

S... és New York

Természetesen minden Kedves Olvasó helyesen fejtí meg a cím esetleges rejtélyét, amikor arra gondol, hogy a svéd közlekedésbiztonsági modell New York-i megvalósításáról van szó. Nézzük a részleteket!



SZEMERÉDY LÁSZLÓ
az Autótechnika
észak-amerikai tudósítója

Annak ellenére, hogy alig pár hónapja iktatták be hivatalába New York új, 109. polgármesterét, Bill de Blasiót, máris nekilátott az egyik legkiemelkedőbb kampányígéretének a megvalósításához: javítani New York közlekedésbiztonságát. A napokban megtartott sajtótájékoztatóján bejelentette ambíciós célját: a gépkocsis balesetekből adódó halálesetek számának nullára csökkentését.

Egész Észak-Amerikában az elmúlt évtizedben a járművekkel kapcsolatos halálesetek száma csökkenő tendenciát mutatott. Ezzel együtt 11 new

yorki veszítette életét de Blasio január elsejei beiktatása és a 14 nappal később tartott sajtótájékoztatója közötti időszakban.

Megjegyzem, Torontó meghazudtolja a kontinens trendjét, tavaly a közlekedési halálesetek száma 43%-kal növekedett 2012-höz képest, és 2004 óta először többen haltak meg autóbalesetben, mint gyilkosságok következtében. Kanadában egyébként körülbelül minden negyedik órában hal meg valaki autós balesetből kifolyólag. De Blasio kezdeti nyilatkozata igen mérsékelt volt. Összehangolásra hívta



fel a helyi közlekedési és egészségügyi osztályokat, a városi rendőrséget és a Taxi Felügyelőséget. Ezen kívül, akit a traffipax gyorsajtáson kap rajta, azt ezentúl pénzbírsággal sújtják, míg eddig csak figyelmeztetést kapott. A polgármesterrel együtt nyilatkozó városi rendőrparancsnok bejelentette a súlyos balesetek vizsgálatának megerősítését, hogy a vádemelések megalapozottabbak legyenek.

Ha a polgármester keresztül akarja vinni kampányígéretét, hogy nullára csökkenti a közúti balesetekből származó halálozások számát, akkor intézkedéseinek sokkal agresszívabbnak kell lenniük.

NULLA VÍZIO

Inspirációját a svéd Nulla Vízióból merítette, amely országban az autókkal összefüggő balesetek számát 2050-re nullára akarják csökkenteni. A svéd kormány 1997-ben a világ legbecsényibb célját tűzte ki. Elszakadva attól a hagyományos felfogástól, hogy az emberi élet értéke pénzben kifejezhető, a svéd terv alapállása az, hogy az emberi élet védelme felülmúl minden más megfontolást. A biztonságot nem mérlegelik semmilyen más tényezővel, mint például a sebesség igényével vagy az infrastruktúra kiépítésénél a pénzügyi megtakarításokra való törekvéssel; a biztonsági szempont mindent felülmúl.

Ez az ideológia észrevehető változásokat eredményezett abban, ahogy a politikai döntéshozók a közlekedésbiztonsággal foglalkoznak. A korábbi felfogás szerint a közúti biztonság felelőssége főleg a forgalomban részt vevők vállán volt és nem a rendszer tervezőin. A közlekedési biztonság fejlesztés hangsúlya a biztonságos és körültekintő vezetési szokásokra épült az oktatás, a vizsgáztatás és a tájékoztatás fejlesztésén keresztül.



ÚJ MEGKÖZELÍTÉS

A Nulla Vízió a figyelmet nem arra összpontosítja, hogy az egyének által okozott balesetek száma csökkenjen, hanem a baleset bekövetkezése esetén ne forduljon elő elhalálozás vagy súlyos maradandó testi sérülés.

A svéd tervezők felismerték, hogy az emberi tényező kiküszöbölhetetlen, a balesetek előfordulása elkerülhetetlen, tehát a közlekedési rendszert kell úgy felépíteni, hogy a balesetek ne végződjenek halállal. Városon belül például, ahol a gyalogosok és a járművek együtt léteznek, a sebességet kell arra a szintre csökkenteni, hogy a gyalogos ne haljon bele sérüléseibe, ha egy autó elüti. Ez kb. 30 km/h. A gépkocsikat is úgy kell tervezni, hogy ne lehessen azokat elindítani, ha a biztonsági övek nincsenek bekapcsolva. Az országutakon jöhetnek megengedhető a 100 km/h feletti sebesség is, de az utak kialakításánál meg kell akadályozni, hogy frontális ütközés következhesse be.

Úgy néz ki, hogy a Nulla Vízió (Vision Zero Initiative) hozzáállás máris hozott eredményeket. Az első célkitűzés az volt, hogy a közlekedési halálesetek számát 2020-ra az 1997-es bázisszint-ről a felére csökkentsék. A statisztikai adatok szerint a halálesetek száma 1997-ben 541 volt, 2010-re 266-ra csökkent, ami 51%-os javulás.

ÉRVEK ÉS ELLENÉRVEK

A kérdés az, hogy itt Észak-Amerikában, ahol az autózás az élet szerves része és szabályai generációk óta változatlanok, létrehozható-e a svéd tervekhez hasonló kultúra, akár egy kitüntetett városban is, mint ahogy azt New York polgármestere kívánja megvalósítani. Hajlandó-e a lakosság alávetni magát mélyreható változásoknak, mint például a lakott területen belüli sebességsökkentésének csak azért, hogy kevesebben veszítsék életüket? Vagy ellenzik a radikális változtatásokat és elfogadják, hogy a sajnálatos halálesetek együttjárói a valamivel kényelmesebb és olcsóbb közlekedési rendszernek?

Még várunk kell, hogy lássuk, lesz-e ország vagy nagyváros, ahol meg tudják szüntetni a halálos kimenetelű közlekedési baleseteket, mint ahogy azt a svédek és a new yorkiak tűzték ki célul. Nyilvánvalóan minden ország lakosságát megviselik a váratlanul előforduló halálos balesetek. Ezek csökkentése vagy kiküszöbölése kitűzhető cél lehet a választott előljáróknak nemcsak Svédországban és New Yorkban, hanem mindenütt máshol, ahol az emberi életet megbecsülik. ■

Fotó: The Weekly Nabe