
- Miért nem használják az emberek a biztonsági övet? Ha kiderül például, hogy a közlekedők negatívan vélekednek a biztonsági övek használatáról, vagy nem ismerik a jogszabályokat, illetve nincsenek tisztában az övhasználat előnyeivel, a program kidolgozása során ezekre a problémákra különösen oda kell figyelni.
- Kik azok, akik a legkevésbé hajlandók használni a biztonsági övet? Az övhasználat népszerűsítésére irányuló programot úgy kell kidolgozni, hogy sikerüljön megváltoztatni a biztonsági övekkel szemben legnagyobb ellenállást mutató csoportok közvélekedését és viselkedését. Ehhez olyan információkra van szükség, mint az életkor, a nem és az etnikai hovatartozás.

A gyermekülésekkel kapcsolatos programok kidolgozása előtt hasonló kérdésekkel lehet megismerni a szülők véleményét a gyermekülések használatáról, de a kérdések listáját itt ki kell egészíteni azzal, hogy a költségek mennyire korlátozzák a szülőket a gyermekülések használatában.

### **Honnan származnak ezek az adatok?**

Előfordulhat, hogy ezeket az adatokat már egy korábbi biztonsági övekkel kapcsolatos program során összegyűjtötték (lásd: 2.3.5 fejezet), de megfelelő adatforrások lehetnek

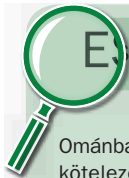
- a piackutató cégek által készített tanulmányok, vagy;
- az egyetemek, nem állami intézmények vagy egyéb közlekedésbiztonsági szervezetek által készített tanulmányok.

Ha ezek az adatok nem állnak rendelkezésre, érdemes egy nyilvános közvélemény-kutatást végezni az információk összegyűjtésére. Ha a program még a fejlesztési fázisban van, valószínűleg idő- és költségkorlátok merülnek fel, ezért ebben a fázisban csak egy előzetes felmérést célszerű elkészíteni, a részletesebb közvélemény-kutatás később is ráér. Az előzetes felmérés során elsősorban a legnagyobb veszélynek kitett csoportokat és földrajzi területeket kell megvizsgálni.

## 2.2: A kockázat hiányos ismerete

Bizonyos tanulmányok szerint az autók hátsó ülésén utazókra leselkedő veszélyek hiányos ismerete jelentősen hozzájárul az alacsonyabb övhasználati arányhoz. Egy telefonos közvélemény-kutatás során például 1148 izraeli felnőtt azt válaszolta, hogy az első üléseken nagyobb szükség van a biztonsági övekre, mint hátul, a hátsó övhasználatot szükségesnek ítélő válaszadók pedig a többiekhez képest 35%-kal többen használják a biztonsági övet a hátsó ülésen (8). Egy brit felmérés készítői azt vizsgálták, hogy a 11 évnél fiatalabb gyermekek szülei mennyire ismerik a gyermekülések előnyeit, és milyen arányban használják azt. A

válaszadóknak csak mintegy 62%-a nyilatkozott úgy, hogy gyermekük általában vagy mindig gyermekülésben utazik. A szülők legnagyobb arányban 0-3 éves gyermeküket szállították gyermekülésben, legkevésbé pedig a 10-11 éves gyermekeket ültették biztonsági gyermekülésbe. A megkérdezett szülők közel fele úgy gondolta, hogy a 7-9 éves gyermekek már nyugodtan használhatják a felnőttek számára kifejlesztett biztonsági öveket. Ez az eredmény is azt mutatja, hogy sokan nem veszik figyelembe a törvényi előírásokat, és nincsenek tisztában a gyermekülések használata mögött álló okokkal (9).



### ESETANULMÁNY: A biztonsági övek használatának felmérése a gépkocsik hátsó ülésén, Omán

Ománban a jogszabályok szerint csak az első ülésen kötelező a biztonsági övek használata, hátul nem. Ománi szakemberek egy felmérés során összesen 1066 (egyetemi és kórházi területre behajtó) autóban figyelték meg a biztonsági övek használatát. A helyi közlekedési előírásoknak megfelelő biztonsági övet az autóvezetők 90%-a, az első utasok 81%-a használta. Ugyanakkor a hátsó ülésen mindössze az utasok 1,4%-a használta a biztonsági övet. Az 5 év alatti gyermekeknek alig 4%-a utazott gyermekülésben, és az 5-12 éves

korosztályban is mindössze 17% volt ez az arány. Az 5 évnél kisebb gyermekek egyharmada (34,6%-a) az autó első ülésén ült. Az esetek 40%-ában a szülők bekötötték magukat, de a gyermekek nem használták a biztonsági övet. Az utasok tehát nagyrészt betartották a hatályos törvényeket, de az eredmények azt mutatják, hogy a közlekedők nincsenek tisztában azzal, mekkora veszéllyel jár a biztonsági övek használatának elmulasztása, különösen a gyermekekre nézve (10).

