

3

A biztonsági övek használatát ösztönző programok

3.1 A munkacsoport létrehozása	57
3.1.1 Kiket kell bevonni a csoportba?	58
3.1.2 Funkciók kiosztása a munkacsoport tagjainak	59
3.2 Az akcióterv kidolgozása és népszerűsítése	61
3.2.1 A program céljainak megfogalmazása	61
3.2.2 A célkitűzések meghatározása	62
3.2.3 A teljesítménymutatók kiválasztása	63
3.2.4 Az intézkedések meghatározása	64
3.2.5 A határidő megadása és a program fázisokra osztása	64
3.2.6 Az erőforrásigények meghatározása	69
3.2.7 A nyomon követési módszerek kidolgozása	72
3.2.8 A program fenntarthatóságának biztosítása	73
Összefoglalás	74
Felhasznált irodalom	75

A 2-ES MODULBAN bemutattuk, hogyan lehet felmérni a biztonsági övek használatával kapcsolatos helyzetet egy adott országban. Ez a feladat a biztonsági övekre vonatkozó program első lépése. A 3-as modul bemutatja, hogyan lehet a felmérés során kapott információk alapján megtervezni és vezetni a biztonsági övek használatának növelését elősegítő programot. Az egyes intézkedések kidolgozásához és bevezetéséhez szükséges tudnivalókat a 4. modul részletesen ismerteti.

Ez a modul két fejezetből áll:

3.1 A munkacsoport létrehozása. Ez a lépés alapvetően fontos a program teljes körű koordinációja érdekében. A munkacsoportban az összes fontosabb csoport és személy részt vesz.

3.2 Az akcióterv elkészítése. Ez a fejezet ismerteti, hogy a 2-es modulban leírt helyzetfelmérés adatai alapján hogyan lehet kitűzni a program célját, hogyan lehet meghatározni az egyes mérföldköveket, és milyen intézkedések szükségesek a mérföldkövek teljesítéséhez. A fejezetben szó lesz arról is, hogyan lehet elkészíteni az akcióterv végrehajtásához szükséges költségvetést, hogyan kell kidolgozni a program nyomon követésére és kiértékelésére alkalmas módszereket, végül kitér arra, miként lehet hosszabb távon is fenntarthatóvá tenni a programot.

3.1 A munkacsoport létrehozása

Miután sikerült bebizonyítani, hogy az adott országban vagy régióban problémát okoz a biztonsági övek alacsony használati aránya, a csoport tagjainak hatásos érveléssel kell megnyerni a politikusok és a döntéshozók támogatását a programhoz.

A megfelelő támogatás megszerzése után létre kell hozni a fontosabb szereplőkből egy munkacsoportot, amelynek élén általában az ország közlekedésbiztonságért felelős vezetője, vagy valamelyik városi vagy állami (ön)kormányzat vezető tisztviselője áll. A munkacsoport célja a több szektorra kiterjedő program kidolgozásának és bevezetésének koordinálása lesz. Ha az adott területen nem határozható meg egyértelműen a közlekedésbiztonságért felelős vezető, akkor a biztonsági övek használatára vonatkozó program élén egy olyan állami intézménynek kell állnia, amely képes az érintett szektorok munkájának összehangolására.

A hatékony munkacsoport létrehozására a program kidolgozásának és bevezetésének második lépésében kerül sor (lásd: a 3.1 ábrát). Ez a fejezet bemutatja, hogy mely szereplőket kell bevonni a csoportba, és milyen feladatokat kell ellátnia a munkacsoportnak.

3.1 ábra**2. lépés: a munkacsoport létrehozása****3-as modul**

- Meg kell nevezni a csoport vezetésére alkalmas közlekedésbiztonsági vezetőt
- A szereplők elemzése alapján be kell vonni a fontosabb szereplőket a csoportba
- Meg kell szerezni a szükséges támogatást, össze kell hangolni az országos vagy helyi program és akcióterv kidolgozását és bevezetését

3.1.1 Kiket kell bevonni a csoportba?

Az országos általános helyzetfelmérés leírása (lásd: 2-es modul) tartalmazza a szereplők elemzésére vonatkozó lépéseket is. A szereplők elemzésével meghatározható, hogy kik azok a legalkalmasabb személyek (kormányzati testületek és egyéb szervezetek tagjai), akiket fel lehet kérni a biztonsági övek használatát ösztönző programban való részvételre. Az elemzés során részletesen meg kell nevezni a programba bevonható fontosabb politikusokat, a megfelelő műszaki szakembereket, valamint a pénzügyi és közösségi támogatás mozgósításának módját.

A munkacsoport működése a következő tagok szaktudására és tapasztalatára épül:

