



KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

A KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET JAVASLATAI MISKOLC VÁROS BALESETMEGELŐZÉSI BIZOTTSÁGA SZÁMÁRA

Ha Európa el akarja érni a célját, és felére kívánja csökkenteni a közúti halálos áldozatok számát 2020-ig, az eddigieknél sokkal többet kell tenni. Felszólítom a tagállamokat, hogy tegyenek nagyobb erőfeszítéseket, különösen a jogszabályi háttér átalakítása és a kampányok végrehajtása terén.

(Violetta Bulc, az Európai Bizottság közlekedésért felelős biztosa, 2016. április)

Megítélésünk szerint Miskolc közlekedésbiztonsági helyzete az ország hasonló városaival összehasonlítva kifejezetten jó.

Ezzel együtt is úgy gondoljuk, hogy a védtelen közlekedők jelentős csoportjai félnek a közlekedésben. Erre a legutóbbi példa egy [gerilla zebrafestés](#), a miskolci Gyula utcából.

1. Széles körű elméleti megalapozás, és az elérni kívánt célok meghatározása

Ahhoz, hogy a balesetmegelőzési tevékenység igazán magas színvonalú és eredményes legyen, széles körű elméleti megalapozásra és az elérni kívánt célok meghatározására is szükség van.

Úgy gondoljuk, hogy a városi környezetben a balesetmegelőzés nem egyszerűsíthető le a közlekedők szabálykövetésének erősítésére, hanem ott kezdődik, hogy maga a város, a városi környezet, a városi életmód – és nem csupán a közlekedési infrastruktúra – alakul olyanná, amely hozzájárul a városban élő, ott közlekedő emberek számára biztonságos közlekedéséhez. Ehhez nagyon fontos, hogy minél többen ismerjék meg az élhető város – ezen belül a fenntartható mobilitás – elveit, gondolatkörét.

Az, hogy a Bizottság milyen célokat kíván elérni, nyilván konszenzuson alapulhat.

A cél meghatározása nagyon fontos, hiszen ennek eléréséhez lehet majd megválasztani az eszközöket.

Itt kiemeljük az 1997-ben Svédországból indult Vision Zero elveit és jó gyakorlatait.

A Vision Zero eredményeket bemutató [DEKRA térképen](#) látható, hogy több magyar város is volt már mentes halálos balesetektől, de Miskolc méretű még nem. Szép célkitűzés lenne egy halálos közlekedési balesettől mentes évről, majd ezen eredmény megtartásáért dolgozni. Át kell persze gondolni a realitását, de Miskolc a hozzá hasonló méretű városok közül jó pozícióból indulna.

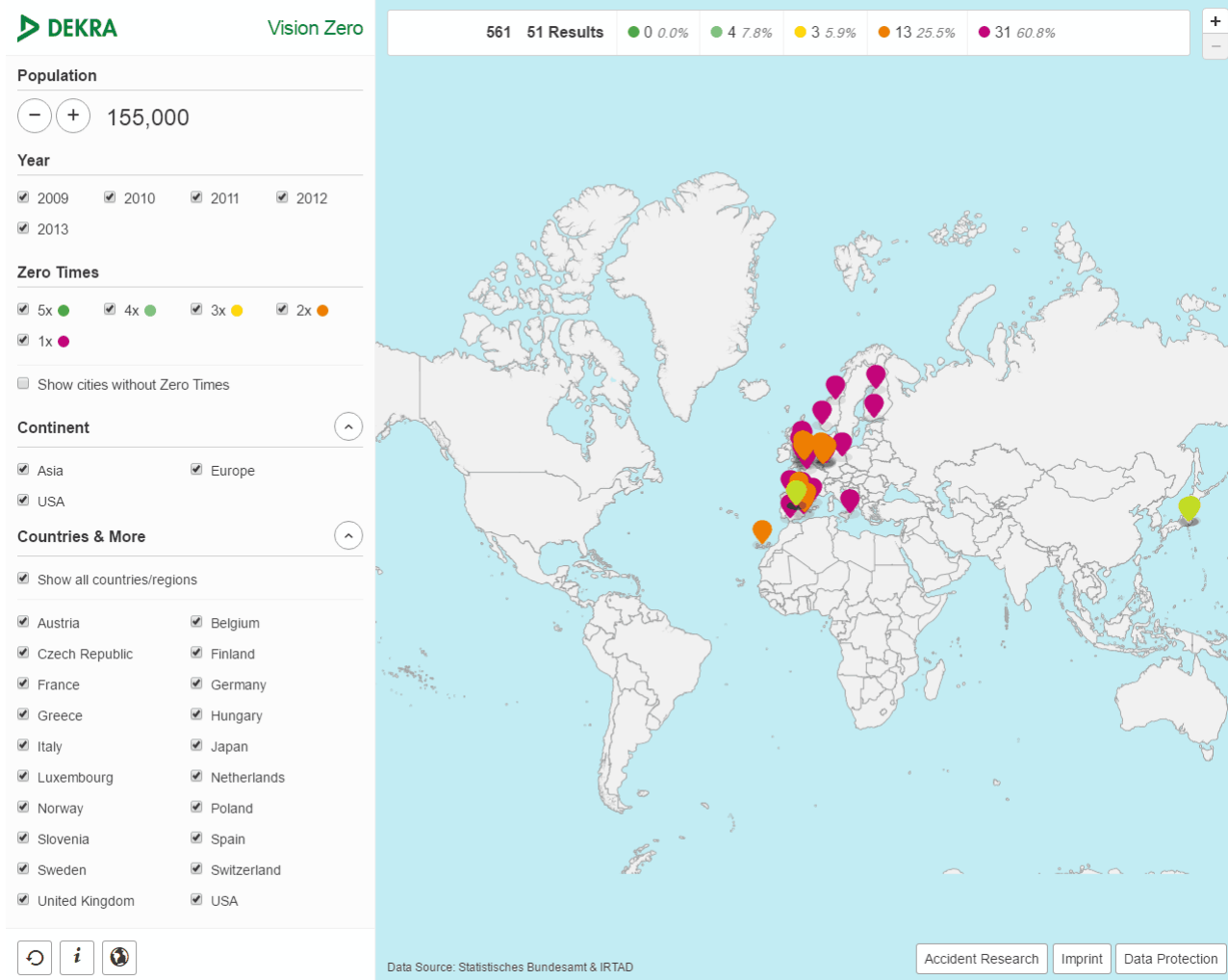
A DEKRA térkép 561 db 155 000 lakosnál népesebb településen vizsgálja a baleseti helyzetet. Ebből 51 olyan település volt a vizsgált 5 évben, ahol legalább 1 évben nem halt meg senki.