**Jegyzet****Néhány ok, amiért az emberek nem használják a biztonsági öveket vagy a gyermeküléseket**

Az alábbi példákban bemutatjuk, hogy az emberek mivel indokolták meg a biztonsági övek és a gyermekülések használatának elmulasztását a különböző országokban:

- A biztonsági övek zavaróak, nem kényelmesek.
- Az autósok félnek, hogy ha az autó egy baleset után kigyullad, vagy vízbe esik, a biztonsági öv miatt nem tudnak kimenekülni a járműből.
- A járművezetők úgy gondolják, hogy magas szintű vezetési tudásuknak köszönhetően el tudják kerülni a baleseteket.
- Az autóvezető úgy gondolhatja, hogy a biztonsági övet használó utasok megkérdőjelezzik a sofőr vezetési tudását.
- Az autósok úgy vélik, hogy jobb kiesni a járműből egy ütközés után.
- A várandós nőknek nem kell használni a biztonsági övet.
- Rövid városi utakon, kis sebességnél nem kell használni a biztonsági övet.
- A hátsó ülésen biztonsági öv vagy gyermekülés nélkül is biztonságosan lehet utazni.
- A gyermekek nem szeretik, ha bekötik őket.
- A gyermekek biztonságosan utaznak a felnőtt ölében.
- A gyermekülések túlságosan drágák.

### 2.3: Néhány általános tévhit a biztonsági övekkel kapcsolatban

#### **Tévhit: A biztonsági övek zavaróak, nem kényelmesek.**

**Tény:** Az emberek gyorsan megszokják a biztonsági övek használatát, és mire a biztonsági öv bekapcsolása megszokássá válik, az öv már nem zavarja az utasokat és nem is kényelmetlen. A biztonsági öv első használatakor fellépő esetleges kényelmetlenség vagy zavaró hatás össze sem hasonlítható a baleseti sérülések okozta problémákkal és kényelmetlenségekkel. Az újabb biztonsági övek lehetővé teszik a kényelmes mozgást, de hirtelen fékezésnél vagy ütközésnél azonnal megfeszülnek.

#### **Tévhit: A légzsákkal felszerelt járművek vezetőinek nincs szüksége biztonsági övre.**

**Tény:** A légzsákok kiegészítő védelmet nyújtanak: frontális ütközés esetén megakadályozzák, hogy a fej és a mellkas a kormánykeréknek vagy a műszerfalnak ütközzön, de oldalsó vagy hátsó ütközésnél, illetve a jármű felborulása esetén nem képesek megvédeni az utasokat. A légzsák önmagában pusztán 12%-kal, míg a biztonsági öv 45-60%-kal csökkenti a halálos sérülések veszélyét (1). A biztonsági övek bármilyen típusú ütközés esetén hatásos védelmet nyújtanak, ezért menet közben az autó valamennyi utasának használnia kellene a biztonsági övet.

#### **Tévhit: A biztonsági öv megakadályozza, hogy az utasok kimeneküljenek az égő vagy vízbe esett autóból.**

**Tény:** 200 balesetből kevesebb mint egy közúti baleset végződik tűzesettel vagy vízbe eséssel.

A legnagyobb veszélyt a jármű kigyulladását vagy vízbe esését megelőző ütközés jelenti. Ha az utasok nem használják a biztonsági övet, ütközés esetén nagy valószínűséggel a jármű belsejének fognak csapódni, vagy súlyosan megsérülnek. A biztonsági öv használata ezért 3-5-szörösére növeli a kimenekülés esélyét (12).

#### **Tévhit: Ütközés esetén jobb kiesni a járműből.**

**Tény:** A járműből való kiesés négyszeresére növeli a halálos sérülések kockázatát, és az autóból kieső utasok egyharmada életét veszti. Az ütközés ereje akkora, hogy a járműből kieső utast akár 50 méterre (15 autó hosszának megfelelő távolságra) is repítheti. A biztonsági övek ráadásul megakadályozzák, hogy a vezető vagy az utas feje a szélvédőnek ütközzön, ami súlyos gerincsérülést okozhat. Az ütközéseket úgy lehet a legnagyobb eséllyel túlélni, ha a biztonsági övvel rögzített utas a járműben marad (12).

#### **Tévhit: A biztonsági övek ütközés esetén sérülést okozhatnak.**

**Tény:** A megfelelően használt biztonsági övek ritkán okoznak sérülést. Ha mégis, ezek a sérülések általában felületi zúzódások és sokkal kevésbé súlyosak, mint az öv használata nélkül bekövetkező sérülések. Több tanulmány is bebizonyította, hogy a legsúlyosabb balesetekben az utasok jóval súlyosabb sérüléseket szereztek volna, ha nem lettek volna bekötve.

#### **Tévhit: A biztonsági övet lassú haladásnál és városban nem kell használni.**

**Tény:** A sérüléssel járó közúti balesetek 70%-ában a gépkocsi 50 km/h-nál lassabban haladt. Egy 50 km/h-s sebességgel bekövetkező ütközés ugyanolyan erőhatással jár, mintha az utas egy épület negyedik emeletéről zuhanna a földre. A balesetek kétharmada a lakóhelytől kevesebb mint 15 km-re történik (13).

#### **Tévhit: Hátsó ülésen nem kell használni a biztonsági övet.**

**Tény:** Baleset esetén a bekötetlen hátsó utast az ütközés következtében fellépő több tonnás erőhatás az első ülések felé repíti, és a tehetetlenül csapódó test súlyos sérüléseket okozhat az első ülésen ülőknek (13).

### Adatgyűjtés a felszereltségről és a költségekről

Ahhoz, hogy meg lehessen állapítani, hogy az autósok rendelkezésére állnak-e a biztonsági övek, fel kell mérni, hogy a járműpark mekkora hányada van felszerelve megfelelő biztonsági övekkel (külön az első és hátsó üléseken).

A biztonsági övek felszereltségével kapcsolatos adatok a következő forrásokból szerezhetők be:

- hatósági gépjármű-nyilvántartás
- járműgyártók, kereskedők vagy importőrök

- műszaki vizsgáztatási jegyzőkönyvek
- biztonsági övet forgalmazó és beszerelő vállalkozások (utólagos beszerelés esetén).

