

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

2011 | 5-6



Közös a felelősségünk az utókor felé

„Szükség van korszerű közlekedésre nevelésre, meg kell újítanunk a járművezető-képzés rendszerét, aktívan hozzá kell járulnunk a biztonságos közlekedéshez szükséges ismeretszint fejlesztéséhez, kommunikációs és felvilágosító kampányokat kell folytatnunk.”

Évzáró interjú dr. Völner Pál infrastruktúráért felelős államtitkárral (4. oldal)

Nagy örömünkre az elmúlt év során nagyon sok – a közlekedésben különböző módon érintett – szervezet csatlakozott az NFM, az NKH, az ORFK-OBB és a KTI által létrehozott ÉLET ÚTON programhoz. Az év végén körkérdéseinkre válaszolnak a csatlakozók.

Sikertörténet az ÉLET ÚTON program (8. oldal)

„Nem titkoltan személyes elkötelezettséget érzek, hogy minden olyan területen hatékony intézkedéseket tudjunk foganatosítani, ahol a közlekedés legvédtelenebb szereplői állnak a középpontban.”

Évértékelő beszélgetés Schwáb Zoltán helyettes államtitkárral (36. oldal)

MINI

CITY

A KREATÍV GYEREKVÁROS

A HELY, AHOL TE IS FELNŐTT LEHETSZ

www.mini.city.hu



METRO
CITY

BP. VI. KER.
NYUGATI TÉR 1-2

NYITVA:
10-19-ig

VILÁGÚJDONSÁG



Kedves Olvasó!



Urbán György

A közlekedési ágazatban dolgozók mindannyian tudják: hihetetlenül mozgalmas évet hagyunk a napokban magunk mögött. A megyei kormányhivatalok létrejötte és bennük a közlekedési felügyelőségek életre hívása alapjaiban változtatta meg a közlekedési hatósági működést – utat nyitva ezzel a szolgáltató, jó állam kiépítésének e területen is.

A közlekedésbiztonság terén is hatalmas változásokról számolhatunk be, hiszen az NFM, az ORFK–OBB, a KTI és az NKH közösen indította útjára az ÉLET ÚTON programot, amelyhez az év során összesen 25 állami, civil és gazdasági szereplő csatlakozott, a jövőbeni sikeres együttműködés reményében, mely együttműködés és együttgondolkodás már az idén megkezdődhetett. A csatlakozottak bemutatása és megszólaltatása volt a célja annak az összegző írásnak, melyben többek között arról is beszélnek a partnerek, hogy miért akartak csatlakozni a programhoz, és mik a jövőbeni terveik ezzel kapcsolatban.

Címlapinterjújünkben dr. Völner Pál államtitkár készíti mérleget az idén elvégzett feladatokról, s jelöli ki egyúttal a jövő évi teendőket a közlekedésbiztonság terén. Lapunkat forgatva azonban azt is megtudhatja a Kedves Olvasó, hogy miért érez személyes felelősséget Schwáb Zoltán helyettes államtitkár a legvédtelenebb közlekedők ügyéért.

Az év végi dupla számban lehetőséget nyújtottunk az összegzésre sokféle szempontból: évet értékel a Közlekedésbiztonsági Szervezet, tanulmányt olvashatnak Magyarország közúti közlekedési helyzetéről – az adatok mindkét cikkben bizako-

dásra adnak okot, hiszen idén is kevesebb halálos és súlyos baleset történt, mint tavaly. Azt is megmutatjuk, hogyan alakul a közúti balesetek és külön a kerékpáros közúti balesetek korfájának elemzése. A hosszú téli napokon azon is elmerenghet velünk, hogy Ön vajon „időzített bombát” jelent-e – persze szigorúan közlekedés-pszichológiai szempontból – a közúti közlekedésben, vagy sem.

S miközben meleg teát kortyolva nézi a hóesést az ablakon át, lapozza végig összeállításunkat azokról a tavaszi, nyári vagy őszi fesztiválokról, amelyeken ebben az évben a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram, az ÉLET ÚTON program és a Superbringa Program óriási sikerrel jelent meg – ugye, Ön is ott volt valamelyik sátrunknál? Ha esetleg nem, remélem, hogy 2012-ben találkozunk a nagyobb fesztiválokon, hogy Ön is tesztelhesse, mennyire naprakész például a KRESZ-tudása. Tartson velünk jövőre is!

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG



Címlapinterjú dr. Völner Pál
államtitkárral
Közös a felelősségünk
az utókor felé

4. oldal

4.

A Gotthárd-katasztrófa
tizedik évfordulójára
Biztonságosak-e az alagutak?

56. oldal



56.

Címlapinterjú dr. Völner Pál
államtitkárral
Közös a felelősségünk az utókor felé

4. oldal

A program minden szereplője
része egy kirakójátéknak
Sikertörténet
az ÉLET ÚTON program

8. oldal

Évzáró beszélgetés Schwáb Zoltán
helyettes államtitkárral

Kiemelt kormányzati cél
a közlekedés biztonságának javítása

36. oldal

Magyarország közúti
közlekedésbiztonsági helyzete

38. oldal

A közúti közlekedési balesetek
korfájának elemzése

42. oldal



36.

Id. Rubik Ernő Emlékkonferencia
Esztergomban
Példaértékű életút

47. oldal

Közlekedésbiztonság 2011 – a KBSZ
tapasztalatai alapján
Balesetek vízen, sínen és a levegőben

48. oldal

Merre tovább, közösségi közlekedés?

52. oldal

A Gotthárd-katasztrófa tizedik
évfordulójára

Biztonságosak-e az alagutak?

56. oldal

Cél: a román járművezetők
szabályszegéseinek visszaszorítása

60. oldal

Kötelező a téli gumiabroncs
használata Romániában!

63. oldal



48.



A Hungaroringtől Etyekig
Közlekedésbiztonság
a fesztiválokon – 2011
98. oldal



Cél: a román járművezetők
szabályszegéseinek visszaszorítása
60. oldal

*Intelligens Energiafelhasználás
Európában*

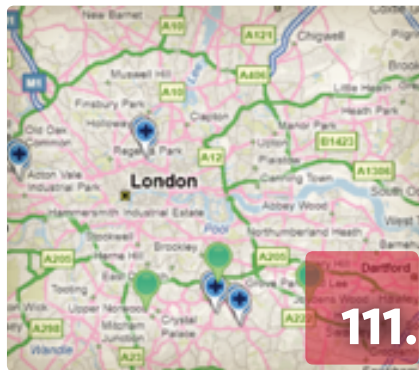
Gazdaságos és környezettudatos
járművezetés – Magyarországon is
64. oldal

Kerékpáros közlekedési balesetek
korfájának meghatározása
71. oldal

Kerékpárút-hálózat térinformatikai
felmérése
75. oldal

Motorkerékpárosok jellemzőinek
vizsgálata online kérdőíves
adatgyűjtéssel
80. oldal

A Hungaroringtől Etyekig
Közlekedésbiztonság
a fesztiválokon – 2011
98. oldal



Fiatalok és idősek szerepe a biztonságos
közlekedésben
Időzített bombák a közlekedésben
105. oldal

Tiszta utca – rendes város: állampolgár-
központú önkormányzati rendszer
Londonból
„Tiszta udvar...” helyett „Tiszta utca”
111. oldal

Helye lenne a NAT-ban a KRESZ-nek
Összefogás nélkül az iskola félkarú
óriás
114. oldal

Európa első számú belvízi hajózási
eseménye
116. oldal

Hajózási célú WLAN-hálózatok
a Dunán
118. oldal

Projektzáró rendezvény Duisburgban
Fókuszban a belvízi hajózás
120. oldal

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

A Nemzeti Közlekedési Hatóság szakmai lapja,
megjelenik a KTI Közlekedéstudományi Intézet
Nonprofit Kft. közreműködésével, a Közúti
Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretében.

Felelős kiadó: Urbán György, az NKH elnöke • Lapigazgató: Szántó Krisztina • Főszerkesztő: Ötvös Nándor
Szerzők: Bajkó Erika, Berta Tamás, Gégey István, Glász Attila, Heinczinger Mária, Hima Tamás, Prof. Dr. Holló Péter, Horváth Katalin,
Dr. Juhász János, Mező Gergely, Ötvös Nándor, Pausz Ferenc, Rafael Róbert, Sesztakov Viktor, Sipos Tibor, Somogyi Gábor, Strbík László,
Szabó Viktor, Tigyí Szabolcs, Török Ádám, Török Árpád, Urbán-Frendl Ildikó • Fotó: AbsolutVision, Deák Krisztina, Fortepan©, Iró
Zoltán, Kaunitz Tamás, Kapusi Zoltán, Somogyi Gábor • Korrektor: Dudás Márta • Tervezőszerkesztő: Gara László • A szerkesztőség
címe: 1066 Budapest, Teréz krt. 38. • Telefon: 06-1-3731-477 • E-mail: kbat-titkarsag@nkh.gov.hu • Nyomda: Bonex-Press Kft. • ISSN 2062-
6916 • A lap évente hat alkalommal jelenik meg. A kiadvány ingyenes.





Dr. Völner Pál, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
infrastruktúráért felelős államtitkára

Közös a felelősségünk az utókor felé

**Dr. Völner Pál, a Nemzeti Fejlesztési
Minisztérium infrastruktúráért felelős
államtitkára a 2011. évet a közlekedés és a
közlekedésbiztonság szempontjai alapján
értékelte lapunknak adott interjújában.**

– A közlekedésbiztonság ügye az EU soros magyar elnöksége és a jelenlegi lengyel elnökség alatt is kiemelt kérdésként szerepelt, kérem, értékelje az idén e téren elért eredményeket.

– Vitán felül az elmúlt két évtized legjelentősebb kihívásai közé tartozott az uniós elnökségi szerepvállalás. Magyarország a spanyol és belga triótársak munkájára építve szinte kivétel nélkül teljesítette ambiciózus közlekedési céljait. Az Európai Parlament szakbizottságának értékelése szerint a magyar fél év az egyik legsikeresebb elnökségi időszak volt a közlekedéspolitikában. Magyarország uniós elnökségi programjában hangsúlyosan kezelte a közlekedés, és így a közlekedésbiztonság kérdését. A következő évtized közösségi szakpolitikai céljait, intézkedéseit meghatározó 2010–2020. évi közlekedéspolitikai Fehér Könyvre vonatkozó bizottsági javaslat rendkívül ambiciózus vállalásokat kezdeményez. A fő célkitűzések között rögzíti, hogy 2050-re a tagállamokban bekövetkező közúti közlekedési balesetek halálos áldozatainak száma nullához közeli érték legyen. Az Európai Bizottság szerint az évszázad közepére az Európai Uniónak a világ minden más részét felül kell múlnia a közlekedésbiztonság területén, valamennyi közlekedési ágban. A témához közvetve kapcsolódó komoly siker, hogy a magyar elnökség alatt zárult le eredményesen a nehéz-tehergépjárművek infrastruktúra-használati díjairól szóló, úgynevezett „Eurovignette” irányelv módosításáról a több mint két éve húzódó tárgyalássorozat. A szakterület egyik legfontosabb szabályozása „a szennyező fizet” elv alkalmazását célozza meg a közúti közlekedésben. A módosítást az Európai Parlament június elején megszavazta. Az új szabályozásnak fontos szerepe lehet a nemzetközi tehergépjármű-tranzitforgalom szabályozhatóságában, az áruforgalom biztonságosabb és környezetkímélőbb közlekedési módokra terelésében. Nem lehet vitás, hogy ez Magyarország számára a legfontosabb közlekedési kihívások közé tartozik.

– Az EU közlekedési minisztereinek júliusi tanácsülésén elhangzott, hogy a közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében hangsúlyt

kell helyezni a helyi és nemzeti szintű akciók indítására, és az ezzel összefüggő intelligens közlekedési rendszerek kiterjesztésére. Hogyan ítéli meg hazánk közúti közlekedésbiztonságának helyzetét? Véleménye szerint mely területeken és milyen eszközökkel lehetne beavatkozni annak érdekében, hogy csökkenjen a balesetek és a halálesetek száma?

– Magyarországon a korábbi évekhez hasonlóan látványos mértékben javultak tovább a közúti közlekedésbiztonság helyzetét jellemző legfontosabb mutatók 2011-ben is. A balesetek halálos áldozatainak számában 2010-re vállalt 30 százalékos csökkenést már 2009-ben elértük, sőt meg is haladtuk a bázisévnek számító 2001-hez képest. 2010 végére e csökkenés már 40 százalékos volt, és tavaly is tartottuk a javulás eddigi ütemét. A balesetekben elhunyt személyek száma így tíz év alatt közel a felére, 1 239-ről 646-ra esett vissza. A személyesérüléses közúti balesetek száma ugyanezen időszak alatt közel 15 százalékkal csökkent (18 505-ről 15 800-ra). A közúti közlekedési balesetben meghalt személyek száma tavaly 740 főről 646 főre esett vissza a megelőző évhez képest, a csökkenés mértéke 12,7 százalék. A legutóbbi években mértekhez hasonlóan kedvező adatok – nagyságrendekkel kisebb járműállomány és forgalom mellett – az 1960–70-es évekre voltak jellemzőek. Ezek az eredmények

A hazai baleseti statisztikák évről évre kedvezőbb képet mutatnak, a közúti közlekedés biztonsága tavaly is számszerűsíthető mértékben javult.

csak részben tudhatók be a gépkocsik technikai fejlődésével fokozódó biztonságának. A szabálysértések szigorúbb és hatékonyabb szankcionálásán túl biztonságosabb közúti infrastruktúra kiépítésével, az intelligens technológiák ösztönzésével és hatásos szemléletformálással kell még alacsonyabb szintre szorítanunk a halálos közúti balesetek számát. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a Belügyminisztérium közösen elkészítette a 2011–2013. évekre vonatkozó középtávú közlekedésbiztonsági programját, a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramot is. A jelenlegi és későbbi Akcióprogramok eredményes megvalósításával olyan magyarországi közlekedési rendszer jöhet létre már középtávon, mely a hazai és térségi sajátosságokat kezelve európai színvonalú és „biztonsági szemlélet” központú.

A közlekedésbiztonság javítására irányuló akciók kidolgozása során jól körülhatárolható fő fejlesztéspolitikai területeket, úgy-

nevezett „pillérek” határoztunk meg. Ezek az emberi tényező, az infrastruktúra, a szabályozás és az ellenőrzés, amelyeket összefog a „baleset-megelőzés és kutatás-fejlesztés” szakmapolitikai pillére. Természetesen figyelembe vettük az európai program tervezett fő beavatkozási területeit is, így az és a hazai program egymásnak megfeleltethető és egymással összhangban van.

Az Akcióprogram keretében újtjára indítottuk az ÉLET ÚTON programot, amelynek legfontosabb tétele, hogy a hatékony közlekedésre nevelés meghatározó feltétele a közlekedés biztonságának. E folyamatnak ezért tudatosan tervezettnek kell lennie, távlatos stratégiai megközelítés mentén, egységes módszertani alapokra épülve kell végbemennie. Az új szemlélet az érintett intézmények és szervezetek együttműködésével eredményesebben ültethető át az élethosszig tartó járművezető-képzés gyakorlatába, a felnőttkori közlekedési információs és tájékoztató, továbbképző munkába. A programhoz



az indulása óta az állami oldal képviselői mellett 24 szakmai, társadalmi szervezet és legutóbb 9 gazdasági szereplő csatlakozott, jelezve elkötelezettségüket a közlekedésbiztonság javítása mellett.

Az ÉLET ÚTON program keretében már megvalósult intézkedés egyebek mellett az országos Szuperbringa Program, amelyben az általános iskolások szülői-pedagógusi segítséggel sajátíthatják el a helyes kerékpározásra vonatkozó ismereteket, szabályokat. A Nemzeti Közlekedési Hatóság gondozásában Szuperbringa kalauz jelent meg, amely közérthető nyelven ismerteti a kerékpározáshoz kapcsolódó legfontosabb tudnivalókat. A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretében közlekedésbiztonsági animációs kisfilmek is készültek. A 3–8 év közötti korcsoportoknak szóló MiniKRESZ sorozat célja, hogy játékos formában, korszerű megfogalmazásban közvetített üzeneteken keresztül adja át a legfontosabb közlekedési információkat.

Az elkövetkezendő években több kiemelkedő jelentőségű feladat áll előttünk. Szükség van korszerű közlekedésre nevelésre, meg kell újítanunk a járművezető-képzés rendszerét, aktívan hozzá kell járulnunk a biztonságos közlekedéshez szükséges ismeretszint fejlesztéséhez, kommunikációs és felvilágosító kampányokat kell folytatnunk,

valamint kiemelt figyelmet kell fordítanunk a túlzott sebesség, ittas vezetés veszélyeire, a passzív biztonsági eszközök alkalmazására, továbbá a motorkerékpárosok, a kerékpárosok, valamint a gyermekek biztonságára. Arra is figyelünk kell, hogy a közlekedésbiztonsági szempontok hatékonyabban érvényesüljenek az útépitéseknél.

Egy 2010. decemberi törvénymódosítás és azóta megjelent végrehajtási rendeletek alapján a közúti infrastruktúra-fejlesztéseket a tervezéstől az átadásig közlekedésbiztonsági auditorok kísérik végig. Feladatuk, hogy minden esetben számon kérjék és érvényesítsék a közlekedésbiztonsági megfontolásokat a beruházások megvalósításának minden elemében.

– A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium egyetértésével és szakmai támogatásával, az Új Széchenyi Terv akcióterve, a Közlekedés Operatív Program (KözOP) részeként önálló közlekedésbiztonsági projektjavaslatot dolgozott ki a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség. Milyen jellegű



beruházások valósulhatnak meg ebből az 50 milliárd forintot kitevő pénzből? A baleset-megelőző fejlesztési csomag brüsszeli támogatása eldőlt-e már, ha nem, mikor várható az EU részéről döntés?

– A korábbi tervekkel ellentétben nem egyetlen nagy projekt, hanem hat kisebb közlekedésbiztonsági projekt valósulhat meg a közútkezelők és vasúttársaságok javaslatai alapján, összesen mintegy 50 milliárd forintból az Új Széchenyi Terv keretében. Így nincs szükség brüsszeli jóváhagyásra, a program saját hatáskörben indítható. Ezzel együtt is megnyugtató körülmény, hogy az elképzeléseket az előzetes egyeztetéseken az Európai Bizottság Regionális Politikai Főigazgatóság és a Bizottság tanácsadó szervezete (JASPERS) képviselői elvi egyetértésükről biztosították, uniós forrásból támogathatóknak tartották.

Az uniós törekvésekhez illeszkedő hazai célok elérésében rendkívül sokat segíthet, ha a meglévő infrastruktúra közlekedésbiztonsági fejlesztésére Magyarország közösségi forrásokat is fordíthat. A Közlekedés Operatív Programban annak elindulása óta nem volt kifejezetten a személyes balesetek megelőzését elősegítő infrastruktúra-fejlesztésekre elkülönített forrás, dedikált projekt.

A javaslatok között szerepelnek baleseti góckokon tervezett beavatkozások, forgalomirányítási beruházások, passzív biztonsági berendezések telepítése, kijelölt gyalogos-átkelőhelyeken, vasúti átjárókban és autópályákon javasolt biztonságnövelő fejlesztések.

– Mely beruházások állnak a nemrégiben elfogadott hosszú távú, 2027-ig terjedő közútfejlesztési programban? Hány kilométer út, és mennyi pénzből épülhet meg? Milyen, a közlekedés biztonságát érintő, infrastrukturális fejlesztések valósíthatóak meg?

– Az Új Széchenyi Tervben rögzített stratégiai megfontolásokhoz illeszkedve a kormány olyan fejlesztési célok megvalósítását támogatja, amelyek a gazdaság élénkítését és új munkahelyek teremtését, a ráfordításokkal arányos mértékben, eredményesen szolgálják. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium előterjesztése alapján 2011 júniusában született meg a gyorsforgalmi és a főúthálózat hosszú távú fejlesztési programjáról és nagy távú tervéről szóló kormányhatározat. A dokumentum tervezhető jövőképet kínál a magyarországi településfejlesztés és a közlekedési kapcsolatokra építő gazdasági szereplők számára. A hosszú távú program a 2027-ig tartó időszak beruházásait és annak ütemét tartalmazza, a nagy távú terv a legkorábban 2040-ig előálló hálózatot, a jelenlegi ismeretek szerinti végleges, ideális állapotot rögzíti (vonalvezetés, útkategória, sávszám stb.). A 2027-ig szóló hosszú távú program a nagy távú terv időbeli visszatervezésével alakult ki. A hosszú távú program lényegében a fejlesztési célok rangsor-

...a hazai célok elérésében rendkívül sokat segíthet, ha a meglévő infrastruktúra közlekedésbiztonsági fejlesztésére közösségi forrásokat is fordíthatunk.

alapú ütemezését adja meg a forgalmi igényhez illeszkedő keresztmetszeti méretezéssel. Teljes végrehajtása óvatos előretekinntéssel 2027-ig befejeződhet. A gazdasági növekedés várt beindulása esetén a kitiűzött célok gyorsabb megvalósítása is elképzelhető.

A programban kiemelten kezelt törekvés a kimerülőben lévő forgalmi kapacitások bővítése, a zsúfoltság és túlterheltség megszüntetése, a települési szakaszok mentesítése az átmenő forgalomtól, az ország átjárhatóságának mielőbbi megteremtése, a periferikus területek vagy még feltáratlan térségek fokozatos bekapcsolása a gyorsforgalmi és a főúthálózatba.

A hosszú távú program összesen mintegy 2920 kilométernyi gyorsforgalmi és főút létesítésével, fejlesztésével, bővítésével számol. A teljes beruházási költség összesen mintegy 2880 milliárd forint.

Az első, 2016-ig tartó programciklus teljes költsége 750 milliárd forint. E forrásokból a hosszú távú programidőszak végéig nagyságrendileg 500 kilométer autópálya, 1000 kilométer autótűt, 400 kilométer kiemelt főút és 1000 kilométer főút építése vagy bővítése tervezett.

A javaslat szerinti ütemezett fejlesztések a növekvő forgalom ellenére egyre kedvezőbb és kiegyenlítettebb elérhetőségi viszonyokat teremtenek meg az országban. Hosszú távon is érezhetően, nagy távban pedig számottevően javul Nyugat-Zala, Dél-Somogy, Kelet-Békés és az északkeleti határtérségek megközelíthetősége. A hosszú távú tervet jóváhagyó kormányhatározat előírta a meglévő gyorsforgalmi úthálózat és a főúthálózat 2020-ig tartó (kapacitásbővítéssel nem járó) felújítási programjának elkészítését. A szaktárca már meg-

kezdte a program kidolgozását, és megindította a vasúti fejlesztések hasonló ütemezésének szakmai előkészítését is.

– Folyamatban van a vasúti, vízi, légi és a közúti alágazati stratégiák egységes közlekedési ágazati stratégiába való integrálása. Az egyik közös pontja az alágazati stratégiáknak a közlekedésbiztonság kérdése. Milyen változást hozhat a minisztériumban folyó szakmai háttérmunka annak elfogadása után? Milyen lesz az új közlekedési stratégia, ezzel kapcsolatban milyen elvárásokat fogalmaztak meg?

– A Nemzeti Közlekedési Stratégia elkészítésére a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ kapott megbízást a szaktárcától. Az alágazati stratégiákat egységesítő koncepció szakmai közösségeket és társadalmi szervezeteket bevonó tervezése másfél-két éven belül zárulhat le.

A Stratégia tematikája az alapvető irányelvek között rögzíti, hogy mérlegelésre érdemes az alacsony fajlagos baleseti mutatók-



kal rendelkező mobilitásmódok előtérbe helyezése. A feladat részét képezi egyebek mellett az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) alkalmazási lehetőségeinek és a szomszédos országokba irányuló határtámenetek sűrítésének önálló elemként beépítendő vizsgálata is. A Nemzeti Közlekedési Stratégia gyakorlati alkalmazása, megvalósítása az uniós költségvetési ciklusokhoz illeszkedve 2014-ben kezdődhet meg. A minisztérium az előrehaladás folyamatos figyelemmel kísérésére Irányító Bizottságot (IB) hozott létre. A Nemzeti Közlekedési Stratégia megalkotását indokolja, hogy az Európai Unióban már készül a következő évtized közlekedéspolitikáját meghatározó Fehér Könyv. Magyarországnak továbbá érdemben kell reagálnia az Unió TEN-T hálózati politikájában várható változásra. A közösségi törekvéseknek megfelelően a közlekedési rendszerek átszervezésének középpontjában az energetikai, környezetvédelmi és fenntarthatósági szempontoknak kell állniuk. Az Új Széchenyi Terv Közlekedésfejlesztési programjában rögzített kormányzati elvárásoknak az egységes ágazati stratégiában is meg kell jelenniük.

Strbik László

A program minden szereplője része egy kirakójátéknak

Sikertörténet az ÉLET ÚTON program

Nagy örömünkre az elmúlt év során nagyon sok – a közlekedésben különböző módon érintett – szervezet csatlakozott a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, az ORFK–Országos Balesetmegelőzési Bizottság és a Közlekedéstudományi Intézet által létrehozott ÉLET ÚTON programhoz. Éppen ezért úgy találtuk, hogy tekintettel az év végére, időszerű lenne összeállítást készíteni a csatlakozott szervezetek és cégek álláspontjáról, amelyhez körkérdéseket fogalmaztunk meg.

*Miért tartották fontosnak,
hogy csatlakozzanak
az ÉLET ÚTON programhoz?*

AEGON MAGYARORSZÁG BIZTOSÍTÓ (AEGON):

Biztosítótársaságként az AEGON Magyarországnak is alapvető érdeke, hogy ügyfelei ne szenvedjenek sérülést az utakon, illetve minél kevesebb balesetet okozzanak. Az eddigi nemzetközi tapasztalatok alapján csak tudatos oktatómunkával és a figyelem ráirányításával lehet ezen a helyzeten javítani. Elengedhetetlen tehát a javulást hozó eszközök – oktatás, képzés, felvilágosítás – összehangolt alkalmazása minden életkorban, különösen a gyermekeknel. Fontos mérföldkőként értékeljük azt is, hogy társaságunk 2011 elején nyitott a motorosok irányába is, és az új motor casco termékünkkel egyszerre kívánjuk megszólítani a tudatos és a felelősségteljes motorkerékpár-használói kört, annak érdekében, hogy utazásaik során teljes anyagi biztonságot élvezhessenek.

ÁLLAMI AUTÓPÁLYA KEZELŐ ZRT. (ÁAK):

A 2000. augusztus 29-én alakult Állami Autópálya Kezelő Zrt. (ÁAK) feladata a kezelésébe tartozó gyorsforgalmi úthálózat üzemeltetése és fenntartása, az úthasználati jogosultság (e-matrica) értékesítése, valamint a díjköteles szakaszokon (megállítással) az úthasználati jogosultság ellenőrzéséhez szükséges elektronikus adatgyűjtés. Mindez számokban kifejezve jelenleg mintegy 708,5 km hosszúságú autópálya, 216,6 km autótűt és főút, 390,8 km hosszú csomóponti ág és pihenőhelyi út, 125 pihenőhely, valamint 1267

önálló hídrész kezelését jelenti, amelyeket a Társaság budapesti központja 15 vidéki autópálya mérnöksége segítségével lát el. A Társaság kiemelt feladatának tekinti és társadalmi felelősségvállalásként a kötelezően előírtakon felül sokat áldoz és tesz a magyar autópályákon közlekedők biztonságáért, a felelős, kulturált közlekedés megvalósulásáért.

Az ÁAK ügyfele minden autópályát-használó. Ez ma potenciálisan 3,5 millió jogosítvánnyal rendelkező, 17 éven felüli állampolgár, akiknek mintegy háromnegyede autópályát-használó. Társaságunk, ahogy eddig is, kommunikációjában ezután is kiemelt szerepet szán a közlekedésbiztonsági üzeneteknek. Integrált kampányokkal hívja fel a figyelmet az autópályán jellemzően a legtöbb balesetet okozó magatartásra vagy baleset esetén, a kockázatos viselkedésre, mint például a követési távolság be nem tartása, a biztonsági öv használatának mellőzése vagy a leállósáv helytelen használata.

GRSP MAGYARORSZÁG EGYESÜLET (GRSP):

Az ÉLET ÚTON program filozófiája illeszkedik a GRSP Magyarország Egyesület által megfogalmazott és gyakorolt baleset-megelőzési, közlekedésbiztonsági célkitűzésekhez, programokhoz. Így többek között az Egyesület által menedzselte közlekedési parkok rendszere is már óvodáskortól egészen a gyermekkor végéig segít a helyes közlekedési magatartás elsajátításában.



Wir leben Autos.



MAGYAR KÖZÚTI FUVARÓZÓK EGYESÜLETE



Miért tartották fontosnak, hogy csatlakozzanak az ÉLET ÚTON programhoz?

HARLEY-DAVIDSON TULAJDONOSOK KLUBJA (HARLEY):

Figyelembe véve azt a tényt, hogy a motorkerékpározás nagyobb közlekedésbiztonsági veszéllyel jár, mint a személygépjármű használata, szervezetünk minden tagja boldogan támogat valamennyi olyan kezdeményezést, melynek megvalósulásával hozzájárulhatunk embertársaink biztonságához. Kiváltképp fontos ez napjainkban, amikor a motorozás népszerűbb, mint valaha: évről évre növekszik a forgalomba helyezett új motorkerékpárok száma.

KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KOORDINÁCIÓS KÖZPONT (KKK):

A Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (KKK) Közlekedésbiztonsági és Forgalmotechnikai osztálya évek óta foglalkozik a közúti közlekedésbiztonsági helyzet elemzésével, a közúti infrastruktúra biztonságosabbá tételével. Az ÉLET ÚTON program célkitűzése is a biztonságosabb közlekedés. A célok között, függetlenül attól, hogy az infrastruktúra átalakításával, vagy a forgalomban résztvevők nevelésével, képzésével érjük el.



KKK:

„A célok között, függetlenül attól, hogy az infrastruktúra átalakításával, vagy a forgalomban résztvevők nevelésével, képzésével érjük el.”

HUNGARORING ZRT.:

A biztonságos közlekedésre nevelés egy folyamat, amelyet már kis korban meg kell kezdeni. A Tanpályának megvan minden eszköze, hogy egy ilyen folyamatot biztosítani tudjon. Társaságunk személyi állománya, eszközparkja is rendelkezésre áll. Gyermek-KRESZ-parkunk és kis elektromos autóink már egészen kis korban élestszerűvé teszik a gyerekek számára a közlekedési helyzeteket.

KAMIONSULI:

A NiT-AFT Fuvarozási és Logisztikai Oktatási Központ Kft. Kamionsuli fontosnak tartja csatlakozását az ÉLET ÚTON programhoz, mert annak célja teljes mértékben megegyezik a Kamionsuli üzleti és gazdasági filozófiájával, tevékenységével, törekvéseivel, amely során a közlekedők élethosszig tartó továbbképzésével és egységes szemléletformálásával, a közlekedési rendszer jól felkészült és támogatott szereplőivé válhatnak.

KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET (KTE):

A Közlekedéstudományi Egyesület, mint az ország egyik legnagyobb közlekedési civil szervezete, alapvető célkitűzésének tekinti a közlekedéstudomány elméleti és gyakorlati művelését, fejlődésének elősegítését a közlekedéstudomány eredményeinek közzétételét, népszerűsítését, a közlekedési kultúra fejlesztését és a társadalom közlekedésre nevelését.

2008-ban egyesületünk stratégiai célként határozta meg, hogy a közlekedéstudományt a tevékenységünk során minél jobban a közlekedésbiztonság szolgálatába állítsuk. Az egyesületen belüli közlekedésbiztonsági munka koordinálására Közlekedésbiztonsági Állandó Bizottság alakult. Ennek kezdeményezésére csatlakoztunk az Európai Közúti Biztonsági Chartához, valamint kidolgoztuk az egyesület *Biztonságos közlekedés egy életen át* című programját, amely értékrendjét és lényegét tekintve jelentősen egybeesik az ÉLET ÚTON programmal.

Miért tartották fontosnak, hogy csatlakozzanak az ÉLET ÚTON programhoz?

A programhoz való csatlakozástól kölcsönös előnyöket remélünk: a program egyrészt felerősítheti az egyesületünk által fontosnak tartott közlekedésbiztonsági témaköröket, másrészt a program aláíróival összefogva meggyőződésünk, hogy tagjaink szaktudásával, elhivatottságával a közlekedő társadalom nagyobb hasznára lehetünk.

KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET (KTI):

A Közlekedéstudományi Intézet mint alapító szervezet vesz részt az ÉLET ÚTON programban. A közlekedőket minden körülmények között segíteni kell abban, hogy biztonsággal vehessenek részt a forgalomban. Ez a feladat nagyságából adódóan nem lehet egyetlen szervezet, egyetlen szakterület ügye, s időtálló eredmény elérésére csak az érintettek együttműködésével nyílhat reális lehetőség.

lekedési balesetek számának csökkentésében. Az ÉLET ÚTON program célkitűzései szorosan kapcsolódnak a MAK közlekedésbiztonság fokozásának érdekében tett erőfeszítéseivel, illetve közlekedésbiztonsági oktatóprogramjaihoz.

MAGYAR KÖZÚT NONPROFIT ZRT.:

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. munkatársainak meggyőződése, hogy a közlekedési rendszerben az „ember” a kulcsfigura, ezért nagyon fontosnak tartjuk, hogy kicsi gyermekkortól megkezdődjön a közlekedési ismeretek átadása iskolában és iskolán kívüli környezetben is, és ez a képzés addig folyjék, amíg az ember közlekedik. Sok baleset elkerülhető lenne, ha a véletlen sofőr nagyobb figyelemmel, jobb vezetéstechnikával, nagyobb toleranciával bírna. Különböző



MAK:

„A Magyar Autóklub társadalompolitikai megítélésében meghatározó szerepet játszik a közlekedésbiztonság területén kifejtett tevékenysége.”

A közlekedésbiztonság záloga hosszú távon a biztonságtudatos és szabálykövető közlekedő, a cél tehát, hogy a közlekedésre nevelés és képzés rendszerét hatékonyabbá, korszerűbbé és tudatosabbá tegyük. Ebben segít az ÉLET ÚTON program.

MAGYAR AUTÓKLUB (MAK):

A Magyar Autóklub társadalompolitikai megítélésében meghatározó szerepet játszik a közlekedésbiztonság területén kifejtett tevékenysége. Jelentős feladatokat vállaltunk és vállalunk a köz-

kutatások szerint az út és környezete akár 25 százalékban is lehet közreható tényező egy-egy baleset bekövetkezésében, de rendkívüli fontossága annak van, hogy az ember felismerje, felfogja a veszélyhelyzetet, és arra reagálni tudjon. Az „elromlott” úton is lehet biztonsággal közlekedni, ha az ember alkalmazkodik a helyzethez. Természetesen a fordítottját is valljuk, ha az ember hibázik az út és környezete legyen megbocsátó. Itt jegyeznénk meg, hogy sajnos az országos közúthálózat átlagéletkora meghaladja a 30 évet, míg az utakat 10–15 évre tervezik, s ez a helyzet nem is javul a közeljövőben.

Miért tartották fontosnak, hogy csatlakozzanak az ÉLET ÚTON programhoz?



ÁAK:

„A Társaság kiemelt feladatának tekinti és társadalmi felelősségvállalásként a kötelezően előírtakon felül sokat áldoz és tesz a magyar autópályákon közlekedők biztonságáért, a felelős, kulturált közlekedés megvalósulásáért.”

MAGYAR KÖZÚTI FUVARÓZÓK EGYESÜLETE (MKFE):

Az MKFE vallja, hogy minden egyes közúti közlekedési baleset éppen egytel több a kelleténél, és feltétel nélkül elkötelezett a közlekedésbiztonság ügye mellett.

MAGYAR MŰSZAKI ÉS KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM:

A Múzeum profiljába tematikusan illeszthető az élethosszig tartó biztonságos közlekedésre nevelés. A közlekedésre nevelést célzó programok kidolgozása fontos volt számunkra, hiszen az intézményünkbe látogató óvodás és iskolás csoportokat vezető pedagógusok gyakran kérnek ebben a témában komplex múzeumpedagógiai programokat. A programok minden esetben eredményesnek bizonyultak, ezért szükségesnek érezzük, hogy még több módszertani segítséget nyújtsunk, elsősorban a pedagógusok számára.

MAGYAR ÚTÜGYI TÁRSASÁG (MAÚT):

A Magyar Útügyi Társaság olyan társadalmi szervezet, amely az útépítés szereplői számára közösen elfogadott előírásokat dolgoz ki, az útépítés minden szereplője számára. Ebből az következik, hogy a közlekedésre nevelésben, oktatásban, képzésben csak közvetetten vesz részt. A közlekedési pálya biztonságra gyakorolt hatása révén azonban az elkészített előírások minden esetben tartalmaznak olyan részeket, amelyek nélkül a biztonság szintje csökkenne, a társadalmi

és gazdasági hatások nem érvényesülnének, a hátrányos helyzetűek körülményei nem javulnának. Az ÉLET ÚTON programhoz csatlakozás révén közvetlen információkhoz tudunk jutni a közlekedési pályával kapcsolatos társadalmi igényekről. A program által felkínált típusú együttműködés alapvető érdeke társaságunknak.

MINIMAX:

Gyermektelevízió vagyunk, így üzeneteink a gyermekekhez és a szülőkhöz is eljutnak. Ezért tartjuk fontosnak, hogy olyan ügyeket és programokat támogassunk, amelyek jó célt szolgálnak, ugyanakkor a társadalmi felelősségvállalás ügyét is szem előtt tartják. A biztonságos közlekedést nem először karoljuk fel témaként, évekként ezelőtt több rendezvényünk volt ebben a témakörben, így most is örömmel csatlakoztunk ehhez a strukturált programhoz.

