

Biztonsági övek és gyermekülések

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
KÉZIKÖNYV DÖNTÉSHOZÓK
ÉS SZAKEMBEREK
RÉSZÉRE



Sebességkorlátozás: közlekedésbiztonsági kézikönyv döntéshozók és szakemberek részére

ISBN

Javasolt hivatkozás:

Biztonsági övek és gyermekülések: közlekedésbiztonsági kézikönyv döntéshozók és szakemberek részére
London, FIA Alapítvány az Automobilizmusért és Társadalomért, 2009

© **FIA Alapítvány az Automobilizmusért és Társadalomért.**

A FIA Alapítvány az Automobilizmusért és Társadalomért (FIA Alapítvány) publikációi elérhetők a www.fiafoundation.org weboldalon

A FIA Alapítvány publikációinak (kereskedelmi vagy nem kereskedelmi célú) sokszorosításával vagy fordításával kapcsolatos engedélyek az alábbi címen szerezhetők be:

FIA Foundation
60 Trafalgar Square
London WC2N 5DS
Egyesült Királyság
Email: mail@fiafoundation.org

A tanulmányban szereplő anyagok megnevezése és bemutatása semmilyen formában nem a tükrözi a FIA Alapítvány az Automobilizmusért és Társadalomért, az Egészségügyi Világszervezet (WHO) a Nemzetközi Partnerség a Közlekedésbiztonságért (GRSP) és a Világbank véleményét bármely ország, körzet, város vagy terület, illetve azok hatóságainak jogi helyzetével, valamint az adott terület határainak megállapításával kapcsolatban. A térképeken szereplő pontozott vonalak a tanulmány elkészítésének időpontjában még nem teljes mértékben jóváhagyott, ideiglenes határokat jelölik.

Konkrét vállalatok vagy bizonyos gyártók termékeinek megemlítése nem jelenti azt, hogy a FIA Alapítvány, a WHO, a GRSP vagy a Világbank ezeket a vállalatokat vagy termékeket részesítené előnyben más, a tanulmányban nem említett hasonló jellegű vállalatokkal vagy termékekkel szemben.

A szabadalmazott termékek neveit nagy kezdőbetűvel jelöljük, de a hibák vagy hiányosságok előfordulásának jogát fenntartjuk.

A FIA Alapítvány, a WHO, a GRSP és a Világbank, valamint a tanulmány szerzői minden rendelkezésükre álló eszközzel igyekeztek ellenőrizni a tanulmányban szereplő információk valóságát. Ennek ellenére a tanulmány közzétételével semmilyen kifejezett vagy hallgatóságos garanciát nem vállalunk. Az anyag értelmezésével és felhasználásával kapcsolatos felelősség az olvasót terheli. A FIA Alapítvány, a WHO, a GRSP és a Világbank, valamint a tanulmány szerzői semmilyen felelősséget nem vállalnak a tanulmány felhasználásából eredő károkért.

A tanulmány szerkesztési és tervezési munkáit az Inis Communication végezte: www.inis.ie

Tartalom

Előszó	ix
Segítők és köszönetnyilvánítás	xi
Összefoglalás	xiii

Bevezetés	xv
A kézikönyv-sorozat háttere	xvi
A biztonsági övek és gyermekülések használatáról szóló kézikönyv háttere	xix
Miért készült el a biztonsági övek és gyermekülések használatáról szóló kézikönyv?	xix
Kiknek készült ez a kézikönyv?	xix
Mit tartalmaz ez a kézikönyv, és hogyan kell használni?	xx
Hogyan kell használni a kézikönyvet?	xxi
Hogyan készült a kézikönyv?	xxii
A kézikönyv terjesztése	xxiii
További példányok igénylése	xxiii
Felhasznált irodalom	xxiv

1. A biztonsági övek és gyermekülések szerepe	1
1.1 A súlyos és halálos közúti balesetek jelensége, mint globális közegészségügyi probléma	3
1.1.1 Nemzetközi tendenciák a súlyos és halálos közúti balesetek alakulásában	3
1.1.2 A járműben utasai által elszenvedett sérülések típusai	4
1.2 Hogyan előzik meg és csökkentik a biztonsági övek és a gyermekülések a sérüléseket?	5
1.2.1 Mi történik ütközés esetén?	5
1.2.2 A biztonsági övek működése	6
1.2.3 A biztonsági gyermekülések működése	6
1.3 Ajánlott biztonsági övek és gyermekülések	7
1.3.1 A biztonsági övek kialakítása	7
1.3.2 A gyermekülések típusai	8
1.4 A biztonsági övek és a gyermekülések hatékonysága a súlyos vagy halálos sérülések megelőzésében	10
1.4.1 A biztonsági övek hatékonysága	10
1.4.2 A gyermekülések hatékonysága	13

1.4.3 A biztonsági övek használati aránya	14
1.4.4 A gyermekülések használati aránya	17
1.5 A biztonsági övek és a gyermekülések használatának növelésére irányuló programok hatékonysága	17
Összefoglalás	20
Felhasznált irodalom	21

2. A helyzet felmérése egy adott országban

2.1 A helyzetfelmérés fontossága	28
2.1.1 Az aktuális helyzet feltérképezése az alapadatok összegyűjtésével	28
2.1.2 Az adatok minősége	29
2.2 A biztonsági övek és a gyermekülések használatának elmulasztásából adódó probléma felmérése	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?	34
2.2.3 Miért nem használják az emberek a biztonsági övet és a gyermeküléseket?	40
2.3 A bevezetett intézkedések felmérése	46
2.3.1 Ki a felelős a közúti közlekedésbiztonságért és milyen finanszírozási lehetőségek állnak rendelkezésre?	46
2.3.2 Kik a folyamat szereplői?	47
2.3.3 Van-e hatályos törvényi szabályozás a biztonsági övekre vonatkozóan?	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
Összefoglalás	53
Felhasznált irodalom	54

