

# Közlekedés- biztonság

A NEMZETI  
KÖZLEKEDÉSI  
HATÓSÁG  
SZAKMAI LAPJA

„MAGYARORSZÁG MOZGÁSBAN” KÜLÖNSZÁM

2013. december

Fókuszban a közlekedésügy – fókuszban a közlekedésbiztonság

Schváb Zoltán közlekedésért felelős  
helyettes államtitkár, NFM

18

Az ésszerű szabályozás az életet követi

Győri Gyula elnök,  
Nemzeti Közlekedési Hatóság

29

**NÉMETH LÁSZLÓNÉ NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTER**  
JÓ IRÁNYBA HALAD A KÖZLEKEDÉSPOLITIKA



# Nemzeti Közlekedési Napok 2013

## Magyarország **mozgásban**

# Riportfilm a közlekedési ágazat vezetőivel

Nemzeti Közlekedési Stratégia  
Közlekedésbiztonság  
Infrastruktúrafejlesztés  
Közlekedésigazgatás  
Közösségi közlekedés  
Lendületben a magyar vasút  
Repülésbiztonság

**Nézze meg az ember!**



A film megtekinthető: [www.nkh.gov.hu](http://www.nkh.gov.hu)

# Tisztelt Olvasó!

*A fennállásának negyedik évébe lépő Nemzeti Közlekedési Napok életre hívása óta vitán felül a legjelentősebb hazai szakmai találkozók egyikévé vált. Illusztris résztvevői, az előadói kör és a példátlanul színes tematika kiemelik a hasonló rendezvények közül a késő őszi programot. Nem lehetett kérdéses tehát, hogy a tavalyi alkalom után idén is örömmel vállaltam a konferencia fővédnökségét.*



*Az elmúlt három évben óriási utat tettünk meg: talpra állítottuk a közösségi közlekedést, beindítottuk az e-útdíj rendszert, elkezdük az alsóbbrendű utak rendbetételét, és hozzáláttunk 530 kilométernyi vasúti pálya felújításához. 2014 további nagyarányú változásokat hoz a közlekedéspolitikában. A jövőre kezdődő uniós pénzügyi időszak a stratégia alapvetések és az azokon alapuló fejlesztési tervek teljes megújítását követeli meg. A rendelkezésre álló források hasznosulásáról a szakmai szempontokat és a társadalmi igényeket is figyelembe véve az elvárható tudatossággal és hatékonysággal kell gondoskodnunk. A Nemzeti Közlekedési Napok 2013 küldetése tehát az volt, hogy a közlekedési ágazat szereplői az eddig elért eredményeket pontosan felmérve világos képet adjanak az előttünk álló feladatokról. A szakmai párbeszéd egyik legnépszerűbb fóruma a megalapozott*

*és megvalósítható jövőkép kialakításának fontos állomásaként jelent meg. Széchenyi szavaival élve: „Tiszteld a múltat, hogy érthesd a jelent, és munkálkodhass a jövőn.” Úgy gondolom, fontos tudnunk, milyen örökséget vettünk át, meg kell értenünk a közlekedési ágazat valós problémáit, helyzetét, és olyan jövőképet kell felvázolnunk, amely kiszámítható és hatékony választ ad mindazon kihívásokra, amelyeknek a hazai közlekedés képes megfelelni.*

*Közeleg a Karácsony és az Újév. Kívánok ezért boldog és szép ünnepeket a lap minden olvasójának!*

Németh Lászlóné  
nemzeti fejlesztési miniszter

# közlekedés- biztonság

A NEMZETI  
KÖZLEKEDÉSI  
HATÓSÁG  
SZAKMAI LAPJA  
2013. december

**KRESZ-FESZT – ORSZÁGSZERTE ÖTEZER GYERMEK  
TANULT BIZTONSÁGOSAN KÖZLEKEDNI  
BESZÁMOLÓ A KÖZLEKEDÉSRE NEVELÉSI PROGRAMRÓL**



4



10

**JÓ IRÁNYBA HALAD  
A KÖZLEKEDÉSPOLITIKA  
NEMZETI KÖZLEKEDÉSI NAPOK 2013**

**4 | Jó irányba halad a közlekedéspolitika**  
Nemzeti Közlekedési Napok 2013

**6 | A magyar közlekedés jövőképe**  
Interjú Dr. Fónagy János  
parlamentari államtitkárral

**10 | KRESZ-FESZT – országsszerte ötezer  
gyermek tanult biztonságosan közlekedni**  
Beszámoló a 2013. szeptember 26-i  
közlekedésre nevelési programról

**12 | Előrelépés a közlekedés  
minden területén**  
Interjú dr. Völner Pállal,  
a Nemzeti Fejlesztési  
Minisztérium infrastruktúráért  
felelős államtitkárával

**15 | Megemlékezés a Közlekedési  
Balesetek Áldozatainak Emlékművénél**  
Koszorúállítás 1996 óta

**16 | Rendőrök, optikusok és szakszervezetek  
összefogása a közlekedésbiztonságért**  
December 15-ig tartott  
a 2013. évi „Látni és látszani”  
kampány

**18 | Fókuszban a közlekedésügy,  
fókuszban a közlekedésbiztonság**  
Schváb Zoltán közlekedésért  
felelős helyettes államtitkár, NFM

**22 | Közlekedésbiztonsági ötletpályázat**  
Új elképzelésekkel a biztonságért

**24 | KKK: Fontos  
az összközlekedési szemlélet**  
Interjú Szabó Zoltánnal,  
a Közlekedésfejlesztési  
Koordinációs Központ  
főigazgatójával



27

**27 | Nyílt napok, nyílt lapok –  
a PÁV testközelből**  
Hagyományteremtő lehet  
a PÁV idei két szakmai nyílt napja

**29 | Az ésszerű szabályozás  
az életet követi**  
Interjú Győri Gyulával  
a Nemzeti Közlekedési  
Hatóság elnökével

**33 | Jogszabályi változások  
a gépjárművezető-képzésben**  
580 kötelező kilométer,  
gördülékenyebb motoros  
képzés, új szimulátor-  
szabványokra várva

**35 | KTI: múlt, jelen és jövő**  
Interjú Tombor Sándorral,  
a KTI Közlekedéstudományi  
Intézet Nonprofit Kft.  
ügyvezető igazgatójával

**38 | Téli átállás:  
rossz időben jó gépkocsival**  
Akióban a Nemzeti  
Közlekedési Hatóság



**BEMUTATKOZIK A NEMZETI ÚTDÍJFIZETÉSI SZOLGÁLTATÓ ZRT.**  
 INTERJÚ BÖRZSEI TIBORRAL, A NEMZETI ÚTDÍJFIZETÉSI  
 SZOLGÁLTATÓ ZRT. VEZÉRIGAZGATÓJÁVAL



**40 | Egységes kezelésben a közúthálózat**  
 Interjú Mázsi Attilával, a Magyar Közút  
 Nonprofit Zrt. vezérigazgatójával

**44 | A téli felkészülés egész éves feladat**  
 Új gépekkel és fokozott  
 létszámmal készül a télre  
 a Magyar Közút Nonprofit Zrt.

**46 | Bemutatkozik**  
**a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt.**  
 Interjú Börzsei Tiborral,  
 a Nemzeti Útdíjfizetési  
 Szolgáltató Zrt. vezérigazgatójával

**50 | Újra pályán az EU 2020-as közúti  
 közlekedésbiztonsági célkitűzése felé?**  
 Az ETSC 7. Közúti Közlekedés-  
 biztonsági PIN Jelentése, 2013

**53 | Így hasznosulnak az uniós források**  
 Interjú Loppert Dániellel, a NIF Zrt.  
 kommunikációs vezetőjével

**57 | Hidat száz évre kell építeni**  
 Egy híd mint közlekedési  
 műtárgy nem csak  
 két partot köt össze...

**61 | Közlekedésfejlesztési projektek**  
 Interjú Dr. Nagy Gáborral,  
 a KIKSZ Közlekedésfejlesztési Zrt.  
 vezérigazgató-helyettesével

**62 | Magyar Vasút 2013**  
 Hatodik alkalommal rendezték  
 meg a rangos vasúti konferenciát

**66 | Lendületben a magyar vasút**  
 Interjú Dávid Ilonával,  
 a Magyar Államvasutak Zrt.  
 elnök-vezérigazgatójával

**70 | Színvonalas**  
**szolgáltatás és megfelelő pálya**  
 Interjú Kövesdi Szilárdval,  
 a GYSEV Zrt. vezérigazgatójával

**72 | A repülésbiztonság mindenekfelett áll**  
 Interjú Szepessy Kornéllal,  
 a Hungarocontrol Zrt.  
 vezérigazgatójával

**75 | BKK: előtérben az utazási komfort**  
 Interjú Vitézy Dávidval,  
 a Budapesti Közlekedési  
 Központ vezérigazgatójával

**77 | A korszerű közlekedési  
 szaklap-kiadás megteremtője**  
 Portré – Kiss Pál

**80 | 1,4 millió kilométert  
 tekertek az idei Bam! résztvevői**  
 Rendkívül sikeres volt  
 a „Bringázz a Munkába!”  
 kampány 2013. őszi fordulója



I NÉMETH LÁSZLÓNÉ NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTER

NEMZETI KÖZLEKEDÉSI NAPOK 2013

# Jó irányba halad a közlekedéspolitika

*Negyedik alkalommal került megrendezésre 2013. november 5-7. között Siófokon a Nemzeti Közlekedési Napok a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium kezdeményezésére, a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ szervezésében és Németh Lászlóné nemzeti fejlesztési miniszter fővédnöksége alatt. A konferencia a közlekedési szakterület országos szintű fóruma, melyen a résztvevőket összközlekedési szemlélettel összeállított program várta, ahol immár hagyományosan a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a közlekedési háttérintézmények, vállalatok, hatóságok, kutatóhelyek képviselői osztották meg ismereteiket, tapasztalataikat. Az idei konferencia, amelynek vezérgondolata: „Magyarország mozgásban”, áttekintést nyújtott a közlekedés területén az elmúlt három és fél évben elért szakmai eredményekről, sikerekről.*

**A**Schváb Zoltánnak, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedésért felelős helyettes államtitkárának szakmai kezdeményezésére életre hívott, immáron negyedik éve megrendezésre kerülő Nemzeti Közlekedési Napok vitán felül a legjelentősebb hazai szakmai találkozók egyikévé vált. Illusztris résztvevői, az előadói kör és a példátlanul színes tematika emelik ki a hasonló rendezvények közül a késő őszi programot. Németh Lászlóné nemzeti fejlesztési miniszter az idei konferencia meghirdetése kapcsán elmondta: „Az elmúlt három évben óriási utat tettünk meg – talpra állítottuk a közösségi közlekedést, beindítottuk az e-útdíjszedési rendszert, elkezdtük az alsóbbrendű utak rendbetételét, és hozzálátunk 530 kilométernyi vasúti pálya felújításához. 2014 további nagyarányú változásokat fog hozni a közlekedéspolitikában. A jövőre kezdődő uniós pénzügyi időszak a stratégiai alapvetések és az azokon alapuló fejlesztési tervek teljes megújítását követeli meg. A rendelkezésre álló források hasznosulásáról a szakmai szempontokat és a társadalmi igényeket is figyelembe véve kell az elvárható tudatossággal és hatékonysággal gondoskodnunk. A Nemzeti Közlekedési Napok küldetése tehát az, hogy a közlekedési ágazat szereplői az eddig elért eredményeket pontosan felmérve világos képet adjanak az előttünk álló feladatokról. A szakmai párbeszéd egyik legnépszerűbb fóruma

a megalapozott és megvalósítható jövőkép kialakításának fontos állomása lehet.”

Az első, plenáris napon a miniszteri köszöntő után az ágazat legfontosabb intézményeinek, cégeinek vezetői tartottak előadást. Az ezt követő két napon tíz szekció keretében nyílt lehetőség a szakmai eszmecsere. Ezek a szekciók – Magyarország közlekedésének és gazdaságának egységes szemléletű megközelítése mellett – olyan témák megvitatását tűzték ki célul, mint pl. az üzemeltetés-fenntartás, a fejlesztés, a közlekedésbiztonság, a városi- és közösségi közlekedés, a híd, a vagyongazdálkodás, a járműtechnológia vagy az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) kérdései.

A konferencia szervezője a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, amelynek mint a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium háttérintézménye, az országos közúthálózat vagyonkezelője elsődleges feladata a közúthálózat finanszírozását szolgáló költségvetési előirányzatok kezelése és a közlekedési szakma koordinációja. Tudományos igényű szakmai előkészítő és információs háttérrel nyújt a minisztériumban, illetve az egyéb háttérintézményekben, kutatóhelyeken folyó munkához. Az intézmény munkáját Szabó Zoltán főigazgató vezeti, aki a Nemzeti Közlekedési Napok szakmai konferencia szervezése kapcsán kiemelte: „A KKK feladataiból adódóan támogatója, kezdeményezője, résztvevője minden olyan szakmai rendezvénynek, amely hozzájárul, elősegíti a közlekedési ágazat fejlődését. Fontosnak tartjuk, hogy a magyar közlekedés különböző területein működő szervezetek, vállalatok megismerhessék egymás tevékenységét, megoldandó problémáit, legjobb gyakorlatait, képet kapjanak egymás munkájáról, elért eredményeiről. Magyarország mozgásban – ez volt az idei konferenciánk vezérgondolata, amelynek keretében fontos és kiemelt témát jelentettek többek között a Nemzeti Közlekedési Stratégia, az Országos Vasútfejlesztési

Koncepció, a közösségi közlekedés és a határ menti kapcsolatok fejlesztése, a hazai közlekedésbiztonság helyzete, az infrastruktúra fenntartási és üzemeltetési feladatai és még számtalan szakmai kérdéskör.” A KKK, ahogyan a neve is kifejezi, a közlekedésfejlesztési koordinációs tevékenység központja: összehangolja a közlekedési infrastruktúra fejlesztésén dolgozó tudományos és civil szervezetek tevékenységét, és munkájuk eredményét közvetíti a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium felé, szakmai alapokon nyugvó előkészítő munkával orientálja az infrastruktúrafejlesztési projekteket, illetve a közreműködő és megvalósító szervezetek munkáját.

A Nemzeti Közlekedési Napok 2013 konferenciát Németh Lászlóné nemzeti fejlesztési miniszter nyitotta meg november 5-én Siófokon. A tárcavezető az esemény fővédnökeként az elmúlt három évben a közlekedéspolitikai területén elért eredményekről számolt be a szakmai találkozón. A közlekedési társaságok szervezeti ésszerűsítése kapcsán azt hangsúlyozta, hogy e folyamatnak köszönhetően a MÁV 330 milliárd forintnyi adóssága az elmúlt három évben mintegy 60 milliárd forinttal csökkent. Jelentős megtakarításokat eredményezett a vasúti és a közúti közösségi közlekedés menetrendi kínálatának összehangolása, a közlekedési szolgáltató társaságok működési hatékonyságának, üzemgazdaságosságának javítása is. A miniszter elmondta, hogy a jövő év végéig megvalósuló átstrukturálás következtében a jelenleg működő 24 Volán-társaság feladatait a jövőben 7 regionális társaság látja majd el.

Németh Lászlóné beszédében kitért arra is, hogy az Új Széchenyi Terv forrásaiból jelentős útfelújítási programok zajlottak az elmúlt időszakban. 2013-ban országszerte mintegy 450 kilométernyi alsóbbrendű mellékút teljes körű rekonstrukciója valósult meg a Magyar Közút Nonprofit Zrt. beruházásában. A felújítások jövő tavasszal

215 kilométeren folytatódnak. A nyertes pályázók 2010 és 2013 között összesen több mint 150 milliárd forintot fordíthatnak uniós forrásokból az alsóbbrendű úthálózat megerősítésére. A négy-öt számjegyű utak fejlesztése terén minden régióban sikerült elérni a csaknem 100%-os forrásleköltést a jelenlegi programozási időszakban.

Egységes szakmai irányítás és jelentős egyszerűsödés várható attól, hogy a kormány döntésének megfelelően 2013. november 1-jétől az Állami Autópálya Kezelő Zrt. közútkezelői feladatait a Magyar Közút Nonprofit Zrt. vette át, így megtakarítás jelentkezik a közútkezelői tevékenység racionalizálásából – tette hozzá a miniszter.



A szakmai párbeszéd e fóruma a megalapozott és megvalósítható jövőkép kialakításának fontos állomása lehet

A tárcavezető jelezte, hogy az e-útdíj júliusi bevezetése óta eltelt négy hónap tapasztalatai alapján folyamatosan zajlik a rendszer továbbfejlesztése, finomhangolása. A bevételek az elvárásoknak megfelelően alakulnak, így teljesíthetőnek látszik a 75 milliárd forintos féléves terv.

Lapunk kérdésére, miszerint miért érezte fontosnak, hogy személyesen vegyen részt a Nemzeti Közlekedési Napokon, a miniszter elmondta: „A részvétellel a rendezvénynek és egyúttal az egész ágazatnak a jelentőségét szerettem volna kiemelni. Úgy vélem, hogy a kormányváltás előtti években lényegesen kisebb figyelmet

kapott a közlekedés annál, mint amit megérdemel, legyen szó akár a közlekedési ágazatban működő cégekről, akár az úthálózatról és annak fejlesztéséről.”

Az infrastruktúrafejlesztés, a közösségi közlekedés fejlesztése kapcsán kiemelte: „Azt gondolom, hogy mindannak, amit ezen a területen tennünk kell, egyetlen célja lehet, nevezetesen az, hogy az utazókat, a közlekedőket olyan helyzetbe hozzuk, ami megkönnyíti számukra a mindennapi életet. Nem véletlenül említik sokszor sok helyen, hogy a megfelelő infrastruktúra jelentősen hozzájárul a gazdaság működéséhez, fejlődéséhez, bekapcsolja az ország kieső és/vagy éppen nehezen megközelíthető területeit a gazdasági vérkeringésbe.”

Lapunk azon kérdésére, hogy mik a minisztérium jövőbeli tervei, a miniszter asszony válaszában kiemelte: „Én úgy gondolom, hogy a közlekedési szakterület vezetői nagyon komoly munkát végeztek az elmúlt években, és vélhetően az ő elkötelezettségük nélkül nehéz lett volna az említett eredményeket elérni. A megkezdett munkát folytatni kell. Részben fel kívánjuk gyorsítani a folyamatokat: ha akár a MÁV, akár a Volán átalakításában gyorsabb tempót tudunk diktálni önünknek, akkor hamarabb fogunk látványosabb eredményeket elérni. Ugyanakkor azt is le kell szögezni, hogy a források és lehetőségek maximális kiaknázása nélkül – és itt elsősorban az uniós forrásokra gondolok – nehéz lesz a továbblépés. Tudjuk, hogy az Európai Unió a következő költségvetési ciklusban elsősorban a kötött pályás közlekedést támogatja. Egyértelmű továbbá az is, hogy a vasúti közlekedés – szintúgy, mint a közúti közlekedés – jelentős forrásbevonást igényel, így fel fogjuk tudni használni a rendelkezésre álló forrásokat. Jó érzés az új utakon utazni, de azt gondolom, hogy további erőfeszítéseket kell tennünk annak érdekében, hogy ez az ország területén található összes útról elmondható legyen” – zárta gondolatait Németh Lászlóné.

INTERJÚ DR. FÓNAGY JÁNOS  
PARLAMENTI ÁLLAMTITKÁRRAL

# A magyar közlekedés jövőképe

*A Nemzeti Közlekedési Napok konferencia a közlekedési szakterület országos szintű fóruma, ahol immár hagyományosan a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a közlekedési háttérintézmények, vállalatok, hatóságok, kutatóhelyek képviselői osztják meg ismereteiket, tapasztalataikat. Az idei konferencia, amelynek vezérgondolata „Magyarország mozgásban” volt, áttekintést nyújtott a közlekedés területén az elmúlt három és fél évben elért szakmai eredményekről. Az első, plenáris napon a miniszteri köszöntő után az ágazat legfontosabb intézményeinek, cégeinek vezetői tartottak előadást. A szakmai rendezvényen érintett szerteágazó kérdéskörök mellett a biztonságos közlekedés és a készülő Nemzeti Közlekedési Stratégia összefüggéseiről kérdeztük a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium parlamenti államtitkárát, Dr. Fónagy Jánost.*

– A közlekedési szakmának van-e szüksége olyan jellegű rendezvényekre, mint a Nemzeti Közlekedési Napok?

– A 21. században minden szakmának szüksége van igényes találkozókra. Ma a szakemberek nagy része individuális tevékenységet végez, elkülönült munkahelyeken dolgozik; egymástól akár mind földrajzilag, mind szakmailag távol eső munkahelyeken, kutatóhelyeken teljesítenek. Ez különösen igaz a hazai közlekedési szakmára, ami jellegénél fogva az egész országban szétszórva működik. Korábban is voltak szakmai tanácskozások; az utasok, a vasutasok, a városi közlekedésben dolgozók évről évre találkoztak. Ezen a mostani eseményen azonban az egész ország és a teljes közlekedési szakma – beleértve a kutatóintézetekben és a háttérparban dolgozókat is – egy időben, egy helyen van jelen, és tevékenységüket, szakmájukat, hivatásukat meghatározó dolgokról cserélnek tapasztalatot.

– Ön szerint melyek voltak az idei konferencia súlypontjai?

– Engedje meg, hogy a választ kicsit távolabbról kezdjem. A közlekedés hosszú távú terület. Az útépités, a vasútépités, egy közlekedési rendszer kimunkálása, a gyorsforgalmi úthálózat létrehozása, a napjainkban bevezetett elektronikus útdíjszedési rendszer vagy éppen egy nemzeti vasúttársaság szétszedése és újbóli összerakása évtizedekre, de nem túlzó, ha azt mondom, hogy esetenként akár egy évszázadra is kiható cselekedetsorozatok. A közlekedés területe több tízezer, ha nem több mint százezer embernek biztosít megélhetést; olyan tevékenységi kör, amely az országban lakó közel tízmillió embert gyakorlatilag minden nap érinti, illetve azokat is, akik Magyarországot tranzitív vonalként használják.

Magyarországon a közlekedési ágazat az elmúlt évtizedekben is rendelkezett koncepcióval, csak nem így nevezték. Voltak hosszú távú közúti, vasúti vagy a helyi közlekedésre vonatkozó fejlesztési, hálózatépítési elképzelések, stratégiák. Az uniós tagságunk

óta ez nem csupán nemzeti kíváncsúság, hanem kötelező „lecke”, hanem az uniós támogatási rendszernek az alapját is képezi. Az uniós infrastruktúra területén arra ad pénzt, fejlesztési hozzájárulást, ami beleilleszkedik az európai közlekedési elképzelésekhez igazodó nemzeti stratégiába. Amiről kevesebb szó esik, az az energiafelhasználás, amelynek egy jelentős része a közlekedési ágazatban történik, így az energiaracionalizálás, az energiafelhasználás és a közlekedési koncepciók között is szoros összefüggés van.

A 2007-2013-as uniós ciklus idén lejár, a vállalt feladatokat 2015 végéig végre kell hajtani. A hosszú távú feladatokra vonatkozóan egy 2050-ig kitekintő Nemzeti Közlekedési Stratégiát alkottunk meg, amelynek szakmai változatát a másfél-két éves előkészítési munkát követően a nemzeti fejlesztési miniszter asszony november elején elfogadta. Ezáltal lehetővé vált, hogy az anyag a legszélesebb körű szakmai és társadalmi vitára kerülhessen. A Nemzeti Közle-



kedési Stratégia több vastkos kötetből, egy összefogott, komplex egységből és a különböző részstratégiákból áll (például vasúti, közútfelvezetési, kerékpárút-fejlesztési stratégiák). Mindezek tekintetében már érthető, hogy az idei Nemzeti Közlekedési Napok rendezvény miatt emelkedik ki a sorból, hiszen e stratégia összeállításának a szempontjait, részleteit vitatták meg most a kollégák.

A közösségi közlekedés közszolgáltatás; az igazi verseny az egyéni és közösségi közlekedés között van

– Az elkészült stratégiának a nagyközönség milyen használt veszi majd?

A Nemzeti Közlekedési Stratégia sorba állítja a magyar társadalom közlekedéssel kapcsolatos igényeit, azokat a feladatokat, amelyeket teljesíteni kell, az ehhez szükséges forrásokat, illetve azt,





hogy e kettő hogyan hozható egyensúlyba. Az infrastruktúra-fejlesztés sok pénzbe kerül, Magyarország pedig az elmúlt évszázadokban sokat is költött erre. Az elmúlt évek eredményei kapcsán kiemelném a személyközlekedésről szóló törvényt, amely most már törvényi szinten mondja ki, hogy a közösségi közlekedés közszolgáltatás, és hogy az igazi verseny az egyéni és közösségi közlekedés között van. A törvény a közösségi közlekedés fejlesztése mellett tette le a törvényhozói akaratot. A mindennapi használat és hozzáférés szempontjából nagyon fontos, hogy a költségvetési kapcsolatrendszert a közlekedéshez és az infrastruktúra közép- és hosszú távú érdekeihez igazodóan öt-tíz éves rendszerre alakítottuk át, magyarán ennyi időre kötik a közszolgáltatási szerződéseket, ennyi időre jutnak hozzá a közlekedési vállalatok a közösségi közlekedésre kiszabott költségvetési pénzekhez.

– *Véleménye szerint miért van szükség Nemzeti Közlekedési*

*Stratégia megalkotására? A társadalom- és gazdaságpolitikai elképzelésekkel hogyan szinkronizálható a közlekedési ágazat jövőjének meghatározása?*

– A stratégiai tervezés nem új keletű dolog: Széchenyi István közlekedési miniszterként létrehozta Magyarország első vasúthálózat-vázlatát. Ebben Pest-központúvá tette a magyarországi vasúti közlekedést, amit mi mostanában gyakran szidunk, amiért mindig be kell jönni Budapestre. Viszont Széchenyinek a politikája abban nyilvánult meg, hogy az akkor a birodalom központjának számító Bécs mellett a keleti és a déli részek vasúti központjának Pestet tette meg, egyébként zseniálisan meglátva az ebből fakadó kereskedelmi és ipari lehetőségeket. Tehát amit mi most nemzeti stratégiának mondunk, az Magyarországon több mint másfél évszázada működő gondolkodásmód. Amikor Baross Gábor a kiegyezés után a magánvasutak államosításával megteremtette a Magyar Államvasutakat, egy egységes rendszert hozott

létre. A közúthálózat fejlesztése is ezt az irányt követte, amikor a Budapest-központúságot először tudomásul véve a sugárirányú úthálózatot elkezdtük kiépíteni. Aztán a 2000-es években azt mondtuk, hogy nemcsak a keletnyugat és észak-délkelet főirányokat, tehát a gyorsforgalmi Andráskeresztet kell kiépíteni, hanem nagyon nagy szükség van egy Magyarország hosszanti tengelyén átfutó, Budapestet elkerülő útra is. Az ország belső szerkezete is változik. Változnak az ipari területek, a lakosság megélhetési lehetőségeit biztosító területek. A különböző szakterületek stratégiáinak pedig egymásra kell épülniük.

A közlekedésfejlesztésben alapvető kottát jelentő koncepció kimunkálása közös, állami feladat, a végrehajtása pedig az egész társadalom közép- és hosszú távú boldogulásának szempontjából a jövőkép egyik legfontosabb eleme. Járulékos dolog, hogy az Európai Unió egy-egy adott országban az infrastruktúrára adott pénzek megfelelő, kimunkált stratégiába il-

leszkedő hasznosulását szeretné látni. Jogos elvárás, hogy ne pillanatnyi ötletelek alapján fordítsunk esetenként nagyon jelentős összegeket bizonyos területekre, hanem egy, az adott ország legmagasabb törvényhozó fóruma által jóváhagyott normarendszer szerint.

– *Lehet-e a közlekedés rendszerét rendszerszemlélet nélkül fejleszteni?*

– Rendszerszemléletű szervezésnek hívjuk azt, amikor a közlekedés egészét együtt kezeljük, legyen szó útról, vasútról, autóbushálózatról, vízi közlekedésről. Nem tudom, hogy a Római Birodalomban ezt akkoriban hogyan nevezték, de a birodalomépítés legfontosabb eszköze gyakorlatilag az útépítés volt. A római légiók csak részben voltak harcoló alakulatok, hiszen elsősorban útépítő csapatokként szolgáltak, amelyek a Római Birodalom közlekedési-kereskedelmi úthálózatát építették ki, majd katonaként védelmezték az általuk épített utakat.

A rendszerszemlélet tehát nem a 20-21. század találmánya. Dehamárszóbakerültaközlekedés és a rendszerszemlélet, akkor ide kell sorolni a menetrendeket, az autóbusz- és vasúti menetrendek összehangolását, a felesleges járatok kiszűrését vagy éppen az egymással összefüggő rendszerben működő gyorsforgalmi hálózat kiépítését is. Egy kisebb léptékű példa: a magyar kerékpárútrendszer akkor lesz az igazán hatékony, amikor a kerékpárutaknak egy részén nem csak oda-vissza lehet közlekedni, hanem amikor egy-egy térséget hálózatszerűen is be lehet majd járni. Erre Nyugat-Európában számos jó példát láthatunk.

Az egyik leglényegesebb dolog tehát a rend: a közlekedés egészét egy összefüggő hálózatban kell látni mind működtetés, mind fejlesztés tekintetében. De legalább ennyire fontos a távlatosság is. Elsősorban a közösségi közlekedésre igaz, hogy nem „majd egyszer” kell jól működnie, hanem már ma is, de ugyanakkor a fejlesztésének távlatosnak is kell lennie. Én sosem hittem az utasszámlálásban, hiszen nem az a kérdés, hogy egy nem járó vagy rossz menetrenddel közlekedő vonatra hányan szállnak fel; a kérdés az, hogy hány embert szeretnénk a járatokon öt, tíz vagy húsz év múlva látni. Ezért hozom mindig példának a városközi közlekedési rendszerünket, mert ott egy-egy viszonylat már most is ékesen bizonyítja, hogy egy ütemesen közlekedő, kényelmes és biztonságos vonatra igenis felszállnak az utasok. Ezek nem elméleti feltevések, hanem bizonyítékok arra, hogy a vasút jól és megfizethetően is működhet.

– *Az ön olvasatában mi a hazai közlekedés jövőképe?*

– A közlekedés esetében a jövőképet több szempontból is meg kell vizsgálni, legyen az a gazdaság, gazdasági fejlődés, fenntarthatóság, környezetvédelem, a társadalmi igények kielégítése, a térségi egyenlőtlenségek mérséklése, de



a közlekedést lehet akár a nemzetközi kapcsolatokba való beépülés egyik legfontosabb elemének is tekinteni. Tehát nem lehet a kérdést csak egy aspektusból vizsgálni.

Arra törekszünk, hogy e számos szempontnak – amelyek között kiemelt hangsúllyal említendő az eddigieken túl a praktikum, a napi életvitel segítése is – megtaláljuk a legkisebb közös többszörösét. A feladatok és lehetőségek sorba állításával, összhangjának megteremtésével egy olyan jövőképet kell megfogalmaznunk, amely a magyar emberek mindennapjait, a reggeli munkába járást és az esti hazamennelt segíti, egészséges környezetet és megélhetést hozó munkahelyeket jelent, hiszen mindehhez kiterjedt és jó minőségű közlekedési infrastruktúrára van szükség.

Nagyon bízom benne, hogy a most kimunkálás alatt álló és a közeljövőben, a társadalmi egyeztetést követően a kormány elé kerülő Nemzeti Közlekedési Stratégiában minden ilyen szempont érvényesül, és ha nem is tud minden követelményre teljes körű választ adni, legalább nem felejt ki a kérdések felvetésének szükségességét.

– *A Nemzeti Közlekedési Stratégia egyik fontos eleme a biztonsá-*

*gos közlekedés feltételeinek megteremtése. Hogyan látja a hazai közlekedésbiztonsági helyzetet? A mutatók szerint folyamatosan javul a hazai közlekedésbiztonság, a mutatók egyre jobbak, de vajon maguk a közlekedők is így élik-e meg?*

– A nálam avatottabb emberek szokták mondani, hogy egy társadalom pillanatnyi lelkiállapota egyebek mellett legközvetlenebbül a mindennapi közlekedésen mérhető le. Az egyéni

Egy ország közlekedésének a belső tartalmát és ezen keresztül a biztonságát az emberi magatartás adja

közlekedés résztvevője hogyan tolerálja a forgalommal együtt járó hatásokat? Mennyire vagyunk ingerültek, idegesek vagy éppen előzékenyek? A biztonságos közlekedésnek több előfeltétele van: a külső technikai körülmények – normális útvezetésű utak, megfelelő útvonal- és forgalomszervezés, a váratlan hatásokat tolerálni képes rendszer. A belső feltételeket maga a közlekedő ember alkotja, és őt a legnehezebb befolyásolni. Egy dolog megtanulni a KRESZ-t,

levizsgálni belőle, és egy másik dolog a forgalomban tanúsított magaviselet nemcsak a gépjárművezető, hanem a gyalogos és kerékpáros részéről is. Egy ország közlekedésének a belső tartalmát és ezen keresztül a biztonságát az emberi magatartás adja. Nyilván fontos szerepet játszik a megszerzhető ismeret is. A gyakorlottabb vezető vagy utas másként reagál a veszélyhelyzetekre. Mi a társadalom szerepe ebben az egészben? A magam részéről a jogalkotást döntésével befolyásolni képes vezetőként azt tartottam fontosnak kiemelni az elmúlt 14–16 évből, hogy követhető szabályok legyenek. Ami túl bonyolult, nem érthető, ami értelmezést igényel, az nem jó szabály. A közlekedésben az egyértelmű szabályok a jók. A másik a sankcionálás. Erről is rengeteg vita és polémia van. Mindnyájan tudunk jó és rossz példákat sorolni a hatósági fellépésekre. Én azt az elég közkeletű álláspontot képviselem, ami az Egyesült Államokban jellemző: a sebességhatárokat mindenhol betartatják, az iskolabuszok mögött mindenkinek meg kell állnia, és a rendőri ellenőrzésnél együttműködniük kell lenni. Vagyis nagyon kevés szabály van, de azokat

nagyon szigorúan betartatják. Mindennek a megvalósítása pénzbe kerül. Pénzbe, figyelembe, képzésbe – képezni kell a forgalom minden résztvevőjét, és meg kell teremteni a technikai feltételeket, hogy biztonságosan közlekedhessünk.

*– Ha a közlekedésbiztonságért indítana mozgalmat, hogyan fogna hozzá?*

– A közlekedés során a szó szoros értelmében életet jelenthet a türelem, az udvariasság és a tolerancia. A közlekedőtársak bizonytalansága nem feltétlen a jellemüket minősíti, hanem akár pillanatnyi figyelmetlenséget is tükrözhet. Hadd hozzak egy példát: Olaszországban az az alapszabály, hogy mindenki az előtte lévőre figyel, ez az olasz KRESZ lényege, és ezt követik is. Aki előttem van, arra én vigyázok, aki pedig mögöttem van, az vigyáz rám. Az olaszok igen temperamentumos vezetők, az őrült forgalom mégis viszonylag problémamentesen zajlik, mert következetesen az alapszabály betartásában. A türelem a társadalom számos területén nagyon fontos, a közlekedésben pedig elsődleges. Arra indítanék közlekedésbiztonsági mozgalmat, hogy az emberek számoljanak háromig, ha incidensbe bonyolódik a közlekedés során.

*– Mit gondol a szülők szerepéről a biztonságos közlekedésre való nevelésben?*

– Nagyon fontos észben tartani, hogy a gyerekek egy motorizált társadalomba születnek bele, és ez nemcsak járművezetőként, hanem gyalogosként is lényeges. Ma az utca veszélyes üzem, amelynek minden rezdülésére oda kell figyelni. Ahhoz, hogy a mai gyerekek észleljék azt, hogy még a szabályosan közlekedők is nagyon felgyorsultak, nagyon fontos, hogy a szülő az első pillanattól fogva következetesen tudatosítsa: mindenre figyelni kell. A gyerekeknek úgy kell megtanítani a közlekedésben való elővigyázatosságot, mint a cipőfűzést vagy a kés-villa használatát.



DR. FÓNAGY JÁNOS, PARLAMENTI ÁLLAMTITKÁR, NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTERIUM

BESZÁMOLÓ A 2013. SZEPTEMBER 26-I  
KÖZLEKEDÉSRE NEVELÉSI PROGRAMRÓL

# KRESZ-FESZT – országszerte ötezer gyermek tanult biztonságosan közlekedni

*A közlekedésre nevelés alapozza meg a járművezető-képzést, illetve a közlekedési rendszer egészét. A kiskorban kezdett és később egymásra épülően folytatott hatékony közlekedésre felkészítés jótékony, hosszú távú társadalomformáló hatásokkal bír, hiszen a gyerekek nemcsak már kiskorban közlekednek biztonságosan, hanem, ha valóban hatékony az oktatás, akkor beleivódik a viselkedésmintájukba, amit felnőttkorukra is magukban hordoznak, sőt, továbbadják környezetüknek és majdani saját gyerekeiknek is. Ez az alapelve az Élet Úton, a biztonságos közlekedésre felkészítés programjának, mely indulása óta számos kezdeményezést indított és támogatott a gyermekek közlekedésre nevelése érdekében. Aktív támogatója, résztvevője, szervezője a közösségi programoknak is, amelyeken legfőképp szülő-gyermek program-elemekkel próbálja felhívni a figyelmet a gyermekek közlekedésbiztonsága javításának fontosságára.*

**E** folyamat támogatásaként került megrendezésre 2013. szeptember 26-án csütörtökön, egy időben minden megyeszékhelyen a „KRESZ-FESZT” elnevezésű országos közlekedésbiztonsági prevenció program az óvodás és általános iskolás gyermekek részére a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a KTI Közlekedéstudományi Intézet Non-profit Kft. és az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság (ORFK-OBB) kezdeményezésére. A 19 megyei helyszínen több mint ötezer óvodás és általános iskolás gyermek tanult biztonságosan közlekedni. A programban a már előzetesen nevezett óvodák és általános iskolák vettek részt.

A Rendőrség és az ORFK-OBB hosszú évek óta szeptember hónapban folytatja hagamányos tanévkezdeti kampányát. Kampányzáró eseményként az ORFK-OBB, a KTI, az Országos Polgárőr

Szövetség és a Nemzedékek Biztonságáért Közhasznú Alapítvány együttműködésében első alkalommal rendezték meg ezt az eseményt, ami a tanévkezdés zárása és egyben a „közlekedésbiztonsági tanév” kezdete.

A közúti közlekedés területén a gyermektragédiák megelőzése elsősorban a passzív biztonsági eszközök (gyermekbiztonsági rendszer, biztonsági öv) használatának fokozásával, valamint hatékony közúti közlekedésre neveléssel valósítható meg. Fontos ezért is tudni és hangsúlyozni, hogy a gyermekbiztonsági rendszerek használatával hetedére csökken a gépjárműben utazó gyermekek sérülési, illetve halálzási kockázata. Ezzel együtt – bár sokat kell még tenni a gépkocsiban utazó gyermekek biztonságáért – az adatok, trendek biztatóak: a gépkocsiban meghalt és megsérült gyermekek számának alakulása az utóbbi években jelentősen csökkent. A baleseti időszak vizsgálata alapján a következő el-

sődleges baleseti okokat jelölhetjük meg a gyalogosan és kerékpárral közlekedő gyermekek baleseteinél mint jellemző okok: hirtelen lelépés az úttestre, álló jármű takarásából kilépés, tilos jelzésen történő áthaladás, jelzőtáblák figyelmen kívül hagyása, a forgalomba történő bekapcsolódás, szabálytalan balra kanyarodás. A felsoroltakra

**A gyermekbiztonsági rendszerek használatával hetedére csökken a gépjárműben utazó gyermekek sérülési, illetve halálzási kockázata**

figyelemmel nagyon fontos, hogy időben és megfelelően felkészítsük a gyermekeket, és a gyakorlatok során e körülményekre fokozott hangsúlyt fektessünk.

A gyermekek közlekedésre felkészítését nagyban segíti, ha gyakorlatias feladatokon keresztül, a valósághoz közel álló körülmé-

nyek között kapják az információkat, ezért a fővárosban és 18 megyeszékhelyen egy időben KRESZ-parkok segítségével tudatosították a gyermekekben a biztonság iránti igényt, növelték szabályismereteiket, szabálykövetési hajlandóságukat, és felhívták a szülők, családtagok figyelmét is a biztonságos közlekedés fontosságára. Hangsúlyozni kell a szülők, családtagok, pedagógusok számára, hogy a gyermekek biztonságára nemcsak iskolakezdési időszakban, hanem folyamatosan figyelni kell, és tenni kell annak növelése érdekében.

Az őszi beköszöntével egyre fontosabb a láthatóság kérdése is, ezért a rendezvénnyel erre is felhívták a figyelmet: a KTI által készített szórólapokat országszerte terjesztették a polgárok. A közúti közlekedés legvédtlenebb résztvevői a gyalogosok és a kerékpárosok, és nagyon fontos, hogy nemcsak a járművezetőknek, de nekik is tenniük kell a balesetek elkerülése érdekében.

Bár mostanra közhellyé vált, továbbra is igaz és nehéz jobban megfogalmazni a legfontosabb tennivalót: látni és látszani! Ez az egyszerű szabály valóban életet menthet, ezért a figyelemfelhívás jelszava a LÁTHATÓSÁG = BIZTONSÁG volt.

A gépjárművek tompított fényszórói 35-45 méter távolságban világítják meg az útfelület egy részét. A sötét ruházatot viselő gyalogos vagy kerékpáros beleolvad a környezetbe, baleseti kockázata megnő. Már a világos színű öltözék önmagában is jobb láthatóságot biztosít, a fényvisszavető mellényen alapvetően növeli a láthatóságot, de még egy-egy fényvisszavető karpánt, matrica, hátizsákra akasztható prizma is sokat segíthet.

A rendőrök és a csatlakozó szervezetek szakemberei a gyerekeket kerékpáros ügyességi versennyel, bűn- és baleset-megelőzési ismereti teszttel, foglalkoztató játékokkal, színezőkkel és rendőrségi technikai bemutatóval várták, illetve volt, ahol a gyerekek a rendőrség kutyás járőreivel is megismerkedhettek, megtekinthették játékos és őrző-védő bemutatójukat, továbbá a rendőrség szolgálati motorkerékpárjait, kerékpárjait és szolgálati gépjárműveit is.

A programon résztvevő gyerekeket közlekedésbiztonsági eszközökkel is megajándékozták a szervezők: kerékpáros lámpaszettet közlekedésbiztonsági „igazolványt” és láthatósági eszközöket – fényvisszavető karpántot vagy matricát – kaptak.

A rendezvénysorozathoz sok megyeszékhelyen további szakmai és civil szervezetek is csatlakoztak, és az önkormányzatok is kiemelten kezelték a program megvalósítását. Nemcsak a gyerekek, de a pedagógusok is hasznosnak ítélték ezt a napot, és javasolták a folytatását.

A szervezők szándéka is az, hogy az idei rendezvény egy hagyományossá váló rendezvénysorozat első állomása legyen.

*Berta Tamás, Tóth Viktória,  
KTI Közlekedésbiztonsági  
Központ*



INTERJÚ DR. VÖLNER PÁLLAL,  
A NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTERIUM  
INFRASTRUKTÚRÁÉRT FELELŐS  
ÁLLAMTITKÁRÁVAL

# Előrelépés a közlekedés minden területén

*Az elmúlt három év egyik legkiemelkedőbb eredménye a 2013-ban bevezetett használatarányos útdíjrendszer, amellyel egy közel tíz éve tartó folyamatot sikerült lezárni. Bevezetésével a költségvetés olyan bevételi forrásra tett szert, amellyel lényegesen kisebb terhek mellett válik megoldhatóvá a közúthálózat finanszírozása – ezáltal útjaink európai minőségűvé és biztonságosabbá válhatnak. A Nemzeti Közlekedési Napok programsorozaton infrastruktúra-fejlesztésekről, a készülő közlekedési stratégiáról, közlekedésbiztonságról, közösségi közlekedést érintő beruházásokról és a kerékpárhálózat biztonságosabbá tételéről beszélgettünk dr. Völner Pállal, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium infrastruktúráért felelős államtitkárával.*



– Mik az eddigi tapasztalatok a nemrégiben bevezetett elektronikus útdíjrendszerrel kapcsolatban, és milyen a fogadtatása?

– Az elmúlt időszak egyik legkiemelkedőbb eredménye a 2013-ban bevezetett használatarányos útdíjrendszer, amely megfelel a legmodernebb elvárásoknak, teljesen nyitott, és szolgáltatóként bárki csatlakozhat hozzá. Bevezetésével a költségvetés olyan bevételi forrásra tett szert, amellyel lényegesen kisebb terhek mellett válik megoldhatóvá a közúthálózat finanszírozása.

– Az infrastruktúrafejlesztések területén mely célkitűzéseket sikerült megvalósítani az elmúlt időszakban?

– Ezen a területen nehéz rövid idő alatt nagy eredményeket felmutatni. Ha csak azt vesszük alapul, hogy ma egy új út építése hat, nyolc vagy akár tíz éves időtartamot jelent, akkor a rendelkezésre álló három-négy év arra elegendő, hogy a már előkészített projektekből a lehető legtöbbet megvalósítsunk. Ami nem igényel nagy előkészítést, az az al-

sóbbrendű utak megújítása; itt legfőbbképpen uniós forráslelővételekkel akár egy év alatt is eljuthat a projekt a kivitelezés befejezéséig. Ezek a felújítások a korábbi állapotokhoz képest európai léptéket képviselnek – gondoljunk csak a töredezett burkolatú vidéki utakra, amelyek közül jó néhány ma már modern útburkolatot kapott, fényvisszaverő prizmakal biztosított és kiépített padkával rendelkezik. Nem lehet szó nélkül elmenni amellett, hogy a 20. század végén és a 21. század elején már mindenki gyorsan, kényelmesen, de ami még ennél is fontosabb, biztonságosan, közlekedésbiztonsági szempontból jobb infrastruktúrát jelentő utakon akar eljutni a munkahelyére.

– Hogyan értékeli a Nemzeti Közlekedési Napok konferenciasorozatát?

– Egy ilyen szakmai rendezvény akkor töltheti be a funkcióját, ha nem csak üzleti partnerek találkoznak, hanem az egész szakma felvonul. A rendezvénynek köszönhetően évről-évre összefoglalót kapunk az ágazat

legkülönbözőbb területeiről a közösségi közlekedéstől és az infrastruktúra-építéstől fogva egészen a tervezői világig, a közigazgatásig vagy éppen a közlekedésbiztonságig.

– Hogy látja, javult-e a közlekedésbiztonság helyzete az elmúlt években Magyarországon?

– Ha a gyorsforgalmi utakra gondolunk, Európa élvonalában vagyunk. Ugyanez azonban nem mondható el az alsóbbrendű utakról és azok műszaki állapotáról. Azonban ha közlekedésbiztonságról beszélünk, nem csupán az infrastruktúra állapotára kell gondolnunk, hanem a tudati tényezőre, azaz a közlekedők hozzáállására vagy éppen a rendőri jelenletre is. Összességében úgy látom, hogy minden területen próbálunk előrelépni, amelyből az következik, hogy uniós szinten viszonylag jó eredményeket tudunk felmutatni. Ennek bizonyítékeként 2012-ben a hazai közlekedésbiztonsági terület uniós szintű elismerésben is részesült. A közlekedésbiztonság területén már olyan aprónak tűnő beavatkozások is eredményeket hoznak, mint a fényvissza-



DR. VÖLNER PÁL,  
A NEMZETI FEJLESZTÉSI  
MINISZTERIUM  
INFRASTRUKTÚRÁÉRT  
FELELŐS ÁLLAMTITKÁRA

verő prizmák beépítése, az út menti oszlopok és korlátok kijavítása vagy az erősebb fényű jelzők alkalmazása a vasúti átjárókban. Ezért indult a KÖZOP forrásaiból az az ötvenötmilliárd forintos közlekedésbiztonsági programunk, amelyben a vasúttársaságok, a közútkezelők, az állami autópálya-kezelő és a rendőrség is megkapta a maga mintegy tízmilliárd forintos részét. A szétszított támogatásoktól országos eredmények várhatóak, viszont ha ugyanezt az összeget egy huszonöt-harminc kilométernyi autópálya-szakasz építésére fordítottuk volna, az csak lokális problémákat oldott volna meg.