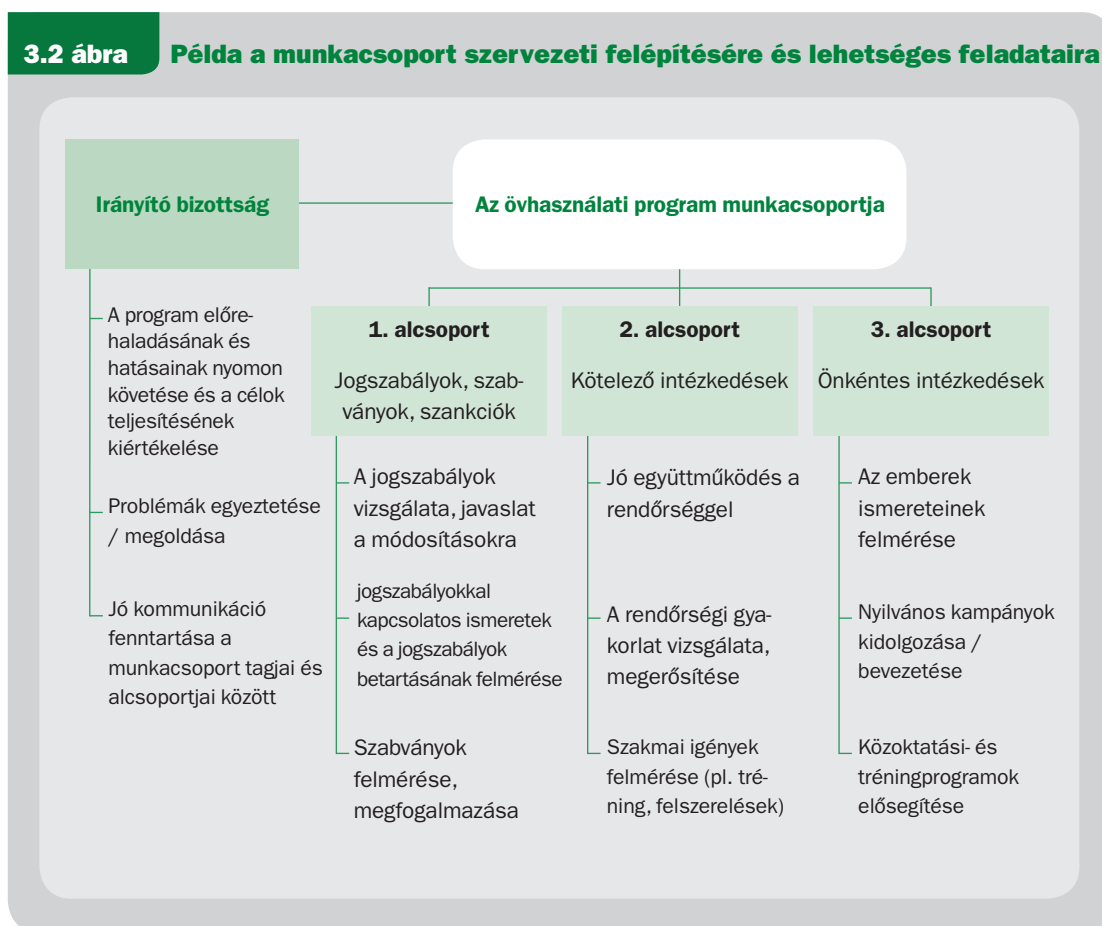
- a vezető intézet tagjai;
- kapcsolódó állami intézmények képviselői (pl. közlekedési, egészségügyi, rendőrségi, oktatási és a törvények betartását ellenőrző szakemberek)
- közegészségügyi és balesetmegelőzési szakemberek;
- egészségügyi szakemberek;
- független kutatók;
- nem állami szervezetek, például a közúti balesetek áldozatait képviselő csoportok;
- autós szervezetek tagjai;
- biztonsági öv- és gyermekülés-gyártók, járműgyártók;
- mérnökök és egyéb szakemberek;
- jelentősebb munkáltatók és nagyobb gépkocsiflották menedzserei.

Mivel a fenti partnerek mindegyikének fűződik valamilyen érdeke a biztonsági övek használatát népszerűsítő program sikeréhez, segítséget nyújthatnak az akcióterv kidolgozásában, bevezetésében és kiértékelésében. A partnerek nagy része valószínűleg már részt vett közlekedésbiztonsági munkákban, ezért jól ismeri a biztonsági övekkel és azok használatával kapcsolatos problémákat, vagy legalábbis azok egy részét.

A munkacsoportban ideális esetben részt vesznek azok a partnerek is, akik különösen jelentős szerepet töltenek be a biztonsági övekkel kapcsolatos programok sikerében. Az ő szerepüknek és helyzetüknek a felismerése alapvetően fontos annak érdekében, hogy olyan programot tudjunk kidolgozni, amely megfelelően kezeli az övhasználattal kapcsolatos szembenállást, ugyanakkor a társadalom lehető legszélesebb körének elfogadható.

A multiszektoriális munkacsoport zökkenőmentes működése érdekében olyan világosan körülhatárolt eljárásokra és egyértelmű munkatervre van szükség, amely végigkíséri a programot egészen a bevezetésig. A siker egyik alapvető tényezője a csoporton belüli jó kommunikáció, ezért ki kell jelölni a csoportban azt a személyt, akinek a feladata az információk megosztása a csoport különböző tagjaival.

Mivel a program végrehajtásához különböző technikai információkra van szükség, a munkacsoportot célszerű a 3.2 ábrán bemutatott szervezeti felépítés szerint kialakítani, vagyis létre kell hozni egy irányító bizottságot, valamint a törvényi háttérrel, a szabványokkal, a jogszabályok betartatásával és a tájékoztatással foglalkozó alcsoportokat.



3.1.2 Funkciók kiosztása a munkacsoport tagjainak

Van néhány olyan funkció, amely minden jól szervezett övhasználati program szerves részét képezi. Ide tartoznak például a program elindításával kapcsolatos első lépések, a koncepció kidolgozása, a program tényleges működése, koordinálása és a program támogatása. Ebben a fejezetben a fenti funkciókhoz rendelt szereplők leírásáról lesz szó. Előfordulhat, hogy egy személy vagy szervezet akár több funkciót is be tud tölteni.

A kezdeményező

A programban szereplő tevékenységeket kezdeményező személynek vagy szervezetnek nem kell olyan mélyen részt vennie a programban, mint másoknak, mert ő elsősorban arról gondoskodik, hogy a program koordinált mederben haladjon előre. A kezdeményező lelkesedését a program szolgálatába kell állítani.

Operátorok

Az operátorok feladata a program különböző elemeinek technikai végrehajtása. Az operátorok általában a vezető intézmény és a programban részt vevő egyéb intézmények (pl. igazságügyi minisztérium, rendőrség, stb.) képviselői. Az operátorok teljes mértékben részt vesznek a program lebonyolításában, munkamennyiségüket a feladatuknak megfelelően kell meghatározni. Előfordulhat, hogy továbbképzésre és egyéb erőforrások bevonására is szükség van. Az operátoroknak fel kell készülniük arra, hogy információkat fognak kapni a program többi résztvevőjétől.

A koordinátor

A koordinátor a program végrehajtásáért felel, ezért az ő tevékenysége különösen fontos a program sikeres lebonyolítása szempontjából. A fizetett vagy önkéntes koordinátor feladatkörét egyértelműen meg kell határozni: teendői közé tartozik például a munkacsoportok tevékenységének ellenőrzése, a program haladásának nyomon követése és a program résztvevőinek (köztük a kezdeményezőnek és az operátoroknak) a megfelelő tájékoztatása. A koordinátornak teljes jogkört kell biztosítani a fenti feladatok elvégzéséhez valamint a szükséges erőforrások és támogatások megszerzéséhez. Éppen emiatt érdemes a koordinátori szerepet olyan személyre bízni, akinek a munkaköre egyébként is kiterjed ezeknek a feladatoknak egy részére. Ilyen lehet például a közlekedési minisztérium műszaki osztályvezetője, a közlekedési rendőrség vezetője, vagy az egészségügyi minisztérium valamelyik magas beosztású tisztségviselője.

A támogató(k)

A támogató feladata a biztonsági övek és a gyermekülések használata mellett szóló érvek népszerűsítése. Erre a szerepre általában egy vagy több befolyásos, jó kommunikációs készséggel rendelkező, ismert és elismert embert érdemes választani. A tanácsadó és a koordinátor kvalitásai és feladatai részben megegyeznek, ezért bizonyos esetekben a két funkciót ugyanaz a személy tölti be. Kitűnő támogató lehet például egy olyan személy, aki már saját bőrén tapasztalta a biztonsági öv használatának elmulasztásával járó (rendszerint negatív) következményeket, vagy éppen az életét köszönheti annak, hogy használta a biztonsági övet.