3. A biztonsági övek használatát ösztönző programok

3.1 A munkacsoport létrehozása	57
3.1.1 Kiket kell bevonnunk 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

4. Az intézkedések kidolgozása és bevezetése	77
4.1 Az övhasználat ösztönzése kombinált megközelítéssel	80
4.2 Jogszabályok és büntetések	82
4.2.1 A biztonsági övek beszerelésére és használatára vonatkozó törvények kidolgozása .	83
4.2.2 A jogi felelősség meghatározása	86
4.2.3 Kivételek	86
4.2.4 Az előírások megszegésének szankcionálása	87
4.2.5 A jogszabály kidolgozása és bevezetése	89
4.2.6 A bevezetés fázisokra osztása	91
4.2.7 A fejezet összefoglalása: ellenőrzőlista a biztonsági övekkel kapcsolatos jogszabály megalkotásához.	92
4.3 A biztonsági övekre vonatkozó szabványok és az övek beszerelése	93
4.3.1 Szabványok vagy előírások átvétele	94
4.3.2 A szabványok vagy előírások típusa és tartalma	97
4.3.3 Ellenőrzés és tanúsítás	98
4.3.4 Műszaki vizsgáztatás és a biztonsági övek karbantartása	99
4.3.5 Utólagos beszerelés	100
4.3.6 Az öv használatára figyelmeztető berendezések	102
4.3.7 A fejezet összefoglalása: ellenőrzőlista a biztonsági övekre vonatkozó szabványokhoz és az övek beszereléséhez	103
4.4 Az övhasználat ösztönzése ellenőrzésekkel	104
4.4.1 Előfeltételek	104
4.4.2 Az ellenőrzési stratégia	105
4.4.3 Ellenőrzési módszerek	108
4.4.4 Rendőrségi képzések	109
4.4.5 Bírságolás	109
4.4.6 Az ellenőrzések akadályainak legyőzése	110
4.4.7 A fejezet összefoglalása: az övhasználat ösztönzése ellenőrzésekkel	111

4.5	Az övhasználat ösztönzése önkéntes intézkedésekkel	112
4.6	Az övhasználat ösztönzése tájékoztató kampányokkal	113
4.6.1	A kampány céljai	115
4.6.2	A kampányüzenetek megfogalmazása	116
4.6.3	A célközönség elérése	118
4.6.4	Kreatív koncepciók	118
4.6.5	A kampányt lebonyolító ügynökség kiválasztása	122
4.6.6	Együttműködés a médiával	124
4.6.7	A kampány összehangolása a jogszabály bevezetésével	124
4.6.8	A kampány kiértékelése	126
4.7	Az övhasználat ösztönzése egyéb önkéntes intézkedésekkel	127
4.7.1	Munkáltatói előírások és ösztönzési rendszerek	127
4.7.2	Oktatás és képzés	129
4.7.3	Biztosítások és egyéb ösztönzési rendszerek	132
4.8	A baleset utáni teendők megfelelő ellátása	133
4.8.1	A biztonsági övek által okozott sérülések	135
4.8.2	A biztonsági övek eltávolítása	135
	Összefoglalás	138
	Felhasznált irodalom	140
<hr/>		
5.	A program kiértékelése	143
5.1	A kiértékelés megtervezése	145
5.1.1	A kiértékelés céljai	146
5.1.2	A kiértékelés típusai	147
5.2	A kiértékelési módszerek kiválasztása	151
5.2.1	Kutatási típusok formatív és folyamatértékelésekhez	151
5.2.2	Kutatástípusok hatás és eredményértékelésekhez	151
5.2.3	A teljesítménymutatók kiválasztása	156
5.2.4	A program gazdaságossági értékelése	157
5.2.5	A mintaméret meghatározása	158
5.3	Közzététel és visszajelzés	159
5.3.1	A kiértékelési folyamat ellenőrzőlistája	159
5.3.2	A kiértékelés eredményeinek visszajelzése az új tervezési ciklusba	159
	Összefoglalás	160
	Felhasznált irodalom	160

Függelékek	163
1. függelék Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága(UNECE) által készített kérdőív a biztonsági övekről	165
2. függelék Az övhasználati megfigyelést rögzítő űrlap mintája	174
3. függelék Példa egy övhasználati törvényre	175
4. függelék A biztonsági övek és alkatrészek ellenőrzése	177
5. függelék Útlezárások és ellenőrzőpontok megtervezése	185
6. függelék Tanterv-minta a biztonsági övekkel kapcsolatos ismeretek középiskolai oktatásához	189
A kézikönyv elkészítésében részt vevő partnerszervezetek	193
Szójegyzék	196
Felhasznált irodalom	200

Előszó

A komoly közegészségügyi problémákat okozó közúti közlekedési balesetek világszerte a vezető sérülési- és halálokok közé tartoznak. A közlekedési balesetek következtében évente közel 1,2 millió ember veszíti el életét, és több millió ember sérül meg vagy szerez maradandó fogyatékoságot, elsősorban az alacsony vagy közepes jövedelmű országokban. A közlekedési balesetek nem pusztán az egyének, a családok és a közösségek szintjén okoznak hatalmas társadalmi költségeket, hanem jelentős terhet rónak az egészségügyi szolgáltatókra és a gazdaságra is. Az egyébként is nehéz gazdasági helyzetben lévő országok számára a balesetekkel kapcsolatban felmerülő költségek elérhetik a bruttó hazai termék 1-2%-át is. A motorizáció növekedésével – különösen a fejlődő országokban – egyre nagyobb társadalmi és gazdasági feladatot jelent a közlekedési balesetek és az azokkal összefüggő sérülések hatékony megelőzése. Ha a jelenlegi tendencia folytatódik, a világ legnagyobb részén ugrásszerűen nőni fog a közlekedési balesetek száma az elkövetkező két évtizedben, és legnagyobb problémát elsősorban a legrosszabb helyzetben lévő emberek számára fogja okozni.