Viszont egyetlen egy olyan 155 000 feletti település sem volt a világon (pontosabban az 561 db városban) ahol mind az öt évben sikerült volna elérni. Miskolc lehetne az első!





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET



2. A védtelen közlekedők helyzetének újragondolása, szemléletformálás

A hazai balesetmegelőzési gyakorlat a legutóbbi időkig egyoldalúan autóközpontú volt. Egyrészt azt hangsúlyozta, hogy a védtelen vigyázzon magára, óvakodjon az erősebbtől (pl. kerékpárral ne hajtson át a zebrán), másrészt a védtelentől várta, hogy segítse az erősebbet, hogy utóbbi megfelelhessen jogszabályi kötelezettségének (a védtelen pl. akkor és ott is viseljen láthatósági mellényt, amikor és ahol arra a jogszabály nem kötelezi; zászlóval a kezében keljen át az úttesten). A láthatóság kérdésének félreértelmezése olykor egészen elképesztő, [tragikomikus jeleneteket](#) eredményez, amikor például óvodásokat szikrázó napsütésben, láthatósági mellényben sétáltatnak a járdán.

Ugyanakkor: alig jelent meg, hogy az erősebb vigyázzon a védtelenre.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Mindez ellentétes a Bécsi közúti közlekedési egyezmény szellemével is.

A védtelen közlekedők előnyben részesítése, az élet, a biztonság abszolút primátusa az eljutási sebesség vélt vagy valós csökkenésével szemben olyan alapvető elvek, amelyekben ma a magyar társadalomban nem látszik átfogó társadalmi konszenzus.

Álláspontunk szerint kulcsfontosságú, hogy ezekben az elvekben társadalmi közmegegyezés legyen. Ennek fokozatos elérése az ország vezetésének és mindenki másnak, aki a balesetmegelőzés érdekében bármilyen tevékenységet folytat, a közös felelőssége.

Ezt a felelősséget mi is érezzük, és próbálunk hozzá felnőni.

A legfontosabb az együttműködő közlekedés kihangsúlyozása, melyre legújabbán kiváló példa az Együtt közlekedünk kampány.

Fontos, hogy helyben is szakítsunk a gyalogos (esetleg a kerékpáros) megnevelésére épülő egyoldalú megközelítéssel. Alapvető, hogy az erősebb védje a gyengébbet, érezze a felelősségét. A balesetmegelőzési tevékenységnek álláspontunk szerint legfőképpen ezt kell erősítenie.

Emellett azt is megemlítjük, hogy külföldi példák alapján a jogi szabályozás változtatásának legalább két irányáról lenne érdemes szakmai (és társadalmi) vitát kezdeményezni:

1. A KRESZ olyan módosítása, amely lakott területen sokkal nagyobb védelmet nyújt a védtelenek legkiszolgáltatottabb csoportjainak (osztrák, norvég példa: ha az út mellett gyermeket lát meg, a járművezetőnek meg kell tudnia előtte állni akkor is, ha a gyermek szabálytalanul lép az útestre, mert felfogásuk szerint a gyermektől nem várható el a szabálykövető viselkedés; a norvég példában ugyanez a fokozott védelem több csoportot is megillet, így pl. a vakokat, betegeket is).
2. Az objektív felelősség elvének bevezetése a védtelenek és a gépjárművezetők viszonyában (erre Hollandiát hozzuk példának).