3.2 Az akcióterv kidolgozása és népszerűsítése

Az átfogó övhasználati program bevezetése előtt el kell készíteni egy tervet, amely megmutatja, hogy a program célkitűzéseinek eléréséhez milyen intézkedésekre és erőforrásokra van szükség. A terv kidolgozásához a 2-es modulban ismertetett adatokat kell felhasználni. Az akciótervet el lehet készíteni országos, regionális, sőt akár városi szinten is.

Az akcióterv a program kidolgozásának harmadik lépcsője. A főbb lépéseket a 3.3 ábra szemlélteti, leírásuk a fejezet további részében található. Az országos akcióterv kidolgozásának részletesebb ismertetését a *Developing policies to prevent injuries and violence: guidelines for policy-makers and planners (1)* tanulmány tartalmazza.

3.3 ábra 3. fázis: a program és az akcióterv kidolgozása

3-as modul

- A célok megfogalmazása
- A célkitűzések meghatározása
- A mutatószámok meghatározása
- Az intézkedések meghatározása
- A források hozzávetőleges megadása
- A határidő megállapítása
- A nyomon követés / kiértékelés kidolgozása
- A kiértékelés eredményei alapján a következő program kidolgozása a nagyobb övhasználati arány hosszútávú fenntartásához

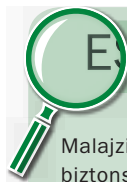
3.2.1 A program céljainak megfogalmazása

Minden övhasználati program specifikus, mérhető, elérhető és reális célokra épül. A célokat a helyzETFelmérés során összegyűjtött adatok alapján lehet kijelölni. A munkacsoport az adatok elemzésével meghatározza, melyek azok a problémák, amelyeket a programnak kezelnie kell. A csoportnak konkrétan meg kell határoznia, hogy a program milyen járműtípusra vonatkozik és az utasok melyik részére irányul (például első ülésen utazókra, a hátsó utasokra, vagy a gyermekekre).

A probléma megoldását rendszerszintű megközelítéssel kell kidolgozni, tehát a munkacsoportnak arra kell törekedni, hogy megállapítsa, hogyan lehet a rendszer egészébe beavatkozni (2). A megoldások közé elsősorban olyan intézkedéseket kell beemlíteni, amelyek a felhasználót helyezik a középpontba, mint például az oktatás, a jogszabályok és előírások szigorú számonkérése, a biztonsági övek kialakítása, szabványosítása, beszerelése, stb. és ezek kombinációja az adott időszakon belül.

Néhány példa az általános célokra:

- a közlekedésbiztonsági ismeretek terjesztése, különös tekintettel a biztonsági övek használatára;
- elérni, hogy minden új gépjárműben alapfelszerelés legyen a biztonsági öv;
- a biztonsági öv használati arányának növelése;
- a gépkocsikba beépített biztonsági övek minőségének javítása;
- a súlyos és halálos gépjármű-balesetek arányának csökkentése, elsősorban az utasok tekintetében



ESETTANULMÁNY: A biztonsági övek használatának felmérése a gépkocsik hátsó ülésén, Malajzia

Malajzia a 2006-2010-es Országos Közlekedésbiztonsági Terv részeként vállalta, hogy növelni fogja a gépkocsik hátsó ülésén utazók övhasználati arányát. A 2007-ben indult program első lépése a hátsó biztonsági övek használatával kapcsolatos tájékoztató és népszerűsítő kampány volt. Ezt követte 2008-ban egy jelentős, hat hónapig tartó

multimédiás kampány. A jogszabály betartásának ellenőrzése 2009. január 1.-én kezdődik. A Malajziai Közlekedésbiztonsági Intézet kidolgozott néhány mérőszámot a folyamat mérésére (pl. a halálesetek várható csökkenése), amelyek alakulását 2010 végéig fogják nyomon követni. A mérőszámok az alábbi táblázatban láthatók.

Program	Az intézkedések hatása (%)				Potenciális halálesetek csökkenés	halálesetek száma	A halálesetek számának várható csökkenése			
	2007	2008	2009	2010	%	Érintett/év	2007	2008	2009	2010
Hátsó biztonsági övek	20	40	60	80	30	350	21	42	63	84

3.2.2 A célkitűzések meghatározása

Ahhoz, hogy a program eredményei egyértelműen mérhetők legyenek, az általános célokat konkrét célkitűzésekre kell lebontani. Ha például a cél a biztonsági öv használati arányának növelése, akkor célkitűzés lehet a „biztonsági öv használati arányának megadott százalékkal történő növelése egy bizonyos időszak alatt”. Mindig törekedni kell a jól mérhető és határidőhöz kötött célok megfogalmazására, mert ezekből könnyebb megfelelő célkitűzéseket alkotni, például: százalékos csökkenés (vagyis javulás) egy konkrét határidőre (lásd: a malajziai esettanulmányt).

A célkitűzések általában hozzájárulnak a közlekedésbiztonsági programok realisabb képéhez, elősegítik a közpénzek és egyéb erőforrások igénybe vételét, valamint javítják a program végrehajtásán dolgozó személyek hitelességét (3, 4).

A mérhető célkitűzéseket mindig valamilyen baleseti, sérülési vagy egyéb bázisadathoz képest kell kifejezni, például: egy intézkedéssel adott időszak alatt 50%-kal szeretnénk növelni az övhasználat arányát. A közlekedésbiztonsági területen meghozott egyéb intézkedések tapasztalatai azt mutatják, hogy ambíciózus és hosszú távú célkitűzésekben érdemes gondolkodni (5). A hosszabb időtáv lehetővé teszi a program lépésenkénti bevezetését.

A legelső célkitűzéseket mindig nehéz meghatározni, mert nem áll rendelkezésre a korábbi folyamatok tendenciája, amely megkönnyítené a jövőre vonatkozó becslést, de sokat lehet tanulni más országok és tanulmányok tapasztalataiból is.

A 3.4 ábra néhány példát tartalmaz a célokra és a lehetséges célkitűzésekre. A változások pontos értékét és határidejét a táblázat nem tartalmazza, de a célok és célkitűzések megfogalmazásakor általában ezeket is meg kell adni.