Látható tehát, hogy azonnali hatékony és célzott intézkedésekre van szükség. Az Egészségügyi Világszervezet és a Világbank által 2004-ben közösen kiadott közlekedési balesetek megelőzéséről szóló nemzetközi jelentés meghatározza a közlekedésbiztonság kezelése terén bekövetkezett kedvező változásokat, és tartalmazza azokat az intézkedéseket, amelyek a súlyos és halálos közlekedési balesetek jelentős csökkenéséhez vezettek a közlekedésbiztonság szempontjából aktív, iparilag fejlett országokban. A jelentés rámutat, hogy a biztonsági övek, bukósisakok és gyermekülések több ezer ember életét mentették meg. A kipróbált és hosszú távon is hatékonyan bizonyuló módszerek közé tartozik még a sebességkorlátozások bevezetése, a biztonságosabb infrastruktúra kiépítése, a járművezetők véralkohol-szintjének komoly korlátozása és a gépjárművek biztonságának javítása.

A nemzetközi közösség feladata, hogy élére álljon a közlekedésbiztonsági területén követendő példák népszerűsítésének, és más országokban is segítse az előző bekezdésben említett intézkedések bevezetését olyan módszerekkel, amelyek az adott országban kulturálisan elfogadhatók.

A fenti erőfeszítések felgyorsítása érdekében az Egyesült Nemzetek Közgyűlése 2004. április 14-én hozott határozatában sürgette, hogy nagyobb figyelmet és több erőforrást fordítsanak a nemzetközi közlekedésbiztonsági problémák megoldására. Az 58/289 számú határozat a „Nemzetközi közlekedésbiztonság javításáról” kiemelte a nemzetközi együttműködés fontosságát a közlekedésbiztonság területén.

A 2005 októberében elfogadott újabb határozat (A/58/L.60) megerősítette az Egyesült Nemzetek vezető szerepét a probléma megoldásában, és ösztönözte a tagállamokat a nemzetközi jelentésben szereplő baleset-megelőzési ajánlások bevezetésére, valamint méltatta az 58/289 számú határozatban foglaltak teljesítése érdekében addig vállalt közlekedésbiztonsági kezdeményezéseket. A konkrét intézkedések között említhető, hogy az ENSZ ösztönözte a tagállamokat a legfontosabb kockázati tényezők kiemelt kezelésére, valamint felső szintű közlekedésbiztonsági intézetek létrehozására. 2008-ban az ENSZ elfogadott egy újabb határozatot, amely egy miniszteri szintű megbeszélés összehívását kezdeményezte a nemzetközi közlekedésbiztonsággal kapcsolatos kérdések megtárgyalására.

A határozatok teljesítésének elősegítése érdekében az Egészségügyi Világszervezet, a Nemzetközi Partnerség a Közlekedésbiztonságért, a Világbank és a FIA Alapítvány az Automobilizmusért és Társadalomért közösen elkészített egy több kézikönyvből álló sorozatot a politikai döntéshozók és szakemberek részére. A sorozat része ez a biztonsági övekről és gyermekülésekről szóló kézikönyv is. Mindegyik kézikönyv lépésről lépésre elkészített útmutatást nyújt azoknak az országoknak, amelyek célul tűzték ki, hogy fejlesztik közlekedésbiztonsági szervezetüket, és bevezetik a közlekedési balesetek megelőzéséről szóló nemzetközi jelentésben szereplő közlekedésbiztonsági intézkedéseket.

A kézikönyvekben szereplő egyszerű, költséghatékony megoldásokkal nagyon sok ember élete megmenthető, és csökkenthető a közlekedési balesetek okozta hatalmas problémák. Kézikönyvünket bátran ajánljuk mindenkinek.

Etienne Krug

Igazgató
Sérülés- és erőszak-megelőzési osztály
Egészségügyi Világszervezet

Andrew Pearce

Vezető tisztségviselő
Nemzetközi Partnerség a Közlekedésbiztonságért

David Ward

Általános igazgató
FIA Alapítvány az Automobilizmusért és Társadalomért

Anthony Bliss

Vezető közlekedésbiztonsági szakértő
Közlekedési és városfejlesztési osztály
Világbank

Összefoglalás

A motorizáció növekedése következtében világszerte – különösen az alacsony és közepes jövedelemszintű országokban – megnőtt a közlekedési balesetek és a sérültek száma. A tapasztalatok szerint egy ütközés esetén a járműben ülőket a bekapcsolt biztonsági öv és a megfelelően használt gyermekülés védi meg a leghatékonyabban a sérülésektől. Bizonyított tény, hogy ezek a módszerek már sok ember életét mentették meg és csökkentették a sérülések súlyosságát. Alapvetően fontos tehát, hogy a jármű összes utasának menet közben viselnie kell a test megfelelő rögzítésére alkalmas eszközöket. A biztonsági övek és a gyermekülések másodlagos (passzív) biztonsági eszközök, hiszen – bár hatékonyan működnek – nem képesek csökkenteni a baleseti kockázatot, ezért más (elsődleges) biztonsági eszközökre is szükség van, elsősorban a véltlen közlekedők biztonságának megóvása érdekében.

Sajnos a világon nincs minden gépjárműben biztonsági öv, és ha van is, nem minden utas használja. Azokban az országokban, ahol az autóhasználat jelentős ütemben nő, egyelőre nagyon alacsony a biztonsági övet és a gyermekülést használók aránya. Olyan hathatós intézkedésekre van tehát szükség, amelyekkel meg lehet győzni a politikai vezetőket, a rendőrséget, a járművezetőket és az utasokat arról, hogy a biztonsági övek alapvető védelmet nyújtanak a sérülések ellen, és csökkentik egy esetleges baleset következményeinek súlyosságát.