NEMZETKÖZI POLGÁRŐR SZERVEZET (IAPA):

Szervezetünk – létrejötté óta – alapvető célkitűzésének tartja az oktatást, ismeretterjesztést több témakörben is, melyek közt kiemelkedő helyet foglal el a közlekedésbiztonság. Az ÉLET ÚTON program lehetőséget kínál civil szervezetek és gazdasági szereplők részére, hogy tudásukkal, tapasztalatukkal, illetve eszközeikkel segítségére lehessenek a magyar társadalom széles rétegeinek a fiataltól az idős korosztályig. Mindezt állami intézmények felügyeletével és segítségével remélhetőleg a lehető leghatékonyabb módon hajthatják majd végre.

NEMZETKÖZI TESTŐR ÉS BIZTONSÁGI SZOLGÁLATOK SZÖVETSÉGE (IBSSA):

Közös érdeknek tekintjük, hogy a közlekedésben részt vevők ne szenvedjenek, és ne okozzanak baleseteket. Fontosnak tartjuk az



ORFK–OBB:

„...a közúti közlekedés biztonságának javítása „csapatmunka”, amelyben a sikerek eléréséhez minden érintettre szükség van.”

Miért tartották fontosnak, hogy csatlakozzanak az ÉLET ÚTON programhoz?

emberi életek és anyagi javak megóvását. Természetesen tudjuk, hogy ez egy hosszú folyamat, amihez kitartó, céltudatos csapatmunkára van szükség, amihez természetesen elengedhetetlen a partneri kapcsolat.

NIT HUNGARY:

A NiT Hungary huszonegy éves fennállása óta kiemelten kezeli a közlekedésbiztonság és a baleset-megelőzés ügyét, amelyhez kiváló szakmai alapot szolgáltat a több hazai (ORFK–OBB, GRSP Magyarország Egyesület) és nemzetközi (Európai Közlekedésbiztonsági Charta) szervezetben fennálló tagsági viszonyunk. Tesszük ezt egyrészt az Alapszabályunkban lefektetett alapelvek miatt, másrészt szem előtt tartva azt a tényt, hogy a haszongépjárművek részvételével bekövetkezett balesetek súlyosabb személyi sérülésekkel, nagyobb vagyoni kárral járhatnak. Hazánk 2011–2013-ra vonatkozó közlekedésbiztonsági akcióprogramjáról az ORFK–OBB koordinációs testületének tagjaként fejtettük ki véleményünket, és a fenti időszakra egy közlekedésbiztonsági feladattervet is megfogalmaztunk. Az ipartestület ebben konkrét vállalásokat tett a halálos áldozatok számának 50 százalékos csökkentése érdekében. Az ÉLET ÚTON programban együttműködő szervezetekkel közösen, velük partnerségben szervezetünk még hatékonyabban tud hozzájárulni e cél eléréséhez.

OPEL MAGYARORSZÁG:

Az Opel Magyarország számára a legkézenfekvőbb formája a társadalmi felelősségvállalásnak, ha az olyan jellegű, a közlekedés és az automobilizmus biztonságosabbá tételéhez szorosan kapcsolódó programokat támogatja, mint az ÉLET ÚTON.



MAÚT – Tombor Sándor:
„Az ÉLET ÚTON programhoz csatlakozás révén közvetlen információkhoz tudunk jutni a közlekedési pályával kapcsolatos társadalmi igényekről.”



IBSSA:

„Közös érdeknek tekintjük, hogy a közlekedésben részt vevők ne szenvedjenek, és ne okozzanak baleseteket. Fontosnak tartjuk az emberi életek és anyagi javak megóvását.”



OPEL:

„Az Opel Magyarország számára a legkézenfekvőbb formája a társadalmi felelősségvállalásnak, ha az olyan jellegű, a közlekedés és az automobilizmus biztonságosabbá tételéhez szorosan kapcsolódó programokat támogatja, mint az ÉLET ÚTON.”

ORSZÁGOS BALESETMEGELŐZÉSI BIZOTTSÁG (ORFK-OBB):

A Rendőrség, valamint a fennállásának 20. évébe lépett ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság a kezdetektől fogva támogatta az ÉLET ÚTON program ötletét, s kötelességének érezte, hogy az elsők között csatlakozzon ahhoz. A csatlakozás hátterében több tényező is áll. Egyrészt a Rendőrség és az ORFK–OBB tevékenysége számos helyen kapcsolódik a program feladataihoz. Másrészt a közúti közlekedés biztonságának javítása „csapatmunka”, amelyben a sikerek eléréséhez minden érintettre szükség van. Végezetül az ÉLET ÚTON program fontos területe lehet annak, hogy a hatályos közlekedésbiztonsági célkitűzések teljesüljenek, s 2001-hez képest az évtized közepére felére csökkenjen a halálos áldozatok száma.

RÁDIÓS SEGÉLYHÍVÓ ÉS INFOKOMMUNIKÁCIÓS ORSZÁGOS EGYESÜLET (RSOE):

Egyesületünk Alapszabályának 1.9.8-as pontja alapján szervezetünk célul tűzte ki a „Közlekedésbiztonságot támogató programok és projektek kezdeményezését, támogatását, szervezését, hagyományos oktatás és e-learning útján”. Ennek megfelelően elengedhetetlennek tartottuk, hogy egy ilyen nemes projekthez – mint az ÉLET ÚTON program – csatlakozzunk.

Szervezetük, cégük milyen konkrét szerepet vállal(hat) az élethosszig tartó közlekedésre nevelésben, oktatásban és képzésben?

ÁAK: Az ÁAK-nál 2005 óta Közlekedésbiztonsági Csoport tevékenykedik, amelynek tagjai heti rendszerességgel elemzik az ÁAK Zrt. hálózatán bekövetkezett baleseteket, a vizsgálatokra alapozva pedig éves forgalombiztonsági akcióterveket készítünk. Ez a program rendelkezik a közlekedésbiztonság növelésére, a baleseti kockázatok csökkentésére, a balesetek következményeinek enyhítésére (megbocsátó út) irányuló intézkedések megtételéről.

AEGON: Az ügyfeleinkkel történő kommunikáció során igyekszünk felhívni mindenki figyelmét a témára. Így például az idén kezdtünk különböző hasznos tudnivalókat tartalmazó e-maileket küldeni partnereinknek: ezen témák között szerepelnek a közlekedésre vonatkozó tudnivalók is. Ide tartozhat még az is, hogy számos ügyfelünk részére díjainkból további kedvezményeket kínálunk. Azok, akik meghatározott vezetéstechnikai képzést elvé-

geznek – ösztönözve őket arra, hogy tudásukat és tapasztalataikat szakemberek segítségével fejlesszék – díjkedvezményt kapnak casco biztosításukból.

Azonban mindezeknél is fontosabb a tudatosság és a felelősségérzet, amire reményeink szerint termékeinken keresztül felhívjuk a figyelmet annak érdekében, hogy a balesetek számát folyamatosan csökkenteni lehessen. Ezért a program keretén belül termékeink árazásán keresztül támogatandó az a gépjármű-használói kör, amely ebben részt vesz, és nyitott az új ismeretek, tapasztalatok elsajátítására, melynek következtében – reményeink szerint – megközelíthetjük azon országok baleseti statisztikáit, amelyek ebben előttünk járnak.

Mindezekon kívül hatékony segítséget tudnak nyújtani ebben – a hivatalos szerveken, állami intézményeken kívül – a gépjármű-kereskedések, javítók, kölcsönzők, biztosító társaságok, finanszírozók,



HARLEY:

„... valamennyiünk érdeke, hogy mi magunk, valamint gyermekeink is a legnagyobb biztonságban érjenek haza úgy motorral, mint személygépjárművel. Rendszereinken szlogenünk is erre utal utal: Érj haza biztonságban!”

Szervezetük, cégük milyen konkrét szerepet vállal(hat) az élethosszig tartó közlekedésre nevelésben, oktatásban és képzésben?

akik nemcsak a pénzügyi konstrukciókkal kapcsolatban adhatnak tanácsot, hanem a gépjárművek gazdaságos és biztonságos üzemeltetését, illetve a KRESZ betartásának fontosságát illetően is.

GRSP: A már említett KRESZ-parkok használatához módszertani anyagokat állított össze az Egyesület. Ennek során rendszerbe foglalva adjuk át az ismereteket a gyermekeknek. Jó példa a felnőttkorúak közlekedési tudásának karbantartására, egyik tagunkkal, a Közlekedési Biztosító Egyesülettel közösen üzemeltetett Tudatos Vezetők Klubja, amely egy olyan weboldalon működő információs, tesztkérdésekkel kiegészített felület, ahol a gépjárművezetők rendszeresen frissíthetik közlekedési ismereteiket.

HARLEY: Tagjaink számos rendezvényen vesznek részt nemcsak hazánkban, hanem határainkon túl is, ahol igyekeznek valamennyi közlekedésbiztonsági kampányra felfigyelni, hogy átvegyék az elemeket, melyek hazánkban is kiválóan alkalmazhatók. Ezen motorostalálkozók alkalmával büszkén hirdetik az ÉLET ÚTON program alapelveit, célkitűzéseit, hiszen valamennyiünk érdeke, hogy mi magunk, valamint gyermekeink is a legnagyobb biztonságban érjenek haza úgy motorral, mint személygépjárművel. Rendezvényeinken szlogenünk is erre utal: *Érj haza biztonságban!*

HUNGARORING: Gyermekek biztonságos közlekedésre nevelése óvodáskortól általános iskola végéig, elméleti és gyakorlati szinten. Célunk integrált környezetóra, kihelyezett sportnapok keretében biztosítani az elméleti tudást és gyakorlati ismereteket a gyerekek élet-



HUNGARORING:

„Célunk integrált környezetóra, kihelyezett sportnapok keretében biztosítani az elméleti tudást és gyakorlati ismereteket a gyerekek életkorának megfelelően.”

korának megfelelően. Gondolunk az egészen fiatal korosztályra is. Terveink között szerepel, hogy nyári programként *Közlekedj okosan!* napközis tábort szervezünk a 6–14 éves korosztály részére.

Különös figyelmekkel fordulunk a friss jogosítványosok vezetéstechnikai képzésére elméleti és gyakorlati szinten, ideértve a motoros- és az autósokképzéseinket egyaránt.

Fejleszteni tudjuk a jogosítvánnyal már rendelkezők vezetéstechnikai ismereteit elméleti és gyakorlati szinten, célzott továbbképzések keretében (például téli felkészülések).

Az úrvezetőknél túl a hivatásos vezetők továbbképzése is misszióink. A baleseti statisztikák alapján sok teherautó, illetve hivatásos jármű okoz balesetet. Igyekszünk elméleti és gyakorlati tekintetben is fejleszteni a hivatásos vezetők technikai ismereteit. Tanpályánkon a sofőrök szimulátor helyett élesben, közúti körülmények között, mégis teljes biztonságban tudnak felkészülni a váratlan helyzetekre.

KAMIONSULI: Szervezetünk, mint akkreditált felnőttképzési intézmény, a felnőttképzés területén tevékenykedik. A képzéseink, továbbképzéseink során a fiatal felnőtt korosztálytól kiindulva megszólítunk minden közlekedésben részt vevő partnert, a személygépkocsi-vezetőktől kezdve az autóbusszokkal, nyerges szerelvényekkel közlekedőkig. Speciális képzések keretében többek között várjuk a résztvevőket üzemanyag-takarékos tréning, vezetéstechnikai tréning, tachográf képzés keretében is.



KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM:

„...a Múzeum, mint egyik legalkalmasabb helyszín, jelenjen meg az iskolán kívüli oktatásban, hiszen itt számtalan lehetőség nyílik a különböző témakörök sokoldalú feldolgozására.”

Szervezetük, cégük milyen konkrét szerepet vállal(hat) az élethosszig tartó közlekedésre nevelésben, oktatásban és képzésben?



MAK:

„Számunkra kiemelkedő jelentőségű az emberi tényező, ami a nevelés, oktatás és továbbképzés feladatait fogja át, elsődleges célként a közlekedők felelősségtudatának és a KRESZ szabálykövetésének fokozásával.”

KKK: A KKK szakemberei folyamatosan részt vesznek a közlekedési területen hatályos jogszabályok módosításában, újak megalkotásában. E jogszabályok alapvetően meghatározzák a közlekedés feltételeit, azaz közvetlenül hatással vannak a közlekedőkre, a közlekedők képzésére. A közúti közlekedésbiztonság területén jelentős eredményeket várunk a 176/2011 Korm. rendelet bevezetésétől. A rendelet alkalmazásához szükséges képzés elindítása a KKK és a Győri Széchenyi Egyetem közreműködésével indult el négy évvel ezelőtt. A személysérülései baleseti adatbázis pontosságát alapvető szükséglet a közlekedésbiztonság javításához. Ennek érdekében a KKK szerverén 2012-ben elindul egy webalapú, új, adatbázis-kezelő rendszer, amely az eddigieknél pontosabb adatokon fog alapulni. Az előbb említett képzésben és az adatbázis javításában továbbra is szerepet vállal a KKK.

KTE: A KTE elsősorban színes, vonzó, tartalmas közlekedésbiztonsági akciók, konferenciák, anketók, szimpóziumok szervezésével, saját szaklapunkban a Közlekedési Szemlében szakcikk megjelenítésével, tanulmányok készítésével tud tevékenyen részt venni a közlekedésre nevelési programokban.

KTI: A Közlekedéstudományi Intézet számos feladata között kiemelkedő fontosságú a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos tevékenység,

amelynek alapvető eleme az ember. Ezt a tényt szem előtt tartva az Intézet nagy hangsúlyt helyez a közlekedésre nevelésre és a gépjárművezető-képzés új rendszerének kialakítására. A szakminisztérium segítve a program koordinációjában is szerepet vállal.

MAK: A 2006-ban útjára indított *Biztonságosan közlekedni egy életúton* elnevezésű roadshow-val, a közlekedésbiztonsági oktatóprogram országossá fejlődött. Számunkra kiemelkedő jelentőségű az emberi tényező, ami a nevelés, oktatás és továbbképzés feladatait fogja át, elsődleges célként a közlekedők felelősségtudatának és a KRESZ szabálykövetésének fokozásával.

MAGYAR KÖZÚT: Tekintettel arra, hogy szervezetünk a közlekedési infrastruktúráért felel, az országos közúthálózatot üzemelteti, a mintegy 30 ezer kilométer közút üzemeltetése, vagyis alkalmassá tétele a biztonságos közlekedésre, télen-nyáron a társaságunk feladata. A közlekedésre nevelésben, oktatásban és képzésben nem tud jelentős szerepet vállalni. Az élethosszig történő képzésben saját munkatársainkra tudunk koncentrálni, ezt távoktatásos formában meg is tesszük.

MKFE: Az Egyesület elkötelezett a vállalkozói és gépkocsivezetői szakképzés színvonalának javítása iránt, a legkiválóbb gépkocsi



OPEL:

„Az élethosszig tartó biztonságos közlekedésre nevelésben az Opel elsősorban azokkal az aktív biztonságot, a baleset-megelőzést szolgáló innovációkkal vesz részt, amelyek ma már minden új Opel modellben elérhetőek a legkisebb Corsától a legnagyobb Insigniáig.”

Szervezetük, cégük milyen konkrét szerepet vállal(hat) az élethosszig tartó közlekedésre nevelésben, oktatásban és képzésben?

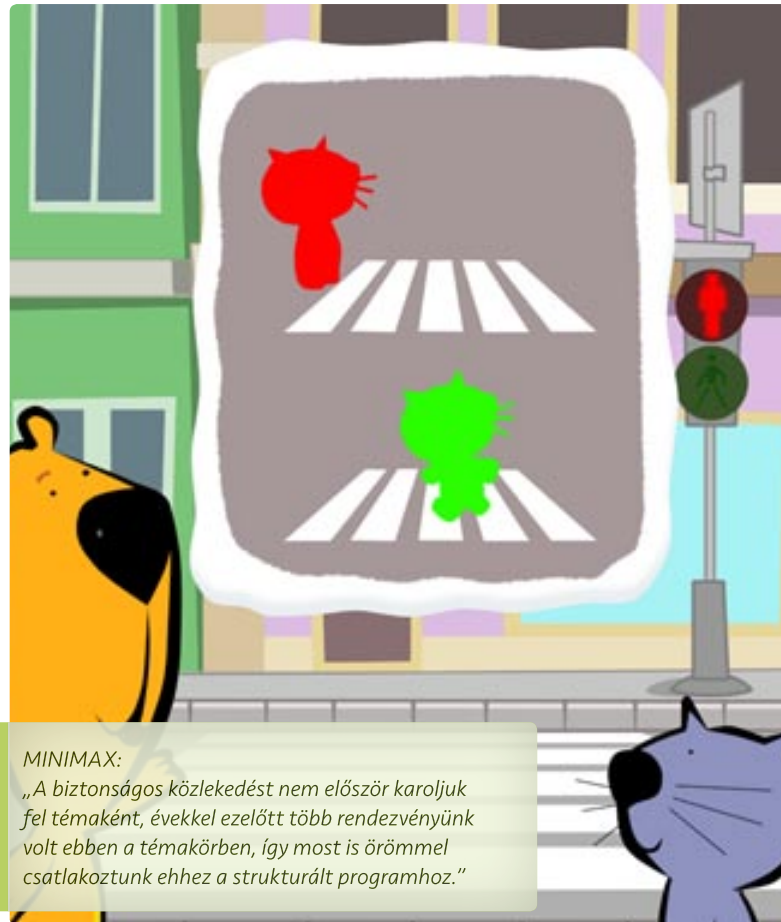
csívezetőket, akik egymillió kilométert balesetmentesen tettek meg, IRU-diplomával tüntetjük ki. Tagjai vagyunk az Országos Balesetmegelőzési Bizottságnak. Tagjai és támogatói vagyunk a GRSP magyarországi szervezetének. Mivel az MKFE számára mindig is fontos volt a közlekedés biztonsága, természetesen bekapcsolódtunk az ÉLET ÚTON programba, támogatjuk a Scania *Fiatal Európai Tehergépkocsi-vezetők Versenye* című versenysorozatot és ezért vállaltunk szerepet a Tehergépjármű-vezetők Balesetkutatási Projektjében. Az MKFE megalakulása, 1965 óta mindig is fontosnak tartotta a közlekedésbiztonság kérdését. Egyesületünk képviselője hosszú ideje elnöke az IRU Közlekedésbiztonsági Bizottságának. Már a 90-es években foglalkoztunk a tagság vállalkozásaiban működő gépkocsivezetők képzésével: rendszeresen szerveztük útjaikat ausztriai csúszópálya-gyakorlatokra, majd az egyesület vásárolt gyakorlókamiont és mobil csúszós pályát, melyek segítségével gépkocsivezetőket oktattak a helyes rakományrögzítésre, és a jeges, vizes úton való vezetésre. Jelenleg is foglalkozik jelentős számú gépkocsivezető képzésével az MKFE oktatási centruma, a Közúti Közlekedési Akadémia Kft.

KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM: Fontos lenne, hogy a Múzeum, mint egyik legalkalmasabb helyszín, jelenjen meg az iskolán kívüli oktatásban, hiszen itt számtalan lehetőség nyílik a különböző témakörök sokoldalú feldolgozására.

MAÚT: Az élethosszig tartó nevelés, oktatás, képzés tematikájának összeállításában, véleményezésében, a programok szervezésében nyújthat támogatást – tagjai révén – a társaság.

MINIMAX: A Minimax egy összetett márka, nem pusztán egy televíziós csatorna, de interneten és újság formájában is elérhető. Így lehetőségünk van arra, hogy a televízióban, a csatorna internetes oldalán és a Minimax magazinban is felületet biztosítsunk az ÉLET ÚTON programhoz.

IAPA: Rendezvényeinken, oktatásainkon, társ- és tagszervezeteink hasonló eseményein a cél a program népszerűsítése tagjaink és az érdeklődők számára. Konferenciáinkon nemzetközi szakemberek és módszerek megismerésének lehetősége a közlekedésbiztonság témakörével kapcsolatban. Külföldi alkalmazott szisztéma megismerése és tanulmányozása hazai hasznosíthatóság szempontjából. Nemzetközi tapasztalatok gyűjtése szakmai programok készítése, nevelés, oktatás, képességfejlesztés szakemberek segítségével. Polgárőr szervezetek által ismeretterjesztés oktatási intézményekben.



MINIMAX:

„A biztonságos közlekedést nem először karoljuk fel témaként, évekkel ezelőtt több rendezvényünk volt ebben a témakörben, így most is örömmel csatlakoztunk ehhez a strukturált programhoz.”



MINIMAX:

„...lehetőségünk van arra, hogy a televízióban, a csatorna internetes oldalán és a Minimax magazinban is felületet biztosítsunk az ÉLET ÚTON programhoz.”

Szervezetük, cégük milyen konkrét szerepet vállal(hat) az élethosszig tartó közlekedésre nevelésben, oktatásban és képzésben?

IBSSA: Az IBSSA Baleset- és Bűnmegelőzési Osztálya 2003-ban alakult. Az eltelt nyolc esztendő alatt több tucat rendezvényen is képviseltettük magunkat és a programunkat. Nem egy alkalommal a hatóságokkal együtt közösen dolgoztunk a baleset-megelőzésben. Ezenkívül a saját csatornáinkon keresztül önállóan rendszeresen felhívjuk a közlekedésben részt vevők figyelmét a közlekedési szabályok betartására.

NIT: Szervezetünk a hivatásos gépjárművezetők folyamatos oktatásával, továbbképzésével kíván részt vállalni az élethosszig tartó közlekedésre nevelésben. A vezetői ismeretek megújítása, a tudás szinten tartása alapvető feltétele a biztonságos közlekedésnek – ezen a téren közvetlenül a munkáltatókhoz szólunk, és őket kíván-

a független európai közlekedésbiztonsági szervezet, a töréstartestjeiről ismert NCAP által most díjazott kanyarkövető fényszórórendszer lenne az. Az Opel minden lehetséges eszközzel igyekszik felhívni a figyelmet a közlekedés biztonságával kapcsolatos témákra. Rendezvényein – mint legutóbb az Opel Magyarország 20 éves születésnapjára megmozdulásán – külön interaktív sarokban mutatták be kicsiknek és nagyoknak az Opel biztonsági berendezéseit, élőben láthatták például azt is, hogy miként működik a légzsák.

ORFK-ÖBB: A rendőrség részére jogszabályok és egyéb jogi normák határozzák meg mindazokat a feladatokat, melyeket a közlekedésbiztonság javítása érdekében végeznie kell. Alapvetően a rendőri prevenció területe az, mely keretében az élethosszig tar-



OPEL:

„Az Opel minden lehetséges eszközzel igyekszik felhívni a figyelmet a közlekedés biztonságával kapcsolatos témákra.”

juk minden lehetséges saját csatornáinkon elérni. A NiT Hungary közreműködésével és hatékony szakmai támogatásával 2012 őszén Zsámbékon megnyílt európai színvonalú vezetéstechnikai tanpálya már a legfiatalabb korosztályoktól ideális körülményeket teremt a biztonságos közlekedéshez szükséges gyakorlati ismeretek elsajátításához, a meglévő képességek folyamatos fejlesztéséhez. E tanpálya bármely extrém helyzetet képes szimulálni, legyen az jég, hó, akár pedig vészfékezés, biztosítva ezzel az úgynevezett „emberi tényező” maximális fejlesztését.

OPEL: Az élethosszig tartó biztonságos közlekedésre nevelésben az Opel elsősorban azokkal az aktív biztonságot, a baleset-megelőzést szolgáló innovációkkal vesz részt, amelyek ma már minden új Opel modellben elérhetőek a legkisebb Corsától a legnagyobb Insigniáig. Ezek listája nagyon hosszú. Ha egyet mégis ki kellene emelni, akkor

tó közlekedésre nevelést és a közlekedők oktatását végezni kívánjuk. Az ORFK-ÖBB tradicionális rendezvényei mellett folytatódik a sikeres *Iskola rendőre* program, de részt veszünk partnereink egyes programjaiban is (például *Szuperbringa Program*). A közlekedésbiztonsági kommunikáción belül a közlekedési szabályok ismeretszintjének fejlesztésére, az új szabályok megismertetésére, a közlekedésben rejlő kockázatok, veszélyek tudatosítására törekszünk, melyek hasonlóan fontos tényezői a biztonságosabb közlekedési környezet kialakításának.

RSOE: Bár szervezetünk elsősorban a hazai belvizek – kiemelt figyelmet szentelve a Duna, mint nemzetközi vízi út – biztonságosabbá tételében vállalt kötelezettséget, azonban a módosított Alapszabályunk a jövőben lehetőséget biztosít arra is, hogy a szárazföldi közlekedés biztonságának megteremtését is támogassuk.



IAPA:

„Az ÉLET ÚTON program lehetőséget kínál civil szervezetek és gazdasági szereplők részére, hogy tudásukkal, tapasztalatukkal, illetve eszközeikkel segítségére lehessenek a magyar társadalom széles rétegeinek a fiataltól az idős korosztályig.”

Elképzeléseik szerint miként tudnak hatékonyan hozzájárulni az ÉLET ÚTON program sikeréhez?



ORFK-OBB:

„Eredményeket elérni kizárólag tudatos, tervszerű munkával, a külföldön bevált legjobb gyakorlatok hasznosításával, a leghatékonyabb munkamódszerek és közlésmódok megválasztásával lehet.”

ÁAK: Köztudott, hogy az autópályák sokkal biztonságosabbak, mint a közutak. De az útüzemeltető csak akkor képes a biztonság garantálására, ha az utazók ebben együttműködnek. Az együttműködés feltételezi a közlekedési szabályok ismeretét, alkalmazását és betartását. Az autópályákon az utóbbi időben javultak a baleseti mutatók, de ez a javulás ellentmondásos: bár a balesetek száma nőtt, de csökkent azok kimenetelének súlyossága. Az tény, hogy az ÁAK baleset-megelőző intézkedései ezt nagymértékben elősegítették. Ahhoz, hogy a balesetek száma radikálisan csökkenjen, még több, az autóvezetők, autópályán utazók felelősségét célzó, a szabályok betartására ösztönző, és közlekedési ismereteket közlő, oktató kampányra van szükség.

AEGON: Ennek egyik módja lehetne, ha az AEGON szakemberei előadásokat tarthatnának általános iskolás korú gyerekeknek a biztonságos közlekedésről, a KRESZ-ről, vagy rendszeresen megjelenhetnének akár egy mini közlekedési parkkal, ahol a kerékpározás szabályait lehetne játékos formában bemutatni. Számos lehetőség van az együttműködésre és a célcsoportunkban történt változások, azaz az edukáció, mint támogatandó cél előtérbe kerülése, biztos nemzetközi háttérrel is adhat az elképzelésünknek.

GRSP: Már elkezdtük azt a munkát, amely során együttműködési megállapodások keretein belül üzemeltetünk KRESZ-parkokat. Az együttműködéseket tovább kívánjuk bővíteni oktatási intézményekkel, önkormányzatokkal. Az Egyesület tagjai között számos olyan szervezet található, amelyek foglalkoznak vezetéstechnikai képzésekkel, gépjárművezetők továbbképzésével. Rajtuk keresztül az idősebb korosztály közlekedésre nevelése is megvalósítható. Több olyan tréninganyagot készített és készít most is az Egyesület, amely szakemberek számára nyújt lehetőséget arra, hogy az infrastruktúra-fejlesztés, a sebességszabályozás vagy a fenntartható fejlődés témaköreiben bővíthessék tudásukat.

HARLEY: Az Egyesület immár hagyományos, minden év júniusában megrendezésre kerülő alsóörsi rendezvénye – mint Magyarország legnagyobb motorostalálkozója – a jövőben is büszkén biztosít helyszínt a Nemzeti Közlekedési Hatóság, valamint valamennyi állami és egyéb nonprofit szervezet számára, hogy jelenlétükkel emeljék nemzetközi eseményünk színvonalát, és közreműködésünkkel, közös összefogással juttassuk el az ÉLET ÚTON program gondolatait a közutakon közlekedőkhöz.

Elképzeléseik szerint miként tudnak hatékonyan hozzájárulni az ÉLET ÚTON program sikeréhez?



ORFK–OBB:

„Az ORFK–OBB tradicionális rendezvényei mellett folytatódik a sikeres Iskola rendőre program, de részt veszünk partnereink egyes programjaiban is (például Szuperbringa Program).”

HUNGARORING: Mind a Hungaroring, mind a Tanpálya területe, eszközparkja és humán erőforrása rendelkezésre áll a fenti célok megvalósítása érdekében. Célunk egyeztetni a program többi tagjával, illetve az egyéb hatóságokkal.

KAMIONSULI: Az ÉLET ÚTON program sikeréhez szeretnénk hozzájárulni a program népszerűsítésével, a különböző rendezvényeken történő megjelenésünkkel és aktív közreműködésünkkel, a résztvevők számára történő minél szélesebb körű információ és háttéranyag nyújtásával.

KKK: Elsősorban a közúti infrastruktúra biztonságosabbá tételével. A 176/2011 Korm. rendelet bevezetése nyújt lehetőséget erre, amelynek koordinálása a KKK feladata. Másrészt a KKK évek óta finanszíroz programokat az Útpénztárból a közutakon levő baleseti góchelyek átalakítására forgalomtechnikai eszközökkel vagy átépítéssel. Lakott területen belül pályázati formában, önkormányzatokkal közös társfinanszírozásban valósulnak meg e beruházások. A GRSP Magyarország civil szervezettel együtt mobil KRESZ-parkok létesítésével jelentős sikereket értünk el a

kisiskolások kerékpáros-nevelésében. Ugyancsak e korosztály neveléséhez járultunk hozzá egy KRESZ-park létesítésében való részvétellel a Heves megyei Makláron.

KTE: Szervezetünk a program keretében folytatni kívánja a sikeres akcióinkat. Az elmúlt években például Tatabánya Megyei Jogú Várossal és a FOR-VID Kft.-vel közösen szervezett Autómentes napon a Mini Ovis jelzőlámpánál több száz óvodás és kisiskolás ismerkedett a szabályos közlekedéssel.

Sopronban a VOLT Fesztiválon a Wilfing Áron Egyesülettel közös sátrort működtettünk. A sátrort több ezer fiatal látogatta meg. Civil kezdeményezést indítottunk, és a Nemzeti Közlekedési Hatósággal együttműködve tanulmányt készítettünk a közlekedés közbeni mobilhasználat szokásjellemzőiről a VOLT Fesztiválon szétosztott kérdőívek alapján. Persze, még e területen is van bőven feladat. De foglalkoztunk a korosztályok különböző közlekedésbiztonsági adottságaival, képességeivel is. Közlekedés-egészségügyi szakosztályunk például a Magyar Közlekedésbiztonsági Társasággal együttműködve *Idősek és fiatalok a közlekedésben* címmel szervezett interdiszciplináris konferenciát, ahol orvosok, mérnökök, pszichológusok vitatták meg e sajátos témakört.

Elképzeléseik szerint miként tudnak hatékonyan hozzájárulni az ÉLET ÚTON program sikeréhez?

Egyik kiemelkedő akciónként civil felhívással fordulunk a vasúti közlekedés, a közúti vasúti átjárók biztosításának növelése érdekében a vasutas szakmához, a vasutat szerető társadalomhoz, egy *Vasúti Közlekedésbiztonsági Vándorvonat* életre hívására. Ezt amolyan ÉLET ÚTON a VASÚTON szinergia programként tervezzük elindítani, és nagyon bízunk a szaktárca, illetve a magyar vasúti vállalatok támogatásában. Tervezzük együttműködő partnerek megtalálását *Vízi Közlekedésbiztonsági Vándorhajó* kialakításához, vízre



IBSSA:

„Minden korosztálynak a megfelelő felvilágosítást kell adni annak érdekében, hogy az adott korosztály megfelelően tudjon részt venni a közlekedésben.”

tételéhez is. Meggyőződésünk, hogy ezek a törekvések jól szolgálják a biztonságos közlekedésre nevelés komplexitását, földön és vízen, úton és sínen egyaránt.

KTI: A Közlekedéstudományi Intézet tudományos igényességű támogatást, szakmai és módszertani alapot nyújtó szervezetként vesz részt a közös munkában. A KTI keretei között megjelenő Módszertani, Képzési és Oktatási Centrum biztosítja a szakmafejlesztést, a módszertani alapok megteremtését és fejlesztését, ami közös szakmai „műhely” az összes intézménynek.

MAK: A Közlekedésbiztonsági és Oktatási Park 1999. tavaszi megnyitásától kezdve, a *Biztonságosan közlekedni egy életúton* roadshow, a Közlekedésbiztonsági Rendezvénycsoportunk közlekedésbiztonsági tevékenységeivel, a *Ki a mester két keréken?*, *Fékezd magad!*, távbecslési programokkal, nemzetközi közleke-

désbiztonsági versenyeken való szerepléssel, a gépjárművezetők vezetéstechnikai képzésével, egyedülálló vezetéstechnikai pályánkon minél szélesebb körben, egy élethosszig tartó tanulást tudunk kínálni a közlekedőknek.

MAGYAR KÖZÚT: Szakembereink tapasztalataival, amelyeket örömmel osztunk meg az ÉLET ÚTON program koordinálóival.

MKFE: Rendszeresen, évente két-három alkalommal, 5-7 helyszínen, általában 50-50 fő részvételével rendezünk tagi találkozót. Ezekon a rendezvényeken közlekedésbiztonsági előadásokat, tájékoztatókat is hallhatnak a megjelenő vállalkozók. Vetített képes előadások, interaktív feladatokkal színesített programok, tesztlapok kitöltése is a programhoz tartozik. Az egyesület szakmai folyóiratában, az *AutóKözlekedésben* rendszeresen megjelenő rovat a Közlekedésbiztonság, ahol a többi közt baleseti okok elemzéséről is olvashatnak a fuvarozó vállalkozók. Az MKFE *Közúti Közlekedési Akadémiáján* folyamatosan magas szintű képzésben vehetnek részt a hallgatók, igény szerint az ország bármelyik pontjára elmennek az oktatók. Weblapunkon, elektronikus hírleveleinkben is rendszeres közlekedésbiztonsági felhívásokkal élünk, különösen balesetveszélyesebb időszakokban (iskolakezdés, tél stb.)



HUNGARORING:

„Mind a Hungaroring, mind a Tanpálya területe, eszközparkja és humán erőforrása rendelkezésre áll a célok megvalósítása érdekében.”

Elképzeléseik szerint miként tudnak hatékonyan hozzájárulni az ÉLET ÚTON program sikeréhez?

KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM: A hatékonyságot azzal tudjuk elsősorban növelni, ha megfelelő szakmai segítséget nyújtunk az oktatási intézmények részére, az ÉLET ÚTON program konkrét elemeinek folyamatos megvalósításával. Speciális programcsomagot készítünk pedagógusok számára; segédanyagot készítünk a múzeumba látogatás előtti „ráhangoló órához”, valamint a múzeumlátogatás utáni „levezetőórához”; oktatófilmeket vetítünk, amelyeket közösen elemzünk; akkreditált továbbképzést nyújtunk a pedagógusoknak



KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM:
„...olyan speciális helyszínt teremtünk meg, ahol a gyerekek gyakorolhatják az elméletben elsajátított ismereteket...”

a múzeumban; olyan közlekedési füzeteket készítünk, amelyek sok elméleti és gyakorlati segítséget nyújtanának a neveléshez; olyan speciális helyszínt teremtünk meg, ahol a gyerekek gyakorolhatják az elméletben elsajátított ismereteket; a múzeum által kidolgozott programfüzeteket eljuttatjuk az iskolákba; a múzeum honlapján tájékoztatást adunk a múzeumpedagógiai programokról. Szükségét érezzük, hogy a honlapunkat folyamatosan bővítsük olyan letölthető anyagokkal, amelyek erről a programról szólnak.

Fontos lenne a kiállítás egységeibe olyan berendezéseket (infopult) telepíteni, amelyeken a közlekedésre neveléssel kapcsolatos ismereteket tudjuk átadni.

MAÚT: A társaság tagjai a közúti közlekedési pálya minden főbb szakterületén szereztek jártasságot, így a tapasztalataikat szívesen bocsátják a programok szervezőinek rendelkezésére.

MINIMAX: A programhoz kidolgozott kampánytervvel fogunk csatlakozni: 26 animációs filmet mutatunk be, melyeket folyamatosan képernyőn tartunk. Ehhez kapcsolódóan, a kampány aktív

részében a Minimax Híradóban megjelenhetne egy többrészes sorozat, forgatott film formájában. Weben akár microsite-ot is kialakíthatunk, míg a magazinban is el tudjuk helyezni a kampányhoz kapcsolódó tartalmakat.

NIT: Az imént említett oktatási, képzési tevékenységünk mellett nagyon fontosnak tartjuk a cégvezetők szemléletformálását is, ezért az ipartestület honlapján önálló közlekedésbiztonsági rovatot indítunk,



OPEL:
„...Európában az Opel volt az első autós cég, amelyik valamennyi autóját katalizátorral szerelte föl, és mind a mai napig az élen jár a környezetbarát technológiák fejlesztésében, bevezetésében.”

tottunk, **STOP! Az utak biztonsága közös ügyünk!** címmel. Az információközvetítés mindennapi érdekvédelmi, érdek-képviselési munkánk szerves részét képezi – így a havonta megjelenő kiadványunkban, az Úton újságban minden munkáltató figyelmét folyamatosan ráirányítjuk a közlekedésbiztonság fontosságára. Cikkeink nyomán megismertetjük tagvállalkozásainkat olyan kutatási eredményekkel – például elalvásból adódó balesetek elemzését boncolgatva –, melyek felhívják a figyelmet, miért is fontos a jogkövető magatartás az utakon. Szervezetünk fontosnak látja a „látni és látszani” elvet, annál is inkább, mert a közúton közlekedő haszongépjárművek esetében ez hatványozottan jelentkező probléma, ezért nagyon kedvezményes áron biztosítjuk tagjaink számára az ügynevezett kontúrfóliát, melynek használatával sok – láthatósági okból bekövetkező – baleset elkerülhető.

Elképzeléseik szerint miként tudnak hatékonyan hozzájárulni az ÉLET ÚTON program sikeréhez?