3.4 ábra Példák egy övhasználati program céljaira és célkitűzéseire

A program célja	Példák a célkitűzésekre
Az autóvezetők/utasok övhasználatával kapcsolatos ismereteinek javítása	<ul style="list-style-type: none"> Jogszabályokkal és szankciókkal kapcsolatos ismeretek %-os növekedése Biztonsági övhasználat előnyeivel kapcsolatos ismeretek %-os növekedése Fokozottabb rendőrségi ellenőrzéssel kapcsolatos tájékozottság %-os növ.
A vezető- és utasüléseken alapfelszerelésként biztonsági övvel rendelkező gépkocsik arányának növelése	<ul style="list-style-type: none"> Biztonsági övekre vonatkozó országos szabványok/előírások elfogadása (gépkocsik, teherautók és autóbuszok esetén) Az alapfelszerelésként biztonsági övvel rendelkező gépkocsik számának %-os növekedése (elől és hátul, teherautók és autóbuszok esetén is)
A biztonsági övek használati arányának növelése	<ul style="list-style-type: none"> Az övhasználatra vonatkozó jogszabály és szankciók életbe léptetése Az övhasználati arány %-os növekedése (elől és hátul, gyermekek, teherautók és autóbuszok esetén) Övhasználat elmulasztásával kapcsolatos esetek %-os csökkenése (csak ha a jogszabály betartásának ellenőrzése már jelentős eredményekkel járt)
A gépjárművezetők és utasok halálos sérüléseinek csökkentése	<ul style="list-style-type: none"> Az autóvezetők halálos sérüléseinek %-os csökkenése Az első ülésen utazók halálos sérüléseinek %-os csökkenése A hátsó ülésen utazók halálos sérüléseinek %-os csökkenése Az autóban utazó gyermekek halálos sérüléseinek %-os csökkenése A teherautó-sofőrök halálos sérüléseinek %-os csökkenése A bekötetlen utasok halálos sérüléseinek %-os csökkenése

3.2.3 A teljesítménymutatók kiválasztása

Az előző fejezetben a mérhető célkitűzések fontosságáról volt szó. Ebben a fejezetben bemutatjuk, hogy számos olyan teljesítménymutató létezik, amely bázisként szolgálhat a célkitűzések méréséhez, és lehetővé teszi a program eredményeinek nyomon követését.

Az övhasználati programok jellemző teljesítménymutatói a következők:

- a biztonsági övvel felszerelt járművek aránya
- a biztonsági övekkel kapcsolatos ismeretek mértéke
- a biztonsági öv használatára vonatkozó előírások betartásának mértéke
- a balesetben megsérült vagy meghalt utasok száma.

A mutatószámok a program sajátosságainak megfelelően részletesebben is kifejtethetők, például:

- a biztonsági övek használati aránya, külön a járművezető és az utasok esetén, az első és hátsó ülőhelyeken (pl. az adott kategóriában mért összes utashoz viszonyítva);
- az övhasználati előírások megsértésének csökkenése a rendőrségi jelentések adatai alapján.

A teljesítménymutatók közé sorolható több köztes érték, például az övhasználati törvény betartásának mértéke a kiadott szabálysértési bírságok alapján.

A teljesítménymutatók a projekt eredményeihez is kapcsolhatók, mint például:

- az ismeretterjesztő kampányok száma
- a biztonsági öv betartásának ellenőrzésére kiképzett rendőrök száma
- azoknak a szervezeteknek a száma, amelyek alkalmazottaik számára kötelezővé tették a biztonsági övekre vonatkozó jogszabályok betartását.

A teljesítménymutatók kiválasztásakor azokat a mérőszámokat kell előnyben részesíteni, amelyekkel a legjobban felmérhető a célok elérése. Ehhez gyakran plusz adatgyűjtésre van szükség, és ezt a lépést be is kell építeni a programba. A program révén elért változások és fejlődések kimutatásához ezeket az adatokat össze kell hasonlítani a bázisadatokkal, és figyelembe kell venni más, a program céljait befolyásoló tényezőket is. Fontos, hogy a sérülések és halálesetek adatainál a mérést a célcsoport utasai között kell elvégezni, és a mért adatokat össze kell hasonlítani az általános tendenciákkal.

Általában minden mutatószámhoz tartozik egy mennyiségileg is kifejezhető célkitűzés, bár a program eredményeire vonatkozó mutatószámok sokszor csak magának az intézkedésnek az elvégzésére utalnak (pl. a jogszabály elfogadása a megadott határidőre, lásd: 3.4 ábra).

3.2.4 Az intézkedések meghatározása

A célok, célkitűzések és mutatószámok meghatározása után a munkacsoport következő feladata az intézkedések kiválasztása és megtervezése. A 3,5 ábra összefoglalja az övhasználati programba bevonható elemeket. A fontosabb tevékenységek sorrendjének megállapítását segíti, hogy a táblázatban röviden megtalálható az adott intézkedések relatív hatékonysága, a bevezetés nehézsége, az intézkedés költségei és az, hogy kutatási adatokkal is alátámasztható-e az intézkedés hatékonysága. További tájékoztatás a kézikönyv megfelelő fejezeteiben (elsősorban a 4-es modulban) található, ahol részletesen ismertetjük az egyes komponensek megtervezését és bevezetését.

3.2.5 A határidő megadása és a program fázisokra osztása

A biztonsági övek használatát ösztönző program előkészítő és bevezető lépésekből áll. Az előkészítés kiterjed a jogszabályokra, a szabványokra és a program kidolgozására, a bevezetés pedig tartalmazza a törvények és előírások betartásának ellenőrzését, ösztönző és számonkérő eszközökkel. A projekt tervezése során meg kell határozni az egyes lépések időzítését.