*– Milyen eszközöket tud az állam felvonultatni annak érdekében, hogy a közlekedők rendszeresen aktualizálják az elméleti tudásukat, és fejlesszék vezetéstechnikai ismereteiket?*

– Ezt a nevelést már az iskolában el kell kezdeni. Vegyük például a kerékpározás kérdését. A téma perifériás terület, de mivel Magyarországon kiemelkedően magas a kerékpárral közlekedők aránya az unián belül,

erre a rétegre különösen oda kell figyelni, ugyanis közlekedésbiztonsági szempontból erősen veszélyeztetettek. Mikor tudjuk őket megvédeni? Ha már az iskolai nevelésnél megtanítjuk nekik az alapvető szabályokat. Utána jöhetnek a kerékpárutak és az elkülönített sávok. Az autózézetésnél is lényeges az oktatás minősége és a közlekedésfelügyelet szigorúsága a járművek vizsgáztatása során. A Nemzeti Közlekedési Hatóság felelősségi köre az útberuházásoknál a felterjesztett megoldások elbírálása és az engedélyezés. Kellenek a nevelési programok, szükség van az út menti plakátkampányokra, de számtalan új ötlet hever ebben a témában az íróasztalunkon, amelyet a jövőben szeretnénk felkarolni.

*– Ha már a kerékpárosok nagy számát említette, lesznek-e további források a következő időszakban a kerékpárutak fejlesztésére?*

– Mintegy harmincmilliárd forintnyi összeget különítenek el a GINOP-on belül kerékpárutakra, ez az olyan fő nyugat-európai hálózathoz való csatlakozást szolgálja, mint

az EuroVelo 6. Célja, hogy az osztrák határtól kerékpárral juthassunk el a fővárosig, úgy, ahogy ezt Ausztriában is megtehetjük. A beruházástól az idegenforgalom növekedését várjuk, valamint azt, hogy az olyan nagy forgalmú utak mellett, mint amilyen pl. a 7-es út, balesetmentesen lehessen kerékpárral közlekedni. Szükség van a Balaton körüli kerékpárút megújítása is, hiszen amikor készült, még jóval szerényebbek voltak az igények. Továbbá a kerékpáros infrastruktúrafejlesztésnek a városi közlekedési programokban is meg kell jelennie, de erre a városoknak is kell pénzt áldozniuk, mint ahogy eddig is tették.

*– Mit várnak a nagyszámú traffipax-kihelyezésektől? A szóból vagy a büntetésből ért inkább a magyar ember?*

– Úgy gondolom, hogy a magyar ember okos, és ugyanakkor azt is remélem, hogy a közlekedésrendészet kellő bölcsességgel a balesetveszélyes helyekre fogja elhelyezni a traffipaxokat.



– *Mi a véleménye a készülő Nemzeti Közlekedési Stratégiáról?*

– Véleményem szerint egy jó stratégia van születőben. Az új anyagnak meg kell felelnie bizonyos társadalmi elvárásoknak. A stratégiának olyan szempontokat kell figyelembe vennie, mint pl. hogy hova járnak munkába az emberek vagy iskolába a gyerekek, hogyan érjük el a határokat, hogy viszonyul a közúti közlekedés a vasúti közlekedéshez, hogyan tudjuk megközelíteni a megyeszékhelyeket, hogyan kötjük őket össze egymással és a fővárossal, hogyan érjük el ezeket a főútvonalakat stb. Ezek mentén tudjuk majd összeállítani a definitív listákat.

– *A közlekedési stratégia hogyan fogja megteremteni a gazdaságpolitika és a társadalompolitika összhangját?*

– A közlekedési stratégia hosszú távra szól, így elsősorban nem a gazdasági szükségesszerűségekből kell kiindulni. Az ütemezésben persze el kell fogadni a gazdasági feltételeket, de maga a kitekintés hosszú távú. Másfelől a stratégia nem önmagában áll; említettem a társadalmi elvárásokat, a gazdasági lehető-

ségeket, de vannak pl. környezetvédelmi feladatok is, tehát a dokumentumnak számtalan olyan szempontrendszernek meg kell felelnie, amelyek akár szigorúbb kereteket is jelenthetnek, mint önmagukban a közlekedési szabályoknak a betartása.

– *Közelít a tél, ez közlekedési szempontból mindig problémás időszak. Felkészült-e a téli közlekedés folyamatoságáért és biztonságáért felelős intézményrendszer?*

– Ha magát a műszaki hátteret nézzük, az Állami Autópálya Kezelő Zrt. gépparkja korábban is megfelelő volt, a Magyar Közút Nonprofit Zrt. pedig az elmúlt évek során jelentős fejlesztéseket hajtott végre. Lényeges kérdés, hogy mennyi eszköz áll rendelkezésre. Mindig azt az optimumot kell megtalálni az eszközparkban, amely képes az időjárási viszonyokhoz igazodni. Amikor nagyon nagy tél van, akkor mindig kevés az eszköz, ha pedig enyhe a tél, feleslegesen fektettünk be a területbe. Ebből fakad az, hogyha enyhe a tél, észre sem vesszük, hogy időben sóztak és kotorták el a havat, ha pedig olyan szélsőségesek a körülmények, mint amilyenek

2013. március 15-én voltak, azokkal vélhetően még egy osztrák szervezet sem tud megbirkózni, hiába állítják párhuzamba a magyar szervezettel. A másik, amit figyelembe kell venni, hogy amíg szakad a hó és fúj a szél, addig külföldön is ugyanolyan problematikus az akadálymentesítés. A közútkezelőnek arra kell mindig felkészülnie, hogy amikor a havazás enyhül, a szélsőségek megszűnnek, akkor legyen képes megbirkózni a feladattal. Véleményem szerint ennek az elvárásnak a közútkezelő az elmúlt években is eleget tudott tenni, sőt, a színvonal az új beruházások révén még emelkedett is.

– *A közlekedőknek milyen felelőssége van a téli időszakban?*

– A saját autómon már november eleje óta téli gumi van, és az autógumik korai cseréjét másoknak is mindenképpen javasolnám. A vezetési szokásokat az évszakhoz kell igazítani; tudnunk kell például, hogy síkosabb úton mit engedhetünk meg magunknak és mit nem, ónos eső esetén el kell döntenünk, hogy egyáltalán elinduljunk-e, hordjunk-e magunknál hóláncot és így tovább.



KOSZORÚÁLLÍTÁS 1996 ÓTA

# Megemlékezés a Közlekedési Balesetek Áldozatainak Emlékművénél

*Az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság  
2013. november 5-én megemlékezést tartott  
a budapesti Flórián téren a Közlekedési  
Balesetek Áldozatainak Emlékművénél.*



**T**izenhét évvel ez-  
előtt – valószínű-  
leg elsőként a vi-  
lágban – Buda-  
pesten felállítás-  
ra került egy emlékmű, mely  
a közúti balesetek áldozatainak  
állít emléket. Az emlékmű köz-  
adakozásból az ORFK-Országos  
Balesetmegelőzési Bizottság

(ORFK-OBB), valamint az érint-  
ett állami és társadalmi szervek  
együttműködése révén valósult  
meg. Az egyedülálló emlékmű  
felavatásának éve, azaz 1996 óta  
az ORFK-OBB minden eszten-  
dőben megemlékezik a közúti  
balesetek áldozatairól. Az idei  
a 18. a koszorúzással egybekö-  
tött megemlékezések sorában.

A rendezvényen a rendőrség  
és az ORFK-OBB vezető tisz-  
tségviselői mellett a közúti köz-  
lekedésbiztonsági tevékenység-  
ben érintett szervek, szervezetek,  
intézmények, érdekképviseletek  
és társaságok képviselői, továb-  
bá magánszemélyek is részt vet-  
tek. Elkieserítő tény, hogy közúti  
baleset okán szinte valamennyi  
magyar család, munkahelyi vagy  
baráti közösség gyászol rokont,  
kollégát vagy kedves ismerőst.  
A főhajtás, a megemlékezés koszo-  
rúinak elhelyezése azonban üze-  
net is volt egyben: tegyük együtt  
biztonságosabbá a hazai utakat!

Dr. Halmosi Zsolt r. vezérőr-  
nagy, országos rendőrfőkapitány-  
helyettes a megemlékezés kapcsán  
kiemelte, a rendőrség – a jogsza-  
bályi felhatalmazásoknak megfe-  
lelően – alapvetően közúti ellen-  
őrzések végrehajtásával, valamint  
a megelőzés más eszközeivel is  
igyekszik hozzájárulni ahhoz a fo-  
lyamathoz, mely az emberi életek  
mentésére, közútjaink biz-  
tonságosabbá tételére és hazánk  
közlekedésbiztonsági célkitűzése-  
inek teljesítésére irányul.

Elmondható, hogy napjaink-  
ban a közúti közlekedés bizton-  
ságának javulása iránt a politikai

tevékenységek mellett a társadalmi  
igény is egyre nagyobb. A magyar  
társadalom minden egyes tagjá-  
nak természetes és jogos elvárása,  
hogy épségben és biztonságban  
elérjen oda, ahová elindult. A köz-  
lekedésbiztonság javítása az élet  
számos területéhez kapcsolódik,  
amely csak széleskörű összefogás-  
sal érhető el. A közúti ellenőrzések  
mellett a megfelelő irányú jogal-  
kotás, az infrastruktúra fejlesz-  
tése és a biztonságos gépjármű-  
vek megépítése is meghatározó.  
A rendelkezésre álló eszközök se-  
gítségével, a média támogatásával  
tudatosítani kell az emberekben,  
hogy nemcsak magunkért, hanem  
családunk biztonságáért és mások  
életéért is felelősek vagyunk.

Dr. Halmosi Zsolt r. vezérőr-  
nagy elmondta, hogy a közúti  
ellenőrzések végrehajtása, va-  
lamint a szankciók alkalmazá-  
sa is a megelőzés része, azonban  
nagyon fontos további terület  
a tisztán balesetmegelőzési tevé-  
kenység, a prevenció, melyben  
az ORFK-OBB 1992 óta tölt be  
kiemelt szerepet. Kijelenthető,  
hogy az ORFK-OBB eddigi fenn-  
állása alatt eredményesen műkö-  
dött, és hozzájárult a közlekedés-  
biztonsági sikerekhez.



**DR. HALMOSI ZSOLT RENDŐR VEZÉRŐRNAGY  
BESZÉDE KÖZBEN**

DECEMBER 15-IG TARTOTT A 2013. ÉVI „LÁTNI ÉS LÁTSZANI” KAMPÁNY

# Rendőrök, optikusok és szakszervezetek összefogása a közlekedésbiztonságért



„Látni és látszani” – e címet viselte az Országos Rendőr-főkapitányság és az ORFK Országos Balesetmegelőzési Bizottság 2013. október 1-től december 15-ig tartó kampánya, melynek célja az volt, hogy felkelte a gépjárművezetők figyelmét a látás és a láthatóság fontosságára, illetve, hogy ehhez ingyenes szakmai támogatást biztosítson. Ebben nyújtottak segítséget a kampányhoz csatlakozó szakszervezetek és optikusok, előbbieket a gépjárművek világítóberendezéseinek, utóbbiak pedig a gépjárművezetők látásának térítésmentes ellenőrzésével. Az akció keretében közúti ellenőrzésekre is sor került: november 7-től a kampányzárásig a rendőrség kiemelt figyelmet fordított a járművekre vonatkozó világítási szabályok betartására, illetve a világítóberendezések megfelelő működésének ellenőrzésére a személy- és tehergépkocsik, illetve a motorkerékpárok vonatkozásában egyaránt. Érdekes volt a járművezetőknek a kampány nyújtotta szolgáltatásokkal élni, hiszen a műszaki vagy optikai vizsgálat során kapott igazolással a közúti ellenőrzés folyamatát is fel lehetett gyorsítani. Az akcióhoz továbbá neves autóalkatrész-gyártó vállalatok is csatlakoztak, hogy tanácsadással és figyelemfelkeltő kiadványokkal támogassák a közlekedésbiztonság ügyét.

## A kampány célja nem a büntetés, hanem a megelőzés

Az őszi-téli időszakban az időjárási viszonyok nem teremtenek optimális feltételeket az utakon – éppen ez adta a „Látni és látszani” kampány időszerűségét, amely az előző évi akció sikerére való tekintettel 2013-ban is elindult, mondta el Óberling József rendőr ezredes a Magyar Autóklub budapesti telephelyén tartott nyitó sajtórendezvényen. 2012-ben közel háromszáz autós szakszerviz és mintegy száz optika csatlakozott a kezdeményezéshez, az általuk biztosított ingyenes vizsgálatot és tanácsadást pedig csaknem 18 ezer autós vette igénybe. „A kampány célja nem a büntetés, hanem a megelőzés” – hangsúlyozta az ORFK-OBK ügyvezető elnöke; ezt támasztotta alá a tény, hogy aki a kampány ideje alatt a szakszerviz vagy optikus által adott

igazolót felmutatta a közúti ellenőrzés során, kedvezőbb eljárásra számíthatott, hiszen bár az igazolás jogsértés alól nem mentesített, de szankció alkalmazásakor a pozitívan befolyásolhatta hatósági mérlegelést.

## Az autóvilágításnak komoly szerepe van a közúti balesetek megelőzésében

E szempontot hangsúlyozta elsőként a sajtótájékoztatón Mózes Gabriella, a GE Lighting Autólámpa ágazatának vezetője, amely vállalat már a kampány partnereként tavaly is nyújtott szakmai támogatást. „Az autóvilágításnak komoly szerepe van a közúti balesetek megelőzésében mind a nappali, mind szürkületi/éjszakai vezetés során. Megfelelően megválasztott fényforrásokkal mindkét esetben javul a vezető vizuális ingerekre való

reagálása és reakcióideje, a szabályosan beállított fényszóróval pedig a szembejövő vezető vakítása is elkerülhető” – mondta el Mózes Gabriella, majd hozzátette, hogy bár gyakran előfordul, de jelentős kockázatot rejt magában a nem szabványos vagy nem a gépkocsigyártó által gyárilag előírt fényforrások használata a gépjárművekben. A megvilágítási paraméterek ezekkel a fényforrásokkal lényegesen rosszabbak, így nagymértékben csökkentik a gépjárművezető, valamint a szembejövő vezető látásminőségét.

## Komfort vagy biztonság?

E kérdéssel nyitotta felszólalását Szabotin János, a Hella Hungaria Kft. termékmenedzser, majd a tapasztalatok alapján a kérdésre választ is adott: a vásárlók az új gépjárművek kiválasztásakor többnyire inkább a kényelmet, semmint a közlekedésbiztonságot részesítik

előnyben. Ennek okán a Hella úgy döntött, hogy miután a biztonság is elengedhetetlen szempont, így a kettőt kombinált gyári csomagokban kínálja, ezáltal biztosítva, hogy a vásárló az adott komfortszint mellett megfelelő védelemben is részesüljön az új autójával való közlekedés közben. A cég közlekedésbiztonság melletti elkötelezettségéeként az idei kampányt egy olyan kiadvánnyal támogatta, amely szellemes rajzokkal mutatja be a világitórendszer leggyakoribb hibáit; emellett pedig az izzókészlet kiválasztására vonatkozó tanácsadással is segítették az autósokat. „Bár a tartalék izzókészlet már nem kötelező, azért jó, ha a legfontosabb izzókból van egy-egy a járműben” – hangsúlyozta Szabotin János.

## Az autósokat felelősség-tudatukra kell ébreszteni

A támogatók körében foglalt helyet a Valeo cégcsoport is, amelynek régióvezetője, Patrick Hublet ismertette röviden a piacvezető alkatrészgyártónak a közlekedésbiztonság terén tett erőfeszítéseit. „A Valeo csoport évente több mint 500 millió eurót fordít kutatásra, hogy az általa gyártott világitó- és ablaktörlőrendszerekkel az autósok biztonságát és vezetési élményét fokozza” – mondta Patrick Hublert, majd hozzátette: „Nagy megtiszteltetés számunkra, hogy a Valeo támogatóként vehet részt kampányban, hiszen így nemcsak termékekkel, de az autósoknak a felelősségtudatukra való ébresztésével is elősegíthetjük a közlekedésbiztonság javulását.”

## Hazánkban a lakosság felének lenne szüksége látáskorrekcióra

A statisztikák alapján a balesetek közel 25%-a szürkületkor vagy éjszaka, azaz kedvezőtlen látási viszonyok mellett következik be. Erre ad magyarázatot az a statisztikai felmérés, amely szerint, bár nem is tudnak róla, de nagyon sokan szorulnak látáskorrekcióra, sőt, országos szinten ez az arány a lakosság felét jelenti. „Az emberek sokkal többet költenek élvezeti vagy elektronikai cikkekre, mint a saját éles látásukra” – fűzte tovább a gondolatot Csicsák Zsolt, a Carl Zeiss Vision Hungary Kft. kiemelt ügyfélkapcsolati menedzsere. Ennek okán csatlakozott a 160 éves múltta visszanező cég optikai főtámogatóként 2013-ban is az ORFK-OBB kezdeményezéséhez.

A ZEISS-szel kapcsolatban álló optikai szaküzletek a kampány során lehetőséget biztosítottak a gépjárművezetőnek, hogy kiderüljön, megfelelő-e a látása. „A látásellenőrzés gyors és fájdalommentes” – tájékoztott Csicsák Zsolt.



## Nemcsak a látás élessége számít

Az élesség csak egy azon paraméterek közül, amely befolyásolja a közlekedés közbeni megfelelő észlelést. Nagyon fontos, hogy az optikai vizsgálatok az olyan jellemzőkre is kiterjedjenek, mint a kontrasztérzékenység, színlátás, sztereolátás (térlátás) stb. Ennek érdekében a Magyar Optikus Ipartestület optometrista szekciója a kampányban részt vevő optikák és optometristák számára összeállított egy ajánlást, kiemelve azokat a területeket, amelyekre különös hangsúlyt kell fektetni a kampányban részt vevő ügyfelek látásvizsgálata során, derült ki Stockinger-Bakonyi György, a Magyar Optikus Ipartestület optometrista szekciójának elnöke felszólalásából. Az ipartestület megalakulása óta fontos feladatának tekinti a magyar lakosság látáskultúrájának fejlesztését, ezért csatlakozott az akcióhoz.

## Ha csak egy ember életét menti meg...

... már nem volt hiába a kampány, szögezte le Csütörtöki Tamás, az X-Meditor Kft. Autó üzletágának vezetője, üdvözölve e neves partnerek alkotta összefogást. Elmondása szerint Európa több országában már ötven éve ellenőrzik fokozottan minden esetben a közlekedési eszközöket láthatósági szempontból, amihez a járművezető látásának

vizsgálata is párosul. Csütörtöki Tamás örömet fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy ez a hagyomány Magyarországon is gyökeret vert – a szakkommunikációs cég ezért szervezte meg idén is még a bejelentett rendőrségi ellenőrzési akció előtt, október elsejétől az ingyenes járműátvizsgálást és látásellenőrzést, amelyhez autószerzők és optikusok százai csatlakoztak.

## A megfelelő műszaki karbantartás az üzembentartó kötelessége

A sajtótájékoztató zárásaként a rendezvény házigazdája, a Magyar Autóklub nevében Lovas Károly Róbert főtítkárhelyettes azt emelte ki, hogy Magyarországon az autók átlagéletkora jelenleg 13 év (és egyre nő), a járművek műszaki állapota pedig romló tendenciát mutat. Kiemelte, hogy a megfelelő műszaki karbantartás ugyanakkor az üzembentartó felelőssége és kötelessége. Ennek tudatosítása érdekében épített ki az Autóklub egy olyan szervizhálózatot Magyarországon, melyben szakképzett kollégák dolgoznak jó ár-érték arányban vagy adott esetben akár díjmentesen is. Emellett az Autóklub a közlekedésbiztonsági szemléletformálásban is élen jár, pl. országos road show keretében törekszik minél több embert megszólítani a témában.

Váci Vincent

„Közlekedési eszközök közt a vaspálya legcélszerűbb arra, hogy a nemzeti kereskedelem fölélesztésének alapjául tétessék, s a kereskedés fővonalain helyt foglaljon; mert csak a vasút képes biztos, gyors, szakadatlan, s olcsó összeköttetést szerezni, s csak általa nyugoszik a belkereskedés biztos s sebesebb kifejlődést ígérő alapokon.”

*Gróf Széchenyi István: Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről (1848)*



I SCHVÁB ZOLTÁN KÖZLEKEDÉSÉRT FELELŐS HELYETTES ÁLLAMTITKÁR, NFM

SCHVÁB ZOLTÁN KÖZLEKEDÉSÉRT  
FELELŐS HELYETTES ÁLLAMTITKÁR, NFM

## Fókuszban a közlekedésügy, fókuszban a közlekedésbiztonság

*2013. november 5-én Siófokon Németh Lászlóné nemzeti fejlesztési miniszter asszony nyitotta meg a negyedik Nemzeti Közlekedési Napok szakmai konferenciát, ahol Magyarország legjobb szakemberei mutatták be a hazai közlekedésfejlesztés, a biztonságos infrastruktúra megteremtése múltját, jelenét, jövőjét, a közlekedési ágazat eddigi eredményeit. Sokszor elmondjuk, Magyarország jó úton halad. A magyar közlekedési ágazat egészét érintő, dinamikus döntések sora jellemezte az elmúlt esztendő közlekedési szakpolitikai mérlegét. A közlekedési kormányzat legnagyobb kihívása, hogy lépésről lépésre képes-e rendet tenni a közlekedés egész területén. Azért dolgozunk, hogy a közlekedés egészéről elmondhassuk: jobbak, rendezettebbek, szakszerűbbek és ésszerűbbek lettünk, hogy Magyarországon a teljes ágazatban a nemzeti érdek mentén új utat mutattunk. Az általunk képviselt, a közlekedésbiztonság ügyét minden korábbinál hangsúlyosabban föl vállaló közlekedéspolitika a kedvező baleseti adatok alapján is sikeres esztendőket tudhat maga mögött.*



**M**agyarországon az elmúlt években megteremtették a hazai közlekedésfejlesztés közlekedésbiztonsági szempontú fordulatát. Ennek szellemében elsődlegességet élvez a közösségi közlekedés igényvezérelt fejlesztése, valamint az infrastruktúrabiztonság megteremtése. A magyar közlekedéspolitikai célkitűzések megvalósításával olyan magyarországi közlekedési rendszer jön létre, mely a hazai és térségi sajátosságokat kezelve európai színvonalú és „biztonságiszemlélet-központú”. Az európai közlekedésbiztonsági irányvonalakra építő hazai programok nyomán a közlekedési ágazat legjobb szakembereinek bevonásával egy átgondolt és szisztematikus munka valósul meg. Ennek megfelelően a kormányzati intézkedések a közlekedők, a járművek és az infrastruktúra viszonyrendszerében a biztonság fokozott erősítését tűzték ki célul.

2013-2014 kétségkívül fordulópontot jelent a hazai közlekedéspolitika, közlekedésfejlesztés területén. Szándékaink szerint még idén elkészül a Nemzeti Közlekedési Stratégia,

amelyet az európai Fehér Könyvben rögzített alapelvekhez és vállalásokhoz, a jövő évben megkezdődő uniós költségvetési ciklus forráslehetőségeihez igazítunk. A 2014-2050-es időhorizontra kiterjedő stratégia szolgál majd vezérelvként a megvalósítandó közlekedési fejlesztések rangsorolásában és kiválasztásában.

A szakpolitikai dokumentum részeként egyebek mellett elkészül az Országos Vasútfejlesztési Konceptió és az országos közúthálózat felújítási programja is. Az átfogó ágazati stratégia megléte feltétele a jövőre kezdődő uniós tervezési időszakra szóló Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program brüsszeli elfogadásának. A források átgondolt felhasználását teszi szükségessé, hogy a jelenlegi ciklus 2175 milliárd forintja után a következő hét évben mintegy 1200 milliárd forint áll majd rendelkezésre közlekedésfejlesztésre. Az Európai Unió közlekedéspolitikai törekvései szerint a fejlesztési források elosztásában a környezetkímélő alternatívák – elsősorban a vasút – élveznek előnyt a következő ciklusban. A közép-európai térség országaiban azonban fokozott gazdasági és társadalmi igény mutatkozik a közúthálózat bővítésére és minőségének felzárkóztatására is. A hazai fejlesztési tervekben a magyar szakpolitikák által is osztott vasútbarát megközelítés és a jogos közútfejlesztési elvárások között kell megtalálni a megfelelő egyensúlyt. A stratégia megalkotásának egyik érdekessége, hogy a célok optimalizálása – az eddigi gyakorlattal ellentétben és Kelet-Közép-Európában szinte egyedülálló módon – úgynevezett összközlekedési forgalmi és hatásértékelési modell segítségével történt. A Nemzeti Közlekedési Stratégiát a nyílt szakmai és társadalmi megvitatást követően még idén a kormány elé terjesztheti a fejlesztési tárca.

A jól megalapozott és átgondoltan ütemezett fejlesztési törekvések azért is nélkülözhetetlenek, mert a következő uniós pénzügyi ciklusban tovább élesedik a nemzetközi verseny az elnyerhető forrásokért. Februári ülésén az Európai Tanács 2011-es áron 29,3 milliárd euróban határozta meg az újonnan életre hívott Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) főösszegét a 2014-2020-as uniós költségvetési időszakra. 23,1 milliárd euró fordítható közlekedési célokra, ebből 10 milliárd eurót a Kohéziós Alapból átcsoportosítandó, a kohéziós országok számára elkülönített forrás tesz ki. A fennmaradó támogatás energetikai és távközlési fejlesztésekben hasznosulhat. A Kohéziós Alapból átemelt forrásokra 2016 végéig lehet a nemzeti borítékoknak megfelelően pályázni. Az előzetes számítások szerint ebből az összegből folyó áron 1075 millió euró juthat Magyarországnak. 2017 januárjától a nemzeti leosztás meg-

szűnik, a fel nem használt forrásokat visszaterelik a CEF közös költségvetésébe. Ekkortól kezdve a jobb előkészített projektekkel rendelkező kohéziós országok vihetik el a pénzekeket a többiek elől.

E keretben az általános, 20-50%-os támogatási intenzitásnál sokkal kedvezőbb feltételekkel, 85%-os uniós finanszírozás mellett érhetőek el a források. A támogatási célokban fokozott hangsúlyeltolódás figyelhető meg a közútfejlesztés kárára, illetve a vasút, az intelligens közlekedés és finanszírozási eszközök javára. A magyar álláspont szerint a szűk keresztmetszetek felszámolásában a meglévő szakaszok jelentős feljavítása legalább ugyanolyan fontos, mint a hiányzó kapcsolatok megteremtése.

Van mire építenünk: az elmúlt évek látványos eredményeket hoztak a közlekedésre fordítható uniós források hasznosításában. Az Új Széchenyi Terv Közlekedés Operatív Program támogatásával több mint 450 kilométeren valóultak meg vagy vannak folyamatban vasúti, közel 200 kilométeren gyorsforgalmi és több mint 700 kilométeren egyéb közúti fejlesztések. A néhány hete átadott, a Kelenföld-Tárnok szakaszt is tartalmazó, főváros és Székesfehérvár közötti teljes rekonstrukció javítja az elővárosi közlekedés feltételeit, gyorsítja a Velenicei-tó és a Balaton térségének elérhetőségét. Az év végéig elkészül a Budapest-Esztergom átfogó korszerűsítés is. Az M0 51. sz. főút – M5 közötti, új nyomvonalon épített, 6,3 km hosszú szakaszának átadásával augusztus végén lezárult a déli szektor bővítésének utolsó üteme is. Az autósok több mint 75 km hosszán jó minőségű, biztonságos úton haladhatnak a körgyűrű megépült, M1 és 11 sz. főút közötti szakaszán. A bővítés eredményeként az M0 autótű M7–M5 közötti részén jelentősen mérséklődik a torlódások és a balesetek kialakulásának veszélye. A 2x3 forgalmi sáv és egy leállósáv kialakításnak köszönhetően csökken a menetidő is. Az előkészítés alatt álló fejlesztések eredményeként megépül az M86-os gyorsforgalmi út Szeleste–Csorna és az M4-es autópálya Abony–Fegyvernek közötti szakasza. Elkerülő utak tehermentesítik Seregélyes, Székesfehérvár, Miskolc, Nyíregyháza, Kecskemét, Zalalövő és Nádásd településeket.

A kamionforgalom visszaszorítását szolgáló legfontosabb intézkedés mégis a megtett úttal arányos elektronikus díjszedés 2013. júliusi bevezetése. A bevételek az elvárásoknak megfelelően alakulnak, teljesíthetőnek látszik tehát az első félévre előirányzott bevételi terv.

A hazai közösségi közlekedési rendszer versenyképességének legnagyobb akadálya a finanszírozási nehézségek mellett az előregedett eszközpark. A Volán-társaságok helyi

és helyközi közlekedésben használt mintegy hatezer darabos állományának átlagéletkora tizenkét év feletti. A gördülőállomány a szolgáltatási színvonal utazóközönség által leginkább érzékelhető eleme. A már megkötött finanszírozási és szállítási szerződések alapján a MÁV-START 42, a GYSEV 6 motorvonatot szerez be 267 millió euró értékben. Az új járművek a jelenlegi tervek szerint a budapesti elővárosi forgalomban közlekednek majd Székesfehérvár, Pustaszabolcs, Esztergom, Szob, Vác és Szolnok felé. Az első szerelvények jövő áprilisában érkeznek, 2015 őszére pedig mindegyik új jármű munkába áll. A hazai járműgyártás lehetőségeit növeli a MÁV-Gépezet kezdeményezése harmadik generációs IC kocsis prototípus fejlesztésére.

A következő évtizedben a közel kilenc ezer darabos helyi- és helyközi autóbuszflotta mintegy 90%-ának lecserélésére lenne szükség. Az autóbuszos szolgáltatók versenyképességének és méretgazdaságosságának javítása érdekében megkezdődött a 24 állami cég összevonása 7 regionális társaságba. A hatékonyabb működés és üzemvitel egyik alapfeltétele a járműállományok, telephelyi és pályaudvari infrastruktúrák ésszerűsítése. Az ütemezetten zajló átszervezés teljes lezárása a jövő év végéig várható. Az átalakítási folyamat megkezdésével 2013 második felében megindultak az első központilag koordinált járműbeszerzési tenderek. A vásárlások közvetlen fedezetét a Magyar Fejlesztési Bank Közösségi Közlekedésfejlesztési Finanszírozási Programja, míg a hitelek megtérülését a társaságok bevételei (menetdíjak és állami források) biztosíthatják. A kiírások a továbbiakban is a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. szakértőiből álló bizottság felügyelete mellett, egységes szempontrendszer szerint, összehangoltan jelennek meg a közösségi közlekedés biztonságos fenntartása és fejlesztése érdekében. A Rába-Volvo 61 csuklós autóbuszt szállíthat a Volánbusznak a jövő év első negyedétől kezdődően mintegy 16 millió euró (4,8 milliárd forint) értékben. A Volánbusz Zrt.-vel megkötött szerződés a Rába-Volvo együttműködés első fontos eredménye. A Volánbusz Zrt. 167 autóbusz beszerzésére irányuló közbeszerzési eljárásában a másik nyertes a 106 szóló kialakítású autóbuszt szállító MAN. A lezárt tender mellett folyamatban van egy újabb, más Volán-társaságokat is érintő 49 autóbusz beszerzésére irányuló, járműpótlási célú közbeszerzési eljárás is.

Magyarországon évek óta látványos mértékben javulnak tovább a közúti közlekedésbiztonság helyzetét jellemző legfontosabb mutatók. A balesetekben elhunyt személyek száma



tíz év alatt közel 60%-kal esett vissza. A személyesérüléses közúti balesetek száma a 2006-os csúcshoz képest a tavalyi évre 20%-kal csökkent. A kormány megfelelő anyagi forrásokat biztosít a közlekedésbiztonság tárgyi feltételeinek további javítására. Az Új Széchenyi Terv személyi sérüléses közúti balesetek megelőzését célzó fejlesztéseket tartalmazó csomagja a hazai közlekedéspolitika egyik legfontosabb kezdeményezése. Hasonló komplex közlekedésbiztonsági fejlesztésre nemcsak Magyarországon, hanem más tagállamban sem volt még példa. A fejlesztések jellegükben és értékükben is rendkívül sokfélék az új autópályás kapasz-

Magyarországon évek óta látványos mértékben javulnak tovább a közúti közlekedésbiztonság helyzetét jellemző legfontosabb mutatók

kodosávok és kamionos pihenőhelyek építésétől a vasúti átjárók fényjelzéseiben jelenleg működő hagyományos izzók nagyobb fényerejű LED-ekre cseréléséig. A közös nevező, hogy baleseti gócpontokban szüntetik meg a fokozott kockázatot az adott helyszínen leghatékonyabban alkalmazható megoldással. Több éves előkészítés után a tavalyi év végéig mind az öt projektgazda – a két állami közútkezelő, a két országos vasúttársaság és a rendőrség – aláírta a támogatási szerződéseit. Ezek alapján az építési engedélyt nem igénylő beruházásokkal már idén megkezdődött a kivitelezési szakasz. A támogatási szerződéssel rendelkező közlekedésbiztonsági beruházások teljes értéke meghaladja az 55 milliárd forintot. Az első ütemben előkészített további fejlesztések megvalósításával a programra fordítható összeg 72 milliárd forintra nőhet. A külön-kü-

lön viszonylag kis költségű beruházások mind-egyike a megvalósíthatósági tanulmányok szerint is hasznosan segíti a személyi sérüléses balesetek számának visszaszorítását. Az első ütem munkálatai legkésőbb 2015 második felére befejeződnek, a közlekedésbiztonsági beruházások eredménye így hamarosan megmutatható a baleseti statisztikai adatok további javulásában.

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium az Új Széchenyi Terv támogatásával 2013 tavaszáig végrehajtotta a Magyar Zoltán Közigazgatás-fejlesztési Program Egyszerűsítési Programjában rögzített jogalkotási feladatait. A tárca javaslatai alapján tizennyolc közlekedési hatósági, igazgatási eljárásban csökkennek az állampolgárok és vállalkozások adminisztratív terhei. Két közlekedési eljárást a lehető leghatékonyabban egyszerűsítettünk: megszüntettük őket. A hatóságok az ideiglenes vezetői engedély kiadása helyett gyorsan pótolják az elvesztett vagy ellopott végleges jogosítványt. A lejárt érvényességű forgalmi az ellenőrzéskor a jövőben nem veszik el a helyszínen. A bírság megfizetése mellett az autós megtarthatja a forgalmi, hiszen a közös érdek az, hogy a lejárt műszakival közlekedő járművet tulajdonosa minél előbb elvihesse vizsgáztatni. További tizenhat eljárásban az állampolgárok a személyes megjelenés kötelezettségétől mentesülnek, az ügyintézés akár otthonról is kezdeményezhetik az Ügyfélkapun keresztül. Elektronikus úton jelenthetik be pl. a jogosítvány elvesztését, megsemmisülését, kezdeményezhetik az elvesztett rendszám-tábla pótlását, a jármű törzskönyvének adatváltozás miatti cseréjét. Több esetben az adatok összegyűjtése már nem az ügyfél feladata lesz: az engedélyek kiadásához szükséges adatokat az eljáró hatóság kéri le a nyilvántartásból. A Magyar Program céljainak

megfelelően az ügyfelek kevesebb utánajárással és papírmunkával, gyorsabban intézhetik közlekedési hatósági ügyeiket. Az okmányirodák, kormányablakok közvetlen elektronikus kapcsolat útján kérhetik majd le az eljárásokhoz szükséges adatokat. Az ügyfelek a hatósági ellenőrzések és az okmánymásolatok kiállítása során is mentesülnek az adatszolgáltatás alól. A változások sok időt, pénzt és fáradságot takarítanak meg az állampolgárok számára.

A Nemzeti Közlekedési Napok mint szakmai rendezvény bizonyította, hogy a hazai közlekedési ágazat elkötelezett szakemberei tudnak és akarnak is tenni a magyar közlekedés hatékony és tervszerű fejlesztéséért. Mindemellett igazi kihívást fog jelenteni a közlekedési kormányzat és a szakma számára a 2014-2020-as időszak; átgondolt, hosszú távú tervekre van szükség, amelyek alapját már leképezi a Nemzeti Közlekedési Stratégia. Úgy gondolom, mindezek ismeretében bizalommal tekinthetünk a jövőbe.

## Magyarország mozgásban

Negyedik alkalommal került megrendezésre a közlekedési szakma legjelentősebb konferenciája, a Nemzeti Közlekedési Napok. A rendezvény a megkezdett hagyományt folytatva alapos, minden részletre kiterjedő áttekintést kívánt nyújtani a közlekedési ágazat aktuális kihívásairól, feladatairól, és ami idén rendkívül fontos, az eddig elért eredményeiről. A Nemzeti Közlekedési Napok viszonyítási ponttá lett; arra kínál lehetőséget, hogy közösen megvizsgáljuk, mire jutottuk az elmúlt három és fél évben. Egyik legfontosabb kérdésünk Magyarország közlekedésének egységes szemléletű megközelítése, emellett viszont a közlekedési szakma nem kerülheti meg az aktuális üzemeltetés-fenntartás, fejlesztés, közlekedésbiztonság, városi és közösségi közlekedés, híd, vagyongazdálkodás, járműtechnológia és még számtalan szakmai kérdés megvitatását sem. Többször megfogalmaztuk már, hogy alapvető elvárás az, hogy a nemzeti érdek és a nemzeti érvek mentén a magyar közlekedési rendszer egésze feleljen meg a társadalmi és gazdasági elvárásoknak. Erre képesnek és késznek kell lennie. A közlekedési kormányzat mindennapi munkáját az ésszerű közlekedéspolitikai célkitűzések szakmai alapon történő megvalósítása határozza meg. Ebben a megközelítésben úgy gondolom, hogy az irányok és arányok egyensúlyára építő közlekedéspolitika ésszerű megoldást jelent. Magam is vallom, hogy kiemelten fontos a biztonságos szolgáltató infrastruktúra és a közlekedésfejlesztések kérdése, a hazai tervező és mérnöki piac megvédése vagy a biztonságosabb közlekedésre nevelés feladatainak megoldása, a közösségi



közlekedés igényvezérelt és hosszú távú fejlesztése. Az én olvasatomban a közlekedés azért van a világon, hogy mindazt, amit meg akarunk tenni, megtehesük ott és akkor, ahol és amikor akarjuk – hogy kiszámíthatóan tervezhesük meg a munkába járásunkat, biztonságosan az iskolába, óvodába való eljutásunkat, és hogy a mindennapi életünkben a közlekedés egy élhető és érthető rendszert jelentsen. Ennek érdekében az állam egyik fontos feladata, hogy legyen a közlekedés területén is Magyarországon, hogy szabványos és szabályos utak épüljenek, hogy a járművek műszaki biztonsága előírászerű legyen, hogy a közlekedési vállalatok piaci tevékenysége szabályozott keretek között működjön, hogy megtanuljon biztonságosan vezetni az, aki jogosítványt akar. Az állam fontos feladata, hogy ellenőrizze a közlekedés területén a piaci verseny tisztaságát, a szabályok betartását, hogy élhető mobilitás mellett biztosítsa a közlekedésbiztonság és a közlekedési környezetvédelem szempontrendszerének maradéktalan érvényesülését, és hogy a közlekedési rendszer fejlesztése konstruktív módon valósuljon meg. Azért dolgozunk, hogy a közlekedés egészére vonatkozólag elmondhassuk, jobbak, rendezettebbek, szakszerűbbek

és ésszerűbbek lettünk, hogy Magyarországon a közlekedési ágazatban rendet tettünk, és új utat mutattunk. A közlekedés világában a célok megfogalmazása mellett nagyon fontos tényező a tervezhetőség, ennek egyik legfontosabb eleme a készülő Nemzeti Közlekedési Stratégia, amelyben megfogalmazásra kerül mindazon jövőbeli cél, amely hosszútávon biztosítja, hogy a magyarországi közlekedési rendszer fejlesztési optimumát az egyre növekvő társadalmi igények és a gazdasági keretfeltételek együttes viszonyrendszerében megtaláljuk. Ennek a viszonyrendszernek az origójában a biztonság áll. Széchenyi fenti üzenetét ha lefordítjuk a mai világunkra, azt látjuk, hogy nem kell mást mondanunk, legfeljebb ugyanazt másként: a magyar közlekedés egészének a jövőben is biztonságosnak, hatékonynak, folyamatosnak kell lennie, és nem utolsósorban ésszerű költségek mentén kell fenntartani azt. Néha elég az is, ha egy kicsit jobban odafigyelünk, és meghalljuk nagy elődeink szavait azért, hogy holnap is elmondhassuk: Magyarország jó úton halad.

*Schváb Zoltán  
közlekedésért felelős helyettes államtitkár,  
NFM*

ÚJ ELKÉPZELÉSEKKEL  
A BIZTONSÁGÉRT

# Közlekedés- biztonsági ötletpályázat

A Magyar Mérnöki Kamara Közlekedési Tagozata és a Budapesti és Pest Megyei Mérnöki Kamara által közösen szervezett „KÖZÖS DOLGAINK – beszélgetések a szakmáról” programsorozat 2013. november 20-ai, a Makadám Mérnök Klubban rendezett szimpózium témája „BESZÉLJÜNK SAJÁT DOLGAINKRÓL – a közúti közlekedés biztonsága” volt. A rendezvény keretében bemutatásra került a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedésért felelős helyettes államtitkára, Schváb Zoltán kezdeményezésére a Magyar Mérnöki Kamara tagjai számára kiírt Közlekedésbiztonsági ötletpályázat értékelése és az öt nyertes pályamű. Az ötletpályázat a közúti közlekedésben résztvevők biztonságának javítását szolgálta.



A PÁLYÁZAT ELSŐ HELYEZETTJE BÍRÓ JÓZSEF,  
AZ NKH ELNÖKHELYETTESE

A szakmai rendezvényt dr. Lányi Péter nyitotta meg, és ő mutatta be a nyertes pályaművek szerzőit. A Közlekedésbiztonsági ötletpályázat beérkezett pályamunkáinak anonim bírálata 2013. október 6-ig megtörtént, és ez alapján állította össze a bírálóbizottság a díjazottak listáját.

1. díj: Bíró József
2. díj: Mikecz Andrea és Sipos László
3. díj: Boda Zsolt
4. díj: Tomascsek Tamás Attila.

## A nyertes pályaművek címe:

I Javaslatok a közlekedésbiztonsági tevékenység társadalmi szintű kibontakoztatására

- I Parkolj és frissülj fel!
- I Önkormányzatok forgalom-szervezési tevékenységének javítása
- I 110 centin még a világ is más
- I Kooperatív autópályák, járművek és az infrastruktúra összekapcsolása

A Magyar Mérnöki Kamara Közlekedési Tagozata (MMK KT) és az NFM által kiírt közlekedésbiztonsági ötletpályázatra beérkezett pályamunkák a bíráló bizottság tagjainak összesített véleménye alapján kerültek értékelésre. A pályázat bíráló bizottságának elnöke Schváb Zoltán közlekedésért felelős helyettes államtitkár, tagjai Hamarné Szabó Mária, Kovácsné Németh Klára, Tóthné Temesi Kinga, Kiss Csaba, Mocsári Tibor és dr. Lányi Péter voltak. Az NFM törekvései a Magyar Mérnöki Kamara nyújtotta szervezési lehetőségekkel párosulva

a közúti infrastruktúra biztonságának fejlesztése érdekében az egyéni műszaki kezdeményezések felkarolására irányultak, amikor első lépésben ötletpályázat kiírása mellett döntöttek. A független szakértői zsűri a leghatékonyabb javaslatokat ismerte el. A pályázat keretében a legjobbnak ítélt ötletek megvalósíthatóságuk érdekében a következő lépésben anyagi támogatást kapnak, és a rendszerbe illesztés reményében széles körben ismertetésre kerülnek. Mindezek révén a személyes balesetek számának csökkenése és a fajlagos baleseti mutatók javulása várható országos léptékben. A Közlekedésbiztonsági ötletpályázat célja a közlekedésért felelős állami vezetés részéről a balesetek számának további csökkentése a kedvező folyamatok fenntartása érdekében, tehát az olyan új eszközök megtalálása, amelyek jövőbeni megvalósítása támogatást érdemel.





## Az ötletpályázat közvetlen célja:

A közúti közlekedésben résztvevők biztonságának javítását célzó

- | új vizsgálati módszerek,
- | intelligens közlekedési rendszerek,
- | forgalomtechnikai módszerek, eszközök, kialakítások,
- | fejlesztési javaslatok,
- | nemzeti vagy regionális közlekedésbiztonsági programok, programelemek,
- | kutatási irányok,
- | műszaki vagy jogi szabályozási változtatások,
- | a közlekedésre nevelés hatékony eszközeinek hazai környezetben való alkalmazási javaslatainak ismertetése, összegyűjtése.

Magyarországot az Európai Unió kitüntetésben részesítette a közúti személy sérülések balesetek, elsősorban a baleseti áldozatok

számának csökkentése terén elért eredményekért. Az elismerés az egész közúti közlekedési ágazatnak szólt, és az elmúlt évek ilyen irányú erőfeszítéseinek eredményét tükrözi.

Emellett azonban a fajlagos baleseti mutatóink elmaradnak, vagy alig érik el az európai átlagot. A közúti infrastruktúra és környezetének fejlesztése, üzemeltetése terén további erőfeszítések szükségesek ahhoz, hogy ezek a mutatók kedvezőbbek legyenek. A kialakult gyorsforgalmi úthálózat a nemzetközi tranzitforgalmat és a városok közötti forgalmat nagy biztonsággal bonyolítja le. A közúti infrastruktúra kezeléséről szóló kormányrendelet – követve az európai gyakorlatot – általánossá tette a tervek auditálását és a balesetveszélyes helyek felülvizsgálatát. Az új vizsgálati módszer a közúti infrastruktúraelemek okozta balesetek megelőzését, kiküszöbölését célozza. Az új többletvizsgálati eljárás akkor lehet eredményes, ha a biztonsági kutatások ha-

zai és külföldi eredményeinek alkalmazására tud támaszkodni. A közúti infrastruktúra olyan új elemei, mint a körforgalmú csomópont vagy a forgalomcsillapító forgalomtechnikai eszközök hatásos alkalmazásához újabb és újabb ötleteknek kell párosulnia a tervezés és az üzemeltetés idején is.

Az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) a közlekedésfejlesztés költséges elemei, amelyeket elsősorban a nagy forgalmú, torlódásos úthálózati szakaszokon indokolt bevezetni. Az informatika és számítástechnika ezen a téren is nagyon gyors technikai fejlődést nyújt, amelyet ha jól és jó helyen alkalmazunk, akkor jelentős baleseti kockázatcsökkenés érhető el. Ezek a rendszerek a forgalomszabályozás és forgalomtechnika számára vadonatúj fejlődési irányokat nyitnak. A szabványosított ITS módszerek és eszközök tervezése, építése mindenki számára új feladat és számos technikai és szervezési ötlet megvalósítását teszi lehetővé.

## INTERJÚ SZABÓ ZOLTÁNNAL, A KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KOORDINÁCIÓS KÖZPONT FŐIGAZGATÓJÁVAL

# KKK: Fontos az összközlekedési szemlélet

*A Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium háttérintézménye, elsődleges feladata a fejezeti kezelésű közutas előirányzatok és a hazai útvagyon kezelése, a közlekedési szakma koordinációja. Tudományos igényű szakmai előkészítő és információs háttérrel nyújt a minisztériumban, illetve az egyéb háttérintézményekben, kutatóhelyeken folyó munkához. Az intézmény munkáját Szabó Zoltán főigazgató vezeti, akit mint a Nemzeti Közlekedési Napok házigazdáját kérdeztük közúthálózatról, fejlesztésekről, stratégiaalkotásról, a mérnöki szakma helyzetéről.*



– Milyen szerepet tölt be a Közlekedési Koordinációs Központ a magyar közlekedés intézményrendszerén belül, illetve milyen változások mentek végbe az elmúlt évek során?