IAPA: Rendezvényeink és oktatásaink révén társszervezeteinkkel együtt jelentős számú érdeklődőt tudunk megszólítani. Tagságunk és társszerveink tagsága által széles körben tudjuk népszerűsíteni a programot közvetlenül is. Hitelesek vagyunk, hiszen számos helyen találkozhatnak velünk közlekedésbiztonsági feladatokban való aktív közreműködéseink alkalmával.

IBSSA: Szakmai tudásunk, tapasztalataink, illetve a meglévő kapcsolataink és elért eredményeink révén hatékonyan tudnánk segíteni az ÉLET ÚTON program sikerét. Meglátásunk szerint ez mindannyiunk érdeke, hiszen mindenkit épségben várnak haza.

OPEL: Az Opel Magyarország önmagában azzal, hogy csatlakozott az ÉLET ÚTON programhoz, támogatja annak sikerét és természetesen szívesen megosztja kicsikkel és nagyokkal azt, hogy egy vezető autós cég milyen eszközökkel tudja segíteni a biztonságos közlekedést.

Arról is kellene beszélni, hogy a biztonság mellett milyen fontos a környezet megóvása – ez is életünk minőségéről szól – amelyhez az Opel saját eszközeivel évtizedek óta kiemelten járul hozzá. Kevesen tudják, hogy Európában az Opel volt az első autós cég, amelyik valamennyi autóját katalizátorral szerelte föl, és mind a mai napig az élen jár a környezetbarát technológiák fejlesztésében, bevezetésében.

ORFK–OBB: Eredményeket elérni kizárólag tudatos, tervszerű munkával, a külföldön bevált legjobb gyakorlatok hasznosításával, a leghatékonyabb munkamódszerek és közlésmódok megválasztásával lehet. Ezt az elvet követjük immár hosszú évek óta. Hasonlóan fontos az együttműködő partnerekkel folytatott rendszeres szakmai koordináció, hiszen az információk cseréje és az „együtt gondolkodás” nagyságrendekkel növeli az intézkedések hatáskörét.

RSOE: Szervezetünk nyitott minden olyan programban való aktív részvételre és azok támogatására, mellyel hozzájárulhat ahhoz, hogy hazánk közlekedéskultúrájában minőségi változás következzen be. Az élethosszig tartó nevelés nem pusztán egy további szakma vagy (kulcs)kompetencia megszerzését jelenti, hanem az élet minden szakaszára, így a „közlekedésre nevelésre” is vonatkozik. Ennek jegyében útnak indítottuk azt a közlekedésbiztonsági Chartát, mely elsősorban a két keréken közlekedőket hivatott megcélolni. A Chartát elsőként Schmitt Pál, a Magyar Köztársaság elnöke írta alá, elfogadva ezzel annak alapelveit és célkitűzéseit. A Charta olyan balesetpreventív eszmét tartalmaz, melyek betartásával jelentősen csökkenthető a motorkerékpár-balesetek száma, melyek az átlagosnál nagyobb közlekedésbiztonsági veszéllyel járó balesetek közé tartoznak. Mindemellett kiemelt figyelmet fordít a közutakon közlekedők közötti „partnerségre”, vagyis, hogy a közlekedők a közlekedési eszköz típusától függetlenül kölcsönösen tiszteljék egymást útjainkon.



HARLEY:

„Az Egyesület immár hagyományos, minden év júniusában megrendezésre kerülő alsóörsi rendezvénye (...) Magyarország legnagyobb motorostalálkozója...”

A programban melyik korosztály felvilágosítására, oktatására helyeznék a hangsúlyt saját támogató tevékenységük során?



HARLEY:

„A közlekedési morál nevelését nem lehet életkorhoz kötni, már gyermekkorban szükség van a helyes, példaértékű magatartás megismertetésére...”

ÁAK: Az ÉLET ÚTON program az élethosszig tartó közlekedésre nevelést választotta küldetésül. Az ÁAK a gyorsforgalmi hálózat biztonságos üzemeltetésével, közlekedésbiztonsági stratégiájával és kommunikációjával a már „közlekedésre képesített” korosztályt tudja elérni, megszólítani – és reményeink szerint – meggyőzni a közlekedési kultúraváltás szükségességéről. Abban pedig csak bízhatunk, hogy az együtt utazó családtagok másolóivá válnak a helyes közlekedési magatartásnak.

AEGON: Az AEGON Magyarország az általános iskolás gyermekek korcsoportjára fókuszál: ebben a korosztályban kellően tudatos neveléssel komoly eredményeket lehet elérni.

GRSP: Alapvetően – az Egyesületünk filozófiájából kiindulva – minden korosztály szerepel a célcsoportjaink között. Sokkal inkább meghatározhatóak olyan közlekedői rétegek, amelyek kiemelten szerepelnek kampányainkban, ilyenek például a védtelen közlekedők.

HARLEY: A közlekedési morál nevelését nem lehet életkorhoz kötni, már gyermekkorban szükség van a helyes, példaértékű magatartás megismertetésére, hiszen kétségkívül ők képezik a jövő közlekedőinek bázisát. Ennélfogva például a motorostalálkozóknak kiváló helyszín a társadalom egésze számára, hiszen tízezrek vesznek részt nemtől és kortól függetlenül.

HUNGARORING: Elkötelezetten a gyermekek felé szeretnénk főfokusként fordulni (5–20 éves korosztály), de a palettánkon bárki talál programot. Hisszük, hogy a gyermekeken keresztül a felnőtt korosztály is megszólítható. Tapasztalataink szerint a gyerekek jó példája a szülőkre is fegyelmet ró.

KAMIONSULI: A programok során, a tevékenységünk célcsoportjából adódóan a fiatal felnőtt korosztályt, a munkáltatókat, illetve az ennél idősebb közúti közlekedési szolgáltatásban dolgozó korosztályt tudjuk megszólítani képzéseink, továbbképzéseink, speciális tréningjeink, felvilágosító előadások, illetve bármilyen közlekedési témát érintő rendezvények során.

KKK: A KRESZ-parkok által leginkább érintett 10–14 éves korosztály mellett valamennyi közúti közlekedő magatartásának javítását célozzuk a biztonságosabb közúti infrastruktúra kialakításával.

KTE: A KTE jelmondata *Biztonságos közlekedés egy életen át*, így valamennyi korosztály számára van „testre szabott” mondanivalónk.

KTI: Már a legkisebektől, azaz óvodáskorban el kell kezdeni a közlekedésre nevelést, de nagyon fontos hangsúlyozni, hogy később sem lehet elhanyagolni a közlekedésre nevelés fontosságát. Mindenképpen egy szerves folyamatról beszélünk, amelybe fokozatosan

A programban melyik korosztály felvilágosítására, oktatására helyeznék a hangsúlyt saját támogató tevékenységük során?



GRSP:

„Egy-egy szervezet, állami intézmény önállóan nem képes hatékonyan eredményt elérni a közlekedésbiztonság javításában, hiszen ez társadalmi érdek.”

integrálódik előbb a motorkerékpár, később pedig a személygépkocsi vezetéséhez szükséges tudásanyag. Ennek a moduláris elvnek köszönhetően minden korosztály a maga sajátosságainak megfelelő új ismereteket építheti be közlekedési magatartásába. Nem maradhat ki a körből a legaktívabb és legnépesebb csoport, a felnőtt korosztály sem. Tagjai a gyermekek és fiatalok felé éppúgy felelősséggel tartoznak, mint az idős felnőttek irányába, mondhatnánk: „az ő kezükben van a morális változás kulcsa”. Természetesen az idős felnőttekkel is számol az ÉLET ÚTON program. Nem gondoljuk, hogy valaki életkora miatt alkalmatlan a biztonságos közlekedésre, de pontosan kell ismernie helyzetét és lehetőségeit, esetleges korlátait. A KTI a programban betöltött szerepénél fogva ezért nem korlátozhatja egyes korcsoportokra tevékenységét.

MAK: Az uniós adatok alapján a 0 és 16 év közötti gyermekeket érintő balesetek és halálesetek közül minden tizedik eset közlekedési balesetre vezethető vissza. A közúti közlekedés legvédtelenebb és legveszélyeztetettebb képviselői a gyermekek.

MAGYAR KÖZÚT: Helyzetünkben fakadóan elsősorban a 25–50 közötti korosztály (saját munkatársaink) számára tudunk oktatást szervezni.

MKFE: Egyesületünk nem kor-, hanem szakmaspecifikus szempontok szerint vállal részt a programban. A hivatásos autóbussz- és tehergépjármű-vezetők képzése, tájékoztatása a legfontosabb feladatunk, ami nem jelenti azt, hogy ne tartanánk fontosnak a gyerekek és a fiatalok közlekedésre nevelését. Ennek jegyében (is) szerveztünk 2005-ben nemzetközi konferenciát és kiállítást a Papp László Sportarénában.

KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM: Elsősorban az iskolás és óvodás korosztály oktatására helyeznénk a hangsúlyt, de fontos a fiatal felnőttek felvilágosítása is.

MAÚT: A társaság tevékenysége minden korosztályra kiterjed. Hangsúlyosan a felnőtt, 25 év feletti korosztály esetében, a társa-

A programban melyik korosztály felvilágosítására, oktatására helyeznék a hangsúlyt saját támogató tevékenységük során?

ságunk által kiadott előírások propagálásával, megismertetésével érhetőek el eredmények.

MINIMAX: A 4-7 éves korosztályéra, mivel ők az elsődleges célcsoportunk.

NIT: Munkáltatói érdekképviseletként elsősorban a közúti közlekedési szolgáltató vállalkozók felelős vezetői, illetve rajtuk keresztül, az ő közvetítésükkel az alkalmazásukban álló aktív gépkocsivezetők számára kívánjuk nap mint nap átadni a munkájukhoz elengedhetlenül szükséges szakmai információkat.

IAPA: A biztonságos és toleráns közlekedés elsajátítása iránt legfogékonyabb, a rossz beidegződésektől, rutinoktól mentes korosztály az általános iskolai, akiket az alapoktól kezdve lehetne megtanítani nemcsak a szabályok, de a közlekedés többi résztvevőjének tiszteletére is. Természetesen azonban nehéz szelektálni olyan szempont alapján, hogy kit fontosabb oktatni, hiszen a biztonságos közlekedés az egyén és a közösség számára egyaránt fontos, kortól, nemtől függetlenül.

IBSSA: Minden korosztálynak a megfelelő felvilágosítást kell adni annak érdekében, hogy az adott korosztály megfelelően tudjon részt venni a közlekedésben. Véleményünk szerint nem lehet számottevő különbséget tenni. Sajnos sokan még arra sem képesek, hogy egy irányváltást jelezzenek a közlekedés többi résztvevője számára. És ez csak egy a sok közül. Ezért a felvilágosítás minden korosztály számára elengedhetetlen.



Harley:
„...a motorozás népszerűbb, mint valaha: évről évre növekszik a forgalomba helyezett új motorkerékpárok száma.”



IAPA:
„...a biztonságos közlekedés az egyén és a közösség számára egyaránt fontos, kortól, nemtől függetlenül.”

OPEL: A programban szívesen segítenénk a fiatal korosztály felvilágosítását – ők a legfogékonyabbak, ők még nincsenek „elrontva”, mint a régen közlekedők, és ők azok, akik a jövő közlekedésbiztonságát formálják.

ORFK-OB: Az ÉLET ÚTON programban valamennyi korosztály érintett. Ugyanakkor a feltételrendszerre és az egyes közlekedői csoportok eltérő veszélyeztetettségére tekintettel a tevékenységet megfelelően súlyozni kell. Az elkövetkezendő években kiemelten kell kezelni a gyermekek és fiatalok közlekedésre nevelését, a védtelen közlekedők (különösen: kerékpárosok, motorkerékpárosok), valamint a leginkább veszélyeztetettebb csoport, a fiatal járművezetők körét.

RSOE: Egyesületünk rendelkezik egy olyan hajószimulációs eszközzel, melynek segítségével a felnővekvők betekintést nyerhetnek a hajóvezetés rejtelmeibe, megismerkedhetnek „testközelből” is a vízi közlekedés szépségével, nehézségével. Ezen eszköz kipróbálására különböző szakmai rendezvényeken, fiataloknak szervezett eseménysorozatokon szoktunk lehetőséget biztosítani, egybekötve szervezünk munkájának bemutatásával.



ÉLET ÚTON:
Társadalmi szervezetek és civil egyesületek
csatlakoznak az ÉLET ÚTON programhoz.
2011. június 10., Alsóörs



Véleményük szerint a törvényben meghatározott szereplőkön és felelősökön kívül mely szervezetek, gazdálkodó egységek szerepvállalása lenne fontos az élethosszig tartó közlekedésre nevelésben, oktatásban és képzésben?

ÁAK: A közlekedés olyan társasjáték, amelyben minden résztvevő hasonló felelősséggel és eséllyel vesz részt. A játékosok esélyeit növeli, ki milyen mintákat követ és közvetít. Ha valamennyi játékos betartja a szabályokat, a győzelem is mindenkié. Éppen ezért mindannyiunk közös feladata a követendő jó példák és az elriasztó esetek bemutatása is, akár egyénileg a közvetlen környezetünkben, akár szervezeti vagy céges formában.

AEGON: A közlekedésben minden társadalmi csoport egyformán érintett, így konkrét szereplőket, szervezeteket nem lehet kiemelni. Az a fontos, hogy a közlekedésre nevelés minél nagyobb figyelmet kapjon a társadalmi és gazdálkodó szervezeteknél is.

GRSP: Az elmúlt évek során kiderült, az élet minden területe kapcsolódik a közlekedéshez. Egy-egy szervezet, állami intézmény önállóan nem képes hatékonyan eredményt elérni a közlekedésbiztonság javításában, hiszen ez össztársadalmi érdek.

HUNGARORING: Véleményünk szerint hatékony kommunikációval, mind írott és elektronikus sajtó, illetve képi média segítségével, továbbá megfelelő jogszabályi háttérrel érhető el változás.

KAMIONSULI: A közlekedési morál javításához partnerség és együttműködés szükséges a közlekedés/képzés területén érintett szakhatóságokkal, szervezetekkel, intézményekkel, médiával, gazdasági társaságokkal, egyesületekkel, érdekképviseleti szervezetekkel. Ennek egyik megoldását láttuk az ÉLET ÚTON programhoz történő csatlakozáskor, amely elősegíti a szervezetek közötti aktívabb kommunikációt, egyeztetést is.

KKK: Ma sem az általános iskolában, sem a középiskolában nem szerepel kötelező tananyagként a közlekedési ismeretek oktatása. E területen minél hamarabb áttörés szükséges.

KTE: A tudományos műhelyek, a pedagógus, orvos, szociológus, mérnökképző felsőoktatási intézmények, a biztosító társaságok és a média nagyobb szerepvállalásának szükségességét emelnénk ki. Létrehozhatnánk például egy Közlekedésbiztonsági Média Uniót!

KTI: Fontosnak érezzük a közösségi közlekedési vállalatok, és a képzőszervek bevonását a közlekedési szakterületről, de a program hosszú



ORFK-ÖBB:

„Az ÉLET ÚTON program sikere érdekében minden érintettre szükség van, akinek a tevékenysége valamilyen szinten kapcsolódik a közlekedésbiztonsághoz...”

távú sikeréhez elengedhetetlen lenne az oktatásért felelős minisztérium és az oktatási intézmények szerepvállalása is. Ezen túl rendkívüli támogatást jelentene a média szereplőinek aktív részvétele.

MAK: Fontosnak tartjuk, hogy az iskolák, az oktatási intézmények minél jobban magukénak érezzék, és felelősségteljesebben viszonyuljanak a közlekedési ismeretek elméleti és gyakorlati elsajátításához, az általuk oktatott diákok körében. Programjaink segítséget nyújtanak ebben, és ennek megfelelően bátrabban keressék az együttműködést a közös cél érdekében.

Kiemelten fontosnak tartjuk a biztosítók szerepét, akik nap mint nap szembesülnek a közúti közlekedés során bekövetkezett balesetek károsultjaival. Ehhez természetesen jelentősebb és szorosabb összefogásra lenne szükség azokkal a társadalmi szervezetekkel, amelyek zászlójukra tűzték a Magyarországon bekövetkezett balesetek számának csökkentését.

MAGYAR KÖZÚT: Megítélésünk szerint a médianak (elsősorban a televíziós társaságoknak) meghatározó szerepe lenne az élethosszig tartó közlekedésre nevelésben. A közlekedési és a kapcsolódó humán területek szakemberei által összeállított ismeretanyag, napi két-két percben folytatásos sorozatként történő közlésétől jó eredményeket remélhetnénk. A szakértői csoport munkájához örömmel ajánljuk fel segítségünket.

MKFE: Fontos lenne a gyakorlatban az általános iskolák és a középiskolák aktívabb bevonása a közlekedésre nevelésbe. Jó lenne elér-

Véleményük szerint a törvényben meghatározott szereplőkön és felelősökön kívül mely szervezetek, gazdálkodó egységek szerepvállalása lenne fontos az élethosszig tartó közlekedésre nevelésben, oktatásban és képzésben?

ni, hogy az érettségivel a fiatalok jogosítványt is kapjanak, de ennél is fontosabb lenne, ha megoldódna a hivatásos gépkocsivezetők képzése, mert jelenleg előregszik a szakma, mivel sem a fiataloknak, sem a vállalkozóknak nincs elég pénz a körülbelül félmillió forintos jogosítvány megszerzésére. A jelenleginél fontosabb szerepet kellene vállalnia a médiának azzal, hogy nem csupán elrettentő képeket mutat be, valamint „hőst” kreál az ismert nevű, közlekedési bűncselekményeket elkövetőkből, hanem részt kellene vállalniuk az oktatásból, a felvilágosító munkából is.

KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM: A média szerepe igen jelentős lehetne ebben a programban.

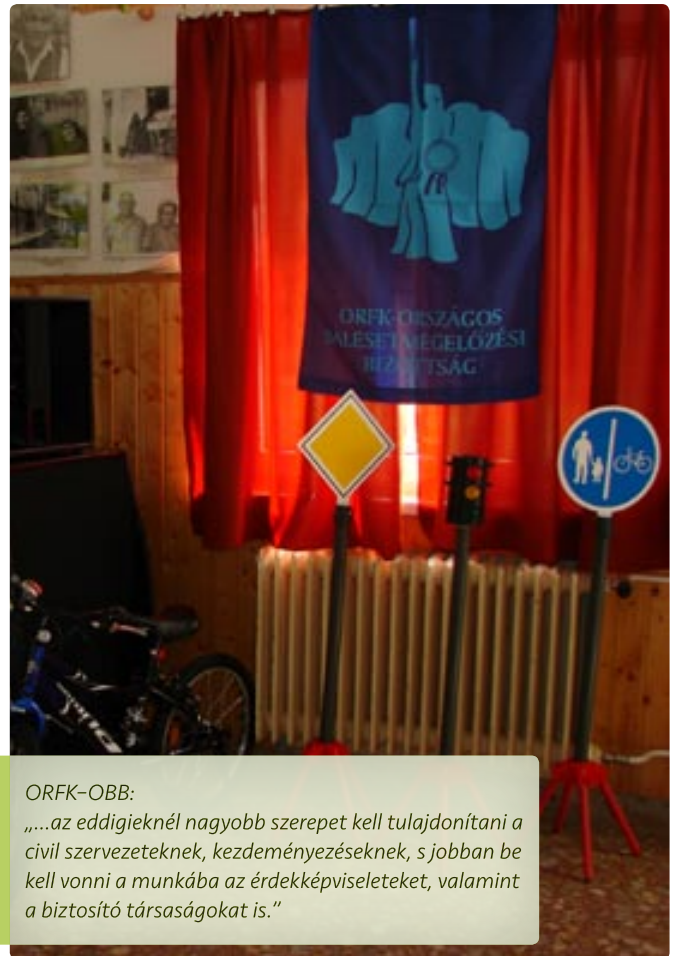
MAÚT: A törvényben nevesített szereplőknek bizonyítaniuk kell, hogy munkájukkal biztosítani tudják az elérni kívánt célokat. Egyéb szereplők az idők folyamán, a sikerek láttán, maguk fognak a programhoz csatlakozni.

MINIMAX: A civil szférának mindenképpen meghatározó szerepet kellene vállalnia. Amennyiben a pedagógusok szerepe nincs meghatározva a törvényben, akkor az ő szerepük is kulcsfontosságú lehet.

NIT: Elsősorban azoknak a gazdasági szervezeteknek a szerepvállalása lenne még kívánatos, amelyek a közlekedésbiztonság javításához szükséges termékekkel vannak jelen a piacon. Ilyenek például a nehéz tehergépjárművek éjszakai láthatóságát fokozó fényvisszaverő kontúrfóliákat gyártó cégek, elalvást jelző berendezésekkel foglalkozó szolgáltatók, vagy a médiumok erőteljesebb közreműködése a közlekedésbiztonsági szemléletformálásban.

IAPA: Szerintünk mindenképpen olyan szereplőkre kellene még hangsúlyt helyezni, melyek valamilyen módon direkt kapcsolhatók a közlekedéshez: gépjármű-, gépjárműalkatrész-, gépjárműfelszerelés-gyártók és -forgalmazók, vezetéstechnikai oktatóközpontok, tömegközlekedési vállalatok, taxicégek.

IBSSA: Már az óvodákban el kellene kezdeni a közlekedési kultúra kialakítását a gyermekekben. Ennek feltétele, hogy az óvodai dolgozók is fel legyenek készítve erre, tehát ők is tudatosan és képzetten közlekedjenek. A következő szint az általános iskola. Ennek is alapvető fel-



ORFK-OB:

„...az eddigieknél nagyobb szerepet kell tulajdonítani a civil szervezeteknek, kezdeményezéseknek, s jobban be kell vonni a munkába az érdekképviseleteket, valamint a biztosító társaságokat is.”

tétele, hogy a tanári kar is rendelkezzen azokkal az információkkal és képzettséggel, ami után tudják is tanítani a tudatos közlekedés szabályait. A következő szint a középiskola. Ezek után már könnyebben menne egy jogosítvány megszerzése, ahol betetőzve az iskolaévek alatt megtanultakat, úgymond a közlekedésből „érettségizhetne” a fiatal. Rátermettségét bizonyítva, érvényes vezetői engedéllyel a kezében nyugodtabb szívvel lehetne kiengedni a nagybetűs életbe.

OPEL: Az élethosszig tartó közlekedésre nevelésben minden gazdasági szereplő részvétele fontos lenne.

ORFK-OB: Az ÉLET ÚTON program sikere érdekében minden érintettre szükség van, akinek a tevékenysége valamilyen szinten kapcsolódik a közlekedésbiztonsághoz, hiszen mindenki más-más körbe juttatja el a prevenció üzenetét. Úgy is mondhatjuk, hogy minden egyes résztvevő fontos darabja egy nagy kirakójátéknak. A közlekedésbiztonság elsősorban állami feladat, ugyanakkor az eddigieknél nagyobb szerepet kell tulajdonítani a civil szervezeteknek, kezdeményezéseknek, s jobban be kell vonni a munkába az érdekképviseleteket, valamint a biztosító társaságokat is.

RSOE: A Charta népszerűsítésével kapcsolatosan a jövőben további terveink vannak különböző közlekedésbiztonsági rendezvényeken, úgy, mint motorosfesztiválokon, egyéb személygépjármű-találkozókon. Ennek aláírására valamennyi korosztály számára lehetőség nyílik, hiszen elengedhetetlenül fontos, hogy a biztonságos közlekedés eszméjét mindenkivel megismertessük.

Önök szerint mikorra várható, hogy az ÉLET ÚTON programban megjelölt szakmai-társadalmi összefogás eredményeként nyugat-európai színvonalú közlekedési morál terjed el Magyarországon is?

ÁAK: Nem akarunk senkit elkéséríteni, de majd akkor, ha nem lesz égetően szükség erre a programra!

AEGON: A közlekedési morál szintje többnyire összefüggést mutat az adott ország gazdasági fejlettségével is: minél fejlettebb egy ország, annál több energia és figyelem irányul a közlekedésbiztonság fejlesztésére is. Ebből eredően erre a kérdésre nehéz megadni a konkrét választ, ám az érzékelhető eredményhez mindenképpen széles körű összefogás kell.

GRSP: A közlekedési kultúra és biztonság jobb irányba való fordítása hosszas, mondhatni aprólékos munka. A kisgyermekek közlekedésre nevelése vagy a már hosszú ideje közlekedők szemléletformálása évtizedes kihívást jelent. Ez nemcsak jó programok kidolgozásán, hanem kellő anyagi források rendelkezésre állásán is múlik. Ha mindez megvan, abban az esetben is évtizedeknek kell eltelnük ahhoz, hogy a nálunk fejlettebb motorizációval rendelkező országokéhoz közelítsen a magyarországi közlekedés képe.

HARLEY: Szervezetünk úgy véli, minél több program szólítja meg a közutakon közlekedőket, annál nagyobb sikerrel lesz képes hazánk felzárkózni Nyugat-Európa számos országához és megtanulni, átvenni az ott jól bevált közlekedési morált, figyelmességet és az egymásra odafigyelést.



KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM:

„Elsősorban az iskolás és óvodás korosztály oktatására helyeznénk a hangsúlyt, de fontos a fiatal felnőttek felvilágosítása is.”



KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM:

„Mielőbbi közlekedési morál változására, illetve pozitív irányú fejlődésére csak akkor számíthatunk, ha ezt a programot minden partner színvonalas szakmai hozzáállással és kellő intenzitással, folyamatosan működteti.”

HUNGARORING: Cél a vezetéstechnikai képzés kötelezővé tétele mind elméleti, mind gyakorlati szinten, illetve az oktatás színvonalának emelése a jogosítvány szerzéséhez. Minimum 10 éves távlatban gondolkodunk.

KAMIONSULI: Az ÉLET ÚTON programban megjelölt, szakmai-társadalmi összefogás eredményeként várható, nyugat-európai színvonalú közlekedési morál elterjedése Magyarországon csak abban az esetben várható, viszonylag rövid időn belül, ha a jelenleg kötelezően elírt képzések tananyaga a kornak megfelelően fejlesztésre kerül, a kötelezően előírt részvétel ellenőrzésre kerül, illetve a jogszabályi környezet biztosítja a modern vezetéstechnikai tanpályák használatának kötelezettségét minden korosztály számára, bizonyos időközönként, továbbképzés formájában.

A közlekedésbiztonság fontosságát az ÉLET ÚTON program kidolgozása és elindítása is bizonyítja. Mindannyiunk célja, hogy egy élet-hosszig tartó tanulás biztosításával, egységes szemléletformálás eredményeként, jól felkészült szereplői legyenek a közlekedésnek.

KKK: Képzés, biztonságosabb utak, szankcionálás – mindhárom területen jelentős előrelépések szükségesek. Ugyanakkor az elmúlt 60 évben a magyar emberek – közlekedők – hite és erkölcsi felfogása

Önök szerint mikorra várható, hogy az ÉLET ÚTON programban megjelölt szakmai-társadalmi összefogás eredményeként nyugat-európai színvonalú közlekedési morál terjed el Magyarországon is?

nagymértékben torzult. El kell telnie még néhány évtizednek, hogy felismerjék: a napi rutinfeladatoknál sokkal előbbre való az emberi kapcsolatok, az emberi életek védelme.

KTE: A közlekedési morált nagyon nehéz különválasztani a társadalmi moráltól, mivel a közlekedés egy olyan társasjáték, amelyet az egész ország az év minden napján játszik. Bízunk benne, hogy a közös munkánk eredményeként a közlekedési bizalom, tudás, tolerancia jobbitása révén, élen járhat a társadalmi kultúra fejlesztésében is.

A KTE esetében – a közlekedésbiztonsági tevékenység további erősítése érdekében – 2011. december 14-én 102 fővel külön Közlekedésbiztonsági Tagozat alakult. Így a KTE tudományos társadalmi tevékenységként igyekszik a cél érdekében mindent megtenni, a közlekedéstudományt a közlekedésbiztonság szolgálatába állítani. Rajtuk nem fog múlni.



ORFK-ÖBB:

„A közlekedésbiztonsági kommunikáción belül a közlekedési szabályok ismeretszintjének fejlesztésére, az új szabályok megismertetésére, a közlekedésben rejlő kockázatok, veszélyek tudatosítására törekszünk...”

KTI: Ez egy hosszú távú munka. Az általánosan, a mindennapokban érzékelhető változás elérése tízéves folyamatos, tervezett tevékenységet igényel, ugyanakkor egyes kedvező hatások akár már egy év múlva is érezhetővé válhatnak.

MAK: A Magyar Autóklub – mint a meghirdetett program egyik támogatója, a közlekedésbiztonság terén szerzett több évtizedes saját tapasztalatai és jelen célkitűzéseit figyelembe véve – álláspontja az, hogy 2020-ra megközelíthető vagy akár el is érhető egy nyugati színvonalú közlekedési morál.



KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM:

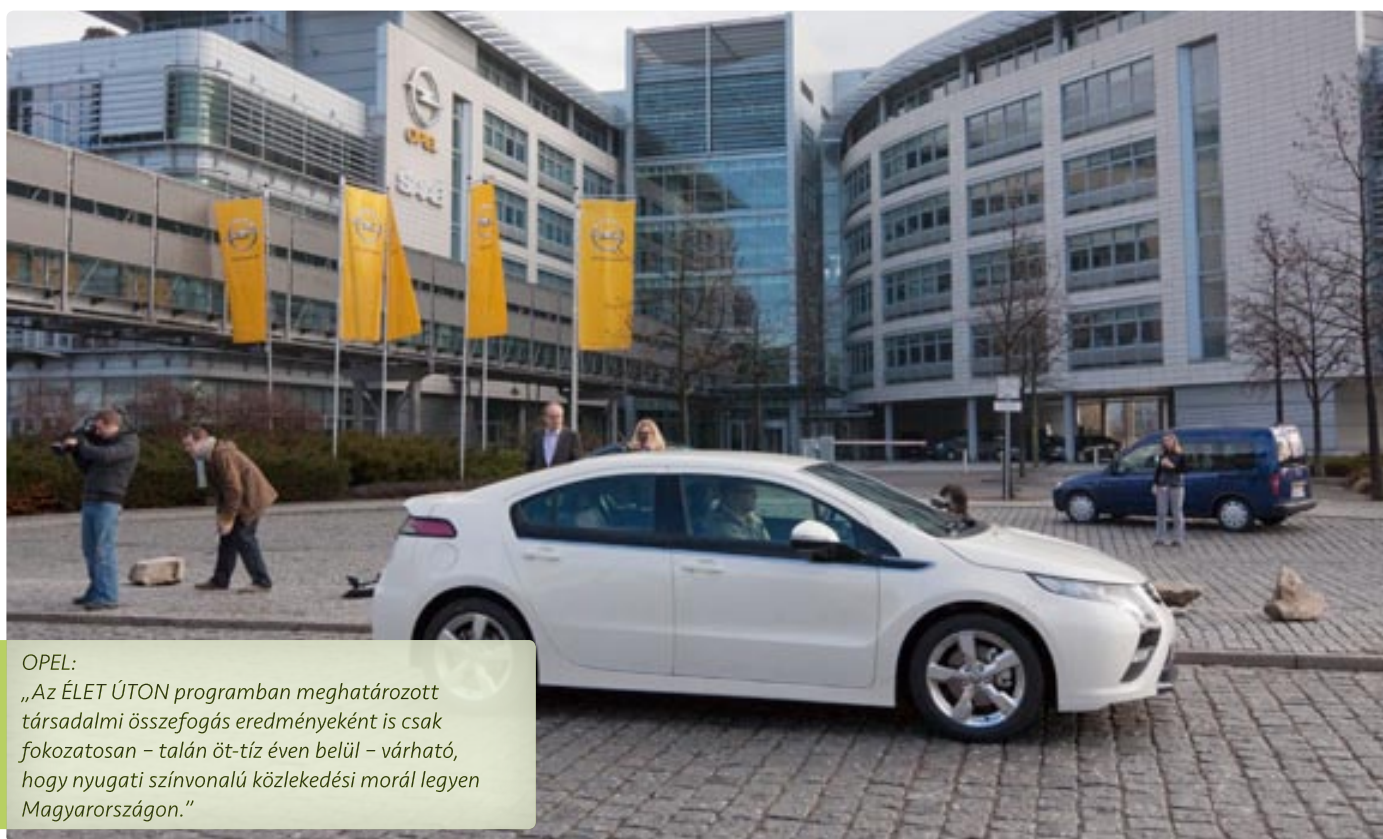
„...megfelelő szakmai segítséget nyújtunk az oktatási intézmények részére, az ÉLET ÚTON program konkrét elemeinek folyamatos megvalósításával.”

MAGYAR KÖZÚT: Tapasztalataink szerint vannak részterületek, ahol bizonyos javulás látható, ilyen a kijelölt gyalogos-átkelőhelyek megközelítése, illetőleg ezeken a helyeken a gyalogoselsőbbség megadása, de vannak területek, ahol egyértelműen a romlás jelei tapasztalhatók, mint például a piroson áthajtás. A nyugateurópai színvonalú közlekedési morál eléréséhez véleményünk szerint legalább 10–15 év szükséges. Persze, akkora már ők is előbbre fognak tartani.

MKFE: Egyrészt az ÉLET ÚTON program az élethosszig tartó tanulást feltételezi, és még nem tudjuk, milyen erőforrások állnak a megszervezéséhez és a végrehajtásához rendelkezésre, másrészt a közlekedési morál elég szoros kapcsolatban van az általános társadalmi morállal. Tehát, ha az utóbbiban változás, javulás következik be, reményeink szerint a közlekedési morál is javulni fog. Hitünk szerint az MKFE-n és a közúti közlekedési szolgáltatókon nem fog múlni a siker.

KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM: Mielőbbi közlekedési morál változására, illetve pozitív irányú fejlődésére csak akkor számíthatunk, ha ezt a programot minden partner színvonalas szakmai hozzáállással és kellő intenzitással, folyamatosan működteti.

Önök szerint mikorra várható, hogy az ÉLET ÚTON programban megjelölt szakmai-társadalmi összefogás eredményeként nyugat-európai színvonalú közlekedési morál terjed el Magyarországon is?



OPEL:

„Az ÉLET ÚTON programban meghatározott társadalmi összefogás eredményeként is csak fokozatosan – talán öt-tíz éven belül – várható, hogy nyugati színvonalú közlekedési morál legyen Magyarországon.”

MAÚT:

A siker nem lehet gyors, mert legalább egy új generáció felnövése, az új ismeretek általános elsajátítása szükséges. A legkisebb eredmény is sikernek bizonyulhat, amíg az európai szintű közlekedési morál összességében meghonosodik. Az elért szintet fenn is kell tudni majd tartani!

MINIMAX: Talán már három-öt év alatt is változhat a helyzet, de nagyon fontos hangsúlyozni, hogy akkor érhetőek el látványos sikerek, ha a sok résztvevő (oktatás, családok, civil szféra) egy programhoz csatlakozik, és ha a család – a gyermek és a szülők is – több helyen találkozhat ugyanazzal az üzenettel.

NIT: Lépésről lépésre kell haladni e cél elérése felé, s valóban már óvodáskortól el kell kezdeni a biztonságos közlekedésre nevelést, oktatást. A fejekben kell rendet tenni! Ma biztonsággal az jelezhető előre, hogy egy új generációnak kell felnőni ahhoz, hogy a nyugat-

európai színvonalú közlekedési morál Magyarországon is a mindennapi valóság része legyen.

IAPA: Ennek megválaszolásához kanyarodjunk vissza az oktatókorosztály témaköréhez, hiszen a közlekedési morál bennünk rejlik, a naponta közlekedőkben, akik tanult rutinok, beidegződések alapján viszonyulunk a mellettünk haladóhoz, vagy éppen a kialakult szituációhoz. A zsigeri szinten beépült, rossz motoros reflexeket levetkőzni rendkívül nehéz. Az ÉLET ÚTON program sikere nemcsak a promotálók agilitásán, hanem a megszólítottak program iránti nyitottságán is múlik. Jóslatokba bocsátkozni nem szeretnénk, de sokéves munka gyümölcse lesz a nyugat-európai szintű közlekedési morál.

IBSSA: Nem biztos, hogy a nyugat-európai közlekedési morál minden tekintetben követendő. Csak egy példa: Párizsban annyira nem tisztelik egymást a közlekedésben részt vevők, hogy egy koccanásos

Önök szerint mikorra várható, hogy az ÉLET ÚTON programban megjelölt szakmai-társadalmi összefogás eredményeként nyugat-európai színvonalú közlekedési morál terjed el Magyarországon is?

baleset után szó szerint faképnél hagyják a károsultat, ha nem történik személyi sérülés. Véleményünk szerint ez teljességgel elfogadhatatlan viselkedés.

A másik észrevételünk az, hogy több európai országban engedélyezett bizonyos mértékű alkoholfogyasztás a gépjárművezetők részére. Egy ilyen helyzetben nem beszélhetünk biztonságos közlekedésről. Magyarországon zéró tolerancia van érvényben, ami nagyon helyes! Ezért mi úgy látjuk, hogy nem nyugat-európai közlekedési morált kell elérnünk, mert azt sok tekintetben nem, hogy elértük, de túl is szárnyaltuk. Meglátásunk szerint olyan közlekedési morált kell megteremtünk, ami a közlekedésben részt vevők számára egyformán biztosítja a biztonságos közlekedést kortól és közlekedési eszköztől függetlenül.

OPEL: Az ÉLET ÚTON programban meghatározott társadalmi összefogás eredményeként is csak fokozatosan – talán öt-tíz éven belül – várható, hogy nyugati színvonalú közlekedési morál legyen Magyarországon. Végül is, egy nevelési folyamatról beszélünk, amely sosem rövid távon hozza meg a várt eredményt.

ORFK-ÖBB: Az elmúlt évtizedben a közúti közlekedés biztonsága nemcsak hazánkban, hanem az EU más tagállamaiban is javult. Nyolc ország sikeresen teljesítette a Fehér Könyv célkitűzéseit, míg Magyarország 40 százalékos eredményt ért el. A sikerek következtében Magyarország a „sereghajtók” mezőnyéből a közepesen tel-



HARLEY:

„... minél több program szólítja meg a közutakon közlekedőket, annál nagyobb sikerrel lesz képes hazánk felzárkózni Nyugat-Európa számos országához.”