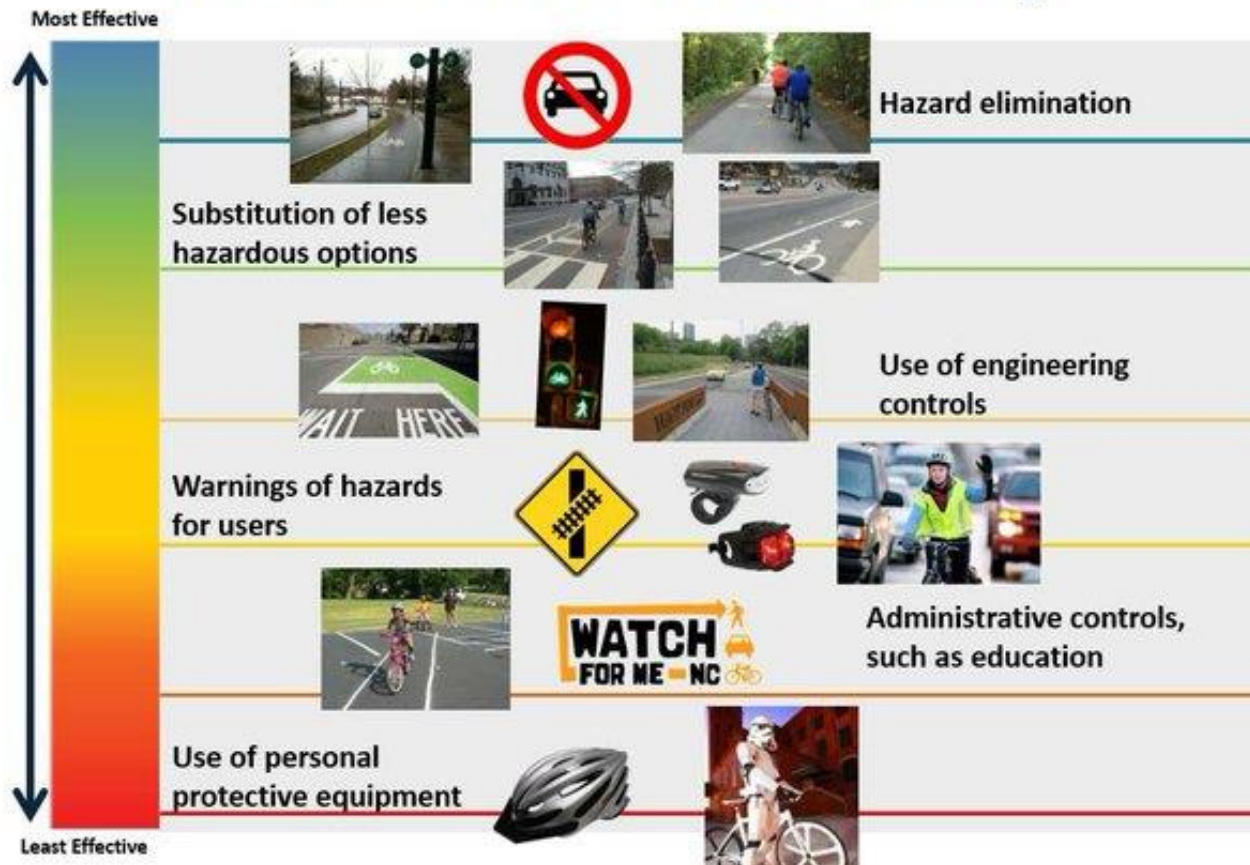
A fentiek szemléltetésére bemutatunk két ábrát.

Az egyik a lehetséges közlekedésbiztonsági irányok hierarchiáját mutatja hatékonyságuk szempontjából.

A képen felül a leghatékonyabb (Most Effective), alul a legkevésbé hatékony (Least Effective) intézkedés látható.