– A Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (KKK) a 31 ezer kilométer országos közúthálózat vagyonkezelői feladatainak az ellátója, és a közúthálózathoz, illetve a díjszedéshez kapcsolódó, a költségvetésből finanszírozott feladatok állami megrendelője. Emellett olyan közép- és hosszú távú stratégiai koncepciók kidolgozását, illetve alkalmazását is végzi, amely szintén az országos közúthálózati feladatokhoz kapcsolódik. Az intézményrendszerben az elmúlt időszakban jelentős szervezeti változások nem történtek, és ez a stabilitás is hozzájárult ahhoz, hogy a 2010-es évtől kezdődően sikerült az európai uniós források felhasználását felgyorsítani a közlekedés területén. Az útépitések ugyan a korábbi időszakban is jelentős forrásokat kötöttek le ezekből az EU-s pályázatokból, azonban az elmúlt években rengeteg további területen is sikerült pályázatot benyújtani – és itt a közlekedésbiztonság területére is gondolok. Így tízmilliárd forintos csomagot nyertünk a gyorsforgalmi hálózat közlekedésbiztonsági jellemzőinek javítására, illetve

szintén tízmilliárd forintos csomagot szerzett pályázati úton a Magyar Közút Nonprofit Zrt. a gyorsforgalmi hálózaton kívüli országos közúthálózat forgalombiztonsági feladatainak ellátására. Ezek nagyon fontos változások a korábbiakhoz képest, mert olyan területekre sikerült európai uniós forrást nyerni, amelyek korábban nem voltak megszokottak.

– Melyek az elmúlt néhány évben elért legkiemelkedőbb eredményeik?

– A KKK a nevében szereplő koordináció szóból adódóan nagyon sokrétűen és sok területen vesz részt az országos közúthálózattal kapcsolatos teendőkből, és így a forgalombiztonsági feladatok ellátásában, a forgalombiztonság növelésében is. Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy a kollégáink a tervezéstől és a pályázati kiírásoktól kezdve a tervezésig, a munkák elkészültéig számos területen tevékenykednek, illetve ezt követően a vagyonkezelésbe vétellel és a működtetés, üzemeltetés feltételeinek a biztosításával vesznek részt ezekben a projektekben. A mi szerepünk abból a szempontból nehezebben definiálható, hogy elsősorban kiegészítő, támogató tevékenységet végzünk, és a projektek

fizikai megvalósításáért alapvetően az építetők, vagyis a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. és a Magyar Közút Nonprofit Zrt. felelnek. Ezt követően kerülnek a projektek a mi vagyonkezelésünkbe, innentől pedig már új szerződéses konstrukcióban működtetjük az utakat. Tehát a mi szerepünk e tekintetben nehezebben érhető tetten. Természetesen olyan projektek is vannak, ahol közvetlenebb sikerélmények és saját pályázati lehetőségeink is adódtak. Az elmúlt időszakban egy olyan projektet valósítottunk meg például, ami szintén a teljes szakma koordinációját igényelte. Ez a Nemzeti Közlekedési Stratégia elkészítése volt, amely a 2014-2020-as időszak közlekedési akciótervének stratégiai alapját képezi, illetve magukat a közlekedési operatív programokat is e stratégia mentén lehet majd elkészíteni. A dokumentum jelen pillanatban társadalmi egyeztetés alatt áll, illetve már egy brüsszeli szakmai egyeztetésen is átesett. Ennek kapcsán arról a sikerről számolhatunk be, hogy a stratégia már tulajdonképpen jelen állapotában alkalmas arra, hogy kiküldjük Brüsszelbe minőségbiztosításra, és Magyarország volt az első az európai országok között, amely elsősre teljesítette ezt az ex ante feltételt. Ez azt jelenti, hogy akár 2014 elejére valóban



megnyílnak azok az európai uniós források, amelyek a közlekedés területén rendelkezésre fognak állni.

**– Kik vettek részt a Nemzeti Közlekedési Stratégia megalkotásában?**

– Elsőként fontos elmondani, hogy a jelenlegi projekt keretében egy összközlekedési szemléletű stratégia létrehozására törekedtünk. Korábban az egyes közlekedési alágazatok nem összehangolt módon, hanem egyénileg és egymástól függetlenül dolgozták ki saját elképzeléseiket, stratégiákat, terveiket. Most egy olyan közlekedési modelltől kerültek levezetésre a forgalmi igények, amely gyakorlatilag összközlekedési szemléletben, tehát minden közlekedési alágazat igényeit és a gazdaságra gyakorolt hatását egyszerre veszi figyelembe. Ezt a munkát egy közbeszerzés révén kiválasztott konzorcium végzi, ami a vállalkozói oldalon igen sokrétű szakmai szervezeteket tartalmaz, többek között tervezőintézeteket és kutatóintézeteket is. Állami oldalról a feladatot a KKK mint megrendelő, illetve egy külön erre a feladatra létrehozott koordinációs bizottság segítette és támogatta, amely tevékenységben szintén elismert közlekedési szakértők, illetve az Nemzeti Fejlesztési Miniszté-

rium (NFM) és a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség jelenlegi vezetői, munkatársai vettek részt. Tehát egy nagyon sokrétű, igen széles összefogással megvalósuló munkáról van szó.

**– Ön hogyan értékeli a hazai közlekedés jelenlegi helyzetét? A stratégia milyen jövőképet vizionál?**

– A stratégiaalkotás helyzetértékeléssel indult: minden szakterület, közlekedési alágazat összefoglalta a jelenlegi állapotát, és egyfajta, a saját területére vonatkozó vízióval is segítette a munkát. E jövőképeket természetesen később szakmai alapokon és az összközlekedési modell vonatkozásában felülvizsgáltuk. Én elsősorban a közúti területre reflektálnék, mert a KKK munkájához és előéletéhez ez áll a legközelebb. Elmondhatjuk, hogy a 2007-2014-es EU-s költségvetési időszakban jelentős uniós forrásokat sikerült igénybe venni a közúti közlekedés területén. Ennek kapcsán szeretnék egy tévhitet is eloszlatni: sokan úgy gondolják, hogy 2014-ben a jelenlegi EU-s ciklus lezárul, ám ez ebben a formában nem teljesen igaz, hiszen maguk a támogatott munkák 2015-ig tartanak, azaz 2015-ig van lehetőségünk arra, hogy az elindított fejlesztéseket elszámoljuk. A 31 ezer km-es

országos közúthálózat állapota az elmúlt időszakban a ráfordítandó források hiánya miatt sajnálatos módon leromlott. A 2010-től eltelt időszak egyik jelentős eredménye viszont az volt, hogy nemcsak a gyorsforgalmi hálózatra és az új építési feladatokra, hanem a meglévő hálózatra is sikerült jelentős összegeket allokálni, elsősorban oda, ahová korábban a legkevesebb forrás került, azaz az alsórendű hálózatra. A regionális operatív program keretében mintegy 100 milliárd forint értékben 1000 km hosszan valósultak meg, illetve folynak jelenleg is útfelújítások; utóbbiak a 2014-15. évi elszámolással zárulnak le. Ez igen jelentős útállapot-javulást eredményezett (és eredményez) ezeken a szakaszokon, és reményeink szerint az elkövetkező időszakban hasonló nagyságrendben fogunk tudni majd beavatkozni. A gyorsforgalmi úthálózatnak az elmúlt három és fél évben megkezdődött fejlesztését szintén tudjuk majd folytatni. Kitűzött kormányzati cél, hogy a hálózati elemek elérjenek a határig, és e tekintetben is jelentős lépések történtek a közelmúltban. Az M3 autópálya elkészült a 49-es főútig, illetve folyamatban van a Vásárosnaményig történő kiépítése; az M43 autópálya gyakorlatilag Makó utápig elkészült,

és jelenleg az országhatárig tartó szakasz építése zajlik. Ami pedig főként a Budapesten élőket, illetve a főváros körzetében rendszeres közlekedőket illeti, a számukra örök problémaforrást jelentő M0 autót déli szektorán egy igen jelentős szakaszon sikerült autópálya-keresztmetszetet kialakítani és átadni a forgalomnak. Ezek voltak a leglényegesebb gyorsforgalmi beruházások, amelyek mellett számos elkerülő szakasz is épült, illetve már meglévő főúthálózati elem került felújításra európai uniós forrásból.

– „Magyarország mozgásban” – miért ezt a címet választották az Önök által szervezett Nemzeti Közlekedési Napok jellegéül?

– Már korábban is a KKK feladatát képezték, hogy az ágazat egyes szakágainak lehetőséget biztosítsunk a találkozásra és az egyes szakterületeken szerzett szakmai tapasztalatok cseréjére. Ezeken a konferenciákon a kollégák találkozása mellett sor kerülhetett a szakmai kérdések megvitatására is. 2010 óta azonban némileg más szemléletben szervezzük ezeket a fórumokat, hiszen a Nemzeti Közlekedési Stratégia elkészítésének gondolatával együtt már akkor felmerült az igény, hogy ne szeparáltan, közlekedési alágazatonként elkülönülten, hanem sokkal inkább egy összközlekedési szemlélettel rendezzük meg a szakmai konferenciákat. Így került megrendezésre 2010-ben először a Nemzeti Közlekedési Napok rendezvény-sorozat, ahol az volt a cél, hogy egymás mellé ültessük az egyes közlekedési alágazatok vezetőit, kollégáit, mindenki halljon mindenki problémáiról, mert úgy gondoltuk, hogy ebből sokat lehet tanulni, és rengeteg olyan tapasztalat van, amit meg lehet egymással osztani. 2013-ban már negyedik éve rendezzük meg ezt a konferenciát hasonló gondolatkörrrel, hasonló szemléletben. A „Magyarország mozgásban” címet azért adtuk a rendezvénynek, mert úgy gondoltuk, hogy ez a jelen időszakban nagyon találó, hiszen 2013 ősze egy EU-s tervezési időszak végét, illetve egy új ciklus kezdetét jelenti egyszerre. Rengeteg tapasztalat szűrődött le az elmúlt időkből; ezeknek az átadását és kiértékelését terveztük az idei konferenciára. Továbbá egyúttal egy olyan képet is kívántunk nyújtani, amely a jövőbe mutat, és előrevetíti, hogy miképpen állunk a 2014-20-as tervezési ciklus előkészítésével. Látni kell azt, hogy az Európai Unió hozzáállása, koncepciója a közlekedési alágazatok finanszírozását és forrásmegosztását illetően komoly változásokon megy keresztül. Már most lehet tudni, hogy milyen problémákkal majd szembesülhetünk 2014-20 között. Ezekről mind szó esett



### SZABÓ ZOLTÁN, A KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KOORDINÁCIÓS KÖZPONT (KKK) FŐIGAZGATÓJA

a Nemzeti Közlekedési Napokon, amely hat-száz fős létszámával jelenleg Magyarország legnagyobb közlekedési konferenciája.

– *Miről adott elő a konferencián, mi volt a fő mondanivalója?*

– Röviden összefoglalva, a forrásmegosztási átrendeződésre való felkészülés problémaköre volt az egyik téma, amire előadásomban felhívtam a figyelmet. Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy az Európai Unió a jövőben a közösségi közlekedés és a vasúti közlekedés támogatására helyezi a fő hangsúlyt, a közúti közlekedés területére pedig minimális források fognak csak rendelkezésre állni. Továbbá ez azt is feltételezi, hogy a költségvetési tervezés során újra kell gondolni a közúti közlekedési ágazat finanszírozását, a fejlesztési

és fenntartási feladatok ellátását, mert úgy tűnik, ezeket elsősorban saját költségvetési forrásokra kell majd helyezni. A másik témám az az elmúlt időszak, azaz a 2007 és 2013 közötti tervezési időszak tapasztalatainak ismertetése volt, amelyek szerint sosem rendelkezünk elég tervvel és megfelelően előkészített projekttel. Most is kissé úgy érezzük, hogy fejben rengeteg terv és ötlet létezik a szakmán belül, de azonnal indítható, engedéllyel rendelkező, megvalósítható projektek tekintetében már messze nem ilyen jó a helyzet. Hol kevésbé, hol jobban, de folyamatosan versenyt futunk az idővel; ezért úgy gondolom, hogy ha valaki az uniós forrásokra pályázik, és minden forráshoz hozzá szeretne jutni, akkor megfelelően előkészített projekttervekkel kell rendelkeznie.

## HAGYOMÁNYTEREMTŐ LEHET

A PÁV IDEI KÉT SZAKMAI NYÍLT NAPJA

# Nyílt napok, nyílt lapok – a PÁV testközelből

A PÁV célja a megelőzés, nem pedig a büntetés, és ennek a köztudatban is rögzülnie kell – így lehetne összegezni a 2013. június 22-én, illetve november 9-én rendezett PÁV nyílt napok egyik legfőbb üzenetét. A Közüti Gépjármű-közlekedési Hivatal Pályaalkalmasság Vizsgálati Főosztályának a tevékenységét a gépjárművezetők többsége tévesen az állásvállalástól, illetve magának a vezetéstől való eltiltással azonosítja, holott a valódi hangsúly egészen máshova esik: a cél azoknak a pszichés jellemzőknek a feltárása, amelyek hiányosságai igen komoly közlekedésbiztonsági kockázatot hordoznak. Ennek szellemében a főosztály Vajdahunyad utcai telephelyén megrendezett nyílt napok során a szervezők az aktuális közlekedésbiztonsági információk átadása mellett a PÁV szerepével kapcsolatos szemléletformálásra is törekedtek. Az első, nyári program az autósiskolák vezetőinek és oktatóinak szólt, a második, novemberi pedig elsősorban a gépjárművezetői képzésen (a forgalmi vizsgán) többször sikertelen eredménnyel teljesítő tanulók számára volt meghirdetve. A visszajelzések alapján elmondható, hogy a szervezők mindkét napon eredményes munkát végeztek.

A főosztály pszichológusai szerint azért van szükség ilyen rendezvényekre, mert az intézmény általános megítélése korrigálásra szorul: a PÁV nem vizsgáztat, hanem vizsgál. Ezzel azonban az ügyfelek többsége nincsen tisztában, így leginkább az jellemző, hogy szorongva, feszült állapotban érkeznek, ami megnehezíti számukra, hogy valódi képességeik szerinti teljesítményt nyújtsanak a vizsgálatok során.

### Fontos, hogy az oktatók partnerek legyenek a szemléletformálásban

Részint az imént ismertetett téves szemléletnek a korrigálása okán került megrendezésre az első nyílt nap, ahol az intézmény munkatársai a vezetőjelöltek elsődleges „informátorai”, az oktatókkal való szorosabb párbeszéd kialakítása révén igyekeztek változtatni a helyzeten. Nem kevésbé hangsúlyos cél volt azonban az is, hogy az oktatók a szakmai nap előadásai keretében megszerzett közlekedésbiztonsági tudást továbbadják tanítványaiknak, amint arra Babinszkiné Romházi Júlia főosztályvezető a nyári nyílt nap nyitó előadásában is rámutatott. Az közlekedésbiztonsággal kapcsolatos aktuális közlekedépszichológiai

ismeretek átadása révén az intézményekben folyó elméleti- és gyakorlati képzés színvonalasabbá, hatékonyabbá válhat. Az ország különböző pontjaiból érkezett résztvevők olyan területeken bővíthették tudásukat, mint a vezetés közbeni figyelemmel kapcsolatos problémák, illetve a kábítószeres vagy alkoholos befolyásoltság melletti vezetés. A délelőtt

és délután több turnusban zajló előadások során a résztvevők párbeszéd formában ismerkedhettek meg olyan témákkal, mint pl. a koncentráció határai, a figyelem zavarainak különböző fajtái, fokozatai, de ugyanígy terítékre került a hallucinogén szert használó tanulók kérdése is. A résztvevők hasznos tanácsokat kaptak arra vonatkozóan, hogy hogyan lehet



a tanulóvezetők esetében felismerni a rendelkezéseket – legyen szó akár az ímént említett alkoholos, kábítószeres befolyásoltságról vagy akár a vezetést veszélyeztető pszichológiai zavarokról –, és hogy mi a teendő ezekben az esetekben.

Nagyon sokak számára meglepetést okoztak és sok veszélyes tévhitet oszlattak szét az alkohol lebomlásával kapcsolatosan elhangzott információk is. A résztvevők e témában megtudhatták például, hogy az alkoholra elfogyasztott étel nem gyorsítja annak felszívódását, hanem inkább lassítja. Az előadás interaktivitását pedig jól érzékelteti, hogy a PÁV munkatársai a vállalkozó résztvevők számára az alkoholfogyasztási szokások és a fizikai adottságok függvényében közelítő értéket is számoltak arra vonatkozóan, hogy egységnyi alkohol kinek mennyi idő alatt ürül ki a szervezetéből. Az eredmények sokak számára megdöbbentőek voltak, hiszen nyilvánvalóvá tették, hogy egy-egy mámoros éjszaka után kellő pihenés híján jó eséllyel az alkohol még reggel is kimutatható lesz a vérben, ami a másnaposság okozta közlekedésbiztonsági kockázaton túl súlyos szabálysértési következményeket von maga után. Az alkoholos befolyásoltság hatásaival a résztvevők játékosabb formában is ismerkedhettek a különböző fokozatú „részszemüvegek” révén, amelyek jól szimulálják az ittas állapotban jellemző észlelést. A részszemüvegekkel történő gokartozás, de még a gyaloglás is komoly (de ezúttal szórakoztató) kihívást jelentett.

Szintén a nyílt nap interaktivitását bizonyítja, hogy a résztvevők tapasztalatot szerezhettek a legújabb ART2020 képességvizsgáló eszközök kipróbálásával, sőt, egyéni visszajelzést és tanácsadást is kaptak az intézmény pszichológusaitól.

A rendezvény végén a szervezők egy kérdőívvel ösztönözték a jelenlévőket arra, hogy értékeljék a nap szakmaiságát és hasznosságát, illetve, hogy tegyenek javaslatokat a jövőbeni hasonló programok kialakítására vonatkozóan. Az érdeklődést jól mutatja, hogy a felmérést szinte mindenki kitöltötte, a rendezvény sikerét pedig mi sem bizonyítja jobban, hogy az értékelések egyöntetűen pozitívak voltak, és nem kevesen jelezték, hogy a jövőben is nagyon szívesen részt vennének hasonló jellegű nyílt napon.

## Nem a tanulók készségeivel van baj

A második PÁV szakmai nyílt nap fókuszában már a jogosítvány megszerzésére törekvő tanulók álltak, és közülük is főként azok, akik már többszörre sikertelenül futottak neki a forgalmi vizsgának. A jogszabályi rendelkezés szerint

rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatra kötelezettek azok a tanulóvezetők, akik már ötször kíséreltek meg forgalmi vizsgát tenni, de nem jártak sikerrel. Ilyenkor Budapesten, a Pályaalkalmasság Vizsgálati Főosztály Rendkívüli Alkalmasság-vizsgálati Osztályán tárják fel a kudarcorozat okát a képességek, kompetenciák és személyiségjellemzők vizsgálatával, illetve egy, a vizsgált személyek által teljesített próbavezetés megfigyelésével.

„Nem a tanulók készségeivel van baj” – hangsúlyozta a rendezvény kapcsán Bugán Ildikó, a Rendkívüli Alkalmasság-vizsgálati Osztály vezetője, majd hozzátette, hogy az alkalmasságvizsgálaton résztvevőknek általában kb. a 95%-a teljesít sikeresen, akik így újból nekiláthatnak a forgalmi vizsgának. Ebből a statisztikai adatból jól látható, hogy a sikertelenség mögött más okok keresendők. A rendezvény legfőbb célja a bukások magyarázatának és részleteinek feltárása, kielemezése volt, hogy a jövőben az ilyen esetek minél inkább megelőzhetőek legyenek.

Az első PÁV nyílt naphoz hasonlóan ezúttal is lehetősége nyílt a látogatóknak kipróbálni magukat képességvizsgáló eszközökön, illetve játékos formában ismerkedhettek többek között pl. az alkoholnak a kontrollra gyakorolt hatásaival – utóbbihoz ismét nélkülözhetetlenek voltak a „részszemüvegek”. A látogatóknak a nyílt nap során lehetőségük nyílt a képzésük és a vizsgák során szerzett tapasztalataik elmondására akár csoportosan, akár a szakemberekkel négy szemközt. A főosztály munkatársai egyénre szabott javaslatokkal segítettek a résztvevőket, és miután minden érdeklődő kapott választ a felmerült kérdésekre, problémákra, igen derűlátóan, illetve a jövőbeli kapcsolattartás és visszacsatolás ígéretével távozhattak a nyílt napról. A program tehát a megjelentek számára igencsak hasznosnak bizonyult.

*Facsády Orsolya, Váczi Vincent  
fotó: Iró Zoltán, Varga Krisztina*



I A RÉSZTVEVŐK KIPRÓBÁLHATTÁK A KÉPESSÉGVIZSGÁLÓ ESZKÖZÖKET

INTERJÚ GYŐRI GYULÁVAL,

A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI  
HATÓSÁG ELNÖKÉVEL

# Az ésszerű szabályozás az életet követi



A közlekedésigazgatás intézményrendszerében három és fél évvel ezelőtt jelentős változás történt. Ennek eredményeképpen a Nemzeti közlekedési Hatóság is komoly újraszervezésen esett át, amelynek keretében nemcsak külsejében kapott új arculatot, hanem az általa betöltött szerep tekintetében is. Az átalakítás egyik legfőbb célja az volt, hogy az NKH a korábbiakhoz képest sokkal inkább szolgáltatóként jelenjen meg, amely ügyfélként kezeli a vele kapcsolatba kerülőket, ezért a szabályozások, eljárások ésszerűsítésére és egyszerűsítésére törekszik. A jelen interjúban ennek a folyamatnak a részleteiről kérdeztük Győri Gyulát, az NKH elnökét, illetve a szakmával összefüggő személyes tapasztalatairól is érdeklődtünk. Ennek keretében fény derül többek között arra, hogy a korábban pilótaként szerzett tudását hogyan tudja kamatoztatni a hatóság elnöki pozíciójában, vagy például hogy a közlekedésre nevelés céljából rendezett programok rendszeres szervezőjeként mit tanult a gyerekekről vagy akár maguktól a gyerekektől.

– A magyar közlekedésigazgatás intézményrendszerében milyen szerepet tölt be a Nemzeti Közlekedési Hatóság?

– Az Nemzeti közlekedési Hatóság (NKH) elsődleges hatóságként a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) háttérintézményeként működik, tevékenységét pedig három fő hivatalán keresztül végzi, így külön irányítás alá esik a légiközlekedési, az útügyi, vasúti, hajózási, illetve a közúti gépjármű-közlekedési szakterület. További szervezeti egységet képez az NKH központjában működő Elnöki Hivatal, illetve mindezek mellett a hatóság tevékenységéhez másodfokú hatósági feladatkör is tartozik.

– A közlekedésigazgatási változások hogyan érintették az NKH-t, a feladatait, és jelenleg milyen pozícióból látják el a hatósági feladatokat?

– Az NKH komoly átalakuláson ment keresztül, amely többek között azzal járt, hogy regionális csapataink betagozódtak a kormányhivatalokba. Tehát a közúti gépjármű-közlekedés területén, az utakon működő különböző szakági szervezetek dolgozói, pl. a közúti ellenőrök átkerültek a kormányhivatalba. Ezen kívül megkezdtek az NKH átalakítását számos olyan, a Magyar Programhoz kapcsolódó egyszerűsítési szempont szerint, amelyek révén szervezetünk szigorú fel-

ügyeleti jellege helyett szolgáltató hatósági jelleget fog nyerni.

– Bő egy évvel ezelőtt, amikor 2012-ben átvette elnöki kinevezését, azt kérte Öntől a nemzeti fejlesztési miniszter asszony, hogy dinamizálja a közlekedési hatóságot. Sikerült-e az NKH tevékenységét közelebb vinni az emberekhez?

– Amikor a miniszter asszony azt a feladatot határozta meg számunkra, hogy egyszerűsítsük a hatóság működését, áttekinítettük a lehetőségeinket, illetve az új kormányhivatali rendszer stratégiai pontjait, és úgy döntöttünk, hogy az ügyfélszolgálati munkától egészen a másodfokú hatósági tevékenységekig komoly

átalakulást kezdeményezünk a működésünket illetően. A szervezet átalakítását az alapoktól kellett kezdeni, és egyrészt restaurálásra, másrészt megújításra is szükség volt, kezdve onnan, hogy új arculatot adtunk az NKH-nak, ami természetesen tartalmi változásokkal is járt. A „szolgáltató” jelző akkor lehet igaz, ha az ügyfeleink valóban úgy tapasztalják, hogy bátran fordulhatnak hozzánk kérdésekkel, kérésekkel.

A nagyberuházások esetén a szolgáltatói minőség úgy jelenik meg a gyakorlatban, hogy egyszerűsítettük az engedélyezési menetét. Nagyon fontos, hogy az ilyen beruházások, támaszkodjanak akár EU-s, akár hazai forrásokra, határidőre elkészüljenek.

Ugyanakkor az engedélyeztetési eljárásuk igen szerteágazó lehet, különösen akkor, ha az ügymenet több hivatalt is érint. Annak érdekében, hogy a jogszabályok által számunkra biztosított határozathozatali határidők rövidülhessenek vagy legalábbis optimális keretek között maradjanak, át kellett alakítanunk a szervezeti gondolkodásunkat. Ennek eredményeként azt javasoljuk a beruházók számára, hogy akkor keressenek meg bennünket először, amikor meghozták a döntést a beruházás végrehajtása mellett. Az engedélyezéshez szükséges kérelem megfogalmazásához ugyanis fontos tudni, hogy pontosan milyen műveletre kérik az engedélyt. Az ilyen jellegű átgondoltsággal nagyon sok időt, energiát és hiánypótlást lehet megtakarítani. Ezt a proaktív, pozitív szakhatósági hozzáállást először az Audi magyarországi beruházásának engedélyezése során alkalmaztuk, és ez volt az első alkalom, hogy hiánypótlás nélkül futott le az eljárás. Számításaink szerint, ha nem ezt a módszert választjuk, a legrosszabb esetben akár egy fél évvel is meghosszabbodhatott volna az ügyintézés. Tehát bátran mondhatjuk, hogy fél évet megspóroltunk a beruházónak és magunknak is egyaránt.

– *Milyen stratégiát követ a közlekedési hatóság?*

– Ahhoz, hogy a szervezeti megújulást a munkatársaink is számon tudjuk kérni, ahhoz el kell látni őket a megfelelő információval az új stratégia fő elemeit illetően, és minden egyes kollégánk esetében erősíteni kell a döntéshozatali kompetenciát. Ezzel összefüggésben három fontos gondolatot adtunk közre a munkatársak számára: ésszerűség, nemzeti érdek, jogszerűség. A sorrend nagyon fontos, ugyanis mindenki azt várja egy hatóságtól, hogy a döntéseiben ésszerűen, az éppen aktuális elvárásoknak, üzleti és piaci helyzetnek megfelelően hozza meg döntéseit. Az országos és közösségi szintű nemzeti érdekeket talán nem szükséges magyaráznom. Nem utolsósorban, de a mérlegelést tekintve harmadik elemként következik a jogszerűség, ugyanis a szabályozás mindig az életet követi. Ahhoz, hogy átlássuk, hol kell a szabályozáson változtatni, előbb meg kell válaszolnunk a változó körülmények révén felmerülő kérdéseket. Tehát döntéseinkben ésszerű választ kell adnunk. Ha ez azonban ütközik a jelenlegi szabályozással, ami lehet akár elévült, elavult, vagy bármi más oknál fogva aktualitását veszthette, jeleznünk kell a jogalkotó számára a változtatás szükségességét. Ezért nagyon fontos az ésszerűség, nemzeti érdek és jogszerűség.



– *Az új stratégia leképezéseként törekszenek arra, hogy az ügyfeleket partnerként kezeljék a mindennapi és a kiemelt ügyekben egyaránt?*

– Én azt gondolom, hogy a nagyberuházások esetében egyszerűbb a dolgunk, hisz ott mindenkinek az a szándéka, hogy minél hamarabb teljesítse a rábízott feladatokat. A hatóság mindennapi munkáját inkább a 10-20 ezres nagyságrendben megjelenő kisebb kérelmek határozzák meg. A célunk az, hogy a modernizálás erre a szférára is kiterjedjen, ennek egyik alapját pedig az ügyfélkiszolgálás lehetőségeinek szélesítése jelenti. E tekintetben kulcstényező a korszerű informatikai keret kialakítása. Több fejlesztésünk zajlik párhuzamosan: a honlap modernizálásával olyan felületet igyekszünk biztosítani az eljárási illetékek átutalásához, amely regisztráció útján könnyen elérhető, és szükségtelenné teszi a postai befizetéssel járó bonyodalmakat. Tehát az egyszerűbb ügyek intézésének folyamata is egyszerűbbé válik. Egyelőre a fejlesztés még a háttérben zajlik, de a munka elkezdődött, és reményeink szerint

néhány hónapon belül már az ügyfeleink is tapasztalhatják a stratégiai változás előnyeit.

– *Az imént egyszerűsítést említett. A Magyar Zoltán Egyszerűsítési Programhoz hogyan kapcsolódnak az NKH és rajta keresztül a kormányhivatalok közlekedési felügyelői?*

– A Magyar Zoltán Egyszerűsítési Program és az NKH, illetve az elsőfokú hivatalai között több kapcsolódási pont is van. Példának okáért a jogosítvány megszerzéséhez szükséges adatszolgáltatások vagy éppen a forgalmi engedélyek adattartalmának a nyilvántartását illetően nem csak a kormányhivatalokkal, hanem a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatalával (KEK KH) is együttműködésben állunk, és ennek keretében egyszerűsítjük az adatokhoz való hozzáférést a társhatóságok számára. A kötelező biztosítási csekkek kérdése is idevágó példa: a jogszabályváltozás értelmében nem kötelező többé a gépjárművezetőknek maguknál tartani a csekkeket, hiszen az ellenőrző hatóság az érvényes biztosítás meglétét közvetlenül online lekérdezéssel is ellenőrizni tudja.





**GYÓRI GYULA**  
**A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI**  
**HATÓSÁG ELNÖKE**

hivatottak, hogy a jogszabályokban előírtak szerint szavatolják a forgalomban lévő gépjárművek biztonságos közlekedésre alkalmas állapotát. Továbbá a műszaki vizsgáztatás egyik komoly gyakorlati haszna, hogy használtautó vásárlásokkor a vevő meg tud győződni az általa választott gépjármű megfelelő műszaki állapotáról. Egyáltalán nem haszontalan befektetés, ha valaki vásárlás előtt a vizsgaállomáson megvizsgáltatja a járművet.

*– Az NKH a közlekedési rendszabályok oktatásán kívül tervezi-e, hogy a közlekedésre nevelést is beépíti a jogosítványszerzés folyamatába? Számíthatnak-e a tanulóvezetők több, a közlekedés biztonságát szolgáló ismeret átadására a hatóságtól?*

– Mindenképpen haladni kell a korrallal a tekintetben is, hogy a jogosítványszerzés valós tudás elsajátításával járjon együtt, és ne csak egy vizsga teljesítésével; fontos ismerni a kettő közötti jelentős különbséget. Nekünk az első módszert kell választanunk: valós tudást és információt, a gyakorlatban használható, elsajátítható anyagot kell átadni, és a hatóság szerepe itt elsősorban az ellenőrzésben van. Természetesen kezdeményezőként vagy támogatóként egy sor olyan programmal is foglalkozunk, mint pl. az e-learning az általános és középiskolások számára, amellyel az informatika korszerű rendszerén belül nyújtunk lehetőséget a biztonságos közlekedésre nevelésben való részvételre. Az e-learning lehetőséget biztosít számos olyan megoldásra, ami korábban hagyományos oktatási módszerekkel nem volt elérhető: egyrészt a program sokkal inkább elérhető, hiszen száz- ezres nagyságrendben regisztrálhatnak rá a tanulni vágyók, másrészt a közlekedésbiztonsági ismereteket játékos formában sajátíthatják el.

*– Mivel „írják” a légiközlekedés szabályrendszerét?*

– Örökérvényű igazság, hogy a repülés szabályait mindig vérrrel írják. Tudom, hogy nagyon drasztikusan hangzik, de így van: nagyon sok pilóta áldozta az életét azért, hogy az utódok okulhassanak a próbálkozásaikból. A műszaki fejlődés mellett a szabályrendszer is folyamatosan alakul, és ma már nagyon bo-

nyolult rendszerben működik a légiirányítás, a repülőterek igazgatása, az utaskiszolgálás stb. – és akkor még nem beszéltünk a speciális, pl. a katonai repülésről, amely ugyanabban a légtérben történik.

*– Köztudott, hogy Ön gyakorlott pilóta. Hogyan befolyásolja ez az Ön vezetői tevékenységét?*

– A pilótafülke három dologra biztosan megtanítja az embert, ez pedig a határozottság, fegyelem és döntéskészség. A repülés során nem lehet halogatni, mert az nagy valószínűséggel eseményt von maga után. Azt gondolom, hogy ez az életben és a hatósági munkában is lényeges. A döntéshozatalnak céltudatosnak kell lennie, de alázatra is szükség van. Azt gondolom, hogy a hatósági munka is kellő fegyelmet, alázatot és körültekintést igényel. A hatósági munka nem lehet öncélú, hanem az ügyfeleket kell kiszolgálnia, azokat a kérelmezőket, akik előre kívánják mozdítani a közlekedést és annak biztonságát.

*– Az elmúlt évek statisztikái alapján nevezhetjük-e a vasutat az egyik legbiztonságosabb közlekedési módnak?*

– Maga a vasúti közlekedés hihetetlen nagy szervezethez igénylő tevékenység. Magyarországon egyre több vonal fejlődik 160 km/h-s sebességre vagy akár fölé is, és a tevékenységi menetrend fenntartása nagyon sok embertől igényel precíz munkát. Tény, hogy a vasúti közlekedés kapcsán manapság kevés eseményt regisztráltunk. Ez egyrészt a hatóság munkatársait, de nem kevésbé a vasúttársaság szakgárdáját is dicséri, akiknek a széleskörű felkészültségére komoly szükség is van a nem mindennapi munkakörülmények között. A MÁV e tekintetben különleges szervezet. Éppen ezért azt gondolom, hogy a MÁV átalakítása az egyik legfontosabb olyan feladat, amelyhez az NKH is hozzá tud járulni. Több szintű, napi rendszerességgel egyeztetés folyik a két szervezet között. Ezáltal törekszik a hatóság arra, hogy elősegítse a vasúton közlekedők biztonságát. Számtalan fejlesztést kell még elvégezni e tekintetben. A rendszernek rengeteg olyan ellenőrzési pontja van, amit közösen dolgoztunk ki a MÁV szakembereivel, továbbá a vasútra vonatkozó jogszabályokat is próbáljuk úgy alakítani, hogy azok betarthatóak és betartathatóak legyenek.

*– A hajózás esetében is igaz, hogy a biztonság részben a hatóságon múlik?*

– Fontos kérdéstről van szó, hiszen Magyarországon több vízi útvonal is található, illetve olyan törendszerekkel rendelkezünk,

Számos hasonló, adatnyilvántartással kapcsolatos rendszermegújítás van jelenleg folyamatban, az NKH pedig az új jogszabályoknak megfelelően egyszerűsítve, a társhatóságok számára biztosított könnyebb hozzáférés révén igyekszik megkímélni az ügyfeleket a felesleges műveletektől (levelezés, bizonyos iratok folyamatos hordozása stb.).

*– Mi a célja a műszaki vizsgáztatásnak, és milyen filozófiát követ a hatóság e tekintetben?*

– A műszaki vizsgáztatás általában kettős érzést ébreszt az emberekben: egyfelől a vizsgakötelezettséget teherként élik meg, másfelől azonban a műszaki követelmények szigorítását preferálják, amikor elrettentő példát nyújtó, rossz állapotú gépjárművekkel találkozunk az utakon. Az NKH azonban a közlekedés biztonságáért felel, legyen szó akár a légügyi, akár a hajózási, vasúti vagy közúti szakterületekről – természetesen utóbbival találkozunk a legsűrűbben. Ahhoz, hogy mindenki biztonságosan hazajusson, az üzemeltetőknek megfelelő műszaki színvonalat kell biztosítaniuk. A vizsgabázisok pedig arra



amelyeken sokan hódolnak a különböző vízi járművek vezetésének. A nemzetközi vízi utat képező Dunán az elmúlt időben nagyon komoly fejlesztést hajtottunk végre a Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesülettel (RSOE) való együttműködésben. Így ma a dunai hajózás egy ugyanolyan biztonsági irányítási rendszer részét képezi, mint amilyen a légiközlekedés esetében is érvényben van. A hajósok olyan másodlagos helyzetjelző radarral rendelkeznek, amely a legfőbb cél, a biztonságot és a hajózhatóságot támogatja, hiszen a vízi közlekedésben is előfordulhatnak súlyos következményekkel járó események pl. egy olajszállító hajót érő szerencsétlenség esetén.

– **Miért tartotta fontosnak a hatóság, hogy vezetéstechnikai kiadványokat tegyen közzé? Nem elegendő a KRESZ elsajátítása?**

– Az NKH-nak sok területen kell a megelőzésben is részt vennie. Ilyen tevékenységünk a közlekedésbiztonsági akcióprogramok szervezése, támogatása, a különböző szervezetek közlekedésbiztonsági kezdeményezéseinek a támogatása, és ebbe a feladatkörbe tartozik a különböző kiadványok megjelentetése is. Most egy olyan sorozatot indítottunk útjára, ami a közlekedők különböző csoportjaira fő-

kusnál, és olyan értékes információkat tesz közzé, amelyeket más szakkönyvek nem tartalmaznak. A sorozat keretében eddig gépkocsivezetők és motorosok számára jelent meg kiadvány, a következő útmutató pedig a kerékpárosoknak fog szólni. Ezeket túl természetesen a közlekedők további csoportjainak is szeretnénk kiadványokat megjelentetni, többek között a mozgássérültek vagy a fogyatékkal élők számára is. Számukra is olyan javaslatokat kívánunk tenni, amellyel biztonságosabban érezhetik magukat a közlekedés során. Ezek a kiadványok mind ingyenesek, kereskedelmi forgalomba nem kerülnek; ehelyett különböző akcióink, programjaink keretében juttatjuk el őket az olvasókhoz. Továbbá az NKH honlapján minden kiadványunk megtalálható, illetve rengeteg további olyan információ szerepel, amely bárki számára hozzáférhető. Reményeink szerint a megújult honlapon ezek még markánsabban fognak megjelenni a látogatók számára.

– **A 2013. évi nyári zánkai rendezvényen Ön is beült a gyerekek közé kitalálni a KRESZ-tesztet. Milyen élményeket szerzett, és miért tartja fontosnak a gyerekprogramok szervezését?**

– Nemrégiben a Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretében egy közlekedésbiz-

tonsági rendezvényt szerveztünk Zánkán. Ezúttal is ugyanazzal tapasztaltam, mint amit 1992 óta minden alkalommal: a gyerekek és a családok nagyon hálásak az ilyen programokért. Számomra nem szokatlan tehát az az öröm, amit egy-egy gyermek arcán látni lehet egy jól megválaszolt közlekedési kérdést követően. Jó a gyerekek között lenni, hiszen nagyon őszinték, de céltudatosak és fegyelmezettek is. Vélemény szerint a jövő biztonságát ezeknek a gyerekeknek a közlekedésbiztonságra való játékos nevelése alapozhatja meg. Egyre gyakrabban találkozunk azzal, hogy némely gépkocsivezetők igenis megállnak a gyalogosoknak a zebránál, a példájuk pedig másokra is hat. Nagyon sok a fiatal ezek között az előzékeny gépjárművezetők között – vélhetően a szóban forgó közlekedők korábban részt vettek ezekben a preventív célú programokban. A közelmúltban egy családi vetélkedő országos döntőjén is jelen voltam, ahol a családok minden tagja kimagasló teljesítményt nyújtott a játékos verseny során, holott komoly feladatokat és tesztet kellett megoldaniuk. Azt gondolom, hogy az ilyen jellegű közlekedésre nevelési munka igen eredményes lehet, és néhány éven belül érezni is fogjuk a hatását.

## 580 KÖTELEZŐ KILOMÉTER, GÖRDÜLÉKENYEBB MOTOROS KÉPZÉS, ÚJ SZIMULÁTOR SZABVÁNYOKRA VÁRVA

# Jogszabályi változások a gépjárművezető-képzésben

*Egyszerűbb ügymenet a tanulóknak, akik felkészültebb kezdő vezetökként lépnek a forgalomba – e kettős célt szolgálja a 24/2005. (IV. 24.) GKM rendelet módosítása, amelyet a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium megbízásából a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a Közlekedéstudományi Intézet és számos egyéb, a szakterületet jól ismerő szakember készített elő. A jogszabályi változások két ütemben, 2013. augusztus 15-ével, illetve 2013. október 1-jével léptek életbe. Az alábbi összefoglalóból kiderül, hogy pontosan milyen változások érintik a tanulóvezetőket és oktatóikat a gépjárművezető-képzés során.*

### 580 kötelező kilométer „B” kategóriában

A vezetési tapasztalat és az alapvető technikák elsajátításának fontosságát célozza az a módosítás, amely alapján a gyakorlati vizsgára bocsátás feltételeként előírt óraszámok mellett kötelező (kilométerben meghatározott) menettávolságokat is teljesíteni kell. Így a B” kategóriás gyakorlati vizsgára bocsátáshoz a harminc kötelező óra mellett 580 kilométer levezetését kell igazolni. Az előírás annak a hibás gyakorlatnak a megszüntetését segítheti elő, amelynek következtében a tanuló „szinte álló” autóban, nagyon kevés levezetett kilométerrel megy az első gyakorlati vizsgájára, a vizsga sikerességéhez ugyanis az alapvető járművezetési technikák elsajátításán túl nagymértékben hozzájárul az oktatás során megszerzett tapasztalat is.

### Az elméleti tanfolyam kilenc hónapig érvényes

Az elméleti tanfolyamok esetében fontos változás, hogy most már ezek is rendelkeznek érvényességi idővel: a tanuló a tanfolyam kezdetétől (az első előadás dátumától) számított kilenc hónapon belül jelenthető le elméleti vizsgára, illetőleg ugyanezen időponttól számított tizenkét hónapon belül sikeres elméleti vizsgát is kell tennie (viszont utóbbinak a két éves érvényességi ideje a továbbiakban is változatlan). E határidőn túl a tanuló elméleti vizsgára kizárólag

a tanfolyam megismétlését követően jelenthető. A módosítással a jogalkotók arra törekednek, hogy minimalizálják az elméleti felkészülés és a vezetői engedély megszerzése között eltelt időt, és ezáltal biztosítsák azt, hogy a forgalomba frissen kikerülő kezdő vezetők szabályismerete minél frissebb legyen, illetve a gyakorlatban is minél hamarabb – helyesen – rögzüljön.

### Változások a motoros és segédmotoros képzésben

Szintén közlekedésbiztonsági célt szolgálnak azok a módosítások, amelyek a motoros kategóriák közötti fokozatosságot hivatottak elősegíteni. A változás lényege, hogy mostantól a képzési rendszer az új előírások révén jobban figyelembe veszi a motoros előéletet is. A vizsgázó mentesül az elméleti tanfolyam és az elméleti vizsga alól, ha az előző motoros kategória-engedélyének megszerzésétől számított két éven belül jelentkezik az újabb motoros kategóriás vizsgára, de csak akkor, ha az előzőleg megszerzett motoros kategóriája esetében nem mentesült az elméleti tanfolyam és vizsga alól (azaz két éven belül tett elméleti vizsgát). Ebben az esetben kizárólag gyakorlati képzésen kell részt vennie, azonban motoros előéletét „elismerve” kevesebb kötelező órással, mint azon tanuló, aki már meglévő motoros jogosítvány nélkül jelentkezik.

Változás továbbá, hogy ha a vizsgázó két éven túl jelentkezik újabb motoros kategó-

riára, úgy a motorkerékpárral megszerzett tapasztalata elismeréseként nem a teljes tanfolyamot, hanem – az adott kategóriától függően – meghatározott (a teljes tanfolyamnál kevesebb) óraszámot kell teljesítenie. Így aki két éven túl szeretné a nagyobb teljesítményű motorkerékpár vezetésére jogosító engedélyt megszerezni, annak az elméleti ismeretei felfrissítése érdekében három kötelező elméleti órát követően elméleti vizsgát kell tennie. Tekintettel azonban a motorkerékpár-vezetés terén feltehetően megszerzett nagyobb tapasztalatára, kötelező gyakorlati órásszámai jelentősen kevesebbek, mint annak, aki két éven belül vagy motoros vezetői engedély nélkül kíván beiratkozni, vizsgázni.

Változnak (sőt, egyszerűsödnek) a kategóriaváltás feltételei is. Augusztus 15-től ugyanis a korábban megkezdett „M” és „A korl.” kategóriás tanfolyamok kérelemre átválthatóak „AM” kategóriára, illetőleg „A2” alkategóriára olyan módon, hogy a tanuló az átváltásig megszerzett vizsgaeseményei hatályosak az új kategória esetében is, tehát tulajdonképpen csak a hiányzó és még hátralévő vizsgaeseményeket szükséges teljesíteni a kategória, illetve alkategória megszerzéséhez.

Ugyan nem a teljesítendő órákkal és vizsgákkal, de a motoros képzéssel kapcsolatos az a változás is, amely az „A” kategóriás és „A2” alkategóriás oktatásba bevont járművek hengerűrtartalmának követelményeire vonatkozik (a 2006/126/EK irányelv módosításának megfelelően). Ennek értel-

mében olyan motorkerékpárral is lefolytatható a vizsga, amelynek hengerűrtartalma „A” kategória esetében legalább 395 cm<sup>3</sup>, „A2” alkategória esetében pedig legalább 395 cm<sup>3</sup>. A módosítást az ésszerűség vezérelte, hiszen pl. egy 600 cm<sup>3</sup> motorkerékpár valódi hengerűrtartalma a forgalmi engedély alapján általában 595-599 cm<sup>3</sup>. Ezt az európai uniós jogalkotók is felismerték, így a képzésre és vizsgáztatásra vonatkozó irányelv megengedi az 5 cm<sup>3</sup>-es eltérést a fentiekben említett esetekben.

### Egyszerűsödnek a képzésre való beiratkozás feltételei

Természetesen az eddig is megkövetelt okmányokra továbbra is szükség lesz, de az új előírás szerint az orvosi alkalmasságról, illetőleg az alapfokú iskolai végzettségről a tanulónak elegendő csak nyilatkoznia a képzésre történő felvételkor, és a jelentkezési lapot is elég a vizsgára jelentkezéskor kitölteni. Fontos azonban, hogy a tanulónak tájékoztatásban kell részesülnie a fenti feltételekről.

### Esélyegyenlőség a vizsgázásban

Az elméleti vizsgáztatást érintő jelentős változás, hogy kérelemre hallássérült személy is tehet szóbeli vizsgát, amelyen

a közlekedési hatóság által kirendelt, a Jelnyelvi Tolmácsok Országos Névjegyzékében nyilvántartott jelnyelvi tolmács működik közre. Fontos továbbá, hogy a rendelkezésre álló SZEZV vizsganyagok közül a vizsgázó – állampolgárságától függetlenül – választhat. Ehhez hasonlóan a tolmács közreműködésével lefolytatott vizsgák esetében sem követelmény többé, hogy a vizsgázó az állampolgársága szerinti hivatalos nyelven vizsgázzon, hanem a jelentkezési lapon általa megjelölt nyelven teheti meg ezt.