A biztonsági öv és a gyermekülés előnyeit átfogó törvényhozási, végrehajtási, közoktatási és promóciós programokkal kell népszerűsíteni, valamint biztosítani kell a hatályos törvények szigorú betartását.

E kézikönyv célja, hogy tanácsokkal és példákkal elősegítse a biztonsági övek és a gyermekülések fokozottabb használatát. A kézikönyv elsősorban a politikai döntéshozók és a közlekedésbiztonsági területen dolgozó szakemberek számára készült. A szerzők azoknak az országoknak a tapasztalataiból indultak ki, ahol sikerült elérni és fenntartani a biztonsági övek és gyermekülések magas használati arányát. A kézikönyv ajánlásokat tartalmaz a műszaki szabványok és jogszabályok megalkotásához és bevezetéséhez, tanácsokat ad a folyamat nyomon követésére és kiértékelésére, továbbá javaslatot tesz néhány egyéb, több szakterületet átfogó intézkedésre. Kiemelt szerepet kap a biztonsági öv és a gyermekülés fokozottabb használatára irányuló program megtervezése és bevezetése jogszabályi, végrehajtási és közoktatási módszerekkel.

A kézikönyv anyagának kialakítása során a szerzők a világ különböző országaiból származó esettanulmányokat használtak fel a „követendő példák” szemléltetésére. Noha a kézikönyv elsősorban az alacsony övhasználati és gyermekülés-használati aránnyal rendelkező országok számára készült, a benne található információk és tanácsok talán a biztonsági eszközöket nagyobb arányban használó országok számára is hasznosak lehetnek az elért eredmények javításában, a népszerűsítő kampányok fejlesztésében és további erőforrások mozgósításában.

Egy adott országban kidolgozott stratégia nem feltétlenül alkalmazható hatékonyan egy másik országban. A kézikönyv kísérletet tesz arra, hogy minél több ország tapasztalatait megossza az olvasókkal, de kötelező jellegű megoldásokat nem tartalmaz. A szerzők azt remélik, hogy a kézikönyv egyfajta „katalizátorként” hat a közlekedésbiztonság javítását célzó helyi kezdeményezésekre és intézkedésekre. Az itt szereplő alapinformációkra építve a döntéshozók ki tudják dolgozni a biztonsági övek és gyermekülések használatának növelését szolgáló saját megoldásaikat, és olyan eszközöket, jogszabályokat tudnak alkotni, amelyek hatékonyan alkalmazhatók a célközönség körében.

Segítők és köszönetnyilvánítás

Tanácsadói bizottság

Anthony Bliss, Etienne Krug, Andrew Pearce, David Ward

Szerkesztőbizottság

Kate McMahon, Andrew Downing, Kathleen Elsig, Andrew Pearce, Margie Peden, Tami Toroyan, Rita Cuypers

A modulok és pontok elkészítésében segítséget nyújtottak

Transport Research Laboratory, Kate McMahon, Cameron Black, Hung Dang Viet, T Bella Dinh-Zarr, Yvette Holder, Rebecca Ivers, Stephen Jan, Charles Mock, David A Sleet

Az 1. pontban lévő ellenőrzőlista összefoglalja a biztonsági övek és gyermekülések használati arányának növelésére irányuló program bevezetéséhez szükséges lépéseket

1.: Fontosabb lépések és teendők a program folyamán

1. A pillanatnyi helyzet felmérése:

- baleseti adatok;
- használati arányok;
- fogyasztási adatok;
- piaci adatok;
- büntetések és szabványok, valamint a szankcionálási, népszerűsítési és oktatási gyakorlat.

2. Munkacsoport létrehozása, az akcióterv elkészítéséhez és népszerűsítéséhez szükséges összes fontos szereplő részvételével.

3. Az akcióterv elkészítése, kezelése és népszerűsítése. Az akcióterv:

- legyen adatok által vezérelt;
- legyen eredményorientált, tartalmazzon célokat és célkitűzéseket;
- tartalmazzon egy becslést a szükséges erőforrásokra vonatkozóan;
- térjen ki az elért javulás fenntartásának nyomon követésére és kiértékelésére.

4. Az akcióterv kidolgozása és bevezetése, kombinált multiszektoriális megközelítésben. A prioritásokat a rendelkezésre álló erőforrások és adatok alapján kell megválasztani. Célszerű a bevezetési és népszerűsítési kampányt összevonni. A programtevékenységek a következő lépéseket tartalmazzák:

- a vonatkozó jogszabályok fejlesztése;
- a büntetési tételek növelése;
- a járművekben lévő biztonsági övek kialakítására

és felszerelésére vonatkozó szabványok fejlesztése;

- a szabványok és előírások szigorúbb betartatása;
- a szankcionálási stratégia megerősítése, a rendőrség szükség szerinti továbbképzése;
- a szigorításokhoz kapcsolódó, célzott népszerűsítő kampány kidolgozása és lebonyolítása a szigorúbb szankcionálás bevezetése előtt;
- egyéb önkéntes intézkedések elősegítése, mint például munkáltatói képzésekre és szabályozásokra vonatkozó tervek, iskolai, közösségi és járművezetői képzési programok, ösztönző és elrettentő példák;
- baleset esetén igénybevett szolgáltatások fejlesztése, beleértve az elsősegélynyújtást, a mentőszolgálatot és a sürgősségi betegellátó rendszereket.