Előfordulhat, hogy a régebbi gépkocsik alapfelszerelése nem tartalmazza a biztonsági övet, de az újabb autókban nagy valószínűséggel már megtalálhatók a biztonsági övek. Ha az autók biztonsági övvel való felszerelésére vonatkozó jogszabály már életbe lépett, meg lehet állapítani, hogy a törvény beiktatása óta üzembe helyezett járművek mekkora részét teszik ki a teljes járműparknak. Ez különösen azokban az országokban fontos, ahol az autópark jelentős részét olyan gépkocsik teszik ki, amelyek üzembe helyezése a biztonsági övek kötelező beszerelésére vonatkozó jogszabály életbe lépése előtt történt. Ebben az esetben fel kell mérni a biztonsági övek utólagos beépítésének lehetőségét és költségeit is.

A járművek biztonsági övvel való felszereltségére általában az alábbi adatok utalnak:

- az üzembe helyezett gépkocsik száma dátum szerinti bontásban, különös tekintettel a biztonsági övek kötelező beszerelésére vonatkozó jogszabály életbe lépése után üzembe helyezett gépkocsik arányára;
- az első biztonsági övekkel felszerelt járművek aránya;
- a hátsó biztonsági övekkel felszerelt járművek aránya.

Ezek az adatok a járműgyártóktól, az importőröktől, a márkakereskedésektől, valamint a központi gépjármű-nyilvántartásból szerezhetők be. Ha ezekből a forrásokból nem sikerül megfelelő adatokhoz jutni, meg kell bízni egy piackutató céget az adatok összegyűjtésével (amennyiben az anyagi lehetőségek engedik). Míg a biztonsági övek a legtöbb gépkocsi alapfelszereléséhez tartoznak (tehát nem kell külön megvásárolni őket), a gyermeküléseket többnyire a szülőknek kell beszerezniük. A csecsemők és gyermekek számára tervezett szabványos gyermekülések ára és elérhetősége jelentős mértékben befolyásolja a használatukat. A gyermekülésekről az alábbi kérdésekkel lehet adatokat gyűjteni:

- Az adott időszakban hány darab gyermekülést gyártottak és értékesítettek a régióban (típusonkénti bontásban)?
- Kik foglalkoznak gyermekülések értékesítésével, hol találhatóak ezek a kereskedők?
- A kínálat fedezi a keresletet? Minden életkorú és méretű gyermek számára elérhető a megfelelő gyermekülés?
- Mennyibe kerülnek átlagosan a különböző típusú gyermekülések?
- Részletfizetésre van lehetőség?

A gyermekülésekre vonatkozó adatokat a kereskedőktől, a gyártóktól, a közlekedésbiztonsági intézettől, a gyermekek biztonságos utazásával foglalkozó egyéb intézményektől, az önkormányzatoktól, a részletfizetési lehetőséget biztosító önkéntes szervezetektől, valamint a szülők körében készített felmérésekből lehet beszerezni.

Az övhasználat különböző aspektusaival kapcsolatban gyűjtött információkat a program későbbi nyomon követése során bázisadatként lehet felhasználni, de ezek az adatok alkalmasak az övhasználat növelésére irányuló programok kidolgozására és célközönségének megállapítására is. A gépkocsik biztonsági övvel való felszereltsége az egyik olyan tényező, amely befolyásolja, hogy milyen gyorsan kezdjék el a kötelező övhasználatot előíró törvény betartásának ellenőrzését (amennyiben a jogszabály bevezetése a program céljai között volt, lásd: a 3-as modult).

## 2.3 A bevezetett intézkedések felmérése

Fontos kérdés, hogy a projekt területén milyen törvények és előírások szabályozzák a biztonsági öv használatát, hogyan történt a bevezetésük és számon kérik-e ezeknek a betartását vagy sem. Ha például a törvények értelmében a személyautók valamennyi utasának kötelező a biztonsági övek használata, és országos szabvány rendelkezik a biztonsági övek kialakításáról, ennek ellenére az övhasználat aránya alacsony és sok járműben nincs a szabványnak megfelelő biztonsági öv, az azt jelzi, hogy a törvények és az előírások nem életképesek, vagy a törvények és az előírások betartását nem ellenőrzik megfelelően.

A biztonsági övekre vonatkozó hatályos vagy korábbi országos programok felmérése sokat segít a biztonsági övek vagy a gyermekülések használatának növelését célzó programokban érintett fontosabb állami, magán vagy civil szervezetek vagy személyek meghatározásában. A felméréssel megállapítható a potenciális politikai és pénzügyi támogatások főbb forrása is. Ahogy arról már korábban is szó volt, a felmérés különböző földrajzi egységek szerint (pl. országos, megyei, állami, városi vagy közösségi szinten) is elvégezhető. Ezt a felmérés kezdete előtt meg kell határozni.

A felméréshez szükséges részletes tudnivalókat a következő fejezetek tartalmazzák.

### 2.3.1 Ki a felelős a közúti közlekedésbiztonságért és milyen finanszírozási lehetőségek állnak rendelkezésre?

Az általános helyzetkép feltérképezése az országos helyzetértékelés első lépése, és segít eldönteni a kérdést, hogy szükség van-e a biztonsági övek használatát népszerűsítő programra. A program bevezetése már az adott ország politikai rendszerétől függ. Meg kell továbbá nézni, hogy a meglévő törvények ösztönzik-e az autósokat a biztonsági övek használatára, valamint vannak-e elkülönített pénzügyi alapok olyan közúti közlekedésbiztonsági programokra, amelyekkel népszerűsíthető a biztonsági övek használata.