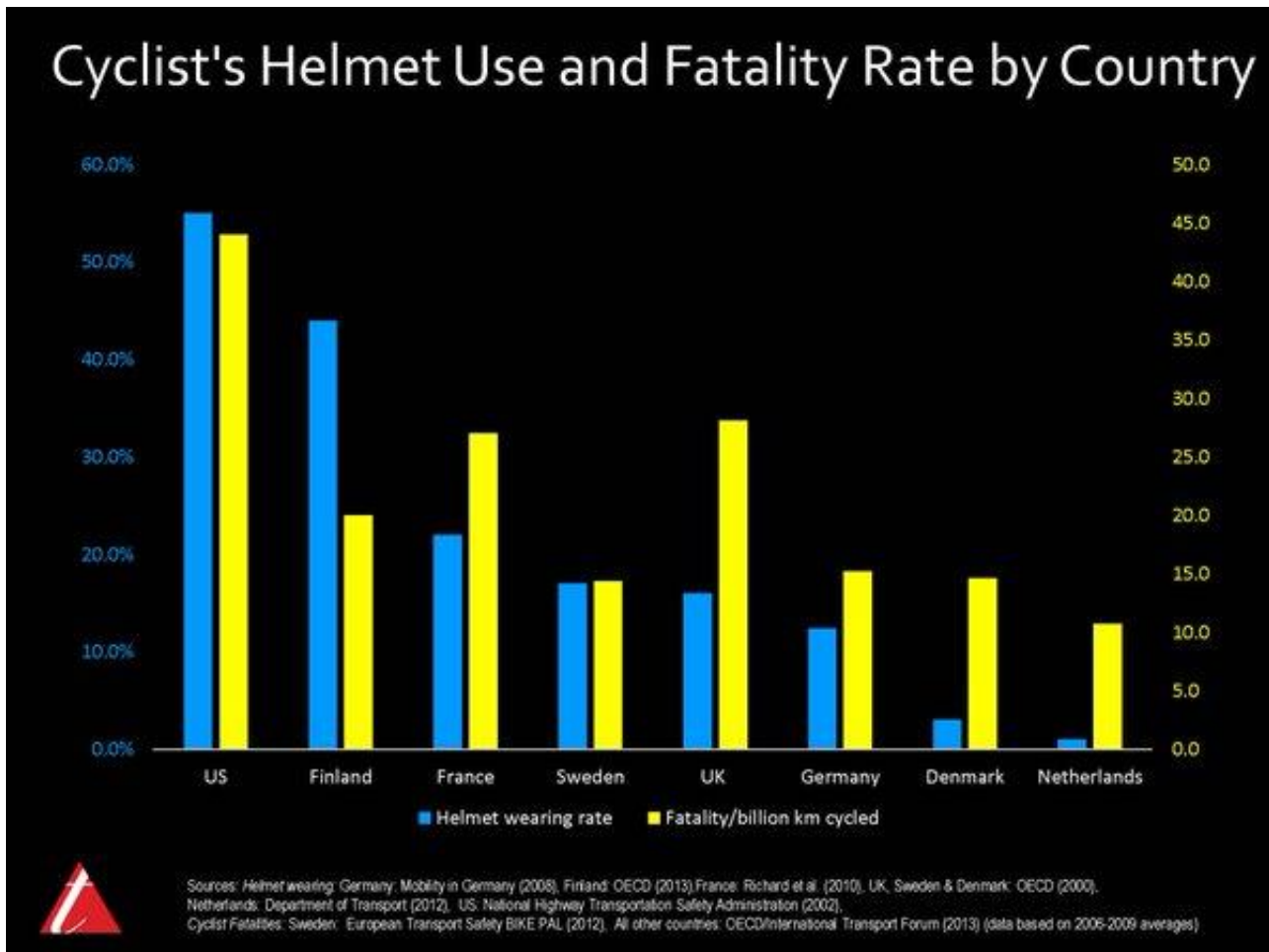
The Hazard Control Hierarchy



A másik még elgondolkodtatóbb.

Miközben a hazai mainstream gondolkodás középpontjában a kerékpározók egyéni védőfelszerelések használatára történő kényszerítése áll, [az ábrából](#) kiderül, hogy épp azokban az országokban a legbiztonságosabb kerékpározni, ahol szinte senki sem visel sisakot.





Az ábrán késsel a sisakviselési arány, sárgával az 1 milliárd kerékpározott km-re jutó halálozás. Jól látszik, hogy a legalacsonyabb holland, dán sisakviselési arány ellenére mégis ott hálnak meg a legkevesebben kerékpározás közben.

Úgy, hogy a hollandoknál szinte senki sem visel sisakot...

A dánál kb. megegyező sisakviselési arány mellett a németeknél már brutálisan több a halott.

A [poszt](#) kulcsmondata:

Better street design and getting more people on bikes — not blind faith in helmets — are the keys to making cycling safer.

A kerékpározás biztonságosabbá tételének kulcsa a jobb infrastruktúra és minél több ember bringára ültetése – nem pedig a sisakba vetett vakhit.

Nem akarjuk persze kiönteni a gyereket a fürdővízzel, csupán arra szeretnénk felhívni a figyelmet, hogy az egyoldalúan a láthatóságra és a sisakviselésre koncentráló megelőzés épp a legfontosabb problémákkal nem foglalkozik, ezért csak korlátozottan lehet eredményes.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

3. Paradigmaváltás a városi életről alkotott nézetekben, és különösen az infrastruktúra tervezésében, üzemeltetésében

Magyarországon a különböző szakmaterületek nem vettek tudomást arról, hogy a városépítészetben, továbbá szűkebben a közlekedési infrastruktúráról és a mobilitásszervezésről vallott nézetek az elmúlt egy-két évtizedben alapvetően megváltoztak.

A nemzetközi szakirodalom és a gyakorlati tapasztalatok alapján ezen szakmai paradigmaváltás jelentős mértékben járulhat hozzá a városok közlekedésének biztonságosabbá válásához.

Mi a legfontosabb?

1. A modal split tudatos befolyásolása push és pull eszközökkel, modal shift elérése. Azáltal, ha a motorizált egyéni közlekedés részaránya adott város közlekedésében csökken, javulnak a baleseti számok. Ugyanakkor, ha a közlekedési munkamegosztáson belül a közösségi közlekedés szerepe értékelődik föl, az nem jár együtt a baleseti helyzet romlásával. A safety in numbers alapján szintén nem növeli a balesetek számát – vagy legalábbis biztosan nem a forgalomfejlődés arányában – a kerékpáros közlekedés részarányának növekedése.
2. A város közlekedésre szolgáló felületeinek méltányos megosztása az egyes módok között.
3. Az úthálózat kialakításában új szempontrendszer érvényesítése, az utak olyan kialakítása, amely nem száguldásra, hanem biztonságos vezetésre készlet.
4. Szigorú sebességmenedzsment, a tempó 30 széles körű alkalmazása és betartatása.