5. A program nyomon követése és kiértékelése, a következő lépésekkel:

- a folyamatot már az akcióterv bevezetése előtt, tehát a program kezdetétől (a program tervezése és az adatgyűjtés során) el kell indítani;
- ki kell alakítani a megfelelő módszert, és ellenőrizni kell, hogy a módszer megfelel-e a céloknak, valamint a lehető leggyakrabban mérni kell a változást a célcsoportokon belül és a kapcsolódó szituációkban;
- adatokat kell gyűjteni, és az adatok minőségét gondosan ellenőrizni kell;
- az adatokat széles körben el kell terjeszteni, az eredményeket a program fejlesztésére kell felhasználni.

B

Bevezetés

B

A kézikönyv-sorozat háttere

2004-ben az Egészségügyi Világszervezet (WHO) a világon elsőként az egészségügyi világnap fő témájaként a közlekedésbiztonságot jelölte meg. Aznap világszerte több mint 130 országban tartottak különböző eseményeket azzal a céllal, hogy ráirányítsák a figyelmet a közlekedési balesetekre, ösztönözzék az új közlekedésbiztonsági programok elterjedését és segítsék a meglévő kezdeményezések továbbfejlesztését. Ugyanezen a napon a WHO a Világbank együttműködésével kiadta a közúti közlekedési balesetek megelőzéséről szóló nemzetközi jelentését, amely felhívta a figyelmet a közúti közlekedési balesetek egyre növekvő elterjedésére. A jelentés részletesen tárgyalja a közúti közlekedési balesetek megelőzésének alapelveit, a közúti közlekedési balesetek hatását, fő okait és kockázati tényezőit, valamint a probléma kezelésére alkalmazott, bevált és hatékony stratégiákat. A jelentés hat fő ajánlást fogalmaz meg, amelyek alkalmazásával az országok javíthatják közlekedésbiztonsági eredményeiket (2. pont).

2.: A közúti közlekedési balesetek megelőzéséről szóló nemzetközi jelentésben megfogalmazott ajánlások

1. Létre kell hozni egy felső szintű állami intézményt az országos közlekedésbiztonsági intézkedések koordinálására.
2. Fel kell mérni a közúti közlekedési balesetek okozta problémák mértékét, a vonatkozó előírásokat és a kapcsolódó intézmények helyzetét és kapacitását.
3. El kell készíteni egy országos közlekedésbiztonsági stratégiát és akcióttervet.
4. Pénzügyi és emberi erőforrásokat kell mozgósítani a probléma kezelésére.
5. Konkrét intézkedéseket kell életbe léptetni a közlekedési balesetek megelőzésére, a sérülések és azok következményeinek csökkentésére, valamint ki kell értékelni az intézkedések hatását.
6. Támogatni kell a belső kapacitás fejlesztését és a nemzetközi együttműködést.

A jelentés kihangsúlyozza, hogy a probléma globális terjedése és folyamatos növekedése a közlekedésbiztonsági intézmények továbbfejlesztésével, valamint az adott területen kulturális szempontból elfogadható és kipróbált, bizonyítottan hatékony intézkedések rendszerszintű, multiszektoriális bevezetésével megállítható. A jelentés készítői az ötödik ajánlásban egyértelműen leszögezik, hogy több olyan kipróbált és bevált „követendő példa” létezik, amelyek a legtöbb országban alacsony költséggel bevezethetők. Ide tartoznak azok a stratégiák és intézkedések, amelyek a közlekedési balesetek legfőbb kockázati tényezőire koncentrálnak, mint például:

- olyan törvények meghozatala, amelyek kötelezővé teszik a a biztonsági övek és gyermekülések használatát a gépjárművek összes utasának;
- bukósisak kötelezővé tétele a motorkerékpárosok számára;
- a vezetők véralkohol-szintjére vonatkozó határértékek megállapítása és betartatása;
- sebességhatárok megállapítása és betartatása;
- a meglévő közúti infrastruktúra fejlesztése a közlekedésbiztonsági szempontok kiemelt figyelembe vételével;
- a gépjárművek biztonságának növelése.

2004. április 14-én, egy héttel az egészségügyi világnap után az ENSZ Közgyűlése elfogadott egy határozatot, amelyben nagyobb figyelmet és több erőforrást követelt a közlekedésbiztonsági intézkedéseknek. A határozat rámutat arra, hogy az ENSZ rendszerének támogatnia kell a globális közlekedésbiztonsági probléma megoldására tett erőfeszítéseket. Az ENSZ ezzel egyidejűleg méltatta a WHO és a Világbank A közúti közlekedési balesetek megelőzéséről szóló nemzetközi jelentés elkészítésében vállalt érdemeit, valamint felkérte a WHO-t, hogy az ENSZ Regionális Bizottságaival közösen vegyen részt az ENSZ-nél felmerülő közlekedésbiztonsági kérdések koordinálásában.

Az ENSZ Közgyűléstől kapott felkérést követően (tehát 2004 végétől) a WHO közreműködött egy, az ENSZ és más nemzetközi közlekedésbiztonsági szervezetek közötti hálózat létrehozásában, amely jelenleg az ENSZ Közlekedésbiztonsági Együttműködés nevet viseli. A csoport tagjai megállapodtak a közös célokban, és figyelmüket elsősorban A közúti közlekedési balesetek megelőzéséről szóló nemzetközi jelentésben szereplő hat ajánlás betartására fordítják.

Az együttműködés közvetlen eredményeként létrejött egy nem hivatalos konzorcium a WHO, a Világbank, a FIA Alapítvány az Automobilizmusért és Társadalomért és a Nemzetközi Partnerség a Közlekedésbiztonságért részvételével. Ez a konzorcium jelenleg egy olyan kézikönyvsorozat létrehozásán dolgozik, amely a A közúti közlekedési balesetek megelőzéséről szóló nemzetközi jelentésben szereplő főbb kérdésekre a „követendő példák” bemutatásával próbál választ adni. A projekt elindításában jelentős szerepe volt annak, hogy a világ minden tájáról nagyon sok közlekedésbiztonsági szakember kért útmutatást a WHO-tól és a Világbanktól a jelentésben szereplő ajánlások bevezetésére.