Az alábbi listában szereplő kérdések segítséget nyújtanak az általános helyzetkép felmérésében.

- Az országban központi, regionális vagy szövetségi rendszerű kormányzás van? Rendelkezik-e az alkotmány vagy valamelyik országos törvény a decentralizációról? Ha igen, milyen mértékben vonják be a helyi hatóságokat a döntéshozatalba és a pénzügyi források rendelkezésre bocsátásába?
- Melyek azok a fő minisztériumok (pl. közlekedési, egészségügyi, igazságügyi és rendészeti), amelyeket bevonnak a közlekedésbiztonsági döntésekbe, és milyen szerep jut az egyes minisztériumoknak?
- Mekkora összeget tud fordítani jelenleg az ország közúti közlekedésbiztonsági feladatokra? Vannak-e prioritások a költségvetésben a jövőbeni közlekedésbiztonsági fejlesztésekre? Rendelkezésre állnak-e a biztonsági övek népszerűsítését szolgáló programokra lehívható pénzügyi alapok?

Az övhasználat elősegítését szolgáló programokhoz az alábbi magán- és nem állami szervezetek járulhatnak hozzá:

- nemzetközi szervezetek és finanszírozási ügynökségek, mint például a WHO, a Világbank, a Nemzetközi Partnerség a Közlekedésbiztonságért (GRSP), a FIA Alapítvány és más, közlekedésbiztonsági tapasztalattal és pénzügyi forrásokkal rendelkező testületek;
- tanácsadó cégek;
- belföldi (nem állami) szervezetek, pl. közlekedésbiztonsági csoportok és autóklubok;
- gépjárműgyártók és kereskedők;
- nagyobb munkáltatók, különösen azok a cégek, ahol az alkalmazottak munkájához és ingázásához elengedhetetlen a gépkocsi használata.

Sok ország rendelkezik valamilyen országos közlekedésbiztonsági politikával vagy tervvel, amely stratégiai adatokat szolgáltat a közlekedésbiztonság javításáról. Ezen kívül számos, meghatározott célú helyi vagy területi projekt is fut. A biztonsági övek népszerűsítését célzó programok maximális hatékonysága érdekében összehangolt megközelítésre van szükség, ezért a törekedni kell arra, hogy a helyi és területi kezdeményezések kiegészíthessék a kidolgozás alatt lévő országos szintű programot.

Nem szabad megfeledkezni arról sem, hogy a biztonsági övek és a gyermekülések használatát ösztönző programokat az országos célkitűzésekhez és akciótervekhez kell kapcsolni, mert ez a lépés javítja a program támogatottságát, segíti a bevezetését, egyértelműen meghatározza a célokat, és kijelöli a célkitűzések eléréséhez szükséges irányt.

Az országos kampányok szervezőinek jó együttműködésre kell törekedni a helyi kampányok szervezőivel. A közlekedésbiztonsági üzenetek hangsúlyosabb átadása érdekében mindig időben – lehetőleg egy nyilvános eseménynaptár segítségével - értesíteni kell a helyi szervezőket a különböző kezdeményezésekről. A különböző kampányok országos szintű, egyidejű indítása is hatékonyan felhívhatja a figyelmet arra, hogy az összehangolt kezdeményezések célja a biztonsági övek használati arányának növelése.

Jelentős eredmények érhetők el egy egyszerű országos kampány elindításával is. Az üzenetek átadásában és hangsúlyossá tételében elengedhetetlen a helyi szakemberek segítsége. Az állami intézmények könnyebben elő tudják teremteni az erőforrásokhoz és a meglehetősen drága országos reklámozáshoz szükséges pénzt, a helyi szakemberek viszont jobban el tudják osztani az erőforrásokat a helyi célközönség között. Előfordulhat az is, hogy a helyi kezdeményezéseket érdemes központilag megállapított célok mentén végezni, mert ezeket a kezdeményezéseket könnyebben lehet a halálos és súlyos balesetek csökkentésére hasznosítani, ugyanakkor a sérülések csökkentésének módját a központi tervben és stratégiában kell előírni. Ezek közé a módszerek közé tartozhat például az övhasználati arány növelése.

### 2.3.2 Kik a folyamat szereplői?

Az érintett szereplők elemzése megmutatja azt a társadalmi környezetet, amelyben az adott jogszabály kidolgozása és bevezetése történik. Az elemzés elsődleges célja azoknak a lehetséges partnereknek a meghatározása, akik valamilyen formában érdekeltek lehetnek a biztonsági övek

és a gyermekülések használatával kapcsolatos kérdésekben, ideértve azokat a szereplőket is, akik eredetileg ellenezték a biztonsági övek használatát vagy az övhasználat kötelezővé tételét az adott régióban. A potenciális szereplők közé tartoznak a minisztériumok, a nem állami szervezetek és intézmények, a helyi közösségek, a hivatalos vagy nem hivatalos csoportok, valamint bizonyos magánszemélyek (pl. dolgozói érdekképviselések vezetői, balesetek áldozatai, stb.). Az érintett szereplők közé sorolhatók még azok a járműgyártók is, akikre az új törvények vonatkoznak, valamint a törvényalkotók, a különböző iparági testületek és szervezetek, továbbá az importőrök és az exportőrök.