ÁAK:

„Nem akarunk senkit elkészeríteni, de majd akkor, ha nem lesz égetően szükség erre a programra!”

jesítő tagállamok sorába lépett, ugyanakkor a továbbfejlődéshez újabb és újabb beavatkozásokra van szükség. Fontos megjegyezni, hogy hazánkban kedvezőtlenebb az infrastrukturális háttér a régi tagállamokhoz képest, s a finansziális lehetőségek is korlátozottabbak. Ezért kevesebb pénz jut az infrastrukturális és egyéb fejlesztésekre, vagy közúti ellenőrző rendszerek beszerzésére. Az is közismert, hogy a hazai törekvések mellett a nyugat-európai országok sem tétlenkednek, hiszen jelentős energiát fordítanak a közlekedésbiztonság javítására. Mindezek alapján nehéz megjósolni, mikorra éri el a hazai közlekedésbiztonság a nyugat-európai országokban tapasztalható színvonalat. Egy azonban biztos: a megkezdett munkát folytatni kell, s a siker csak akkor garantálható, ha a közlekedésbiztonság kérdése mindenkor a legfelsőbb szintű politikai támogatást élvez. Tekintettel arra, hogy a közúti balesetek túlnyomó része emberi hibára vezethető vissza, így az eredmények elérésében a közlekedésre nevelésnek, az oktatásnak és a járművezető-képzésnek a jövőben is kiemelt szerepe lesz.

RSOE: Az ÉLET ÚTON programban megjelölt szakmai-társadalmi összefogás eredményeként remélhetőleg hazánkban is mihamarabb elterjed a nyugat-európai színvonalú közlekedési morál, és bízunk abban, hogy összhangban a Fehér Könyv 2020-ra kitűzött céljaival, jelentősen csökken a balesetek száma is.

Somogyi Gábor

A cikkhez a fotókat a csatlakozott partnerek bocsátották rendelkezésünkre.

Évzáró beszélgetés Schváb Zoltán közlekedésért felelős helyettes államtitkárral

Kiemelt kormányzati cél a közlekedés biztonságának javítása



– Államtitkár úr! Még néhány nap előttünk van a 2011-es esztendőből, de az előzetes baleseti adatok alapján, hogyan értékeli a hazai közúti közlekedésbiztonság helyzetét?

– A magyarországi közúti közlekedés európai mércével mérve is biztonságos, a hazai úthálózat, a járművek műszaki állapota, a gépjárművezetők felkészültsége összességében jónak mondható. Azonban nem szabad elfelejtenünk, hogy egyetlen baleset is több annál, mint amit szeretnénk. Rendkívül fontos, hogy minden rendelkezésre álló eszközzel tovább fokozzuk a közutak biztonságát,

mind az infrastruktúra-fejlesztéseken, mind a különböző forgalomtechnikai beavatkozásokon keresztül. A Nemzeti Közlekedési Hatóság és a Megyei Kormányhivatalok Közlekedési Felügyelőségei által felügyelt, a közúti gépjárművek műszaki állapotának megfelelő szinten tartását biztosító műszaki vizsgarendszer a közúti esz-közpark megfelelő műszaki biztonságát szolgálja. Bár keveset beszélünk róla, de nagyon fontos szerepe van a közlekedés biztonságának megteremtésében, javításában. Ezzel együtt a hazai gépjárművezető képzés minőségi javításától a következő időszakban jelentős eredményeket várok el, ezen a területen még sok a teendőnk. A balesetek számának jelentős csökkenése pedig önmagáért beszél, ezen az úton kell tovább haladnunk.

– Egyes szakértők a baleseti számok csökkenése mögött fejlettebb műszaki színvonalú gépjárműállományt sejtenek. Az ön megítélése szerint minek köszönhető a kedvező tendencia?

– A közlekedésgazgatási és a közlekedésrendészeti feladatok összehangolásán keresztül sikerül egy sokkal fegyelmezettebb közlekedési magatartásformát elérnünk a hazai utakon. Az ellenőrzések hatékonysága és szükségessége megkérdőjelezhetetlen. Ez talán az elsődleges szempont, ami hozzájárult a balesetek számának csökkenéséhez.

– Milyen törekvések jellemzik az Európai Unió közlekedésbiztonsági jövőképét, és hogyan hat mindez a magyar intézkedésekre?

– Az Európai Unió határozott célkitűzése a közúti közlekedésbiztonság további, jelentős javítása, konkrétan nullához közeli értékre csökkentené a közlekedési balesetek halálos áldozatainak számát az évszázad közepére. Ez jelentős kihívás elé állítja a hazai kormányzatot intézkedései meghozatalakor is, mivel azonban a célok tekintetében egyetértünk az Unió törekvéseivel, azt gondolom, hogy minden uniós és hazai erőforrást mozgósítani fogunk ennek érdekében. A Belügyminisztériummal közösen dolgozunk a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramban megfogalmazott célok megvalósításán. Nem titkoltan személyes elkötelezettséget érzek, hogy minden olyan területen hatékony intézkedéseket tudjunk foganatosítani, ahol a közlekedés legvédtelenebb szereplői állnak a középpontban. Ebben a kérdésben nem csak a gyalogosokat,

kerékpárosokat kell említenünk, de ide tartoznak a motorosok is, akiket olykor-olykor saját maguktól is védeni kell.

– Említette a személyes elkötelezettségét, mi készítette erre a határozott kiállásra?

– Amellett, hogy hosszú évek óta aktív részese voltam a hazai közlekedésbiztonsági programok megvalósításának, az utóbbi időszakban több olyan kiemelt rendezvényen vettem részt, ahol személyesen találkoztam elkötelezett kerékpárosokkal, motorosokkal,

infrastruktúrafejlesztésekre, közlekedésbiztonsági beavatkozásokra az Új Széchenyi Tervben. A vasúttársaságok és közútkezelők javaslatai alapján rangsorolt fejlesztések megvalósítására 50 milliárd forintot szánunk, amely összegből sosem látott mértékű országos közlekedésbiztonsági program indítható.

– A szabályozás és a forgalomtechnika kimeríthetetlen tárháza a közlekedésbiztonság javításának. Mit emelne ki a 2011-es esztendőben megvalósított intézkedések közül?



Magyarország legjobb közlekedésbiztonsági szakembereivel. Ezek a találkozások, beszélgetések, szakmai viták meggyőztek arról, hogy sokkal nagyobb fordulatszámon kell a közlekedésbiztonsági feladatainkat megvalósítani. Szívügyemnek tekintem, hogy minél kevesebb gyalogos, kerékpáros vagy motoros baleset történjen.

– A közlekedésre nevelés fontosságát senki sem vitatja, általában mindenki egyetért, de ezzel együtt milyen eszközökkel rendelkeznek, hogy a program sikeresen megvalósítható legyen?

– Középtávon arra törekszünk, hogy a közlekedésre nevelés épüljön be a közoktatásba, akár olyan mértékben is, hogy azzal az érettségivel egyidejű jogositványszerzést tegyen lehetővé a hagyományos iskolai keretek között. Sokat várunk a távoktatás (e-learning) bevezetésétől a járművezető-képzésben: a személyes, tantermi felkészítést hasznosan egészíthetik ki az interaktív, kisfilmes illusztrációkkal dolgozó oktató programok.

– Korábban említette az infrastruktúra-fejlesztéseket, milyen lehetőségek adóttak ezen a területen?

– Kezdeményezésemre első alkalommal különítünk el célzott forrásmennyiséget személysérüléssel járó balesetek megelőzését elősegítő

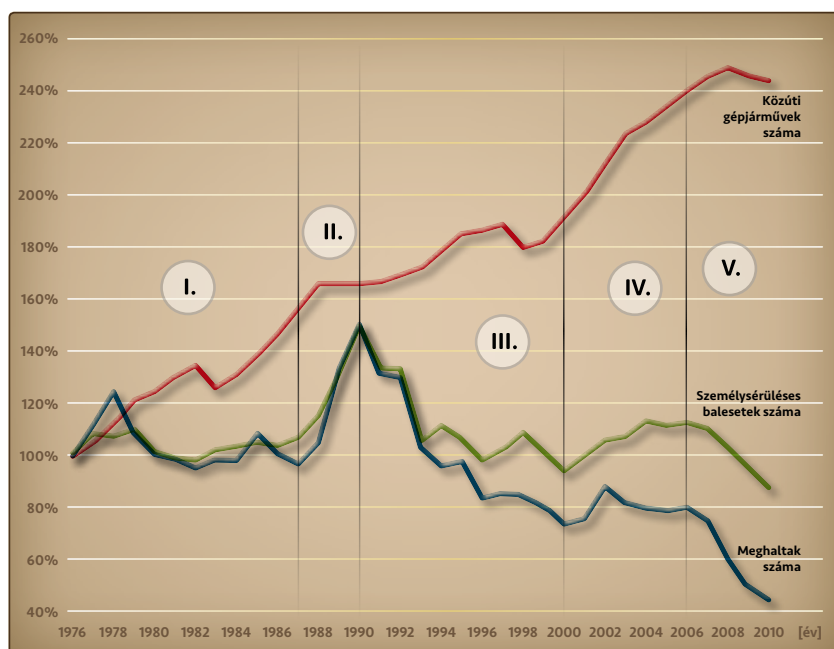
– Az idei évben vezettük be a tehergépjárművek általános előzési tilalmát, amelynek kedvező hatása a statisztikákban, a tehergépjárművek részvételével bekövetkezett és a tehergépjármű által okozott balesetek számának csökkenésében is tetten érhető. A szaktárca a forgalmi és közlekedésbiztonsági hatásait a jövő év első hónapjaiban az érintett háttérintézmények bevonásával részletesen elemzi. Az M15 és M70 autópályákon, néhány nap különbséggel történt súlyos, halálos áldozatokkal járó balesetek nyomán a szaktárca vezetéssel rövid időn belül életre hívott egy szakértői munkacsoportot. A testület néhány hét leforgása alatt – több ülést és egy helyszíni bejárást követően – elkészítette jelentését. A minisztérium a nyár végére jóváhagyta az abban javasolt beavatkozásokat, elrendelte a szükségesnek talált intézkedések megvalósítását. A szaktárca a munkacsoport javaslat alapján az M70 2x2 sávra bővítését célzó tervezés megindítását, a fejlesztés hosszú távú közúthálózat-fejlesztési programba emelését határozta el. A történetek üzenete világos: a kormányzat kiemelten kezeli, alapvető céljai között tartja számon a közlekedésbiztonság javítását.

Ötvös

Magyarország közúti közlekedésbiztonsági helyzete

1. A HAZAI KÖZÚTI BIZTONSÁG TÖRTÉNETE

Mielőtt nemzetközi összehasonlításban vizsgáljuk Magyarországi közúti biztonságát, érdemes áttekinteni a hazai helyzet utóbbi évtizedekben tapasztalt alakulását. Ehhez ad támpontot az 1. ábra, ahol a gépjárműállomány, a személy sérüléssel járó balesetek és az ezek következtében meghaltak száma kísérhető figyelemmel.



1. ábra: A közúti gépjárművek, a személy sérüléssel járó balesetek és az ezek következtében meghaltak száma 1976 és 2010 között (A közúti biztonság fő szakaszai)

Az idősorok 1976-tól kezdődnek. Ebben az évben vezették be Magyarországon a közúti baleset következtében meghaltak – ma már a világ majd minden országában használt – 30 napos definícióját. Az 1976 és 2010 közötti időszakot 5, egymástól jól elkülöníthető, jellemző szakaszra osztjuk. Ezúttal nem elemizzük az egyes szakaszok részleteit, csupán azt jegyezzük meg, hogy az első, 1976–1987 közötti, stabilnak mondható időszak után romló és javuló szakaszok váltják egymást. Itt nem részletezzük a változások valószínű okait, csupán megemlítjük az egyes szakaszokat: 1976–1987 stabilitás; 1987–1990 romlás; 1990–2000 javulás; 2000–2006 romlás; 2006– javulás.

2006-tól napjainkig tehát javuló közúti közlekedésbiztonsági helyzet jellemzi hazánkat. 2011 első háromnegyed évében [1] további javulás figyelhető meg. Ebben a 9 hónapban 8%-kal kevesebb személy sérüléssel járó közúti baleset történt közútjainkon, mint az előző év azonos időszakában, a halálos áldozatok száma pedig közel 22%-kal csökkent, ami 119-cel kevesebb, mint 2010 első 9 hó-

napjában. Ez a javulás azonban – ha hinni lehet a korábbi időszakok jellemzőinek – előbb-utóbb ismét romlásba fordul. Ha ez bekövetkezik, megint új erőfeszítésekre lesz szükség ahhoz, hogy újra csökkenjen a közúti balesetek és áldozataik száma. Az utóbbi évek eredményeit az ún. objektív felelősség és a „zéró tolerancia” bevezetésével, a pontrendszer és a szankciók szigorításával, valamint a csökkenő futásteljesítményekkel magyarázzák [2].

2. A HAZAI ADATOK ELEMZÉSE

2.1. Baleseti és „háttér”-adatok

Már az 1. ábrával kapcsolatban megemlítjük, hogy a gépjárműállomány helyett a gépjárművek futásteljesítménye mutatná igazán jól a veszélyeztetettség alakulását, azonban a teljes hazai közúthálózatra nem rendelkezünk megbízható futásteljesítménnyel. (Néhány szerző [3] végzett becsléseket ezzel kapcsolatban, itt azonban nem használjuk ezek eredményeit.)

Az abszolút számokon túl – a minél árnyaltabb kép érdekében – érdemes elemezni a fajlagos adatokat (mutatókat) is. A 2. ábra a különbözőképpen értelmezett halálzási mutatók teljes hazai közúthálózaton megfigyelt alakulását szemlélteti 2001 és 2010 között.

Az ábra felső részén az ún. „személyi biztonságot” jellemző halálzási mutató (meghaltak/100 000 lakos), míg alsó részén a „közlekedésbiztonság” jellemzésére szolgáló halálzási mutató (meghaltak/10 000 gépjármű) alakulása kísérhető figyelemmel. Lényegében mindkét fajlagos mutató változása azonos jellegű: „csúcs” 2002-ben, majd csökkenő trend 2010-ig. Mivel az országos közúthálózaton rendelkezésre állnak az éves futásteljesítmények, erre kiszámítható a közúti baleseti halálzási kockázat „igazi” vagy „legjobb” értéke, a meghaltak gépjárművek futásteljesítményéhez viszonyított száma (meghaltak/10⁹ járműkilométer).

A 3. ábrát tanulmányozva szembevetendő, hogy a görbe jellege alig különbözik a 2. ábrán megfigyelhetőtől: ismét „csúcs” 2002-ben és jelentősen csökkenő trend 2010-ig. (A cikk írásának időpontjában még csak előzetes 2010. évi forgalmi adatok álltak rendelkezésre.)

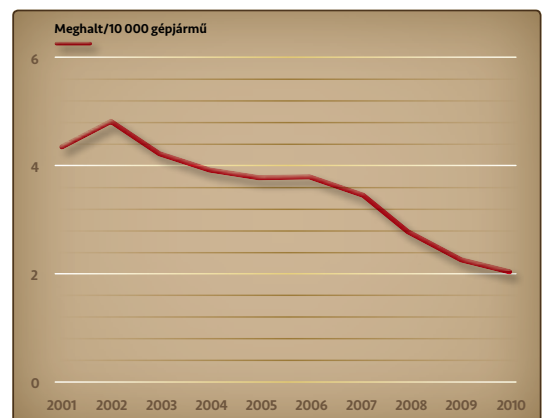
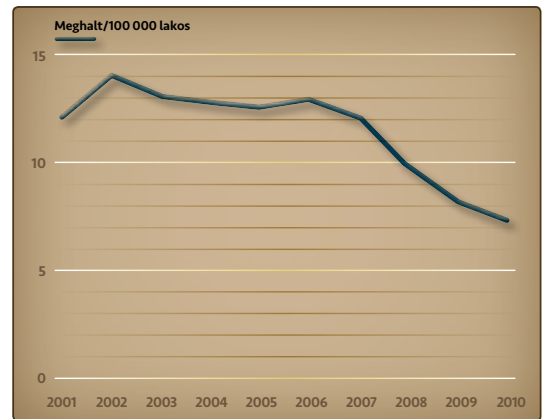
Az tehát megállapítható, hogy a közúti baleseti halál kockázatának alakulása azonos jellegű, válasszunk bármilyen adatot is a veszélyeztetettség leírására (lakosság, gépjárműállomány, futásteljesítmény).

A 4. ábrán a balesetek halálos áldozatainak számát vizsgáltuk a forgalomban való részvétel módja szerint. Nem meglepő, hogy a legtöbb halálos áldozat (45%) személygépkocsi vezetője vagy utasa volt. Úgy tűnik, hogy a növekvő biztonsági öv-viselési arány és a gépkocsik egyre magasabb passzív biztonsági színvonala kezdi stabilizálni a korábban emelkedő jellegű görbét. A meghalt gyalogosok hosszú távon csökkenő részaránya bizonyos fokig a növekvő motorizációs szint következménye. A kerékpárosként meghaltak száma egy állandó érték körül ingadozik. A kerékpározás biztonságát javító valós és javítani szándékozó intézkedések talán a közlekedési mód növekvő népszerűsége miatt nem hoztak itt kimutatható eredményt. A motoros kétkerekű járművek (motorkerékpárok, mopedek) sokáig „fej-fej mellett” haladó görbéi az utóbbi években eltérően alakultak. Míg a segédmotoros kerékpáron meghaltak részaránya alacsony (2,4%) maradt, a motorkerékpáron meghaltaké – egyezően a világszerte tapasztalt trendekkel – jelentősen növekedett, egészen 2010-ig, amikor csökkenés következett be [4].

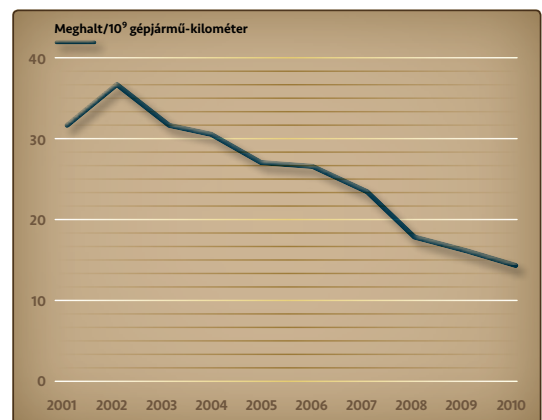
2.2. Néhány teljesítménymutató

Az egyik legfontosabb – a gépjárművezetők és utasok szabálykövetési szintjét, biztonság szempontú magatartását jellemző – közlekedésbiztonsági teljesítménymutató a biztonsági öv-viselési arány. Ennek személygépkocsikban megfigyelt hazai alakulását szemlélteti az 5. ábra. (A legutolsó országos felmérés 2009-ben történt.) Az 1999. évi mélypont után mind az első, mind a hátsó üléseken jelentősen növekedett a biztonsági övet szabályszerűen becsatoló aránya. Ez az arány 2009-ben a személygépkocsik első ülésein megközelítette a 80%-ot, meghaladva az addig legnagyobb 1993–1994. évi értéket. A hátsó üléseken is nagymértékű növekedés figyelhető meg, azonban itt a mutató értéke még 50% alatt maradt. Ez azt jelenti, hogy a hátsó üléseken mutatkozik még igazán jelentős lemaradás a biztonsági övet viselők arányában. A javulás különböző intézkedések összehangolt alkalmazásának köszönhető. Ez a példa is jól mutatja, hogy a felvilágosító kampányok és a rendőri ellenőrzés, szankcionálás együttes alkalmazása igazán eredményes lehet.

Szintén fontos közlekedésbiztonsági teljesítménymutató a biztonsági gyermekülések alkalmazásának aránya [5]. A 6. ábrán a személygépkocsiban utazó, különböző módon (biztonsági gyermeküléssel, felnőtt biztonsági övvel) védett és védetlen gyermekek (0–14 évesek) aránya látható. Míg 1993-ban a személygépkocsiban utazó gyermekek 80%-a védetlenül (minden rögzítés nélkül) utazott, addig 2009-ig 30%-ra csökkent az ilyen gyermekek részaránya. Ez akkor is jelentős eredmény, ha elfogadhatatlan, hogy még mindig közel minden harmadik gyermek védetlenül utazik. A törvényi szabályozás első komoly lépése a biztonsági gyermekülések kötelező alkalmazásának előírása volt (2002. január 1-jétől). A további lépések közül ki kell emelnünk a szabálysértőkkel szembeni szankciók szigorítását.



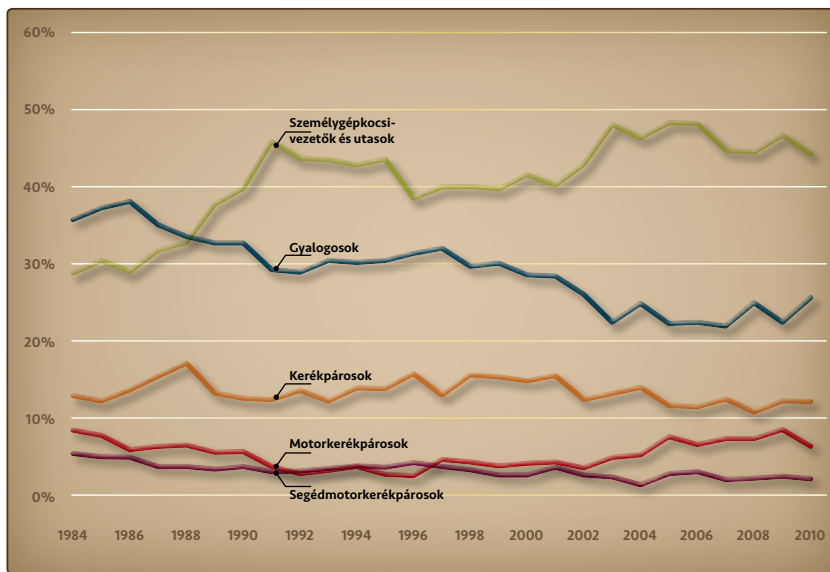
2. ábra: Közúti baleseti kockázat alakulása az ún. „országos közúthálózaton” (2001–2010)



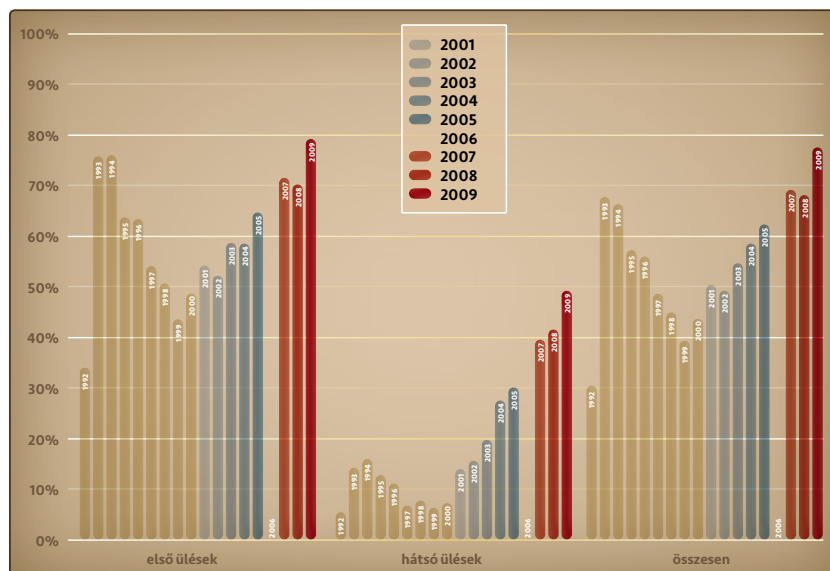
3. ábra: Közúti baleseti halálzási kockázat alakulása az ún. „országos közúthálózaton” (2001–2010)

Év	Meghaltak száma	Futásteljesítmény (jkm/év)	Halálzási kockázat (meghalt/10 ⁹ jkm)
2001	909	28 763 594 320	31,6
2002	1107	30 116 205 845	36,8
2003	1021	32 110 172 010	31,8
2004	1034	34 177 475 280	30,3
2005	945	34 938 425 245	27,1
2006	955	36 066 080 700	26,5
2007	889	37 939 505 250	23,4
2008	703	39 418 946 640	17,8
2009	621	38 594 817 125	16,1
2010	553	38 300 250 080*	14,4

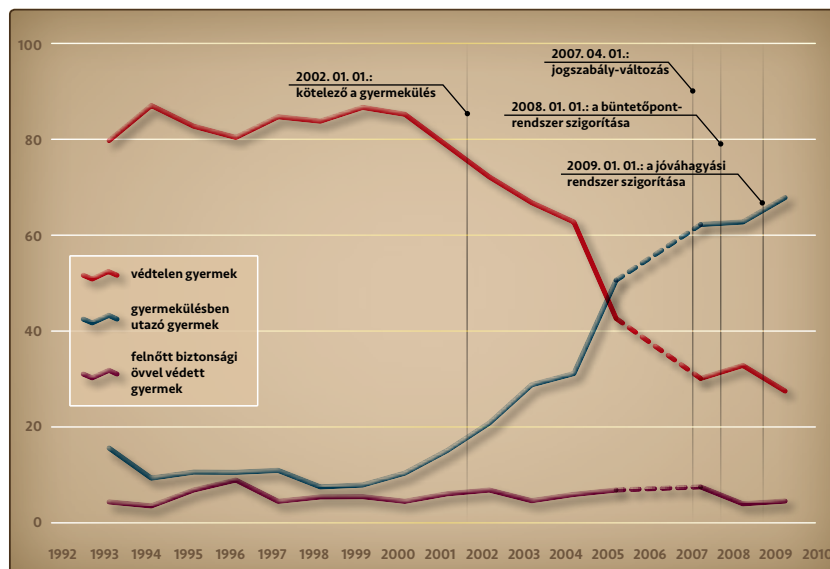
1. táblázat: Közúti baleseti halálzási kockázat az országos közúthálózaton (2001–2010) *előzetes adat (Forrás: OKKF-kiadványok)



4. ábra. A közúti baleset következtében meghaltak számának megoszlása a forgalomban való részvétel módja szerint (1984–2010)



5. ábra: Személygépkocsi-vezetők és utasok biztonságiöv-viselési aránya az első és hátsó üléseken (1992–2009)



6. ábra: Személygépkocsiban utazó, különböző módon védett és védtelen gyermekek arányának alakulása (1993–2009) (A vonatkozó jogi szabályozás fontosabb változásai)

3. NEMZETKÖZI ÖSSZEHASONLÍTÁS

Bár az EU számszerű közúti közlekedésbiztonsági célja – a baleseti halottak számának 50%-os csökkentése 2001 és 2010 között [6] – összességében nem teljesült, jelentősen mérséklődött a halálos áldozatok száma ebben az időszakban. Sőt, nem egy tagállamban ennél nagyobb mértékű csökkenést figyeltek meg. Az EU átlagában 44%-os csökkenést sikerült elérni, Magyarországon pedig 40%-kal kevesebben veszítették életüket közúti baleset következtében 2010-ben, mint 2001-ben. Jól látható mindez a 7. ábrán, ahol a meghaltak számának 2001 és 2010 közötti változását (csökkenését) tüntettük fel valamennyi EU-tagállamban. A hazai 40%-os csökkenés különösen jó eredménynek számít, ha figyelembe vesszük, hogy ezt csupán a 10 éves időszak utolsó éveiben értük el, hiszen 2006-ig romlott a hazai közúti közlekedés biztonsága. Figyelmet érdemel, hogy Szlovákia és Szlovénia is teljesítette, illetve túlteljesítette a kitűzött célt. A következőkben az EU-nál szélesebb körű nemzetközi összehasonlítást végzünk az OECD-tagországok IRTAD adatbankja segítségével. A 8. és 9. ábrákon csak azokat az országokat tüntettük fel, ahol már rendelkezésre álltak a 2010. évi adatok.

Mivel a közúti veszélyeztetettséget legjobban leíró futásteljesítmény-adatok csak kevés országra állnak rendelkezésre, a lakosok és a gépjárművek számához viszonyítjuk a közúti balesetek halálos áldozatainak számát. A 8. ábrán a szakmában széles körben használt mortalitás 2010. évi értékei hasonlíthatók össze. Ez az ún. „személyi biztonság” azt mutatja, hogy a közúti balesetek milyen mértékben szedik áldozataikat a lakosság körében, tekintet nélkül az ország motorizációs szintjére. Itt is felhívjuk a figyelmet arra, hogy ez a mutató önmagában nem használható torzításmentes összehasonlításra, mert értéke nemcsak akkor alacsony, ha az adott országban jó a közlekedésbiztonság, hanem akkor is, amikor alacsony a motorizációs szint. Önmagában az a tény tehát, hogy e mutató értéke alacsony, még nem garantálja a megfelelő szintű közúti biztonságot. Magyarország nem igazán kedvező, de a legrosszabbak közé sem sorolható értéke elsősorban a többi országhoz képest viszonylag alacsony motorizációs szintünkkel magyarázható. Könnyű belátni, hogy ez a fajta összehasonlítás csak akkor adna torzításmentes eredményt, ha valamennyi ország motorizációs szintje azonos lenne. Erről a valóságban természetesen nincs és nem is lehet szó.

A 9. ábrán látható összehasonlítás már figyelembe veszi a motorizációs szintet, hiszen a közúti balesetek halálos áldozatainak számát nem a lakossághoz, hanem a gépjárműállományhoz méri. Magyarország helyzete itt már nagyon kedvezőtlen, hiszen amíg az előző ábrán 5 országot is sikerült

megelőznünk, addig itt már csak Dél-Koreában nagyobb a halálozási mutató, mint Magyarországon. Még a sokáig rossz közúti biztonságáról híres Görögország is jelentősen alacsonyabb (jobb) értékkel büszkélkedhet, mint hazánk. Érdeemes egy pillantást vetni a rangsor elejére is. Sőt, a két rangsor összevetése is tanulságos. Svédország itt is az élén áll, ami már egyértelműen azt mutatja, hogy közúti biztonsága valóban kiemelkedően jó. És ha összevetjük a két sorrendet, azt látjuk, hogy mindkettőben ugyanazok az országok állnak az élén, vagyis: Svédország, Hollandia, Svájc, Norvégia stb. Az igazán jó közlekedésbiztonságú országokban tehát nemcsak a mortalitás („személyi biztonság”) értéke alacsony, hanem a halálozási mutatóé („közlekedésbiztonság”) is. Az a tény, hogy Magyarország a 18 vizsgált ország közül 17. a rangsorban, azt mutatja, hogy a hazai adatok nagymértékű javulása még messze nem tette kedvezőbbé nemzetközi összehasonlításban elfoglalt helyzetünket. Ez azért van így, mert a többi ország is jelentős, sőt, sok esetben Magyarországnál jelentősebb eredményeket ért el, viszonylagos helyzetünk tehát nem változott.

4. ÖSSZEFOGLALÁS

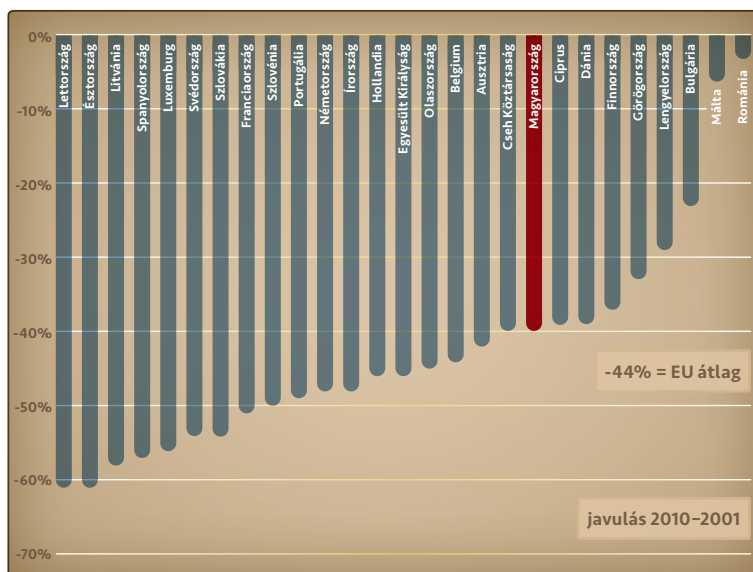
2006-tól kismértékben, 2007-től pedig jelentős mértékben javult a hazai közúti közlekedés biztonsága; mind a teljes hazai, mind az ún. országos közúthálózaton számottevően csökkent a halálos sérülés kockázata. A halálos áldozatok csaknem fele személygépkocsi vezetője vagy utasa volt, ezért is nagyon fontos a 2000-tól (2009-ig) növekvő biztonságiövn-viselési arányok további növelése. Magyarországon 2001 és 2010 között 40%-kal mérséklődött a közúti balesetek halálos áldozatainak száma, ami a 27 EU-tagállam 44%-os átlagértékéhez képest biztató előrelépés, különösen akkor, ha figyelembe vesszük, hogy ez a javulás lényegében 2007 és 2010 között ment végbe. A jelentős javulás ellenére nemzetközi összehasonlításban a hazai közúti biztonság még mindig nagyon kedvezőtlen. A halálozási mutató 18 OECD-tagállamra rendelkezésre álló értékeit (meghaltak/10 000 gépjármű) összehasonlítva Magyarország csupán Dél-Koreát tudta megelőzni. Mindez azt mutatja, hogy a közúti biztonság további nagymértékű javítása érdekében újabb intézkedésekre, erőfeszítésekre van szükség.

Prof. Dr. Holló Péter

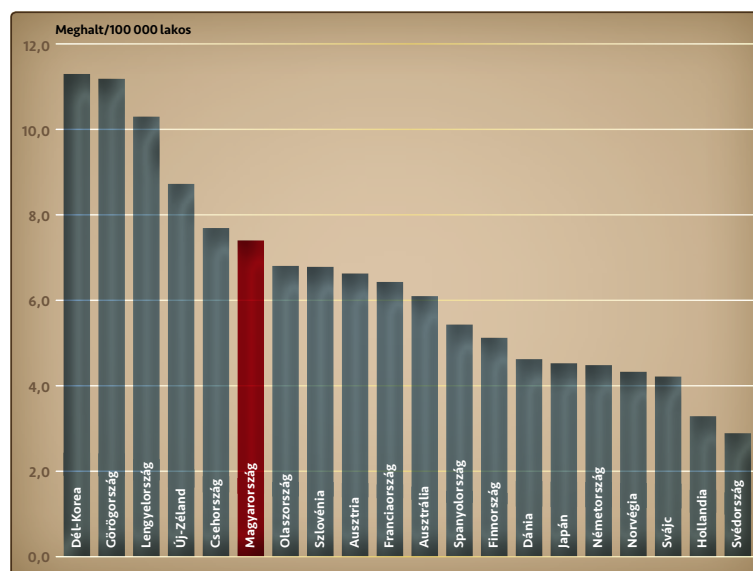
.....

Irodalom:

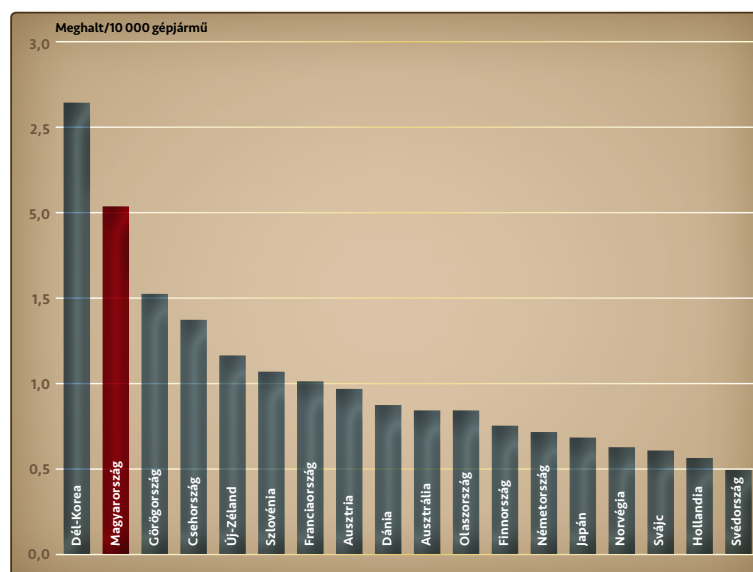
- [1.] Tartósan csökken a közlekedési balesetek száma. Személy sérülések közúti közlekedési balesetek, 2011. III. negyedév. Gyorstájékoztató. A Központi Statisztikai Hivatal adataiból. Sorszám: 182., 2011. november 18.
- [2.] Dr. habil Holló Péter: A közúti biztonság javulásának néhány háttértényezője. Közlekedéstudományi Szemle 2010/ 4. szám, p. 31–34.
- [3.] Dr. Jankó Domokos: Baleseti és halálos sérülési kockázat a hazai közúti közlekedésben. Közlekedéstudományi Szemle 2011/2. szám, p. 24–30.
- [4.] Dr. Juhász János: A 2004–2010 között bekövetkezett személyi sérülések motorkerékpáros közúti balesetek elemzésének tapasztalatai. Közlekedéstudományi Szemle 2011/6. szám, p. 8–17.
- [5.] Prof. Dr. Holló Péter: Néhány közlekedésbiztonsági teljesítménymutató gyűjtése és figyelemmel kísérése Magyarországon. Közlekedéstudományi Szemle 2010/2. szám, p. 5–11.
- [6.] Saving 20000 lives on our roads. A shared responsibility. European Road Safety Action Programme. Communication from the Commission. COM (2003) 311 final, European Communities, 2003.