A kézikönyvek elsősorban az állami szervek, a nem kormányzati szervezetek és a legtagabb értelemben vett közlekedésbiztonsági szakemberek részére készültek. A közérthető stílusban íródott kézikönyvek a követendő példák szellemében kidolgozott, gyakorlatias lépéseket tartalmaznak az egyes ajánlások bevezetésére, miközben tisztázzák a folyamatban érintett szereplők feladatait és felelősségi köreit is. A kézikönyvek közös sablonra épülnek, amely megfelel a FIA Alapítvány által 2004-ben a biztonsági övek használatának növeléséről kiadott dokumentum formátumának. Bár a kézikönyvek elsősorban az alacsony és közepes jövedelmű országok számára készültek, számos más országban és eltérő közlekedésbiztonsági környezetben is alkalmazhatók. Mindegyik kézikönyv tartalmaz esettanulmányokat, amelyek a fejlett és fejlődő országokból vett példákon keresztül szemléletesen demonstrálják a problémát.

A közúti közlekedési balesetek megelőzéséről szóló nemzetközi jelentés rendszerszintű - tehát a közutakat, a járműveket és a felhasználókat egyaránt magába foglaló – megközelítésben foglalkozik a közlekedésbiztonsággal. Abból a meggyőződésből indul ki, hogy a közúti közlekedési balesetek hatékony visszaszorítása az állami szervek, az ipar, a nem kormányzati szervezetek és a nemzetközi ügynökségek közös feladata. A hatékony előrehaladás érdekében a közlekedésbiztonság fejlesztésébe be kell vonni minden érintett területet, tehát a közlekedésen kívül az egészségügyet, az oktatást és a törvényes végrehajtó szerveket is. A kézikönyvek szintén a jelentésben megfogalmazott szemléletet tükrözik: rendszerszintű megközelítésben tárgyalják az adott problémát és – a közlekedésbiztonság multidiszciplináris megoldási lehetőségeinek megfelelően – számos terület szakembereihez szólnak.

A biztonsági övek és gyermekülések használatáról szóló kézikönyv háttére

Miért készült el a biztonsági övek és gyermekülések használatáról szóló kézikönyv?

A biztonsági öv a gépjárművekbe szerelt létező leghatékonyabb felszerelés, amely baleset esetén képes csökkenteni a jármű utasai által elszenvedett sérülések súlyosságát. A Közúti Közlekedésről szóló 1968-as Bécsi Egyezmény 7. szakasza kimondja: „A biztonsági övek használata a gépjárművek vezetője és utasai számára a biztonsági övvel felszerelt üléseken kötelező, kivéve azokat az eseteket, ahol az adott országban érvényes törvények ez alól felmentést adnak.”

Ez a kézikönyv azzal a céllal készült, hogy tájékoztassa olvasóit a biztonsági övek és gyermekülések használati arányának növeléséhez szükséges alapvető információkról. A kézikönyv elsősorban az alacsony és közepes jövedelmű országok számára készült. A szerzők megvizsgálják a beavatkozás szükségességét, a hatékony intézkedéseket, jogszabályokat és szabványokat, a programok bevezetését és a multidiszciplináris intézkedések hatását. A kézikönyv összhangban áll a közúti közlekedési balesetek megelőzéséről szóló nemzetközi jelentéssel, amely kimondja, hogy a súlyos és halálos közlekedési balesetek a biztonsági övek és gyermekülések használatának előírásával és betartásával hatékonyan csökkenthetők. Ez a kiadvány része annak a kézikönyv-sorozatnak, amely gyakorlatias tanácsokkal és könnyen értelmezhető lépésekkel segíti az egyes országokat a közlekedésbiztonsági eredményeik javításában.

A biztonsági övek természetesen önmagukban nem képesek megelőzni a baleset bekövetkezését, de elengedhetetlen szerepet töltenek be a balesetet szenvedett jármű utasait érő sérülések súlyosságának csökkentésében.

Kiknek készült ez a kézikönyv?

Ez a kézikönyv elsősorban olyan országok számára készült, amelyek javítani szeretnék a biztonsági övek és gyermekülések használati arányát, különös tekintettel azokra az államokra, ahol jelenleg nincs hatályos törvényi szabályozás a biztonsági övek beszerelésére és használatára vonatkozóan, valamint nagyon alacsony ezeknek a biztonsági felszereléseknek a használati aránya.

A kézikönyv célközönsége a probléma megoldásában érintett valamennyi szereplő, többek között:

- törvényhozók
- bírák
- politikusok
- rendőrségi tisztviselők
- közlekedésbiztonsági és közegészségügyi szakemberek
- közlekedésszervezők
- foglalkoztatók a magán és közsférában
- jármű- és alkatrészgyártók (köztük a biztonsági övek és gyermekülések gyártói)
- nem kormányzati szervezetek
- a biztosítási iparágban dolgozók

- a közép- és felsőoktatásban dolgozó tanárok
- közlekedésbiztonsági kutatók
- járművezető és közlekedésbiztonsági oktatók
- közlekedési és szállítási szervezetek
- gépjármű-kereskedők.

Bár ez a kézikönyv elsősorban a biztonsági övet és gyermekülést kevésbé használó, alacsony és közepes jövedelmű országoknak szól, a benne foglalt információkat remélhetőleg minden ország hatékonyan alkalmazhatja.

Mit tartalmaz ez a kézikönyv, és hogyan kell használni?

Mit tartalmaz?