Az elemzés másik lényeges célja az érintett szereplők igényeinek meghatározása és a köztük fennálló kapcsolatok értelmezése. A fontosabb szereplők hatásának, fontosságának és érdekeltiségeinek gondos elemzése elősegíti a szereplők bevonására irányuló stratégia megalkotását. Különösen fontos a támogatók és az ellenzők pontos meghatározása és a véleményük mögött álló okok megértése, mert csak így lehet egy olyan „piacképes” csomagot összeállítani, amely a folyamatban érintett valamennyi szereplő igényeinek megfelel.

A fentiek figyelembe vételével a szereplők elemzésének célja a következő:

- meghatározni a fontosabb szereplőket és jellemző tulajdonságaikat, megvizsgálni, hogy milyen hatással lesz rájuk a program bevezetése (pl. milyen érdekeltségük van a programban, milyen előnyökre, változásokra és hátrányokra számíthatnak);
- felmérni a szereplők potenciális hatását a biztonsági övek használatára vonatkozó program kifejlesztésére, jóváhagyására és bevezetésére;
- felmérni a szereplők közötti kapcsolatokat, és meghatározni a lehetséges érdekellentéteket;
- felmérni azt, hogy a különböző szereplők milyen mértékben tudnak részt venni a program kidolgozásában, és hogyan tudnak hozzájárulni a folyamathoz;
- megnézni azt, hogy miként lehet a szereplőket bevonni a folyamatba úgy, hogy a programot a lehető legjobb minőségben és leginkább életképes formában meg lehessen valósítani, különös tekintettel a következő kérdésekre:
  - ▷ a szereplők részvételének jellege (pl. tanácsadók, együttműködő partnerek, stb.);
  - ▷ a szereplők részvételének formája (pl. munkacsoport tagja, tanácsadó, szponzor, stb.);
  - ▷ a szereplők részvételének módja (pl. egyénileg vagy valamely csoport képviselőjében).

A szereplők részletesebb elemzésének leírása a *Developing policies to prevent injuries and violence: guidelines for policy-makers and planners* (11) című tanulmányban található.



**Jegyzet****Milyen szembenállásra lehet számítani a biztonsági övekre vonatkozó program bevezetésekor?**

Az övhasználat ösztönzését célzó program bevezetésekor várható szembenállások és akadályok felmérése megkönnyíti a felmerülő problémák megelőzését. A szembenállás lehetséges okai:

- több, egymással versenyző prioritás a politikai döntéshozók körében
- pénzügyi források hiánya
- a biztonsági öv használatát ellenző csoportok erős lobbija
- a magasabb szintű szabványok ellenzése kereskedelmi érdekek miatt.

**2.3.3 Van-e hatályos törvényi szabályozás a biztonsági övekre vonatkozóan?**

Ahogy a fejezetben már korábban jeleztük, fontos kérdés, hogy az adott országban milyen közlekedésbiztonsági törvények vannak érvényben, és megfelelően ellenőrzik-e ezeknek a jogszabályoknak a betartását. A tapasztalatok azt mutatják, hogy a közlekedésbiztonsági jogszabályok a megfelelő ellenőrzés nélkül nem érik el a kívánt hatást. Ez részben annak köszönhető, hogy a közlekedők nincsenek mindig tisztában a rájuk leselkedő veszélyekkel és a kötelezően előírt biztonsági felszerelések előnyeivel. Emiatt az autósok nem feltétlenül támogatják a saját biztonságuk javítását elősegítő közlekedési jogszabályokat.

Előfordulhat, hogy a biztonsági övek népszerűsítését szolgáló programhoz új törvényt kell alkotni, vagy módosítani kell a meglévő jogszabályt, ugyanakkor lehetséges, hogy a hatályos törvény megfelelő, csak éppen a betartását nem ellenőrzik kellő szigorral. Napjainkban a legtöbb ország valamilyen törvény útján előírja a biztonsági övek használatát, ezért a helyzetkép felmérést érdemes az aktuális törvényi háttér feltérképezésével kezdeni. Ehhez az alábbi ellenőrzőlista nyújt segítséget:

- Melyek a hatályos közlekedésbiztonsági törvények?
- Van-e külön törvény a biztonsági öv használatára vonatkozóan? Ha igen, helyi vagy országos szintű törvényről van-e szó? Naprakész ez a törvény?
- Kikre vonatkozik a törvény? (pl. minden járművezetőre és utasra, és minden korcsoportra? Vannak-e a törvényben felsorolt kivételek?)
- A törvény minden úttípusra vonatkozik?
- A törvény meghatározza-e a kötelezően előírt biztonsági övek és gyermekülések típusát?
- Milyen szankciókkal jár a törvény megszegése?
- Ellenőrzik-e a törvény betartását? Az ellenőrzés minden közútra és minden gépjárműre kiterjed?
- Hogyan lépteti életbe a kormány az új törvényeket? Milyen mechanizmusokkal történik a törvények elfogadása?

## 2.4: Az UNECE felmérése a biztonsági övek használatáról és annak törvényi háttéréről

2005-ben az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának (UNECE) Közlekedésbiztonsági Munkacsoportja a tagországokban és több afrikai országban felmérést készített a biztonsági övek használatáról és az övhasználatra vonatkozó jogszabályokról. A felnőttek számára kialakított biztonsági öveken kívül a gyermekülésekre is kiterjedő felmérés készítői az alábbi témakörökben gyűjtöttek adatokat:

- a biztonsági övek használata
- a járművek biztonsági övekkel való felszereltségére vonatkozó jogszabályok
- a biztonsági övek használatára vonatkozó jogszabályok

- kivételek a kötelező övhasználat alól
- a biztonsági övekre vonatkozó jogszabályok betartásának ellenőrzése
- oktatás és kampányok
- a biztonsági övek használatának kiértékelése és kutatása
- a gyermekülések típusai és a használatukra vonatkozó törvényi előírások.