A helytelen infrastruktúrára konkrét példákat is említünk.

Miskolc XX. század végi/XXI. századi kerékpáros közlekedésében az első nyomvonal a miskolctapolcai volt, amelynek első, a Tapolcai elágazástól Miskolctapolcáig, a nyomvonal végpontjáig tartó szakasza idén 20 esztendő.

Ám húsz év sem volt elegendő arra, hogy az illetékesek kerékpárforgalmi nyomvonal útcsatlakozásait biztonságossá, és a jogszabályi előírásoknak megfelelővé tegyék.

Az egyik legnagyobb gond a Futó utca jelzőlámpás csomópontja, ahol jogszabálysértő módon megszűnik a nyomvonal folyamatossága.

A probléma megoldása érdekében 2014-ben a közlekedési hatósághoz fordultunk, amely azonban nem tett érdemi intézkedést az ügyben.

A teljesen szabálytalan állapot azóta sem zavarja sem a közútkezelőket, sem az érintett hatóságokat.

Hasonlóan nincs kerékpáros átvezetés az uszoda melletti szervízút és a kerékpárút kereszteződésében.

Javaslatunk mindkét helyszínen a kerékpáros átvezetés szabályos kialakítása.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Egészen megdöbbentő a helyzet a 2505 sz. országos közút Miskolcot Lillafüreddel összekötő szakaszán.

A Kerékpáros Miskolc Egyesület már a 2015. április 2-án megtartott kerékpáros kerekasztal ülésén is [intézkedést kért](#) az ügyben, melyet a Magyar Közút Nzrt. képviselője [részben meg is ígért](#) (az általunk kért, az eredeti állapotnak megfelelő 30-as helyett 40-es korlátozás jelzése a kritikus szakaszokon, a főútvonal jelzésének megszüntetése), ez azonban azóta sem történt meg.

Szeretnénk felhívni a figyelmet arra, hogy függetlenül attól, hogy egy negyedrendű összekötő út főútvonalként történő kitáblázása önmagában is meglehetősen furcsa, mivel a 20/1984. KM rendelet melléklete, az FMSZ II. fejezet 3. szakasz 3.1. pontjának egyik francia bekezdésében foglalt feltétel sem teljesül, így a jelenlegi állapot háromszorosan is jogszabálysértő.

Ugyanezen az úton, Felsőhámor és a Hátori tó között kísérleti jelleggel javasoljuk nyitott kerékpársáv kijelölését. Ez egyrészt növelné a kerékpározók biztonságát, másrészt sebességcsillapító hatása minden közlekedő számára előnyös lenne.

A többi szakaszon kerékpáros nyomok felfestése ajánlható.

Miskolc legújabb és egyik legelhibázottabb kerékpárforgalmi létesítménye a 3604 sz. út Martintelep és Szirma közötti szakasza mellett létesült. A teljesen indokolatlan egyoldali kétirányú vezetés legnagyobb baleseti kockázatát valamelyest mérsékli, hogy a baljáratba kényszerített kerékpárosok végül megkapták a kerékpáros nyom burkolati jeleket (amelyek felújítása időszerű), de vannak, akik baljáratban közlekednek a bringagyáson, nekik kétszer kell oldalt váltaniuk. Ehhez azonban nem készült egyik oldalváltási helyen sem kerékpáros átvezetés. Szükségesnek tartjuk a két átvezetés pótlását.

Nem messze ettől a helyszíntől, a 304 sz. út körforgalmán a kerékpárosok vezetése helytelen. Létesült két koncentrikus kerékpárút-szakasz, függetlenül attól, hogy ezek sem jók, a fő probléma, hogy kerékpárral nem lehet körbejárni a körforgalmat, mert a koncentrikus szakaszok csak a 3604 sz. utat vezetik át. Sem a Takata/áruházak felől Szirma felé, sem Kistokaj felől a Takata/áruházak felé történő eljutás nem megoldott.

Gond van a fejlesztésekkel. Ilyen lesz – ha elkészül – a 26 sz. fkl. úton fekvő, az M1 Fitnesst a Macropolissal összekötő gyalogos-átkelőhely jelzőlámpás biztosítása.

Az nem kérdés, hogy a helyszín már régen beavatkozást igényel, mert ez az a gyalogos-átkelőhely, ahol a gépjárművezetők többsége annak ellenére sem biztosít áthaladási elsőbbséget a gyalogosoknak, hogy akik a Fazekas utca felől érkeznek, garantáltan piros lámpára futnak a Bulcsú utcánál, ezért a gyalogosok átengedésével még lámpafázist sem veszítenének.

Most az átkelőhelyen a gyalogosok védelmére jelzőlámpa létesül.

Ez ugyan előrelépés közlekedésbiztonsági szempontból, de összességében biztosan nem jó, nem előremutató megoldás. Miért?





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Mert a régi paradigma, az egyoldalúan autóközpontú gondolkodás sémáiból építkezik.