Sok országban és államban a halálos és súlyos közúti közlekedési balesetek száma a biztonsági övek és gyermekülések használatával csökkenthető lenne. Néhány ország még csak nagyon apró lépéseket tett ennek a problémának a kezelésére, ezért ezekben az országokban a szakembereknek érdemes alaposan végigolvasni a kézikönyvet, hogy elsajátítsák az utasok biztonságának javításához szükséges átfogó szemléletet. A kézikönyv segítséget nyújt az olvasónak az adott helyzetben szükséges intézkedések felméréséhez, és gyakorlatias tanácsokkal segíti a szükséges lépések bevezetését. A műszaki kérdéseken túl a kézikönyv a biztonsági övek és gyermekülések használatára irányuló intézkedéssorozathoz szükséges intézményi háttérrel is ismerteti.

A kézikönyv a biztonsági övekre és a gyermekülésekre egyaránt vonatkozik. Az ismétlések elkerülése érdekében a főbb lépéseket elsősorban a biztonsági övek vonatkozásában tárgyaljuk, de szükség esetén külön kitérünk a gyermekülések használatát érintő kérdésekre is.

A kézikönyv öt modulból áll, az alábbi felépítésben:

- **Az 1. modulban** kifejtjük, miért van szükség **lépésekre a biztonsági övek és gyermekülések használatának növelésére**. Ebben a modulban összefoglaljuk azokat a tényeket, amelyek bizonyítják, hogy a biztonsági övek és gyermekülések hatékonyan csökkentik a sérüléseket. Ezen kívül elmagyarázzuk a használat előnyeit, valamint bemutatjuk, hogy a használati arány növekedése esetén hogyan csökken a súlyos és halálos sérülések bekövetkezése.
- **A 2. modulban** bemutatjuk, **hogyan lehet felmérni egy adott országban a biztonsági övek és gyermekülések használatával kapcsolatos helyzetet**. A modulban felsoroljuk a probléma pontos diagnosztizálásához, valamint a probléma kezelésére alkalmazott aktuális mechanizmusban lévő hiányosságok és gyengeségek felméréséhez szükséges adatokat.
- **A 3. modulban** kifejtjük a **munkacsoport létrehozásának** fontosságát, valamint bemutatjuk, hogy a felmérésből származó adatok alapján hogyan kell elkészíteni egy célkitűzéseket, határidőket, célokat tartalmazó **akciótervet**, valamint hogyan kell fontossági sorrendbe rendezni az intézkedéseket, és felbecsülni a biztonsági övek és gyermekülések fokozottabb használatához szükséges erőforrásokat.
- **A 4. modul a biztonsági övek fokozottabb használatát célzó program kidolgozását és bevezetését** tartalmazza. A modulban bemutatjuk, hogyan kell összekapcsolni a törvényhozást, a szankciókat és a szabványokat a különböző intézkedésekkel, mint például a szabályok betartásával, az oktatókkal és a népszerűsítéssel. A modulban útmutatást adunk a baleseti sérültek megfelelő elsősegélynyújtására és orvosi ellátására is.
- **Az 5. modulban** bemutatjuk, hogyan kell **kiértékelni a biztonsági övek fokozottabb használatát célzó programot**. Külön kiemeljük, hogy mennyire fontos a nyomon követést és

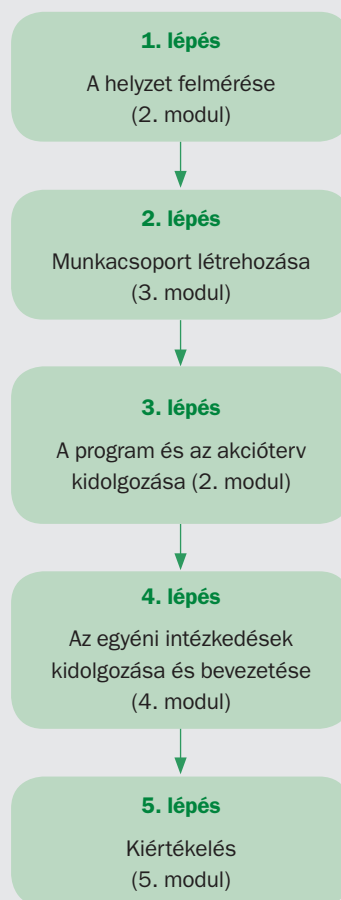
kiértékelést a kampány szerves részeként beépíteni a projekttervbe, valamint meghatározzuk a szükséges adatokat.

Hogyan kell használni a kézikönyvet?

A kézikönyv nem kötelező jellegű intézkedéseket tartalmaz, hanem olyan lépéseket, amelyek hozzáigazíthatók az adott ország aktuális igényeihez. Az olvasók egy öt lépésből álló folyamaton keresztül (lásd: 1. ábra) készíthetik el és vezethetik be a saját területükre érvényes, hatékony programot a biztonsági övek és gyermekülések használatának növelésére. A helyzetfelmérés (1. lépés) alapján az akciótervek (3. lépés) az adott ország helyzetéhez igazíthatók, majd a nyomon követés és kiértékelés (5. lépés) alapján folyamatosan módosíthatók és fejleszthetők. A 3. modul első része az akcióterv elkészítéséhez és a megfelelő intézkedések kiválasztásához szükséges alapvető információkat tartalmazza. A 3. modul második részében az olvasó megtudhatja, hogyan kell hatékonyan megtervezni és bevezetni ezeket az intézkedéseket.

1. ábra

A biztonsági övek és gyermekülések használatának növelésére vonatkozó programok általános lépései



Bár az olvasóknak azt javasoljuk, hogy tanulmányozzák át az egész kézikönyvet, a megfelelő intézkedések kiválasztása után célszerű az egyes intézkedésekre vonatkozó fejezeteket részletesen elolvasni, hogy megismerjék a követendő gyakorlatot és a más országokban már hatékonyan alkalmazott példákat.

Melyek a kézikönyv korlátai?