A felmérés során használt kérdőív az 1. függelékben található, az eredmények pedig megtekinthetők az UNECE honlapján (14).

## 2.5: A biztonsági övek és a gyermekülések használatára vonatkozó jogszabályok a latin-amerikai országokban

Az Organización Panamericana de la Salud (OPS), más néven a Pánamerikai Egészségügyi Szervezet (PAHO) közétette a latin-amerikai országok közlekedésbiztonsági jogszabályairól készített tanulmányát, amelyben többek között összefoglalja a biztonsági övek használatát szabályozó törvényeket is.

### Utások

- Argentínában, Chilében, Kolumbiában, Kubában, a Dominikai Köztársaságban, El Salvadorban, Mexikóban, Panamában és Uruguayban a járművezetőnek és a gépkocsi első utasának kötelező a biztonsági öv használata.
- Braziliában, Costa Ricában, Ecuadorban, Peruban és Venezuelában a gépkocsi valamennyi utasának kötelező a biztonsági öv használata.

### Gyermekek

#### (a) Ülőhelyzet

A gyermekeknek az alábbi életkor alatt a gépkocsi hátsó ülésén kell utazniuk:

- Argentínában, Braziliában, El Salvadorban és Uruguayban: 12 éves kor alatt
- Kolumbiában és Venezuelában: 10 éves kor alatt
- A Dominikai Köztársaságban: 8 éves kor alatt
- Mexikóban: 5 éves kor alatt

- Bolíviában, Chilében, Kubában, Ecuadorban, Guatemalában, Hondurasban, Panamában, Paraguayban és Peruban nincs erre vonatkozó törvényi szabályozás.

#### (b) A gyermekülésekre vonatkozó szabályok

- Costa Rica: A gyermekülések használata 4 éves kor alatt kötelező.
- El Salvador: A gyermekülések használata 2 éves kor alatt illetve 15 kg-nál kisebb testsúlyú gyermekek esetén kötelező.
- Brazília: A gyermekeket 12 éves kor illetve 1,5 méteres testmagasság alatt a súlyuknak megfelelő ülésrendszerben kell rögzíteni. Ha az autóban nincs gyermekülés, 3 éves kor alatt a gyermekeket az autó biztonsági övével kell rögzíteni. A 3 éves kor alatti gyermekeket a súlyuknak és testmagasságuknak megfelelő gyermekülésben kell szállítani.
- Kolumbia: A 2 éves kor alatti gyermekeket csak a gépkocsi hátsó ülésén, az autó üléséhez rögzített gyermekülésben szabad szállítani.

Bizonyos esetekben az előírások nem országosak, csak helyi szintűek (például Uruguayban), vagy csak bizonyos járműtípusokra vonatkoznak (pl. Paraguayban a menetrend szerinti autóbuszokra érvényesek) (15).

### 2.3.4 Van-e hatályos szabvány a biztonsági övek és a gyermekülések kialakítására vonatkozóan?

Ugyancsak fontos kérdés, hogy a rendelkezésre álló biztonsági övek és gyermekülések teljesítik-e a jóváhagyott szabványok előírásait. Ezeket a szabványokat országos vagy nemzetközi testületek dolgozzák ki (lásd: a 4-es modulban). Minden eladott gépkocsihoz mellékelni kell a megfelelő dokumentumot, amely bizonyítja, hogy az autóba beszerelt biztonsági övek teljesítik a szabvány előírásait, valamint olyan eljárásokat kell kidolgozni, amellyel ellenőrizhető, hogy a biztonsági övek megfelelnek-e a szabványoknak. Ezen kívül ki kell dolgozni egy olyan rendszert, amellyel megállapítható, hogy a kereskedelmi forgalomban lévő gyermekülések teljesítik-e a hatályos szabványok előírásait. Ennek ellenőrzéséhez az alábbi kérdéseket lehet feltenni:

- Van-e olyan országos vagy nemzetközi szabvány, amely előírja a biztonsági övek és a gyermekülések jellemzőit?
- A jelenleg elérhető biztonsági övek és gyermekülések teljesítik a szabvány előírásait?
- A járműgyártók betartják a szabvány előírásait?
- Az autósok által használt biztonsági övek megfelelnek ennek a szabványnak?
- Megfelelnek-e ezek a biztonsági övek a helyi hőmérsékleti viszonyoknak és páratartalomnak?
- Mennyibe kerülnek az ajánlott szabványok előírásait teljesítő gyermekülések?

### 2.3.5 Végeztek-e már programokat a biztonsági övek és a gyermekülések használatának ösztönzésére?

A nagy vagy növekvő gépjármű-forgalommal rendelkező országok többségében már történtek intézkedések a biztonsági öv használatának növelésére. Sok országban törvényileg kötelezővé tették a biztonsági övek használatát, és népszerűsítő kampányokkal igyekeztek ösztönözni az autósokat az öv használatára. Egy új program bevezetése előtt mindenképpen érdemes megismerni ezeket a programokat, jogszabályokat és kampányokat, valamint megvizsgálni, hogy hatásosak voltak-e és van-e lehetőség a javításukra. Egy ilyen elemzéssel csökkenthetők az új program költségei és hatékonyabban kijelölhető a jövőbeni intézkedések iránya.