3.5 ábra

Az országos övhasználati program lehetséges elemei fontossági sorrendben

Elem	Leírás	Kutatás	Hatékonyság	Bonyolultság	A bevezetés költsége	Lásd a kézikönyben
Közlekedésbiztonsági/ baleseti adatok kiértékelése	A helyzet- vagy igényfelmérés alapvetően fontos a program megtervezéséhez és a döntéshozók meggyőzéséhez arról, hogy intézkedésekre van szükség és ehhez erőforrások kellenek.	Igen	Nagy	Könnyű	Alacsony	2.1, 2.2, 2.3
A biztonsági övek és gyermekülések használatát szabályozó törvények	Az övhasználati törvények célja a biztonsági öv használatának általános elterjesztése. A biztonsági övek esetén a jogszabálynak az alábbiakra kell rendelkeznie: <ul style="list-style-type: none"> A biztonsági övek beszerelése a különböző típusú járművekbe, a biztonsági övek ellenőrzése; A biztonsági övek használata az egyes járműtípusok, üléshelyzet és gyermekek esetén; Az övhasználat elmulasztásának szankcionálása (elég szigorúnak kell lennie ahhoz, hogy visszaritessze az embereket a törvény megszegésétől). 	Igen	Nagy	Könnyű ha van megfelelő politikai támogatás	Alacsony	4.2
A biztonsági övekre és beszerelésükre vonatkozó szabványok	A tapasztalatok szerint az alacsony jövedelmű országokban futó járművek több mint felében nincs megfelelően működő biztonsági öv(ök), ezért különösen fontos, hogy megfelelő szabványok szabályozzák a biztonsági övek kialakítását és beszerelését a járművekbe.	Igen	Nagy	Könnyű	Alacsony	4.3
A biztonsági övekre vonatkozó törvények betartásának szigorú ellenőrzése	A hatékony ellenőrzéshez határozott fellépés, intelligens hozzáállás és jól látható elhelyezkedés szükséges. A közúti ellenőrzéseket olyan időpontokban és helyeken kell végezni, ahol a kívánt hatás a legjobban elérhető és a járművek biztonságosan megállíthatók. Az intenzív közúti ellenőrzések előtti tájékoztató és felvilágosító kampányra van szükség, és a szankciók bevezetése előtt lehetőleg figyelemzteni kell az autósokat. A bírságolásnak gyorsnak, következetesnek kell lennie, mérlegelési lehetőség nélkül. A bírságokat be lehet vonni a közlekedési pontrendszerbe.	Igen	Nagy	Könnyű de a kezdeteknél az emberek támogatása szükséges	Közepes	4.4
Tájékoztató kampányok	Az övhasználat ellenőrzésére irányuló kampányok előtt adott tájékoztatás kiemelkedő szerepet tölthet be az autósok felkészítésében, különösen akkor, ha az övhasználati törvényt újonnan, tehát előzmények nélkül vezetik be. A kampányok önmagukban csak korlátozott mértékben képesek befolyásolni a biztonsági övek használatát, ezért minden kampányt hatékony ellenőrzési stratégiával együtt kell bevezetni.	Igen	Nagy	Közepes megfelelő jogszabályokkal, ellenőrzésekkel kombinálva	Magas	4.6 folytatás...

Magas prioritású

folytatás az előző oldalról

Elem	Leírás	Kutatás	Hatékonyság	Bonyolultság	A bevezetés költsége	Lásd a kézikönyvben
Magas prioritású						
Oktatás és továbbképzés	Az iskolásoknak, szülőknak és tanulóvezetőknek szóló oktatási és képzési programok a tájékoztató kampányokhoz hasonlóan csak megfelelő ellenőrzési stratégiával képesek jelentős hatást elérni, de a gyermekülések használatát népszerűsítő kampányokkal kombinálva is hatékonyan alkalmazhatók.	Igen	Nagy a megfelelő jogszabályokkal, ellenőrzésekkel kombinálva	Közepes	Közepes – magas	4.7.2
Nyomon követés és kiértékelés	A program vagy az intézkedések hatékony működésének megítélésében alapvető szerepet tölthet be a nyomon követés és kiértékelés, amely lehetővé teszi a program finomhangolását és konkrét érveket sorakoztat fel a program folytatásához.	Igen	Nagy	Közepes	Közepes – magas	5.1, 5.2, 5.3
A biztonsági övek vizsgálatára és tanúsítására szolgáló programok	A tesztelési és tanúsítási folyamat célja a biztonsági övekre vonatkozó szabványok betartásának ellenőrzése. Az egységesség érdekében az öntanúsítás helyett a típusjóváhagyási módszer ajánlott, és a vizsgálatokat egy megfelelő szakképzettségű ellenőrökkel rendelkező független tanúsító központban kell elvégezni.	Nem	Közepes	Közepes	Közepes	4.3.3
A gépkocsik műszaki vizsgáztatása és a biztonsági övek karbantartása	A biztonsági övek állapotát és működőképességét rendszeresen ellenőrizni kell, különösen azokban az országokban, ahol a járműpark átlagéletkora nagy és sok a külföldről behozott használt gépkocsi. Ezek az ellenőrzések csak akkor végezhetők el hatékonyan, ha az országban már bevezették (vagy tervezik) a megfelelő műszaki vizsgáztatási rendszert.	Nem	Közepes az idősebb járműparkkal és megfelelő műszaki vizsgáztatási rendszerrel rendelkező országokban	Könnyű ha már létezik a vizsgáztatási rendszer, ellenkező esetben lehetetlen	Alacsony ha már létezik a vizsgáztatási rendszer, ellenkező esetben magas	4.3.4
Gépjármű-biztosítások	Ha a gépjármű-biztosítás feltételei között szerepel, hogy a személyes kártérítés mértéke bekötetlen biztonsági öv esetén alacsonyabb, a biztosítás elősegítheti az övhaználát növelését. A biztosító társaságok ezen kívül hozzájárulhatnak az övhaználattal kapcsolatos tájékoztató és népszerűsítő kampányokhoz és oktatási programokhoz.	Nem	Közepes	Könnyű a magasabb jövedelmű országokban közös biztosítási feltételekkel	Alacsony	4.7.3
Munkáltatói programok	A munkáltatóknak számos lehetőség áll rendelkezésükre a vállalati ügyben utazó és a munkahelyre ingázó alkalmazottak övhaználatainak növelésére. Az egyik ilyen eszköz a biztonsági övekkel felszerelt vállalati gépkocsik beszerzése, de ide tartozik az övhaználát ellenőrzése és a munkavállalók oktatása. Erre különösen azokban az országokban van szükség, ahol a biztonsági övekre vonatkozó jogszabályok és azok ellenőrzése még nem terjedt el széles körben. Az állami foglalkoztatóknak például ösztönöznie kell a közalkalmazottakat, hogy járjanak élen az övhaználát népszerűsítésében.	Nem	Közepes	Könnyű de a mérés nehezebb lehet	Alacsony de a biztonsági övek utólagos beszerelése közepes költségekkel járhat	4.7.1
Közepes prioritású						

3.1: Az övhasználati program intézkedéseinek sorrendje

1. Az övhasználati törvény életbe léptetése előtt először a biztonsági övek beszerelésére vonatkozó jogszabályt kell bevezetni.
2. A biztonsági övekre vonatkozó szabványok (előírások) bevezetését a lehető leghamarabb el kell kezdeni, de nem szabad engedni, hogy ez akadályozza a törvényalkotási folyamatot.
3. Az ellenőrzések megkezdése előtt minden esetben tájékoztatni kell a nyilvánosságot az új jogszabályokról vagy ellenőrzési gyakorlatról.
4. Az ellenőrzéseket lehetőleg ki kell egészíteni tájékoztató és népszerűsítő intézkedésekkel, mert egy integrált intézkedéssorozat mindig sokkal hatékonyabb, mint a külön-külön meghozott intézkedések.
5. Hosszú távú program esetén érdemes megfontolni a többfázisú bevezetést, pl. először a személygépkocsikkal kezdeni, majd folytatni a programot az autóbuszokkal és a teherautókkal.