Ez a kézikönyv nem törekszik a teljességre. A könyv célja, hogy a készítőik tapasztalatai alapján olyan gyakorlatias és hatékony tanácsokat adjon olvasóinak, amelyek hozzájárulnak a biztonsági övek és gyermekülések gyakoribb használatához, ezen keresztül pedig a súlyos vagy halálos baleseti sérülések csökkentéséhez. A kézikönyv ezért csak részben tükrözi az elkészítésében részt vevők nézeteit. Előfordulhat, hogy léteznek egyéb sikeres intézkedések is, amelyek a könyvben nem szerepelnek. Hasonlóképpen, a folyamatokat, a követendő példákat és a gyakorlati korlátokat bemutató esettanulmányok sem terjednek ki minden részletre, hanem a fő szövegrészben szereplő megoldások szemléltetésére szolgálnak.

A biztonsági övek és gyermekülések használatának növelésére szolgáló programok sikere mindig az adott ország kultúráján és környezetén múlik. Bár a kézikönyvben szereplő tanácsok mindig a legjobb gyakorlatból indulnak ki, a döntéshozóknak tisztában kell lenniük azzal, hogy az egyik országban sikeresen alkalmazott program nem feltétlenül alkalmazható sikeresen egy másik országban. A programok bevezetése előtt ezért mindig mérlegelni kell, hogy az adott program mennyire alkalmazható hatékonyan az adott célközönség körében.

Hogyan készült a kézikönyv?

A kézikönyv elkészítését a FIA Alapítvány által 2004 májusában kiadott *Eszközök a biztonsági övekkel kapcsolatos kampányokhoz* című kiadvány (1) alapos átdolgozása előzte meg. A kézikönyv a négy partnerszervezet (WHO, Világbank, FIA Alapítvány az Automobilizmusért és Társadalomért és a Nemzetközi Partnerség a Közlekedésbiztonságért) által kidolgozott és külső partnerek által felülvizsgált szabványos sablonon alapul. A készítőik szándéka szerint a sablon nem egy merev struktúra, hanem egy laza szerkezet, amely lehetőség szerint biztosítja a kézikönyvek egységes megjelenését és megközelítési módját.

A partnerszervezetek szakértőiből álló tanácsadói bizottság felülvizsgálta a kézikönyvek elkészítésének folyamatát, és útmutatásokat fogalmazott meg a könyvek tartalmára vonatkozóan. A kiadványok műszaki tartalmát egy kis szerkesztői bizottság koordinálta.

Az eredeti kutatás készítői a vonatkozó szakirodalom alapos áttanulmányozása során igyekeztek a lehető legtöbb információt összegyűjteni korábbi – 1969 és 2007 közötti – tanulmányokból.

A kiadvány készítői felhasználták a biztonsági övek gyártására és beszerelésére vonatkozó meglévő műszaki specifikációkat, szabványokat és törvényeket is.

A szerzők az információgyűjtés során megbeszéléseket folytattak epidemiológiai, oktatási és reklámszakemberekkel, valamint gyártási szakértőkkel. A FIA Alapítványhoz kapcsolódó klubok tájékoztatták a kiadvány készítőit az adott országokban folyó kampányokról, 106 országban pedig

a törvényekre, szankciókra, kampányokra, műszaki specifikációkra és szabványokra, valamint használati arányokra vonatkozó kérdőíveket küldtek az illetékes kormányzati szerveknek. A WHO tájékoztatta a szerzőket arról, hogy mely országokban vezettek már be a biztonsági övek használatára vonatkozó előírásokat, és melyek azok az országok, ahol ilyen rendelkezések még nem léptek életbe.

A szerzők a rendelkezésükre álló további nyomtatott és elektronikus szakirodalmat összehasonlították az eredeti kiadvány tartalmával, és megvizsgálták, hogy vannak-e olyan követendő gyakorlatok, amelyek más stratégia mellett vagy másfajta környezetben alkalmazhatók. Számos megbeszélést folytattak partnereikkel annak érdekében, hogy a kiadványba bekerülhessenek olyan esettanulmányok, amelyek mind földrajzi, mind jövedelmi szempontból a lehető legkülönbözőbb helyzetű országokat mutatják be.

Műszaki szakértők segítségével igyekeztek pontosítani a kiadványban szereplő információkat, hogy a döntéshozók alaposan előkészített döntést tudjanak hozni a gyártókat, felhasználókat és az ipar egészségét érintő kampányok bevezetésével, felügyeletével és nyomon követésével kapcsolatban. Ezeket az információkat orvosi, műszaki, gyártási, rendészeti, oktatási és reklámszakértők bocsátották a szerzők rendelkezésére.

A kézikönyv vázlatát végül alapos ellenőrzésnek vetették alá

A kézikönyv terjesztése

A kézikönyvet számos nyelvre lefordítják, de a szerzők arra kéri az illetékes hatóságokat, hogy fordítsák le a saját országukban használt helyi nyelvre is. A kézikönyv széles körű elterjesztéséről a közúti közlekedési balesetek megelőzéséről szóló nemzetközi jelentés terjesztéséhez is használt csatornák fognak gondoskodni. A kézikönyv elkészítésében részt vevő négy partnerszervezet a kézikönyv országos bevezetésével egybekötött továbbképző műhelyek szervezésével járul hozzá az információk elterjedéséhez.

A kézikönyv PDF formátumban is elérhető lesz, és ingyenesen letölthető mind a négy partnerszervezet honlapjáról.

További példányok igénylése

A kézikönyv további példányai írásban igényelhetők az alábbi címen:

FIA Foundation
60 Trafalgar Square
London WC2N 5DS
United Kingdom

vagy e-mailben a következő e-mail címen : mail@fiafoundation.org

Felhasznált irodalom

1. *Seat belt campaign toolkit*. London, FIA Foundation, May 2004 (<http://www.fiafoundation.org/news/archive/2004/Pages/Seatbeltcampaigntoolkit.aspx>, accessed 20 October 2008).