Az alábbi ellenőrzőlista néhány hasznos kérdést tartalmaz a bevezetett intézkedések felmérésére:

- Futnak-e jelenleg az országban vagy valamelyik szomszédos országban a biztonsági övek és a gyermekülések használatának ösztönzését szolgáló programok?
- Kik az érintett szereplői ezeknek a programoknak?
- Voltak-e a közelmúltban a biztonsági övek és a gyermekülések használatának ösztönzését szolgáló programok?
- Milyen eredményekkel jártak ezek a programok? Láthatók-e a konkrét eredmények?
- Milyen akadályai vagy korlátai voltak ezeknek a programoknak? Mit lehet belőlük tanulni?

A 2.2 táblázat összefoglalja a biztonsági övek és a gyermekülések használatával kapcsolatos aktuális helyzet felméréséhez szükséges teendőket.

## 2.2 ábra

**A biztonsági övek és a gyermekülések használatával kapcsolatos aktuális helyzet felméréséhez szükséges teendők összefoglalása**

<b>A felméréshez szükséges intézkedések</b>	<b>Részletes leírás</b>
A sérülésekre vonatkozó adatok elemzése	Fel kell mérni az országban fennálló probléma valós mértékét. Meg kell határozni, hogy a közúti balesetek sérültjeinek hány százaléka használta a biztonsági övet és a gyermekülést. Ki kell számítani, hogy a nagyobb használati aránnyal mekkora (társadalmi és gazdasági) költségek takaríthatók meg.
Az aktuális autógyártási szabványok és törvényi háttér felmérése	Meg kell határozni, hogy mennyire alkalmasak az autókba szerelt biztonsági övek és gyermekülések kialakítására vonatkozó hatályos szabványok és jogszabályok.  Fel kell térképezni a jogszabályban meglévő hézagokat
A biztonsági felszerelések használatára vonatkozó jogszabályok vizsgálata	Meg kell határozni, hogy mennyire alkalmasak a biztonsági övek és a gyermekülések használatára vonatkozó hatályos jogszabályok.  Fel kell térképezni a jogszabályban meglévő hézagokat
Kapacitás a biztonsági övek állapotának rendszeres ellenőrzésére és nyomon követésére	Fel kell mérni a biztonsági övek állapotának ellenőrzését is magába foglaló éves kötelező műszaki átvizsgáláshoz szükséges kapacitást.
A használati arányok megfigyelése  Cél: a biztonsági övet és gyermeküléseket használó autósok arányának meghatározása, országos vagy állami szinten.  A 2. függelékben egy űrlap-minta található	A használati arány szemrevételezéssel történő meghatározása, minden úttípuson.  A mérést rendszeres időközönként (célszerűen fél évente) kell végezni  Minden mérést az adott országon/államon belül ugyanazokon a helyszíneken kell végezni  Hétvégi és hétközbeleni méréseket is kell végezni.  A megfigyelőknek a következő adatokat kell feljegyezni: az utasok neme, ülés helyzete, megközelítő életkora, a jármű típusa, a jármű fel van-e szerelve gyermeküléssel és biztonsági övekkel, az utasok használják-e ezeket a felszereléseket
A érintett szereplők elemzése / piackutatás	Felmérés útján meg kell határozni, hogy a közúti közlekedők mennyire ismerik a biztonsági öveket és a gyermeküléseket, és mennyire vannak tisztában azok előnyeivel  Ki kell értékelni a baleseti statisztikákat.  Meg kell határozni azokat az okokat, amire hivatkozva a közlekedők nem használják ezeket a felszereléseket
A gyermekülések értékesítése  Nőtt-e az eladott gyermekülések száma	Meg kell határozni az eladott gyermekülések számát, típusonkénti bontásban.
Gépjármű-eladások  A biztonsági övek felszerelt gépkocsik arányának meghatározása	Meg kell határozni a biztonsági övvel rendelkező és biztonsági öv nélkül importált gépkocsik számát.  A biztonsági övvel ellátott új gépkocsik értékesítését befolyásolhatja az új törvény.
Szankciók  A jogszabály bevezetése után fel kell mérni, mennyire hatékonyan ellenőrzik a törvényt	A büntetési statisztikák elemzésével meg kell állapítani, hány autós került a bíróság elé a biztonsági övekre vonatkozó jogszabályok megsértéséért.

### 2.3.6 Az intézkedések fontossági sorrendjének megállapítása a helyzetértékelés segítségével

A helyzet felmérése után elkezdődhet az intézkedések fontossági sorrendjének megállapítása. Sok országban úgy gondolják, hogy a sérülések megelőzése és a közlekedésbiztonság politikai támogatást nem igénylő, és nem túl jelentős közegészségügyi és fejlesztési kérdés. Ezekben az országokban a biztonsági övek és a gyermekülések használati arányának növelésére szolgáló programok kidolgozásához először létre kell hozni a közlekedésbiztonság javításában érdekelt fő csoportok hálózatát.

Kutatások szerint ott, ahol több csoport részt vesz a közlekedésbiztonság javításában, és a csoportok sikeresen elosztják egymás között a feladatokat, az erőfeszítéseket sokkal nagyobb siker koronázza (16, 17). Az intézkedések megállapítása attól is függ, hogy az adott országban az autósok mennyire ismerik a biztonsági felszereléseket, milyen kampányokat folytattak már ezen a téren és milyenek a kapcsolódó jogszabályok. Ennek megállapítása után a folyamatban érintett szereplők a kapott információk alapján a modulban és a 2.2 ábrán leírtak szerint meghatározhatják a konkrét intézkedések listáját.