### Szigorodik, egyúttal „papírmertessé” válik az oktatók beszámolási kötelezettsége is

A hatálybelépés óta a szakoktatóknak többé nem az iskolavezetőnek, hanem közvetlenül a közlekedési hatóságnak kell leadniuk a havi óra- és vizsgaösszesítőket, amit a hatósági Ügyfélkapun – interneten keresztül – lehet megtenni, kiváltva a korábbi papíralapú nyomtatványt. Ez a változtatás a hatósági ellenőrzés hatékonyabbá tételét célozza meg, hiszen ezáltal az összegző dokumentumok minden esetben ellenőrzésre kerülnek, nem pedig csak szűrőpróba-szerűen.

### A szimulátoros oktatást érintő változások

Öt órára emelkedik a hivatásos gépjárművezető-képzésben résztvevők vezetéstechnikai óraszámja. Ez a módosítás a tanulók (az elmúlt öt évben megközelítőleg 80 ezer fő) összes óraszámát nem emeli, hiszen a 35 óra megmaradt, mindössze struktúrájában változott: a három órás konzultáció óraszámja került átcsoportosításra a vezetéstechnikai képzés óraszámához. Az átsorolás legfőbb célja, hogy hangsúlyosabbá váljon a veszélyhelyzetek felismerésének gyakorlása, a közlekedési előrelátási képesség fejlesztése.

Fontos szót ejteni a szimulátorok akkreditációjáról is. A közlekedési hatóság az akkreditációs eljárás útján határozza meg a hivatásos gépjárművezető-képzésben és a vizsgákon alkalmazott szimulátorok minőségi követelményeit, amelyeket jelenleg a vonatkozó tantervi és vizsgakövetelmények tartalmazzanak. A szimulátorok akkreditációjára a képzés színvonalának növelése érdekében van szükség; így elkerülhető lesz például, hogy a tanuló extrém esetben egy személygépjárműre kialakított veszélyhelyzetet gyakoroljon a tehergépkocsira vagy buszra vonatkozó képzése során. Az akkreditációs eljárás előkészítése 2013. december 31-e előtt várható.

Meglévő kategória		Megszerzendő kategória	Elméleti óraszámok	Gyakorlati óraszámok	Korhatár	Teljesítendő menettávolságok
<b>KEZDŐ</b>	<b>Motoros vezetői engedély nélkül</b>	<b>A<sub>1</sub></b>	22 óra	16 óra	16 év	240 km
		<b>A<sub>2</sub></b>	22 óra	16 óra	18 év	240 km
		<b>A</b>	22 óra	26 óra	24 év	390 km
<b>MOTOROS TAPASZTALATTAL</b>	<b>A<sub>1</sub></b> → 2 éven belül →	<b>A<sub>2</sub></b>	—	12 óra	18 év	180 km
	<b>A<sub>1</sub></b> → 2 éven túl →	<b>A<sub>2</sub></b>	3 óra	8 óra	18 év	120 km
	<b>A<sub>1</sub></b> → 2 éven belül →	<b>A</b>	—	16 óra	24 év	240 km
	<b>A<sub>1</sub></b> → 2 éven túl →	<b>A</b>	3 óra	10 óra	24 év	150 km
	<b>A<sub>2</sub></b> → 2 éven belül →	<b>A</b>	—	12 óra	24 év	180 km
	<b>A<sub>2</sub></b> → 2 éven túl →	<b>A</b>	3 óra	8 óra	20 év	120 km
	<b>A<sub>k</sub></b> → 2 éven belül →	<b>A</b>	—	12 óra	24 év	180 km
	<b>A<sub>k</sub></b> → 2 éven túl →	<b>A</b>	3 óra	8 óra	24 év	120 km

## INTERJÚ TOMBOR SÁNDORRAL, A KTI KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET NONPROFIT KFT. ÜGYVEZETŐ IGAZGATÓJÁVAL

# KTI: múlt, jelen és jövő

*Idén ünnepli fennállásának hetvenötödik évfordulóját a KTI Közlekedéstudományi Intézet. Emberi léptékkal számolva mondhatnánk, hogy az intézet „időskorba” lépett, de szakmai szempontból nézve egészen más a helyzet. Az alapítása óta eltelt több mint hét évtized alatt ugyanis a közlekedés globális rendszere gyökeres változásokon ment keresztül, rohamos fejlődése pedig új és új kihívások elé állítja magát a szakmát is, a KTI pedig ennek megfelelően folyamatosan bővülő szakértelemmel, önmagát megújítva tart lépést a követelményekkel. Hogy története során hogyan változott az intézet szerepe a hazai közlekedési szakma tudományos támogatásában, illetve hogy jelenleg milyen irányvonalak mentén fejlődik tovább, megtudhatjuk az alábbi interjúból, amelyben Tombor Sándorral, az intézet ügyvezető igazgatójával beszélgetünk múltról, jelenről és jövőről.*

– *Miért fontos a közlekedéstudomány ma Magyarországon? Milyen szerepet tölt be ebben a Közlekedéstudományi Intézet?*

– Magyarországon a közlekedés a „társadalmi működés” egyik jelentős területe. A közlekedési ágazatban jelenleg és az ágazatból a közelmúltban nyugdíjba vonult dolgozók létszáma körülbelül ötszáz ezer embert jelent. Így a szakterület egy olyan intézetet igényel, amely képes biztosítani a közlekedés szakmai-tudományos háttérét. A Közlekedéstudományi Intézet (KTI) ennek szellemében küldetésének tekinti, hogy a fenntartható fejlődés szempontjait figyelembe véve – az EU közlekedéspolitikai irányelveit követve – folyamatosan fejlődő, biztonságos és versenyképes közlekedési környezetet alakítson ki hazánkban, mindezt az élhető környezet érdekében. Az intézet ennek megfelelően a közlekedés szinte valamennyi területén tevékenykedik, a közösségi közlekedéstől a közlekedési rendszerek térinformatikai támogatásán keresztül az egyéni közlekedés számos kérdéséig. Ezek között kiemelt kutatási-fejlesztési területet jelent a közlekedésbiztonság és forgalomtechnika, a környezetvédelem és akusztika, a motorteknika, levegőtisztaság és energetika, a közlekedésgazdaság, a közlekedésszervezés, a hálózatfejlesztés, az utakkal, hidakkal kapcsolatos szakértői feladatok, illetve az ismeretterjesztés-szemléletformálás is.

Az intézet jogelődjét, a Magyar Királyi Automobil Kísérleti Intézetet az 1938-ban alapították – így ebben az évben ünnepeljük fennállásunk 75. évfordulóját –, és szakmai tevékenysége annak idején a közúti járműközlekedés és a hozzá kapcsolódó infrastruktúra



**TOMBOR SÁNDOR, A KTI KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET NONPROFIT KFT. ÜGYVEZETŐ IGAZGATÓJA**

rális kérdésekkel indult. Látható tehát, hogy az évtizedek során milyen jelentősen bővült a portfólió, amely az intézet Tudományos Igazgatóságának égisze alá tartozik. Ezek mellett pedig Személyközlekedési Igazgatósága révén a KTI a helyközi közszolgáltatási személyszállítás rendszeréhez kapcsolódóan szakértői felada-

tokat, valamint Vasúti Vizsgaközpontja keretében képzési és engedélyezési feladatokat is ellát.

– *Kik voltak a legmeghatározóbb szakemberek az intézet történetében?*

– Nagyon nehéz pusztán néhány emblematisz figurát kiemelni a KTI életéből, mert

válogatni kellene közülük: nagyon sok olyan kiváló kollégája volt az intézetnek, akik hosszú évtizedeken keresztül tevékenykedtek. A hetvenes években azt mondták a szakmában, hogy valaki vagy volt, vagy lesz KTI-s. Mindenesetre a közlekedésépítés területén id. Dr. Gáspár László vagy Dr. Boromiszta Tibor nevét mindenképpen meg kell említeni.

*– Milyen elképzelésekkel fogott hozzá a KTI ügyvezetői igazgatói feladatainak ellátásához 2010-ben?*

– Az intézet a közlekedésen belül olyan szerepkörben működik, melynek a jelentősége meghatározó az ágazat egészére nézve. Meggyőződés, hogy az intézet tevékenységeinek valamennyi közlekedési területre ki kell terjednie, és az elmúlt három évben született eredményeink, illetve az újonnan indult tevékenységeink ebbe az irányba mutatnak. A KTI az utóbbi években nagyon sok mindent tett az olyan területeken, mint a közösségi közlekedés vagy a vasút. 2011-ben kezdte működését a Vasúti Vizsgaközpont, és ugyancsak ebben az évben jött létre a Stratégiai Projekt Igazgatóság. A KTI ezek mellett komoly szakmai tevékenységet folytat járműtechnikai és ezen belül elsősorban motorteknikai kérdésekben, az energiafelhasználási, energiahatékonysági területeken, de a nagyközönség legjellemzőbben talán a közlekedésbiztonság kapcsán találkozik az intézet nevével. Magyarországon az elmúlt években lényegesen javult a közlekedésbiztonság feltételrendszere, és ebből a munkából mi is kivettük a részünket. Ebben az évben az intézet a vasúti biztosítóberendezések és kommunikáció területén megszerezte a tanúsításra vonatkozó jogosultságot is – ez az úgynevezett NoBo tevékenység egy hivatalos, európai szinten elfogadott tanúsítási eljárás. Emellett 2013-ban kezdte meg működését a Közlekedési Hálózatok Nyilvántartási és Szolgáltatási Központ, illetve a Közlekedési Szakképzési Igazgatóság.

A KTI ügyvezetői feladatainak átvételekor az a cél fogalmazódott meg bennem, hogy miközben az új kihívásoknak meg kell tudni felelni, nem szabad elhanyagolni azokat a területeket sem, amelyekre, ha reményeim szerint csak átmenetileg is, de kisebb hangsúly esik. Az új elvárásokhoz való alkalmazkodást segíti elő például a 2011-ben alapított Stratégiai Projekt Igazgatóság is, amelynek a feladata a kiemelt, stratégiai jelentőségű közlekedésszakmai projektek szakmai irányítása. Az NFM szándékaival is egyezett

az a célkitűzés, hogy az intézetet azokba az új irányokba állítsuk, amelyeknek a kérdéseivel foglalkozni kell. Ugyanakkor fontosnak tartom azt is, hogy minél többet megőrizzünk azokból a szakmai kompetenciákból, amelyek az intézetet a több mint hét évtizedes múltja során naggyá és elismertté tették.

*– Magyarországon belül, illetve a nemzetközi kapcsolatrendszerben hová helyezi az intézetet?*

– A KTI egy 100%-osan állami tulajdonú cég, a tulajdonosi jogokat a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium gyakorolja. Emellett nagy múltú intézetként az európai kutatóközpontoknak a sorába is beleillik, amelyek közt svéd, francia, német intézmények is találhatóak. Európának szinte minden táján léteznek olyan szervezetek, amelyekkel a KTI partnerségi viszonyban áll, illetve olyan nemzetközi együttműködéseknek is tagja, mint a FEHRL, az ECTRI, a FERSI vagy az ERTRAC.<sup>1</sup> Az intézet számos olyan programban vesz részt, amelyek az európai közlekedési kutatóintézetek együttműködésében és az EU által finanszírozott keretek között zajlanak.

*– A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium miben tudja támogatni az intézmény munkáját?*

– A KTI az NFM háttérintézményeként működik, és ennek megfelelően az intézet feladata, hogy előkészítse és támogassa azokat a folyamatokat, amelyekben a minisztériumnak tevékenykednie kell, illetve döntést kell hoznia. Így a két intézmény közötti kapcsolat egyik eleme az, hogy a KTI minden rendelkezésre álló eszközzel segíti az NFM működését. Ugyanakkor természetesen a minisztérium feladatai közé tartozik az intézet támogatása is, amely a KTI működésének a feltétele, így az elmúlt években az NFM feladatokkal és a feladatokhoz szükséges forrásokkal, lehetőségekkel támogatta az intézet munkáját. Az egy olyan szimbiózis, amely, ha jól működik, akkor mindkét fél számára sok előnnyel jár. Az elsődleges cél természetesen a minisztérium igényeinek a kielégítése. A kapcsolat hozadéka, hogy az intézet tevékenységei nem öncélúak, hanem az ország közlekedését érintő feladatokhoz kapcsolódnak. Tehát az NFM és a KTI közötti kapcsolatot nemcsak tulajdonos és tulajdonolt intézmény közötti viszonyként értékelem, hanem a két intézmény kollégái közötti nagyon jó együttműködésnek is. Utóbbi tekintetben különösen fontosnak tartom a közlekedésért



felelős szakmai területet irányító államtitkárral, helyettes államtitkárral fenntartott kapcsolatot, de ugyanígy a minisztérium többi vezetőjével való jó szakmai viszonyt is meg kell említeni.

*– A szakmát mindig is megosztotta a kérdés, hogy melyik fontosabb, az elméleti vagy a gyakorlati tudás. A KTI esetében merre billen a mérleg nyelve?*

– Egy kutatóintézet működésében nagyon fontos megtalálni az egyensúlyt: miközben a KTI természetesen kutatóintézetként foglalkozik, az eredményeknek gyakorlati értelemben is hasznosíthatóknak kell lenniük. Nem megengedhető, hogy csak a könyvtári állomány bővítése céljából készüljenek kutatási jelentések, hanem valós kérdésekkel, az élet valós kihívásával kell foglalkozniuk, és ezekre választ is kell adniuk. Az elmélet és gyakorlat megfelelő ötvözete kell, hogy fémjelje az in-

<sup>1</sup> FEHRL – AZ EURÓPAI NEMZETI KÖZÚTI KUTATÁSI LABORATÓRIUMOK FÓRUMA (FORUM OF EUROPEAN NATIONAL HIGHWAY RESEARCH LABORATORIES)  
ECTRI – KÖZLEKEDÉSI KUTATÓINTÉZETEK EURÓPAI KONFERENCIÁJA (EUROPEAN CONFERENCE FOR TRANSPORT RESEARCH INSTITUTES)  
FERSI – EURÓPAI KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI KUTATÓINTÉZETEK FÓRUMA (FORUM OF EUROPEAN ROAD SAFETY RESEARCH INSTITUTES)  
ERTRAC – AZ EURÓPAI KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI KUTATÁSI TANÁCSADÓ TANÁCS (EUROPEAN ROAD TRANSPORT RESEARCH ADVISORY COUNCIL)



tézetben folyó munkát, és azt gondolom, hogy ez így is működik: a KTI laboratóriumaiban gyakorlati tevékenységek folynak, amelyekhez a megfelelő elméleti háttér is rendelkezésre áll. Ezek együttesen tudják azokat a célokat szolgálni, amelyekkel ma Magyarországon egy, a közlekedés tudományával foglalkozó intézetnek foglalkoznia kell.

**– Mi a KTI jövőképe?**

– Az intézet jelenleg és az elmúlt időszakban egyaránt aktívan vett részt a hazai közlekedéspolitika alakításában. Készül a Nemzeti Közlekedési Stratégia, és ebben a munkában az intézet is részt vesz. Azt gondolom, hogy a KTI a közlekedés egészében, valamennyi szektorban jelen van és tevékenykedik. Továbbá a készülő stratégia több helyen ki fogja jelölni az intézet jövőbeni szerepét akár a közösségi közlekedés, akár a közlekedési rendszerekhez tartozó térinformatikai kérdések vagy a hálózatfejlesztési, hálózatszervezési és minőségbiztosítási feladatok tekintetében. Tehát a készülő stratégia és annak megvalósítása nagyon sok feladatot fog jelenteni az intézet számára.

**– Hogy látja a hazai közlekedési szakma jelenlegi helyzetét?**

– A magyar közlekedés állapotáról nem lehet úgy beszélni, hogy kiragadjuk abból a közegből, amelyben benne él, amellyel együtt lélegzik. Tehát véleményem szerint a hazai közlekedés helyzete olyan, mint az ország egészének a helyzete. Más kérdés természetesen, hogy a közlekedési szakmában dolgozó szakemberként azt szeretném, ha az ágazat nagyobb szerepet, nagyobb lehetőségeket kapna. E tekintetben vannak olyan kérdések, folyamatok vagy helyzetek, ahol a döntés előkészítésre, a döntések következményeinek a megítélésére jobban oda kellene figyelni, illetve nagyobb szerepet biztosítani a szakembereknek.

**– Hogy látja, biztosított-e a szakma utánpótlása?**

– Az elmúlt negyven év alatt rengeteg dolog változott a pályán. Az én pályakezdemkor mintha több türelem és alázat lett volna a szakma iránt. Úgy gondolom, a mai generációban egyfajta türelmetlenség érhe-

tő tenni, ami ugyanakkor rengeteg pozitív energiát is képes mozgósítani. E tekintetben mindenesetre úgy érzem, kicsit alaposabb és megfontoltabb megközelítésre lenne szükség, de ez valószínűleg inkább generációs és nem feltétlenül szakmai szempont. Nagy kérdés azonban, hogy mennyire lesz képes a környezet a kiváló, jó felkészültségű fiatalok képességeinek a legjavát mozgósítani – ez viszont túlmutat a közlekedési szakma általános kérdésein.

**– Megszerezhető-e a mostani hazai iskola-rendszerben az európai szintű közlekedésmérnöki tudás?**

– Azt gondolom, a hazai iskola-rendszeren belül megszerezhető az a tudás, amely a pályán való induláshoz és eligazodáshoz eleinte szükséges, de amint az minden más szakmára is igaz, az iskolai képzés keretében elsajátított tudásanyag sok helyen kiegészítésre szorul, és sok gyakorlati tapasztalatra van szükség, amely végül alkalmassá teszi a szakembereket egy kerek, egész pályára végigjárására.

AKCIÓBAN A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG

# Téli átállás: rossz időben jó gépkocsival

*Nem a büntetés, sokkal inkább a megelőzés volt a célja a „Téli átállás 2013” elnevezésű országos szinten összehangolt közúti ellenőrzési akciónak, amelynek révén a gépjárművezetők figyelmét kívánták felhívni a megváltozott közlekedési feltételekre.*

**P**est megye, M2-es út, 29-es kilométerszelvény, gödi lehajtó, út menti parkoló: Nagy József és csapata komoly rutinnal tereli ki a forgalomból a kiválasztott gépjárműveket. Egy nappal korábban a megye másik helyszínén a tehergépjárműveket ellenőrizték, ott kiváltképp a túlterheléses gépjárművek kiszűrésére fókuszáltak. Akadt munkájuk, a közeli sóderbánya felé vezető útszakaszon több jelentősen túlsúlyos nehézgépjárművet találtak. Ezúttal a személygépjárművekre koncentráltak, a gumiabroncsok, világító- és fényjelző berendezések állapotát, működőképességét, illetve a téli üzemeltetésben elengedhetetlenül szükséges fagyálló folyadék meglétét és fagyáspontját, az ablaktörlő lapátok állapotát, működőképességét, a téli szélvédőmosó folyadék szintjét vizsgálták.

Hasonló jelenetekkel ország-szerte találkozhattak az autósok, ugyanis a Nemzeti Közlekedési Hatóság Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatala koordinálásában a Megyei Kormányhivatalok



Közlekedési Felügyelőségeinek szakemberei a rendőrséggel karöltve állították meg az előző héten az autósokat.

„Nem büntetni akarunk, hanem figyelmeztetni” – foglalta össze a „Téli átállás 2013” akció lényegét Nagy József közúti ellenőr, aki a Pest megyében dolgozó három csapat közül az M2-es út 29-es kilométerszelvényénél dolgozókat vezette. Nagy úr sokat látott, régi motoros a szakmában, 1993 óta űzi az ipart. Gyakran már a sofőr testbeszédéből sejti, hogy valami nincs rendben, ilyenkor jön ő a tapasztalatával, és megkeresi a szabálytalanságot.

## NYÍLT NAP A VIZSGÁLÓÁLLOMÁSOKON

Az ellenőrzésen túl a megelőzés érdekében a gépjárművek téli üzemeltetésére való felkészülés részeként a legtöbb megyei (fővárosi) Kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége a hatósággal együttműködve közlekedésbiztonsági napot tartott az őszi téli átállás jegyében november 9-én. A program keretén belül a felügyelőségek munkatársai az érdeklődő járműtulajdonosok, üzembentartók részére, – a tél beállta előtt – lehetőséget biztosítottak a 3,5 tonna alatti gépkocsik díjmentes átvizsgálására. A mérések során lehetőség nyílt a fékhatás, a lengéscsillapító, valamint a kipufogógáz vizsgálatára, az akkumulátorok töltöttségi állapotának, a gumiabroncs és fagyálló-koncentráció ellenőrzésére, továbbá a világítóberendezések beállítására. Néhol a résztvevőket hasznos KRESZ- és vezetéstechnikai tudáspróba is várta a kifejezetten e célra felállított pályán. A feltárt és szóban részletezett hibákról az üzemeltetők emlékeztetőt kaptak a mielőbbi gyors elhárítás érdekében.





### A LEGFŐBB HIÁNYOSSÁGOK

- | világító, fényjelző berendezések működési hibája
- | üzemi fék fékhatásának eltérése
- | rögzítőfék nem megfelelő
- | fényszóró nem megfelelő beállítása (alacsony, vagy túl magasra világít)
- | hűtővíz, motorolaj-folyás
- | lengéscsillapító-berendezés alkalmatlansága
- | gumiabroncs állapota (nem megfelelő bordamélység)
- | környezetvédelmi mérés (nem megfelelő szennyezőanyag-határértékek)



Egy nappal korábban kollégáival még nehézgépjárműveket ellenőriztek, több túlsúlyos járművet is kiszűrték a forgalomból, illetve találtak egy engedély nélküli közúti áruszállítást végző teherautót is. Most a személygépjárművek voltak soron. „A teherautósofőrök már megszokták az ellenőrzéseket, a személygépjárművek vezetői között azonban akadnak olyanok, akik zaklatásnak veszik” – mesélte Nagy József. S valóban, néhány perccel később egy megállított hölgyvezető az ablakot lehúvza azt kérdezi: „Kik maguk, kukások?...”

Ugyan az összetéveszthetetlen színű láthatósági mellényen

nagybetűvel virít, hogy Nemzeti Közlekedési Hatóság, de az ellenőrök ilyeneken már nem akadnak fenn. Megvizsgálják a lámpák, ablaktörők állapotát, az ablakmosó-folyadékot, egyúttal a téli közlekedés nehézségeiről és a téli átállás fontosságáról tájékoztató szórólapot nyújtanak át a vezetőknek. Többségük megköszöni, és már hajt is tovább.

„Néhány esetben olyan hiányosságokat tapasztaltunk, hogy kénytelenek voltunk szabálysértési eljárást kezdeményezni. Például rövid idő alatt két xenonlámpa is fennakadt, mindkettő szabálytalan volt” – folytatta nagy József, az ilyen fényszórókon ugyanis automata szintbeállító és mosóberendezés is kötelező. De találtak egy szabálytalanul meghosszabbított „vagánykodó” motorháztetőt is, amelyik valósággal rálógott a lámpatestre. Az ilyen esetekben a hatósági műszaki vizsgálóállomások egyikebe rendelik az autót.

A nap felénél tartunk, a hevenyészett statisztika szerint nagyjából az autósok hatvan százaléka még nem végezte el a téli átállást. A mostani ellenőrzés alighanem segít ennek felgyorsításán. Az évek óta tartó gyakori akcióprogramok hatása különösebb kimutatások nélkül is érezhető. A közúti ellenőrök szerint az elmúlt években jelentősen csökkent a teljesen kopott gumiabroncsokkal közlekedő személyautók száma, és olyat is már csak elvétve látnak, amikor egy tengelyre két különböző típusú és méretű gumiabroncsot szerelnek. „Főként világítási problémákkal találkozunk, száz autóból nagyjából húsz-harminc autónak nem jó a lámpája” – ismertette az általa érzékelt problémákat Nagy József. A nap mondása kétségtelenül egy három óriási szalmabálát szállító, kopott utánfutó tulajdonosához fűződik: „Uram, minden papírom szabályos, nem én vagyok a hibás, hanem az, aki engedélyezte.” De ez már egy másik akcióprogram témája lesz.

S. V. A.

### AZ ELLENŐRZÉS EREDMÉNYEI

A két ellenőrzési nap során összesen 3747 gépjárművet állítottak és vizsgáltak meg az ellenőrök, ebből 1716 gépjármű esetében hívták fel a szakemberek a gépjárművezetők figyelmét az időszaknak nem megfelelő gumiabroncs használatára. További 78 esetben nem volt megfelelő a gumiabroncs műszaki állapota, valamint 14 jármű gumiabroncsának mérete, típusazonosága kapcsán mutatkoztak szabálytalanságok. Az ellenőrzött gépjárművek 3,95 %-a (148) nem készült fel kellőképpen az időjárási viszonyok változására, és nem volt feltöltve a gépkocsi tartálya fagyálló folyadékkal.

Az ablaktörőkkel kapcsolatban is több esetben észleltek problémákat kollégák, 71 gépjárműnél nem rendeltetésszerű működést, 192 járműnél pedig a lapátok nem megfelelő állapotát tapasztalták. A téli átállás egyik legfőbb célja volt a világító- és fényjelző berendezések vizsgálata, ahol az ellenőrök 403 esetben találtak az izzók működésképtelenségével, 115 db gépjármű világító berendezéseinek a beállítása, fényereje nem volt megfelelő.

Fejér megyében 7 jármű műszaki vizsgálatra történő berendeléséről is intézkedni kellett (gumiabroncs kopottsága, minősítő engedély nélküli fólia, xenon lámpa, szabálytalan nappali menetjelző, engedély nélküli átalakítás miatt).



INTERJÚ MÁZSI ATTILÁVAL,  
A MAGYAR KÖZÚT NONPROFIT  
ZRT. VEZÉRIGAZGATÓJÁVAL

# Egységes kezelésben a közúthálózat

*Gazdálkodási adatait tekintve Magyarország első tíz állami vállalatának egyike a Magyar Közút Nonprofit Zrt. A hazai közutak üzemeltetéséért és fenntartásáért felelős szervezet feladati idén jelentősen bővültek, 2013. november 1-től átvette az az Állami Autópálya Kezelő Zrt. gyorsforgalmi úthálózat kezelői üzletágát. A közúti közlekedés köztudottan veszélyes üzem, a biztonságos közlekedés egyik alapfeltétele a megfelelő infrastruktúra megléte. Minden feladatot lehet jól és jobban teljesíteni, az országos közúthálózat szakemberű üzemeltetése pedig komoly kihívásokat, komoly felelősséget jelent. A Nemzeti Közlekedési Napok rendezvény lehetőséget ad egyfajta számvetésre, hol tart most a Magyar Közút.*

– Milyen feladatokat lát el a Magyar Közút Nonprofit Zrt.?

– A Magyar Közút Nonprofit Zrt. országos szinten több mint harmincegyezer kilométernyi közút kezelését, karbantartását és fenntartását végzi, amelybe a koncessziós autópálya szakaszokon, a magánúthálózatokon, valamint az önkormányzati utakon kívül minden út beleértendő. A közútkezelői feladatokat közel 5300 alkalmazottal és több mint 160 telephellyel látja el. Az általános fenntartási teendők mellett e feladatok közé tartozik pl. az utak téli takarítása és síkosság-mentesítése, a tél végeztével a kialakult kátyúk és a leromlott úthálózat javítása stb. Továbbá társaságunk

adja ki a külön engedélyt igénylő gépjárművekre vonatkozó útvonalengedélyeket országos szinten mind az autópályák, mind pedig az országos közutak vonatkozásában. Az útvonalak kijelölésénél arra törekszünk, hogy inkább a magas teherbírással rendelkező utakra tereljük a kérdéses járműveket, így kevesebb terhelés éri a sérülékenyebb, eleve leromlott állapotú szakaszokat.

– A Magyar Közút idén novemberben az autópályák egy részének a kezelését is átvette. Milyen előnyöket jelenthet az egységes közútkezelés?

– A Magyar Közút a kormány döntése értelmében 2013. november





1-jétől átvette a nem koncessziós autópályák kezelését is, az üzletág átvételével pedig egységes szemléletű közútkezelés, fenntartás és karbantartás valósul meg az országos közúthálózaton. Ez a hatékonyság növekedését fogja maga után vonni. Az átvétellel költségmegtakarítást is el fogunk érni, de ez inkább hosszú távon lesz érzékelhető; rövid távon az egységes szervezatként való működés révén feleslegessé váló beruházások elmaradása fog kiadáscsökkenést eredményezni. Körülbelül húszmilliárd forintnyi vagyont került át társaságunkhoz, valamint több mint hétszáz munkavállalót is átvettünk. Célunk, hogy az egységes szemlélet mentén végzett közútkezelés már középtávon is minden tekintetben megvalósuljon. Egyforma figyelmet kell fordítanunk az autópályákra és a fő-, illetve mellékutakra egyaránt, hiszen mindegyik úthálózati elem fontos a közlekedők számára, így országosan kell megteremtünk a biztonságos és az útviszonyoknak megfelelő közlekedéshez nélkülözhetetlen alapfeltételeket.

Az üzletágátvétel a katasztrófavédelmi hatékonyabb kezelését is szolgálja, hiszen az egységes irányítás révén biztosítható, hogy hatásköri akadályok ne léphessenek közbe a válságintézkedések folyamán. Társaságunk az üzletágátvétel során áttekintette mindkét szervezet erőforrásait, lehetőségeit, és emellett folyamatosan készültünk fel a télre is, hogy készen álljunk minden lehetséges szükséghelyzet megelőzésére. Ennek érdekében felvettük a kapcsolatot a Nemzeti Fejlesztési Minisztériummal (NFM), az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatósággal és a rendőrséggel is, így összehangoltan végezhetjük tevékenységünket a közútkezelés, a kommunikáció, illetve az esetleges mentések terén egyaránt. Az egyeztetések már megkezdődtek, a megfelelő szerződéseket, együttműködési megállapodásokat megkötöttük, amelyek az egymás közötti kommunikáci-

óhoz, a közös munkafolyamatokhoz szükségesek. 2013 novembere folyamán egy éles gyakorlatra is sor került, amely során a kockázatos helyzeteket elkerülését modelleztük annak érdekében, hogy az Országos Katasztrófavédelmi Igazgatósággal a leghatékonyabban működhessünk együtt.

#### ***– Hogy épül fel az Ön körül dolgozó csapat?***

– Az autópálya-üzletág átvételével teljes szervezetünket újragondoltuk, így a rendszer egészére vonatkozó, egységes irányelvekkel kerül újraépítésre a Magyar Közút. Az autópálya-kezelés 2014-től külön igazgatóság keretében kezdi meg működését, de a változások az összes többi szervezeti egységünket is érintették. Személy szerint azt vallom, hogy jó csapat nélkül nincsen jó vezető sem, ezért minden pozícióban felkészült, jó szakember ül. Az üzemeltetés területén nagyon fontos a tapasztalat, ezért mindent megteszünk azért, hogy a sokéves gyakorlattal rendelkező kollégáinkat megfelelően motiváljuk, hiszen ha feladatukat a jövőben is ugyanolyan erőbóval végzik, mint eddig, munkájuk az egész cég sikerét fogja megalapozni.

#### ***– Évente átlagosan mennyi utat újítanak fel? Mik az eddigi eredmények, és mik a jövőbeni tervek?***

– Az idei évben több mint 450 kilométernyi négy és öt számjegyű utat tudunk országos szinten felújítani az Új Széchenyi Terv Regionális Operatív Program keretében, ami jelentősen több az előző években elvégzett útfelújításokhoz képes, hiszen 2012-ben alig több mint 270 kilométernyi mellékút újult meg. Ez nagy eredmény, és a NFM-nek, illetve egyéb társszerveinek köszönhető, hogy ekkora fejlődési folyamatnak lehetünk a részesei. Terveink szerint ezt az ütemet a következő években is fenntartjuk. A jelenlegi, 2007 és 2013 közötti európai uniós programozási ciklus most zárul le, illetve 2014-ben indul

az új időszak. Az illetékes hatóságok, elsősorban az NFM dolgozza ki azokat a keretszámokat, amely mentén ebben az új költségvetési időszakban gazdálkodhatunk. A célunk az, hogy minél nagyobb arányban tudjuk folytatni az úthálózat felújítását. Fontos kiemelni, hogy november első napjaiban egy új, országos szinten 33 milliárd forint értékű útfelújítási program indult el, amelynek keretében 287 szakaszon, összesen több mint 520 kilométeren valósulnak meg beruházások. Ezen kívül 2014 tavaszán további 215 kilométernyi alsóbbrendű úton indulnak el teljes körű útfelújítási munkálatok.

**Az idei évben több mint 450 kilométernyi négy és öt számjegyű utat tudunk országos szinten felújítani**

#### ***– Az elmúlt időszakban melyek voltak azok a felújított útszakaszok, amelyekre leginkább büszkék?***

– A közelmúltban felújított útszakaszok közül büszkeséggel telt el bennünket minden egyes kilométer, amelyet át tudunk adni a közlekedőknek. Egy új út átadásával javul az életminőség, az emberek könnyebben elérik a közszolgáltatásokat. Ha a közutakat összevetjük az autópályákkal, azt mondhatjuk, hogy az emberek a gyorsforgalmi utakat általában nem használják mindennap, viszont az országos közutakat igen – ezeken közlekednek az iskolákhoz, óvodákhoz, közintézményekhez stb. Célunk, hogy utóbbiak folyamatos felújításával a közlekedők egy európai szintű hálózaton utazhassanak nap mint nap.

#### ***– A felújítási munkák mellett milyen egyéb fejlesztéseket valósítottak meg?***

– A felújítási munkák hatékony megvalósításán kívül fontos megemlíteni a technológiai fejlesztéseket is: 2012-2013-ban 190 darab új teherutót, 80 darab univerzális eszközhordozó gépet, 364 kisteher-gépjárművet, 95 darab

új hóekét, 97 sószóró adaptert, 24 darab eszközhordozó traktort, 39 vibrációs hengert, 300 növényzetgondozási kisgépet és 5 ágaprító gépet vásároltunk. Az új eszközök beváltották a hozzájuk fűzött reményeket, így azon dolgoztunk, hogy a megkezdett technológiai fejlesztést tovább folytathassuk. A Gazdaságfejlesztési Operatív Program 30%-os európai uniós támogatásának is köszönhetően további 580 új eszköz beszerzéséről gondoskodunk a közeljövőben. Így többek között sószóró adaptereket, modern önjáró árok-tisztító munkagépeket, rakodó-, maró- és ágaprító gépeket, az útfelújítási és kátyúzási munkákhoz szükséges vibrációs hengereket, finishereket helyezünk majd üzembe.

Fontos továbbá megjegyezni, hogy a Magyar Közút az NFM-mel és a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központtal szorosan együttműködve részt vett a Nemzeti Közlekedési Stratégia elkészítésében. Ebben megfogalmaztuk az úthálózat felújítására vonatkozó jövőbeni céljainkat, amelynek jelentős része igen leromlott állapotban van. Nagyon fontos tehát az együttműködés a minisztériumi és az egyéb szervezetekkel egyaránt, hogy a terveket közösen meg tudjuk valósítani.

**– Mit várhatnak az idei közlekedők a téli során? Hogyan néz ki a gyakorlatban a Magyar Közút téli tevékenysége?**

– Elmondhatom, hogy felkészültünk a télre, a gépszemlék során a vezetőség telephelyenként vette szemügyre a téli védekezésre használt eszközöket. Saját gépeinken kívül az ország teljes lefedettségének érdekében bérelt gépekkel is dolgozunk majd azokon a területeken, amelyeken nincs saját eszközünk, vagy a számuk nem elegendő. A nagyobb biztonság érdekében a leihívható gépek bérletére is szerződést kötünk, ami azt jelenti, hogy a rendkívüli hó helyzetben ezek is munkába tudnak állni. Mindent megteszünk azért, hogy a lehető legrövidebb

időn belül le tudjuk majd takarítani az utakat és átadhassuk őket a közlekedők számára.

**– Milyen beavatkozásokkal találkozhatnak az úthasználók a téli során?**

– A korábbi évek intézkedéseit idén is megtesszük. A szabályzataink előírják a különböző úttípusok esetében, hogy hol milyen védekezést kell foganatosítani, melyek azok a balesetveszélyes útszakaszok, kanyarok, ahol megelőző sózást, síkosság-mentesítést kell végezni. Megyei igazgatóságaink egyéni téli tervvel rendelkeznek, ahol utakra lebontva meg vannak határozva azok a szakaszok, amelyek fokozottabb veszélynek vannak kitéve. Ezeknél minden olyan prevenció eszközt bevetünk, amire az elmúlt évek tapasztalata alapján szükség van. Az autópályák esetében is kiegészítettük a rendelkezésre álló gépjárműállományt olyan leihívható gépekkel, amelyek a nagyobb havazásokkor nélkülözhetetlenek.

**– A közlekedési kormányzat egyik legfontosabb törekvése a közlekedésbiztonság további javítása, a közlekedési balesetek számának csökkentése. A Magyar Közút miként tud hozzájárulni a kormányzati szándék megvalósításához?**

– A közlekedésbiztonság érdekében a Magyar Közút forgalom-

technikáért felelős osztálya folyamatosan elemzi a közúthálózaton bekövetkező eseményeket, megvizsgálja azokat az útszakaszokat, amelyek kifejezetten balesetveszélyesek, és minden évben stratégiát és intézkedési tervet dolgoz ki arra vonatkozóan, hogy hogyan lehet ezt a balesetveszélyt megszüntetni vagy enyhíteni. Emellett pedig úttellenőri szolgál-

A közlekedésbiztonság további javulása érdekében újabb intézkedéseket tervezünk a KözOP programon belül

latunk folyamatosan azon dolgozik, hogy a már kialakult balesetveszélyes helyzeteket minél előbb orvosolja azokat az akadályokat, amik az úton kialakultak.

Minden olyan munkát elvégzünk a közlekedésbiztonság érdekében, amelyet saját hatáskörben teljesíteni tudunk, például változtatunk a fogalmi renden, figyelemfelhívó táblákat helyezünk ki, de még folytathatnánk a sort. Nagyon sok helyen elértük, hogy a korábbi lámpás kereszteződések helyén, amelyek rendszeres baleseti helyszínek voltak, körforgalmak létesüljenek. Az ilyen, körforgalommal ellátott gócpontokban a beavatkozásokat követően gyakorlatilag nul-

lára csökkent a balesetek száma. Baleseti góckutatásunk és az azt követő beavatkozásaink számokkal is kimutatható sikert mutatnak: ha összehasonlítjuk a beavatkozások előtti és utáni három éves időszakok baleseti adatait, megállapítható, hogy viszonylag kis költségekkel 76 megtalált baleseti góchelyen 27 emberéletet sikerült megmenteni.

**– Milyen további közlekedésbiztonsági intézkedéseket terveznek a jövőben?**

– Munkánk sikerének tekintem, hogy egyre kevesebb olyan helyszín van az országos közúthálózaton, ahol a balesetek az átlagosnál gyakrabban fordulnak elő úgy, hogy valamiféle „úthiba” is közrejátszik bennük. A közlekedésbiztonság további javulása érdekében az újabb intézkedéseket tervezünk a KözOP programon belül a közeljövőben: 22 körforgalmú és egy kör geometriájú csomópont építésének teljes körű előkészítését fogjuk elvégezni, illetve gyakorlati beavatkozásokat is végre fogunk hajtani 69 bel- és külterületi baleseti csomópontban, 11 gyalogos átkelőhelyen, 50 balesetveszélyes külterületi buszmegállóban, illetve 455 jelzőlámpás forgalomirányítású csomópontban.

**– Hogyan kell a közlekedőknek felkészülnie a téli közlekedésre, mire számítsanak az utakon?**

– Minden közlekedőnek felhívjuk a figyelmét a közlekedési szabályok betartására. Készítettünk egy téli prospektust, amelyhez a MOL kutakon minden autós ingyenesen hozzáférhet. Ebben a kiadványban tételesen megtalálható minden olyan tennivaló, amelyet indulás előtt el kell végezni a biztonságos közlekedés érdekében. Információs honlapokat is működtetünk továbbá, ezek egyike a Magyar Közút hivatalos oldala, a másik pedig az [www.utinform.hu](http://www.utinform.hu), amelyeken mindenki előzetesen tájékozódhat az útviszonyokról. Javasolt továbbá, hogy a közlekedők a saját érdekében a meteorológiai előrejelzéseket is kövessék nyomon.





## MÁZSI ATTLA, A MAGYAR KÖZÚT NONPROFIT ZRT. VEZÉRIGAZGATÓJA (KÖZÉPEN)

– *Mit lehet tudni az utinform.hu honlapról?*

– A társaságunk által működtetett utinform.hu egy olyan egyedülálló online hazai felület, amelyen folyamatosan hiteles közúti információkat nyerhetnek a közlekedők. Területi szervezeti egységeink minden egyes útlezárásról, úton lévő eseményről rögzítik az adatokat, amelyek azonnal megjelennek a weboldalon. A felületet idén egy teljesen új adatbázisalapra helyeztük, ami azt jelenti, hogy mind az autópályás, mind a közutas információk valós idejű rendszerben, szinte azonnal frissülnek rajta. Az utinform.hu mellett mobilos alkalmazásokat is készítettünk, amelyeket Android és IOS operációs rendszerű telefonokra egyaránt le lehet majd tölteni, és amelyekkel nyomon követhetőek a balesetek és lezárások helyszíneit, így azok könnyebben elkerülhetővé válnak.

– *Egy olyan tradicionális vállalat, mint Magyar Közút, miért érzi fontosnak, hogy gyermekrajzpályázatot hirdessen?*

– Tevékenységünk igen szerteágazó, nemcsak útkarbantartás-

sal és fenntartással foglalkozunk, hanem megpróbáljuk a civil szférát is bevonni tevékenységünkbe, hogy megismerjék, hogyan kell a közúton közlekedni. A gyermekrajzpályázatot már évek óta minden évben meghirdetjük, és nagyon nagy az érdeklődés iránta. A tavalyi évben több mint 5500 rajz érkezett a pályázatra. Korábban nem is gondoltuk volna, hogy az út ennyire meg tudja ihletni a gyerekeket. Emellett különböző oktatásokat is szerveztünk, elindítottuk például az id. Gáspár László Oktatási Tervet. Utóbbival a piacnak azt a hiányzó szegmensét próbáljuk betölteni, amely nem található meg az oktatási intézmények tanterveiben. E hiánypótló képzésen műszaki szakemberek részére adunk át az úttal és a közlekedéssel kapcsolatos ismereteket. Gyerekek számára is indítottunk képzési programot, amelyet az üzemelnökségeink környezetében levő iskolák számára hirdettünk meg, és az utak történelmével, közúti bemutatóval, közlekedésbiztonsággal foglalkozik. Ebben a programunkban baleset megelőzéssel és környe-

zetvédelemmel is foglalkozunk, hiszen feladatunknak tartjuk, hogy a gyerekeket ezekre minél korábban megtanítsuk.

– *Az id. Gáspár László Oktatási Terv a saját szakemberátlományuk képzését szolgálja, vagy külsős szakemberek is részt vehetnek rajta?*

– A programunkon nemcsak társaságunk munkatársai, hanem egyéb, a közút területén működő szakemberek is jelentkezhetnek, például építőipari cégek, társszervezetek, minisztériumi vagy egyéb közlekedésben érintett szervezetek munkatársai. A MÁV-val közösen is indítottunk oktatási programot, ami különböző modulokból épül fel. Jelenleg hat modulunk működik, illetve további három van kidolgozás alatt, amibe ugyanúgy más szervezeteket is bevonunk. A programnak eddig több mint kilencszáz hallgatója volt. Az oktatási és jegyzetkészítési feladatokat körülbelül száz szakember látja el. Mostanra több mint 2200 oldalnyi jegyzet áll rendelkezésre, tehát hatalmas tananyagról van szó. Nyilván nem akarjuk

az egyetemeket felülmúlni, de azt a részt, ami jelenleg az oktatásban van, be szeretnénk tölni.

– *A Magyar Közút múzeumot is üzemeltet...*

– Kiskőrösi Szakgyűjtemény néven létrehoztunk egy múzeumot a múltunk bemutatása céljából, amelyet az elmúlt években uniós pénzekből fel is újítottunk. A múzeum területén találhatóak meg azok a gépek, amelyekkel régebben a közútkezelés folyt, köztük a Robog az úthenger című filmből elhíresült, „Józi” névre keresztelt munkagép is. Továbbá a Kiskőrösi Gyűjtemény felügyeletével valósítjuk meg az egész országban végzett iskolás oktatási feladatokat. Külön kiállítást nyitottunk az Országos Közúti Adatbank (OKA) és az informatika fejlődésének bemutatására is, ennek megfelelően olyan tárgyakkal rendeztük be a kiállítást, mint régi számítógépek, telefonok, amelyekkel gyerekként a múltban mi magunk is találkoztunk. A múzeumot bárki megtekintheti, és mindenki számára remek élménnyel szolgálhat.

## ÚJ GÉPEKKEL ÉS FOKOZOTT LÉTSZÁMMAL KÉSZÜL A TÉLRE

A MAGYAR KÖZÚT NONPROFIT ZRT.

# A téli felkészülés egész éves feladat

*Új traktorok és Unimogok, több mint négyszáz fővel bővülő csapat, frissen épült sótárolók, hófogó rácsok és hálók telepítése – így készül a Magyar Közút Nonprofit Zrt. a 2013-14-es téli szezonra. A 2013. november 11-én a szigetszentmiklósi autópálya-mérnökségén megrendezett sajtótájékoztatót a társaság vezető tisztséget betöltő szakemberei részletes tájékoztatást nyújtottak a felkészülés lépéseiről.*

A sajtóeseményt Mázsi Attila vezérigazgató nyitotta meg, aki elsőként az igen jelentős szervezeti és tevékenységbeli változásokra tért ki: 2013. november 1-jétől a nem koncessziós autópályák üzemeltetési feladatainak ellátása is a Magyar Közút hatáskörébe került. Ez azt jelenti, hogy a társaság e szezontól kezdve országosan közel 31 ezer kilométeren végzi a téli hóeltakarítási feladatokat. Továbbá a közútkezelő az elmúlt évben megkezdett géppark-korszerűsítési programját idén is folytatta, így mintegy 90 új céleszközt tud bevetni a 2013-2014-es tél során. A rendelkezésre álló új munkajárművek és a megnövelt munkatársak rövid ismertetése mellett Mázsi Attila a társaság téli feladatait is összegezte. A cég elsődleges feladata ebben az időszakban a hóeltakarítás és a síkosságmentesítés, valamint megfelelő időjárási körülmények mellett a téli kátyúzás.

„A téli felkészülés egész éves feladat” – szövegelt le Mázsi Attila bevezető gondolatait követően Szőke József, a Magyar Közút Nonprofit Zrt. műszaki vezérigazgató-helyettese. Elmondása szerint hivatalosan ugyan november 10-e óta dolgoznak téli üzemmódban

a közútkezelő szakemberei, de az előkészületi munkák gyakorlatilag már a szezont megelőző tavasz során megkezdődnek. A működésbe lépett téli üzemmód során a közútkezelő munkatársai váltott műszakban a nap 24 órájában készen állnak az aktuálisan szükséges tennivalók ellátására, illetve a friss közlekedési információk biztosítására. A feladatok hatékony elvégzése érdekében a téli hónapokra a társaság több mint 440 fővel növelte munkavállalóinak számát, így – velük együtt – közel 4000-en dolgoznak közvetlenül a téli üzemeltetési tennivalók ellátásán. A személyi állományon túl a társaság a járműparkot is bővítette: 24 új, nagy teljesítményű traktort, illetve 63 új Unimogot állít munkába – előbbieket saját, utóbbiakat pedig uniós forrásból vásárolta –, továbbá 65 sószórót is bérel a teljes lefedettség biztosítása érdekében. Így összesen több mint 880 jármű áll a közútkezelő rendelkezésére a 2013-2014-es téli szezonban. Ezen felül a tavalyi évben bevezetett flottamenedzsment-rendszer nemcsak a gépjárművek koordinációját teszi hatékonyabbá, de a munkagépek által bejárt útvonalak is pontosan követhetővé és ellenőrizhetővé váltak. 2012-ben mintegy 1200 járműbe építettek



be fix GPS eszközt, idén pedig további közel 350 gépbe kerül mobil járműkövető egység. A járműpark fejlesztése mellett szintén jelentős eredmény, hogy a Gazdaságfejlesztési Operatív Program támogatásával új sótárolók is létesültek országszerte, valamint a társaság már most beszerezte a síkosságmentesítéshez szükséges anyagok teljes készletét (útszóró só, kalcium-klorid granulátum és oldat).