7. ábra: A közúti közlekedési baleset következtében meghaltak számának 2001 és 2010 közötti változása az EU tagállamaiban



8. ábra: A mortalitás (meghalt/100 000 lakos) 2010. évi értékei az OECD-tagországokban (Forrás: IRTAD)



9. ábra: A halálozási mutató (meghalt/10 000 gépjármű) 2010. évi értékei az OECD-tagországokban (Forrás: IRTAD)

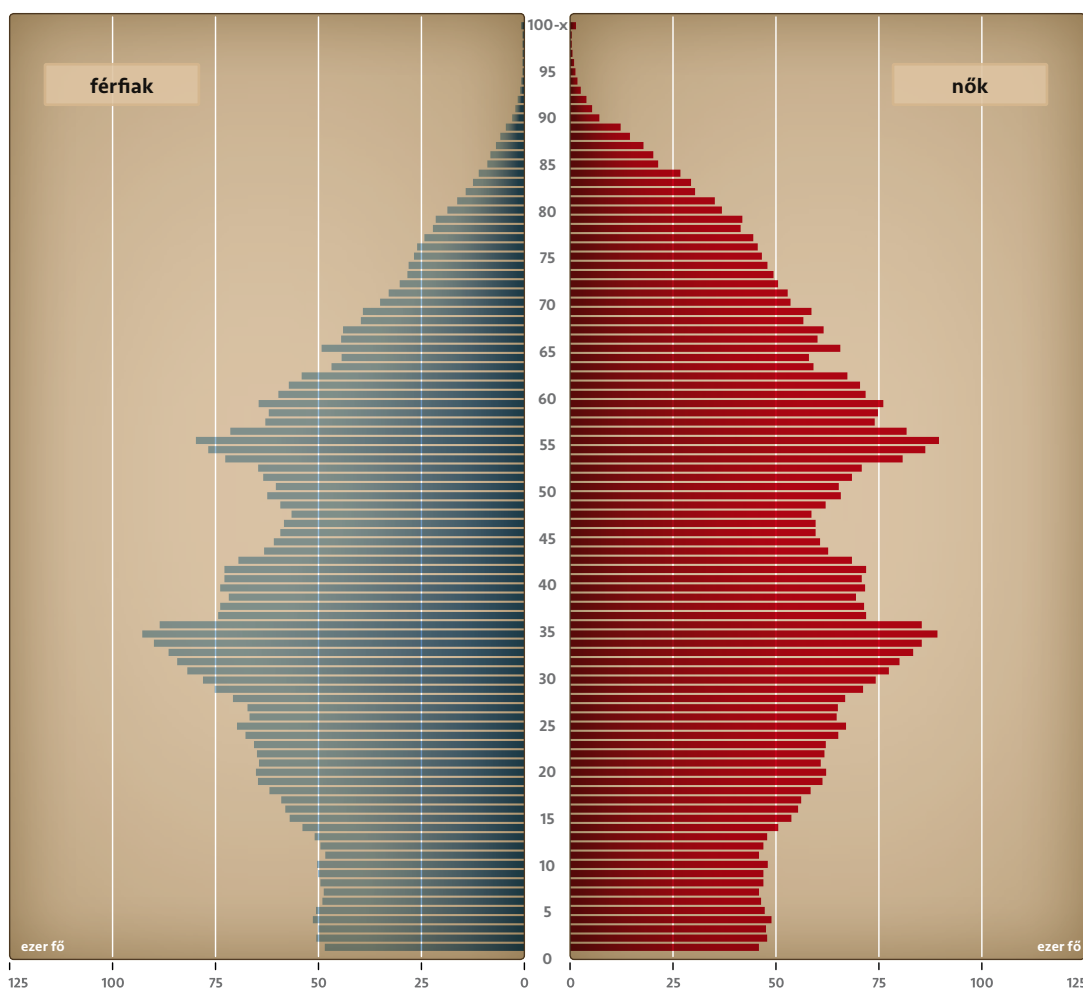
A red car is shown in the foreground, with its rear wheel and side mirror visible. The background features a cityscape with buildings and a sky with light rays. Overlaid on the image are several data charts: a bar chart with green and blue bars on the left, and a line chart with blue and green lines on the right. The title text is arranged in five stacked red boxes on the right side of the image.

A közúti
közlekedési
balesetek
korfájának
elemzése

Napjaink közlekedéspolitikájának nemcsak az Európai Unióban, hanem Magyarországon is fontos eleme a közlekedésbiztonság. Az EU Fehér Könyve és az NFM Közlekedés Operatív Programja is kiemelten foglalkozik a közlekedésbiztonság kérdéseivel. Amennyiben az elmúlt évtizedet vizsgáljuk, kijelenthetjük, hogy az átfogó intézkedéseknek köszönhetően jelentős eredmények születtek. Fontos kérdés azonban, hogy öregedő társadalmunkban a járművezetők legveszélyeztetettebb körének (17–25 év) mutatói hogyan alakultak ezen időszakban.

BEVEZETÉS

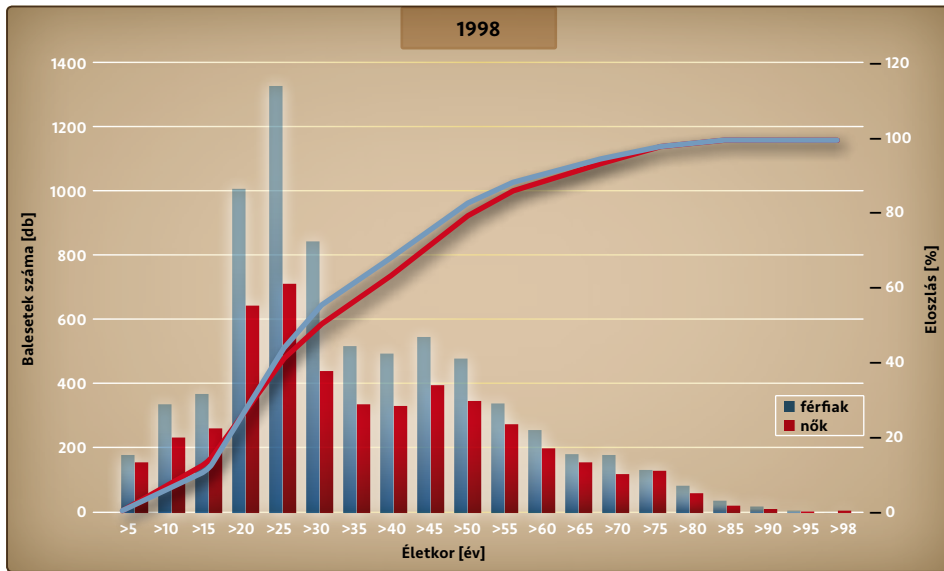
Az Európai Közösségek Bizottsága 2010 júliusában elfogadta a 2011 és 2020 közötti időszakra vonatkozó közlekedésbiztonsági programját, mely a 2010-es évet alapul véve a közúti áldozatok számának 50%-os csökkenését írja elő. Ehhez egy olyan összehangolt cselekvési tervre van szükség, melyben részt vesz a közúti közlekedés minden szereplője. Az átfogó stratégia megalkotásához nem elegendő



1. ábra: Magyarország korfája 2010-ben [4]

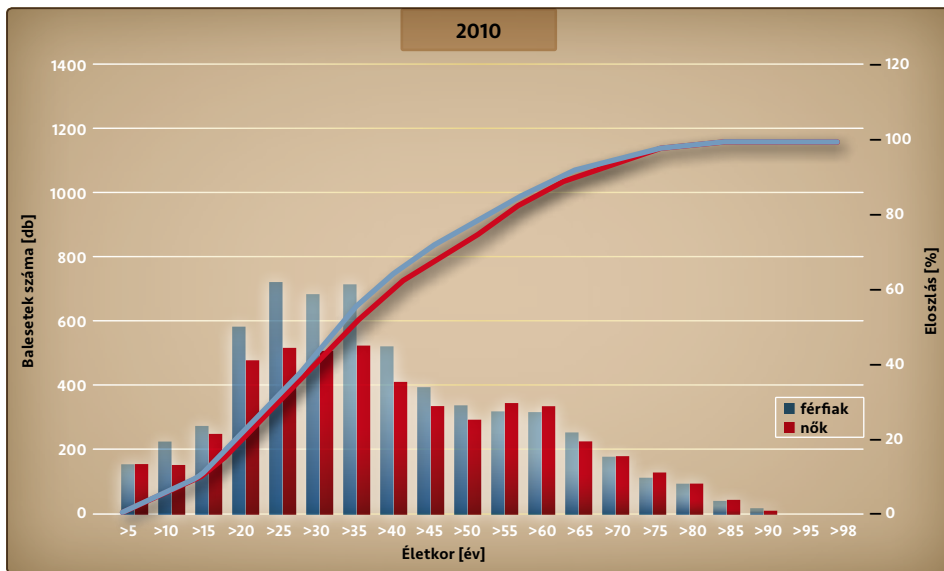
a teljes társadalmat érintő intézkedések bevezetése, nagy lehetőségekkel bírhatnak a célzott korcsoportokra vonatkozó programok. Az életük más-más szakaszában járó férfiak, illetve nők különböző situációkban eltérően viselkednek, így egy hatásos hosszú távú akcióprogram megalkotásához elengedhetetlen a baleseti korfák részletes elemzése, a korábbi intézkedések hatásának tanulmányozása.

Ahogy az különböző hírforrásokban, statisztikai elemzésekben nap mint nap előtérbe kerül, Magyarország lakossága, mint ahogy ez az egész Európai Unióra is jellemző, fokozatosan előregszik. A fejlett országokban napjainkban komoly problémát jelent a koreloszlás fokozatos emelkedése [1]. Az össznépeség születéskor várható élettartama az ezredfordulón, a fejlett piacgazdaságokban elérte a 77-80 évet (Svájcban 80,2 év volt), míg a volt Szovjetunió utódállamaiban 65-70 évre adódott (Oroszországban 65,5 év). Közép- és Kelet-Európában 71-76 év, Magyarországon 72,2 év volt ekkor az össznépeség születéskor várható élettartama. Hazánkban 1998 és 2009 között 70,6 évről 73,9 évre emelkedett az össznépeség várható élettartama, mialatt az összslakosság folyamatosan csökken (-0,2% évente). Magyarország 2010-es korfáját az első ábra mutatja [2][3].



2. ábra: A könnyű sérülések száma a férfiak és nők körében, 1998-ban (KSH alapján saját szerkesztés)

mint: mind a nők, mind a férfiak körében egy-egy kategóriát alkotnak a könnyű, súlyos és halálos sérülések. Az átláthatóbb ábrázolás érdekében 5 éves korcsoportok kerültek kialakításra. Az egyes kategóriák évente kerültek elemzésre, a következő statisztikai mutatók szerint: a sérülések száma, sérültek átlagos életkora, életkor szerinti szórás, módusz (leggyakrabban előforduló korcsoport), medián (a statisztikai sokaságot kétfelé vágó korcsoport), és a görbékre vonatkozó csúcosság és ferdeség.



3. ábra: A könnyű sérülések száma a férfiak és nők körében, 2010-ben (KSH alapján saját szerkesztés)

A teljes időszakot tekintve megfigyelhető, hogy 2006 óta sikerült jelentős előrelépéseket tenni, a korábbi hullámzó eredményeket fokozatos csökkenés váltotta fel. A könnyű sérülésekkel járó balesetek esetében egyértelműen kirajzolódik az átlagéletkor növekedése (3. ábra). A vizsgált évek során mind a nők (34,18-ról 37,32 évre), mind a férfiak (32,81 évről 35,98 évre) körében több mint 3 éves növekedés mutatkozott a balesetet elszenvedők átlagéletkorában. Ebben az adatsorban igazolódni látszik a születéskor várható életkor növekedése, sőt közel azonos mértékben növekszik. Mivel aszimmetrikus, jobbra húzódó eloszlások adódtak a kapott értékekből, így a módusz és a

A KÖZÜTI KÖZLEKEDÉSI BALESETEK KORFÁJÁNAK ELEMZÉSE

Az elemzés alapjai

Az elemzés során a Központi Statisztikai Hivatal közúti baleseti adatállományait használtuk [5]. 1998-tól 2010-ig évente vizsgáltuk a személysérüléssel járó közúti közlekedési baleseteket mutatóit, hat külön kategóriát képezve, az alábbiak szerint:

A könnyű sérülések korfájának elemzése

A közúti közlekedési balesetet szenvedők statisztikai mintáinak vizsgálata annál egyértelműbb eredményt hoz, minél több adatból áll az elemzett minta. Ennek köszönhetően a vizsgált időszak trendjei a könnyű sérülések terén a legszembetűnőbbek. 1998-ban a férfiak körében 7429 könnyű sérülés történt, míg a nők körében 4906. Mindkét nemre jellemző, hogy a legveszélyeztetettebb korosztályban kiugróan sok baleset történt, a férfiak körében a 16-30 éves korosztályban történt a sérülések csaknem fele (2. ábra). 2010-re a férfisérülések száma 5994-re, míg a női 4979-re adódott (3. ábra).

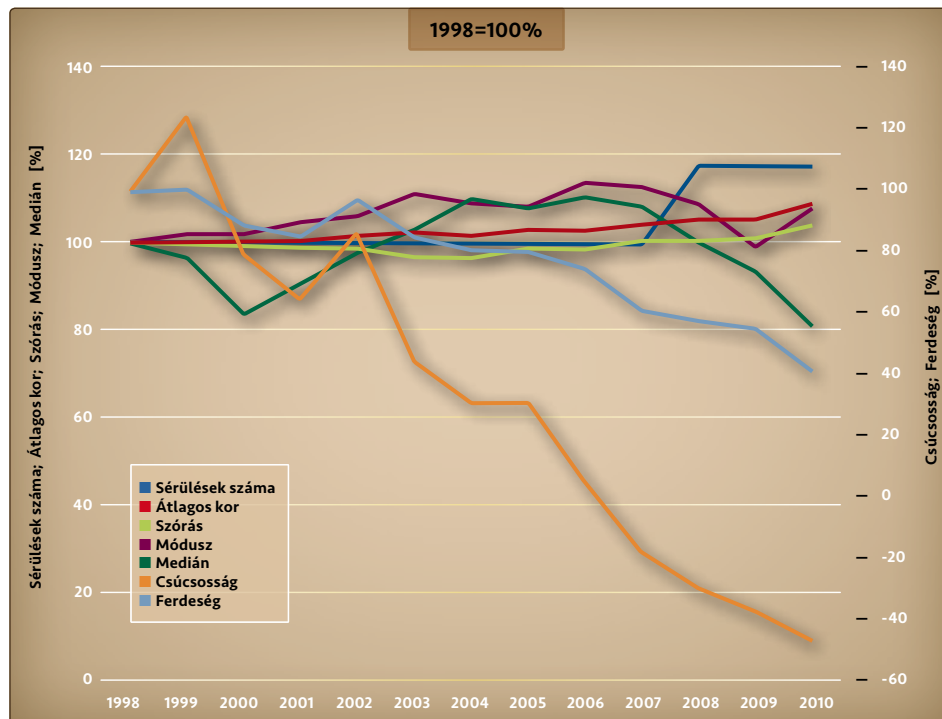
medián értéke is jelentősen eltér a számtani átlagtól. Ezen értékek változása is hasonlóan mutatkozott, mint az átlagos baleseti életkor alakulása, fokozatosan emelkedtek a kapott értékek, a módusz a könnyű női sérülések esetén a 21–25 éves korosztálytól felkúszott a 31–35 éves korosztályig, míg a medián a 26–30 évestől a 31–35 évesig. A férfiak sérülései esetén a módusz a 21–25 éves korosztályon belül kúszik felfelé, míg a medián a 26–30 éves korcsoporttól a 31–35 évesig emelkedik. Ezek alapján szintén kijelenthetjük, hogy a korábban tapasztalt változások a többi helyzeti középérték esetén is igazolásra kerültek. A csúcosság értékének folyamatos csökkenése kimutatja, hogy a baleseti korfa laposodik el, tehát egyre szélesebb korosztályban következnek be a balesetek, valamint egyre ritkábbak a kiugró értékek (3. és 4. ábra). A ferdeség is csökkenő tendenciát mutat.

A súlyos és halálos sérülések korfájának elemzése

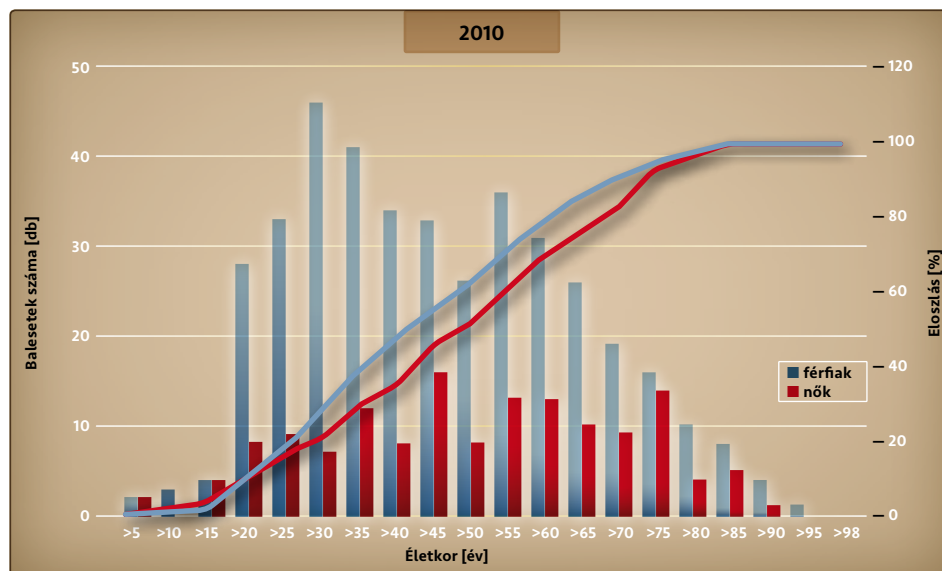
A súlyos és halálos sérülések ábrázolásakor más típusú görbék, tendenciák alakultak ki (5. ábra). A veszélyeztetett kor magas eredményei mellett megjelent egy újabb korcsoport, az 51–60 évesek, melyben arányaiban jóval több sérülés történt, mint a könnyű sérülések esetében. Ennek a jelenségnek a magyarázata feltehetőleg Magyarország lakosságának korfájában rejlik. Visszatekintve az 1. ábrára, látható, hogy ez a korcsoport nagyobb létszámban van jelen társadalmunkban, mint a 41–50 éves.

A vizsgált időszakban az átlagos baleseti életkorban történt változás – hasonlóan a könnyű sérülésekhez – a súlyos sérüléssel járó balesetek esetében is közel 3 évvel növekedett. A halálos kimenetelű balesetek esetén ez a tendencia nem rajzolódik ki egyértelműen. Némi növekedés felfedezhető, de ez nem olyan nagyságú, mint a korábban említett két kategóriánál.

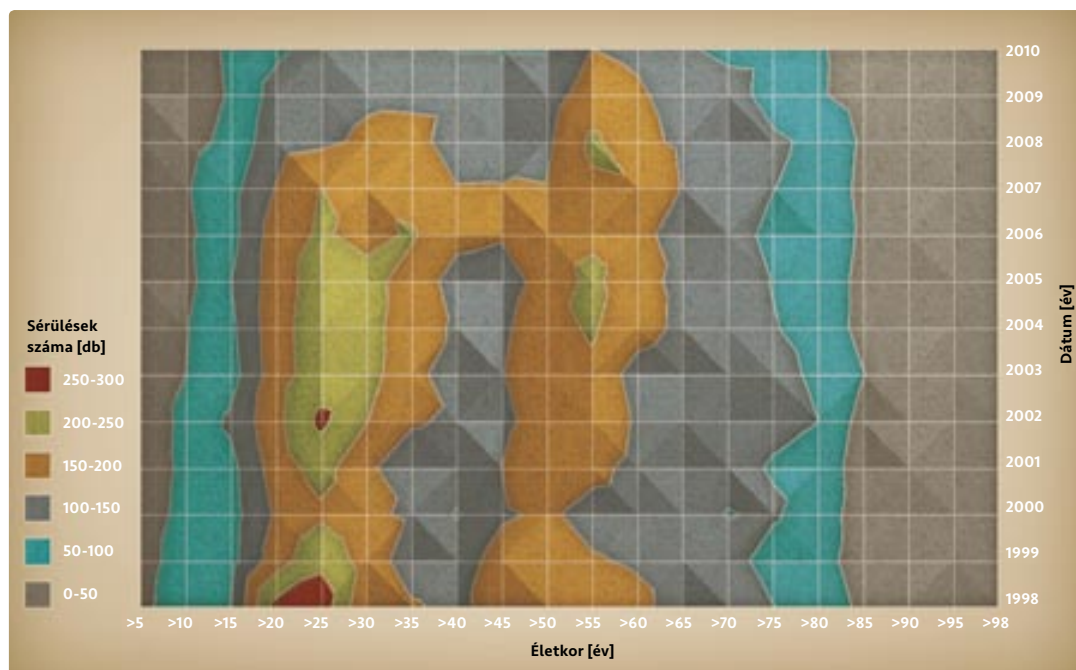
A súlyos sérülések vizsgálatakor szembetűnő, hogy a nők esetében igen nagy eltérések mutatkoznak, ennek okozója lehet, hogy a 30–40 éves korosztály a gyermekvállalás miatt kevésbé vesz részt a közúti közlekedésben, illetve jóval körültekintőbben teszi azt [6] (6. ábra). A medián értéke ebben a kategóriában a 41–45 évestől a 45–50 éves korosztályra tolódik. A férfiak esetén ez a kimaradás nem jellemző, így fokozatosan emelkedik mind a módusz, mind a medián értéke, előbbi a 21–25 évestől a 31–35 évesig, utóbbi a 31–35 évestől a 36–40 éves korosztályig tolódik. A halálos kimenetelű balesetknél már nem beszélhetünk ilyen értékelődésről, azt az adatok hullámzása jellemzi. A nők esetén a módusz a 21–25 és az 51–55 éves korcsoport között változik, a medián a 41–45 és 46–50 éves korcsoport között ugrál. A férfiaknál szintén nagy differencia mutatkozik, a módusznál a 21–25 és a 46–50 éves korcsoport között, a medián a 36–40 és



4. ábra: A férfiak körében történt könnyű sérülések mutatóinak változása (KSH alapján saját szerkesztés)



5. ábra: A halálos sérülések száma a férfiak és nők körében, 2010-ben (KSH alapján saját szerkesztés)



6. ábra: A súlyos sérülések számának alakulása a nők körében (KSH-adatok alapján saját szerkesztés)

41–45 év között változik. A ferdeség értéke szinte minden esetben pozitív értéket mutat, mely aszimmetrikus, jobbra elhúzódnó eloszlást jelent. A csúcosság értéke közelít a nullához, illetve egyre nagyobb negatív érték felé tart, mely a könnyű sérülésekhez hasonlóan a görbe ellaposodását jelenti.

ÖSSZEZÉS

Az adatok kiértékelése bizonyította, hogy a társadalom átlagéletkorának növekedése maga után vonja a közúti közlekedési balesetet szenvedők átlagéletkorának emelkedését. Ahol kellően nagy számú adat állt rendelkezésre, ott a kapott értékek egyértelmű tendenciát mutattak a vizsgált időszakban. Továbbra is igaz, hogy a legtöbb személysérüléssel járó baleset a 17–25 éves korcsoportban következik be. Ennek megelőzése érdekében érdemes lenne egy olyan oktatási rendszert kidolgozni, mely célul tűzi ki a kulturált közlekedésre való nevelést. A helyes közlekedésbiztonsági magatartás kialakítása megkezdhető még a járművezetés tanulásának megkezdése előtt, gyermekkorban. Az eredmények tükrében kijelenthető, hogy Magyarország a személysérüléssel járó közúti közlekedési balesetek számának csökkentésében jó úton halad, azonban az utóbbi évek sikeres intézkedésein túl még számos eredményes intézkedésre van szükség ahhoz, hogy követni tudja a fejlettebb nyugati piacgazdaságok által mutatott utat.

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

A munka szakmai tartalma kapcsolódik a *Minőségorientált, összehangolt oktatási és K+F+I stratégia, valamint működési modell kidolgozása a Műegyetemen* és az *A közúti járműforgalom modellezése és többkritériumú optimalizálásán alapuló irányítása társadalmi és gazdasági hatékonyság figyelembevételével* című projekt szakmai célkitűzéseinek megvalósításához. A projektek megvalósítását az Új Széchenyi Terv TÁMOP-4.2.1/B-09/1/KMR-2010-0002 programja, az OTKA CNK 78168 programja, valamint a Magyar Tudományos Akadémia Bolyai János kutatói ösztöndíja támogatja.

Heinczinger Mária (KTI Közlekedéspolitikai és -gazdasági Tagozat)

Sesztakov Viktor (KTI Közlekedésbiztonsági és Forgalomtechnikai Tagozat)

Szabó Viktor (BME hallgató)

Török Ádám (BME Közlekedésgazdasági Tanszék)

Irodalom:

1. Dr. Sárdi Erika: Emberi tényezőkről. „Hogyan tovább? – Közlekedésbiztonság a Fehér Könyv után” Közlekedésbiztonsági konferencia 2010. 11. 10.
2. Dr. Semsei Imre: Gerontológia. Debreceni Egyetem Egészségügyi Kar, Nyíregyháza, 2008.
3. „Life expectancy at birth, total (years)” The World Bank Group, 2011.
4. „Magyarország népességének száma nemek és életkor szerint, január 1.” (www.ksh.hu)
5. Dr. habil Holló Péter – Zsigmond Olivér: Emelt közúti sebességhatárok közlekedésbiztonsági idősorok elemzésével. Közlekedéstudományi Szemle LV. évf. 3. szám, Budapest, 2005.
6. Kerülő Judit: Egészséges Társadalom. 2009. 11. 07.

Id. Rubik Ernő Emlékkonferencia Esztergomban

Példaértékű életút

Id. Rubik Ernőnek, a magyar repülés és a gépészmérnöki szakma kiemelkedő alakjának tiszteletére – halálának évfordulóján – november 25-én Esztergomban emlékkonferenciát rendezett a Magyar Mérnöki Kamara Gépészeti Tagozata. Az emlékkonferencia fővédnöke Győri Gyula, az NKH légügyi elnökhelyettese volt.

A Technika Házában megtartott konferencián elsőként az NKH Légügyi Hivatalának elnöke a Kossuth-díjas repülőgép-tervező munkásságát méltatta.

– Ahhoz, hogy a XXI. század hazai Légügyi Hivatala is a megfelelő helyén kezelje id. Rubik Ernő munkásságát, néhány dolgot okvetlenül hangsúlyoznom kell. Talán túlzás nélkül mondhatom, hogy a múlt század 30-as éveinek közepe a magyar repülés egyik fénykora volt. A feljegyzések szerint 1935-ben például – összesen 53 géppel – 20 repülőegyesület működött az országban. Id. Rubik Ernő is itt ismerkedett meg a repülés szépségeivel, főként akkor, amikor a Magyar Aero Szövetség ellenőri hálózatának tagja lett. Ellenőrzései során bejárta az ország repülőműhelyeit, így került el az esztergomi MOVE műhelyébe is. Akkor persze vélhetően még ő sem gondolta, hogy ezzel életpályája meghatározó állomásához érkezett. Mitter Lajos egykori műbútorasztalossal és megszállott repülőssel 1938. március 10-én – 11 ezer pengő alaptőkével – létrehozta az esztergomi székhelyű AERO-EVER Vitorlázórepülőgép-gyártó Kft.-t, amely fennállása alatt összesen 27 darab vitorlázógépet készített. Ennél azonban nagyobb jelentősége volt annak, hogy a cég révén Magyarországon beindulhatott a motor nélküli repülőgépek sorozatgyártása, mind népszerűbbé vált a vitorlázórepülés, jelentős számú, magasan képzett szakembert nevelt ki, és a csúcsideszakban 500 embernek biztosított munkalehetőséget – emlékezett Győri Gyula a nagy hírű repülőmérnökre, majd a jelen lévő szakemberek számára tájékoztatást adott a Légügyi Hivatal elmúlt – csaknem egy – évről.

– Örömmel tájékoztathatom a konferencia résztvevőit, hogy a Légügyi Hivatal – a világ gazdaságának szorítása közepette is – komoly lépéseket tett azért, hogy meghatározó, de legalábbis



A fiatalokat mindig is érdekelte a repülés

Fotó: FORTEPAN©2010

egyenrangú szereplő legyen a tagországok légügyi szervezetei között. Voltaképpen e törekvésünk helyességében erősített meg bennünket 2011 szeptemberében lezajlott EASA-audit, amely szerint a hazai Légügyi Hivatal – néhány kisebb, de kijavított hibától eltekintve – az uniós jogszabályoknak megfelelően, európai módon működik. Ez persze nem azt jelenti, hogy minden gondunk megszűnt, és hátradőlhetünk a székben. Sajnos ez nem így van, hiszen éppen az említett európai minőségű munka rendkívüli terheket ró a humán erőforrás és megfelelő anyagi lehetőségek hiányával küszködő hivatali apparátusra. Jó hír azonban, hogy éppen a sikeres auditot meg-

előző napokban – hátrahagyva a hivatal működésének éveken át helyet biztosító egykori felvonulási épületet, az A portánál lévő fabarakkot – végre európai körülmények közé került a vecsési Quadrum Irodaházban. A költözés jól szimbolizálta a közlekedési kormányzatnak azt a szándékát, amellyel minisztériumi főosztályi rangra emelte a légiközlekedés irányítását, a főosztályvezető légügyi főigazgatóként gondoskodhat az uniós és a hazai normák összehangolásáról, személyemben pedig a Légügyi Hivatal elnöke egyben a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettese tisztét is betölti, megadva ezzel is a szakma kiemelt hangsúlyát. Az új irodai elhelyezés azonban nemcsak azért lényeges, mert végre a magasan képzett munkatársaink is hivatalukhoz méltó körülmények között dolgozhatnak, hanem azért is, mert az általunk meghirdetett ügyfélbarát hivatal sem valósulhatott volna meg a korábbi méltatlan körülmények között – hangsúlyozta az NKH légügyi elnökhelyettese, aki a továbbiakban részletesen is szólt a Hivatal új struktúrájáról és a következő esztendő feladatairól.

S.G.

Közlekedésbiztonság 2011 – a KBSZ tapasztalatai alapján

Balesetek vízen, sínen és a levegőben

A Közlekedésbiztonsági Szervezethez évente több mint ezer bejelentés érkezik a légi-, a vasúti és a vízi közlekedés területéről. Ezek között éppúgy szerepelnek súlyos kimenetelű balesetek, mint az infrastruktúra működtetését megzavaró egyéb események. A 2011. év értékelését a közlekedésbiztonság szemszögéből majd csak a teljes éves adatok elemzését követően lehet megtenni, de így az év vége felé közeledve, azért már bizonyos központi kérdéskörök kiemelhetők.

A vasúti közlekedés területén az elmúlt időszak nagy balesetei – 2007–Szöny, 2008–Monor – óta nem történtek azokhoz hasonló tragédiák. Azonban 2011-ben több olyan esemény is történt, amely ugyan nem vezetett balesethez, de amelynek látens veszélyessége mindenképpen kiemelt figyelmet érdemel. Különösen jelentős veszélyforrást jelentenek azok az esetek, amelyeknek a „végeredménye” vonatok szembeközlekedése. Ezeknek az eseményeknek a hátterét vizsgálva gyakorlatilag mindig emberi tényezőre vezethető vissza a veszélyhelyzet bekövetkezése. A KBSZ tevékenységének célját, a megelőzést illetően adódik az a kérdés, hogy miként lehet elejét venni azoknak az emberi hibáknak, téves cselekedeteknek, amelyek előidézőivé válhatnak az ilyen és ehhez hasonló potenciális veszélyforrásoknak.

2011-ben több ízben előfordult, hogy a közlekedő vonat előzetes felhatalmazás nélkül meghaladta a „Megállj!” jelzést adó főjelzőt, szerencsére komolyabb következmény nélkül. Négy esetben azonban csak a körülmények kedvező alakulásán múltott, hogy ténylegesen nem vált következményeiben súlyosabbá az esemény. Ezekben

az esetekben ugyanis a jelzőmeghaladás következménye vonatok szembeközlekedése lett. Az egyik ilyen volt, ami 2011. március 6-án Ötvös forgalmi kitérőnél történt, ahol is egy tehervonat előzetes felhatalmazás nélkül meghaladta a „Megállj!” állású, V1 jelű kijáratit jelzőt, majd felvágva a váltót továbbhaladt a Zalabér-Batyk átlomás felől érkező személyvonat vágányán. Szerencsére a személyvonat mozdonyvezetője észlelte a másik vonatot, és gyorsfékezést alkalmazott, illetve a mozdony lámpáival fényjelzéseket adott, melyet észlelt a szembeközlekedő vonat vezetője, és ő is megállította az általa vezetett szerelvényt. Hasonló helyzet állt elő 2011. május 18-án Újfehértó állomáson, ahol egy tehervonat mozdonya megál-

... jelentős veszélyforrást jelentenek azok az esetek, amelyeknek a „végeredménye” vonatok szembeközlekedése. Ezeknek az eseményeknek a hátterét vizsgálva gyakorlatilag mindig emberi tényezőre vezethető vissza a veszélyhelyzet bekövetkezése.

lás után engedély nélkül elindult, és meghaladta a továbbhaladást tiltó jelzési képet mutató kijáratit jelzőt, majd szemben közlekedett az állomásra szabályos jelzőkezelés mellett behaladó személyszállító vonattal. A tehervonat gyorsfékezést alkalmazott és megállt, ezzel elkerülve az esetleges balesetet. Ebbe a körbe tartozik a 2011. szeptember 18-án Sopron állomáson történt eset is, ahol egy behaladó vonat hagyta figyelmen kívül a továbbhaladást tiltó jelzési képet, és miután felvágta a váltót, már csak egy gyorsfékezéssel volt elkerülhető a találkozás a szemben közlekedő mozdonnyal. A negyedik kiemelt eset helyszíne pedig a Nyíregyháza-Északi kitérő volt, ahol egy vonat a „Megállj!” állású kijáratit jelzőt meghaladva és ugyancsak a váltót felvágva, egy következő váltón állt meg. Ebben az esetben a technika „szólt közbe”, mert a váltófelvágás következtében a bejáratit jelző továbbhaladást tiltó állásba esett vissza a Nyíregyháza



irányából ugyanazon vágányon érkező vonat részére. Ezekben az esetekben a biztosítóberendezések, kijárat jelzők megfelelően működtek, az események háttérben az emberi tényező állt. Mi más egyéb lehetősége van ilyenkor a KBSZ-nek, minthogy felhívja a figyelmet a képzés és az ellenőrzés fontosságára.

Hasonló, de mégis más hátteret mutat az a médiában is nagy hangsúlyt kapott esemény, amely Aszód és Tura állomások között következett be, ahol is a biztosítóberendezés meghibásodása miatt állomástávolságú közlekedés volt érvényben, s egy intercity és egy tehervonat közlekedett szembe. A Tura állomásról kihaladó 5503 számú vonat vágányútja nem a helyes vágányra volt beállítva, s a vonat elhaladt a továbbhaladást tiltó jelzési képet mutató kijárat jelző mellett, tovább közlekedve azon a vágányon, amelyen – helyesen – az Aszód állomásról elindult IC568 számú vonat érkezett. A

veszélyforrást az oldotta fel, hogy a turai állomás forgalmi szolgálattevője a helyzet felismerése után értesítette a vonalirányítót, aki pedig mozdonyrádióon intézkedett a vonatok megállítására.

Ezen esemény szakmai vizsgálata arra mutatott rá, hogy a biztosítóberendezés meghibásodását követően olyan szabályok, előírások ismerete, betartása került előtérbe, melyek gyakorlati alkalmazására viszonylag ritkán kerül sor. Ezeknek a szabályoknak a biztos tudása, megfelelő szintű gyakorlati alkalmazása elengedhetetlen feltétele a balesetmentes közlekedésnek. Ezért a KBSZ azonnali megelőző intézkedéseket javasolva még a szakmai vizsgálat lezárása előtt biztonsági ajánlásokat adott ki. Ezek között szerepel többek között – a légiközlekedésben már bevett gyakorlata alapján – egy olyan ellenőrző lista összeállításának a javaslata, amely lista a viszonylag ritkán bekövetkező, a napi gyakorlattól jelentősen eltérő forgalmi

helyzetekben alkalmazandó intézkedésekre, eljárásokra emlékezteti a szakszemélyzetet, ezzel elősegítve a szabályok maradéktalan betartását, a forgalom rendkívüli körülmények között is biztonságos lebonyolítását. A javaslattal a vasúttársaságok egyetértettek, s megkezdődött ezen listák összeállítása, gyakorlatba való bevezetése.

A légiközlekedés területén a KBSZ-nek sikerült „előnyhöz” jutnia egy, nemzetközi szinten is mind nagyobb problémát okozó jelenségben, a repülőgépeket ért lézeres támadásokat illetően. A nemzetközi

a tökéletes és zavartalan látás képessége. Általában vizuális úton kapják információikat a műszerekről (újabbban számítógépes kijelzőkről), de a fel- és leszállás bizonyos fázisaiban még a legmodernebb gépek pilótái is közvetlenül látás alapján határozzák meg gépük térbeli helyzetét és a leszállópályához viszonyított pozícióját. A pilótafülkét érő lézersugár viszont súlyosan veszélyezteti a pilótáknak ezt a létfontosságú látási képességét. A keskeny lézersugarat általában nem sikerül huzamos ideig a repülőgépen tar-



tapasztalatok és a KBSZ-hez érkező, s mindinkább megsaporodó bejelentések alapján a Szervezet még a tavasszal napirendre vette a lézeres támadások kérdéskörét szakmai fórumán, s a szakemberek azt követően is folyamatosan együttműködtek és -működnek e veszélyforrás elhárítása érdekében.