Fontos az intézkedések sorrendjének betartása, erre vonatkozóan a 3.1 pontban bemutatunk néhány javaslatot

Hosszú távú programok esetén meg kell fontolni a fázisokra osztás lehetőségét. Ez különösen azokban az országokban fontos, ahol először az első ülésen utazókat, majd a hátsó utasokat, a gyermekeket, végül az autóbuszok és teherautók utasait szeretnék elérni a programmal. A jogszabály többfázisú bevezetését részletesen a 4.2.6 fejezet tárgyalja.

A határidő elsősorban a program kidolgozása során megállapított intézkedésektől függ. Ha például meg kell alkotni és be kell vezetni egy új jogszabályt, az új törvény ellenőrzését a különböző területeken fokozatosan és több fázisban is meg lehet valósítani (lásd: a 4.4.2 fejezetben). Ugyanakkor mindenképpen fontos, hogy az általános határidőt már a tervezés korai szakaszában megállapítsák, mert ezt az időpontot a források rendelkezésre állása még befolyásolhatja.

ESETTANULMÁNY: Példa az övhasználati kampány (ellenőrzési + népszerűsítő intézkedéseinek) ütemezésére, Szahalin-sziget, Oroszország											
Munkacsomag	Március	Április	Május	Június	Július	Augusztus	Szeptember	Oktober	November		
A kampány hivatalos indítása						x					
1. Az anyagok tervezése és gyártása											
A kampány megtervezése											
Rádióspot elkészítése											
Új tájékoztató anyagok megtervezése											
Jóváhagyási eljárás											
Tájékoztató anyagok elkészítése											
Plakátok elkészítése											
2. Kommunikációs program a tömegmédiában											
Televíziós megjelenés											
Rádióüzenetek											
Újsághirdetések											
Autóbusz-reklámok											
Hirdetőtáblák											
TV-riportok a bevezetés előtti előadásokról											
Plakátok a tréningközpontokban											
3. Közönségkapcsolatok és kommunikációs tevékenységek											
Kampányanyagok terjesztése											
Egyetemi előadások											
Előadások a GIBDDa irodákban											
Iskolai előadások											
A program bevezetése Korszakovban											
A program bevezetése Kolmszokban											
A program bevezetése Noglikiben											
A GIBDD és a tömegmédiát tájékoztatása											
4. A program végrehajtása											
A GIBDD aktív ellenőrzése											
5. Mérés											
Videokamerás ellenőrzés három fázisban											
A kampány utáni felmérés											

a. GIBDD: Allami Közlekedésbiztonsági Felügyelet

3.2.6 Az erőforrásigények meghatározása

Az övhasználat növelésére irányuló összehangolt folyamat kezdeti és folyamatos befektetéseket igényel. A költségek a jogszabályok kidolgozása – többek között az egyeztetés - során folyamatosan jelentkeznek.

A program kidolgozása során ezért feltétlenül el kell végezni a következő intézkedéseket:

- Meg kell becsülni a programhoz szükséges humán erőforrást, beleértve a képzési igényeket is.
- A program bevezetésének költségeit a program alkotóelemeire és intézkedéseire le kell bontani.
- Meg kell határozni az országos és nemzetközi finanszírozási forrásokat. Ideális esetben a programban részt vevő minisztériumok a költségvetésükben is szerepeltetik az új intézkedésekhez szükséges összeget, de alternatív lehetőségként a munkacsoport megkísérelheti egyéb (támogatói) források bevonását is.

Ha az erőforrásigényeket nem mérik fel időben (a tervezési fázisban), az a program későbbi sikerét is megghiúsíthatja, ezért a munkacsoportnak reálisan meg kell becsülnie a program finanszírozásához szükséges erőforrások előteremtésének lehetőségét.

A program intézkedéseinek részletes megtervezése után a munkacsoport felméri az egyes intézkedések költségeit és a beszállítóktól kapott árajánlatok vagy a közelmúltban elvégzett hasonló tevékenységek költségei alapján elkészíti a program költségvetését.

A költségvetés elkészítése a következő lépésekkel lehetséges:

- a projekt időtartama alatt rendelkezésre álló összegek hozzávetőleges meghatározása;
- fontossági sorrend megállapítása, szükség esetén az intézkedések többfázisú bevezetése, annak érdekében, hogy a legfontosabb intézkedések finanszírozása zökkenőmentes legyen;
- egyeztetés más állami szervekkel, nonprofit szervezetekkel és magáncégekkel a korábban már elvégzett hasonló projektekről és azok költségeiről;
- a program bevezetésével kapcsolatos várható adminisztratív és operatív kiadások felmérése;
- a nyomon követés és kiértékelés költségeinek hozzávetőleges meghatározása;
- a rendszeres pénzügyi jelentések megtervezése.

Nagyon fontos, hogy az állam részt vállaljon a programból, és megfelelő támogatást nyújtson a program finanszírozásához.

A 3.6 ábrán egy övhasználati kampány költségvetése látható, a 3.7 ábra és a Fidzsi-szigeteken bevezetett közlekedésbiztonsági adóról szóló esettanulmány pedig ötleteket nyújt az övhasználati kampányok finanszírozására.

3.6 ábra Példa egy övhasználati kampány költségvetésére (USA dollárban, áfával növelt árakon)**Egy 2005-ös, kisebb (400.000 fős) lélekszámú városokban alkalmazott övhasználati népszerűsítő kampány részletes költségvetése**

Sz.	Tétel	Július	Aug.	Szept.	Okt.	Nov.	Dec. 20 ^a	Össz.
1	Tömegmédiab							
1.1	TV-reklámok				5 000	4 700	4 900	14 600
1.2	Rádió				2 000	2 000	2 000	6 000
1.3	Nyomtatott sajtó, hírügynökségek, internet	3 500			5 400	5 200	5 500	19 600
2	Közönségkapcsolati tevékenységek és tájékoztató kampány							
2.1	Tájékoztató kampány				14 000	9 000		23 000
2.2	Közönségkapcsolati tevékenységek				5 500	2 500	500	8 500
3	Hirdetések és nyomtatott anyagok							
3.1	Hirdetési anyagok elkészítése	2 250	5 250	2 800	2 000	1 500	500	14 300
3.2	Kültéri hirdetések			4 000	6 950	5 950	700	17 600
4	Elemzési, szervezési és kreatív munkák	6 300	9 600	9 350	5 800	3 800	3 300	38 150
5	Időszakos összesítés	12 050	14 850	16 150	46 650	34 650	17 400	141 750
6	Ügynökség díja							21 250
7	Technikai kiadások^c							9 250
8	Mellékköltségek, váratlan kiadások							7 750
	Összesen							180 000

a. Előzetesen megállapított dátum.

b. Feltételezve, hogy a hírblokkokban szereplő információk és az interjúk nem kerülnek pénzbe.

c. Ide tartozik például a szállásköltség, az irodabérleti költség (négy), az irodai felszerelések, a közlekedés, telefonok, a napidíj és a repülőjegyek költsége.