A munkatársak és a rendelkezésre álló eszközök áttekintése mellett Szőke József a társaság téli munkavégzésének módszertanára is kitért, amely szerint a hótakarítási munkákat útkategóriánként, előre meghatározott prioritási sorrend szerint végzik – így havazás esetén elsőként a közúthálózat gerincét képező autópályákon látják el a szükséges tennivalókat, majd lépésről lépésre haladnak az alsóbbrendű utak felé. Fontos tudnivaló továbbá, hogy a hóeltakarítást a közútkezelő munkatársai csak akkor tudják megkezdni, ha a lehullott hó vastagsága meghaladja

### RENDKÍVÜLI SZEMLE A MAGYAR KÖZÚTNÁL

Rendkívüli technikai ellenőrzést hajtott végre a közútkezelő eszközparkján 2013. november 27-én a BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság és a Magyar Közút Nonprofit Zrt. a Megyei Védelmi Bizottságokkal közösen. A közútkezelőnek mind a 93 üzemmérnökségén megtartották a szemléket, és valamennyi telephelyén rendben találták a téli időszakra bevethető eszközöket.

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. 2013. november 10-én téli üzemmódra váltott: ez azt jelenti, hogy összesen csaknem négyezer szakember dolgozik folyamatos, 12 órás váltásokban. A november végével beköszöntött téli időjárás kapcsán a szükséges helyeken már végzett hóeltakarítási és síkosságmentesítési munkákat a közútkezelő, amelyek során csaknem ezer tonna útszóró sót juttattak ki az országos közúthálózatra.

A Magyar Közút a 2013-2014-es téli szezonban az országos közúthálózaton közel 560 saját, illetve 65 bérelt sószóróval és hóékevel felszerelt nehézgépjárművet tud hadrendbe állítani. Ezek mellett több mint 100 rakodógép és mintegy 120 univerzális eszközhordozó, valamint 35 önjáró hómarógép lát el szükség esetén 0-24 órás szolgálatot.



az 5 centimétert, az alatt csak a forgalom által letaposott hó burkolatra fagyását megelőző sózásra van lehetőség. A társaság 93 üzemmérnöksége az időjárás-előrejelzéseket is folyamatosan figyeli, amiben 337 saját útmeteorológiai mérőállomás segíti a munkáját.

A műszaki vezérigazgató-helyettes a preventív jellegű munkák fontosságát is hangsúlyozta, így megemlítette a hófogó rácsok és hálók kihelyezését is azokon a szakaszokon, ahol az elmúlt évek tapasztalatai alapján nagyobb a hófúvások előfordulási lehetősége. Hozzátette azonban, hogy a rácsok és hálók önmagukban még nem garantálják az érintett útszakaszok hómentességét, hiszen csupán 50 km/h szélességig hatékonyak. Továbbá a szóban forgó elemek az útpályától csak bizonyos távolságban helyezhetőek el, így használatuk többnyire mezőgazdasági területekkel szegélyezett utak esetében lehetséges. Ehhez azonban elengedhetetlen a tulajdonosok gazdákkal történő egyeztetés, amely nem min-



den esetben zökkenőmentes. A hófúvások ellen a leghatékonyabb védelmet egyébként a hófogó véderdősávok telepítése jelenti, amelyet a Magyar Közút az ország számos területén jelenleg is végez, ezek hatása azonban csak több év elteltével, a fák növekedési ütemének megfelelően érzékelhető.

Felszólalása végén Szőke József kihangsúlyozta, hogy nélkülözhetetlen a közlekedőkkel és a sajtóval való együttműködés a balesetek elkerülése érdekében: az úthasználók részéről nagyon fontos a megfelelő tájékozódás, a sajtónak pedig a tájékoztatásban kell partnerséget mutatnia.

„Tájékozódás, útvonaltervezés, műszaki üzembiztonság” – e három tennivalót emelte ki Pécsi Norbert Sándor, a Magyar Közút Nonprofit Zrt. kommunikációs osztályvezetője, amelyek kapcsán a közútkezelő szintén az úthasználók együttműködését kéri. Ezek közül az elsőhöz a társaság számos felületen biztosít naprakész információt. A közelmúltban felhasználóbarát szempontok alapján megújult [www.utinform.hu](http://www.utinform.hu) mellett a [www.kozut.hu](http://www.kozut.hu) oldalon is folyamatosan tájékozódhatnak a közlekedők az aktuális útviszonyokról, illetve a nagyobb elérés érdekében a társaság facebook, twitter és instagram oldalakat<sup>1</sup> is üzemeltet, amelyek szintén folyamatosan frissülnek. Az online felületeken túl a Magyar Közút telefonos diszpécser-szolgáltatása is rendelkezésre áll a nap 24 órájában, így az úthasználók bármikor friss információhoz juthatnak az útviszonyokat illetően. Emellett Pécsi Norbert fontosnak tartotta azt is, hogy a közlekedők a tájékozódást követően alaposan tervezzék meg az útvonalat, illetve győződjenek meg arról, hogy járművük megfelelő műszaki állapotban van, a téli körülmények között is jól üzemel, illetve minél előbb kerítsenek sort a nyári gumik télire való cseréjére. A kommunikációs osztályvezető kiemelte, hogy sok esetben a kis belátással egyébként elkerülhető balesetek miatt kialakuló torlódások a közútkezelő szakembereinek munkavégzését is jelentősen hátráltatják; továbbá azt is megjegyezte, hogy a hóesések alkalmával lesznek olyan mellékutak, amelyeket hosszabb ideig hótakarás alatt maradnak, hiszen az eltakarítás előre meghatározott fontossági sorrendben halad. Éppen ezért fontos, hogy a közlekedők lassítsanak a tél folyamán, és legyenek körültekintőek. A társaság közzétett egy hasznos tanácsokat tartalmazó szóróanyagot is a téli vezetésre vonatkozóan, amely az [utinform.hu](http://utinform.hu) oldalról tölthető le.<sup>2</sup>

## TÉLI KÖZLEKEDÉSI TANÁCSOK AUTÓSOKNAK

- 1** A legfontosabb, amit megtehet, hogy amint a hőmérséklet tartósan +7 °C alá süllyed, téli abroncsot használ. A nyári abroncsok ennél hidegebb időben nem biztosítanak megfelelő tapadást.
- 2** Indulás előtt mindenképpen ajánlatos a várható időjárási viszonyokról, esetleges útakadályokról tájékozódni.
- 3** Töltse fel ablakmosó tartályát téli folyadékkal és ellenőrizze, hogy megfelelő állapotban vannak-e az ablaktörő lapátok!
- 4** Érdemes lehet hóláncot is beszerezni, különösen akkor, ha hosszabb kirándulásra vagy hegyi utakra indul. A felszerelést ajánlatos előre begyakorolni.
- 5** Csak teli üzemenyagtartállyal induljon útnak, sőt, egy plusz üzemenyaggal teli kannát is célszerű jól rögzítve elhelyezni a csomagtartóban. Így egy esetleges elakadás esetén sem okozhat gondot, ha a fűtés miatt jártni kell a motort.
- 6** Tartsa be a „látni és látszani” elvet! Fontos, hogy indulás előtt alaposan takarítsa le a szélvédőket. Ellenőrizze a gépjármű világítását, valamint az akkumulátor állapotát is!
- 7** Ha bajba kerülne, vagy máson kellene segítenie, jól jöhet a vontató kötel, de akár az indítókábel is, így nem árt, ha ezek is helyet kapnak a csomagtartóban.
- 8** Érdemes jégkaparót és jégoldó sprayt is az autóban tartani, ahogyan jól jöhet elakadáskor egy hóeltakarításra alkalmas lapát vagy egy „hókotró” kefe is.
- 9** Réteges, meleg öltözetben ajánlott útra kelni, és lehetőleg takarók is legyenek az autóban. Egy hosszú út, esetleg elakadás során jól jöhet némi meleg tea vagy más innivaló, valamint némi harapnivaló is.
- 10** Ne előzze meg társaságunk narancssárga, illetve villogó jelzést használó gépjárművét! A követési távolságot is érdemes betartania.
- 11** Ha síkosabb útszakaszra érkezik, lassítson és kerülje a hirtelen kormányozdulatokat és a fékezést!
- 12** Az autópályán hagyja szabadon a leállósávot, a mentési útvonalat! Amennyiben a leállósávon ragadt, azonnal értesítse a hatóságokat!
- 13** Végül ne felejtse el feltölteni a mobiltelefonját indulás előtt, nehogy akkor merüljön le, amikor éppen a legnagyobb szükség lenne rá.

<sup>1</sup> [WWW.FACEBOOK.COM/UTINFORMKOZUT](http://WWW.FACEBOOK.COM/UTINFORMKOZUT), [WWW.TWITTER.COM/UTINFORM](http://WWW.TWITTER.COM/UTINFORM)

<sup>2</sup> [WWW.UTINFORM.HU/KEPELEMEK/PDF/TELI\\_TANACSOK\\_KOZLEKEDOKNEK\\_2013.PDF](http://WWW.UTINFORM.HU/KEPELEMEK/PDF/TELI_TANACSOK_KOZLEKEDOKNEK_2013.PDF)

INTERJÚ BÖRZSEI TIBORRAL,  
A NEMZETI ÚTDÍJFIZETÉSI  
SZOLGÁLTATÓ ZRT.  
VEZÉRIGAZGATÓJÁVAL

# Bemutatkozik a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt.

*A Kormány döntött, az Országgyűlés megszavazta: az Állami Autópálya Kezelő Zrt. (ÁAK Zrt.) feladata 2013. november 1-től kizárólag az országos közutak használat-arányos díjszedési rendszerre vonatkozó díjszedési, pótdíj-azási és díjellenőrzési, valamint a megtett úttal arányos elektronikus útdíjszedési rendszerben díjszedési, egyete- mes útdíjszolgáltatói és díjellenőrzés-támogatói tevékeny- ségek elvégzése. Ez azt is jelenti, hogy a gyorsforgalmi úthálózat üzemeltetői és fenntartási tevékenységeket a továbbiakban a Magyar Közút Nonprofit Zrt. látja el.*

**– Milyen feladatai, tevékenységei voltak és vannak jelenleg az ÁAK Zrt-nek, illetve jogutódjának?**

– Az ÁAK Zrt. feladata 2013. november 1-jéig az országos gyorsforgalmi közúthálózat üze- meltetése és fenntartása volt, amelyet több mint hétszáz mun- katárral látott el az ország leg- különbözöbb részein – értelem- szerűen az autópályák mentén – létesített tizenhat mérnöksé- gen keresztül. Azt gondolom, megfelelő fenntartási színvona- lat tudtunk biztosítani, és hogy munkánk eredményeként, vala- mint a lehetőségeinkhez, illetve az általános közúti állapotokhoz képest az autópályáink jó álla- potúak. Az ÁAK Zrt. jogutód- jának, a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt.-nek (NÚSZ) a hatásköre mostantól a HU-GO elektronikus útdíjszedési rend-

szerral kapcsolatos feladatok el- látása: ez gyakorlatilag a rendszer üzemeltetésének teljes volumenét magába foglalja az úthasználati díjak értékesítésétől, elszámolá- sától kezdve az adminisztráción át az úthasználat jogosultságának az ellenőrzéséig. Továbbá a 3,5 tonna alatti megengedett ösztö- megű gépjárművek számára tör- ténő matricaértékesítést, illetve a matricahasználat teljes körű ellenőrzését és a díjak, pótlékok beszedését is a NÚSZ látja el. Ennek megfelelően fejlesztéseink és beruházásaink az említett fel- adatokra fognak koncentrálni a hatékonyabb működés megva- lósítása érdekében. A névváltozás pedig jól tükrözi azon törekvé- sünket, hogy kifejezetten szolgá- tató társasággá váljunk. Úgy gon- doljuk, hogy ha az úthasználókat útdíjfizetési kötelezettség illeti,



akkor cserébe valódi szolgáltató- sokat, kényelmi funkciókat kell, hogy kapjanak tőlünk. Ezért is szerepel a „szolgáltató” szó a cég új nevében.

**– Milyen jelentősebb eredménye- ket ért el a társaság az elmúlt évek működése során?**

– Az elmúlt időszak számos kézzelfogható és a közlekedési ágazat egészére nézve is fontos eredményt hozott. Kiemelkedők ezek közül azok az infrastruktú- rafejlesztések, amelyek Magyar- ország áteresztő kapacitásának növelésére irányultak. Magyar- ország helyzetét tekintve nyugat- keleti és észak-déli irányú közle- kedési tengelyek metszéspontjában fekszik, amelynek köszönhe- tően nagyon fontos tranzitszere- pet tölt be. Ezek az útszakaszok, legyenek akár autoutak vagy

egyéb közutak, mind azt szol- gálják, hogy a közlekedők minél gyorsabban, biztonságosabban és minél kevesebb ráfordítással juthassanak el úti céljukig, így az autópálya-építés a magyar és az európai polgárok érdeke- it szolgálja. Sikerként könyvel- hetők el azok a beruházások, amelyekkel tovább fejlesztettük az autópályákat és fő tranzit- utakat. 2010-ben az M31 M0- M3 közötti átkötését bővítettük 12 km-rel, 2010-2011 között az M43 utat összesen 32 km-rel, 2013-ban pedig az M3 Nyíregy- háza és a 49-es főút közötti ré- szén 30 km-nyi szakasz épült meg. Szintén az idei év ered- ménye a közelmúltban átadott M0-s autópályán az 51-es főút és M5-ös autópálya közötti újon- nan épült 6,3 kilométeres szaka- sza. Az autósok most már több





mint 75 kilométer hosszan haladhatnak folyamatosan a környékük az M1-es autópálya és 11-es főút között megépült szakaszán. A beruházással lezárult a déli szektor bővítésének utolsó üteme. Nagy élmény volt látni azt, ahogyan az első járművek elhaladnak az új pályaszakaszon. Gyakorlatilag nem volt olyan autós, kamionos, aki ne dudált vagy ne integetett volna nekünk. Feltételezem, hogy mindenki hasznát veszi ezeknek az új szakaszoknak.

Emellett az elmúlt időszakban a már kiforrott viszonylati jegyrendszer még stabilabbá tétel volt az elsődleges cél. Ezt magas színvonalú és rugalmasabb ügyfélszolgálat bevezetésével, a pótdíjbehajtás szervezeti és jogi megerősítésével, a gyorsforgalmi utakon történő ellenőrzési feladatok részbeni át-

vételével valósította meg az társaság. Az erőfeszítések sikerét jól mutatja, hogy az ÁAK 2010-ben és 2012-ben is elnyerte a „Kiválóság az Ügyfélkiszolgálásban” díjat.

– *Mi célt szolgál az elektronikus útdíjszedési rendszer?*

– A „HU-GO” megtett úttal arányos elektronikus útdíjszedési rendszer bevezetésének alapvető célja, hogy a magyarországi állami közúti infrastruktúrát használók megfizessék az úthasználati díjakat, illetve azok, akik a környezetet igénybe veszik, adott esetben szennyeznek, szintén megfizessék meg ennek az össztársadalmi költségeit. A rendszertől elvárt járulékos bevételtermelő képesség évi 150 milliárd Ft, amelynek megfelelő és a közlekedési ágazat fejlesztéséhez köthető felhasználását az Útdíjtörvény

és kapcsolódó jogszabályok szabályozzák. Az e-útdíj rendszerben 6513 km hosszú hazai közúthálózat vált fizetőssé 2013. július 1-jétől. Ez jelenleg mintegy 2075 db elemi díjköteles szakaszból áll, amelyek szelvényezettől szelvényezetté, praktikus csomóponttól csomópontig kerültek megállapításra.

– *Az elektronikus útdíj bevezetése mivel jelent többet a viszonylati jegyrendszerhez képest a közlekedési ágazat egésze szempontjából?*

– Az elektronikus útdíjrendszer, illetve a viszonylati jegyrendszer bevételei nagyságrendileg 200 milliárd forintot jelentenek éves szinten. Ebből az e-rendszer által beszedett bevételek jogszabály alapján a közlekedésfejlesztésre fordítandóak, míg a viszonylati

jegybevételekből származó több mint 40 milliárd forint az Útpénztárba kerül. Ami pedig a két rendszer közötti különbséget illeti, az új rendszer a megtett úttal arányosan és a jármű jellemzőire vonatkozóan számolja a használati díjat, míg a „matrica” nem használatarányosan, hanem viszonylatokra jogosítja a felhasználókat.

– *Milyen további fejlesztések várhatóak a rendszert illetően?*

– Az elektronikus útdíjszedési rendszer megvalósítása rekordidő, 2,5 hónap alatt történt meg, és azt gondolom, hogy ez a rendszer megfelelően, európai színvonalon működik. Jelenleg azon dolgozunk, hogy minél teljesebb körű szolgáltatásokat nyújthassunk. A rendszer kialakítása nemcsak az útdíjnak az úthasználóktól

való beszédére terjed ki, hanem az értékesítési pontok, valamint az ellenőrzési hálózat felépítésére, működtetésére is. Az ellenőrzés kereteit természetesen komoly fizikai infrastruktúra – ellenőrző kapuk, kamerák, szkennerek rendszere – biztosítja, illetve vannak mobil ellenőrző gépjárművek is, amelyek ezt a feladatot végzik. Közel ötszáz ember látja el csak ezt a tevékenységet. Az elektronikus útdíjszedési rendszer nemcsak egy informatikai rendszer létrehozásáról és üzemeltetéséről szól – ez egy ennél jóval kiterjedtebb és komplexebb szolgáltatás és tevékenység.

Vannak rövid távú, de rendkívül fontos fejlesztési célkitűzések, amelyek az úthasználók elégedettségét szolgálják. A fuvarozói érdekképviseltek visszajelzéseit is figyelembe véve például folyamatban van az elemi díjköteles szakaszok módosítása, tovább bontása, az útvonaltervezőbe való beépítése (a díjköteles hálózat jelenlegi hossza 6513 km, ami 2075 db elemi díjköteles szakaszot jelent) melynek eredményeként összesen 2243 darab szakasz lesz. Emellett szintén nagyon fontos fejlesztési elem az utólagos fizetés (post paid) lehetősége. A fejlesztés révén azok az úthasználók élhetnek majd az utólagos fizetés lehetőségével, akik, illetve amely társaságok megfelelnek a hitelképességi követelményeknek.

Szintén a rövid távú célok közé tartozik a mobiltelefonos vásárlás bevezetése még 2013-ban, így a viszonylati jegyek váltása mobiltelefonos alkalmazáson keresztül is lehetségessé válhat. Ezen kívül pedig felül kívánjuk vizsgálni az értékesítési pontjainkat a közeljövőben annak érdekében, hogy színvonaluk a vásárlókat maximális megelégedettséggel töltsse el. Meggyőződésem, hogy ha a magyarországi úthálózaton való közlekedésért használatáronosan kell fizetni, a díjért cserébe a lehető legjobb szolgáltatást kell nyújtanunk. Legyenek magas szolgáltatási színvonalú értékesítési pontok és a nap minden percében elérhető értékesítési csator-



**BÖRZSEI TIBOR, A NEMZETI ÚTDÍJFIZETÉSI SZOLGÁLTATÓ ZRT. VEZÉRIGAZGATÓJA**

nák, elégítsük ki minél magasabb szinten az adatkérési, elszámolási igényeket, illetve ha a mi kompetenciánkon túlmutató kérdések merülnek fel, továbbítsuk azokat témában illetékes szervekhez.

**– Mi a jövő útja? A fedélzeti eszköz vagy viszonylati jegy?**

– Azok számára, akik rendszeresen használják a magyarországi utakat, mindenképpen kényelmesebb, ha fedélzeti eszközzel vullanak be, hiszen egy bizonyos megtett út után már olcsóbb is lehet az automatizált megoldás, mintsem, hogy emberi erőforrásokat fordítsanak a viszonylati jegyek vásárlására. Fontos megjegyezni azt is, hogy manapság már majdnem minden második forint a fedélzeti eszközökön keresztül folyik be, illetve ezek használatáért további olyan előnyöket is kívánunk biztosítani, amely arra ösztönzi az úthasználókat, hogy ezt a megoldást válasszák.

**– Az elektronikus útdíjjal kapcsolatosan milyen az együttműködés a fuvarozó szervezetekkel?**

– Nagy hangsúlyt fektetünk arra, hogy mindazon szervezetekkel – a fuvarozói piac meghatározó szereplőivel –, akik az elektronikus útdíj jelentős partnereinek számítanak, közvetlen, személyes kapcsolatot alakítsunk ki. Ennek okán felvettük a kapcsolatot a három nagy érdekképviselési szer-

Manapság már majdnem minden második útdíjforint a fedélzeti eszközökön keresztül folyik be

vezettel, és rendszeresen egyeztetünk velük. Továbbá arra is hangsúlyt helyezek, hogy részt vegyünk a különböző fórumokon, konferenciákon, így a rendszerhasználóival közvetlenül tudunk kommunikálni. Fontosnak tar-

tom, hogy tanuljunk a hibáinkból és másoknak az észrevételeiből; ezért rendkívül lényeges, hogy a jobbító szándékú észrevételek közvetlenül jussanak el hozzánk. Komoly megnyugvással töltött el a fuvarozói társadalomtól kapott, egyöntetűnek mondható visszajelzés, amely szerint nincsen érdemi problémájuk a rendszerrel. A HU-GO ugyan az induláskor sok kritikát kapott, de úgy vélem, hogy a kollégáim erőfeszítéseinek és a fuvarozók együttműködésének köszönhetően a rendszer mára magas szinten ki tudja elégíteni az úthasználók igényeit.

**– A fuvarosoknak minden információ a rendelkezésükre áll ahhoz, hogy megfelelően tudják használni az elektronikus útdíjszedési rendszert?**

– A rendszert használók nagyon sokféle csatornán keresztül juthatnak információhoz, illetve vásárolhatják meg jogosultságukat. Elsősorban a hu-go.hu honlapra szeretném felhívni a figyelmet, amely minden létező információt több nyelven is elérhetővé tesz. Továbbá a benzinkutakon és az értékesítési pontokon tíz nyelven biztosítunk tájékoztatást az útrendszer használatának feltételeivel és a jogosultságok megvásárolásával kapcsolatban. Mindezek mellett természetesen arra is törekszünk, hogy minél több egyéb fórumon is eljuttassuk az aktuális információkat a járművezetőkhez a rendszer megfelelő használatát illetően. Ennek szellemében 2013 novemberében közepén egy újabb, több mint tíz állomásból álló fuvarozói „road showt” indítottunk el, amellyel azoknak a kisuvarozóknak igyekszünk segíteni, akik az érdekképviselési szervezeteken keresztül nem tudnak közvetlenül eljutni hozzánk. A rendezvénysorozat állomásain így feltehetik a kérdéseiket és megtehetik az észrevételeiket, amelyeket igyekszünk elfogadni.

Az elektronikus útdíjszedési rendszerből származó információink szerint az úthasználóknak több mint 97%-a megvásárolja

az úthasználati jogosultságot, azaz az autósok és fuvarosok döntő többsége érti és elfogadja a rendszer működését, illetve jogkövető magatartást tanúsítva él az úthasználati jogosultság megváltásával. Nagyon alacsony a nem fizetők aránya.

**– Hosszabb távlaton mik a teljesítendő célok?**

– Azon dolgozunk, hogy ez a rendszer stabil és megbízható legyen, és minden tekintetben az úthasználókat, illetve az állam érdekeit szolgálja. A cél nem a büntetés, hanem a jogkövető magatartás elősegítése, hiszen az úthasználati díj az infrastruktúra, illetve a környezet használatának az ellenértéke, valamint a közúthálózati fejlesztések forrása. Úgy gondolom, hogy biztosítani kell azt a szolgáltatási szintet az úthasználók számára, amely a tisztességes, a közlekedők igényeinek megfelelő használathoz szükséges. Színvonalas, igényes értékesítési pontokat szeretnék látni, valamint célunk, hogy az úthasználóknak legalább a 80%-a fedélzeti eszközt használjon, és ne viszonylati jegyeket váltson. Azt szeretnénk tapasztalni, hogy zökkenőmentesen működik mind az értékesítési, mind pedig az ellenőrzési folyamat, valamint hogy a fizetésre kötelezett úthasználók maradéktalanul megváltják a jogosultságot.

**Milyen indíttatásból vett részt előadóként a 2013. évi Nemzeti Közlekedési Napokon?**

A Nemzeti Közlekedési Napok az a rendezvénysorozat, ahol a közlekedési szakma valamennyi jelentős szereplője megjelenik. Minden cég életében vannak olyan új események, gondolatok, projektek stb., amelyekről érdemes beszélni. Továbbá éppen ezért hasznos az ilyen rendezvényekre nyitott szemmel eljőni, mert mindig lehet tanulni egymástól, új ötleteket találni, amelyek felhasználásával a saját cégünket is jobba tudjuk tenni. Én azt gondolom, hogy a NÜSZ részvétele különösen érdekes

volt a 2013. évi Nemzeti Közlekedési Napokon, mert ez volt az első olyan nagyszabású fórum, ahol az elektronikus útdíjszedési rendszer kialakításáról beszélünk, illetve ahol az eddigi eredményekről beszámolhattunk, azaz konkrétumokat tudunk mondani az érdeklődőknek, a szakmabelieknek és a felhasználóknak egyaránt.

**– Milyen tapasztalatai voltak a saját, illetve a többi cégvezető előadásával kapcsolatban?**

– Azt gondolom, hogy az én előadásomban a legérdekesebb téma az elektronikus útdíjszedési rendszer folyamatainak a bemutatása volt. A rendszer nem egyszerű, és a legizgalmasabb területe az úgynevezett bevallási közreműködőknek a szerepe. Ők azok a szereplők, akik a járművekbe telepített úgynevezett fedélzeti eszközöket működtetik, és ezen alkalmazásokon keresztül támogatják a fedélzeti eszközzel rendelkező fuvarosoknak, úthasználóknak az útdíjbevallását. Egyébként pontosan emiatt számít az útdíjszedési rendszerünk újdonságnak egész Európában, amiért a 2013. októberi uniós szakértői látogatás keretében a brüsszeli kollégák is kimondottan innovatívnak és példamutatóknak nevezték a hazai megoldást.

**– Ült-e Ön már kamionban? Mennyire más a nézőpont a ka-**

**mion vezetőfülkéjéből – átvitt értelemben is?**

– Természetesen ültem már kamionban, bár nem vezetőként – fiatalkoromban autóstoppoként utaztam nehéztehergépjárművel. Egy kamion vezetőfülkéjében ülni nagyon nagy felelősség: gondoljunk csak arra, hogy hány tíz tonna van az ember mögött. Azok az emberek, akik gyakorlatilag egész életükben a volán mögött ülnek, és azért dolgoznak, hogy a javak eljussanak egyik helyről a másikra, nagyon nagy áldozatokat hoznak a gazdaság működése érdekében. Ezért is fontos, hogy színvonalas és könnyen hozzáférhető információ és szolgáltatásokat, online és valós idejű elérhetőséget biztosítsunk a számukra, amellyel megkönnyítjük a munkájukat.

**– Hogy érezte magát a nehéztehergépjármű-szimulátorban?**

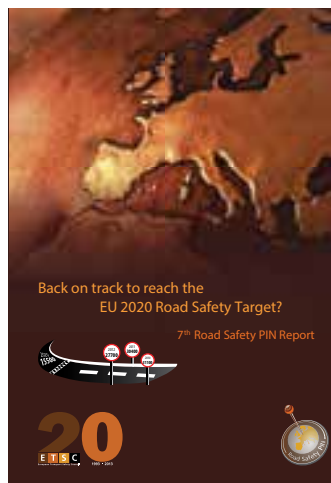
– Nagyon furcsa volt, de egyúttal rendkívül tanulságos is: teljesen más érzés kamiont vezetni, mint személyautót. A kormány nagyon érzékeny, és egészen más a jármű dinamikája, gyorsulása lassulása. Nincs egyszerű dolga a kamionsofőrnek. Azt gondolom, hogy eddig is a megfelelő tisztelettel tekinttem a kamionsofőrökre, de a szimulátoros próbát követően ez a tisztelet még inkább megnőtt.

**Zárszóként, hogyan értékeli az elmúlt 12 hónap munkáját?**

Cégünk életében az elmúlt bő egy év kihívásokkal teli időszak volt, most pedig ott járunk, hogy egy sikeres közbeszerzési eljárást és fejlesztést követően egy új és jól működő útdíjszedési rendszert működtetünk. Szeretnék köszönetet mondani mindazon kollégáknak, beszállítóknak és partnereknek, akiknek a szinte emberfeletti munkája lehetővé tette, hogy két és fél hónap alatt el tudjon indulni a HU-GO. Ez az együttműködés tette lehetővé azt, hogy a mai napon a legtöbb ember elégedetten tudja használni a rendszert, illetve hogy a magyar állam számára be tudjuk szedni az ezen az ágon tervezett bevételeket. Szeretném megköszönni a fuvarozóknak, teherautó-sofőröknek, érdekképviselőknek a rendszer indulásakor tanúsított türelmet és megértést, illetve azokat a segítő szándékú észrevételeket, amelyeket be tudunk építeni a HU-GO működésébe.



# Újra pályán az EU 2020-as közúti közlekedésbiztonsági célkitűzése felé?



*Hogyan alakultak 2012-ben a közúti baleseti statisztikák az Európai Unió útjain? Mekkora megelőzött halálesetek pénzben kifejezett értéke? Milyen kihívásokat állít a közlekedésbiztonság elé a személy- és áruszállítás? Hogyan tükröződnek a férfiak és nők közötti különbségek a baleseti adatsorokban? Ezeket a témákat érinti legújabb PIN Jelentésében az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (European Transport Safety Council, ETSC), amely immár hetedik alkalommal nyújt áttekintést Európa közlekedésbiztonsági helyzetének alakulásáról.*

A nemzetközi szinten elismert ETSC 2006 áprilisában indította útjára Közúti Közlekedésbiztonsági Programját mintegy válaszul az EU akkori vonatkozó célkitűzésére (a közúti halálozások számának megfelelése 2010-ig a 2001. évi bázisértékhez képest). A tagállamok teljesítményének összehasonlításával a PIN célja, hogy ismertté tegye a közlekedésbiztonság legjobb gyakorlatait, illetve, hogy támogassa azt a szakpolitikai vezetői szemléletet, amely biztonságos közlekedési rendszert teremthet a tagállamok állampolgárai számára.

Az index a közlekedésbiztonság olyan releváns területeire terjed ki, mint az úthasználók viselkedése, az infrastruktúra és a járművek, illetve nagyobb általánosságban a közlekedésbiztonsági szakpolitika. Az országok közötti összehasonlítások a PIN Flash kiadványsorozatban, illetve az eddig hétszer megjelent éves PIN Jelentésekben látnak napvilágot.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> <http://www.etsc.eu/PIN-publications.php>

A jelenlegi 7. PIN Jelentés elsőként azt mutatja be, hogy milyen javulást értek el összeségében a tagállamok a közúti halálozások és súlyos sérülések számát illetően az EU 2020-as közlekedésbiztonsági célkitűzéseinek második évében. A kiadvány a közlekedésbiztonsági eredményeket azonban nemcsak a 2020-as célkitűzések, de a 2001-es bázisértékek tükrében is értékeli, illetve a statisztikai adatok mellett arra

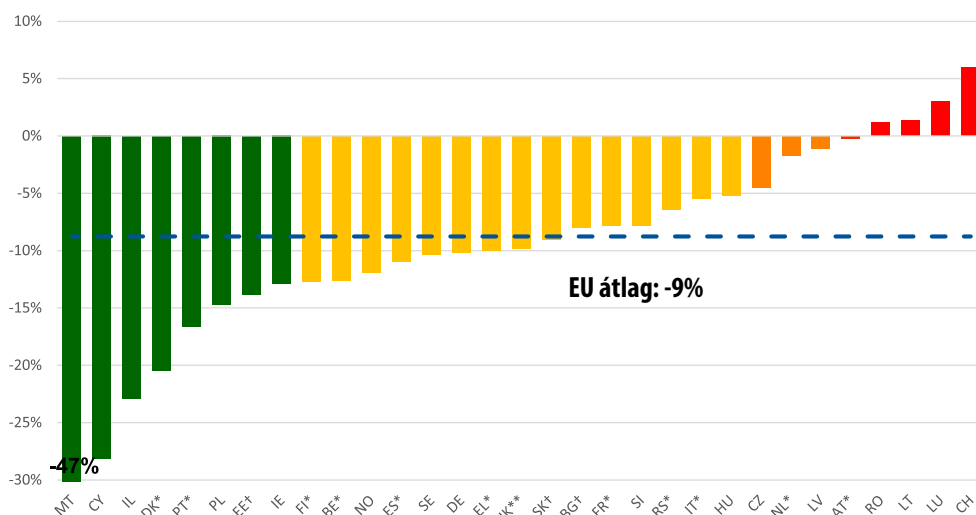
is fény derül, hogy mennyire becsülhető a járulékos társadalmi hasznok pénzbeli értéke, amelyek e javulásnak köszönhetőek. Az általános adatokat követően a jelentés részletesen foglalkozik a személy- és áruszállítás biztonságával, arra világítva rá, hogy a szakpolitikák tervezésekor és megvalósításakor a tagállamoknak kiemelt figyelmet kellene szentelniük a nagytömegű gépjárművekre. Ezen túlmenően a közúti halálesetek nemek szerin-

ti megoszlásának országonkénti adatsorai révén a nemek közötti közlekedésbiztonsági aránytalanságok is terítékre kerülnek.

Az ETSC a jelenlegi rangsort a 2012 szeptembere és 2013 júniusa között állította össze. A jelentés harmincegy országra terjed ki: a 27<sup>2</sup> EU tagállam mellett Norvégia, Szerbia, Svájc és Izrael szerepel az elemzésekben.

**2** nem számolva az azóta csatlakozott Horvátországot

**1. ábra:** a közúti halálesetek számának százalékos csökkenése 2011-2012 között



## Újult erővel: 2012-ben 9%-kal csökkent a közúti halálozások száma

2012-ben 27 700 ember vesztette életét az EU27 útjain, kb. 313 ezren szenvedtek súlyos sérülést, illetve további számos könnyebb sérülés következett be. A csalódást okozó 2011-es eredményeket követően a 2012-es év tehát üdítő változást hozott. A jelentésből kiderül, hogy 2012-ben a 31 monitorozott országból 27-ben regisztráltak kevesebb közúti halálesetet az előző évhez képest. Az élmezőnyt Málta és Ciprus nyitották, majd Izrael és Dánia folytatták a sort. Természetesen példa is akadt: a sereghajtók ezúttal Románia, Litvánia, Svájc és Luxemburg voltak. E négy ország mindegyikében több halálos balesetet regisztráltak 2012-ben, mint a megelőző évben. (1. ábra)

A csökkenés pénzügyi értéke az ETSC becslése szerint EU-szinten eléri az ötmilliárd eurót. A 2012-es év sikerei ellenére azonban fontos észben tartani azt is, hogy az EU 2020-as célkitűzésének időarányos teljesítéséhez további hatszáz halálesetet kellett volna megelőzni a 2011-2012-es időszakban. Ettől függetlenül az ETSC igen bizakodó, és a tanács úgy látja, hogy jelenleg az EU 2020-as célkitűzés megvalósítása minden tagállam számára lehetséges, amennyiben fenntartják politikai és anyagi elkötelezettségüket.

## EU Stratégia a súlyos sérülések számának csökkentésére

Az Európai Bizottság 2013 márciusában mutatta be „Az első mérőföldkő a súlyos sérülésekre vonatkozó stratégia felé” című dokumentumát. Az ETSC is üdvözölte a súlyos sérülésekre vonatkozó közös EU definíció elfogadását, amelyek szerint súlyos sérültnek minősítendő az a kórházi beteg, akinek sérülése eléri a MAIS 3 szintjét. Mindegyik tagállamnak arra kell törekednie, hogy

minél előbb a MAIS3+ definíció szerint végezze az adatgyűjtést. A bizottság kinyilvánította szándékát arra vonatkozóan, hogy legkésőbb 2015-re a súlyos sérülések visszaszorítására is száműzött célokat határozzon meg 2020-as teljesítéssel, és ezt az európai parlamenti képviselők is támogatják. Az ETSC számításai alapján egy 35%-os csökkentési cél a 2014-2020 időszakra vonatkozóan ugyan kihívást jelentene a tagállamoknak, de teljesíthető lenne, és párhuzamba állítható a közúti halálozások számára vonatkozó 50%-os célkitűzéssel.

## A tehergépjárművek közlekedésbiztonsági súlya

2011-ben 4254-en haltak meg az Európai Unióban olyan balesetben, amelyben nehéz-tehergépjármű is közrejátszott, illetve 3999-an könnyű-tehergépjárműves ütközésben, továbbá a buszos és trolibuszos karambolok 722 áldozatot szedtek. E három csoport a 2011. év összes közúti halálzásának 29%-áért felel. 2001 óta a fenti járművek aránya némileg gyorsabban csökkent a halálos kimenetelű balesetekben (évente 6-6,5%-kal), mint az összes halálozás egybevetve (az éves átlag -5,7%). Ugyanakkor a megtett útra jutó halálozások

száma a többi járműkategóriához képest magasabb a teherautók és buszok esetében. Miután igen magas azoknak az aránya, akik az ilyen típusú balesetekben nem a fenti járművek vezetőjeként/utasaként veszítik életüket, haláluk jelentős járulékos tétel a személy- és teherszállítás externális költségei sorában.

## A közlekedésbiztonság a férfiak problémája?

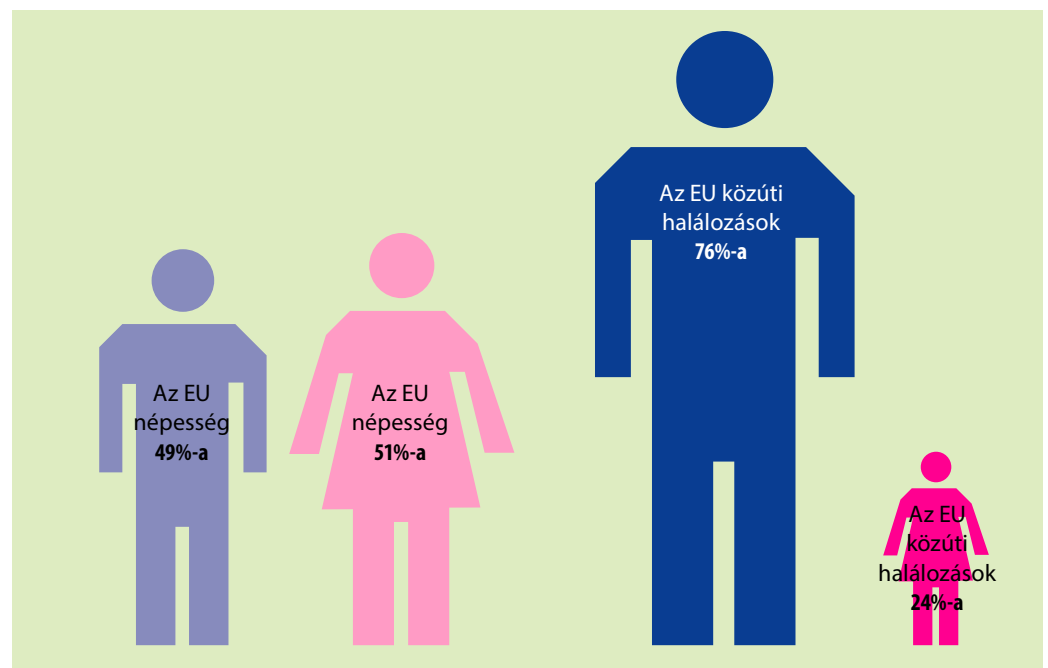
Érdekes anomáliára hívja fel a figyelmet jelentésében az ETSC: az EU 27 útjain 2011-ben elhunyt harmincezer emberből 7200 volt nő, 23 200 pedig férfi. Ugyan a férfiak az EU népességének 49%-át teszik ki, részesedésük a közúti halálozásokban mégis 76%, amely 2001 óta alig változott. Az unió útjain az egymillió lakosra évente átlagosan jutó férfi halálesetek száma 90, a nőké pedig 27, vagyis a nők halálzásai esélye kevesebb mint egyharmada a férfiakénak. Ha azt tételjük fel, hogy minden úthasználó úgy vezet az EU-ban, mint ahogy a nők teszik ezt manapság, akkor még a legrosszabb statisztikával rendelkező ország halálzásai rátája sem lenne magasabb Németország jelenlegi arányánál. A férfiak elsősorban autótvezetőként vagy motorosként

szenvednek halálos balesetet, míg a nők inkább gyalogsként vagy utasként.

Rengeteg bizonyíték szolgál arra, hogy a férfiak karambolozási esélye magasabb, és gyakrabban tanúsítanak veszélyes viselkedést. Az ETSC szerint ezért fontos volna, hogy az EU és a tagállamok a nők és férfiak közötti számos különbséggel is foglalkozzanak, és nemek szerint differenciált szakpolitikát kövessenek a vonatkozó területeken.

## Magyarország a 7. PIN Jelentésben

Számunkra természetesen az egyik legérdekesebb kérdés, hogy Magyarország hogyan teljesített a tagállamok között. Ha a statisztikákat nagyobb időtávon vizsgáljuk, elmondható, hogy ugyan a 2010-es célt a kitűzött határidőre csak hét ország érte el, de két évvel később már tizenötre nőtt azon tagállamok száma, amelyeknek sikerült a 2001-es bázisértékhez képest megfeleznük közúti halálzásai számát. A legjobb eredményt Lettország, Spanyolország és Írország érték el (-68%, -67%, -61%), de Magyarország is közte van ennek a tizenöt országnak: 2001-2012 között a teljes csökkenés 51%, az évenkénti átlagos csökkenés pedig 5% volt.



De a szűkebb időtávot nézve sem szégyenkezhet hazánk, hiszen tíz másik ország mellett a 2012-es évben az EU átlaga felett teljesítettünk a halálos és súlyos közúti balesetek visszaszorításában. Míg 2010-2011 között csupán 5%-kal, 2011-2012 között már 18%-kal csökkent hazánkban a halálos közúti áldozatok száma. 2012-ben mindössze 605 haláleset következett be a hazai utakon (61 / 1 millió lakos).

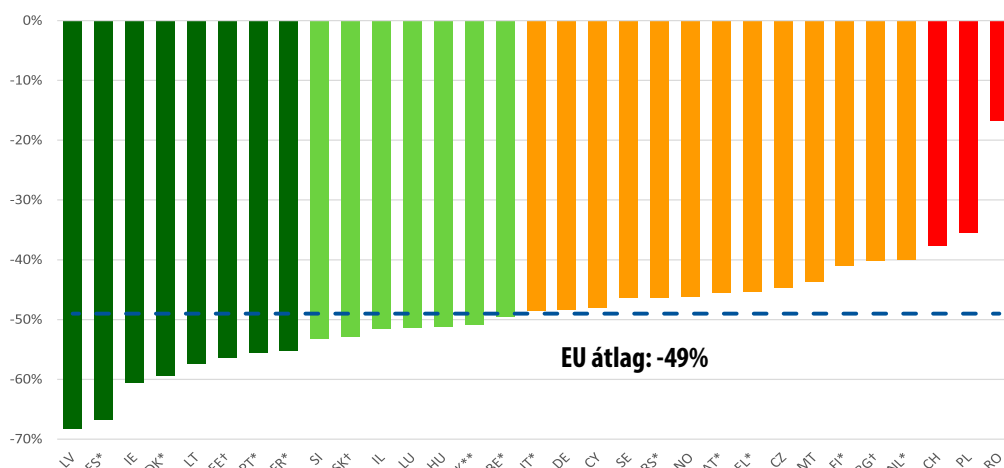
Ami azonban a nehéz-tehergépjárműves baleseteket illeti, e kategóriában a csökkenési arányunk nem éri el a 3%-ot, sőt, hazánkban, akár csak Spanyolországban, Olaszországban és Portugáliában a balesetben meghalt nehéz-tehergépkocsik vezetőinek aránya felette van az EU átlagnak (17%). (2. ábra)

Meg kell említeni továbbá a vidéki utakat is, ahol uniós szinten a halálos balesetek több mint 60%-a következik be, elsősorban a nagyobb sebesség miatt. Ez a jelentős tranzitforgalmat is bonyolító országokban különösen jelentős probléma: Magyarország esetében pl. a nehéz-tehergépjárműves halálesetek 72%-a vidéki útjainkon következik be (az EU átlag 59%).

Ami a nemek közötti különbséget illeti, elmondható, hogy nagyjátlagban a 2001 óta halálesetek a nők körében 60%-kal gyorsabban csökkentek, mint a férfiak esetében. Magyarország és Spanyolország mind a férfi, mind a női arány tekintetében a legmagasabb átlagos évi csökkenést érte el 2001 óta, és Észtország volt a második legjobban teljesítő tagállam a férfi áldozatok visszaszorításának terén.

A súlyos sérülések definíciójának alkalmazása tekintetében elmondható, hogy Magyarország részt fog venni a nemzetközi IDB projektben egy nemzetközi sérülési adatbázis létrehozása céljából, amely a MAIS3+ adatok országokénti gyűjtésének első mérföldkövét jelenti majd.

**2. ábra: a közúti halálesetek számának csökkenése százalékban 2001-2012 között**



### JAVASLATOK A TAGÁLLAMOK SZÁMÁRA

Az ETSC számos javaslatot fogalmazott meg mind a tagállamok, mind az EU-s intézmények számára. Az alábbiakban a tagállamoknak címzett legfontosabb ajánlások olvashatóak:

- a MAIS3+ definíció bevezetése 2013 végéig, és ennek alapján a közúti halálozásokra vonatkozó célkitűzéshez hasonló célszám meghatározása a súlyos sérüléseket illetően;
- a súlyos sérülésekre vonatkozó adatgyűjtő-rendszer átalakítása vagy kiegészítése a célból, hogy a 2014-es évben bekövetkező súlyos sérülések teljes számát már a MAIS3+ definíció szerint lehessen jelenteni 2015-ben; emellett célszerű folytatni az eredeti adatgyűjtési gyakorlatot is;
- egy olyan rendszer létrehozása a súlyos sérülésekkel járó közúti balesetek jelentésére, amely összekapcsolja a rendőrségi és kórházi nyilvántartásokat;
- a mentési lánc akadálytalanítása, a traumamenedzsment minőségének javítása a balesetek következményeinek hatékony enyhítése érdekében;
- az alkoholzárak használatát a hivatásos vezetők körében kötelezővé tevő törvény elfogadása;
- a tachográfokra, a vezetési időre, a műszaki állapotra és a jogosítványokra vonatkozó specifikus követelmények fokozott ellenőrzése;
- biztonságos parkolási és pihenési lehetőségek biztosítása a személy- és áruszállítási útvonalakon;
- a fáradtan történő vezetés veszélyeinek tudatosítása a hivatásos vezetőkben informáláson, oktatáson és képzésen keresztül; törekedni kell a magánfuvarozók és kisvállalkozások elérésére is;
- forgalommenedzsment: annak vizsgálata, hogy a személy- és áruszállítás mennyire egyeztethető össze az különféle utak funkcióival (lakóterületi út, becsatlakozó út, tranzitút stb.);
- a gépjárműforgalom szétválasztása sebesség és tömeg alapján, ahol lehetséges;
- olyan útjelzések alkalmazása, amelyet a sávelhagyásra figyelmeztető rendszerek megfelelően olvasni tudnak – ez fáradtság esetén különösen fontos lehet a hivatásos vezetők számára;
- közlekedésbiztonsági követelmények megfogalmazása a személy- és áruszállító járműveket is tartalmazó közbeszerzési szerződésekben, és ezek érvényesítése a beszerzési láncban;
- olyan személy- és teherszállító járművek vásárlása, amelyekben a beépített technológia jelentős közlekedésbiztonsági potenciállal rendelkezik;
- a képzési rendszerek olyan irányú fejlesztése, amely figyelembe veszi a fiatal férfi és női vezetők különböző tanulási és tapasztalatszerzési jellemzőit;
- mindkét nem szempontjainak teljes körű beépítése a szakpolitikák kialakításába és a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos kutatásokba;
- a nemek közötti különbségeket meghatározó alaptényezők további kutatása a közlekedési kockázatok tekintetében, amelyekkel tovább lehet javítani az intézkedések hatékonyságát;
- a nemek eltérő szükségleteinek további kutatása a baleset utáni rehabilitáció során;
- az utasvédelmet szolgáló berendezések további fejlesztésének támogatása annak érdekében, hogy e berendezések képesek legyenek az utasok biomechanikai tulajdonságaihoz alkalmazkodni.