Világszerte megfigyelhető, hogy az utca embere által is elérhető, egyre nagyobb teljesítményű lézersugárzók elterjedésével nő a különböző járművek, közöttük a repülőgépek ellen elkövetett lézertámadások száma. A jelenség némi késéssel begyűrűzött Magyarországra is. 2010-ig az ilyen események csak szórványosan fordultak elő, ám akkor a jelentett események gyakorisága meredek emelkedésbe kezdett. A 2010-es évben nyolc, 2011 első háromnegyed évében viszont már húsznál több esemény került a KBSZ nyilvántartásába. A támadások a polgári repülőgépek mellett nem kímélik a katonaiakat sem. Érte már támadás a Gripeneket és a NATO C-17-es szállítóegységének gépeit is. Az esetek valódi száma az ismertnél minden bizonnyal több, legalábbis erre utalnak a nemzetközi tapasztalatok, amelyek szerint nem minden eseményt jelentettek be.

A „ténykedésre” nem véletlenül használják a szakemberek a támadás szót, mert lehet, hogy „jópofa ügyességi gyakorlat”ként indul a földről egy vékony sugárral a repülőgép eltalálása, ez azonban valójában a repülés biztonságát tekintve súlyos veszélyforrás. A repülőgépet vezető pilóták számára létfontosságú

...A támadások a polgári repülőgépek mellett nem kímélik a katonaiakat sem. Érte már támadás a Gripeneket és a NATO C-17-es szállítóegységének gépeit is. Az esetek valódi száma az ismertnél minden bizonnyal több, legalábbis erre utalnak a nemzetközi tapasztalatok...

tani, de a pilóta szemét csupán néhány pillanatig érő lézersugár is többféle módon és mértékben károsíthatja annak látását. Legenyhébb esetben a váratlan és erős inger elvonja figyelmét fontosabb tennivalóiról. Erősebb sugárzás hatására az érintett ablak az elkerülhetetlenül rajta lévő szennyeződések és karcolások révén olyan erősen csillog, hogy szinte átláthatatlanná válik. Nagyobb energiájú lézersugár a szembe jutva rövidebb-hosszabb időre megzavarhatja annak működését. Ez a zavarás a néhány másodperces átmeneti káprázástól a látótér kisebb-nagyobb részének tartós kieséséig terjedhet. Legsúlyosabb esetben a nagy energiájú lézersugár a szembe jutva lassan vagy egyáltalán nem gyógyuló fizikai károsodást is okozhat.

A helyzetet súlyosítja, hogy a jellemzően nagy magasságban közlekedő szállítógépek elsősorban a fel- és leszállás időszakában, az általuk igénybe vett repülőterek közelében vannak kitéve támadás veszélyének. A lézervakítás elleni védekezés leghatékonyabb módszereinek és eszközeinek kiválasztása egyre szorosabb nemzetközi összefogással jelenleg is folyik. A témával foglalkozók látókörébe került fontosabb lehetőségek a teljesség igénye nélkül: nagy teljesítményű lézersugárzók kereskedelmi forgalmazásának, birtoklá-

gyakorik voltak. Ez a változás minden bizonnyal abban is közrejátszik, hogy nem érkeztek híradások a híd lábának való ütközésekről, amelyek ugyancsak elő-előfordultak itt korábban.

Érdekes módon megszorodtak viszont azok a téli események, amelyek végeredménye a telelésre leállított úszóművek elsüllyedése volt. Ennek oka talán az, hogy elszoktunk az igazi jeges hidegektől? Mindenesetre a múlt télen négy telelésre leállított úszómű süllyedt el, s a szakmai vizsgálat megállapításai szerint az ok vagy a nem



sának és használatának korlátozása; a közvélemény tájékoztatása, meggyőzése a pilóták lézeres vakításának veszélyességéről; az ennek ellenére elkövetett veszélyes vakítás cselekményének tiltása, üldözése és elrettentő erejű büntetése; hatékony repülési és légiforgalmi irányítási eljárások kidolgozása a lézervakítás megelőzésére, elkerülésére és a bekövetkezett vakítások következményeinek enyhítésére; a repülésben részt vevő pilóták, légiforgalmi irányítók kiképzése és rendszeres gyakoroltatása a fenti eljárások megfelelő alkalmazására; műszaki megoldások a veszélyes lézersugarak fizikai távoltartására a pilótafülkétől vagy a pilóták szemétől.

Az illetékesek nálunk is igyekeznek mind szélesebb körben tudatosítani, hogy a repülőgépek elleni lézeres támadás a légiközlekedés szándékos veszélyeztetésének minősül, s mint ilyen, többéves börtönbüntetést kockáztat, aki azt elköveti. Ezzel együtt természetesen az érintett szervezetek sem ülnek tétlenül, a légitársaságok felkészítik pilotáikat, az illetékesek pedig kialakították azt a jelentési utat, amely a leginkább kecsgetet az elkövetők elfogásának lehetőségével. A Repülőtéri Rendőrigazgatóság ősszel fokozott készenléttel járja akciót is indított az elkövetések visszaszorítása érdekében.

A vízi közlekedés területén, mondhatni, majdhogynem csendesen telt az esztendő. A Dunaföldvár környékén végrehajtott folyamatszabályozási munkálatok – a folyómeder kotrása – következtében megszűntek a hajóút elzáródásával járó hajózási események, fennakadások, amelyek korábban főként a kisvízes időszakban eléggé

...múlt télen négy telelésre leállított úszómű süllyedt el, s a szakmai vizsgálat megállapításai szerint az ok vagy a nem megfelelő felkészítésben és/vagy az üzemeltető részéről a felügyelet hiányosságaiban volt keresendő. [...] Ennek oka talán az, hogy elszoktunk az igazi jeges hidegektől?

megfelelő felkészítésben és/vagy az üzemeltető részéről a felügyelet hiányosságaiban volt keresendő. Természetesen ahhoz, hogy egy ilyen esemény bekövetkezzék, nem elegendő csak a kikötőbeli ellenőrző körutak hiányosságait okolni, hiszen ahhoz, hogy víz kerüljön az úszómű testébe, valamilyen más előzmény/ek is szükséges/ek. A KBSZ szakemberei találtak olyan esettel, amikor nem volt elég, hogy a hajó víz alatti részén valahogyan beszivároghatott a víz, s emiatt megdőlt a hajó, a nagy valószínűséggel nem megfelelően lezárt búvónyílásokon ezután már olyan mennyiségű víz kerülhetett be rövid idő alatt, hogy esély sem lett volna a süllyedés elkerülésére.

Bajkó Erika, kommunikációs vezető, KBSZ

Merre tovább, közösségi közlekedés?

A szakembereket hosszú évek óta foglalkoztatja a kérdés: miként lehetne a közösségi közlekedést úgy átalakítani, hogy az versenyképes, hatékony és vonzó alternatíva legyen a nagyközönség számára az egyéni közlekedéssel szemben?

Egy kétnapos szegedi nemzetközi közlekedési konferencia résztvevői erre a kérdésre igyekeztek megadni a lehetséges válaszokat.

A Csongrád Megyei Kereskedelmi és Iparkamara, a Dél-alföldi Közlekedésfejlesztési Klaszter és az Enterprise Europe Network 2011. november 17–18-án immár tizenharmadik alkalommal rendezte meg a hagyományos nemzetközi közlekedési konferenciát *A közösségi közlekedési szolgáltatások átalakítása Magyarországon* címmel a kamara székházának konferenciatermében, amely az elmúlt évekhez hasonlóan, ezúttal is számos szakembert vonzott a csongrádi megyeszékhelyre.

AZ ÁTALAKÍTÁS IRÁNYAI

Az Európai Bizottság 2011. március 28-án tette közzé az EU harmadik, 2011–2020 közötti időszakra szóló közlekedéspolitikai Fehér Könyvét, melyet a magyar soros elnökség tárgyalta végig és zárt le 2011. június 16-án – jelentette ki a főbb közlekedéspolitikai irányokat, illetve a közösségi közlekedés átalakításával kapcsolatos kormányzati célkitűzéseket és törekvéseket ismertető nyitó előadásában *dr. Völner Pál*. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) infrastruktúráért felelős államtitkára elmondta, a közösségi közlekedés átalakításának stratégiai pillérei az Új Széchenyi Terv és a Széll Kálmán Terv, a keretjogszabálya a személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvény. Az átalakítás alapelve a közösségi közlekedés versenyképességének növelése az egyéni

közlekedéssel szemben, a kötöttpályás közlekedés prioritása és az átlátható, egységes elvek mentén működő közösségi közlekedés megteremtése. A célok elérése érdekében korszerűsíteni szükséges a közösségi közlekedési intézményrendszert, a tarifa- és kedvezményrendszert. Elengedhetetlen a menetrendek összehangolása, a szolgáltatási szint fejlesztése minőségi, biztonságos közlekedési szolgáltatások nyújtásával, a szükséges pénzügyi források megteremtése, az integrált közlekedési hálózatok kialakítása, a környezetvédelmi, klímapolitikai megfontolások érvényre juttatása, és a szolgáltatások valós költségeit tükröző közlekedési díjszabás megvalósítása. Át kell világítani és meg kell reformálni az állami (önkormányzati) közlekedési vállalatok működését – sorolta a tennivalókat *dr. Völner Pál*. Az NFM államtitkára hozzátette: a környezetvédelem és az energiafelhasználás hatékonysági szempontjait is be kell építeni az infrastruktúra-építések, a járműbeszerzések és a szolgáltatás megrendelésének gyakorlatába, nem utolsósorban pedig elő kell készíteni az egységes közforgalmú közlekedési törvényt.

...Az átalakítás alapelve a közösségi közlekedés versenyképességének növelése az egyéni közlekedéssel szemben...

KÖZBESZERZÉSI ELJÁRÁS: ALAPSZABÁLY

A közösségi közlekedés európai uniós gyakorlatáról, az új uniós közlekedéspolitika elveiről *Kazatsay Zoltán*, az Európai Bizottság Közlekedési és Mobilitási Főigazgatóság főigazgató-helyettese tájékoztatta a konferencia hallgatóságát. A Brüsszelben dolgozó szakember elmondta, a legfontosabb európai közlekedéspolitikai célokat 2020-ig tartalmazó Fehér Könyvben markánsan szerepelnek az utasforgalomhoz kapcsolódó célok. A dokumentum úgy fogalmaz, hogy 2030-ig meg kell felelni a hagyományos üzemanyag-gal működő gépkocsik számát a nagyvárosokban, 2050-re pedig teljesen ki kell vonni azokat a városi forgalomból. Másrészt deklarálja a „felhasználó fizet” és a „szennyező fizet” elv teljes körű

alkalmazását. A közösségi közlekedés üzemeltetőjének kiválasztására vonatkozó európai rendelkezések közül Kazatsay Zoltán kiemelte a közbeszerzési eljárás szükségességét, mint alapszabályt. A versenytárgyalástól akkor lehet eltekinteni, ha a hatóság maga

» ...Brüsszel tovább kívánja szigorítani a nagyvárosokba történő tehergépjármű-behajtást, ezért a jövőben a környezetvédelmi zónák bővítése várható...

látja el a szolgáltatást, vagy „házon belüli” vállalkozásról van szó. A közösségi közlekedési szolgáltatások általános időtartama 10 év a buszok és 15 év a vasúti és egyéb kötöttpályás módok esetében. Elhangzott, Brüsszel tovább kívánja szigorítani a nagyvárosokba történő tehergépjármű-behajtást, ezért a jövőben a környezetvédelmi zónák bővítése várható.

ÚJ SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI TÖRVÉNY

A tervek szerint 2012. április elsején hatályba lépő személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvény főbb elemeit dr. Kerékgyártó János ismertette. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Közlekedési Szolgáltatások Főosztályának vezetője egybeként aláhúzta, az új törvény komplex jogszabály lesz, amely mind a szakmai, mind a finanszírozási, mind a versenyképességi szabályokat magában foglalja, egyidejűleg tisztázza a személyszállítási szolgáltatások egységes szabályozási kereteit és fogalomrendszerét, ezzel homogén és kiszámítható szabályozási környezetet teremtve. Egységes rendszerben kezeli a közszolgáltatást és a piaci személyszállítást, a helyi, elővárosi, regionális és országos közlekedési rendszereket, meghatározza az EU-konform, ágazatspecifikus piaci modelleket, illetve a közlekedésszervező és közlekedési szövetségek kialakításának kereteit. A személyszállítási közszolgáltatásokat érintő, közforrásból finanszírozott fejlesztések kizárólag a kormány által jóváhagyott, országosan egységes fejlesztési koncepció mentén valósíthatók meg – tette hozzá Kerékgyártó János. Ezek kizárhatók a szigetszerű fejlesztések, érvényesülhetnek a kormány



által jóváhagyott közlekedéspolitikai elvek, és egységes beruházási politika valósulhat meg. A törvény rendelkezik az információs technológiai fejlesztésekről, például az elektronikus menetrendi keresők és adatbázisok, az elektronikus jegy- és bérletrendszer (Budapest és elővárosa esetében egységes jegy- és bérletrendszer) bevezetéséről. A közszolgáltatási szerződéseket legalább hároméves pénzügyi kötelezettségvállalással kell megkötni, ezáltal biztosítható a hosszú távra kiszámítható finanszírozás. A közösségi közlekedés versenyképességének



növelése érdekében rögzíti a jogszabály a rugalmas, piac képes árrendszer létrehozását, a párhuzamos ellátórendszerek integrálását, valamint a még elégséges szolgáltatás kérdésének rendezését.

A PROJEKTIGAZGATÓSÁG FELADATAI

Dr. Dabóczi Kálmán, a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. ügyvezető igazgatóhelyettese, stratégiai projektigazgatója előadásában rámutatott, a közösségi közlekedés átalakítását érintő, mélyreható szerkezeti változásokat előrevetítő komplex projektek kezelésére, összehangolására önálló Stratégiai Projekt Igazgatóság alakult a KTI-n belül. Az igazgatóság feladatai a nemzeti közlekedési holding előkészítésének koordinálása, a Széll Kálmán Tervben megfogalmazott közlekedési prioritások támogatása, a Nemzeti Egységes Kártyarendszer közlekedési programjainak felügyelete, a Nemzeti Közlekedési Stratégia kidolgozásában való közreműködés, a közlekedésbiztonság kiemelt kezelése. Dr. Dabóczi Kálmán szólt továbbá a közlekedési régiókról, a megrendelői feladatokról, az e-ticketing projektről, a szolgáltatási szintrendszer kialakításának alapelveiről, a szolgáltatási szint mérésének új gyakorlatáról, amely a szolgáltató rendszeres mérése helyett az utaselégedettség időszakos mérésére koncentrálna.

REFORM, EGYÜTTMŰKÖDÉSSSEL

Válság van a közösségi közlekedésben, de vajon mióta? – tette fel a kérdést előadásában dr. Vereczkey Zoltán, a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületének elnöke, a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara

elnöke, és több lehetőséget is felsorolt, a résztvevőkre bízva a választást. A veszteséges vállalati gazdálkodás, vagyonfelélés megjelenése óta? A termelőeszközök egyszerű újratemelésének megszűnése óta? Az egyéni közlekedés személyközlekedési munkamegosztáson belüli részarányának folyamatos növekedése óta? A hasznos kilométerek és az utasszám csökkenése óta? A járattírtítások és vonalbezárások elindulása óta? A szakmaidegen filozófiák képviselőinek vezetői pozícióban való megjelenése óta?



Az előadó a magánfuvarozók naivitásának nevezte azt az elképzelést, hogy az alvállalkozói rendszerben be tudnak kapcsolódni a helyi közszolgáltatások ellátásába. Hiszen az alvállalkozók folyamatosan szorulnak ki a piacról, a lejáró szerződéseiket nem hosszabbítják meg. Az alvállalkozói rendszer sajnos nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, a kis- és középvállalkozások célja ezért a saját jogon történő közszol-

...A közszolgáltatási szerződéseket legalább hároméves pénzügyi kötelezettségvállalással kell megkötni, ezáltal biztosítható a hosszú távra kiszámítható finanszírozás...

galtatás elnyerése lehet. Dr. Vereczkey Zoltán hozzátette: a fejlett közforgalmú közlekedés költséges, de még mindig kevesebbe kerül, mint a parttalan motorizáció következményeinek kezelése. A közforgalmú közlekedés megcélzott reformja csak a személyszállítás egészének és a közigazgatás jelenlegi kereteinek újragondolása, valamint a szolgáltatás tudatos együttműködése mellett lehet igazán eredményes.

VOLÁN: AZ ÁTALAKÍTÁS LEHETŐSÉGEI

A közösségi közlekedésnek versenyképes alternatívát kell tudni nyújtania a ma egyébként erősödő egyéni közlekedéssel szemben. E cél eléréséhez elengedhetetlen a térbeli és időbeli igényekhez igazodó

integrált hálózat és menetrend kialakítása, a szolgáltatási színvonal szinten tartása vagy javítása, a közforgalmú közlekedés használatára való ösztönzés és az adott szolgáltatási szint hatékonyabb rendszerben történő megvalósítása. *Mészáros László*, a Volánbusz Zrt. vezérigazgatója szerint a cégcsoport alaptevékenysége átalakításának több lehetősége is van. Növelni kell a közlekedésszervezés hatékonyságát, az integrált menetrend racionalizálásával, az autóbuszos ráhordás erősítésével, a meglévő hálózaton a járatgyakorlatosság igényekhez tör-



tendő pontosabb illesztésével, a menetrendi km racionalizálásával, szűkítésével. Szükség van a teljes Volán cégstruktúra racionalizálására, az adminisztratív funkciók megosztott szolgáltató központba szervezésére, a közös beszerzésekből realizálható méretgazdaságossági előnyök kiaknázására, a járműpark homogenitásának növelésére, egységes műszaki háttér kialakítására. Fontos a szolgáltatásportfólió

» ...Nem kérdés, hogy változtatni kell – szögezte le a szakember –, az ésszerű és hatékony rendszerműködés miatt egyre csökkenő közvetlen költségvetési helytállással...

felülvizsgálata is. Ez egyrészt a veszteségesen ellátott helyi közforgalmú közlekedésből való kivonulást, másrészt a szomszédos országokban – elsősorban a határok közelében – új ellátási területek megszerzését jelenti. A Volánbusz Zrt. vezérigazgatója az autóbuszrekonstrukciós programra is felhívta a figyelmet, melynek során négy év alatt szeretnék elérni a járművek nyolcéves átlagéletkorát.

AZ ÉRDEKÉRVÉNYESÍTÉS JAVÍTÁSA

A folyamatosan erősödő piaci versenyben egyre nagyobb jelentőséget kap a vállalati érdek-képviselői munka. A vállalatok eredményes működéséhez ma már nem elég a termékek és szolgáltatások gazdaságos

előállítása, a különböző minőségi díjak megszerzése, a piaci pozíciók megerősítése. A sikeresen működő társaságoknak kiterjedt hazai és nemzetközi kapcsolatokra van szüksége az EU intézményeivel, a kormányzattal, a munkavállalói szövetségekkel és a civil szervezetekkel. Az utóbbi években erre a feladatra jöttek létre és sok tekintetben eredményes munkát végeznek a különböző munkaadói érdek-képviselői szövetségek – szögezte le *Sárközi György*. A Stratégiai és Közszolgáltató Társaságok Országos Szövetségének elnöke előadásában



áttekintette a társadalmi párbeszédrendszer világ, európai és nemzeti szintű gyakorlatát, aláhúzva a Nemzeti Gazdasági és Társadalmi Tanácsról (NGTT) szóló 2011. évi XCIII. törvény jelentőségét. A közlekedési közszolgáltatások érdekérvényesítésének javítása érdekében javasolt lépések között megemlítette többek között a szoros együttműködést az NGTT-n belüli érdekelt szervezetekkel, az NGTT és az ágazati párbeszéd bizottságok közötti kapcsolat kialakítását, a Közúti Közlekedési Alágazati Párbeszéd Bizottság bekapcsolását az európai párbeszédbe és a szakmai kérdések magasabb szintű előkészítését. *Sárközi György* fontosnak nevezte továbbá a stratégiai együttműködési megállapodások tető alá hozatalát a szaktárcákkal.

AJÁNLÁS: VÁLTOZTATNI KELL!

A tizenharmadik szegedi nemzetközi közlekedési konferencia egy ajánlás elfogadásával zárult, melyet *dr. Szeri István*, az MKIK Közlekedés és Logisztikai Kollégiumának elnöke ismertetett. Mint mondta, a közösségi közlekedés hozzáférése alkotmányos alapjogot érintő kérdés a lakosság számára. A rendszer egy repülőgép-anyahajó manőverezési képességével rendelkezik, kis mozdulatokkal, apró, de elkötelezett irányváltoztatásokkal lehet csak jó irányba terelni. Nagy és kiszámíthatatlan mozdulatok olyan fordulatokat hozhatnak, melyek felszámolhatják a még elfogadható hálózati és ellátási szintet (lásd Románia, Szerbia stb.). Nem kérdés, hogy változtatni kell – szögezte le a szakember –, az ésszerű és hatékony rendszerműködés miatt egyre csökkenő közvetlen költségvetési helytállással.

D. E.

A Gotthárd-katasztrófa tizedik évfordulójára

Biztonságosak-e az alagutak?

Az alagutak a közúti közlekedés különösen veszélyes helyei közé tartoznak.

A tapasztalatok azt mutatják, hogy tíz évvel a Gotthárd-katasztrófa után még mindig sok gépjárművezető követ el közlekedési szabálysértést, s vállal szükségtelen kockázatot az alagutakban.

A GOTTHÁRD-KATASZTRÓFA

A mintegy 16,4 km hosszú Gotthárd-alagút Olaszországot és Svájcot köti össze. Nevét onnan kapta, hogy közvetlenül a Szent Gotthárd-hágó alatt építették. A közúti forgalomnak 1980 szeptemberében átadott alagút északról dél felé haladva az Uri kantonbeli (Svájc) Göschenen, valamint az olasz Ticino tartományhoz tartozó Airolo településeket köti össze. A Gotthárd a második leghosszabb közúti alagút Európában, a 24,5 km hosszú norvég Laerdal-alagút mögött.

A Gotthárd-alagút 2001. október 24-én fekete betűkkel íródott be a közúti közlekedés történetébe. Aznap reggel 9 óra 39 perckor az alagútban két tehergépjármű frontálisan ütközött össze, a déli kijáratától mindössze egy kilométerre. A balesetet követően az egyik jármű kigyulladt, s a tűz átterjedt a rakományra (az egyik kamion gumiabroncsokat szállított). A gyúlékony rakomány belobbant, ezt követően a tűz rohamosan és megállíthatatlanul terjedni kezdett. Azoknak az embereknek, akik legközelebb voltak a balesetben érintett tehergépjárművekhez, nem sok esélyük maradt a menekülésre. A bent rekedtek közül összesen 11 személy vesztette életét, s 128-an szenvedtek különböző fokú sérüléseket.

A mentők és a tűzoltók hamar a helyszínre érkeztek, ugyanakkor a mentést jelentősen nehezítette a rendkívül magas hő, valamint a gumiabroncsok égéséből adódó sűrű, gyakorlatilag átláthatatlan fekete füstfelhő.

TOVÁBBI ALAGÚT-KATASZTRÓFÁK

A Gotthárd-katasztrófa sajnos nem egyedi eset. Olvasóink közül is bizonyára többen hallottak olyan tömegszerencsétlenségekről, melyek háttérben alagutakban bekövetkezett közúti baleset állt. Az

elmúlt évtizedekben különösen az Alpok alatt meghúzódó alagutak váltak hírhedtté. Franciaországban, Olaszországban és Ausztriában egyaránt történtek olyan közúti katasztrófák, melyek sok emberáldozatot követeltek.

Bő két évvel a Gotthárd-katasztrófa előtt, 1999. május 29-én, reggel 5 óra körül egy tehergépkocsi-vezető által okozott sorozatütközés vezetett tragédiához a Salzburg tartományi Tauern-alagútban. A baleset során tűz ütött ki, mely következtében 12 ember életét vesztette, 50-en pedig súlyosan megsérültek. Az alagút építménye is jelentősen megrongálódott, a helyreállítási munkálatok 3 hónapon át tartottak.

Ennél is súlyosabb következményekkel járt az a baleset, mely ugyancsak 1999 tavaszán, a franciaországi Mont Blanc-alagútban történt. Egy Franciaországból Olaszországba tartó, élelmiszert szállító kamion még az alagút elején kigyulladt. A gépjárművezető azon-

A balesetet követően az egyik jármű kigyulladt, s a tűz átterjedt a rakományra (az egyik kamion gumiabroncsokat szállított). A gyúlékony rakomány belobbant, ezt követően a tűz rohamosan és megállíthatatlanul terjedni kezdett. Azoknak az embereknek, akik legközelebb voltak a balesetben érintett tehergépjárművekhez, nem sok esélyük maradt a menekülésre.

ban csak később vette észre a tüzet. Az alagút közepénél megállt, megpróbálta egyedül eloltani a tüzet, de a lángokat nem sikerült megfékeznie. A tűz rohamosan átterjedt más tűzveszélyes anyagokat szállító kamionokra is, ezzel bekövetkezett a katasztrófa. Összesen 40 jármű ragadt bent az alagútban. A balesetben 39-en vesztették életüket. A tüzet kísérő hatalmas hőben a megégett emberek holtteste csecsemő méretűre zsugorodott össze. Két napig tartott, amíg a mentőosztagok teljesen eloltották a lángokat. Az alagutat a rongálódások miatt három évre lezárták.



A Gotthard alagútban bekövetkezett katasztrófa képei



A TISPOL által közzétett, az elmúlt hónapokban történt szabályszegések az alagutakban

A VESZÉLY MA IS AKTUÁLIS

A Gotthárd-alagútban a közlekedési katasztrófa tíz évvel ezelőtt történt. A tragédia tizedik évfordulójáról a TISPOL (European Traffic Police Network) is megemlékezett. Az esemény és a tanulságok felelevenítése mellett a TISPOL olyan válogatott képeket tett közzé, melyek azt igazolják, hogy napjainkban még mindig sok járművezető vállal szükségtelen kockázatot az alagútban való haladása során.

A TISPOL honlapján is megtalálható képek tanúsága szerint egyes járművezetők a tilalom ellenére még ma is előznek (a Gotthárd-alagútban a kétirányú forgalom számára mindössze egy-egy forgalmi sáv áll rendelkezésre, s az előzést táblákkal és útburkolati jellel egyaránt tiltják), továbbá „Y” fordulót hajtanak végre, veszélyes árut szállítva hajtanak be az alagútba vagy éppenséggel járművükkel szabálytalanul megállnak.

A svájci Uri kanton közlekedésrendszetének vezetője, Damian Meier kijelentette, hogy a Gotthárd-alagút és közvetlen környezete biztonságának fokozását továbbra is elsődleges feladatuknak tekintik, ugyanakkor a gépjárművezetők együttműködése hiányában lehetetlen minden balesetet megelőzni. Ezt igazolja, hogy a Gotthárd-alagútban a tíz évvel ezelőtt bekövetkezett tüzeset után további hét személy vesztette életét. A legutolsó tragédia 2011 őszén történt, amikor egy motorkerékpáros az alagút falának ütközött.

Jelenleg a svájci rendőrök napi átlagban mintegy 17 000 jármű forgalmát felügyelik a Gotthárd-alagúton történő áthaladás előtt, illetve annak során.

A rendőrök más hatóságokkal együtt minden évben szimulációs mentési gyakorlatot hajtanak végre az alagútnál annak érdekében, hogy egy esetleges baleset következményeit a lehető legminimálisabbra csökkentsék.

Ma már előírás, hogy az alagútban a tehergépjárművek követési távolsága nem lehet kevesebb, mint 150 méter, továbbá egy

korszerű „feed-in” rendszer alkalmazásával szabályozzák, hogy perceként legfeljebb három tehergépkocsi hajtson be az alagútba.

CYORSFORGALMI ALAGUTAK MAGYARORSZÁGON

Az alagutakban történő balesetek egyik sajátossága, hogy gyakran járnak együtt tüzesetekkel, melyek olyan gyorsan terjedhetnek, hogy a menekülésre alig marad remény. Ez az oka annak, hogy az alagutak a közúti közlekedés egyik legveszélyesebb helyszínei.

Nekünk, magyar gépkocsivezetőknek, illetve motorkerékpárosoknak általában csekély tapasztalatunk van az alagutakban való közlekedés fortélyairól és veszélyeiről. Ennek egyik érthető oka, hogy egészen 2010-ig hazánk főútjain, illetve gyorsforgalmi útjain nem találkozhattunk hosszabb alagutakkal. A belterületi alagutak pedig – a budai Várhegy alagút kivételével – általában kisebb építmények, legfeljebb néhány tíz méter hosszúak.

Új fejezet kezdődött a hazai autózás történetében, amikor 2010. március 31-én átadásra került az M6 autópálya legutóbbi szakasza. A déli autópálya területén egyidejűleg négy közúti alagutat adtak át a forgalomnak.

Elmondható, hogy Magyarország első gyorsforgalmi közúti alagútjai megfelelnek a nemzetközi alagút-biztonsági előírásoknak és szabványoknak, s a megvalósítás során a közlekedésbiztonsági kérdések mindvégig prioritást élveztek. A Bátaszék és Véménd között található alagutak közül a leghosszabb 1331 méteres, míg a további három alagút 865, 418, illetve 399 méter hosszú. Az alagútban közlekedők biztonságát informatikai háttérrel („SCADA” rendszerrel) támogatott 24 órás folyamatos készenléti szolgálat felügyeli.

A bátaszéki mérnökségi telepről meghosszabbított „érzékszervek”, zárt láncú tv-kamerák, tűzjelző és látótávolság-ellenőrző rendszer, illetve a burkolatba épített érzékelők segítségével felügyelik a forgalmat. Emellett 50 méterenként nyomógombos segélykérő és tűzjelző készülékek, 150 méterenként pedig segély-

A Gotthárd-katasztrófa példája jól igazolja, hogy a hatósági ellenőrzés és forgalomfelügyelet önmagában nem elégséges a közúti balesetek megelőzéséhez. Ehhez ugyanis leginkább a gépjárművezetők jogkövető magatartására van szükség.

kérő fülkék találhatóak, ahol poroltót is elhelyeztek. A két leghosszabb alagútban 300 méterenként vészátjárókat is kiépítettek.

Az új gyorsforgalmi útszakaszok és alagutak természetesen megfelelő rendőri jelenlétet igényelnek. Az átadással egyidejűleg három új autópálya-alegység jött létre, Paks, Bátaszék és Pécsudvard székhellyel. Az alagutak forgalmának felügyeletét a bátaszéki alosztály látja el.

HASZNOS TANÁCSOK, HA ALAGUTAKBAN KÖZLEKEDÜNK

A Gotthárd-katasztrófa példája jól igazolja, hogy a hatósági ellenőrzés és forgalomfelügyelet önmagában nem elégséges a közúti balesetek megelőzéséhez. Ehhez ugyanis leginkább a gépjárművezetők



Az M6-os autópálya alagútjai

jogkövető magatartására van szükség. Az alagutakban való biztonságos közlekedés az általános ismeretek mellett speciális információk elsajátítását is szükségessé teszi. Biztonságunk, életünk, testi épségünk és egészségünk védelme érdekében nagyon fontos, hogy megismerjük és elsajátítsuk ezeket a szabályokat.

Az első és legfontosabb szabály nagyon egyszerű: minden esetben tartsuk meg a közúti közlekedés szabályait. Különösen érvényes ez az alagutakban történő áthaladásra. A szabályok tisztelete és megtartása által ugyanis radikálisan lecsökkenthetők mindazok a kockázatok, melyek a közúti közlekedésből adódnak.

Az alagutakban általában sebességkorlátozást rendelnek el. Alapszabály, hogy a megengedett sebességet soha ne lépjük túl, továbbá az általánosnál is nagyobb, biztonságos követési távolságot

tartsunk. Fontos, hogy előzési tilalom esetén soha ne előzzünk, alagútban ne forduljunk meg és ne tolassunk, továbbá vészhelyzet kivételével ne álljunk meg.

A rutinos járművezetők már előre meggyőződnek arról, hogy gépkocsijuk elegendő üzemanyaggal rendelkezik, s a motor nem áll le az alagútban. Ezenkívül napszemüvegüket az alagúthoz közeledve azonnal leveszik, s ha azt még nem tették meg (például külföldön, ahol esetleg nem kötelező nappal a fényszóró használat), bekapcsolják a tompított fényszórót.

Az alagutak elején mindig (de olykor a belterületén is) forgalomirányító fényjelző készülékek találhatók. Tilos jelzésénél soha ne hajtunk be az alagútba, míg a villogó sárga jelzés fokozott óvatossággal történő haladást tesz kötelezővé.



Az M6-os autópálya alagútjai

Műszaki meghibásodás esetén be kell kapcsolni a vészvillogót, s lehetőség szerint el kell hagyni a gépjárművel az alagutat. Ha ez nem lehetséges, az útpálya jobb oldalán kialakított leállóöbölben, ennek hiányában szorosan az úttest jobb szélén kell a járművet leállítani. Segítség kérésére ne a mobiltelefont, hanem a legközelebbi segélykérő telefont vagy nyomógombot használjuk.

Előfordulhat, hogy az alagútban közúti baleset történik. Ilyenkor célszerű jobbra húzódni, bekapcsolni a vészvillogót, és az előzőleg leírtaknak megfelelően értesíteni a forgalomirányító központot.

Amennyiben saját járművünk kigyullad, legfontosabb az önrugalom. Meg kell próbálni elhagyni az alagutat. Ha ez nem lehetséges, az út jobb szélén meg kell állni, s a saját (vagy a legközelebbi segélykérő fülkénél elhelyezett) poroltóval meg kell kezdeni az oltást.

Ha a tüzet nem lehet eloltani, akkor haladéktalanul el kell hagyni az alagutat, s intézkedni kell a mentésre, valamint a többi járművezető értesítésére. Ha mögöttünk haladó idegen jármű gyullad ki vagy füstöl, akkor mielőbb hajtsunk ki az alagútból. Ha viszont magunk előtt tapasztalunk égő járművet, azonnal álljunk le az út jobb szélén, hagyjuk bent a gyújtásindító kulcsot a járműben, s távozzunk a vész kijáraton vagy az alagút kijáratánál.

Végezetül az alagútból történő kihaladás során számítani kell a fényviszonyok olykor jelentős mértékű megváltozására (például a rikító napfény ideiglenesen vakító hatására), valamint az eltérő tapadást eredményező útviszonyokra, ami különösen csapadékos időben lehet veszélyes.

Gégény István

Cél: a román járművezetők szabályszegéseinek visszaszorítása

A román járművezetők által okozott szabályszegések és közúti balesetek csökkentése érdekében 2011. november 23-án, Biharkeresztesen magyar–román kétoldalú megbeszélést tartottak.

A közelmúltban vélhetően nem volt olyan közlekedő, akit ne sokkolt volna a hír, mely szerint 2011. október 30-án 23.35 órakor az M43 autópályán egy román állampolgár által vezetett kamion áttért a menetirány szerinti bal oldalra, s összeütközött a szemből érkező, ugyancsak román állampolgár által vezetett kisbusszal. A baleset következtében 14 román állampolgár vesztette életét.

Bár a halálos tömegszerencsétlenség okozása miatt az eljárás napjainkban is tart, ugyanakkor elmondható, hogy a baleset két fontos témakörre is felhívta a figyelmet.

Az első, hogy a közúti ellenőrzések tapasztalatai szerint a román hatósági jelzéssel ellátott kisbuszokban gyakran a megengedett létszámnál többen utaznak (így volt ez sajnos a tárgybéli balesetben is), továbbá a nehéz-tehergépjárművek vezetői sok esetben nem tartják meg a vezetési és pihenőidőkre vonatkozó szabályokat. Márpedig a fáradtság potenciális baleseti ok, s ha a vezető elbóbiskolása miatt egy kamion marad irányítatlan, akkor ütközés esetén a másik járműben utazó személyeknek kevés esélyük van az életben maradásra.

Az M43 autópályán történt szörnyű tragédia nyomatékosan hívta fel a figyelmet ezekre a problémás területekre, s a további hasonló esetek megelőzése szükségszerűen vezetett a kétoldalú tárgyalásokhoz.

A biharkeresztesi szakmai találkozót közvetlen előzménye az volt, hogy dr. Pintér Sándor belügyminiszter a közelmúltban számos szakmai kérdésben megbeszélést folytatott román belügyminiszter kollégájával. A megbeszélés során szóba került a Csongrád megyei tragédia mellett az is, hogy a tapasztalatok alapján a magyar közutakon bekövetkezett személyesüléses közúti közlekedési balesetek okozói, részesei sok esetben román állampolgárok.

A találkozón mindkét belügyminiszter kijelentette, hogy indokoltnak tartja a helyzet mielőbbi tisztázását, továbbá azoknak a lehetséges intézkedéseknek a megvizsgálását, melyekkel a román járművezetők által okozott balesetek száma csökkenthető. Ennek

...az intézkedések ellenére még mindig előfordulnak olyan balesetek és tragédiák, melyek szükségessé teszik a továbblépést. A román közlekedésrendészet vezetője szerint céljuk egyértelműen az, hogy felszámolják ezt a rendkívül veszélyes jelenséget, s az országhatárt egyetlen olyan jármű se léphesse át, mely több üléssel rendelkezik, mint amennyi a forgalmi engedélyben rögzítve van.

érdekében a miniszterek kétoldalú szakértői megbeszélések folytatásában állapodtak meg.

Ezt követően került sor a 2011. november 23-i biharkeresztesi megbeszélésre, mely a román és a magyar közlekedésrendészet, valamint a társhatóságok vezető tisztségviselői részvételével zajlott.

A megbeszélés célja kifejezetten az volt, hogy a hatóságok megoldást találjanak arra, hogyan lehetne csökkenteni a Magyarország területén bekövetkezett, román állampolgárok által okozott közúti balesetek számát, továbbá a balesetek kimenetelének súlyosságát.

Az M43 autópályán bekövetkezett tragédia előzményeinek és addig ismert okainak ismertetését, valamint a magyar fél szóbeli bevezetését követően a román közlekedésrendészet vezetője kijelentette, hogy a balesetben közrejátszó problémák számukra nem

ismeretlenek. Az elmúlt időszakban ugyanis Romániában két hasonló közúti baleset történt, összesen 20 ember életét követelve.