XXI. századi szemlélettel közelítve első kérdésként az merül fel, hogy miért is beszélünk egyáltalán kétszámjegyű országos közútról a város kellős közepén, amikor régen megtörtént az elkerülő utak átadása?

Aztán fontos rámutatni, hogy a jelenlegi állapotban ezen a gyalogos-átkelőhelyen a gyalogosok bármikor, elvileg minden várakozás nélkül kelhetnek át az úttesten. Azért csak elvileg, mert a gépjárművezetők többsége – jogsértést elkövetve – részükre az elsőbbséget nem adja meg. A tervezett intézkedést követően azonban a gyalogosok rendszeresen várakozásra kényszerülnek majd.

Vagyis a közlekedés biztonságát a közút kezelője olyan módon kívánja növelni, amely a védtelen közlekedőket bünteti.

Pedig a gyalogosok átkelésének biztonságosabbá tételére más megoldás is lenne.

A VÉDA kameráit pl. innen alig pár tucat méterre úgy helyezték el a pláza mellett, hogy a berendezés a védtelen közlekedők biztonságát egyáltalán nem szolgálja. Ha a gyalogosátkelőhöz került volna, akkor annak biztonságát jelzőlámpa nélkül lehetett volna növelni.

Tegyük hozzá: a biztonság növeléséhez nem feltétlenül szükséges a VÉDA, ilyen helyeken elég lenne egyszerűbb, kevesebbet tudó kamera is. Meg is ragadjuk az alkalmat, hogy javasoljuk annak vizsgálatát, hogyan lehetne a kritikus gyalogos-átkelőhelyeket bekamerázni.

Különösen a védtelenek, de minden közlekedő szempontjából relevánsnak tartjuk az úthálózat kifogástalan állapotának biztosítását.

Megyénkben is történt olyan halálos kimenetelű, kerékpárost érintő baleset, amelynek bekövetkezésében döntő szerepet játszott az úttest kátyús állapota. Példaképpen említjük, hogy 2013. július 9-én Gönc és Göncruszka között egy kátyú miatt kerékpárjával eleső 21 éves nő, akin egy gépkocsi keresztülhajtott úgy halt meg, hogy a kátyúzó brigád már alig 100 m-re járt a helyszíntől, ahol egyébként sebességkorlátozás volt érvényben.

Nagyon fontos az is, hogy a megfelelő állapotú burkolatra felfestett burkolati jelek is jól láthatók, értelmezhetőek legyenek.

Ebből a szempontból kiemeljük az alábbiakat:

1. A gyalogosok és a kerékpárosok útpálya keresztezését támogató burkolati jelek (zebracsíkok, kerékpáros átvezetések). A sárga négyzetsoros kerékpáros átvezetések észlelhetőségét nagyban javítaná, ha általánosan alkalmaznák bennük a keresztező forgalom irányából álló torzított kerékpár járműjelképeket.
2. Kerékpáros nyomok azokon a helyeken, ahol ezek alapján lehetséges a kerékpárosok közlekedése az úttesten (pl. 3604 sz. Szirma és Martintelep között, utóbbi felé; Görgey utca kifelé vezető iránya a sportcsarnok és a belga söröző között).
3. Buszsávokban felfestett torzított kerékpár járműjelképek.



4. Kerékpársáv, nyitott kerékpársáv, burkolt padka burkolati jelei.

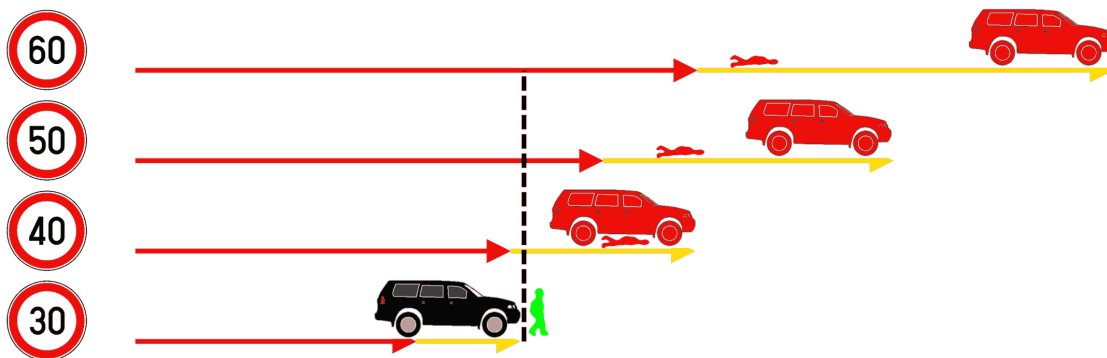
A városi közlekedésben bekövetkezett paradigmaváltás egyik legfontosabb része a sebességről alkotott nézetek alapvető változása. Ez a Vision Zeronak is kulcseleme.

Ebben egyrészt nagyon fontos a városban a tempó 30 övezetek és utcák részarányának folyamatos növelése, amelyet nem csupán táblázással, hanem az infrastruktúra célszerű átalakításával lehet igazán jól megoldani.