## INTERJÚ LOPPERT DÁNIELLEL,

## A NIF ZRT. KOMMUNIKÁCIÓS VEZETŐJÉVEL

# Így hasznosulnak az uniós források

*A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (NIF Zrt.) az állami közúti és a vasúti beruházások legnagyobb megrendelője. Beruházói feladataik – gyorsforgalmi utak, közutak, vasútfejlesztés – mellett egyszerre kell megfeleljenek az európai uniós és a hazai elvárásoknak. Egy-egy beruházásnál számtalan szempontot figyelembe kell venni, legyen szó a nyomvonalak és létesítmények helyének meghatározásáról, a környezeti hatások figyelembe vételéről, a lakott területek zaj- és légszennyezéstől való megóvásáról vagy a régészeti lelőhelyek feltárásáról. Az európai uniós költségvetési ciklus lassan a végéhez közeledik, számvetésre kértük ennek apropóján Loppert Dánielt, a NIF kommunikációs vezetőjét arról, hogy mit is végeztek az elmúlt években.*

– Milyen szerepet tölt be a NIF Zrt. a hazai közlekedésfejlesztésben?

– A NIF Zrt. Magyarország egyik, ha nem a legnagyobb infrastruktúra-beruházó cége. A 2007 és 2013 közötti európai uniós költségvetési ciklus – amelyben már hazánk is teljes jogú tagállamként vesz részt – összesen 2175 milliárd forintot szánt a magyarországi közlekedésre, infrastruktúra-fejlesztésre. A NIF Zrt. az uniós költségvetési ciklus forrásainak 85%-áért felelős, a fennmaradó részért pedig többek között a Magyar Közút, a GYSEV, a BKK és a MÁV. A rendelkezésre álló több mint 2000 milliárd forintból mintegy 1360 milliárdot kötött már le a NIF Zrt., tehát elmondható, hogy az uniós források felhasználása tekintetében az élen jár.

Feladatunk és célunk, hogy az uniós pénzek 100%-át lekössük. Ennek érdekében 2013 során eddig közel 500 milliárd forint értékben írtunk ki projekteket, hogy semmiképp se vesszen el infrastruktúra-fejlesztésre fordítható uniós forrás. A 2007-2013 közötti időszakban 340 km autópályát, 1100 km közutat és 540 km vasutat építünk, illetve újítunk fel. Fejlesztéseink az út- és a vasút területei között oszlanak meg. A vasútfejlesztés kapcsán két fő prioritásra összpontosítunk: az egyik a páneurópai korridorok közötti összeköttetést biztosító vasútvonalak korszerűsítése, 160 km/h sebességre alkalmas vágányhálózat kialakítása, a másik az elővárosi vasúti fejlesztésekre vonatkozó támogatások kiaknázása. Utóbbi esetben nem feltétlenül a gyorsaság az elsődleges szempont, hanem az, hogy modern, komfortos 21. századi körülményeket teremtve minél többen használják a vasutat ingázásra a reggeli és a délutáni csúcsgorgalomban. Ezért kényelmesebb és biztonságosabb ráhordási feltételeket teremtünk, azaz felújítjuk a megállóhelye-

ket, P+R és B+R parkolókat, illetve buszfordítókat építünk, külön szintű gyalogos aluljárókat, átjárókat létesítünk, magasperonokat és perontetőket alakítunk ki. A környezet átalakítása mellett természetesen a korszerűsítjük a vágányhálózatot, illetve új biztosítóberendezéseket telepítünk. A magyarországi vasúthálózat biztosítóberendezései elavultak, így ezeknek az átépítése nagyon fontos feladat. Az új berendezések révén a vasúti közlekedés biztonságosabb lesz, az utazási idő csökken, a menetrend rugalmasabbá válik.

A NIF Zrt.-nél az útügyi igazgatóság gyorsforgalmi és közúti irodákra oszlik. A gyorsforgalmi útfejlesztések sorában autópálya-építésekkel foglalkozunk, említhetjük az M43-as, az M3 vagy az M0 körgyűrű déli szektorának bővítését. Nyugat-Magyarországon Szombathely és Győr között több mint 90 km hosszan 2x2 sávú gyorsforgalmi utat építünk, melyen 110 km/h sebességgel lehet majd közlekedni, így lehetővé válik az M1 autópálya gyors megközelítése, valamint a települések mentesülnek az átmenő tranzitforgalomtól.

A közúti szektorban a 11,5 tonnás burkolatmegerősítések, az elkerülő utak építése, a négy nyomúsítás, illetve a hidak és külön szintű tárgyak építése, átépítése, felújítása a jellemző – utóbbiakra jó példát jelentenek a szlovák-magyar határon, az Ipolyon épített hídjaink, de említhetném a hatvani vagy a békéscsabai vasúti felüljáró átépítését is. Ne feledkezzünk meg a körforgalmak építéséről sem, amelyek az önkormányzatokkal való együttműködésben, finanszírozási forrástól függően hol állami, hol önkormányzati, hol uniós támogatások segítségével valósulnak meg. Kifejezetten közlekedésbiztonsági céllal 2x2 sávú forgalomra tervezett turbókörforgalmakat is építünk (lásd keretes).

– A közlekedők számára milyen gyakorlati előnyökkel járnak ezek a beruházások?

– A fejlesztések az úthasználók számára biztonságosabbá és kényelmesebbé teszik a közlekedést. A legjobb példa erre az M0 déli szektor bővítése, amit 27 kilométeren az M7-M5 közötti szakaszon mindkét irányban három forgalmi sávossá és egy-egy leállósávossá alakítottunk át. E szakaszt 75-100 ezer gépjármű használja naponta, és 2013 augusztusáig gyakorlatilag mindennaposak voltak rajta a balesetek és torlódások, hiszen itt összpontosul a nyugati országokból a déli országok felé, illetve akár az Ukrajna, Oroszország felé tartó tranzitforgalom is. Az elmúlt hónapok tapasztalatai alapján a bővítés az előzetes várakozásoknak megfelelően véget vetett a mindennapos forgalmi dugóknak. Az irányonkénti elméleti maximális kapacitás megfelelő szolgáltatási szint biztosítása és azonos forgalmi összetétel mellett a korábbi óránkénti kb. 1500 járműről több mint másfélszerezésére, kb. 2500 jármű értékre nőtt, és számottevően csökkentek az eljutási idők is. A műszaki hibás járművek miatti torlódások szinte maradéktalanul megszűntek. A déli szektorban korábban leginkább jellemző balesettípus, az utolérési baleset veszélye így jelentősen csökkent, ahogy mérséklődött a sávváltásos balesetek kockázata is. De mondhatnám az elkerülő utak építését is, melyek segítségével a települések zaj- és légszennyezése csökken az átmenő tranzitforgalom jelentős megszűnésével. A 11,5 tonnás burkolatmegerősítésnél általában a koronaszélességet is megnöveljük, így a korábbi 3,5 méteres sáv szélesség helyett 3,75 méteres szélességet alkalmazunk; ennek eredményeképpen 7,5 m szélessé válik egy 2x1 sávú út. Mindezek mellett a 11,5 tonnás burkolatmegerősítésnek az is célja, hogy az aszfaltburkolat ellenállóbb legyen

a nehéz tehergépjármű-forgalommal szemben. A nyomvályúsodás Nyugat-Európában is probléma, és Magyarországon is nagyon sok egy és két számegegyű főút van, ahol előfordulnak az ilyen típusú úthibák. Ezen utak felújítását az EU támogatja, mi pedig maximálisan megpróbáljuk ezt kihasználni és a rendelkezésre álló forrásokat lehasználni. Azt gondolom, nincs is ennél jobb példa arra, hogy hogyan lehet az uniós forrásokat a leghatékonyabban felhasználni.

**– Az elmúlt három és fél évben melyek voltak a legfontosabb közútfejlesztések?**

– Az egyik legfontosabb a már korábban is említett M0 déli szektor bővítése, amivel 2013. szeptember közepére készültünk el teljesen. Az M7 és M6 közötti szakaszt már az előző évben, az M6- M5 közötti részeket pedig idén nyáron adtuk át. Az M6-51. sz. főút közötti szakasz azért is fontos, mert két új Duna-hidat is építettünk. Ez volt a „palack nyaka”, ahol a forgalom rendszerint megszorult. A másik nagyon fontos rész az új nyomvonalas szakasz az 51-es út és az M5 között, amit augusztus végén adtuk át. Az autópálya-építéseknel maradván hasonló nagyságrendű az M43 Szeged és Makó közötti közel 40 km-es szakasz, amely egyben elkerülőként is szolgál, azaz Szeged belvárosát mentesíti a Törökország és Románia felé tartó hatalmas átmenő kamionforgalomtól. A fejlesztés részeként az úgynevezett „extradosed” technológiával épült meg a Tisza felett az új Móra Ferenc híd, amely Építészeti Nívó-díjat is kapott, bizonyítva a magyar mérnöki szakma kiválóságát és példás innovációs képességét. Jelenleg zajlik 23,1 km hosszan a további kivitelezés, így 2014 év végén már a román határig autópályán tudunk közlekedni.

Az M3 autópályán is jelentős fejlesztések folynak: több mint 30 km már elkészült Órig, jelenleg egy 12 km-es rész áll építés alatt Vásárosnaményig. A térségben nagyon fontos fejlesztés volt a vásárosnaményi Rákóczi Ferenc híd újjáépítése. Az új acélhídon közvilágítás, valamint gyalog- és kerékpárút épült, és egyben fontos árvízvédelmi célokat is szolgál.

Az új Móra Ferenc híd és a Rákóczi híd egyaránt azt tanúsítják, hogy a hídépítés plusz nehézségekkel jár, de az eredmény is nagyobb, ha a munka sikerrel zárul. További két híd fontos még megemlíteni, amelyek az Ipoly mentén találhatóak. Az Ipoly mentén rengeteg híd volt a II. világháború előtt, amelyek java részét a visszavonuló német seregek felrobbantották – az munkálatok során találtunk is jelöletlen német sírokat. A két új híd Nógrád megyében található; az egyik Rárópusztán, a másik Pösténypusztán, és az ottani magyar települések összekötésében töltenek be jelentős szerepet.



A Nógrád megyei fejlesztések apropóján fontos néhány szót szólni az Európai Területi Együttműködési (ETE) Programról is. Ennek keretében Románia, Szlovákia, illetve Szlovénia irányában több olyan határátkelő, illetve kisebb út építése zajlik, amely régóta hiányzott vagy nem volt megfelelően kialakítva. A 20. századi határváltoztatások számos közútvonalat elvágtak az érintett térségek települései között, és most ezeknek az újbóli kiépítése történik, esetenként hidak építésével is kiegészítve. Szlovákia és Szlovénia irányában több ilyen fejlesztés is megvalósult: így például Eleken, Dombegyházon, Kékeden, Abaújnádasdon, Zemplénagárdon stb. Itt kiemelendő, hogy a beruházások során a településeken az átkelési szakaszokat is megújítjuk, új buszöblöket, parkolókat, gyalogátkelőket építünk.

**– Nagyságrendileg lehet tudni, hogy ezekre a fejlesztésekre mennyi forrást szánt a NIF Zrt.?**

– A források tekintetében azt lehet mondani, hogy ezekkel a fejlesztésekkel jobban lehet operálni, hiszen kisebb összegeket kell felhasználni ahhoz, hogy az érintett településeken lokális értelemben jelentős eredményeket érjünk el. E fejlesztések ugyan négy-öt számjegyű utakat kötnek össze, viszont a magyar települések között nagyon fontosak, mert sokszor tízpercnyi út helyett ¾ órás kerülőket kell tenni az első határátkelőhelyig. Amíg egy autópálya megépítése akár tízszer akkora for-

rást is igényelhet, a határ menti településeket összekötő utak fejlesztése 7-900 millió forintba kerül, és helyben nagyon sokat számít – a mindennapi életben komoly előnyöket jelenthet, pl. ha nem kell az egyik településről a másikra 45 perces kitérővel eljutni, hanem 15-20 perc alatt odaérhetnek. Külön kiemelendő az is, hogy a beruházások során a településeken az átkelési szakaszokat is megújítjuk, új buszöblöket, parkolókat, gyalogátkelőket építünk. Ezek kisebb, operatívabb, de ugyanakkor nagyon fontos fejlesztések.

**– Nyugat-Magyarországon milyen fejlesztések történtek az elmúlt három és fél évben?**

– Nyugat-Magyarországon a fejlesztések két útvonal köré összpontosulnak: az egyik a 76-os, a másik pedig a 85-os és 86-os főút. Mindkettő esetében az a cél, hogy a megyei jogú városokat bekössük az ország autópálya-hálózatába – ahol indokolt, 2x2 sávon, ahol nem, ott pedig 2x1 sávon, de utóbbi esetben pl. Zalaegerszegnél is új nyomvonalal, elkerülő utak építésével, a kis településeket kikerülve.

A 76-os fő út fejlesztése révén gyakorlatilag 15-20 percnyi menetidőt lehet majd megtakarítani. A beruházás több részből áll – egyfelől magát az utat javítottuk 11,5 tonnás burkolatmegerősítéssel, illetve gyorsításávok építésével, másfelől pedig új elkerülő szakaszokat építünk Hévíz és Keszthely tehermentesítésére. Az elkerülő szakasszal





LOPPERT DÁNIEL,  
A NIF ZRT.  
KOMMUNIKÁCIÓS VEZETŐJE

a 76-os utat eltereljük, majd Hévíz-Keszthely mellett kötjük vissza a 71-es útra, és így fog rávezetni az M7-esre.

A másik projekt, az M85, illetve M86 fejlesztésével a helyiek számára régóta várt átom valósul meg. A kiinduló helyzet az, hogy az Ausztria felől érkező nehézgépjármű-forgalom költségcsökkentés okán szívesen használja ezt az útvonalat, így bizonyos szakaszaira napi 15-20 ezres járműegység-forgalom is jellemző lehet. Ez a nagyságrend komoly kihívást jelent Csorna városának, amelynek a lakossága 12 ezer fő körüli, de 18 ezres forgalom halad át rajta nap mint nap.

A 86-os út kevésbé frekvenciált, Mosonmagyaróvár és Csorna közötti, illetve a Rédcis-Zalalövő-megyehatár 27 km hosszú szakaszon a 11,5 tonnás burkolatmegerősítést már végrehajtottuk. Másrészt a 85-ös és 86-os út gyorsforgalmi összeköttetésének megteremtésével, illetve egy elkerülő megépítésével azon dolgozunk, hogy Csorna tehermentesítését megoldjuk. A 85-ösön egy 7 km-es elkerülő szakasz Enesénél már elkészült, a Győr és Enese közötti 7 km-es szakasz, valamint Enese és Csorna között is 7 km most épül. A Csorna elkerülő út, amely egyrészt a 86-os útról átvissza a 85-ös útba, majd vissza a 86-osra, meg fogja oldani a nehézgépjármű-forgalom okozta jelenlegi kedvezőtlen helyzetet. Az elkerülő út, valamint Győr-Csorna közötti szakasz 2015 nyarára lesz kész.

A 86-os esetében a Vát és Szeleste elkerülő utak elkészültek, Vát és Szombathely között azonban van egy 9 km-es problémás szakasz, ahol újra kellett indítani a kivitelezést, de 2014 közepére a munkálatok itt is be fognak fejeződni. A Csorna és Szeleste közötti nagyon hosszú és fontos szakasz két ütemben, egy 7,5 km-es és egy 33,4 km-es részre bontva fog megújulni. A jelenlegi ütemterv szerint a Győr és Szombathely közötti gyorsforgalmi, 2x2 sávú szakasz teljes hosszában 2016-ra lehet kész. Ez menetidőben azt jelenti, hogy a mostani 100-105 perc helyett 65-75 percre rövidül az eljutás. Ez hatalmas különbség. Egy olyan fejlett város, mint Szombathely számára ez a gyorsforgalmi összeköttetés már nagyon hiányzik.

A balatoni térségben említhetjük még a Balatonrendéret, Lullát és Tabot összekötő utat, ami 2012-ben készült el. A helyiek saját elmondásuk szerint ötven éve meg akarták már építtetni. Ez az út a Siófokra való elérést a korábbi 40-45 perc 15-20 percre csökkenti, ami a mentők és tűzoltók számára is nagyon fontos.

**– Mit lehet tudni a jövőbeni tervekről?**

– Azt gondolom, hogy nagyon sokat értünk el 2013-ban, amikor nagy roham indult az uniós pénzek felhasználásáért. Úgy tűnik, hogy mindent meg fogunk tudni tenni a források 100%-os arányban történő lehívásáért.

2010-11-hez képest felgyorsult a projektek indítási volumene: közel 500 milliárd forintnyi értékben háromszor annyi közúti fejlesztést indítunk el, mint a korábbi években. Ennek keretében, ahogy említettem gyorsforgalmi utat, autópályát, elkerülő utat építünk.

Csak az idén indított infrastruktúrális program forrásaiból közel 70 km-nyi új autópályát épül. Ezen belül közlekedésbiztonság tekintetében is kiemelt projekt az autópályahálózat 29 km-rel történő bővítése az M4 Abony és Fegyvernek közötti szakaszán. A 4. sz. főutat halálútként tartja számon a köztudat, ez a legveszélyesebb, legtöbb halálos balesettel járó főútvonalunk. Abony és Fegyvernek között az elmúlt öt évben 165 balesetben 311-en sérültek meg, ebből 26-an halálosan, 72-en súlyosan. Az útszakasz biztonságosabb autópályává építése a szomorú statisztikai mutatók miatt is sürgető feladat. Ezen felül 72 kilométer elkerülő út épül többek között Székesfehérvárnál, Kecskemétnél, Miskolcnál, Nyíregyházánál, illetve 388 km-en 11,5 tonnás burkolat megerősítésre.

A 68-as úton épül a Marcali és Nagyatád elkerülő, illetve Pécssett egy nagyon fontos, 2 km-es elkerülő szakasz, amely az M60-ast a belváros keresztezése helyett visszaköti a 6-os útra. A pécsiek ezt már régóta várják, és a kivitelezőt is kiválasztottuk már. A 8-as út fejlesztését szintén az utóbbi hónapokban sikerült elindítani. Így Székesfehérvár és Herend közötti 42 km-es szakaszon 2016 II. félévében már 2x2 sávú gyorsforgalmi úton, biztonságos külön szintű csomópontok, közlekedési fizikai elválasztó sáv kialakításával, lehet majd biztonságosan és gyorsan közlekedni. A fejlesztés részeként meg kell építeni Várpalota elkerülőjét, és folytatni kell a veszprémi szakasz korszerűsítését is. Hajmáskérnél, ahol szintén sok közlekedési baleset történik, négy kilométeren fizikai elválasztással, kétszer két forgalmi sávot, valamint külön szintű csomópontot alakítunk ki Hajmáskér és Sóly között.

A 42 km hosszan több mint 10 db külön szintű csomópontot fogunk építeni, hiszen ezek a közlekedésbiztonság szempontjából nagyon fontosak, különösen, ha pl. egy, a csomópontnál kialakított buszmegálló miatt a gyalogosforgalom is keresztezi az adott útszakaszt. Az ilyen esetekben a szintbeli keresztezések nagyon balesetveszélyesek

lehetnek, az álló busz mind a gyalogosok, mind az érkező gépkocsivezetők esetében korlátozza az útszakaszra való rálátást. Ezt a kockázatot szünteti meg a különszintű csomóponti megoldás.

Külön említeném az M0 körgyűrű továbbfejlesztését is. A körgyűrű 10-es és 11-es út közti szakaszának megépítésével az észak-budai térség jelentősen mentesülhet a fővárost északnyugati irányból megközelítő áthaladó forgalomtól. A kivitelezés legkorábban 2017-ben megkezdődhet. A nyolc kilométeres pályának több mint a fele alagútban fut. Kéthárom kilométeres alagútépítésre Magyarországon még nem nagyon volt példa, ezért alaposan fel kell készülnünk a munkálatokra. A különleges műszaki megoldások, mind mérnöki oldalról, mind kivitelezői és beruházói oldalról is nagy kihívást jelentenek.

*– Milyen eredményeket ért el a NIF Zrt. a vasút területén az elmúlt 3,5 évben, és mik a jövőbeni tervek?*

– A vasúti fejlesztések esetében 2013-ban az alábbi vonalakról érdemes beszélni: az úgynevezett 30-as vonalról Budapest és Székesfehérvár között, a 2-es vonalról Budapest és Esztergom között, a 100-asról Budapest és Debrecen között, illetve a 120-asról Budapest és Békéscsaba között.

Budapest és Székesfehérvár között a munkálatok sikeresen befejeződtek, itt 160 km/h-s sebességű közlekedésre alkalmas pályává fejlesztettük a vasúti vonalat – átépültek a vágányok és a keresztaljak, teljesen kicseréltük a felépítményt és a felsővezetékeket, és az alépítményeket is átépítettük. Utóbbi azért fontos, mert Magyarországon az alépítményekkel van általában gond, lassú jeleket is az alépítmények elmozdulása miatt kell alkalmazni az érintett vonalakon. A pályáívek 160 km/h-sak, de még az ETSC 2 (európai vonatbefolyásoló rendszer) telepítésére van szükség, ami 2015-re lesz meg: ekkortól lehet a pályaszakaszt valóban 160 km/h-val használni. Továbbá a székesfehérvári vonalon átépültek a megállóhelyek, különszintű, akadálymentesített gyalogos aluljárók, P+R és B+R parkolók, zajvédő falak, kiszélesített, biztonságosabb peronok és új perontetők épültek, új utastájékoztató-rendszereket telepítettünk. Azt lehet tehát mondani, hogy a vasúti pálya teljes környezete megújult, így biztonságosabban és kényelmesebben lehet használni. Ennek köszönhetően több ingázó munkavállaló fogja igénybe venni a vonalat az agglomeráció települései, azaz Budapest, Székesfehérvár, Gárdony, Agárd, Velence, Velencefürdő, Kápolnásnyék, Martonvásár között.

A 2-es vonal esetében ugyanilyen típusú fejlesztések történtek azzal a különbséggel, hogy itt a hangsúly nem elsősorban a sebességre esett, vagyis a pálya nem lesz 160 km/h-s. A Budapest–Esztergom vonal lakott területeken megy keresztül, tehát nem is indokolt a nagy sebesség, hanem a peronszélesítés, a perontetők, P+R parkolók, biciklitárolók, buszfordítók építése, a ráhordási lehetőségek javítása képezték az elsődrendű feladatokat. A fő szempontrendszer tehát az, hogy az ingázók számára komfortossá, kiszámíthatóvá tegyük a vonattal történő utazást. Teljesen átépül a pálya, a MÁV pedig egy külön projekt keretében a későbbiekben villamosítást fog végezni. A vonalon egy második vágány és további kiterők is épülnek annak érdekében, hogy a szembekezdő vonatok ki tudják kerülni egymást. A fejlesztések következtében tizenöt perces gyakorisággal tudják követni egymást a vonatok csúcsidőben. A NIF Zrt. és a MÁV Zrt. fejlesztéseinek eredményeképpen az esztergomi és a székesfehérvári vonal esetében is kb. harminc perc menetidő-csökkenés valósulhat meg a villamosítással illetve az új biztosítóberendezések telepítésével.

A Budapest–Debrecen szakaszon majdnem ugyanazt lehet elmondani, mint a Budapest–Székesfehérvár vonal esetében: Szajol és Püspökladány között egy több mint 60 km-es szakaszt újítunk fel, ugyanúgy 160 km/h sebességre fejlesztjük a vasúti pályát.

Nagyon fontosnak tartom továbbá elmondani, hogy vasúti beruházásaink során jelentős közúti fejlesztést is végrehajtottunk. Különszintű közúti aluljáró, kereszteződés épül, pl. Törökszentmiklóson, Karcagon és Püspökladányban. Ezeket a településeket, Törökszentmiklóst, Karcagot, Kisújszállást a vasúti vonal teljesen kettévágja, és a sűrű vonatközlekedés miatt a sínek két oldalán a gépkocsivezetők napi szinten tíz percet kénytelenek várakozni. Törökszentmiklós esetében például mintegy száz vonatpár közlekedik naponta, tehát naponként a 24 órából több órát van lent a sorompó. A különszintű kereszteződés megépíté-

sével gyakorlatilag ki lehet váltani ezt, ami hatalmas változást fog hozni a helyiek életében. Ezt azért tartom fontosnak elmondani, mert egy vasúti építkezés esetében nemcsak a vasúti pálya változik meg, hanem gyakorlatilag a környező közlekedési infrastruktúra is átalakul. A távlati tervek kapcsán pedig az mondható el, hogy ezeket a szakaszokat kívánjuk folytatni, így a Püspökladány–Debrecen vonal befejezésével 2 óra 40 perc helyett 2 órára fog csökkenni a menetidő. Hasonló fejlesztéseket indulnak jövőre a Szolnok–Szajol vonalon is, a Gyoma és Békéscsaba közötti közel 40 km-es szakaszon is gőzerővel halad a felújítás. Megkezdődött Békéscsaba állomás átépítése is.

A dél-balatoni vasútfejlesztés célja, hogy jobb vágányokat építsünk, és menetidő-csökkenést érjünk el, azaz, hogy Siófokot ezen a szakaszon keresztül negyven perccel gyorsabban lehessen elérni. Ez főleg a nyári forgalomban lehet fontos. E vonalon is építünk egy második vágányt annak érdekében, hogy a vonatok ki tudják kerülni egymást, és ezáltal javítani lehessen a menetidőt. Siófok városánál különszintű kereszteződést is építünk. Ilyen például a település belső buszos közlekedésének áthelyezése a kötött pályás közlekedésre – a NIF Zrt. ehhez próbálja biztosítani az infrastrukturális feltételeket. A rövidtávú tervek között szerepel ennek a projektnek a továbbvitele egészen Keszthelyig.

A kivitelezések mellett folyik a következő EU költségvetési időszak vasúti projekteinek előkészítése: műszaki tervek készítése, környezetvédelmi- és hatósági létesítési engedélyek megszerzése. A jelentősebb előkészítési munkák többek között az alábbi vasútvonalakat érintik: Biatorbágy–Tata, Kelenföld–Pusztaszabolcs–Dombóvár–Gyékényes, Dombóvár–Pécs–Magyarbóly, Békéscsaba–Lőkősháza, Püspökladány–Debrecen, Budapest–Veresegyház–Vác. A várható forrásokat jelentősen meghaladó összértékű előkészített korszerűsítés ütemezéséről – a rendelkezésre álló EU források függvényében – a Nemzeti Közlekedési Stratégia alapján született döntés.

### A TURBÓKÖRFORGALMAKRÓL

A turbókörforgalom 2x2 sávú forgalomhoz kialakított körforgalom, amelyben a behajtást követően már nem lehet sávot váltani. Ezt ugyan sokaknak nehéz megszokni, de közlekedésbiztonsági szempontból erőteljesen indokolt megoldás. A körforgalmakat elsősorban a balesetek kiszűrésére tervezték, és valóban biztonságosabb kialakítást jelentenek a lámpás vagy bármilyen más kereszteződésekhez képest. Azonban főleg a 2x2 sávú körforgalmak szaporodásával a vagyoni kárral járó balesetek száma is megnövekedett. Ezeknek a körforgalmon belüli sávváltás az oka. Így a turbókörforgalom a sávváltás tiltásával csökkenti a további balesetek esélyét. A NIF Zrt. eddig Szolnokon és Vecsés környékén épített turbókörforgalmat.



| A FELÚJÍTOTT HALÁSZI MOSONI-DUNA-HÍD

(FOTÓ: SPECIÁLTERV KFT.)

## EGY HÍD MINT KÖZLEKEDÉSI MŰTÁRGY NEM CSAK KÉT PARTOT KÖT ÖSSZE...

# Hidat száz évre kell építeni

*A közelmúltban számtalan közúti és vasúti híd épült vagy újult meg Magyarországon, s a fejlesztéseknek még messze nincs vége. Hol tartunk ma, mi várható a jövőben a hidas beruházások területén? Híd-körkép Telekiné Királyföldi Antóniával, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal, Út- és Hídügyi Főosztály, Hídügyi Osztály vezetőjével.*

– Mivel foglalkozik az NKH Hídügyi Osztálya?

– Az infrastruktúra-fejlesztések a nemzeti vagyont gyarapítják. Ahhoz, hogy a beruházások megvalósítása során biztonságos használatra alkalmas „végtermék” szülessen, az állam érdekeit a jogkövetés eszközei révén képviselő, szakértő hatóságokra van szükség. A Nemzeti Közle-

kedési Hatóság Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal 19 fős Út- és Hídügyi Főosztálya két szervezeti egységből áll: az Engedélyezési és Forgalm szabályozási, valamint a Hídügyi Osztályból. A Hídügyi Osztály hatáskörébe az Engedélyezési és Forgalm szabályozási Osztály által engedélyezett autópályák, gyorsforgalmi és autótutak összes műtárgyának

hatósági feladatai, valamint országosan a 30 méter össznyílást meghaladó hidak létesítésének engedélyezése, kiviteli terv jóváhagyása és forgalomba helyezése, illetve a meglévő országos közúthálózat hídállományának korszerűsítésére, szükség esetén bontására vonatkozó engedélyek kiadása tartozik. Ha a hídépítés engedélyköteles útépítéssel páro-

sul, az osztály szakhatóságként végzi a feladatát. Ezekben az esetekben az engedélyezési eljárást az adott megye Kormányhivatalának Közlekedési Felügyelő-sége folytatja le. Tekintettel arra a műszaki követelményre, hogy hídak százéves élettartamra kell építeni, egyedi anyagú és szerkezeti kialakítású, illetve 50 méternél nagyobb szabadnyílású hidak

esetén a tervezői feltételezéseket igazoló független statikai ellenőrzést, továbbá az elkészült szerkezetek szilárdsági, alakváltozási és tartóssági megfelelőségét igazoló próbatelhelést is mi írjuk elő.

– *Az M0-ás autópálya déli szektora már hosszú évek óta bővítésért kiáltott. A közelmúltban átadott beruházás idején a közlekedők türelmét is ki lehetett próbálni...*

– A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztési program keretében, az M0-ás déli szektorának bővítése során a Hárosi Duna-híd és a Ráckevei-Soroksári Dunaág felett átívelő híd, valamint tizenhat további híd jelentett folyamatos elfoglaltságot az utóbbi időszakban. Az M0-ás régóta hiányolt második „félpályájának” forgalomba helyezését követően most a meglévő pálya hídjainak korszerűsítése következik. Az „öreg” Hárosi híd mederhídjának felszerkezetcserejére az építési engedélyt már kiadtuk. A bontott acélszerkezetet újrahasznosítják, hogy hova építik be, az még döntésre vár.

– *Mely közúti hidak esetében vetették még igénybe a Hídügyi Osztály munkatársainak szakértelmét?*

– 2011-ben vehették használatba a közlekedők az M43-as autópálya Makóiig terjedő szakaszát, melynek egyik nevezetessége a népszavazás alapján Móra Ferencről elnevezett Tisza-híd. A műtárgy Közép-Európában egyedülálló, japán fejlesztések

nek köszönhető különleges, felhozott kábeles „extradosed” kísérleti szerkezet, élő példája annak, hogy a hidépítés igazi csapatmunka. Az M86-os autópálya Győr-Sopron-Moson és Vas megyei szakaszán 43 híd építését engedélyeztük, az építési engedélyben előírt műszaki feltételek teljesítésével készített kiviteli tervek jóváhagyása folyamatban van. Az idej engedélyezési tevékenységünk az M4-es autópálya Abony-Fegyvernek szakaszán 23 híd és egy új tiszai átkelőt, a Berettyóújfalu és országhatár közötti szakaszon pedig 27 híd érintett. Mivel tavaly december 22-én hatályba lépett a Eurocod méretezési elveket tartalmazó útügyi, műszaki előírásrendszer, a kiviteli terveket készítő kollégákkal folyamatosan egyeztetünk.

– *Az utóbbi időben néhány „történelmi adósság” törlesztésére is sor került.*

– Valóban, európai uniós támogatásból, a közreműködésünkkel megépültek a második világháborúban lerombolt rárosi és pösténypusztai határhidak az Ipoly folyón. Az ünnepélyes forgalomba helyezéskor a meghatódott lakosságot látva érezhettük: egy híd nem csupán közlekedési műtárgy, és nem csak az a funkciója, hogy két partot kössön össze... A környéken élők ugyanakkora örömmel fogadták, amikor a felső keresztkötések leszakadása miatt évekkel



**M0 DÉLI SZEKTOR: HÍD A RÁCKEVEI-SOROKSÁRI DUNAÁG FELETT**

(FOTÓ: CSÉSZEI PÁL)

ezelőtt használhatatlanná vált és most felújított halászi Mosoni-Duna-hidat átadtuk a forgalomnak. Ebben az évben kiadtuk az engedélyt a vámosmikolai és az ipolydamásdi műtárgy építésére is, melyekre a térségben élő magyar és szlovák emberek szintén hosszú évtizedek óta várnak. A második világháború után, 1948-49-ben Langer-

ívhidat építettek Vásárosnaményban, a Tisza felett. (A Langer-tartó egy szerkezetrendszer, a gerendahíd és az ívhíd átmenete, függesztőmű, amennyiben a gerenda nyomott övét kívánjuk erősíteni.) A szerkezet állapota több mint hatvan év alatt erősen leromlott, az anyagtani jellemzőiből adódó fáradási-ridegtörési hajlama miatt már nem volt célszerű – és veszélyes is lett volna – a további folyamatos, ámde részleges javíthatása. A szakemberek ezért a viszontagságos sorsú átkelő megmentése helyett egy új, XXI. századi igényeket kielé-



**JEDLIK ÁNYOSRÓL KAPTA NEVÉT AZ ÚJ GYŐRI HÍD**

(FOTÓ: DR. MOLNÁR VIKTOR, SZÉCHENYI EGYETEM)



**A KISZÉLESÍTETT KOSSUTH HÍD GYŐRBEN, A HIDAK VÁROSÁBAN**

(FOTÓ: NKH)



## ▶ SZÁMÍTÓGÉPESLÁTVÁNY- TERV A KOMÁROM- RÉVKOMÁROM ÚJ HATÁR- HÍDRÓL (PONT-TERV ZRT.)

a körüli villamosforgalom a felújítás alatt sem szünetel, ami a Vasúti Főosztálynak is különleges hatósági feladatot jelentett. A bontást és építést a Duna mint nemzetközi hajóútvonal felett kellett végezni, ami a Hajózási Főosztály munkatársaira rótt feladatokat. A Margit híd rekonstrukciós munkáiért egyébként a vállalkozó „Az Év Acélszerkezete Nívódíjat” kapott.

– *Milyen további példákat emelne ki a számtalan hidas fejlesztés közül?*

– Az eddig említett beruházásokon kívül az osztályunk országsszerte több helyszínen végzett/végez hídfelújításokat, hídkorszerűsítéseket. E helyütt mindenképpen szeretném felhívni a figyelmet a szegedi Bertalan Lajos Tisza-híd, a történelmi értékű marcaltői Rába-híd, a gyomaendrődi Hármaskörös híd és a körmendi Rába-híd felújítására, vagy a mezőkomáromi Sió-híd átépítésére. De ugyanígy említésre méltó Budapesten a Kerepesi úti „százlábú” híd felszerkezetcsereje és a Sibrik Miklós úti közúti felüljáró rekonstrukciója. Külön szólnék a győri beruházásokról, melyeket kiemelt jelentőséggel kezelünk.

A közelmúltban egyéb fejlesztések mellett összekötöttük Sziget-Révfalut az új Mosoni-Duna-híddal, megépítettük és átadtuk rendeltetésének a Jedlik Ányos hidat, szélesítettük a Kossuth hidat, és felújítottuk a Baross Gábor hidat. Győr valóban a hidak városa.

– *Szolnok városa sem egy tiszavirág-életű fejlesztéssel gazdagodott, amennyiben az imént mondott kijelentésére gondolunk, miszerint a hidakat száz évre építjük!*

– Az európai uniós pályázatokon nyert támogatásokból, elsősorban önkormányzati beruházások keretében épülnek korunk legesztétikusabb műtárgyai. Ezek közül kiemelkedik a 186 méter hosszú, kifelé hajló ívekre függesztett szolnoki Tiszavirág kerékpáros- és gyaloghíd, melynek kivitelezése minden közreműködő számára komoly kihívást jelentett. A nagyon karcosú, kis önsúlyú szerkezet dinamikai viselkedésére hazánkban még nincs tapasztalat, ezért a biztonságos használat érdekében először – a forgalomba helyezés alapfeltételeként – kétfokozatú, magyar fejlesztésű jelző- és riasztórendszert építettünk ki, amely egy adott önrezgésszám elérésekor „kapcsol be”. Szerencsére a riasztó – az üzemp próbán kívül – eddig csak egyszer szólalt meg. A híd a város büszkesége, diákitalálkozóknak,

gító híd építése mellett döntöttek, amely napjainkban készült el a régi helyén. Az NKH Hídügyi Osztálya és a hivatali eljárást vezető Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége is kiadta a végleges forgalomba helyezési engedélyt a korábbi nevét megtartó II. Rákóczi Ferenc hídra.

– *Nemrég adták át a budapestieknek a felújított Margit hidat. Megosztana olvasóinkkal néhány műhelytitkot?*

– Az elmúlt időszakban – a Szabadság híd felújítását kö-

vetően – a Margit híd szerkezeti rekonstrukciója jelentette hatóságunk számára az egyik legnagyobb szakmai kihívást. A meglévő szerkezet bontása során szinte naponta jelentkeztek előre nem látható, azonnali beavatkozást igénylő feladatok. A kivitelezés előrehaladtával, a folyamatosan változó munkaterületek miatt jó néhány esetben kellett ideiglenes forgalomba helyezési eljárást lefolytatnunk, a közérdekre tekintettel a jogszabályban rögzített eljárási idő töredéke alatt. A Főpolgármesteri Hivatal vállalta, hogy



A HÍDÉPÍTÉS IGAZI CSAPATMUNKA: A KÖZÉP-EURÓPÁBAN  
EGYEDÜLÁLLÓ MÓRA FERENC TISZA-HÍD (FOTÓ: PONT-TERV ZRT.)

A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚBAN LEROMBOLT ÉS MOST  
ÚJJÁÉPÍTETT RÁRÓSI HATÁRHÍD AZ IPOLY FOLYÓN

kirakodóvasároknak ad helyet, rajta keresztül lehet megközelíteni a tiszaligeti sporteseményeket. A mérnökszakma a Tiszavirág híd megvalósításában résztvevőket is „Az Év Acélszerkezete Nívódíjjal” tüntette ki. Szintén nyertes uniós pályázatoknak köszönhetően épült meg a sarvasi Holt-Körös gyaloghídja, a békési Dánfoki-csatorna felett átívelő gyalogos fahíd vagy a kapuvári Hanság-főcsatorna kerékpárhídja. Ezeknek az egyedi tervezésű és különleges anyagból készült gyönyörű szerkezeteknek a kivitelezését és forgalomba helyezését is mi engedélyeztük.

**– Mi a helyzet a vasúti hidakkal?**

– A Nemzeti Közlekedési Hatóság Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal Vasúti Főosztálya engedélyez minden vasúti hidat. A legfőbb cél annak ellenőrzése és betartatása, hogy a megépített műtárgyak teljes mértékben biztosítsák a rendeltetészerű és biztonságos vasúti forgalmat, továbbá funkciójukat betöltve álljanak az utazóközönség szolgálatába. Ennek elérését jogszabályi háttér támasztja alá. Azonban ez nem is olyan egyszerű, mint ahogy első hallásra gondolnánk, annál sokkal integráltabb feladat, amely közös munkát kíván az érintettekől. Együtt kell működni a különböző vasúti szakágak referenseivel, a vasúti pályáért, a térvilágításért, a gépészeti berendezésekért vagy adott esetben a biztonsági berendezésekért felelős kollégákkal is. Sok olyan vasúti híd építését kezdik, kezdték meg, amelyek engedélyezése vasúti,



TISZAVIRÁG HÍD SZOLNOKON: NEM TISZAVIRÁG-ÉLETŰ BERUHÁZÁS

(FOTÓ: NKH)

közúti és hajózási szempontok – különböző jogszabályi háttérrel – összehangolt figyelembevételét igényelte a közlekedési hatóság főosztályainak teljes együttműködésével. A gyakorlatban ebből néha nehézségek adódtak, amiket csak megfelelő hozzáállással és közösen, egymás szempontjaira odafigyelve tudtunk megoldani.

**– Említene néhány példát, amikor akadottak a fogaskerek?**

– A Csepel és Pesterzsébet között található Gubacsi híd felújításánál figyelembe kellett venni

a különböző közlekedési eszközök (vasút, személygépkocsi, kerékpár) és azok pályáinak összehangolását. Nehezítette az eljárást, hogy az idők folyamán többször módosult a híd szerkezete és funkciója, továbbá az átvezetett közművek kezelőit, tulajdonosait igen nehéz volt felderíteni.

A Kál-Kápolna–Kisújszállás vasúti vonalon található Kiskörrei Tisza-hidat – az ország egyetlen közös vasúti-közúti hídját – a MÁV Zrt. és a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ közösen üzemelteti, az alatta hömpölygő folyó azonban a Közép-Tiszavidéki Vízügyi Igazgatóság kezelésében van. Az engedélyezésnél az eltérő szakterületek jogszabályi hátterének összehangolásán kívül a kezelők feltételeire is figyelemmel kellett lenni.

A stratégiaileg kiemelt fontosságú Szolnok–Szajol vasútvonalon lévő Tisza-hídon két nemzetközi korridor fut át. A munkálatokat úgy kell ütemezni, hogy azok a lehető legminimálisabb vágányzarat igényeljék, és a vasúti közlekedés egy vágányon is fenntartható legyen. Az előző két példához hasonlóan itt is szeretnénk az érintett fő-

osztályokkal együttműködve, zökkenőmentesen megoldani az esetlegesen felmerülő problémákat.

**– A közlekedési infrastruktúra fejlesztése a közlekedésbiztonság további javításának is az egyik záloga...**

– Az elmúlt két évben számos vasúti híd létesítési engedélyt kérték meg a hatóságtól, s a kivitelezők sok esetben már munkához is láttak. Reményeink szerint ezek a felújítások hozzájárulnak majd ahhoz, hogy a magyarországi vasúti közlekedés még gördülékenyebb és biztonságosabb legyen. Az NKH Hídügyi Osztályán dolgozó kollégáimmal együtt a jelenlegi gazdasági helyzetben is bízunk abban, hogy a jövőben az imént bemutatott beruházásokhoz hasonló, szép feladatok várnak ránk. A legaktuálisabb feladatról már most tájékoztathatom a Közlekedésbiztonság olvasóit, mégpedig a Komárom és Révkomárom közötti új Duna-határhíd tervezett megépítéséről, amihez várhatóan 2014 márciusában nyújtják majd be hatóságunkhoz az engedélykérelmet.

Dékány Zsolt



EURÓPAI UNIÓS PÁLYÁZATON NYERT TÁMOGATÁSBÓL ÉPÜLT MEG SZARVASON A HOLT-KÖRÖS GYALOGOSHÍD

INTERJÚ DR. NAGY GÁBORRAL,  
A KIKSZ KÖZLEKEDÉS-FEJLESZTÉSI ZRT.  
VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTESEVEL

# Közlekedés- fejlesztési projektek

*A KIKSZ Közlekedésfejlesztési Zrt. az Európai Unió társfinanszírozásával megvalósuló beruházásokat koordináló és ellenőrző közreműködő szervezet, amely a magyarországi közlekedésfejlesztési projektek EU-konform előkészítéséért és megvalósításáért felelős. A közlekedési infrastruktúra fejlesztését támogató források felhasználásának koordinációja keretében a vasúti, közúti, vízi és légi közlekedési projektek megvalósítását támogatja.*



DR. NAGY GÁBOR,  
A KIKSZ KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI  
ZRT. VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTESE

– *A gyakorlatban mivel foglalkozik a KIKSZ Közlekedésfejlesztési Zrt., és milyen indításból képviseltette magát a 2013-as Nemzeti Közlekedési Napok szakmai rendezvényén?*

– A KIKSZ a Közlekedési Operatív Program közreműködő szervezete, és mint ilyennek, az a feladata, hogy az állam nevében első körben értékelje azokat a projektjavaslatokat, amelyeket az olyan beruházó szervezetek nyújtanak be, mint pl. a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. vagy akár a települési önkormányzatok cégei, pl. a BKK, a Miskolci Közlekedési Vállalat, a Debreceni Közlekedési Vállalat stb. Továbbá a KIKSZ végzi a kapcsolattartást és a napi operatív munkát a kedvezményezett szervezetekkel, miután az adott projektjavaslatuk támogatást nyert. Mindezeknél fogva az ilyen jellegű szakmai konferenciáknak rendszeres résztvevői voltunk az elmúlt pár évben.

– *Milyen lépésekből áll az Önök munkafolyamata?*

– Cégünk feladatai általában már a projektjavaslat összeállításánál elkezdődnek. Így a kedvezményezettek az általunk adott tanácsok alapján eleve úgy tudják összeállítani a projektjavaslatot, hogy azt a szervezetünk be tudja fogadni. A projekteket gyakorlatilag „a bölcsőtől a sírig”, sőt, még azon túl is követjük. Tehát miután a szükséges dokumentumok kíséretében a kedvezményezettek benyújtják

a végleges projektötletet, mi kiértékeljük ezt, majd pozitív döntés esetén támogatási szerződést kötünk velük. Ezután következik a projekt normál életciklusa, azaz a megvalósítási szakasz. A hatósági engedélyek beszerzését, a megépítést, illetve a műszaki átadás-átvételt követően a projektgazdák elkészítik a zárójelentést, és a projekt lezárul. A projekt normál életciklusa tehát gyakorlatilag itt ér véget, viszont a kivitelezési projektek esetében a fenntartási időszakkal is számolni kell, ami rendszerint öt év. Ez alatt az öt év alatt még a kedvezményezettek kötelezése a projekt műszaki tartalmának fenntartása, így a KIKSZ-nek is vannak további feladatai, többek között helyszínelenőrzések és a fenntartás nyomon követése.

– *Melyek azok a gondolatok a Nemzeti Közlekedési Napokon elhangzott előadásából, amelyeket fontosnak tart kiemelni?*

– A konferencián az előadásomat két fő téma köré építettem fel. Először is áttekintést adtam arról, hogy az elmúlt időszakban milyen eredmények születtek, illetve milyen munkák vannak még folyamatban az európai uniós források felhasználásával, valamint, hogy miképpen alakultak az átfutási idők a szervezetünk részéről. Örömmel mondhatom, hogy utóbbi kapcsán jelentős csökkenést tudtunk bemutatni. Az előadásom második része pedig a nemrégiben indult felügyelőmérnök-szervezetről

szólt, ami egy folyamatos támogatói jelenlétet jelent a beruházások során. A finanszírozói oldal kb. hatvan mérnököt alkalmaz arra, hogy minden projektet, legyen az kivitelezési, előkészítési, tanulmánykészítési projekt, rendszeresen, a helyszínen ellenőrizzen, és az előrehaladásukat folyamatosan figyelje. Így ha bárhol fennakadásra kerül sor, azt a lehető legkorábban észleljük, és nyomban be tudunk avatkozni annak érdekében, hogy Magyarország ne veszítsen európai uniós forrást.