Romániában négy éve kezdtek kiemelten foglalkozni azzal, hogy a román járművezetők a személyszállítás szabályait – különösen külföldi utak esetén – sok esetben nem tartják meg. Ennek megakadályozása érdekében a román rendőrség a közlekedési hatósággal közös ellenőrzéseket folytat, éves tervek alapján. A külön erre a célra létrehozott ellenőrzési pontokon, valamint a telephelyeken végrehajtott ellenőrzések statisztikai adatokkal is igazolható eredményeket hoztak, s a hatósági intézkedések hatáskörét elrettenítő jellegű mediatevékenységgel fokozták.

Ugyanakkor az intézkedések ellenére még mindig előfordulnak olyan balesetek és tragédiák, melyek szükségessé teszik a továbblépést. A román közlekedérendszet vezetője szerint céljuk egyértelműen az, hogy felszámolják ezt a rendkívül veszélyes jelenséget, s az országhatárt egyetlen olyan jármű se léphesse át, mely több ülésel rendelkezik, mint amennyi a forgalmi engedélyben rögzítve van.

A magyar delegáció tagjai jelezték, hogy a határátkelőhelyeken számos alkalommal találkozunk azzal a magatartással, mely szerint a megengedettnél több személyt szállító román járművekből néhányan kiszállva, gyalogosan lépik át az államhatárt, majd az ellenőrzést követően ismét a jármű utasaiként folytatják útjukat. Ezt a jelenséget a helyszínen megakadályozni, szankcionálni a jelenlegi feltételek mellett lehetetlen, így hatékony megoldást csak a mélyszélességi ellenőrzés jelenthet.

A másik érintett témakör a fáradtan történő járművezetés, illetve a szociális előírások meg nem tartása volt a román járművezetők részéről, mely számos közúti baleset forrása. A tapasztalatok szerint a szociális előírásokat megsértő román gépjárművezetők a hosszú út megtételét követően rendszerint Magyarországon „fáradnak el”, s így gyakran okoznak balesetet az M5 és az M43 autópályán, vagy éppen a 4-es főúton.

A román fél ezzel kapcsolatban megjegyezte, hogy a problémakör náluk is ismert. A Romániában bekövetkezett hasonló balesetekben közrejátszik, hogy a Nyugat-Európából Romániába tartó



A 2011. november 23-i biharkeresztesi megbeszélésen

A megbeszélésen az is kiderült, miért szerelnék több ülést a kisbuszba Romániában az engedélyezettnél. Ennek alapvető oka az, hogy a több személy szállítását lehetővé tevő autóbusz fenntartása és üzemeltetése jóval többbe kerül a mikrobuszhoz képest, továbbá a külföldre tartó járművezetők többségének nincs „D” kategóriás vezetői engedélye. Ezért választják a külföldön dolgozók inkább a mikrobuszt, mely az engedélyezettnél több ülésel rendelkezik.

A jelenség terjedését a hatályos román jogszabályi háttér is elősegíti. Ugyanis, ha a közúti ellenőrzés során tetten érik a járművezetőt, hogy engedély nélkül beszerelt üléseken is utasokat szállít, akkor szabálysértés címén sokkal olcsóbban megússza az esetet, mintha autóbust vezetett volna „D” kategóriás vezetői engedély hiányában (utóbbi Romániában bűncselekménynek minősül, és súlyosabb szankcióval jár).

járművezetők az államhatárt átlépve több száz, gyorsforgalmi úton megtett kilométer után Romániában kevésbé fejlett úthálózaton folytatják útjukat, ahol az addig megszokott sebességgel nem biztonságos a közlekedés, és gyakran ebből adódnak a balesetek. Ha pedig a másik útirányt veszik alapul, akkor az a következtetés vonható le, hogy a járművezetők Romániából indulva, a magyar gyorsforgalmi utakat elérve egy tempós, de „monoton” közlekedési helyzetbe kerülnek, amely gyakran elalvást, illetve figyelemkiesést okoz.

A román delegáció vezetője természetesen nem vitatta, hogy a felvetett problémák súlyos közlekedésbiztonsági következményekkel járnak, így mindent meg kell tenni a jogsértések visszaszorítása érdekében.

A magyar fél az elhangzottak alapján egy közös program kidolgozását javasolta, mellyel a román delegáció egyetértett. A jelenlévők

abban is megegyeztek, hogy a programnak rugalmasnak kell lennie, követnie kell az eseményeket, gyorsan kell reagálni a forgalom esetleges megváltozására. Fontos szempont, hogy az ellenőrzések az időpont és a helyszín szempontjából változatosak és váratlanok legyenek, ezáltal ne legyen kiszámítható a hatóságok megjelenése.

Az ellenőrzésekkel kapcsolatban „magyar-román tisztcserékre” is született javaslat, tekintettel arra, hogy a tapasztalatok szerint egy



Az M 43-ason 2011. október 30-án bekövetkezett tragédia járművei

adott országban a külföldi járművezető jobban elfogadja a rendőri intézkedést, ha jelen van saját országának rendőre, továbbá ez megkönnyíti a kommunikációt, s növeli az intézkedés hatásfokát.

A Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) képviselője biztosította a résztvevőket arról, hogy a hatóság együttműködőként részt kíván venni a közös programban. Az NKH az utóbbi időben nehéztehergépjármű-ellenőrzéseket tartott a magyar-román államhatáron, melyek a vezetési és pihenőidők ellenőrzésére terjedtek ki. A tapasztalatok azt mutatták, hogy Nagylaknál 12 megindított eljárásból 11 eset volt román gépjárművezetőhöz köthető. A vezetési és pihenőidők ellenőrzése arra is ráirányította a figyelmet, hogy a román járművezetők úgy jelentkeznek belépésre Magyarország területére, hogy csak az aznapi menetíró korongjukat tudják bemutatni, a visszamenőleges 28 napra pedig tevékenységigazoló lapot adnak át.

Ez a gyakorlat a jogszabályoknak alapvetően megfelel, ugyanakkor – a tömeges előfordulásra tekintettel – vélhetően a lapok tartalma sok esetben nem fedi a valóságot.

A Nemzeti Adó- és Vámhivatal (NAV) delegáltjai saját tapasztalataik alapján megerősítették a tevékenységigazoló lapokkal való visszaéléseket. Ezzel kapcsolatban megjegyezték, hogy a NAV olyan nyilvántartást vezet, amelyből a vámhatóság által ellenőrzött jármű-



vezetők visszakereshetők, annak érdekében, hogy bizonyítható legyen, ha már egyszer ellenőrizték őket az elmúlt 28 napban. Emiatt az adott járművezető nem mutathat fel 28 napra visszamenőleges tevékenységigazoló lapot.

A biharkeresztesi megbeszélés időszzerű és hasznos volt, ugyanakkor csak egy folyamat kezdetének tekinthető. A további cél egy közös magyar-román program elkészítése és elfogadása lesz, melyhez mindkét fél már a megbeszélésen kijelölte saját kontaktszemélyeit.

Ezt megelőzően a román és a magyar szakemberek elkészítik a 2012. évre vonatkozó együttműködési program tervezetét, azt kölcsönösen megküldik egymásnak, majd az észrevételek ismeretében ülhetnek ismét a tárgyalóasztalhoz, ahol a program véglegesítésére, majd aláírására kerülhet sor.

Gégyény István

Kötelező a téli gumiabroncs használata Romániában!

2011. november 1-jétől súlyos szankciókra számíthat az, aki Romániában havas vagy jeges úttesten téli gumiabroncsok nélkül közlekedik járművével.

A közlekedésbiztonság javítása, a közlekedési balesetek és tragédiák számának visszaszorítása, valamint a közúti torlódások megelőzése érdekében a szomszédos Romániában bevezették a téli gumiabroncs kötelező használatát a hideg, téli időszakban.

A 2011. január 26-án elfogadott rendelet november 1-jén lépett hatályba, így ettől az időponttól kezdve kötelező a téli gumiabroncsok használata a hóval fedett vagy jeges burkolatú közutakon.

Ilyen esetben a személygépkocsi, a 3,5 tonnát meg nem haladó tehergépkocsi, valamint a (vezetőt is beleszámítva) 9 főnél kevesebb személy szállítására alkalmas jármű csak akkor közlekedhet, ha valamennyi kerekére téli gumiabroncsot szereltek.

A 3,5 tonnát meghaladó tehergépkocsik, valamint a (vezetőt is beleszámítva) 9 főnél több személy szállítására képes járművek esetén a meghajtott tengely kerekére kell téli gumiabroncsot vagy hóláncot felszerelni.

A rendelkezés megsértése esetén a személygépkocsi vezetője 140-tól 300 euróig terjedő bírságra számíthat. A tehergépkocsi, illetve autóbusz vezetőjére vonatkozó bírság összege ennél jelentősen magasabb, 1000-tól akár 1800 euróig is terjedhet.

További szankció, hogy a jármű forgalmi engedélyét a román ellenőrző hatóságok munkatársai elvehetik, egészen addig, míg a járművet téli gumiabroncsokkal nem látják el.

Amennyiben a téli gumiabroncs jogellenes mellőzése miatt a havas vagy jeges közúton közlekedési baleset következik be, vagy forgalmi torlódás alakul ki, úgy az ezzel kapcsolatban keletkezett egyéb károkat (mint például az útburkolatban, vagy az utak mentén elhelyezett műtárgyakban okozott kárt, a mozgásképtelenné vált, illetve elakadt járművek elszállítatásának költségeit, stb.) is megfizettetik a szabályszegő jármű vezetőjével.

Érdekesség, hogy a jogszabály nem határozza meg a rendelkezés időbeni hatályát, azaz nem írja elő, hogy havas vagy jeges úton

például november 1-jétől március 15-ig kötelező a téli gumiabroncs használata. Ez általában eltér más európai országok gyakorlatától.

A román rendelkezés a mindenkori időjárási és útviszonyokhoz igazodik, tehát csak akkor kérhetik számon a járművezetőn a téli gumiabroncsok használatát, amennyiben a közutak burkolatát valóban hó vagy jég borítja.

A tapasztalatok azt mutatják, hogy téli útviszonyokkal Romániában általában október közepétől április első feléig találkozhatunk, a magasabb hegyekben értelemszerűen hosszabb, míg a sík, alacsonyabb vidékeken rövidebb ideig.

Nagyon fontos, hogy a román szabályozásnak a „téli-nyári”, azaz „all seasons” jelzésű gumik önmagukban nem felelnek meg, hiszen a gumiabroncsoknak a „M+S”, „M.S.„, „MS.„ vagy „M&S.„ („mud and snow„ – sár és hó) jelzések valamelyikét kell tartalmazniuk.

» A rendelkezés megsértése esetén a személygépkocsi vezetője 140-től 300 euróig terjedő bírságra számíthat. A tehergépkocsi, illetve autóbusz vezetőjére vonatkozó bírság összege ennél jelentősen magasabb, 1000-tól akár 1800 euróig is terjedhet.

A román hatóságok szerint a téli gumiabroncsok használatának kötelezővé tétele aktuális és időszerű lépés volt a közúti balesetek megelőzése és a torlódások elkerülése érdekében. Az intézkedés megfelel az ENSZ EGB közlekedésbiztonsági irányelveinek és ajánlásainak.

Megjegyzésre szorul ugyanakkor, hogy a fenti szabályozás a magánutakra nem vonatkozik, ott táblával jelezhetik, ha például az útviszonyok hólánc használatát teszik szükségessé.

Gégény István



Az energia megtakarításának számos, eddig még csak kevésbé kiaknázott lehetősége van, amelyek közül egyik lehetne a megújuló energiaforrások nagyobb mértékű kihasználása Európában.

A piaci körülmények azonban nem minden esetben kedveznek ezeknek a kezdeményezéseknek.

Intelligens energiafelhasználás Európában

Gazdaságos és környezet-tudatos járművezetés – Magyarországon is

Az Intelligens Energiafelhasználás – Európa Program az EU egyik olyan kezdeményezése, amellyel a tagországokat az „intelligensebb” energiafelhasználás módjaira ösztönzi. Az ösztönzésnek, bizonyos keretek között, vannak jogi lehetőségei is: a 2003/59/EC Direktíva a gazdaságos és környezettudatos vezetési stílus oktatását a hivatásos, „nagykategóriás” gépkocsivezetők most már minden tagországban kötelező szaktanfolyami alap- és továbbképzési rendszereibe kötelező tan- és vizsgaanyagként fölvenni rendeli. Az intelligens energiafelhasználásra ösztönző kampányokról bővebben olvashatunk az Európai Bizottság <http://ec.europa.eu/energy/intelligent/honlapjan>.

A gazdaságos és környezettudatos vezetés – nekünk ez a kifejezés tűnik a legmegfelelőbbnek – az angol *eco-driving* szókapcsolatból ered, és a járművezetés ökológiai vonatkozásait helyezi előtérbe, ami nemzetközi viszonylatban sem számít túlzottan régi szemléletmódnak, kifejezésnek. Az angol nyelvű szakirodalomban ma egyre többet találkozhatunk az *eco-safe driving* kifejezéssel, ami határozottan utal arra, hogy a „gazdaságos és környezettudatos járművezetésnek” biztonsági vonatkozásai is vannak: aki ilyen módon vezet, az a járművezetési módjával, stílusával egyben a közúti közlekedés biztonságát, a balesetek megelőzését is szolgálja. Ezért maradunk mi is következetesen a „gazdaságos és környezettudatos vezetés” terminológia mellett. Ezt az is megerősíti, hogy a 2003/59/EC Direktíva I. sz. Függelék, 1. szakasz 1. pontja is így fogalmaz, mint a hivatásos gépkocsivezetők kötelező tan- és vizsgaanyagáról: „Biztonsági szabályokon alapuló ésszerű vezetés”. Tulajdonképpen a direktívának ez az a fejezete, ami megalapozza a gazdaságos és környezettudatos járművezetés kötelező oktatását és vizsgáztatását, egészen pontosan most még csak a hivatásos, „nagykategóriás” gépkocsivezetők szaktanfolyami alap- és továbbképzésében. Ugyanakkor a környezetvédelem és a tüzelőanyag-felhasználás mérséklésének az alapjai, mind gépjármű-vezetői vizsgakövetelmények, és pedig valamennyi, tehát nem csak a „hivatásos” járműkategóriákban, a Vezetői Engedélyekről Szóló Harmadik Európai Uniósi Direktívában, a 2006/126/EC Direktíva II. sz. Függelék A. Fejezetének (Elméleti Vizsga) 2.1.9 pontjában már szerepelnek.

A „gazdaságos és környezettudatos” vezetés másik – lehetséges, részben már el is terjedt – szóhasználata Magyarországon a „gazdaságos és környezetkímélő” vezetés, amely utal arra, hogy az effajta járművezetési stílus nemcsak a tüzelőanyag-felhasználást, hanem a káros anyagok környezetbe történő kibocsátását, tehát a környezeti terhelést is hivatott csökkenteni. Ez azért fontos, mert sokan vallják, hogy ők bizony nem törődnek a tüzelőanyag-többletfogyasztással, ha ennek ára adott esetben a jármű sebességének a csökkentése, ám elfelejtik, hogy a környezet megóvása valamennyi európai uniós állampolgár közös érdeke és felelőssége.

A gazdaságos és környezettudatos vezetés szempontjainak beépítését a gyakorlati gépjárművezető-vizgákba azonban csak a BE, C1, C, D1, D, C1E, CE, D1E, DE jármű-kategóriákban követeli meg az európai uniós jogszabály.

A GAZDASÁGOS ÉS KÖRNYEZETTUDATOS JÁRMŰVEZETÉS KONCEPCIÓJA

A gazdaságos és környezettudatos vezetés (a továbbiakban az *eco-driving* tükörfordításaként öko-vezetésnek is fogjuk nevezni) az általagostól (a megszokottól) „okosabb”, költséghatékonyabb vezeté-

Vannak olyan európai uniós tagállamok, amelyeket az Európai Bizottság a gazdaságos és környezetkímélő vezetés oktatása és vizsgáztatása szempontjából a „szakértő” országok közé sorol. Ilyen országok a teljesség igénye nélkül az Egyesült Királyság, Németország, Svédország, Finnország, Hollandia, Ausztria stb. Az Európai Bizottság elismeri, hogy más országok járművezető-képzési és vizsgáztatási rendszerei is tartalmazzák a gazdaságos és környezettudatos vezetés oktatására, vizsgáztatására vonatkozó elemeket. Ezen, ún. „haladó” országok közé sorolják Magyarországot is többek között Spanyolországgal, Olaszországgal, Lengyelországgal, Csehországgal, Litvániával, Görögországgal és a még nem uniós tagállam Horvátországgal együtt.



si stílust, vezetési módot jelent. Az öko-vezetés olyan, nemzetközi mércével mérten is új járművezetési kultúra, amely jobban kihasználja a modern gépjárműszerkezetek által nyújtott műszaki lehetőségeket, ugyanakkor ezzel párhuzamosan növeli a közúti közlekedés biztonságát.

A „járművezetési kultúrák” kialakulásához, „beidegződéséhez” évtizedek kelljenek. A mai értelemben vett öko-vezetési technikák az 1970-es, 1980-as évek gépjárműveinek műszaki adottságai mellett még nem is lettek volna taníthatóak, így az új kultúra általános elterjedéséhez ismét hosszabb idő kell majd. Tekintettel azonban a mai kor általános motorizációs fejlettségére, az új kultúra elterjedéséhez feltehetően rövidebb időre lesz szükség. Ehhez azonban szükséges az akarat, amelyet részben jogszabályi változásokkal is lehet ösztönözni. Mindezt azonban időben el kell kezdeni.

AZ ÖKO-VEZETÉS ELŐNYEI

A közúti közlekedés biztonságára:

- megnövekedett közlekedésbiztonság
- jobban képzett járművezetők – nagyobb vezetési tudás

A járművezetés gazdaságosságára:

- tüzelőanyag, ezáltal költségmegtakarítás (5–15%)
- alacsonyabb járműfenntartási/üzemeltetési költségek
- balesetektől eredő károk csökkentése

A környezetre:

- az üvegházhatást (CO₂, CH₄, N₂O) és egyéb, mérgező hatást (NO_x) okozó gázok kibocsátásának a csökkentése
- egyéb légszennyező anyagok (koromrészecskék) kibocsátásának a csökkentése
- zajterhelés csökkentése

A társadalmi együttélésre:

- felelősebb járművezetők
- járművezetést terhelő mérsékelt stresszhatások
- járművezetők és utasok nagyobb kényelme

Ezek az arany szabályok elméletben is megtanulhatóak, vannak ugyanakkor az öko-vezetésnek olyan „fogásai” is, amelyeket csak a gyakorlatban lehet elsajátítani. Ehhez azonban megfelelően képzett elméleti és gyakorlati gépjármű-szakoktatókra is szükség van.

ECOWILL PROJEKT

Az ECOWILL a gazdaságos és környezettudatos járművezetési stílus széles körű ismertetésére és propagálására, promóciójára életre hívott Eco Driving – Widespread Implementation for Learner Drivers and Licensed Drivers elnevezésű program megfelelő kezdőbetűiből összeállított akronímia, amelynek célja az EU és a tagállamok nemzeti kormányainak közös érdekeit szolgáló, üvegházhatást (szén-dioxid, dinitrogén-oxid és metán) és egyéb, légszennyező (nitrogén-monoxid és különböző nitrogén-oxidok) okozó gázok és részecskék (pl. korom) kibocsátásának, a tüzelőanyag-fogyasztásnak a csökkentése és a közlekedés biztonságának a javítása egyben. A projektről bővebben a www.ecodrive.org honlapon olvashatunk.

A projektben 13 tagország, közöttük a „szakértők” közé sorolt Egyesült Királyság, Németország, Ausztria, Finnország és Hollandia, valamint nyolc további „haladó” állam, Magyarország mellett Spanyolország, Olaszország, Görögország, Litvánia, Csehország, Lengyelország és a még nem EU-s tagállam, Horvátország vesz részt. A projekt koordinátora az Osztrák Energiaügynökség (Österreichische Energieagentur); a projekt részletei az ő honlapjukon: www.energyagency.at is olvashatóak.

A projektet három év, azaz 36 hónap futamidőre tervezték, és abban projekttagként a magyarországi GEONARDO® is aktívan részt vesz. Tekintettel arra, hogy a projektet támogató – így abban hivatalosan is részt vevő – szakértői csoportba az Európai Bizottság egy további belga, két holland, egy svájci és egy svéd szakértői szervezet mellett a CIECA-t is meghívta, a végrehajtásban a CIECA egyik igazgató tanácsi tagját delegáló Nemzeti Közlekedési Hatóság is részt vállal. Az NKH Központ Stratégiai és Nemzetközi Főosztály, valamint a Központi Gépjármű-közlekedési Hivatal, Képzési és Vizsgáztatási Főosztály szakemberei több alkalommal is fogadták a GEONARDO® magyarországi projektet irányító menedzsereit. Ismertették velük a

hazai gépjárművezető-képzés és -vizsgáztatás rendszerét, de a szakokatírói képzést, vizsgáztatást is. Megismertették a magyar projekttagot a magyarországi járművezető-képzők érdekképviseleteivel, és kapcsolatot építettek ki a GEONARDO® és a KTI, valamint a BME között. Erre a magyar projekttagnak az itthoni tevékenysége megszervezéséhez volt szüksége, az ECOWILL projekt alábbi működési sémája szerint.



Az ECOWILL projekt működési sémája

A projekt irányítását az 1. Munkacsoport (Work Package, WP1) végzi, míg az előzetes felmérés és a teljes körű előkészítés a WP2 feladata. A munkacsoportok feladatai a fenti táblázatból kiolvashatóak. „Első körben” a WP4 keretében tizenhárom tagállam területén 156 gépjármű-szakoktató professzionális alapképzésére kerül sor. Magyarországon az első háromnapos, *Képezd az oktatót* szemináriumra 2011. augusztus 30. – szeptember 1. között Budapesten, a IV. kerület, Anonymus u. 7-9. sz. alatti oktatóbázison

került sor, amelynek az Autópest – V. Sebesség Kft. adott – nagyszerű szervezőmunkával és kulturált körülmények között – otthont. A résztvevők számára – természetesen – ingyenes, elméleti és gyakorlati képzésre a Magyar Autósiskolák Szövetsége (MAISZ), a Járművezető-Szakoktatók és Képzőszervek Országos Egyesülete (JáSzkOE), valamint a Magyar Autóklub (MAK) delegálható járművezető-képzéssel, továbbképzéssel foglalkozó, több esetben vezető beosztású szakembereket.

A szemináriumra az NKH Központi Gépjármű-közlekedési Hivatal, Képzési és Vizsgáztatási Főosztálya is delegálható egy képzés- és vizsgafelügyeleti szakembert.

A háromnapos kurzust – szerződés alapján – a CIECA egyik szakértő tagszervezetének, a Német Közlekedésbiztonsági Tanácsnak (Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V., DVR) szakemberei tartották angol nyelven: Kay Schulte gépjárművezető-képzési szakértő és Ralph Schincke munkatárs. Munkájukat technikai jelleggel a müncheni központú Európai Autósiskola Szövetség (EFA) munkatársa, Tarek Nazzal támogatta.

Az első *Képezd az oktatót* tréning megtartásával a projekt természetesen nem ért véget. A „második körben” az ezen speciálisan képzett szakoktatók Európa-szerte további 344 szakoktató képzését tudják majd elvégezni most már a saját tudásuk alapján, de még az alapképzést végző németországi trénernek, mint mentorok, támogatásával. A gazdaságos és környezettudatos vezetési mód oktatásának ezen újszerű módját a szakirodalom „izelítő tréningnek” („snack training”) nevezi. Az újfajta képzési módszerrel az öt „szakértő” országban első körben 6500, míg a nyolc „haladó” országban egyenként 500, összesen tehát 4000, már vezetői engedéllyel rendelkező gépjárművezető fog megismerkedni a gazdaságos és környezettudatos vezetési mód elméletével és gyakorlatával. A projekt vállalása szerint az ECOWILL teljes futamideje alatt a résztvevő 13 ország összesen 10 000 000 leendő, kezdő, illetve még csak ideiglenes

AZ ÖKO-VEZETÉS ARANYSZABÁLYAI

Bár a gazdaságos és környezettudatos járművezetésnek sok arany szabálya van, nem sorolhatjuk itt föl valamennyit. Azt is fontos tudni, hogy a hivatásos gépkocsivezetők ezekből az „arany szabályokból” az ún. „kategóriás”, majd a szaktanfolyami képzés keretében jóval többet kapnak, mint a „csak” B kategóriás „úrvezetők” (hivatalosan: magángépjármű-vezetők), idézzünk itt fel néhányat a legfontosabbak közül.

- 1. Előrelátó módon vezess!** Olyan messzire mérd föl elötted az úton a forgalmi helyzetet, amennyire az csak lehetséges. Önállóan cselekedj és ne – csupán – aszerint, amint arra a közlekedő partnerek kényszerítenek. Mindig hagyj helyet magadnak a manőverezéshez, és az a jó, ha eközben ki tudod használni a jármű lendületét. Az ajánlott három másodperces követési távolság betartásával mindig lesz lehetőség nagyjából egyenletes sebességgel közlekedni és kíméletesen lassítani.
- 2. Tarts egyenletes sebességet a lehető legalacsonyabb motorfordulatszámra!** Egyenletesen gyorsíts és lassíts, az adott helyzetnek megfelelő lehető legmagasabb sebességi fokozatban és legalacsonyabb motorfordulatszámra.

3. Kapcsolj mielőbb magasabb sebességfokozatba! Már kb.

2000 motorfordulat/perc értéknél ajánlott magasabb sebességi fokozatba kapcsolni. Természetesen figyelembe kell venni a forgalmi viszonyokat, a jármű sajátosságait és mindenképp a biztonságot.

4. Rendszeresen ellenőrizd a gumiabroncsok levegőnyomását.

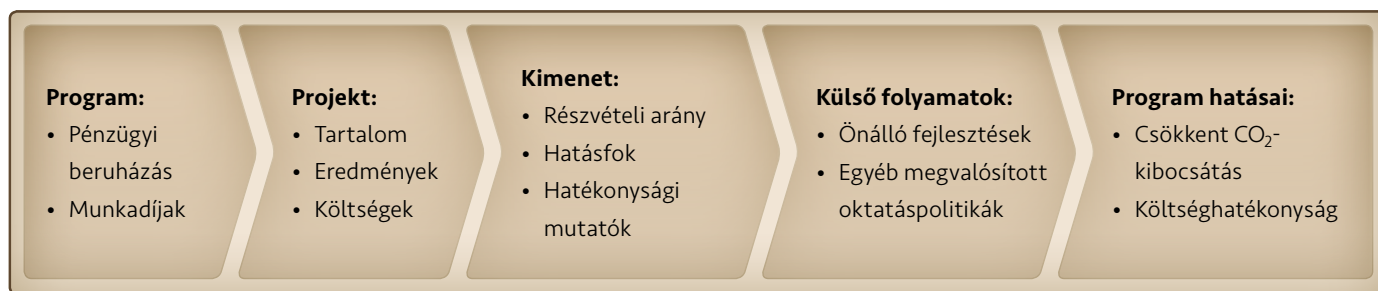
Ajánlott hetente-kéthetente, de nagy sebességű (pl. autópályán történő) vezetés előtt mindig!

A gumiabroncsok mindig legyenek kifogástalan állapotban.

A túl alacsony levegőnyomás balesetveszélyes, azonkívül nő a tüzelőanyag-fogyasztás és csökken a gumiabroncs élettartama. Mindig tartsd figyelemmel a gyártó előírásait (jármű terhelése, megengedett legnagyobb levegőnyomás, megengedett legnagyobb sebesség stb.).

5. Megfontoltan használj mindent, ami többletenergíát igényel, ezáltal többletfogyasztást és anyagi kiadást okoz!

Megfontoltan működtesd a légkondicionálót és minden elektromos berendezést, és kapcsold ki, ha nincs rá igazán szükség. Az elektromos energia a belső égésű motorokban többletüzemanyag felhasználásából keletkezik, tehát az elektromos áram a gépjárműben sincs „ingyen”. Kerüld a fölösleges terhek szállítását és a légellenállást növelő elemek alkalmazását.



Iterációs modell a széndioxid-kibocsátás csökkenésének becslésére

vezetői engedéllyel rendelkező gépjárművezetője sajátíthatja el az öko-vezetés valamennyiünk számára hasznos tudnivalóit.

Hogy hogyan áll az öko-vezetés helyzete hazánkban, és mik lehetnek a jövő kilátásai, megtudhatjuk néhány olyan szakember véleményéből, akik az első ilyen „ízeltő tréningen” részt vettek. Véleményalkotásukat megkönnyíti, hogy mindhárom szakember a gépjárművezető-képzés és -vizsgáztatás területéről ugyan, de annak különböző szegmenseiből érkezett, így megtudhatjuk, ki-ki a maga szakterületéről hogyan látta a képzést és mit hasznosíthat majd belőle.

A projekt eredménye szempontjából rendkívül fontos a képzésben részt vevő szakemberek véleménye, de ezt természetesen szélesebb körben kell elvégezni, és az eredményeket az Európai Bizottság kiírásának megfelelően egyéb módokon is mérni és értékelni kell, éspedig megbízható és hiteles módszerekkel.

- Meg kell állapítani a projekt keretében végzett képzési tevékenység hatását a gépjármű-szakoktatók, illetve rajtuk keresztül a vezetői engedélyt megszerzett gépjárművezetők vezetési tudására-képességeire, amelynek mérhető tüzelőanyagfelhasználáscsökkenésben és szén-dioxid-kibocsátásban kell megjelennie, nem kihagyva a mérési eredmények közül a közlekedésbiztonság javulását (a balesetek számának a csökkenését);
- a részt vevő célcsoportok (szakoktatók, leendő és kezdő gépjárművezetők) ismereteinek bővülését és érdeklődésük felkeltését a gazdaságos és környezettudatos vezetési mód iránt;
- egy következő, az állami és társadalmi (civil) szervezetek, gyártók és forgalmazók összefogására alapozott még szélesebb körű, hasonló tárgyú kampány indításának a jövőbeli lehetőségét;

- a releváns ismeretanyag átadásának a lehetőségét a célcsoportok irányába az Európai Unió által támogatott hasonló projektek keretein belül.

Az eredmények kiértékelése az alábbi séma szerint történik majd:

- a projekttagok által készített interjúk és adatgyűjtés a támogató partnerek és a célcsoportok tagjai körében;
- viselkedési (magatartási) és tényadatok gyűjtése a hazai környezetben.

A szén-dioxid-kibocsátás csökkenésének becsült értékére egy iterációs modell alapján lesz lehetőség, amely módszert a *Het Nieuwe Rijden (Az Új Út)* elnevezésű holland nemzeti program keretében fejlesztettek ki, és amely már nemzetközi porondon is eredményesnek bizonyult:

A projekttevékenység hatásának eredményei lehetnek:

- a projektben részt vevők tényleges száma (részvételi arány);
- a résztvevők (a célcsoportok tagjai) közlekedési magatartásának kimutatható változása (hatásfok);
- a vezetési stílus és közlekedési magatartás pozitív változásainak hatására bekövetkezett károsanyag-kibocsátás (szén-dioxid) csökkenése (hatékonysági mutatók).

E kiértékelési modell a projekt összes eredményeinek csakúgy, mint az egyes résztvevényeségek hatékonyságának a kimutatását célozza, és ez a teljes futamidő alatt a 8-as Munkacsoport (WP8) feladatát képezi. Az ECOWILL projekt végső eredményeiről a zárójelentés elkészülte után beszámolunk olvasóinknak.

Hima Tamás (NKH), a CIECA főtitkár-kincstárnoka

Interjú Vörös Endrével

az NKH Központ képzés- és vizsgafelügyeleti szakemberével



– Ön már „túl van” a járművezetők képzésén, a vizsgáztatáson – Ön ezeket a tevékenységeket a Hatóság alkalmazottjaként már szakmailag felügyeli. Mit nyújtott Önnek ez a program?

– Nagyon örülök és köszönetemet fejezem ki mindazoknak, akik lehetővé tették, hogy részt vehessek az ECOWILL projekt gazdaságos és környezettudatos járművezetési szemléletet bemutató háromnapos „ízeltő tréningjén”, melynek keretében áttekintést kaptunk a projekt létrejöttéről, céljairól, módszereiről és az eddig elért eredményeiről. A mai körülmények között egyre fontosabb az öko-vezetési stílus széles körű ismerete és alkalmazása. Az ECOWILL az úti cél üzemanyag-takarékos, gyors és – ami a legfontosabb – biztonságos elérésének korszerű és intelligens módja.

– Milyennek látta Ön az elméleti, és milyennek a gyakorlati képzést?

– Mind az elméleti, mind a gyakorlati képzést németországi szakemberek tartották, nagyon profi módon. Az elméleti képzés keretében többek között megismerkedhettünk az öko-vezetés arany szabályaival. Megtudtuk, mi az a GDE-mátrix¹, és hogy hogyan lehet a „coaching” módszert alkalmazni az autósiskolákban. A szeminárium fontos része volt, hogy mindezt a gyakorlatban is kipróbálhattuk. Gondot okozott, hogy Magyarországon nincsenek rendszeresítve, sőt: nem is ismertek olyan, a gépjármű rendszerére kapcsolható elektronikus műszerek, amelyek az öko-vezetés eredményeit azonnal kimutatják.² Az előadók mesterien kezelték a hallgatók kezdeti ellenállását, amiből a csoport tagjai rengeteget tanulhattak.

– Nyílik-e vajon lehetőség arra, esetleg van-e már gyakorlat, hogy az öko-vezetés szempontjait figyelembe veszik a gépjárművezetők vizsgáztatásakor?

– Az általunk hallgatott program kifejezetten a „B” kategóriára vetítve ad át olyan tanácsokat, módszereket, amelyekkel a kezdő, illetve a vezetői engedéllyel már rendelkező környezettudatos vezetők közlekedhetnek egyre kevesebb tüzelőanyag-felhasználással, biztonságosan. A „nagyobb” kategóriákban a Gépjárművezetői Képesítési Igazolvány megszerzésére irányuló alap-, illetve továbbképzés tematikája tartalmazza a gazdaságos és környezettudatos járművezetést, tehát az öko-vezetés szempontjait. A „B” jármű-kategória esetében még nem rendelkezünk hasonlóval. Ahhoz, hogy ebben a kategóriában is változást tudjunk elérni, nemcsak a gépjármű-szakoktatók hozzáállását kell megváltoztatni, hanem a Hatóság részéről is át kell gondolni a vizsgakövetelményeket.

1. A járművezető-képzés célmátrixa. A kb. 10 évvel ezelőtti, szintén az EU által finanszírozott GADGET projekt keretében került definiálásra. (A szerk.)

2. Magyarországon egyedül az AFT-NIT Kamionsuliban láttunk ilyen, tehergépkocsikba és autóbuszokba épített műszereket, amelyek léte a NIT franciaországi együttműködésének (AFT-IFTIM) köszönhető. (A szerk.)

Interjú Timkó Attilával a Magyar Autóklub oktatójával



– Ön, mint a Magyar Autóklub oktatója, olyan, sok esetben hívatásos gépkocsivezetők továbbképzésével foglalkozik, akik már tudnak egyet s mást a gépjárművezetésről. Milyennek látta Ön a szemináriumot?

– Mikor megérkeztem a helyszínre, még nem tudtam, mit is várhatok, mire számítsak. A két előadó, Kay és Ralph, már az első bemutatkozásnál „megnyugtattak”, hiszen kedvességet és bizalmat sugároztak felém. Nagyon tetszett az a stílus, amivel bevontak miniket is a tanítás-tanulás folyamatába. Azt hiszem, ebből a szempontból szemléletváltásra van szükség, és ezt az újfajta stílus kedvelem én is. Vagyis a felnőttoktatóknak már nem a mindentudás hordozója szerepében kell tetszelegniük, hanem egyfajta segítő, kísérő szerepet kell betölteniük. Nem tanítani kell a felnőtteket, hanem segíteni, egyengetni a tanulásukat. Vagyis Kay és Ralph ennek megfelelően egy új szemléletmódot adott át nekünk: hogyan bánjunk mi is a hallgatókkal. Nagyon szakszerűen adták át ezt a számomra újfajta szemléletmódot, ami a legteljesebb mértékben megérintett, és alkalmazását nemcsak támogatom, de kívánatosnak is tartom. Szakszerűen ezt a képzési módot coachingnak is szokták nevezni.¹

A képzés tartalma is megfogott, ugyanis azt hittem, hogy már eddig is a lehető legtöbbet hoztam ki magamból az üzemanyag-

takarékos vezetési stílusommal. Ennek megfelelően szkepticizmus-sal álltam hozzá a szemináriumon való részvételhez. Az első szint elméleti kézéseit gyakorlatok váltották fel, és rájöttem, hogy van még mit tanulnom. Számomra egy teljesen idegen vezetési stílust vázolt fel Ralph, és az elején nem is nagyon hittem neki. Azt gondoltam, hogy üzemanyag-takarékosan vezetek, illetve, hogy maximálisan kihasználom az autó adottságait. Éppen ezért kételkedtem a módszerben, de azt gondoltam, hogy ha nyitott vagyok új technikák elsajátítására, és kipróbálom azokat, akkor valami jó is kiülhet a dologból. Azt kell, hogy mondjam, hogy nem csalódtam, hiszen a második nap a gyakorlati részen az autó belső fogyasztásmérőjét használva 26%-os (!) megtakarítást értem el, ami megdöbbenett. Persze ez csak egy rövid távú mérés volt, és optimális körülmények között zajlott, de azt hiszem, hogy ez azért mindenképpen figyelemre méltó adat.

A rövid távú képzés alatt, a harmadik napon pedig már nemcsak a technikai tudást mélyítettük tovább, hanem valós szituációs gyakorlatokkal megtanultuk, hogyan tudjuk majd továbbadni ezt az újfajta vezetési stílust, hogyan tanítsuk majd a hallgatókat.