Az intézkedések fontossági sorrendjének megállapításában jelentős szerepe van az intézkedések végrehajtására rendelkezésre álló anyagi és egyéb erőforrásoknak. Például bizonyos országokban, ahol az országos televízió és rádió állami tulajdonban van, a reklámozási költségek alacsonyabbak, míg ott, ahol a rádiók és a televíziók kizárólag magánkézben vannak, a hirdetési költségek elviszik a költségvetés jelentős részét.

Tény azonban, hogy minden új kezdeményezés, szolgáltatás vagy termék sikere nagyrészt a közvélemény tájékoztatásán és oktatásán múlik, és nincs ez másként a biztonsági övekkel és gyermekülésekkel sem. Az autósoknak megfelelő tájékoztatást és oktatást kell nyújtani annak érdekében, hogy általánosan elfogadják a biztonsági öv használatának előnyeit. Az elkövetkező nemzedék szempontjából fontos, hogy ez az oktató-nevelő tevékenység a jövőben is folyamatos legyen.

## Összefoglalás

A biztonsági övek és a gyermekülések használatát ösztönző programok kidolgozása és bevezetése előtt helyzetelemzést kell végezni. A modulban szereplő kérdésekre kapott válaszokból könnyen meghatározhatók a biztonsági övek használatával kapcsolatos országos problémák, komoly érvek sorakoztathatók fel a program mellett, valamint olyan mutatószámok rögzíthetők, amelyeknek fontos szerepe lesz a program sikerének későbbi értékelésében. Az adatok alapján meg kell határozni a probléma súlyosságát és a biztonsági felszerelések használatát. Ehhez adatokat kell gyűjteni a közúti balesetekről és sérülésekről, a biztonsági felszerelések használati arányáról, továbbá meg kell tudni, hogy milyen okok állnak a biztonsági felszerelések használatának elmulasztása mögött. Ezek az információk alapadatoknak is tekinthetők, egyben rávilágítanak a program legfontosabb céljaira. Az adatok egy része a program kiértékelésére is felhasználható.

El kell végezni a biztonsági övek és a gyermekülések használatával kapcsolatban bevezetett intézkedések elemzését. Az elemzés során meg kell állapítani, hogy ki a felelős az adott ország vagy terület közlekedésének biztonságáért, milyen pénzügyi erőforrások különíthetők el a biztonsági övek használatát népszerűsítő programokra, milyen jogi eszközök állnak rendelkezésre, van-e valamilyen szabvány a biztonsági övek kialakítására, továbbá milyen egyéb programok futnak, vagy futottak korábban az adott régióban vagy országban.

## Felhasznált irodalom

1. *Improving car safety through accident research*. Co-operative Crash Injury Study web site (<http://www.ukccis.org>, accessed 6 November 2008).
2. Broughton J, Walter L. *Trends in fatal car accidents: analyses of CCIS data*. Transport Research Laboratory PPR172, 2007.
3. Holder Y et al., eds. *Injury surveillance guidelines*. Geneva, World Health Organization, 2001 (<http://whqlibdoc.who.int/publications/2001/9241591331.pdf>, accessed 6 November 2008).
4. *Malaysia burden of disease and injury study*. Malaysia Institute for Public Health, Ministry of Health, 2004.
5. *Statistical report: road accidents of Malaysia*. Royal Malaysian Police, 2003.
6. Lewis J, Aguh N. *An assessment of seat belt compliance: before study*. GRSP Ghana Project Report, 2006.
7. Broughton J. *Seat belt wearing rates in cars in England 1982–2002*. Transport Research Laboratory Report TRL 580, 2003.
8. Ressler WH. Why don't more Israelis wear seat belts in the back seat? *Public Health Review*, 1997, 25(2):151–159.
9. *Child car safety restraints research report*. BMRB International Ltd, 2003 (<http://www.dft.gov.uk/pgr/scienceresearch/otherresearch/think/childcarsafetyrestraintsrese1921?page=1#a1000>, accessed 6 November 2008).
10. McIlvenny S et al. Rear seat belt use as an indicator of safe road behaviour in a rapidly developing country. *Journal of the Royal Society for the Promotion of Health*, 2004, 124(6):280–283.
11. Schopper D, Lormand JD, Waxweiler R, eds. *Developing policies to prevent injuries and violence: guidelines for policy-makers and planners*. Geneva, World Health Organization, 2006.
12. *National Highway Traffic Safety Administration Buckle Up Campaign*. Washington, DC, United States Department of Transportation, 2006.
13. La Prévention Routière International (<http://www.lapri.org>, accessed 6 November 2008).
14. *Synthesis of replies to the questionnaire on increasing the use of seat belts and Synthesis of replies to the questionnaire on child restraints*. United Nations Economic Commission for Europe, WP1, Road Traffic Safety.
15. Castiglione C, Bolis M, Concha-Eastman A. *Lesiones no intencionales: legislación de America Latina sobre programas preventivos y responsabilidades*. Organización Panamericana de la Sud, 2004.
16. Lonero L et al. *Road safety as a social construct*. Transport Canada Report 8080–00–1112. Ottawa, Northport Associates, 2002.
17. Tingvall C. The zero vision. In: Van Holst H, Nygren A, Thord R, eds. *Proceedings of the first International Conference: transportation, traffic safety and health: the new mobility*. Gothenburg, Sweden, 1995. Berlin, Springer-Verlag, 35–57.