3.7 ábra Egy övhasználati kampány finanszírozási lehetőségei

Finanszírozási forrás	Finanszírozás módja
Visszaforгатás	A jogszabályok megszegéséből befolyó bírságok egy részét vissza lehet forgatni egy közös alapba, amelyet a közoktatás finanszírozására és a rendőrség kiképzésére (a törvény betartatására) lehet fordítani. Hasonlóképpen az üzemanyag jövedéki adójából, a gépjárműszerzési illetékekből és a regisztrációs díjből is előirányozható egy összeg az övhasználati programhoz kapcsolódó konkrét célokra. A közlekedésbiztonsági adó beépíthető a biztosítási felárakba, és a központi balesetmegelőzési alapba irányítható. A Világbank ajánlása szerint ennek az adónak a mértéke 8% (amennyiben alkalmazzák).
Szponzorálás	A vállalatcsoportok gyakran támogatnak általuk érdeemesnek tartott tevékenységeket, ezért valószínűleg meggyőzhetők arról, hogy járulanak hozzá az övhasználati programok vagy azok bizonyos elemeinek finanszírozásához. A jármű- vagy alkatrészgyártásban érdekelt vállalatokat vagy biztosítótársaságokat különösen jó fényben tüntetheti fel, ha egy övhasználati kampány főszponzoraként jelennek meg a nyilvánosság előtt. A program résztvevőinek meg kell vizsgálniuk hogy kialakítható-e legális kapcsolat a biztonsági öveket gyártó cégekkel és a járműgyártókkal. Ennek kapcsán további szponzori pénzek vonhatók be a kapcsolódó kampányokba, de lehetőség nyílik különböző árengedményekre is, így (különösen a rosszabb anyagi helyzetben lévő) gépkocsitulajdonosok megengedhetik maguknak, hogy biztonsági övekkel szereljék fel régi autójukat.
Támogató szervezetek	Az övhasználati programok további lehetséges finanszírozói lehetnek a fejlesztési ügynökségek vagy a különböző jótékonyági szervezetek, de anyagi vagy szakmai segítséget nyújthatnak a közlekedésbiztonsági szervezetek és oktatási intézmények is.



EGYETANULMÁNY: Példák a közlekedésbiztonsági adókra

A Fidzsi-szigeteken a gépjárműipar negyedévente önkéntes pénzügyi támogatást nyújt a közlekedésbiztonsági feladatok elvégzésére. A támogatások összege függ az új jogszabályok számától, és a kötelező felelősségbiztosítási díj mintegy 10%-ának felel meg. Ez az összeg az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács bevételeinek mintegy 60%-át teszi ki.

A Közlekedési Baleseti Bizottság (Victoria, Ausztrália) kötelező és önkéntes támogatások útján finanszírozza a közlekedésbiztonsági intézkedéseket. A támogatások mértéke eleinte 3% volt, de napjainkra 10%-ra

emelkedett. A közúti balesetek csökkentésére és rehabilitációs programokra szánt támogatás kevesebb mint 4 év alatt 50%-kal csökkentette a közúti balesetek halálos áldozatainak számát (7).

Dél-Afrikában a kötelező felelősségbiztosítási díjat az üzemanyagra kivetett adó formájában szedik be, így az autósok minden egyes tankolásakor kötelező felelősségbiztosítást is „vásárolnak” a benzinkúton. Ennek eredményeként a biztosítási díj nemfizetése gyakorlatilag ismeretlen jelenség (7).



Ki fizeti meg? Az övhasználati programokhoz szükséges befektetések

A kormánynak és a politikai döntéshozóknak tudomásul kell vennie, hogy az övhasználati programok jelentős befektetéssel járnak, de ezek az összegek az alacsonyabb egészségügyi ellátási költségeken keresztül mind anyagi mind társadalmi szempontból messzemenően megtérülnek. A politikai támogatás megszerzéséhez érdemes költség-haszon elemzést végezni, amely számokkal illusztrálja, hogy a biztonsági övek használatát ösztönző programok kiemelkedő értéket nyújtanak a befektetett összeghez képest. Ha egy országban nem végeznek el ilyen tanulmányokat, akkor hasonló országok adatait vagy példáit kell felhasználni, és a költség-haszon elemzést be kell építeni a tervezett övhasználati program kiértékelési fázisába (lásd: a 4-es modulban).

3.2.7 A nyomon követési módszerek kidolgozása

A program nyomon követése nem más, mint a teljesítménymérők folyamatos figyelése, melynek célja, hogy megállapítsuk, a program a kijelölt pályán halad-e a meghatározott célok felé. A kiértékelési módszereket részletesen az 5-ös modul tárgyalja.

A nyomon követés lehet:

- **folyamatos**, melynek során a munkacsoportot vezető intézet probléma esetén felülvizsgálja a teljes programot;
- **rendszeres**, melynek keretében az intézkedések hatását a bevezetés egyes lépéseinek végén mérik meg.

A 3.8 ábrán néhány példa látható az övhasználati programokban figyelemmel kísért mutatószámokra. A táblázat bemutatja, hogy milyen intézkedéseket kell tenni, ha a mutatószámok alapján az intézkedések eredménye nem felel meg a kitűzött céloknak.

A nyomon követéssel kapcsolatos fontos lépések:

- meg kell határozni a feladathoz szükséges erőforrásokat: a folyamat kezdetén ki kell jelölni a megfelelő emberi és pénzügyi erőforrásokat, hogy a nyomon követés a kellő időpontban elindulhasson, és az eredmények eljussanak a megfelelő helyre;
- meg kell határozni a nyomon követés módszerét: meg kell nevezni a nyomon követési feladatokért felelős személyt, az előrehaladásról szóló jelentés elkészítésének gyakoriságát, a jelentés címzettjét, valamint azt, hogy szükség esetén hogyan lehet minél hamarabb beavatkozni a folyamatba;
- ki kell dolgozni egy visszacsatolási mechanizmust, amely lehetővé teszi a program rendszeres felülvizsgálatát, a programcélok pontosítását és a program naprakészé tételét.