Másrészt legalább ilyen fontos a városi környezetben az emberi léptékű sebesség előnyeinek bemutatása, megismertetése, mert az emberek fejében teljesen zavaros nézetek élnek a csúcssebesség jelentőségéről, előnyeiről, ugyanakkor egyáltalán nem realizálják annak kockázatait. Sokkoló kampányokkal kell felhívni a figyelmet arra, hogy pl. ha a jármű 30 km/h helyett akár csak 40-nel halad, akkor ahol 30-as tempó mellett még éppen meg tudott volna állni, negyvennel haladva kb. 39-cel üti el a baleset áldozatát, és ezen bizony életek múlnak.

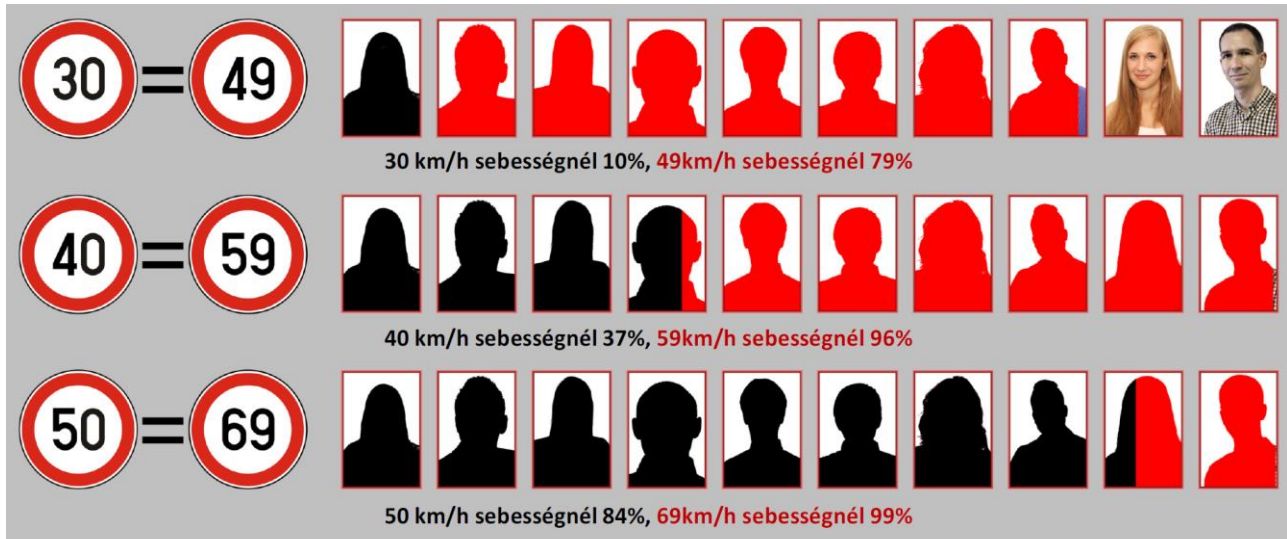
A gázolás kockázatai a sebesség függvényében

(1,5 mp reakcióidő; gyermek 17,1 m-re; száraz úttest; használt abroncs)



Haladási sebesség km/h	Reakcióút m	Fékút m	Féktávolság m	Ütközési sebesség km/h	Túlélési esély ¹ %
60	25	18,5	43,5	60	4
50	20,8	12,9	33,7	50	16
40	16,7	8,2	24,9	39	67
30	12,5	4,6	17,1	-	100

¹ Forrás: OECD, 2006



A halálos kimenetel valószínűsége a gyalogos elütésének sebességétől függően

Végezetül kérdezzük, hogy a TBB megfogalmazhat-e, kibocsáthat-e felhívást, mint például [ez a tempó 30 melletti ír felhívás?](#)

Függetlenül a mindenkori sebességhatároktól nagyon fontos, hogy legalább a 85 percentilis ténylegesen be is tartsa azokat. Ehhez elengedhetetlen a 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. mellékletében meghatározott értékek jelentős szigorítása, mind a túllépés eltűrt mértékét, mind pedig a bírság összegét tekintve.

4. Elemzések

Az előző pontban részletesen foglalkoztunk a 26 sz. fkl. úton fekvő, az M1 Fitnesst a Macropolissal összekötő gyalogos-átkelőhellyel. Ez olyan helyszín, ahol a gyalogosok rendszeresen nem kapják meg az őket megillető áthaladási elsőbbséget.

Tapasztalataink szerint (de ez csak megérzés, objektív felmérést nem végeztünk) jelentős szórás van az egyes gyalogos-átkelőhelyek között abban, hogy a járművezetők milyen gyakorisággal engedik át a gyalogosokat.

Ezért hasznosnak tartanánk a gyalogos-átkelőhelyek alapos felmérését:

- egyrészt annak meghatározását, hogy a járművezetők mekkora százaléka engedi át a gyalogosokat az adott átkelőn,
- másrészt az átkelőhely és környezetének forgalomtechnikai és építészeti felmérését.

Előbbi nem igényel szakértelmet, így pl. közösségi szolgálatot teljesítő középiskolások is elvégezhetik.

Utóbbi viszont keményebb dió, komoly szakmai feladat. Ahhoz, hogy el lehessen kezdeni, előbb számos módszertani kérdést is tisztázni kell.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

A felmérési eredmények alapján talán közelebb juthatnánk ahhoz, hogy a jelenleg a járművezetők által nagyobb arányban ignorált átkelőknél is szabálykövetőbbé váljék a közlekedés.