– *Milyennek látja az elmúlt három és fél év fejlődését a közlekedés területén?*

Az elmúlt három évben egyértelműen előrefelé mentünk a közlekedésbiztonság és általában az infrastruktúrafejlesztés területén. Az elmúlt pár évben olyan mértékben felgyorsultak a fejlesztések, amire a korábbi években valóban nem volt példa. Ez köszönhető annak is, hogy az érintettek e szakterületen is megtanulták az uniós források szabályrendszerét, hatékonyan le tudják hívni az adott forrásokat. A kézzel fogható eredményeket most már Magyarország lakossága is láthatja, és a következő két évben, a 2015 végéig terjedő időszakban további látványos eredmények fognak születni: újabb útszakaszok, vasúti és városi, elővárosi fejlesztések kerülnek majd átadásra, amelyek mind az ország lakosságának a javát fogják szolgálni.

## HATODIK ALKALOMMAL RENDEZTÉK MEG A RANGOS VASÚTI KONFERENCIÁT

# Magyar Vasút 2013

A Magyar Közlekedés Kiadó és a HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület idén október 2-án rendezte meg hagyományos vasúti konferenciáját. A rendezvénynek ezúttal is a Hotel Aquincum adott otthont, ahol a résztvevők a hazai és európai vasúti, vasút-politikai helyzetképről hallhattak előadásokat szakavatott magyar és külföldi szakemberek tolmácsolásában.

A Fórum Média Kiadó Kft. ügyvezető igazgatója, Györfi Nóra, és Kiss Pál, a Magyar Közlekedés főszerkesztője megnyitóját követően Mosóczi László, a HUNGRAIL ügyvezető elnöke köszöntötte a vendégeket, majd a rendezvény díjátadásal folytatódott. Hájas Róbert Sándor a Magyar Közlekedés által idén alapított, a fiatal közlekedési vállalkozók kiemelkedő munkájának elismeréséül járó Az év ifjú reménysége díjat, dr. Józán Tibor, a GYSEV nyugalmazott vezérigazgató-helyettese pedig a három éve alapított, a MÁV hajdani vezérigazgatójáról elnevezett Sipos István-díjat vehette át Dávid Ilonától, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatójától.

### „Tudjuk, mi a feladatunk”

Mit tettünk az elmúlt másfél évben azért, hogy a MÁV Csoport ne villámlások, égzengések között működjön, hanem felette is kisüssön végre a nap, a felhők mögül pedig előtűnjön a reménysugár? – tette fel a kérdést a befejezés előtt a MÁV átalakítása című előadásában Dávid Ilona. „Nem kellett kitalálnunk, hogy mi a feladatunk, hiszen évek óta tudtuk, mit várnak el a magyar vasúttársaságtól, és megvolt a recept arra is, hogyan kellene működnünk, csupán a tettek hiányoztak.” Az átalakítás főbb céljai között említette egyebek mellett a hatékony,

áttekinthető és ellenőrizhető szervezeti struktúra létrehozását, a leányvállalati portfólió tisztítását, a központosított költséggazdálkodást és az önköltség-alapú egységes háttérszolgáltatások megteremtését, továbbá a kiszámítható finanszírozás biztosítását és az ügyfelek elégedettségének növelését. Konkrét határidők megjelölésével vázolta a 2013-ban megvalósult feladatokat,

a Nemzeti Vasúti Pályaműködtető Zrt. (NVP Zrt.) megalakításától a MÁV-START (személyszállítás), MÁV-TRAKCIÓ (vontatás), MÁV-GÉPÉSZET (karbantartás) egyesülés (STG) szervezeti és gazdasági előkészítéséig, illetve a folyamatban lévő ügyeket, így az STG összeolvadáshoz szükséges cégeljárások befejezését, a pályaműködtetés NVP Zrt. általi megkezdé-

séhez elengedhetetlen hitelezői jóváhagyások megszerzését és a vasútüzemhez szükséges ingatlanok rendezését, melyeket 2014-ben kell befejezni.

Dávid Ilona szolt a Nemzeti Közlekedési Stratégiához igazodó, a MÁV Csoporton belüli stratégiai szemlélet kialakításáról, valamint a pályaműködtetés és az STG szervezeti megújításáról, melyek hozzájárultak, hogy





tavaly csoport- és tagvállalati szinten egyaránt pozitív üzemi eredményt értek el. „2013-ban az üzleti tervnél jobb eredményre törekszünk mind csoport-, mind pedig tagvállalati szinten” – erősítette meg az elnöke vezérigazgató, hozzátéve, hogy a finanszírozás kiszámíthatóságát egyrészt a MÁV-START Zrt. 10 éves közszolgáltatási szerződése, másrészt a MÁV Zrt. 2015-ig érvényes pályaműködtetési szerződése biztosítja. Részletesen bemutatta a személyszállítási szolgáltatások területén az ügyfélközpontúság szellemében megvalósított fejlesztéseket (az elővárosi hálózaton 42 új villamos motorvonat 2014-től, felújított „Fecske” vonatok, ütemes menetrend kiterjesztése, fedélzeti utastájékoztató és WiFi; a távolsági szegmensben komfortjavítás, WiFi, észak-balatoni menetrendfejlesztés, bővített intercity hálózat, IC+ kocsik gyártása, három nagy és nyolc közepes befogadóképességű ke-

rékpárszállító kocsik üzembe állítása), melyeket az utasok pozitívan fogadtak.

### Növekvő források a vasútnak

Ezzel csengett össze Libor Lochmannak, az Európai Vasúttársaságok és Infrastruktúra Üzemeltetők Közössége (CER) vezérigazgatójának kijelentése, miszerint az európai vasúttársaságoknak minőségi szolgáltatásokat kell nyújtaniuk, annak érdekében, hogy kivívják és hosszú távon fenntartsák az utazók közönség elégedettségét. Ennek feltétele, hogy az uniós tagállamok olyan közlekedéspolitikát folytassanak, ami szilárd pénzügyi alapot biztosít a korszerű vasúti infrastruktúra kialakításához, továbbfejlesztéséhez. Meg kell teremteni a becsületesebb verseny feltételeit a vasút és a közút között, egyszersmind helyes lépésnek nevezte az uniós belföldi vasúti személyszállítás liberalizációját. A többszereplős piac

előnyeit hangoztatta az egyszerűvel szemben, ugyanakkor a szolgáltatók között valós versenyt szorgalmazott, amely során nem csökkenhet a szolgáltatások színvonala. „Az unióban prioritást élvez a vasúti infrastruktúra, a vasúthálózatok fejlesztése, amire jelentős anyagi források állnak rendelkezésre a 2014-2020 közötti pénzügyi ciklusban” – nyugtatta meg hallgatóságát a brüsszeli vasúti érdekvédelmi lobbiszervezet vezetője, s ezt még egy jó hírrel megfejtette, miszerint az EU növelni szeretné a vasúti szállításokra fordítható forrásokat a közúttal szemben. „Magyarország jó úton jár, üdvözlöm a kormány ez irányú intézkedéseit” – tette hozzá a szakember.

### „Rendnek kell lenni!”

„Igen, szükség van a versenyre, de a versenyben rendnek kell lenni, és Közép-Kelet-Európában ma nincs rend!” – ezzel a határozott felütéssel kezdte „Kooperáció és verseny a regionális vasúti piacon” című előadását Kovács Imre. A Rail Cargo Hungaria elnöke úgy vélte, a rend nem azt jelenti, hogy egy szereplő uralja a vasúti piacot, hanem azt, hogy kiszámítható a vasúti közlekedés. A magánvasutak piaci térnyerésével a nemzeti jellegű vasúttársaságoknak át kellett gondolniuk nemzetközi kapcsolataikat, az együttműködés lehetséges formáit, ami a környező országok többségében erősen akadok. Magyarország és Lengyelország kivételével a térségünkben az összes nemzeti vasút veszteséges. „Azok a klasszikus nemzeti vasúti partnereink, akikkel eddig dolgoztunk, megszűntek evidens partnernek lenni, ezért nyitnunk kellett és a külföldi magánvasutakkal is felvettük a kapcsolatot.” Ezeknek az együttműködéseknek ugyanakkor korlátai, határai is vannak, mondta Kovács Imre, hozzátéve: a vasúttársaságok nagyon ingoványos talajon dolgoznak a kooperáció formáinak kialakításakor, mert mindig figyelemmel kell lenniük az uniós versenyjogi előírásokra.

Előfordulhat ugyanis, hogy amit a társaságok üzemeltetési együttműködésként kezelnek, azt a versenyhatóság kartellnek tekinti.

### Vasútfejlesztési koncepció

„A magyar vasúthálózat fejlesztését az egyeztetés alatt lévő Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS) részeként kidolgozott Országos Vasútfejlesztési Koncepció (OVK) foglalja össze” – húzta alá a kormányzati vasút-politikai célokat és törekvéseket ismertető előadásában dr. Kerékgyártó János. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) Közlekedési Szolgáltatások Főosztályának vezetője elmondta, az OVK célja a magyar összközlekedési rendszerbe integrált nagy távlatú vasúti koncepció kidolgozása, a nagytávú koncepció megvalósítását szolgáló vasútfejlesztési projektek és prioritási sorrendjük meghatározása, illetve a 2014-2020 közötti EU tervezési időszak vasúti projektjeinek stratégiai megalapozása, és előmegvalósíthatósági tanulmány szintű előkészítése. A vasúti koncepció előkészítése keretében felmérték a vasútfejlesztési igényeket, a várható vasúti nagyprojektek körét. A szaktárca főosztályvezetője hangsúlyozta, az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program 2014-2020 forráslehetősége vasúti projektekre mintegy 500-700 milliárd forint, ehhez jön még egy 300-320 milliárd forintnak megfelelő CEF forrás, ami kizárólag vasút- és TEN-T hálózat fejlesztésre fordítható. A külső szabályozási környezet változásával kapcsolatban egyrészt felhívta a figyelmet, hogy a használati árnyos útdíj bevezetése nagymértékben javítja a vasúti áruszállítás versenyképességét, másrészt rámutatott, a tavaly július elsején hatályba lépett új – komplex jogszabályként a szakmai, a finanszírozási és a versenyképességi szabályokat egyaránt magában foglaló – személyszállítási törvény megalkotásával a kormányzat homogén, konzisztens és kiszámítható szabályozási



környezetet teremtett. A törvény-óriási jelentőségű abból a szempontból, hogy ez a jogszabály – és az EU 1370/2007/EK rendelete – adja a jogi kereteket a MÁV-START Zrt.-vel és a GYSEV Zrt.-vel megkötött 10 éves vasúti személyszállítási közszolgáltatási szerződéseknek, melyek 2014. január elsejétől lépnek hatályba. (A szerződések jelentőségéről lásd keretes írásunkat.)

## Készül az új vasúti törvény

„Az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2012/34/EU irányelv nemzeti jogrendbe ültetésének határideje 2015. június 16., ennek megfelelően már készül az új vasúti törvény” – jelentette be a konferencián dr. Rác Gábor. Az NFM osztályvezetője az európai és hazai vasúti szabályozás aktuális kérdéseit áttekintő előadásában ismertette az előkészítés alatt álló jogszabály néhány újdonságát.

Egyebek mellett kiemelte a pályahálózat-működtetői alapvető funkciók függetlenségét (pl.: díjak megállapítása, beszédése), a pályahálózat-működtető pénzügyi egyensúlyával összefüggésben legfeljebb öt éves időszakban a költségek fedezését, a határforgalmi egyezmények bizottsági ellenőrzését, az öt évre megkötendő pályahálózat-működtetői szerződést, vagy a pályahálózat-használati díjszámítás új elemeit. Az úgynevezett 4. vasúti csomaggal kapcsolatban bemutatta a Bizottság eredeti tervezetét, amelyet a Tanács és a tagállamok között megszületett kompromisszum némileg „felpuhított”. Az eredeti bizottsági javaslatl szemben például egyes vasúti járművek engedélyezését (típusengedély, üzembe helyezés) és a vasútbiztonsági tanúsítványok kiadását az Európai Vasúti Ügynökség mellett a nemzeti (tagállami) biztonsági hatóság – hazánkban a Nemzeti Közlekedési Hatóság

– is végezheti. Tehát az NKH hatáskörében marad a határt át nem lépő (a szaknyelvben a nem „átjárható” kritérium alá eső), illetve a könnyű vasúti járművek engedélyezése, továbbá a vasútbiztonsági tanúsítvány kiadása az egy tagállamban szolgáltató vállalkozó vasúti társaságok esetében. Szintén a politikai alknak köszönhetően a 4. vasúti csomag átültetésére nem a Bizottság által korábban javasolt két évet, hanem ennél hosszabb időt kapnak a tagállamok. (Hogy pontosan mennyit, az ma még kérdés, a kompromisszum mindenesetre öt évről szól, de ez változhat.)

## Kevesebb halott, több sántörés

A Nemzeti Közlekedési Hatóság úton, vízen, sínen és levegőben folytatott hatósági ellenőrzéseinek tapasztalatairól Bíró József elnökhelyettes, az Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal vezetője adott átfogó képet a konferencia hallgatóságának. Számadatokkal is szolgált a közúti, a vízi és a légi közlekedés területén végrehajtott akciók ismertetésekor, majd a vasúti hatósági ellenőrzések tapasztalatairól számolt be, immár részletesebben. „Az NKH alapelve: látni és látszani” – hangzott Bíró József. Látni annyit tesz, hogy már a tervekben észre kell venni a kockázatokat, és kiszűrni azokat az infrastruktúra-fejlesztésekkel – akár országos, akár városi vasúti beruházások – és a járműpark korszerűsítésével kapcsolatos engedélyezések során (biztonságorientált engedélyezés). Látszani pedig azt jelenti, hogy a jogszabályok betartása és a közlekedésbiztonsági érdekek érvényre juttatása céljából az NKH látható hatóságként van jelen az ellenőrzési területen.

Az elmúlt három év viszonylatában a vasúti balesetek száma növekvő tendenciát mutat: 2010-ben 142, 2011-ben 147, tavaly 152 baleset történt. „Meggyőződésem, hogy ez rossz, hiszen ha a közúti közlekedésben csökkeneni tudtuk a balesetek számárányát, akkor ezt egy sokkal

szabályozottabb területen, mint a vasút, is el kell tudni érni” – vélte Bíró József. A súlyosan sérült személyek száma a 2010-es 70-ről 2011-ben 76-ra, majd 2012-ben 88-ra nőtt, ami jelentős emelkedés. Ugyanakkor jó hír, hogy a baleset következtében elhunytak száma a két évvel ezelőtti 84-ről tavaly 72-re, 15%-kal csökkent, „bár tegyük hozzá, hogy a közúti alágazatban még nagyobb a csökkenés aránya” – citálta ismét a közutas sikereket az NKH elnökhelyettese. Örvendetes fejlemény, hogy ütközéses, kisiklásos baleset miatt senki nem halt meg. A legtöbb esetben továbbra is a mozgó vasúti járművek által okozott sérülések, valamint a vasúti átjáróban történő balesetek következtében vesztek életüket. A vasúti átjárós balesetek több mint 90%-át a közúti közlekedés fegyelmezetlen résztvevői okozzák, ezért a szakember szerint a közúti szakterülettel közös erőfeszítésekre van szükség annak érdekében, hogy a szintbeni keresztezések száma csökkenjen, illetve a megmaradó átjárók biztonsága növekedjen. A rendkívüli üzemi események, veszélyeztetések és üzemzavarok száma 2010-ről 2011-re jelentősen visszaesett (754-ről 391-re), de tavaly ismét növekedett, 391-ről 602-re, aminek az az oka, hogy 207-tel több sántörés történt, mint 2011-ben. A jelzőmeghaladások száma szintén emelkedik. „Mindannyiunk felelőssége és feladata, hogy megfelelő oktatással, ha kell, szankcionálással nagyobb figyelemre készítsük a vasúti járművezetőket. Erre az idej ellenőrzések során a hatóság jobban odafigyel” – húzta alá Bíró József.

## „Nem a kákán keressük a csomót”

A vasúttársaságok 2013. évi felügyeleti hatósági ellenőrzése során kiderült, hogy a közlekedésbiztonsággal közvetlenül összefüggő munkakört betöltő munkavállalók időszakos oktatásának dokumentálása nem teljes körű. A vasúti járművezetők ellenőrzése több esetben

### KÖZSZOLGÁLTATÁSI SZERZŐDÉSEK 2024-IG

- I A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium 10 éves vasúti személyszállítási közszolgáltatási szerződést kötött a MÁV-START Zrt.-vel és a GYSEV Zrt.-vel, melyek 2014. január elsejétől lépnek hatályba.
- I A két szerződés jogi keretét az új személyszállítási törvény és az EU 1370/2007/EK rendelete adja.
- I A szerződések megkötését közel egyéves előkészítő munka előzte meg.
- I Pályázatás nélkül, közvetlen odaítéléssel kerültek megkötésre, megerősítve ezzel a nemzeti vasútvállalatok piaci helyzetét, és biztosítva a vasúti személyszállítási közszolgáltatások zavartalan nyújtását.
- I Az EU és a személyszállítási törvény elvárásainak megfelelő hosszú távú közszolgáltatási szerződések.
- I Mind a megrendelői, mind a szolgáltatói oldalnak egy kiszámíthatóbb, előre tervezhetőbb keretet teremtenek, a munkahelyek megtartását, stabilitását segítik elő, továbbá mind a vasúti szakma, mind a vasutas társadalom társadalmi megbecsülését erősítik.
- I A két szerződés feltétele annak, hogy EU-s finanszírozásból a MÁV-START 42 db, a GYSEV 6 db FLIRT motorkocsi gyártására tudott szerződést kötni. Ennek köszönhetően 2015 szeptemberéig a két szolgáltató összesen 48 motorvonatot tud üzembe helyezni az utazóközönség jobb, kényelmesebb kiszolgálása érdekében.
- I A 10 éves időtartamú szerződésekkel megnyílik a lehetőség továbbá arra is, hogy a 2014-2020 közötti időszakban minél nagyobb mértékben kerüljön sor a fejlesztési források felhasználására.

tártafelajárművezetői igazolvány, az egészségügyi alkalmasságot igazoló dokumentum és az időszakos vizsgát igazoló dokumentum hiányát; de az is előfordult, hogy a járművezetői kiegészítő tanúsítvány adattartalma nem a valós helyzetet tükrözte. A közlekedő vonat ellenőrzése kapcsán a hatóság munkatársai hiányosságként rótták föl, ha a vonat menetokmányait nem teljes körűen vezették, valamint a vonatba sorozott járműveket lazán kapcsolták össze.

Az NKH Vasúti Igazgatási Főosztálya 2013. január és augusztus között összesen 316 helyszíni ellenőrzést végzett a magyar vasúti hálózat jelentős részén: 258 utasjogi, 36 vágányzári ellenőrzést, illetve 22 alkalommal vizsgálták a vasúti tevékenységet, a bejelentési kötelezettség körülményeit és a működési engedély kiadási feltételeinek való megfelelést. A főosztály munkatársai alapvetően jogkövetést tapasztaltak, 26 esetben (8%) találtak valamilyen jogsértést, és indítottak vasúti igazgatási eljárást. „Mindazonáltal az élet írja a legkeményebb forgatókönyvet” – utalt az NKH elnökhelyettese az október el-



#### SIPOS ISTVÁN-DÍJ

sejei, személyi sérüléssel szerezére nem járó balesetre, amikor kisiklott egy tehervonat Vasvár és Püspökmolnári között. „A hatóság ellenőrzései során nem a kákán keresi a csomót, hanem éppen azért dolgozik, hogy javuljon hazánkban a vasúti közlekedés biztonsá-

ga. Mert a közlekedési baleset nem visszafordítható esemény, váratlan, fájdalmas, költséges, kíméletlen és kegyetlen. Közös érdekünk, hogy a baleseteket megelőzzük!” – erősítette meg Bíró József.

A konferencia folytatásában Stefan Roseanu, a Hungrail ro-

mán partnerintézményének (Club Feroviar) elnöke a romániai vasúti lehetőségekről; Balázs Gáspár üzletfejlesztési vezető az Alstom Csoport magyarországi céljairól, termékportfóliójáról és jövőképeiről; dr. Barakonyi Zoltán ügyvéd (Baker & McKenzie Ügyvédi Iroda) és dr. Fejes Gábor ügyvéd (Oppenheim Ügyvédi Iroda) a versenyjogról tartott előadást. Dr. Ludvig László divízióigazgató a Siemens közlekedési és logisztikai megoldásait, Szécsey István, a társaság vasúti rendszerek üzletágának vezetője az új Vectron villamos mozdonyt, Skierniewski Tamás Bogoslav, az AWT Rail Hu Zrt. munkatársa pedig a cég piacbővítő törekvéseit mutatta be. A konferencia zárásaként megrendezett szakmai fórumon Márta Gábor, a GYSEV Cargo értékesítési vezetője, Schmidt András, az AWT Rail Hu Zrt. kereskedelmi igazgatója és Vásárhelyi Árpád, a Schenker Kft. ügyvezető igazgatója az elektronikus útdíjról és a vasúti árufuvarozási piac jelenlegi és jövőbeni lehetőségeiről osztotta meg gondolatait a hallgatósággal.

Dékány Zsolt

HIRDETÉS



## Vasúti átjárók kialakítása európai projekt

KözOP-2.5.0-09-11-2012-0009

Vasúti átjárók akadálymentesítésének szabályozása. A szintbeni közúti-vasúti átjárók biztonságos és mozgáskorlátozottak számára kényelmes műszaki kialakítása

A projekt célja:

- a vasúti átjárók biztonságának fokozása, a megfelelő műszaki kialakítás (geometriai, biztonságtechnikai, forgalomszabályozási) előírása és bemutatása, az egységes tervezési és engedélyezési gyakorlat elérése érdekében;
- a vonatkozó jogszabályok, műszaki előírások egységességének előállítása;
- az eddig szabályozatlan kérdésekben hiányzó rendelkezések készítése.

Az egységes tervezési és hatósági engedélyezési gyakorlat az előírások harmonizációját és mintapéldák készítését igényli.

A projekt lehetőséget ad arra, hogy a vasúti átjárók szabályozásának átfogó korszerűsítése is megvalósuljon:

- emelt sebességű vasúti pályán lévő átjárók előírásainak meghatározása;
- rálátási háromszögek újrafogalmazása;
- országos veszélyességi sorrend korszerűsítése.



INTERJÚ DÁVID ILONÁVAL,  
A MAGYAR ÁLLAMVASUTAK ZRT.  
ELNÖK-VEZÉRIGAZGATÓJÁVAL

# Lendületben a magyar vasút

*Az elmúlt évek komoly szervezeti átalakulást hoztak a Magyar Államvasutak Zrt. életében, amelynek célja az átlátható, hatékony működés és a színvonalas szolgáltatás elősegítése volt. Ezt az újrászervezési folyamatot már rövid távon is sikerek kísérték, de a munka java még hátravan. A 2013. évi Nemzeti Közlekedési Napok során Dávid Ilona, a MÁV Zrt. vezérigazgatója adott visszatekintést az elmúlt három és fél év során elért eredményekről. Jelen interjúban e sikerekről, az átalakulással járó feladatokról, a további tervekről, illetve a társaságra a jövőben váró feladatokról, kihívásokról beszélgettünk a vezérigazgató asszonnyal.*



– *Melyek voltak az elmúlt időszak legfontosabb eredményei?*

– A legfontosabb eredményt az elhangzott előadásom címe is tükrözte: A magyar vasút lendületben van. Ennél nagyobb szó nincs is, hiszen évek, évtizedek óta mindig is az volt a gond a Magyar Államvasutakkal, a MÁV Csoporttal, hogy nem sikerült a folyamatait teljes mértékben átláthatóvá, egyszerűvé tenni. Sok esetben még a tulajdonosok is eltévedtek abban a strukturális hálóban, amit a MÁV és a MÁV Csoport alkotott, nem beszélve a MÁV belső szervezetéről és szabályzatairól. Utat kellett tehát vágni a sűrűben. Mi ezt megtettük, megindultak a pozitív folyamatok, sikerült kimotoztatni a MÁV-ot, a MÁV Csoportot ebből a statikus helyzetből, és jó úton haladunk afelé, hogy a szervezet rugalmassá váljon, hogy fel-

készítsük a bennünket körbevevő világ változásaira és kihívásaira.

– *Milyen esély lát a MÁV megújulására?*

– Az imént említett folyamatok nem csak a szervezeti megújulásra vonatkoznak, hiszen még fontosabb, hogy az a termék, amit kínálunk, megfelelő legyen a piac számára is. Ami a MÁV belső szerkezeti felépítését illeti, az a lényeg, hogy működjön, valamint, hogy megfeleljen a tulajdonosi elvárásoknak, a törvényi keretnek és a vasúti jogszabályoknak. Hogyha mi ennek megfelelően, nem lényeges, hogy pontosan milyen a szervezeti struktúra; az a fontos, hogy hatékonyan működjön, képes legyen a rendelkezésre álló költségvetési pénzekből és saját bevételeiből gazdálkodni. El kell szakadnunk attól a megszokástól, hogy mindig csak ké-

rünk, hogy mindig újabb és újabb forrásokra van szükségünk. Itt az ideje annak, hogy végre valamit nyújtsunk is ahelyett, hogy a támogatást a tulajdonos, illetve a kormány egy feneketlen zsákba önti. Nyújtsunk olyan szolgáltatást, ami azt sugallja, van jövőnk; mutassunk be olyan üzleti tervet, amely azt mutatja, hogy meg tudjuk állítani a hitelspirált, amibe a MÁV 2002-ben belekerült. Az üzleti terveink mutassák azt, hogy a pénzeket jól és jókor költjük el, és a hasznosulásuk legyen jól látható. Tartsuk szem előtt Magyarországon a foglalkozáspolitikát – jó példa erre, hogy csoportos létszámleépítés nélkül alakítottuk át a MÁV Csoportot, és leépítést jelenleg sem tervezünk. Sőt, a közelmúltban bérfejlesztést is végre tudtunk hajtani. Megállapodtunk a szakszervezetekkel, hogy a munkabéreket

fenntartjuk, ezt ők is aláírták, tehát rengeteg olyan eredményt elértünk, amelyeket a korábbiakban nem sikerült. Valójában nincs ebben semmi csoda. A világos, tiszta beszédet szeretem: ha tisztában vagyunk a feladattal, mindig meg lehet találni azokat az eszközöket, amelyekkel eljuthatunk a megoldáshoz. Nagyon sokat tettünk ezért, és amint az előadásomban is elhangzott, azon is dolgoztunk, hogy megszerezzük a bizalmat.

A MÁV-ot nagyon sokan próbálták már meg átalakítani – eddig sohasem sikerült. Nem lehet a MÁV átalakítást azzal kezdeni, hogy felvesszünk 300 milliárd forintnyi hitelt abban bízva, hogy ez megoldja a problémákat. Ez nem így működik. Felszínre kell hozni a belső tartalékokat, legyen szó akár emberi erőforrásról, akár bármilyen más esz-



közökről. Használjuk fel ezeket hatékonyabban, vizsgáljuk meg, hogy mikor mire és egyáltalán ésszerűen költjük-e el a forintjainkat. Időszerű-e egy beruházás elvégzése, vagy az adott tőke máshol jobban hasznosul? Mindig megkérdézzük a miérteket, és ha van rá logikus válasz, akkor van helye az ötletnek, de ha nincs, akkor valami nincs rendben az elképzeléssel. A MÁV most erre a szemléletre kezdett váltani. Nem titok, hogy a teljes felső vezetés lecserélődött az elmúlt másfél évben. Most a vezetői asztal körül szinte egy olyan kolléga sincs, aki az előző managementben benne volt, viszont a jelenlegi management döntő többsége mind MÁV-os, legfeljebb új székben ül. A legfelsőbb szintekre emeltük azokat a vezetőket, akik nagyon pontosan ismerik a MÁV-ot, a hibákat, az eddigi kihívásokat és hátrál-

tató tényezőket, illetve akikben megvan a szándék és tenni akarárs. Ők ezért a cégért élnek, és céljuk, hogy rendbe hozzák azt. Bármilyen furán hangzik is, de ha valaki egyszer vasutas, MÁV-os volt, akkor a szívében az is marad. Ha az embereket sikerül felrázni, hogy „rajta, érdemes dolgozni”, és vannak közös sikerek, akkor e siker ízét megérezve egyre többen támogatnak minket.

A Nemzeti Közlekedési Napokon nagyon sokaktól, köztük a nemzeti fejlesztési minisztertől is elhangzott, hogy elégedettek a MÁV managementjével, az átalakítási folyamatokkal és az eredményekkel. Ennél nagyobb dicséret nincs. A MÁV-osok kihúzzák magukat, és joggal, hiszen ebben a munkában ők is részt vettek, és folyamatosan igyekeznek, ötletekkel, megvalósítási tervekkel állnak elő, legyen szó akár me-

netrendfejlesztésről, akár közlekedési vagy infrastruktúrafejlesztési kérdésekről. Nagyon jó, hogy mernek gondolkodni, mernek ötleteket adni. Eddig nem az volt a feladatuk, hogy gondolkodjanak, hanem hogy végrehajtsanak. Jó úton haladunk, és ez nem csupán válságmanagement, folyamatátszervezés, szervezettefejlesztés, hanem kultúráváltás is. Az viszont minden tankönyvbe bele van írva, hogy az ilyen jellegű munka hosszú távra szól, és sok időbe, energiába telik. Nagyon fontos, hogy végig következetesnek kell maradni.

*– Az idei év folyamatai hogy alakulnak? Csökkent-e a MÁV adóssága, illetve a jövőben tovább csökkenthető-e?*

– Mindenképpen. A MÁV adósságállománya 2011-ben jelentősen csökkent, és ezt köve-

tően nem vettünk fel újabb hiteleket, sőt, a már meglévőket saját erőből is tudtuk csökkenteni. Azonban még mindig nagyon nagy a MÁV Csoport hitelállománya, amivel küzdünk. Viszont jó úton járunk, hiszen a működésünk kiszámítható, finanszírozható, vannak eredményeink, megtakarításaink; már nem azon gondolkozunk, hogy az egyik lyukat hogyan foltozzuk be a másikkal. A múltban felvett hiteleknek csak a kamatterhei közel tízmilliárdos összeget jelentenek, és ezt nehéz, szinte lehetetlen kitermelni. Viszont abban is egyezséget kötöttünk a kormánnyal, hogy a MÁV-val kapcsolatos átalakításokat mindig olyan lépésekben tesszük meg, amelyeket az ország költségvetése megenged. Tiszteletben kell tartanunk az ország céljait és teherviselő képességének határait.

*– A vasúti közszolgálati szerződés hány évre biztosítja a MÁV tevékenységének a kiszámíthatóságát, és ez milyen előnyökkel fog járni az utazók számára?*

– Nemrégiben írtuk alá a közszolgálati szerződést a következő tíz évre a személyszállítás vonatkozásában. Ez azért nagyon fontos, mert az Európai Unióban a liberalizáció kérdése a személyszállítás terén is felszínen van, sőt, az áruszállítás terén már be is következett. Nagyon sok vasúti magántársaság dolgozik ma Magyarországon. Ez számunkra jó, mert versenyben állnak egymással, így nagyobb forgalmat generálnak, mi pedig több pályahasználati díjat tudunk beszédni. A személyszállítás esetén azonban némileg más a helyzet, hiszen közszolgáltatási feladatról van szó. Az állam nagyon komoly pénzeket fordít erre a szolgáltatásra, ezért egyáltalán nem mindegy, hogy mikor nyílik meg a piac a külső szolgáltatók számára. Azzal azonban, hogy sikerült tíz évre megkötni ezt a szerződést, és hogy stabilizálódott a MÁV Csoport működése, tudjuk, hogy van egy évtizedünk a versenyhátrány behozására. Ennek érdeké-



## I DÁVID ILONA, A MÁV ZRT. ELNÖK-VEZÉRIGAZGATÓJA

ben lépni is tudunk: hosszú távú fejlesztési projekteket, így például gördülőállomány-fejlesztéseket indíthatunk el. Nagyon nagy szó, hogy a MÁV önmaga képes volt olyan európai uniós pályázatot elkészíteni, amely révén 42 darab motorvonat beszerzésére nyílt lehetőség. Ezek üzembe helyezése nagyon látványos lesz Budapest elővárosi régióiban.

A 2014-2020-as európai uniós ciklusokban is lesz lehetőség gördülőállomány-fejlesztésre fordítható pénzüsszegek megpályázására, mi pedig fogunk is pályázni, hiszen a tőlünk nyugatabbra fekvő országok is egyrészt európai uniós forrásokból, másrészt saját forrásokból fejlesztették az állományukat. Továbbá a MÁV gördülőállományának arra a részére vonatkozóan, amelyet új eszközökkel nem fogunk tudni kiváltani, de még több mint tíz évig üzemeltetni kívánjuk, beindítottuk az úgynevezett csino-

sítási programunkat. Ez azt jelenti, hogy teljes mértékben megújítjuk a vasúti kocsik külsejét, belsejét: újrakárpitozzuk őket, új padlót, új mellékhelységet, kívülről új fényezést kapnak, azaz komfortnövelést hajtunk végre. Az utasnak olyan érzése támad majd, mintha teljesen új szerelvényre szállna fel, pedig a kocsi nem új, csak felújított. Mindezek a tevékenységek – az új eszközök beszerzése, a meglévő eszközök fejlesztése, csinosítása, a menetrendi szolgáltatások fejlesztése – egy-két éven belül be fognak érni, és jelentős szolgáltatásbeli javulást lehet majd tapasztalni.

– *Az infrastruktúra fejlesztésében többéves elmaradás tapasztalható a pályahálózaton, a biztosítóberendezéseket illetően stb. Mennyi idő kell, és lesz-e forrás-erő a pályahálózat megújítására?*

– A pályahálózat tekintetében az Európai Unió a főhálózati ele-

mekeket támogatja, illetve a 2014-2020-as ciklusban a vasút fog előtérbe kerülni Nyugat-Európában és Magyarországon egyaránt. Be kell látnunk, hogy Magyarországon csak európai uniós forrásból tudunk komoly beruházásokat végrehajtani, ezeknek az összege azonban véges, megpróbáljuk tehát a forrásokat úgy strukturálni, hogy a lehető legnagyobb forgalmú csomópontokat, vasútvonalakat újítsuk fel teljes egészében. Ezekben az esetekben az alépítmények, a sínek, a biztosítóberendezések, felsővezetékek újulnak meg. Nagyon sok a nem villamosított pályánk; ezeken felsővezetékét építünk, és 160 km/h sebességet tervezünk rajtuk bevezetni. A komoly beruházások esetében a kivitelezési munkák sok évig is eltartanak, de az átadásokat követően nagyon korszerű szakaszokat kapunk. Érezhető lesz ez például a Budapest–Székesfehérvár vasútvonalon is,

ahol az európai uniós finanszírozású beruházás elkészült: a 2013. december közepi menetrendváltást követően 39 percre fog csökkenni a menetidő. E vonalon már most korszerű motorvonatok járnak, így nagyon nagy előrelépést várunk ettől a fejlesztéstől. Az idő haladtával egyre több megkezdett munka fejeződik be, miközben újabb és újabb munkák indulnak meg. A fejlesztések nyújtotta lehetőségeket a menetrendekben is ki tudjuk aknázni azáltal, hogy 140-160 km/h sebességgel közlekedni képes szerelvényeket járatunk a megújult vonalakon.

– *A fejlesztések végcélja, hogy 100km-ként 30 perccel rövidítsük a menetidőt?*

– Nem feltétlenül csak ez a végcél, hiszen elővárosi közlekedésünk és regionális szegmensünk egyaránt van. Az elővárosi közlekedés igen jelentős,

nagyon sokan járnak be például Budapestre dolgozni. Autóval már szinte lehetetlen bejutni a városba, minden bejövő úton dugó van. Amikor elkészülünk ezekkel a fejlesztésekkel, például az esztergomi vagy a váci vonallal – utóbbinál korszerű motorvonatokat is fogunk járatni –, az emberek vélhetően át fognak ülni az autóból, mert az addigi másfél óras útjuk így 30-50 percre csökkenhet annak függvényében, hogy hol szállnak vonatra, vagy milyen távolságot utaznak. Ezekon a területeken sűríteni fogjuk a menetrendet, hiszen az a cél, hogy a közlekedők kiszálljanak az autóból. Természetesen a vasútfejlesztés önmagában ehhez nem elég, P+R parkolók létesítésére és hasonló beruházásokra is szükség van – ezekről gondoskodunk.

Az elővárosi vonalak mellett vannak olyan hálózati elemek is, amelyek a nagyvárosokat kötik össze, pl. Budapest–Debrecen, Budapest–Kaposvár, Pécs, Szeged stb. E vonalak esetében nem az elővárosi közlekedés a fontos, hanem a távolsági, az úgynevezett intercity közlekedés. Be kell látni, hogy az intercity közlekedésben is javításokat

kell elvégeznünk az előregedett kocsiparkunkon, hiszen jelenlegi állapotukban nem alkalmasak a nagyobb sebességre és a nemzetközi forgalomra (külföldön vannak 200 km/h-s pályahálózatok is). Ezért indította el a MÁV az InterCity Plusz Programot, amelynek keretében intercity kocsik gyártását végezzük. A szolnoki üzemben több prototípus elkészült, ezek 200 km/h-s járművek lesznek. A tesztelésük jelenleg zajlik Európában, és jó eséllyel minden engedélyt meg fogunk rájuk kapni, hiszen jól sikerült kocsikról van szó. Ezek után be fogjuk állítani őket a hazai forgalomba, és a rendelkezésre álló források függvénye lesz, hogy el tudjuk-e indítani a sorozatgyártást. E szempontból tehát nagyon összetett a szolgáltatási színvonaljavítás.

*– Milyen eszközökkel kommunikálja a MÁV az utasok felé azt a tényt, hogy a felújítások okozta átmeneti kényelmetlenséget követően komoly színvonalbeli javulást tapasztalhatnak majd a vonalakon? Hogyan lehet a közlekedők türelmét kérni?*

– Ez nagyon nehéz kérdés, hiszen mindig az a baj, hogy

a vonatok késnek. De miért késnek a vonatok? Azért, mert a pályahálózatunk általában elavult, mert a biztosítóberendezések nagyon gyakran elromlanak, és hogyha az egyik vonat megcsúszik, akkor sorra dönti a többi. A váci vonal kapcsán nagyon sok panasz érkezett,

A 2014-2020-as ciklusban a vasút fog előtérbe kerülni Nyugat-Európában és Magyarországon egyaránt

hogy évtizedek óta késnek a vonatok, és hogy még mindig késnek. Való igaz, hogy évtizedek óta késnek a járatok – pontosan ezért került kiválasztásra ez a vonal, amely egyike a legforgalmasabb viszonylatoknak, és ha most nem avatkozunk be, még rosszabb lesz a helyzet. Mindig problémás, ha egy vonalat átalakítunk, ha korlátozások lépnek életbe, nagyon nehéz ugyanis két vágány helyett egy vágányon közlekedtetni az adott vonatmennyiséget, főleg ilyen utas-szám mellett, illetve ilyen állapotú pályaszakaszon. A vonal ezt a nagy megterhelést még nehezebb-

ben bírja, még több lesz az üzemzavar. Az emberek rosszul fogadják, ha azt kommunikáljuk, hogy 2015-ben jól fog működni a vonatközlekedés, viszont valóban meg fogják tapasztalni, hogy a vonal működik.

Ugyanez igaz Budapestre is: mindenhol útfelbontások, villamosfelújítások, korlátozások és torlódások vannak, viszont amikor a munkálatok elkészülnek, sokkal élhetőbb lesz a város. Sajnos az elmúlt jó néhány évben nem történt meg az európai uniós pénzek strukturált felhasználása, és ezeknek a pénzeknek a lehívása 2010-ben gyorsult fel mind a vasúti infrastruktúra, mind a közúti infrastruktúra fejlesztése esetében. Mi lett ennek a következménye? Az, hogy 2013-ban jutottak el a pályázatok a kivitelezési szakaszba, és mindent egyszerűen építünk. Ezért sok helyen sok bosszúság éri az embereket. Nekünk mindenképpen javulnunk kell a tekintetben, hogy előre jelezzük, milyen fejlesztés fog történni. Ha tájékoztatjuk az utast arról, hogy mikor érkezik a vonat, és az valóban akkor is érkezik, az számára megnyugtatóan hat. A lehetőségeink itt eddig terjednek.

HIRDETÉS



## Biztonságos közlekedés a gyorsforgalmi utakon európai projekt

KözOP-3.5.0-09-11-2012-0018

2+1-1+2 sávok problémakör a hazai gyorsforgalmi utakon és autópályákon

A gyorsforgalmi úthálózat megvalósítása során egyik alapvető kérdés a keresztmetszet és a vonalvezetés kialakítása, az ütemezés, valamint a gazdaságosság. Az érvényes előírások alapján a 2x2 sávú autópályák első ütemként megvalósuló 2x1 sávú autópályák nem voltak gazdaságosak.

A kétirányú forgalmú autópályákra – a szakasz hosszának 75%-ában – előírt előzési látótávolság biztosítása olyan nagyvonalú vonalvezetési paraméterek alkalmazását tette szükségessé az I. ütemben, amire a II. ütemben nem volt szükség.

Az előzési szakaszoként is figyelembe vett, véglegesen kiépített csomópontok és környezetük balesetveszélyesek voltak.

A projekt célcsoportjai: NKH, KKK, MK, AAK, NIF, közúti szolgáltatók, járművezetők, tervezők, üzemeltetők stb.

A megépült kétsávú autópályák forgalombiztonsági problémái:

- a szabálytalan előzésből frontális ütközéses balesetek származtak,
- a csomóponti szakaszokon előzés közbeni ütközések, illetve utolérési balesetek történtek,

- a nemzetközi gyorsforgalmi hálózat részeként meglévő, alacsonyabb szolgáltatási szintű szakaszokon elsősorban éjjel, illetve rossz látási viszonyok között külföldi járművezetők voltak balesetek részesei.

A felmerült problémák miatt szükséges az útügyi tervezési előírások felülvizsgálata, átdolgozása, esetleges módosítása, amit az új szemlélet és az új előírások befolyásolhatnak, valamint a csatlakozó jogszabály-változtatások előkészítése, oktatási és ismeretterjesztő anyagok készítése.



INTERJÚ KÖVESDI SZILÁRDDAL, A GYSEV ZRT. VEZÉRIGAZGATÓJÁVAL

# Színvonalas szolgáltatás és megfelelő pálya

*Bővülő pályahálózat, felújított pályaszakaszok, utasbarát menetrendi fejlesztések, színvonalas utastájékoztatók – ezek mentén lehet összegezni a GYSEV Zrt. munkáját az elmúlt években fémjelző eredményeket. A közelmúlt sikereiről Kövesdi Szilárd, a vasúttársaság vezérigazgatója számolt be a 2013. évi Nemzeti Közlekedési Napok során. Elmondása szerint a GYSEV dinamikus fejlődését az a 2010-ben létrehozott stratégia alapozta meg, amely a célkitűzéseket átfogó, regionális szemlélet szerint foglalja egységes keretbe. A vezérigazgató úrral készült interjú során arról beszélgettünk, hogy stratégiájukat milyen szempontok alapján építették fel, hogy nemzetközi társaságként hogyan tudják a külföldi jó példákat a határ innenső oldalára átültetni, illetve, hogy az elmúlt három és fél év dinamikus fejlesztései mellett milyen feladatok várnak rájuk a következő évek során.*



## I KÖVESDI SZILÁRD, A GYSEV ZRT. VEZÉRIGAZGATÓJA

*– Mik a stratégia súlypontjai, hol helyezkednek el benne a különböző érintett szereplők, az utasok, a teherszállítók stb.?*

– A GYSEV stratégiája két alappilléren nyugszik, amelyek egyike a személyszállítás. Célunk, hogy a nyugat-magyarországi térségben egy olyan meghatározó regionális szolgáltató szerepét töltsük be, amely a társszolgáltatókkal együtt képes a mai kor követelményeinek megfelelően kielégíteni a közösségi közlekedési igényeket, illetve olyan fejlődésre képes a továbbiakban is, amit az elmúlt években is fel tudott mutatni. Azt a színvonalat kívánjuk fenntartani, illetve tovább növelni, amit az utazóközönség már megszokhatott. A stratégiánk másik alappillére az áruszállítás, hiszen a GYSEV Zrt. vonalai egy olyan, több száz évre visszatekintő és hagyományosan nagy forgalmat lebonyolító árufogadási korridorban fekszenek, amely a Baltikumot köti össze az adriai-tengeri kikötőkkel. Társaságunk célja, hogy olyan vasúti alternatívát nyújtson az árufolyamokban, amelynek eredményeképpen többen választják a vasúti áruszállítást, és így az infrastruktúránkat tehervonatokkal is meg tudjuk tölteni. Ez azért nagyon fontos,

mert minden egyes forint, amelyet a vasútvállalatok a pályahasználatért fizetnek a GYSEV Zrt.-nek, segítség a magyar költségvetésnek, hiszen így nem a személyszállításon keresztül kell majd a pályaműködtetést finanszírozni. A GYSEV Zrt. kiemelt célja tehát, hogy az áruszállító vasútvállalatoknak színvonalas szolgáltatást és megfelelő pályát tudjon biztosítani.

*– A GYSEV Zrt. jelenlegi stratégiája a Győr–Moson–Ebenfurth régióra vonatkozik. Győr, mosoni vagy ebenfurthi stratégiáról beszélünk?*

– Társaságunk stratégiája többé nem a győr–sopron–ebenfurthi vonalra, hanem a GYSEV Zrt. regionális működési területére épül, hiszen a hálózat 2011-ben közel 214 kilométernyi pályával bővült, így a teljes magyarországi hálózat a 2001-ben, illetve 2006-ban működtetésre átadott vonalakkal együtt meghaladja az 500 kilométert. A stratégiánk valamennyi vonalat, azaz működési területünk egészét figyelembe veszi.

*– Mik a fejlesztések irányultsága és ütemezése?*



– Az egyik fejlesztésünk a Sopron–Szombathely–Szentgotthárd vonalon valósult meg; itt egy korábbi 60 km/h sebességű pályát tettünk alkalmassá 120 km/h sebességű közlekedésre és 22,5 tonna tengelyterhelésre, illetve olyan menetrendet vezettünk be, amely már alkalmas a hatékony elővárosi közlekedés lebonyolítására. Hitünk szerint nem elegendő csupán megfelelő állapotba hozni az infrastruktúrát, hanem nagyon sok egyéb fejlesztést is végre kell hajtani ahhoz, hogy a stratégiai személyszállítási céljainknak meg tudjunk felelni. Az állomási épületeket fel kell újítani, P+R parkolókat, kerékpártárolókat kell építeni, és nagyon nagy figyelmet kell fordítani az utasok tájékoztatására. Ezek mind-mind apró járulékos fejlesztések, de ezekkel együtt tudja a vasúti pálya igazán betölteni a funkcióját. A Sopron–Szombathely–Szentgotthárd vasútvonalon ezt megvalósítottuk: valamennyi megállóhely rendelkezik vizuális utastájékoztatóval, ami valós időben jelzi a vonatok várható érkezési időpontját és az esetleges késéseket. P+R parkolókat építettünk Szombathelyen, Körmenten, Rátóton, és további nyolc helyen adtunk át ilyen létesítményeket, ezen felül pedig intermodális csomópontokat is létesítettünk. Mindezek segítségével jól működő vonalat sikerült kialakítanunk.