3.8 ábra A mutatószámok nyomon követése és a javító intézkedések meghozatala

Tevékenység	Nyomon követhető mutatószám(ok)	Teendők, ha a nyomon követés eredményei azt mutatják, hogy az intézkedés nem éri el a kívánt célt
A biztonsági övekre vonatkozó szabványok hatékonyabb betartatása a gyártók és a márkakereskedők által	<ul style="list-style-type: none"> A szakképzett ellenőrök száma Az elvégzett ellenőrzések száma Hibajelentések száma / %-os aránya 	<ul style="list-style-type: none"> A szabványokkal kapcsolatos ismeretek bővítése A szakképzett ellenőrök számának növelése
A rendőrség ellenőrzési kapacitásának kibővítése	<ul style="list-style-type: none"> Övhasználati arányok Ellenőrzések száma és az ellenőrzésekbe bevont területek nagysága Kirótt szabálysértési bírságok száma 	<ul style="list-style-type: none"> Közlekedési rendőrség állományának növelése, az övhasználati ellenőrzések előbbre rangsorolása Az ellenőrzési területek és technikák módosítása Helyszíni bírságolás és a bírságok behajtásának fejlesztése
Közlekedésbiztonsági és övhasználati kampánnyal kapcsolatos ismeretek bővítése	<ul style="list-style-type: none"> Közlekedésbiztonsági ismeretek szintje Övhasználat előnyeinek ismerete Övhasználatra vonatkozó jogszabályok és azok ellenőrzésével kapcsolatos ismeretek szintje A magatartásban megfigyelt (vagy bevallott) változások mértéke 	<ul style="list-style-type: none"> A célközönség újradefiniálása Az üzenet(ek) átfogalmazása Az üzenetek áradásának módjának kiértékelése, és szükség esetén módosítása

3.2.8 A program fenntarthatóságának biztosítása

Az övhasználati program eredményeinek hosszú távú megőrzése érdekében alapvetően fontos kérdés a program fenntarthatósága. Még ha sikerül is az övhasználati arányt magas szintre emelni, valószínűleg lesznek a népességben belül olyan csoportok, akik továbbra is megtagadják a biztonsági övek használatát. Ugyancsak fontos az autóvezetők új generációinak tájékoztatása az övhasználat elmulasztásának veszélyeiről. Az övhasználati arány jövőbeni csökkenését célzott népszerűsítő kampányokkal és folyamatos ellenőrzésekkel kell megakadályozni.

A program sikeres fenntartásához a program egyes elemeinek kiértékelésével meg kell állapítani, hogy a program mely részei voltak hatásosak, és melyek nem (lásd: az 5-ös modulban). A kiértékelés eredményeit a későbbi tevékenységek kidolgozása és bevezetése során fel kell használni.

Végül, nem szabad megfeledkezni arról, hogy köszönetet mondjunk mindazoknak a csapattagoknak, akik részesei voltak a sikernek, és munkájuk elismeréseként biztosítsunk minél több lehetőséget számukra a médiában való megjelenésre.

Összefoglalás

Az övhasználati program kidolgozásához munkacsoportot kell létrehozni, amellyel felügyelhető a program előrehaladásának menete. A csoport különböző tapasztalatokkal és szaktudással rendelkező tagjai tanácsadással segítik a program során felmerülő kérdések megoldását, és a különböző tevékenységek összehangolását. A csoportnak teljes felhatalmazást kell adni a program lebonyolítására.

A munkacsoport létrehozása után – a helyzetelemzés eredményeinek felhasználásával - sor kerülhet a program megtervezésére. A tervezést követően meg kell határozni a különböző intézkedéseket a jogszabály-alkotás, -ellenőrzés és oktatás területén. Az intézkedésekhez kapcsolódóan meg kell fogalmazni a program céljait és célkitűzéseit is.

A program hatékony bevezetéséhez biztosítani kell a szükséges finanszírozási forrásokat. Nagyon fontos a program különböző fázisainak nyomon követése, mert ennek segítségével deríthetők fel, és korrigálhatók a program hiányosságai. Végül, a program eredményeinek kiértékelése után meg kell határozni, hogy a program hatékony volt-e, és ennek alapján ki lehet dolgozni a jövőbeni programokat, az eredeti program eredményeinek fenntartása mellett.

A 3.9 ábra összefoglalja az övhasználati program tervezésével és irányításával kapcsolatos főbb lépéseket.

3.9 ábra Az övhasználati program tervezésének és irányításának főbb lépései

Tevékenység	Az övhasználati program tervezésének és irányításának lépései
Munkacsoport létrehozása	<ul style="list-style-type: none"> • Az összes érdekelt fél bevonása • Funkciók kiosztása a tagoknak • A tapasztalt partnerek hozzájárulásának megszerzése és elősegítése
Akcióterv kidolgozása	<ul style="list-style-type: none"> • Célok megfogalmazása • Célkitűzések meghatározása • A célok eléréséhez szükséges intézkedések kijelölése • Az intézkedések teljesítménymutatóinak meghatározása • A szükséges erőforrások hozzávetőleges meghatározása • A program nyomon követési és kiértékelési módszereinek kidolgozása
Az övhasználati program fenntarthatóságának biztosítása	<ul style="list-style-type: none"> • Legalább öt éves időkeret és ennél is hosszabb finanszírozási időszak tervezése a program fenntarthatósága érdekében • A program intézkedéseinek javítása és a elkövetkező időszak intézkedéseinek kidolgozása a nyomon követés és kiértékelés eredményeiből kiindulva

Felhasznált irodalom

1. 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.
2. Peden M et al. *World report on road traffic injury prevention*. Geneva, World Health Organization, 2004.
3. *Targeted road safety programmes*. Paris, Organisation for Economic Co-operation and Development, 1994.
4. Elvik R. Quantified road safety targets: a useful tool for policy making? *Accident Analysis and Prevention*, 1993, 25:569–583.
5. Elvik R. *Quantified road safety targets: an assessment of evaluation methodology*. Report 539. Oslo, Institute of Transport Economics, 2001.
6. *Primary enforcement saves lives: the case for upgrading secondary safety belt laws*. National Highway Traffic Safety Administration, 2006 (<http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/enforce/PrimaryEnforcement/index.htm>, accessed 16 April 2008).
7. Aeron-Thomas A. *The role of the motor insurance industry in preventing and compensating road casualties*. Crowthorne, United Kingdom, TRL Ltd, 2002.