Emellett még számos további kérdésben is helye/értelme lehet elemzést végezni, mi elsőként ezt javasoljuk.

5. Közlekedésbiztonsági üzenetek átadása

A nemzetközi gyakorlatban jó eredménnyel alkalmazzák a közlekedők szemléletének formálására.

Pedig a buszok hátfala kitűnően alkalmas a közlekedők megszólítására, hiszen különösen jelzőlámpánál várakozáskor a képi, rövid szöveggel kiegészített üzenet könnyen célba ér.

Ezek az üzenetek persze sokféle dologra hívhatják fel a figyelmet, mégis fontosnak tartjuk, hogy a védtelenekre való nagyobb odafigyelés kapjon hangsúlyt.

Kerékpáros szempontból városi környezetben legfontosabb talán a holttérre történő figyelemfelhívás, lakott területen kívül közlekedő (helyközi) autóbuszokon pedig az előzési oldaltáv megtartására való emlékeztetés. Utóbbit két külföldi példával szemléltetjük.

A gyalogosokat tekintve leginkább a zebrán való átengedésre, illetve a gyermekekre való fokozott figyelemre kellene fókuszálni.



Érdekességként mutatunk példát egy, a mezőgazdasági gépek előzésére vonatkozó kampányból.



„Nem tudok gyorsabb lenni, a szemből jövők viszont igen” – üzenik a német gazdák gépeiken a többi közlekedőnek.

Egyébként az ilyen jellegű üzenetközvetítés kezdetleges formában már régóta jelen van a hazai utakon, gondoljunk csak a magánszemélyek által autójuk hátsó szélvédőjén megjelenített „Már várják a vesédet” feliratra – ami kétségtelenül tükröz némi elkeseredettséget is.

Az aktuális helyi példa: a Kerékpáros Miskolc Egyesület tavaly kezdeményezte, hogy a városi autóbuszok hátfalára kerüljön fel a holttér veszélyeire figyelmeztető üzenet. A matricák az MVK Zrt. kivitelezésében tavaly el is készültek, még hozzá a teljes flottára.

Azonban a matricák a buszokra mindeddig annak ellenére sem kerültek fel, hogy rendkívül kicsi, A4-es méretűek.

Végül példaképpen említjük a Horvát Autóklub [videóját](#), nyelvismeret nélkül is átjönnek az üzenetek.

6. Pozitív megerősítések

Fontos azok támogatása, akik hajlandók tenni a biztonságosabb közlekedésért.

A közlekedés biztonságát jelentősen javíthatja a növekvő szabálykövetés – ehhez viszont ismerni kell a szabályokat.

Amelyeket a vizsga után könnyű elfelejteni, ráadásul viszonylag gyakran módosulnak is.

Ezért hasznos lenne, ha mind az elméleti ismétlő (tovább-)képzést, mind a vezetéstechnikai tréningeken való részvételt elismerné, támogatná az állam.

Ennek sokféle módja lehet, például:





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

- ha valaki önként vállalja képzésen való részvételét, valamilyen arányban csökkentheti vele esetleg összegyűjtött büntetőpontjait,
- képzések, tréningek díjának legalább részbeni leírhatósága valamilyen adóból, vagy a kötelező biztosítása díjából,
- esetleg kafetériában való elszámolhatóságuk.

Ez természetesen már csak a többedik eleme a képzésnek, amelynek optimálisan gyermekkorban kellene kezdődnie előbb a gyalogos, majd a kerékpáros ismeretek oktatásával.

7. Crowdsourcing elemek beépítése a balesetmegelőzési tevékenységbe

A Kerékpáros Miskolc Egyesület üdvözli a Bizottság ülésén fölmerült, kérdőív kidolgozására vonatkozó javaslatot: ez is felfogható egyfajta crowdsourcingként.

Itt említjük, hogy a 2505 sz. országos közútra vonatkozó, a jelen dokumentum 3. pontjában található javaslatunkhoz épp az idei bringás reggeli ötlettáblájára tett egyik bejegyzés adta az alapötletet.

A crowdsourcing keretében felderíthető, hogy a közlekedők egyes csoportjai számára mi okoz gondot, hol van cselekvési, beavatkozási igény.

A kérdőív sikeres megvalósítását követően érdemes lehet további crowdsourcing aktivitásokon is gondolkodni.

A kérdőív kérdéseire külön dokumentumban adunk javaslatokat, ezt szerkeszthető formátumban is csatoljuk. Szándékoltnan szerkesztettünk több kérdést, mint amennyi beleférhet, lehetőséget adva ezzel a válogatásra.

8. Forrásbiztosítás

Jelentős balesetmegelőzési potenciált sejtünk a biztosítótársaságokban, ezért javasoljuk a megkeresésüket.

Országos és helyi kampányokban fontos szereplők lehetnek, hiszen nekik egyrészt komoly anyagi érdekük fűződik a baleseti károk csökkenéséhez, másrészt segíteni tudnak a közlekedésbiztonsági kampányok forrásainak megteremtésében.