Több olyan GYSEV-vonal van azonban, ahol még nem értük el ezt a szintet, pl. nagyon sok tennivaló van az átvett Szombathely–Zalaszentiván vonalon vagy az átvett Szombathely–Porpác–Csorna–Mosonszolnok–Rajka vonalon. Az egyik legfontosabb projektünk az előbb felsorolt vonalak vilamosítása, ezekre támogatási szerződéssel is rendelkezünk; a felső szakaszra már megtörtént a pályázati kiírás, és az alsó, Szombathely–Zalaszentiván szakaszon is előrehaladott állapotban vagyunk. 2015 végéig e vonalak villamosítása meg fog történni. Ám ez is csak egy lépés a sok közül, hiszen a korábban felsorolt fejlesztéseket e vonalon is meg kell valósítani. A Szombathely–Kőszeg vonalunkon jelenleg egy ütemes, egy órás menetrend van érvényben, de ezt a vonalat is tovább szeretnénk fejleszteni, hiszen a forgalmát ismerve fontos lenne a fél órás ütem kialakítása, így célunk az ehhez szükséges infrastrukturális beruházások megvalósítása. Ezek sorában át kell, hogy építsük a Szombathely csomópontot, ahol jelenleg egy csaknem százéves biztosítóberendezés üzemel. Reményeink szerint a tervezésre ebben a támogatási ciklusban tudunk forrásokat szerezni, a kivitelezést pedig a következő támogatási ciklusban kívánjuk végrehajtani.

Zalaszentivánon is tervezünk fejlesztést, hiszen elengedhetetlen, hogy irányváltás nélkül valósulhasson meg a szlovén határ irányba való közlekedés. Ugyanúgy Zalaegerszeg és Szombathely között is lényegesen javulna az eljutási idő és a szolgáltatási színvonal.

Terveink közt egy technikai jellegű és inkább a vasút belső működését illető fejlesztési igényt is megfogalmaztunk, ez pedig a központi forgalomirányítás teljes körűvé tétele a GYSEV hálózatán, aminek nagyon sok szegmense már jelenleg is működik. A központi forgalomirányítás kialakítására a források már rendelkezésre állnak a Mosonszolnok–Csorna–Porpác vonalon, viszont nincsen még forrásunk a 17-es (Szombathely–Zalaszentiván) vonal felülvezérlésére.

Társaságunk stratégiája többé nem a győr–sopron–ebenfurthi vonalra, hanem a GYSEV Zrt. regionális működési területére épül

Ha arra is tudunk forrást szerezni, akkor egy egységes rendszerbe tudjuk integrálni a hálózatot, amivel a hatékonyságunkat és elsősorban a költséghatékonyságot is növelni tudjuk, hiszen rengeteg élömunkát lehet ezekkel kiváltani, és a forgalomszervezés is magasabb színvonalon valósulna meg. Ugyanúgy az utastájékoztatásban is folyamatosan fejlesztünk, hiszen itt viszonylag kis forrásból, saját költségvetésből is nagyokat lehet előrelépni. Teljes körűvé kívánjuk tenni a fedélzeti utastájékoztató rendszert, amely saját fejlesztésünk, az információs monitorokat pedig folyamatosan szerelünk fel a járműveinkre. Emellett természetesen az állomási utastájékoztató rendszerünket is teljes körűvé kívánjuk tenni.

*– Az elmúlt években a személyszállítási statisztikák hogyan alakultak a GYSEV vonalain? Nőtt-e az igény a személyszállítási szolgáltatásra, vagy ez egy hosszú távú cél?*

– Kézzel fogható eredményeink vannak azzal kapcsolatban, hogy ahol olyan jellegű fejlesztéseket hajtunk végre, mint az ütemes menetrend bevezetése, a járművek fejlesztése vagy színvonalasabb járművekre való cseréje, ott növekszik az utasforgalom. A Sopron–Szombathely–Szentgotthárd vonalon az elmúlt három évben folyamatos volt az utasszám-növekedés; először 20%-kal, majd 12%-kal utaztak többen e viszonylatban, és idén is egy 8-9%-os emelkedésre számítunk. Azt gondolom tehát, hogy az utasok meghálálják a fejlesztéseinket, és ezért kívá-

nunk a többi vonalon is hasonló fejlesztéseket realizálni. Fontos továbbá, hogy a határ másik oldaláról származó gyakorlattal és tapasztalattal is rendelkezünk, hiszen részesei vagyunk annak a szervezetnek, amely Bécs elővárosi forgalmát bonyolítja, továbbá látjuk a társzolgáltatók példáját is arra vonatkozóan, hogy milyen lépéseket tesznek a hosszabb távú eredmények realizálásáért. Ezeket a példákat át szeretnénk ültetni a határ innenső oldalára is, hiszen a magyar utazóközönség szívesen fogadja az ilyen jellegű fejlesztéseket.

*– Milyen közlekedésbiztonsági fejlesztéseket valósított meg GYSEV az e célra rendelkezésre álló 982 millió forintból?*

– Csaknem egy milliárd forintot nyertünk a célzottan közlekedésbiztonságot fejlesztő programunk megvalósítására. Az úttájarók rengeteg problémát rejtenek, ezért a támogatás keretében számos helyszínen csapórúddal egészítettük ki a már meglévő fénySOROMPÓkat, illetve a fénySOROMPÓ-optikákat modernebb, jobban látható LED-es optikára cseréltük. A legveszélyesebb vasúti átjárókat baleset-megelőzés céljából kamerákkal is felszereltünk, ugyanis a balesetek azon túl, hogy akár emberi életbe is kerülhetnek és jelentős anyagi kárral járnak, jelentős zavartatást és késedelmet is okoznak, ami sok száz embernek teszi kellemetlenebbé az utazását. E fejlesztéseink tehát az ilyen jellegű problémák kiszűrését szolgálják.

A vasúti átjárók fejlesztésén túl az infrastruktúraelemek biztonságának fokozása érdekében vasútdiagnosztikai eszközöket telepítünk a vasúti pályára. Az úrszelvényt mérő berendezéssel elsősorban a tehervonatok vagonjainak és a rakományoknak az állapotát kívánjuk ellenőrizni, hisz néhány balesetnek ezek az okozói. A hőnfutásjelzőkkel a vasúti kerekeket figyeljük folyamatosan, így ki tudjuk szűrni azokat az eseteket, amikor behúzza maradt a kézifék, ami miatt a kerekek felmelegednek. A dinamikus járműmérlegünk a megengedett tengelyterhelés túllépése, ill. a csúszás miatt kialakuló keréklaposodás észlelésével segíti a vasúti pálya rongálódásának kiküszöbölését.

Az első ilyen projektünkben a sorompós beruházásaink már lezárultak, a vasútdiagnosztikai eszközök felszerelése pedig várhatóan jövő év júniusáig megtörténik. Ám e beruházásokkal még nem érjük el azt az állapotot, amit célul tűztünk ki magunknak, így egy második közlekedésbiztonsági projektet is megfogalmaztunk, és erre vonatkozóan a feltételes közbeszerzési eljárást elindítottuk. Én azt gondolom, elemi érdekünk, hogy minden alkalmat megragadva valamennyi lehetséges forrásra pályázzunk.

## INTERJÚ SZEPESSY KORNÉLLAL, A HUNGAROCONTROL ZRT. VEZÉRIGAZGATÓJÁVAL

# A repülésbiztonság mindenekfelett áll

*A magyar légiirányítás területén az elmúlt évek leglátványosabb eredménye talán az új légiforgalmi irányító központ, az ANS III. létrehozása volt. Fontos azonban megjegyezni, hogy e technológiai fejlesztés nem csupán egy független beruházás végterméke, hanem a Hungarocontrol Zrt. 2010-ben létrehozott stratégiájának egyik, de nem egyetlen építőköve. A hazai légi navigációs szolgáltató Szepessy Kornél vezérigazgató elmondása szerint a minden tevékenységi területen strukturált és rendszerszerű döntések sorozata alapján funkcionál, amely döntések elsődleges ösztönzői a repülésbiztonság és a működési hatékonyság. Ugyanakkor az EU légi navigációs szolgáltatói között élesedő verseny is egyre inkább megköveteli a rendszerszemléletű gondolkodást. Szepessy Kornéllal az elmúlt években elért eredményekről, illetve a társaságra váró azon feladatokról beszélgettünk, amelyek egyúttal a Hungarocontrol Zrt. helyét is kijelölhetik az unió légiirányítói térképén.*

– Kérem, osszon meg néhány alapvető gondolatot a Hungarocontrol Zrt. tevékenységéről!

– Amint arra cég nevében a „control” szó is utal, a Hungarocontrol Zrt. végzi a légiforgalmi irányítást Magyarországon, ami egyébként minden ország esetében nemzeti feladat, a Magyar Állam pedig egy gazdasági társaságot nevezett ki a légiforgalmi irányítói feladatok ellátására. A Hungarocontrol Zrt. egyébként alapvetően légi navigációs szolgáltatásokkal foglalkozik, amelyen belül a három legfontosabb szolgáltatás a légiforgalom irányítása, a főtevékenységünkhöz szükséges berendezések működtetése, illetve a légiforgalmi tájékoztató szolgáltatás a nem ellenőrzött légtérben repülő kisebb repülőgépek számára. Így az alacsonyan szálló repülőgépeken kívül minden légi járművel kapcsolatba kerülünk: először is észleljük a jelenlétüket, majd az általuk sugározott jelek alapján azonosítjuk őket, ezt követően pedig az irányító kollégák kommunikációba is lépnek velük a rádiókészülékeinken keresztül.

– Milyen múltat tekint vissza a magyar légiirányítás?

– A magyar légiirányítás története mintegy száz évre nyúlik vissza, hiszen a legelső, még igen kezdetleges irányítói szolgáltatás az 1900-as évek első évtizedében vette kezdetét a rákoshegyi repülőtérén. Az igazi fejlődés a légiforgalmi irányításban a Chicagói Egyezmény 1944-es aláírásával indult meg minden országban, ez az egyezmény alapozta meg ugyanis a polgári légiforgalmi repülés későbbi volumenét. Szintén ennek az egyezménynek a keretein belül határozták el az ENSZ akkori tagállamai, hogy minden országnak saját kötelessége a légtérben mozgó gépeknek az irányítása, instrukciókkal történő ellátása, a szolgáltatás költségeinek a megtérítése pedig a légi járműveket üzemeltető társaságokat terheli.

– Hogyan kell elképzelni egy ilyen légiirányító központot?

– Ami a központ beltartalmát illeti, olyan magas színvonalú és robosztus „űrkorszakbeli” technológiát alkalmazunk, amely



nem hibázhat. Az irányítóteremben található készülékeink ugyan nem mutatnak olyan látványos képeket, mint pl. a játékkonzolok képernyője, ugyanakkor viszont a működésük nagyon stabil, nem állnak le üzemműködésük következtében. A lényeg nem is a megjelenítés vizuális minősége, hanem az irányítók számára szolgáltatott információ tartalom, a munkatársak pedig pontosan tudják, hogy mi mit jelent a képernyőn. Minél több mindent szolgáltatnak a készülékek, annál üzembiztosabban folyik a tevékenységünk, és annál magasabb a repülésbiztonság foka a légtérben.

**– Hogyan épül fel az Hungarocontrol Zrt. biztonsági protokollja?**

– Az első számú repülésbiztonsági elvárás a Hungarocontrolnál és az irányítókkal szemben az, hogy a levegőben lévő légi

járműveknek megfelelő elkülönítést biztosítsanak egymástól. Az alapszabály néhány kivételtől eltekintve kimondja, hogy egy légi jármű öt mérföldes körzetében ugyanabban a magasságban nem tartózkodhat másik légi jármű. Az „azonos magasság” ezer lábas elkülönítést jelent, azaz azonos magasságnak számít a légi jármű alatti és feletti ezer lábas – háromszáz méteres – terület. Így tulajdonképpen egy 2x300 m vastag és 9 km sugarú korongot kell elképzelni minden repülőgép körül, amelyek semmiképpen sem metszhetik egymást. Ha mégis metszés következik be, akkor repülésbiztonsági esemény jön létre, és ezeket a radarképek alapján mindig észleljük.

Ennek kapcsán a Hungarocontrolnál szintúgy, mint a többi légi navigációs szolgáltatónál működik egy alapelv, az úgynevezett „just culture”, amely sze-

rint ha a légiforgalmi irányító eseményt idéz elő, legyen az bármennyire kis súlyú, akkor köteles jelezni ezt a főszolgálat számára. Ezt követően a főszolgálat kivizsgálja az eseményt, amely során az irányítónak kötelessége őszintén, tisztességesen feltárni a történeteket. Ennek fejében a légi navigációs szolgáltató vezetése büntetlenséget biztosít számára. Sem a vétkes légiirányító, sem pedig a menedzsment számára nem könnyű ez a feladat, hiszen vétség esetén az elkövetett bűn őszinte bevallásáért járó büntetlenséget a jogrendszer a római jog óta nem támogatja. Ugyanakkor ez a konszenzus alapvető fontosságú a rendszerszerű repülésbiztonsági kockázatok elkerülése szempontjából.

A repülésbiztonság tehát mindenképpel áll, és ez a Chicagói Egyezmény létrejötté óta általános érvényű szabály. Ha kicsit lehetek formabontó, azt mondanám, hogy egyébként elég sokan megpróbálnak e mögé az alapelv mögé elrejtőzni. Igaz, hogy a repülésbiztonság az első, de nem az egyetlen szempont, van ugyanis a jelenlegi elvárások szerint egy második alapelv, a működési hatékonyság. A légitársaságok az általuk generált és köztük lévő óriási verseny miatt minden költségelemüket górcső alá vesznek, így a légiforgalmi irányítás díját is, ami a kerozinárak és személyzeti kiadások mellett szintén jelentős költségelem. Ezért azt próbálják elérni, hogy a repülésbiztonság biztosítása mellett a légi navigációs szolgáltatók a költséghatékony üzemelésre is ügyeljenek. A költséghatékony üzemelést egyfelől magának a légi navigációs szolgáltatónak a szervezeti működése határozza meg, de másfelől a szolgáltató is közreműködhet abban, hogy a légitársaságok gépei a legkisebb költséggel tehessék meg az adott országra eső útvonalat.

**– A Hungarocontrol Zrt. az európai versenyben hol helyezkedik el? Van-e rangsor a légi navigációs szolgáltatók körében?**

– Európában a szabályozási környezet szigorodása miatt

egyre kevésbé baráti a légi navigációs társaságok közössége, egyre inkább jellemző közöttük a verseny. Ugyanakkor ismerve a szolgáltatás lényegét, nehéz lehet elképzelni, hogy milyen értelemben versenyeznek a szolgáltatók egymással, hiszen például fizikai képtelenség azért versengeni, hogy egy meghatározott útvonalon közlekedő légi jármű például ne az osztrák, hanem a magyar szolgáltató irányítása mellett tegye meg az utat. Ilyen típusú verseny nincs, a technológiai színvonalak összehasonlítása pedig nem vált gyakorlattá, mert nincs igazán jelentősége. Ezzel együtt a kérdés lényegi részére válaszolva elmondható, hogy a Hungarocontrol Zrt. technológiai színvonal tekintetében megállja a helyét a szomszédos szolgáltatók körében, sőt, úgy gondoljuk, hogy az új légiforgalmi irányító központunkban nagyobb hatékonyságú és magasabb technológiai színvonalú rendszerrel dolgozunk, mint az európai szolgáltatók többsége.

A kérdés első felére visszatérve a szolgáltatók közötti egyre élesedő verseny az integrálódó európai környezettel hozható összefüggésbe. Ez a verseny arról szól, hogy ebben az integrálódó környezetben kik lesznek azok, akik a többiek feladatait meg tudják szerezni saját maguknak. Ez egy sokkal élesebb verseny a technológiai szempontú rangsoroláshoz, és a felkészülés nagy kihívást jelent.

**– Ezt a felkészülést szolgálták az elmúlt három és fél év fejlesztései?**

– A potenciálisan integrálódó közösségen belül azonosítani kell azokat a tényezőket, amelyek alapján az egyes légi navigációs szolgáltatók integráló helyzetbe kerülhetnek. Mi ezekre a tényezőkre alapoztuk a 2010 decemberében elkészült stratégiánkat, amely minden elemében arra törekszik, hogy a Hungarocontrol Zrt.-t több feladatra is felkészítse: célunk egyrészt, hogy funkcióit tekintve társaságunk





**SZEPESY KORNÉL, A HUNGAROCONTROL ZRT. VEZÉRIGAZGATÓJA**

a legfejlettebb versenyző legyen a lehetséges versenytársak körében, másrészt pedig az, hogy ezt a versenylőnyt el is fogadtassuk a legfontosabb érintettekkel, a versenytársakkal és azokkal az érdekformáló szereplőkkel, akik ítéletet mondanak az egyes szolgáltatókról.

*– Az elmúlt három és fél év mely eredményeit tartja a legfontosabbnak, amelyeket a Nemzeti Közlekedési Napokon elhangzott előadásában is hangsúlyozott?*

– Az előző három évben különböző aspektusból próbáltam bemutatni a főként közúti szakemberekből álló közönségnek, hogy miről szól a légiforgalmi irányítás, 2013-ban azonban szükségszerűnek éreztem, hogy a Hungarocontrol által elvégzett munkáról adjak számadást. A mondanivalónk lényege az volt, hogy a kihívásokat strukturáltan értelmezzük, és rendszerszerű választ próbálunk adni rájuk. Ennek érdekében stratégiai gondolkodást folytatunk, aminek

alátámasztására bemutattam a stratégiánkban meghatározott legfontosabb és az előző három évben sikeresen teljesített elemeket. Ezeket az elemeket négy csoportra osztottuk, amelyek a főtevékenység fejlesztéséhez kapcsolódó projektek, az új vállalkozási tevékenységeinkhez kapcsolódó projektek, a támogató tevékenység fejlesztésére irányuló projektek, illetve a diplomáciai feladatok, amelyek az előbbieknél az értékesítést szolgálják. Talán a legfontosabb projektünk az új

légiforgalmi irányító központ, az ANS III. létrehozása volt, amely nem csak egy új épületet jelent, hiszen az új légi navigációs berendezésekkel, új légiforgalmi irányító szoftverrel és új munkakörnyezettel a projekt a következő tíz évre tervezett technológiai megújulás alapját is lerakta.

Számomra egyébként a nemzetközi projektek a legizgalmasabbak, hiszen ilyenkor kevésbé ismert terepen kell boldogulnunk a legkülönbözőbb kultúrákhoz tartozó kollégákkal. Ebből a szempontból kifejezetten „szakmai csemegének” gondolom az általunk kezdeményezett és 2013 novemberében aláírt együttműködési megállapodást, ami a Gate 1 nevet kapta. A megállapodás mintáját az északi államok együttműködési platformja jelentette, a jó példát pedig nem szégyen követni, ezért először a lengyel, román, bolgár és szlovák kollégákat győztük meg az együttműködésről, ezt követően pedig a térség többi állama szinte magától csatlakozott. A megállapodást így végül három funkcionális légtérblokk tíz légi navigációs szolgáltatója írta alá Szófiában. Ez az együttműködés jelenleg még igen tág keretek között mozog, a következő lépés tehát a tartalommal való felöltése lesz két fejlesztési iránymentén. Az egyik cél a közös álláspont kialakítása az európai lobbitevékenységben, hogy a kisebb közép-kelet-európai államok érdekeit is képviselni lehessen. A másik cél egy olyan közös platform biztosítása a tíz aláíró ország számára, amely révén bármely két vagy több ország könnyedén kezdeményezhet szorosabb szakmai együttműködést egymással, de ugyanakkor nagyon fontos szempont, hogy egyáltalán nem szükséges mindig mind a tíz országnak ugyanazokat a célokat kitűznie, és mindig ugyanazokban a projekteken dolgoznia. A lényeg az, hogy a szolgáltatók ismerjék egymást, bízzanak egymásban, így ez a platform véleményem szerint nagyon hasznos lesz a jövőben.

## INTERJÚ VITÉZY DÁVIDDAL,

A BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI KÖZPONT VEZÉRIGAZGATÓJÁVAL

**BKK: előtérben az utazási komfort**

*Budapest közösségi közlekedésében az egyik legjelentősebb lemaradás 2010 őszén, a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) létrehozásakor a járműpark állapotában volt tetten érhető. Az elmúlt három és fél évben azonban komoly erőfeszítések történtek az utasközönség komfortérzetének javítása céljából, amely nem csak magát a közlekedési eszközöket, de a kiegészítő szolgáltatások fejlesztését is érintette. Vitézy Dáviddal, a BKK vezérigazgatójával az uniós támogatásokból már megvalósult beruházásokról, illetve a jövőbeni tervekről és feladatokról beszélgettünk.*



| VITÉZY DÁVID, A BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI KÖZPONT VEZÉRIGAZGATÓJA

*– A Nemzeti Közlekedési Napok során tartott előadásában eszközfejlesztésekről számolt be. Mik a budapesti közösségi közlekedés fejlesztések irányai? Milyen eszközökkel fogunk a közeljövőben utazni?*

–Európa összes fővárosa közül a maga 17 éves átlagéletkorával messze nálunk volt legöregebb az autóbuszpark a BKK létrejöttékor, ami azt is jelenti, hogy jelenleg 23-24 éves buszok is járnak Budapest útjain. Olyan dilemma elé kerültünk tehát, hogy a 23 éves Ikaruszokat újítsuk-e fel, vagy valamilyen más megoldást keressünk. Végül „azonnali tűzoltás” gyanánt használt, de korszerű, alacsonypadlós és nem utolsósorban jó állapotú német, francia, illetve spanyol autóbuszokat vásároltunk. Emellett útnak indult az újbusz-beszerezési program is, amelynek eredményeképpen 2013 tavaszán százötven új busz állt forgalomba Budapes-

ten. A program folytatásaként a Budai Vár minibuszaira írtunk ki tendereket. Mindezen felül a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a Fővárosi Önkormányzat megállapodása nyomán továbbra is a BKK marad a Budapest határát elhagyó agglomerációs járatok megrendelője, és e feladatokat 2014 tavaszától nem a BKV, hanem egy új, alacsonypadlós buszokat üzemeltető szolgáltató fogja ellátni. Tehát a 2010-es kedvezőtlen kiindulási helyzetből eljutottunk oda, hogy 2014-re több mint háromszáz új busz lesz forgalomban, így összességében közel ötszáz darabbal nő az alacsonypadlós, korszerű buszok száma Budapesten.

Habár a villamospark nincs annyira rossz állapotban, mint a buszpark, de a Nagykörutat leszámítva – ahol a 2006-ban beszerzett Combino villamosok jelentős minőségi javulást eredményeztek – egyik

villamosvonalon sincs korszerű, akadálymentes kiszolgálás. Ezen most változtatunk: az új villamosbeszerzés a főváros kiemelt projektje, amelynek jelenleg folyik a közbeszerzési eljárása. Az új villamosokat 99%-ban uniós forrásból tudjuk beszerezni, és ezek a felújítandó 1-es villamos (Hungária körúti gyűrű), a 3-as villamos (külső pesti gyűrű), illetve a megújítandó budai 19-es és 61-es villamosok vonalára, az úgynevezett budai főnódó villamosvonalakra fognak kerülni.

A trolibuszágazatban szintén a húszéves, rossz állapotú, magaspadlós Ikaruszok cseréjén dolgozunk. Használtan vásároltunk jobb állapotú alacsonypadlós trolibuszokat, amelyek nyilván csak átmeneti megoldást jelentenek, de törekszünk arra, hogy alacsonypadlós, klimatizált, korszerűbb új trolikat tudjunk 2015-ig uniós pénzből beszerezni.



A gyorsvasúti ágazatokban pozitívum, hogy a 4-es metró 2014 tavaszán elkészül, és vadonatúj szerelvények fognak forgalomba állni, továbbá a 2-es metró vonalán is új vonatok közlekednek, amelyek jelentősen megnövelték a komfortszintet. Ugyanakkor a másik két metróvonalon jelentős nehézségekkel szembesülünk. A millenniumi kis földalatti (1-es metró) szerelvényparkja negyvenéves, a vonatokat 1973-ben gyártották, a 3-as metró vonalán pedig harmincöt év körüli szovjet vonatok járnak. A HÉV vonalainkon is negyven, néhol ötven év körüli keletnémet szerelvények futnak. Most azon dolgozunk, hogy mind a kis földalatti, mind pedig a 3-as metró és a HÉV járműparkjának részbeni felújítása és részbeni cseréje a következő években uniós forrásokból, illetve saját forrásokból meg tudjon valósulni.

– *A komfortérzet fontos összetevője az utazást kiegészítő szolgáltatás. Ezen a területen mit tudtak elérni?*

– A közösségi közlekedés egy szolgáltatás, és a BKK létrehozatala, illetve a közlekedésben végzett jelentős átalakítások e szolgáltatás színvonalának a javítását célozták, legyen

szó akár a pályaminőségről, jegyértékesítésről, utastájékoztatásról stb. Ennek jegyében kezdtük el bevezetni Budapesten a chipkártya-alapú elektronikus jegyrendszert. Az új rendszer előnye, hogy a kártya elvesztése esetén sem veszik el pl. a havibérletet, mert egy új kártyán visszakapható; de lesz pl. időalapú jegy, kapus beléptetés a metróállomásokon, illetve arra is lesz lehetőség, hogy a bérletet sorban állás nélkül internetről is meg lehessen meghosszabbítani stb. Magyarán egy teljesen új kényelmi szint válik elérhetővé. A kártyarendszer elkészültéig meghosszabbítottuk a pénztárak nyitva tartását, új ügyfélpontokat nyitottunk, pl. most már a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren is lehet jegyet venni vagy tájékozódni. Háromszáz új jegy- és bérletautomata érkezik 2014-ben Budapestre, amik éjjel-nappal működni fognak. Bevezettünk olyan új termékeket, mint pl. az 5/30-as jegy, ami kifejezetten az olyan utasoknak való, akik havonta legalább 5-6 napon használják a budapesti közösségi közlekedést. Az utastájékoztatásban is igyekszünk fejlődni, legyen szó akár az úgynevezett statikus utastájékoztatásról (pl. átszállási kapcsolatok kitáblázása az aluljárókban), akár az

olyan korszerű tájékoztatástól, mint amiről a Futár projektünk is szól. A Futár a megállóban nyújt valós idejű utastájékoztatást a buszok várható érkezéséről, amit a GPS-es nyomon követés tesz lehetővé, de a szolgáltatás a legtöbb telefonon és az interneten keresztül is elérhető.

*Milyen fejlesztéseket hajtottak végre az utazástervezés területén?*

Az utazástervezés terén jelentős lépéseket tettünk előre: elértük, hogy a budapesti közösségi közlekedés menetrendje bekerüljön a Google térkép alkalmazásába, ami lényegében minden okostelefonos platformról hozzáférhető akár a Budapestre látogató turisták által is. E telefonokban általában van műholdas helymeghatározó, így ha valaki beírja a Google keresőjébe, hogy hová szeretne eljutni, akkor a Google rendszere valós menetrend alapján tervezi meg számára az útvonalat. Ezt természetesen a mi honlapunkról is el lehet érni. Létezik egy BKK Info nevű szolgáltatásunk is, amely a bkkinfo.hu címen érhető el, és folyamatos tájékoztatást ad az aktuális forgalmi zavarokról. Ezekről eddig az utasok nehezen és általában késve értesültek. A BKK info most folyamatosan elérhető és percről percre frissített tájékoztatást nyújt.

– *Hogy látja, milyen lesz Budapest közösségi közlekedése tíz év múlva?*

– Bízom benne, hogy tíz év múlva korszerű autóbuszpark működik majd Budapesten, lehetőleg nem csak dízel-, de sok elektromos és más alternatív meghajtású autóbusszal. A villamospark esetében is cél a megújulás: valószínűleg a Tatra villamosok és néhány hannoveri villamos még forgalomban lesz tíz év múlva is, de a legöregebb Ganz villamosok helyett várhatóan már alacsonypadlós járművek fognak közlekedni. Ezen kívül tervezzük a kisföldalatti, illetve 3-as metró szerelvényeinek a lecserelését is. Azt azonban nem gondolom, hogy a városszerkezetből eredő nehézségek elhárulnának. Tehát ez a történelmi város-mag nyilván az egyéni közlekedés igényeit nem tudja maradéktalanul kielégíteni, hiszen fizikai képtelenség annyi sávot nyitni, amennyi megszüntethetné a dugókat. A torlódások megszüntetéséhez fel kell ismerni annak szükségességét, hogy minél többen használják a közösségi közlekedést. Azt gondolom, hogy ez tíz év múlva is nehéz téma lesz, és továbbra is az optimumot fogjuk keresni, hiszen a Budapesthez hasonló szerkezetű és hasonló fejlesztéseket végrehajtó más városok esetében is tíz-húsz évente kiújulnak ezek a viták. Egy biztos: tíz év múlva sokkal előrébb fogunk tartani. Ezen dolgozunk.



PORTRÉ – KISS PÁL

# A korszerű közlekedési szaklap- kiadás megteremtője

*A Magyar Közlekedés főszerkesztője, Kiss Pál hatodik általánosban iskolai újságot szerkesztett szeretett szülőfalujában, Bácsalmáson, technikai érettségije után Budapestre került sportújságírói ambíciókkal. Gépkocsi-előadó volt az angyalföldi Láng Gépgyárban, majd egy eredményes pályázat után gyakornoki állást kapott a hazai légi közlekedés vezető lapjánál. 1979-ben diplomát szerzett az Újságíró Iskolán. 1993-ban a Navigátor, hat évvel később a Magyar Közlekedés főszerkesztője, egyben a kilencvenes évek végén a német DVZ tulajdonába kerülő kiadó vezérigazgatója. 2004-ben visszavásárolta a lapokat, és 2013. július 29-ig a Magyar Közlekedési Kiadó Kft. tulajdonosa, ügyvezető igazgatója és főszerkesztője. A jelzett napon eladta a lapokat, illetve az általa szervezett konferenciák rendezési és szervezési jogát egy német tulajdonú kiadónak. „Túlzás nélkül mondhatom, mindent elértem ebben a szakmában. Mint egy bácsalmási falusi gyerek soha nem gondoltam volna, hogy egyszer egy európai rangú kiadónak leszek a tulajdonosa, főszerkesztője” – jegyezte meg az egyetlen Baross Gábor-díjjal kitüntetett közlekedési szaklapkiadó.*

– *Hogyan indul egy közlekedési szakújságíró pályafutása?*

– A közlekedés távol állt a családtól. Bácsalmáson éltünk, apám szabó volt, édesanyám ipartestületi tisztviselő. Nagyon sokat köszönhetek a családomnak, a bácsalmási iskolának és annak a könyvtárnak, amelynek rendszeres látogatója voltam. Nagyon sokat köszönhetek osztályfőnökömnek, Molnár Józsefnek, akinek a segítségével iskolaújságot jelentettünk meg. Kukkantó volt a címe, és én voltam az egyik diákszerkesztője. Már akkor eldöntöttem, hogy újságíró leszek. Alapvetően sportújságíró akartam lenni, ezért is jöttem fel érettségi után Budapestre. Egy barátom segítségével a Láng Gépgyárba kerültem. Gépkocsi-előadóként kora délutánig hetven sofőr munkáját irányítottam, azután mehettem cikket írni, részt vettem a Láng Művelődési Központ könyvtárának munkájában, és természetesen lelkesen jártam egy újságíró stúdióba is. Első írásaim meg is jelentek a sportlapokban, de mivel én alapvetően egy rajongó természet vagyok, és éppen akkor kezdődött a magyar foci visszaesése, felhagytam vele. Közben nyertem egy díjat az újságíró szövetség tehetségkutató pályázatán, amelyhez járt egy gyakornoki állás. Ennek az elfoglalására csak három évvel később adódott alkalom, amikor is megüresedett egy gyakornoki státus a Légiközlekedés szerkesztőségében. A közlekedési szakma akkor is, ma is egy zárt világ. A repülés pedig a zárt világok zárt világa. Ilyen környezetben csak úgy lehet eredményesen dolgozni, ha az ember megszerzi az ott dolgozók bizalmát. Szerencsém volt, mert az első interjúalanyom barátja és parancsnoka volt az apósomnak, aki fiatal korában vadászpilótaként ezredparancsnok-helyettes volt Kecskeméten. Ettől a pillanattól engem (is) elfogadtak.

– *Zárt világokat említettél... A Légiközlekedés után – igaz jó pár évvel később – nem lehetett könnyű a váltás.*

– Az újságírói pályafutásomnak tulajdonképpen három nagy szakasza van. Az első és legfontosabb a Légiközlekedés volt: tizenhat évet töltöttem a lapnál. Szép korszak volt, sok mindent megtanultam, mondhatnám úgy is: a szakma egyszer-egyét. Már felelős szerkesztőként megélhettem a Malév egyik legszebb korszakát. Sikeres volt a vállalat, jöttek az első nyugati gépek, és azt is el kell mondanom, hogy a cég jóvoltából bejárhattam a világot. Amire a leginkább büszke vagyok: egy újságíró delegáció vezetőjeként vendég voltam Seattle-ben, a Boeing gyárban. Azután 1992-ben mégis el kellett jönnöm a laptól, hozzáteszem, nem jószántamból...

Egy eléggé viszontagságos időszaka következett az életemnek. Különbőféle lapokat indítottunk, egy időben Végh Antal kiadóját is veztettem, mígnem 1993 őszén szólt nekem egy maléves barátom, hogy van itt egy fiatal speeditőr, aki indított egy lapot, és főszerkesztőt keres. Így indult a kapcsolatom a Navigátorral. Az elején nem láttam a dologban fantáziát, de az évek során kiderült, hogy kell egy olyan lap a szakmának, amelyből a szakma szereplői, vezetői értesülhetnek a történésekről. Ma már úgy gondolom, részesei, elindítói voltunk a rendszerváltás után létrejövő klasszikus szaklapkultúrának.

– *Változott a közlekedésnek a sajtóban betöltött szerepe a rendszerváltást követően?*

– A közlekedés mint téma a rendszerváltás után elvesztette azt a belpolitikai vezető szerepét, mint ami a váltás előtt volt. Korábban nem beszélhettünk klasszikus értelemben vett belpolitikáról, aminek viszont volt egy húzóágazata – a közlekedés. A váltás után mindez megfordult. Polgárjogot nyert a valóságos belpolitika, a közlekedés bizonyos mértékig háttérbe került az országos sajtóban. Amire persze azt is mondhatnám, nagyon kedvező időszak számunkra, mivel még inkább erősíti a szaklapok szerepét. Azt szoktam mondani, most kezdődik a szaklap-boom. Mert az internet nem ellenfél, ott bárki bármit leírhat, annak nincs értéke. A meghatározó személyiségek ma egyre inkább a szaklapok felé fordulnak, és szeretnek részt venni a rendezvényeinken is. Nem ritkaság a három-négyszáz jelentkező egy-egy szállítmányozási konferenciára.

– *Ebben azért komoly szerepet játszottak az általatok szervezett különféle fórumok, konferenciák, továbbképzések, sőt, szakkönyvek is.*

– A lapok mellett a 2000-es évben elkezdtünk egy konferenciaprogramot, amely nagyon sikeres lett, mert újabb fórumot adott a szakmai zártságot feloldani szándékozó szakembereknek. Fórumot adtunk a különböző véleményeknek, mert személy szerint úgy gondolom, hogy a szaklapok és a konferenciák a szakmai kultúra részei. Ha ezek a fórumok magas szintet képviselnek, akkor a szakmai kultúra is magasabb színvonalú. A vélemények megszólaltatásával, a konferenciák szervezésével, a részérdekekre épülő közösségek összehozásával jelentős szerepet vállaltunk a szakmán belüli versenykultúra alakulásában. Ma már nem annyira zártak ezek a területek, ami egyértelműen a fejlődésre utal.

– *Más lapok is foglalkoztak, foglalkoznak a közlekedéssel. Nem érezted, hogy a szakmai*



*tájékoztatóipar többi résztvevője versenytársat látott benned?*

– Most nagyképű lesz, amit mondok, de leírhatod: a mi lapjainknak nem volt, és ma sincs versenytársa azért, mert mi nem ismeretterjesztő lapot készítünk, hanem prémium lapokat, ami azt jelenti, hogy a döntéshozóknak, a vezetőknek, a top menedzsereknek készülnek a kiadványaink, exkluzív tartalommal és kivitelben. Mindemellett mi mind a négy közlekedési ágazatot lefedjük.

– *Az elmúlt húsz év mennyiben változtatta meg a szakmai lapkiadásról vallott véleményed?*

– Volt egy német főnököm, aki a piaci médiából jött. Mi a megboldogult szocializmus időszakában nem tekintettük a kultúrát terméknek. Úgy neveltek bennünket – azt kell mondjam, helyesen –, hogy a tartalom a legfontosabb. A piaci médiában pedig az újság termék. Egy magyar újságíró kiver a víz, ha azt mondom neki: termék. Miután én kettős szerepben voltam, kiadó és főszerkesztő is, nem volt elég előállítani a terméket, azt még el is kellett adni. A végén mindkettő sikerült, de ahhoz, hogy én ezt fel tudjam dolgozni, és hogy én is terméknek tekintsem a lapot, ahhoz nekem kellett egy harminc éves tapasztalattal rendelkező német





## ■ KISS PÁL, A MAGYAR KÖZLEKEDÉS FŐSZERKESZTŐJE (KÖZÉPEN)

szakember támogatása. Tudomásul vettem, miközben én a mai napig is tartalom-közpon-tú lapokat szerkesztek. Még egy gondolat: Németországban a szaklapkiadásnak fantasztikus nagy tekintélye és kultúrája van, és hogy a Magyar Közlekedés köré kialakult egy nyugati mércével is elismert kiadó, e mögött nagyon sok munka áll, és örülök, hogy részese lehettem.

*– Egyetlen szakmai újságíróként 2006-ban azért kaptad a Baross Gábor-díjat, mert a korszerű magyar közlekedési szaklapkiadás létrehozóját fogadták el személyedben. Miben állt a modernizálás?*

– A korábbi években készült kiadványok nem voltak klasszikus értelemben vett szaklapok. Inkább tudományos folyóiratok vagy közlönyök voltak. A mi szaklapjaink ma már a szakmáról szólnak a szakmának. Az a különbség, hogy amíg a tudományos lapokban tanulmányok, közlemények vannak, addig a szaklapokban hírek, információk, interjúk, elemzések; ami az újság alapvető jellemzője.

*– Lehet azt mondani, hogy a közlekedési újságírás, szaklapkiadás eltér attól az egyetemese újságírástól?*

– Mi nagyon sokat vitatkoztunk a 90-es évek végén a német kollégákkal Hamburgban, hogy mihez kell értenie egy közlekedési lapot szerkesztőnek. Az újságíráshoz vagy a közlekedéshez? Abban maradtunk, hogy elsősorban az újságíráshoz, vagyis a saját szakmájához. Mert ha ez az újságíró az ő saját szakmáját, az „újságcsinálást” jól ismeri, akkor mindig megtalálja azokat az embereket, akik meghatározó módon tudnak nyilatkozni, elemezni és orientálni a lap szellemiségét. Ezeknek a lapoknak, én nem tagadom, van egy közvélemény-befolyásoló szerepe is, és mint főszerkesztő, az elmúlt években mindig is éltem ezzel a lehetőséggel, ami persze bizonyos értelemben felelősség is. Azt hiszem, ahhoz volt jó érzékem, hogy mindig megtaláljam azokat az embereket, akiket a szakma elfogad, és akik mérvadóak. Olyan véleményt nem sokat adtunk közre, amelyet a szakma nem tudott elfogadni vagy tolerálni.

*– Ki a jó szakmai újságíró?*

– Az, aki szakmai ismerete, szélesebb látótere birtokában jó előadást tud tartani a szakmáról a szakmának. Nem biztos, hogy egyet is értenek vele, de leköti a hallgatók figyel-

mét. Itt szeretném elmondani, hogy egy kicsit fáj, hogy a fiatal újságírók nem érdeklődnek a közlekedési szakma iránt. Amikor mi fiatal újságírók voltunk a 70-es évek második felében, mi felnéztünk azokra, akik akkoriban közlekedési újságírók voltak. Örömmel látom viszont, hogy a vasúti téma érdekli a fiatalokat. Nagyon sok fiatal foglalkozik a vasúttal. El kell mondanom: 2005-ben létrehoztunk egy közlekedési újságírói stúdiót. Egy fél éves tanfolyam volt, nagyon jól sikerült. Mintegy harminc hallgatónk közül többen is szép sikereket értek már el. Közöttük van munkatársam, Andó Gergely is, aki a magyar újságírás egyik legnagyobb reménysége. Ő lesz az utódom a főszerkesztői székben; Bándy Zsolt pedig a kiadói üzletkötést veszi át tőlem – remélem, hasonló sikerrel.

*– Ez év augusztusában eladtad a lapokat. Elfáradtál, elég volt? De hát a neved meghatározó volt a szakmában.*

– Én évek óta készülök a visszavonulásra. Sándor Csikar, aki egy fantasztikus futbalista volt, ő mondta egyszer egy interjúban, hogy a csúcson kell abbahagyni. Előttem is ez volt a példa. A csúcson kell abbahagyni. Azt hiszem, túlzás nélkül mondhatom, mindent elértem ebben a szakmában. Mint egy bácsalmási falusi gyerek soha nem gondoltam volna, hogy egyszer egy európai rangú kiadónak leszek a tulajdonosa, főszerkesztője. Nem vonulok vissza, csak a napi újságírás helyett könyveket szeretnék írni a jövőben.

*– Miről fogsz írni, mik a terveid?*

– Három nagy tervem van. Szeretnék írni egy könyvet a Malévről, egy szociográfiát a szülővárosomról, Bácsalmásról, és szeretnék egy kötetet összeállítani az életem során megjelent cikkeimből. Nem feltétlenül a legjobbaktól, hanem a korszakot legjobban jellemző cikkeimből. Talán mondhatnánk szakmai memoárnak is. Az egyik barátom jóvoltából már tudom is a címét: Légi szép idők. De még én vagyok a főszerkesztő, valószínűleg egy darabig az is maradok. Elsődleges feladatommak tekintem a fiatalokkal való foglalkozást annak érdekében, hogy az utódok jóval erősebb és dinamikusabb kiadói tevékenységet folytassanak, mint ami nekünk sikerült. Szeretnék aktív nyugdíjasként bejárni hozzájuk és gratulálni nekik. A közlekedésnek van egy látványos szakmai alaptörvénye: itt csak az tud megmaradni, aki nagyon szereti, aki nagyon kötődik hozzá.

Tóth Lajos  
(Autóközlekedés)



RENDKÍVÜL SIKERES VOLT A „BRINGÁZZ A MUNKÁBA!”  
KAMPÁNY 2013. ŐSZI FORDULÓJA

# 1,4 millió kilométert tekertek az idei Bam! résztvevői

*A tavalyi év sikereit is túlszárnyalta 2013-ban a Bringázz a munkába! (Bam!) kampány. Idén összesen 1,4 millió kilométert tekertek, amellyel 206 tonnányi CO<sub>2</sub> kibocsátástól óvták meg a légkört, és kb. 38 millió forintnyi benzinpénzt spóroltak meg. A 2007-ben indított kezdeményezés fő célja, hogy minél többen pattanjának nyeregbe, próbálják ki és szeressék meg a kerékpáros közlekedést.*

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) közlekedésért felelős jogelőde 2007-ben indította el a kerékpár rendszeres használatára ösztönző „Bringázz a munkába! (Bam!)” elnevezésű programot, amely 2008 óta a Magyar Kerékpárosklub szakmai szervező munkájával valósul meg a Kerékpáros Magyarország Program keretében, az NFM mint a kampány kezdeményezője és a védjegyoltalom jogosultja hozzájárulásával. Célja, hogy minél többen próbálják ki és válaszszák a mindennapokban a kerékpáros közlekedést. A kampány évente kétszer, tavasszal és ősszel kerül megrendezésre, ösztönző tevékenységének előremozdításában pedig a vállalatok, települések és iskolák részvételére egyaránt számítanak a szervezők. Idén a „Bringázz munkába!” üzenet mellett megjelent egy másik üzenet is: „Válts bicajra, és több marad élményekre!” – utalva arra, hogy a kerékpározás mellett, hogy gyors, a legegészségesebb, a leginkább környezetbarát és költségtakarékos közlekedési forma.

A 2013-as évi őszi kampány keretében hétezer fő és kétezer vállalat regisztrált, és az aktív résztvevők összesen 206 tonnányi CO<sub>2</sub> kibocsátástól óvták meg a légkört; összehasonlításképpen Magyarországon az egy főre jutó éves CO<sub>2</sub> kibocsátás 5,6 tonna. Ami a megtett kilométerek illeti, összesen harmincöt-ször lehetne körbejárni az Egyenlítő az idei őszi teljesítmény 1,4 millió kilométeréből, ami nem kis teljesítmény, és túlszárnyalja

a 2012-es év őszi kampánya során megtett össztávolságot.

A szeptember 23. és október 25. között zajlott esemény alatt a résztvevők a [www.bringazzmunkaba.hu](http://www.bringazzmunkaba.hu) oldalon található naptárba regisztrálhatták a kerékpárral megtett kilométereiket, illetve azokat a plusz adatokat is (gyerekek tekertek-e, öltönyben bringáztak-e, elkapta-e őket az eső), amelyekkel a főnyereményekért folyó versenyben extra pontokat szerez-hettek maguknak vagy csapatuknak. Az őszi kampány célja volt minél több iskola bevonása is, amelyben a Magyar Kerékpárosklubnak az NFM és az Emberi Erőforrások Minisztériuma nyújtott szakmai segítséget.

A kísézőprogramok között idén is megrendezésre került a „Bam! Bringás Reggeli”, amelynek keretében a Magyar Kerékpárosklub aktivistái az ország 28 pontján péksüteményekkel és frissítő italokkal várták a munkahelyre

kerékpározókat. A vidéki helyszínek biztosításában a Nemzeti Környezetügyi Intézet nyújtott hathatós segítséget a kampány szervezőinek, továbbá olyan támogatók is segítettek a munkát, mint a MÁV-START Zrt., a MÁV Zrt., a Kispesti Önkormányzat és az Óbuda-Békásmegyeri Önkormányzat. A központi „Bam! Bringás Reggelinek” idén is a Batthyány tér adott otthont, ahol a résztvevők a kampány nagykövétével, a városi bringázás nagy szerelmeseivel, Till Attilával is találkozhattak.

Felbuzdulva „Az én bringás történetem” felhívás tavaszi sikerén, ősszel is megjelentetésre kerültek az esemény weboldala az íráskorok, amelyeket a résztvevők küldtek be arról, hogy hogyan kezdtek el bringával járni. Kiírásra került a Magyar Kerékpárosklub és a Mobil 2020 projekt videó készítői versenye is, amelyre hetven, a kiírásoknak minden tekintetben megfelelő pályamű érkezett. A nyertes videó a Bam! záróeseményén kerültek bemutatásra.

A kampány színes programokkal, díjátadókkal tarkított záróeseményét november 9-én rendezték meg a budapesti Gödör Klubban. Az iskolákat is megszólító kampányban a „Bam! Legbringásabb iskolája” címet a KISZI-Közös Igazgatású Baptista Óvoda és Általános Iskola Tiszaroffi Általános Iskolája nyerte, amely összesen 65 diákot és dolgozót vont be a kampányba.

Reméljük, hogy a kampány sikerén felbuzdulva a Közlekedésbiztonság olvasói közül is egyre többen választják majd a bringát munkába járáshoz.



# ROSSZ IDŐBEN JÓ GÉPKOCSIVAL

MŰSZAKI ÜZEMBIZTONSÁG



  
KÖZÚTI  
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
AKCIÓPROGRAM

KÖZLEKEDÉSI  
FELÜGYELŐSÉGEK

A Nemzeti Közlekedési Hatóság közlekedésbiztonsági tájékoztató kiadványa letölthető:

[www.nkh.gov.hu](http://www.nkh.gov.hu)

# MEGJELENT

# BICIKLIS PRAKTIKÁK



VEZETÉSTECHNIKAI  
TANÁCSOK  
KERÉKPÁROSOKNAK



A Nemzeti Közlekedési Hatóság közlekedésbiztonsági tájékoztató kiadványa letölthető:

[www.nkh.gov.hu](http://www.nkh.gov.hu)