Azt gondolom, a képzés érintette azokat az alapvető didaktikai kérdéseket, hogy kit oktassunk, mit oktassunk, és ezt hogyan, mikor tegyünk meg. Kay és Ralph mindent megtett a siker érdekében, és megfelelő hozzáállással, humorral, kedvességgel tartották meg a képzést. Ezért mindenképpen elismerés és dicséret, sőt köszönet jár nekik.

– Mit gondol, hogyan tudja majd a hallgatókat, látottakat a gyakorlatban alkalmazni?

– Én legfőképpen a továbbképzésben veszek részt, és a gyakorlati hasznot az emberek közlekedésben tanúsított viselkedésük változásában remélem majd lemérni. Ugyanis az utakon, legfőképpen a Budapest utcáin tapasztalható mérhetetlen türelmetlenséget, sietőséget, magamutogatást, sok esetben bosszúálló magatartást kezelni kell. Mindenki szinte csak magával törődik, hogy ő jusson előrébb,

1. „Coaching versus Training”, kb. „Oktatás helyett menedzselés” – ez volt az EU által finanszírozott és a CIECA által vezetett, nemrég lezárult HERMES projekt mottója. (A szerk.)

akár a másik fél kárára, sérelmére is, sokszor azok veszélyeztetésével. A vezetői engedély megszerzése után lehetőségünk nyílik a járművezetés önálló gyakorlására, hozzáidomulunk az utakon tapasztalható viselkedéshez, és elfelejtjük azoknak a szabályoknak a betartását, amelyek akár az életünk védelmét is szolgálhatják (pl. sebességhatárok stb.). A környezettudatos vezetési stílus ebben (is) segít bennünket, a saját pénztárcánkon keresztül, ugyanis az üzemanyag-takarékos vezetési stílus egyben önmérsékletre, önvizsgálatra is megtanít bennünket. És itt vetődik fel a közlekedés biztonságának a javítása. Ugyanis ha az autó irányítása közben kevésbé hagyjuk, hogy az érzelmeink irányítsanak bennünket, és a környezettudatos közlekedésre helyezzük a hangsúlyt: kevesebb energiafelhasználás, mérsékelt károsanyag-kibocsátás stb., akkor ez a közlekedési viselkedéskultúránkat is pozitívan fogja befolyásolni.

– *Hogyan áll a gazdaságos és környezettudatos vezetés helyzete ma Magyarországon?*

– Megítélésem szerint ez ma még gyerekcipőben jár itthon, de a vezetéstechnikai képzéseken részt vevők elég nyitottak ahhoz, hogy az öko-vezetés szempontjait beilleszték a mindennapi gyakorlatba. Sőt ennek a környezettudatos vezetési stílusnak az oktatása a képzési

paletta szélesedését is jelenti. Azt hiszem, a közlekedés során tanúsított viselkedésünk már most változáson megy keresztül, ugyanis egy-egy szabályszegés, vétkezés a KRESZ ellen súlyos anyagi terhet ró a járművezetőkre. Azt tapasztalom, hogy Magyarországon inkább a büntetések, retorziók és az autókval kapcsolatos anyagi ráfordítások emelésével próbálják a döntéshozók befolyásolni az embereket. Azt gondolom, hogy ez nem oldja meg a problémát, hiszen csak addig hat, amíg a hatóság figyel, illetve ez a fajta hozzáállás csak tüneti kezelés. A társadalom mélyebb problémáinak a tüneti kezelése.

Kaytól és Ralptól pedig azt tanultuk, hogy egy kis odafigyeléssel, előrelátással nem mindig a helyzetre kell reagálnunk, hanem magunk tudjuk „irányítani” a kialakuló helyzetet. Bár ehhez intelligencia kell, illetve annak az igénye, hogy változzunk. Ez a saját érdekünk, de egyben az egész közlekedő társadalom érdekeit is szolgálja. Ezért az itthon még újszerűnek számító vezetési stílus oktatásának mindenképpen helye van a szakmában. Kíváncsian beépíteni a képzési tematikába, sőt, a vizsgakövetelmények közé is. „Ahhoz, hogy valakit meggyőzhessünk, az érdekeire, a vágyaira, az akaratára kell hatnunk...” (Schopenhauer).

Az eredményeket mindenképpen mérhetővé kell tenni.

Interjú Horváth Ágnessel a Járművezető-Szakoktatók és Képzőszervek Országos Egyesülete (JáSzKOE) szakoktatójával



– *Ön mint fiatal gépjármű-szakoktató, milyennek ítéli meg a szemináriumon való részvételt?*

– A tréningen nagyon jó csapat alakult ki, a közös munka, tanulás valódi szórakozás is volt egyben, de úgy érzem, nemcsak nekünk, hallgatónknak, hanem az oktatóknak is. Igaz, voltak nézetbeli eltérések is, hiszen a különbségek a német és a magyar viszonyok között érezhetőek. Fontosnak tartom, hogy amit elméletben tanultunk Kaytól, azt a gyakorlatban Ralph irányítása mellett ki is próbálhattuk. Kezdetben kissé szokatlanok voltak az új módszerek, pl. hogy már 2000-es fordulatszám alatt fel kellett kapcsolnunk, vagy ki kellett használnunk a jármű lendületét és hogy három másodperces követési távolságot kellett tartanunk. A tréning végére azonban mindnyájan megbarátkoztunk ezekkel a feladatokkal.

– *Tudja-e majd a hazai gyakorlatban hasznosítani a szemináriumon látottakat-hallottakat?*

– Egészen biztosan lesz gyakorlati haszna a tanultaknak, hiszen például ha csak a nagyobb követési távolságot veszem figyelembe, már akkor kevesebb lenne a figyelmetlenségéből bekövetkezett koccanásos baleset. De van számomra egy másik fontos kérdés is: milyen hatással lesz ez a vezetési stílus a jármű motorjára, a tengelykapcsolóra és egyéb alkatrészekre?

– *A mai modern gazdaságos és környezettudatos vezetési koncepció kifejezetten a mai korszerű motorok és egyéb szerkezetek figyelembevételével került kidolgozásra, úgyhogy ha jól alkalmazzuk a tanultakat, azok a jármű alkatrészeinek nem lesznek a kárára. De vajon fogadókészek lesznek-e az itthoni járművezetők, járművezető-jelöltek az új technikák elsajátítására?*

– A mai magyarországi helyzet, az emberek beállítottsága nem biztos, hogy már érett a helyzetre. Például: a járművezetői forgalmi vizsgán nem szabad üresbe kapcsolt tengelykapcsolóval gurulni, mert annak bukás lesz az eredménye. Tehát azt még nem látjuk most, hogyan lehet sok mindent a „B” kategóriás járművezető-képzésben alkalmazni. Vagy lehet, hogy változtatni kell a vizsgakövetelmények rendszerén is? A GKI-képzésben egészen biztosan már most helye van ennek a szemléletnek. Van egy kis kuszaság még a GDE-mátrix körül is a fejemben. Ott azt próbálják alátámasztani, hogy mennyivel egyszerűbb lenne a tanulókat először erre megtanítani, mert ők még nincsenek „elrontva” a ma még megszokott vezetési stílussal. A mátrix 3–4. szintje pedig már a vezetői engedéllyel rendelkezők képzésére összpontosít. Az idő mindenesetre meg fogja mutatni, Magyarország készen áll-e ezekre a változtatásokra. Be fogjuk-e valóban vonni a tanulókat, a már vezetői engedéllyel rendelkezőket ebbe a tanulásba?



Kerékpáros közlekedési balesetek korfájának meghatározása

A kerékpáros balesetek adatainak vizsgálatával és korfájának meghatározásával célunk, hogy a múltban megfigyelhető tendenciák és a jelen állapotok alapján feltárjuk a magyar közlekedéspolitika eddigi eredményeit, valamint rávilágítsunk a kerékpározók legveszélyeztetettebb korosztályaira, lehetőséget adva ezzel olyan (új) stratégia kidolgozására és alkalmazására, mellyel a jövőben a kerékpáros balesetek száma hatékonyan csökkenthető.

BEVEZETÉS

Az uniós célkitűzéseket tartalmazó *Fehér Könyv* azt a célt fogalmazta meg, hogy 2001 és 2010 között 50%-kal csökkenjen a közúti balesetekben meghalt személyek száma. Hazánk azonban a 2003-ban, az EU-csatlakozásunk előtt elfogadott nemzeti célok teljesítését vállalta. Ezeket a célokat, melyek a hazai állapotokhoz és lehetőségekhez reálisabban igazodnak, a hatályos közlekedéspolitikai programunk tartalmazza (címe: *A Magyar Közlekedéspolitika 2003–2015*). A megfogalmazott és elfogadott hazai cél a személysérüléssel járó balesetek és a halálos áldozatok számának 2010-ig történő 30%-os, valamint 2015-ig történő 50%-os csökkentése. A közlekedéspolitikai koncepció bázisávének, az összehasonlítás alapjának a 2001-es esztendő tekintjük [1]. Ezen értékek elérését természetesen bármely közlekedési mód, így a kerékpárosok baleseti statisztikáinak javítása is segíti. Kutatásunk célja a kerékpáros balesetek korfájának meghatározása és vizsgálata, mely hozzájárulhat a kerékpáros balesetek számának, illetve súlyosságának csökkentéséhez, a célcsoport felderítéséhez. Célunk továbbá a baleseti korfa összehasonlítása a hazai öregedő demográfiai korfával.

Forrás: [2] alapján saját számítás

év	halálesetek		súlyosan sérültek		könnyen sérültek	
	2001	2010	2001	2010	2001	2010
összesen [fő]	162	75	815	659	1304	1264
átlag [év]	50,38	53,67	44,95	45,96	36,45	39,05
szórás [év]	18,1	18,93	20,45	19,97	21,93	21,22
módusz [fő]	20	9	82	69	185	121
módusz [év]	66...70	51...60	51...55	51...55	11...15	11...15
medián [év]	51...55	51...55	46...50	46...50	31...35	36...40
csúcosság [-]	-1,03	-0,95	-0,43	-0,78	1,01	-0,85
ferdeség [-]	0,29	0,32	-0,34	-0,1	0,61	-,46

1. táblázat: Kerékpáros balesetben sérült férfiak

Forrás: [2]

év	halálesetek		súlyosan sérültek		könnyen sérültek	
	2001	2010	2001	2010	2001	2010
összesen [fő]	40	13	470	468	738	957
átlag [év]	53,25	58,77	46,51	50,7	37,81	1,68
szórás [év]	17,03	11,9	20,39	18,54	20,23	20,42
módusz [fő]	7	3	56	63	93	101
módusz [év]	51...55	61...65	51...55	56...60	11...15	51...55
medián [év]	51...55	61...65	46...50	51...55	36...40	41...45
csúcosság [-]	0,51	0,13	-0,21	-0,59	-0,38	-0,85
ferdeség [-]	0,96	1,08	0,1	0,45	0,1	-0,38

2. táblázat: Kerékpáros balesetben sérült nők

60 évesek felé tolódik, emellett az ehhez tartozó balesetszám határozott csökkenést mutat. A nők halálos balesetei esetében 1998-ban a 46–80 éves korosztályban van csúcspont. Az idő előrehaladtával, 2010-re ez az érték az 56–70 éves korosztályra szűkül, emellett a balesetszám egy rövid emelkedést követően csökkenést mutat. Kisebb kiugrás tapasztalható még 1998 és 2001 között a 11–15 és a 21–35 évesek körében. 1998-ban a férfiak súlyos baleseteinél a 46–60 éves korosztályban és annak környezetében jelentkezik jelentős csúcspont, emellett a 11–15 éveseknél is megfigyelhető egy kiugrás, 2010-re azonban az ezen korcsoportokhoz tartozó értékek csökkennek, illetve a 11–15 évesek szomszédos korosztályoktól való eltérése megszűnni látszik.

A 2. ábra alapján megállapítható, hogy a nők súlyos balesetei a 41–75 éves korosztályban a leggyakoribbak és az idő előrehaladtával az 56–60 évesek környezetében jelentős emelkedésnek indult. Emellett az 1998-ban a 11–25 éveseknél tapasztalható kisebb kiugrás 2008-ra az értékek csökkenésével megszűnt, azonban a 2009-es és a 2010-es esztendő egy emelkedés kezdetét sejteti. A férfiak könnyű baleseteinél 1998-ban a 11–15 éves

BALESETI ADATOK ÉS STATISZTIKÁK

A korfák meghatározása a sérülés kimenetele (halálos, súlyos, könnyű), az elszenvető neme (férfi, nő) és életkora alapján történtek. Az egyes csoportokra jellemző fontosabb statisztikai mutatókat (2001 és 2010 évet tekintve, a közlekedéspolitikához idomulva) az 1. és 2. táblázat tartalmazza.

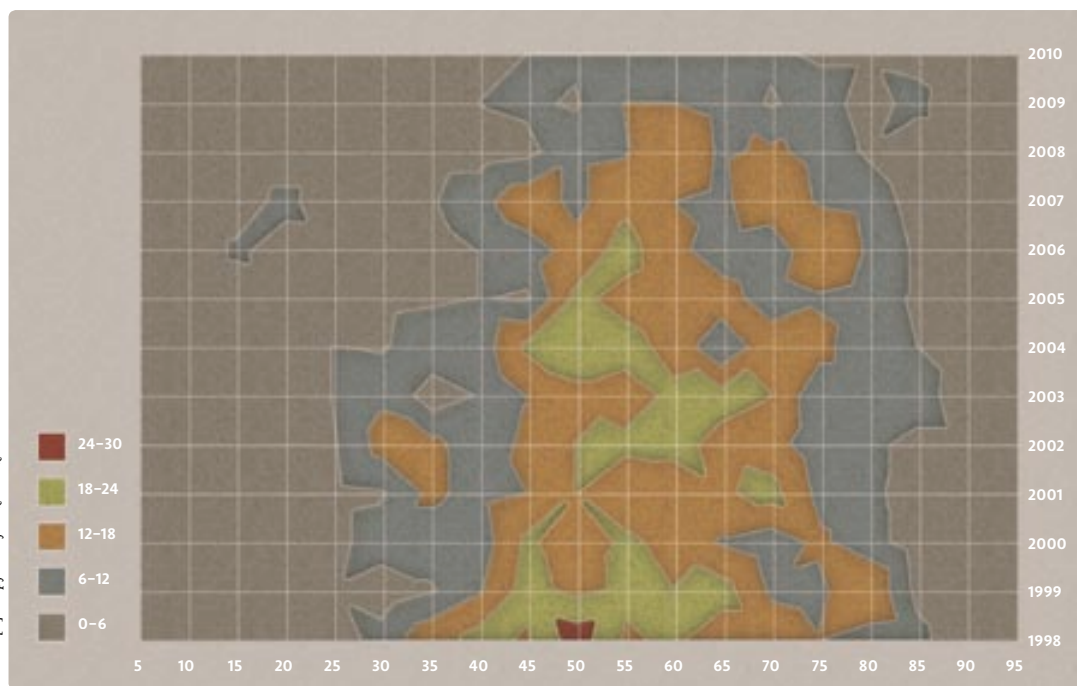
Ezek alapján elmondható, hogy az adott időszakban a halálos balesetek számában mindkét nem esetében jelentős csökkenés tapasztalható, emellett a halálos áldozatok átlagéletkora néhány évvel nőtt. A férfiaknál és a nőknél egyaránt megfigyelhető, hogy minél súlyosabb a baleset, annál magasabb az azt elszenvető átlagéletkora. Ez érthető is, hiszen az emberek egészségi állapota koruk előrehaladtával romlik, szervezetük védtelenebb a balesetben bekövetkező sérülésekkel szemben. Kiemelendő még a könnyen sérült nők kategóriája, mivel csak itt figyelhető meg balesetszám-növekedés, ami ráadásul jelentős, mintegy 30% mértékű.

A BALESETI KORFA IDŐBENI VÁLTOZÁSÁNAK VIZSGÁLATA

Az egyes balesetcsoportok korfájának időbéli változását „kagylódiagram” formájában jelenítjük meg, mivel így könnyen átlátható és értelmezhető, viszont sok információt tartalmazó ábrát kapunk.

Az 1. ábrán látható grafikonról leolvasható, hogy 1998-ban a férfiak halálos balesetei esetében a 46–50 éves korosztályban és annak környezetében van jelentős csúcspont, majd 2010-re ez az érték az 56–

Forrás: [2] alapján saját szerkesztés

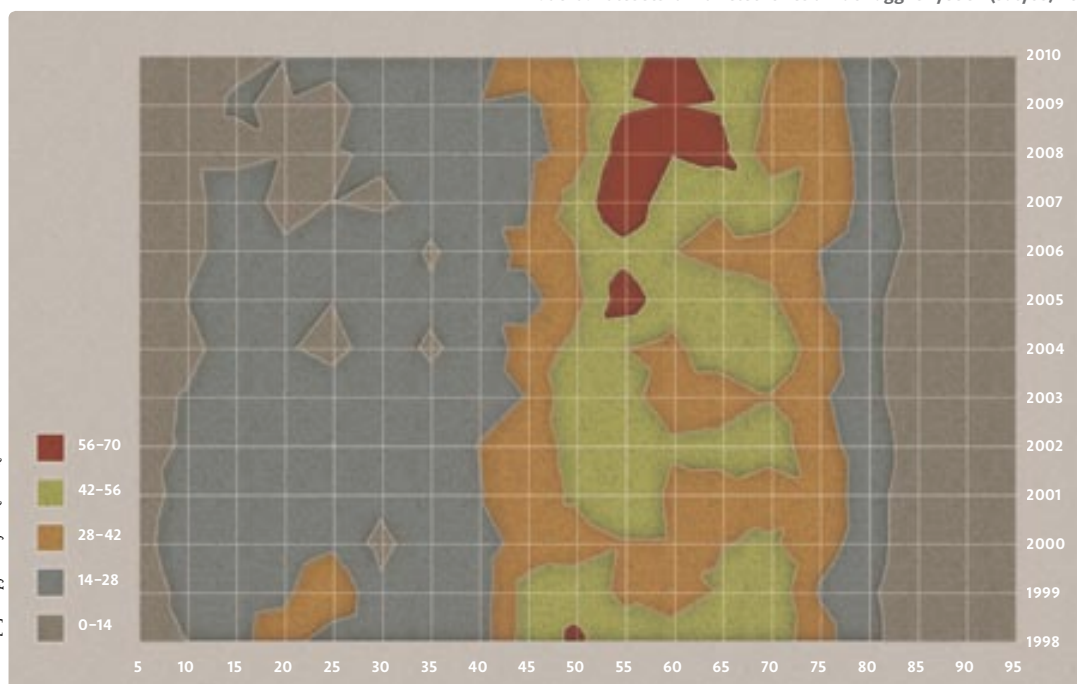


1. ábra: Balesetszám az életkor és az idő függvényében (halálos, férfi)

korosztályban igen jelentős a csúcsosodás, 2010-re azonban az ehhez tartozó balesetszám határozottan lecsökkent. Kisebb gerinc figyelhető még meg, amely 1998-ban a 41-50 éveseknél kezdődik, és 2010-re az 51-60 éves korosztály felé húzódik. A nők könnyű balesetei esetében a 11-15 évesek körében 1998-tól megfigyelhető kiemelkedés 2006-2008 között eltűnt, azonban 2009-ben újra megjelent. Ennél feltűnőbb a 46-60 éves korosztály veszélyeztetettsége, ahol 2010-re a balesetszám jelentősen emelkedett. A fenti adatokat csak a magyar lakosság korfájával tudjuk összehasonlítani, mivel a kerékpárral közlekedőkéről nincs ismeretünk. Ezek alapján 1998-ban a 18-23 és a 41-44, 2010-ben pedig a 30-35 és az 53-56 éveseknél lenne a balesetek várható csúcsosodása [3]. Habár ez részlegesen megfigyelhető az így várt helyeken, az összefüggés semmiképp sem mondható ki a lakosság kerékpározási szokásainak ismerete nélkül.

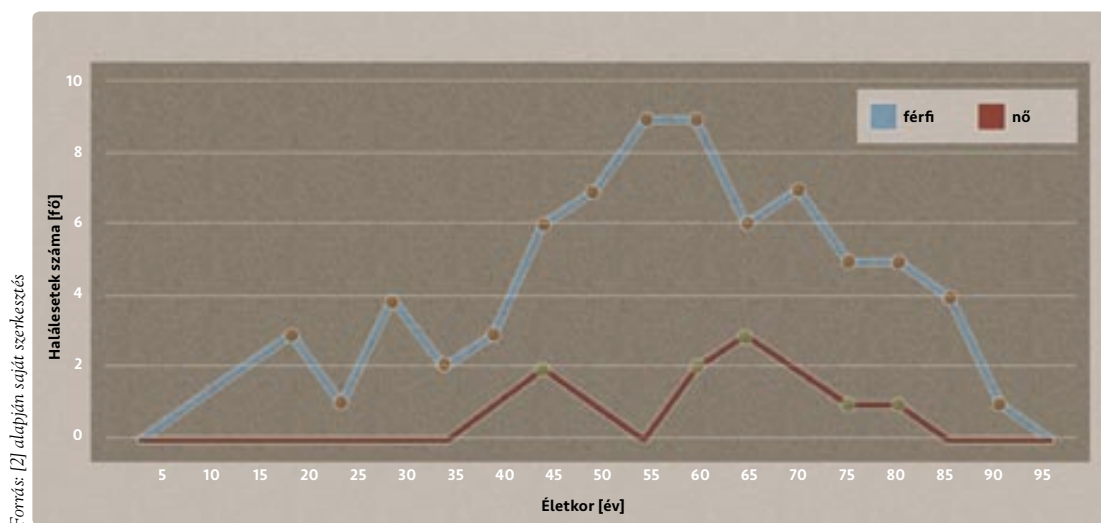
2. ábra: Balesetszám az életkor és az idő függvényében (súlyos, nő)

Forrás: [2] alapján saját szerkesztés



A BALESETEK SZÁMÁNAK NEMENKÉNTI MEGOSZLÁSA

A nemek szerinti megoszlást, a sérülések súlyossága szerint csoportosítva, a 2010-es esztendőre vizsgáltuk. (Habár a kerékpárosok nemek szerinti megoszlásáról nincs adatunk, megjegyzendő, hogy a magyar lakosságon belül a nemek aránya megközelítőleg 50-50%.)



3. ábra: Halálesetek nem szerinti megoszlása (2010)

A 3. ábra alapján megállapítható, hogy a férfiak minden korosztály tekintetében több (vagy legalább ugyanannyi) halálos balesetet szenvedtek, mint a nők, ugyanakkor a két görbe alakja hasonló, maximumukat egyaránt a 60 éves kor környékén érik el. Súlyos sérüléseket megközelítőleg 55 éves korig a férfiak gyakrabban szenvednek el, ennél idősebb korban azonban a két nem baleseteinek száma közel megegyező, mindemellett a két görbe hasonló, férfiaknál 55, nőknél 60 éves korig közel lineáris emelkedés, majd ezt követően egy meredekebb, lineáris csökkenés tapasztalható. Hozzávetőleg 40 éves korig a férfiak több (1,5-2-szer annyi) könnyű balesetet szenvednek, ennél idősebb korban azonban a két nem baleseteinek száma közel megegyező. A görbék a 11-15 éves korosztályig meredeken felfutnak, majd az 55 éves kor körül lineáris csökkenésbe kezdenek.

ÖSSZEGZÉS

Noha a kerékpáros balesetek halálos áldozatainak száma 2010-re 56,44%-kal csökkent a 2001-es bázisához képest, a személyi sérüléssel járó kerékpáros balesetek számát tekintve csak 2,64%-os javulás tapasztalható, így a kerékpározás, mint közlekedési mód, nehezíti a hatályos közlekedéspolitikai programunkban 2015-re célul kitűzött 50%-os balesetszám-csökkenés elérését. Éppen ezért szükséges egy olyan stratégia kidolgozása és mielőbbi bevezetése, ami a kerékpárosok közlekedésének biztonságát a lehető leghatékonyabban növeli. Reméljük, jelen vizsgálódásunk segíti ezt azáltal, hogy rávilágít a legveszélyeztetettebb korosztályokra, megkönnyítve ezzel a cél érdekében alkalmazandó eszköz(ök) kiválasztását.

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

A munka szakmai tartalma kapcsolódik a „Minőségorientált, összehangolt oktatási és K+F+I stratégia, valamint működési modell kidolgozása a Műegyetemen” és az „A közúti járműforgalom modellezése és többkritériumú optimalizálásán alapuló irányítása társadalmi és gazdasági hatékonyság figyelembevételével” című projekt szakmai célkitűzéseinek megvalósításához. A projektek megvalósítását az Új Széchenyi Terv TÁMOP-4.2.1/B-09/1/KMR-2010-0002 programja, az OTKA CNK 78168 programja, valamint a Magyar Tudományos Akadémia Bolyai János kutatói ösztöndíja támogatja.

Glász Attila (BME-hallgató)

Heinczinger Mária (KTI Közlekedéspolitikai és -gazdasági Tagozat)

Sesztakov Viktor (KTI Közlekedésbiztonsági és Forgalomtechnikai Tagozat)

Török Ádám (BME Közlekedésgazdasági Tanszék)

Források:

1. Tovább javult a közlekedésbiztonság 2009-ben
- Gégény István, Közlekedésbiztonsági Szemle (2010. 10. évf. 1. szám)
2. Közlekedéstudományi Intézet Win-Bal adatbázisa alapján; saját szerkesztés
3. <http://www.ksh.hu/interaktiv/korfa/terulet.html>

Kerékpárút-hálózat térinformatikai felmérése

Az írás célja, hogy bemutassa a KTI által kidolgozott módszertani megfontolásokat, amelyek segítségével elvégezhető a különböző módon kialakított kerékpáros-létesítmények (kerékpárutak, kerékpársávok, valamint a közös gyalog- és kerékpárutak) megfelelőségi és állapotfelmérése, alapvető követelményeinek meghatározása, a burkolatszélesség, burkolatminőség, felfestések hiányosságainak feltárása és közlekedésbiztonsági szempontú értékelése. Jelen cikk a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium kezdeményezésére megvalósult kutatás eredményeit mutatja be.

A kerékpáros közlekedés fejlesztése és népszerűsítése közlekedésfejlesztési stratégiai cél. Az elkövetkező évek biztonságos közlekedési feltételeit most kell megalapozni, ehhez pontos ismeretekre és jó tájékoztatásra van szükség, ezért indokolt egy naprakész, digitális kerékpárostérkép elkészítése. Az esetleges úttépések vagy javítások utáni eredeti állapot visszaállítása sokszor nem megfelelően kivitelezett, vagy az idő múlásával, a kerékpáros-úthálózat leromlásával a létesítmények nem megfelelő állapotúak. Ezek a hiányosságok számos helyen komoly veszélyeket rejtnek magukban. Kiemelten fontos a kerékpáros-infrastruktúra elemeinek és a gépjárműforgalomnak viszonya, keresztezési pontjaiknak vizsgálata. Az előzőekben felsorolt okok szükségessé teszik a rendelkezésünkre álló adatok folyamatos frissítését.



A hálózat országos szintű áttekinthetőségét biztosító adatbázis felépítése azért nehézkes, mert a kerékpárutak építésére sokféle forrás nyújt lehetőséget, következképpen a tulajdoni viszonyok, illetve az üzemeltetők személye eltérőek lehetnek.

Magyarországon az állami kezelésben lévő közúthálózat adatainak gyűjtését, karbantartását, és az abból történő adatszolgáltatást az Országos Közúti Adatbankon keresztül valósítják meg. A kerékpárforgalmi létesítmények szempontjából az Országos Közúti Adatbank hátránya, hogy a pontos nyomvonal, annak térképi megjelenítése, a rajzi elemek hiánya miatt nem határozható meg, specifikus adatokat nem lehet hozzákötni.

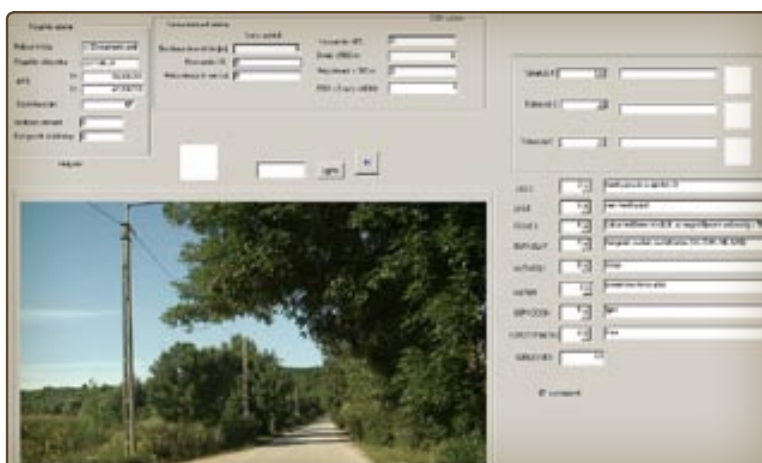
Az Országos Közúti Adatbank elsősorban a közúthálózat adatainak kezelésére szolgál, ezért a kerékpárforgalmi létesítmények specifikus adatainak felvételére nincs mód. Ezért jött létre a KERékpárút NYIlvántartás („KENYI”).

A digitális kerékpárostérkép megvalósításának ötlete és a kezdeményezés nem a KTI ötlete. A Kerékpáros Magyarország Program keretein belül már 2007-ben célkitűzés volt a kerékpárutak nyilvántartásához (KENYA, később KENYI), monitorozásához egy egységes informatikai adatbázis és hozzáférést biztosító felület (honlap) létrehozása, de akkor erre nem került sor.

A KERékpárút NYIlvántartásának („KENYI”) célja az volt, hogy létrejöjjön egy olyan adatbázis, amelyben Magyarország összes kerékpárútja szerepel. A nyilvántartásuk két részre bontható: egyik a KKK saját térképes belső nyilvántartási adatbázisa, a másik pedig a www.kenyi.hu internetes felület. Az oldal hiányos feltöltöttsége miatt annak kellő népszerűsítése nem történt meg.



1. ábra: A felmérést támogató szoftver



2. ábra: A kerékpárút szelvényenkénti minősítésére alkalmas űrlap

lesz, ami elég sűrű a megbízható kiértékeléshez és az utólagos adatokból történő számításokhoz. A kiértékelő szoftver lehetővé teszi a felvételek utómunkáihoz szükséges funkciók alkalmazását, nevezetesen a bejárás során rögzített képi anyag megállítását, visszazését és „markerelését”. A „markerelés” annyit jelent, hogy általunk választott helyeken megjelölhető a felvétel, amely ez után e jelölések között ugrásszerű lépésekkel nézhető tovább.

A FELMÉRÉS

A mérőrendszer központi eleme a mérő jármű, amely tartalmaz egy vagy több digitális videokamerát, egy GPS-vevőt és egy adatrögzítő számítógépet. A jármű végighalad az előre megtervezett útvonalon és videofelvételt készít az útról, valamint a mellette található objektumokról. A mérés során folyamatosan rögzíti annak GPS-koordinátáit, amelyet szinkronizál a videofelvétellel. A mérési folyamatot egy számítógép koordinálja, mind a kamera, mind pedig a GPS-vevő adatai ide érkeznek be.

A kerékpárút felmérése során a bejárást végző motorizált járműre szerelt mérőrendszer felvételt készít az adott kerékpárútról és a fedélzeti egység által tárolt képekhez GPS-koordinátákat rendel.

Továbbá a pontos méréshez elengedhetetlen, hogy a kamera képét és a GPS-készülék által szolgáltatott adatokat egy képernyőn valós időben, szinkronizálva megjeleníthessük és rögzíthessük. Az erre a célra fejlesztett szoftver segíti az adatok összehangolását és rögzítését.

A szoftver rendelkezik egy kezelőfelülettel (1. ábra), amelyen be lehet állítani a mérésnek megfelelő viszonyokat: látószög, fényerő, éjszakai üzemmód. Ha a mérést a segéd-motorkerékpár sebességmaximuma (35 km/h) mellett végezzük, akkor is a GPS-készülék másodpercenként rögzített adatai között körülbelül 10 méter távolság

KERÉKPÁRÚT-HÁLÓZAT TÉRINFORMATIKAI ADATBÁZISBAN TÖRTÉNŐ LEKÉPEZÉSE

A mérőrendszer az összetartozó képek neveit és a hozzájuk tartozó koordinátákat egy szöveges állományban rögzíti. A szöveges állomány alapján elkészíthető a képek megjelenítésére és a kerékpárút minősítésére, felmérésére alkalmas nyilvántartás. Az adatbázis megléte lehetővé teszi a vizsgált kerékpárút utólagos értékelését. Ezt követően a kerékpárutak biztonsági minősítésére alkalmas módszertan kerül bemutatásra, amelyet a KTI fejlesztett ki. Végül a felmérés eredményeit szemléltető tematikus térképek kerülnek bemutatásra.

A felmérés során rögzített adatok feldolgozása

A feldolgozás során az első feladat a mérőrendszer által szöveges állományban rögzített adatok adatbázisba szervezése. A feladat végeredményeként kialakított nyilvántartás Microsoft Access szoftverben kerül megvalósításra. Ennek előnye, hogy a Microsoft Access szoftver által kezelt állomány teljesen kompatibilis az ArcView által használt személyes adatbázisok (personal geodatabase) szerkezetével, így lehetséges a rögzített adatok térinformatikai rendszerben történő kezelése.

Az adatbázis legfontosabb táblája az Útvonal tábla. Ez sorrendben tartalmazza a bejárás során egymást követően rögzített koordinátákat és a hozzá tartozó képek elérési útvonalát. Így lehetőség nyílik egy speciálisan erre a célra fejlesztett űrlap segítségével az útvonalról rögzített képek szelvényenkénti feldolgozására.

A 2. ábrán látható, hogy az űrlap kijelzi a képhez tartozó koordinátákat, valamint a megjelenített kép elérési útvonalát, ezenfelül számos egyéb, az útkialakítást jellemző paraméter rögzítésére van lehetőség.

Adatbázisba történő leképezés

Az utólagos felmérés elősegítése miatt szükség van a rögzítendő útjellemzőket leíró adattáblák rendszerbe integrálására. A rögzítendő útjellemzőket úgy határoztuk meg, hogy a feldolgozás után létrejött nyilvántartás alkalmas legyen a KENYI adatbázis feltöltésére.

Az űrlapon tehát minden rögzített koordinátpárhoz, illetve képhez lehetőségünk van hozzárendelni a KENYI által is értelmezett és tárolt attribútumokat. Az első rögzítendő adat az útbesorolás (UBES), amely a kerékpárút jellegét jellemzi (3. ábra). Az egész értékű mezőt 1 és 5 közötti értékekkel tölthetjük fel. Amennyiben a mező értéke 1, akkor az adott képen kerékpárút vagy -sáv van. A KRESZ szerinti kerékpárút, illetve -sáv besorolása az a szakasz, amely kék színű kerékpárút, gyalog-kerékpárút táblával jelölt, illetve kerékpársáv esetén sárga felfestéssel, előjelző táblával. Ebbe a kategóriába tartoznak a burkolt, kerékpározható árvédelmi töltéskoronák is. Amennyiben a mező értéke 2, akkor kerékpározásra ajánlott útról beszélünk. Minden olyan belterületi út, kisforgalmú közút, földút, erdészeti, mezőgazdasági út, táblával jelzett (zöld-sárga tábla) kerékpáros-útvonal esetében tehát az útbesorolás 2-es értéket vesz fel, amely bejárás, illetve táblázottság miatt vált ajánlhatóvá a kerékpárosok számára.

A csak célforgalom számára javasolható utakat 3-as kóddal jelöljük. Ebbe a kategóriába tartozik minden nagyobb forgalmú, balesetveszélyes közút, amely használata azonban bizonyos célok elérése miatt szükséges lehet. Ezt a kódot kapja az engedélyezett igénylő kerékpározható út is. A kerékpározás céljára tiltott közúti szakaszokat 4-es kóddal rögzítjük az adatbázisban (ezek a bejárásnál indokolatlan tilalomnak tűnnek, pl. közben elkészült egy elkerülő út és a tábla ott maradt). A nem kerékpározható éleket az

3. ábra: A kerékpárút besorolásának rögzítése

4. ábra: A kerékpárút kategóriájának rögzítése

adatbázisban 5-tel jelöljük. Erre a kódra azért van szükség, hogy a koncepcionális nyomvonalak vagy engedélyes tervek nyomvonalai is nyilvántartásba kerülhessenek. Ezek a szakaszok nem kerékpározhatók, fizikailag nem léteznek, útvonaltervezésben nem vesznek részt.

A második rögzítendő adat az útkategória (UKAT) (4. ábra), amelyben a kerékpárút lehetséges osztályait rögzíthetjük. Amennyiben a mező értéke 1, akkor az útkategória egy- vagy kétirányú, önálló kerékpárút. Fizikailag elválasztott, közös gyalog-kerékpárútról van szó, ha az attribútum értéke 2. Abban az esetben, ha a kerékpárút kategóriájának kódja 3-as, akkor fizikailag nem elválasztott, közös gyalog-kerékpárútról, ha a kódszám értéke 4, kerékpársávról beszélünk. Amennyiben a mező értéke 5, akkor az adott élen nincs kerékpárút, kerékpárnyom, kerékpározható buszsáv, egyéb közúton kijelölt kerékpározási lehetőség.

Ezután rögzítésre kerül a kerékpárút fekvése, amely attól függ, hogy az adott szelvény lakott területen kívül található, illetve az engedélyezett sebesség nagyobb mint 50 km/h, vagy lakott területen belül, illetve az engedélyezett sebesség kisebb mint 50 km/h.

A burkolat típusát jellemző mező kódja megfelel az OKA-ban használt burkolatkategóriáknak, míg az útkezesztruktúrákban található műtárgyak mezőkódja megfelel az OKA-ban használt műtárgy-kategóriáknak.

A következő három mező (MOTOR, GEPI, KOTOTT) az adott szelvényt jellemző motorkerékpár, gépjármű-, kötöttpályásjármű-forgalomra vonatkozik. Adott él egyéb közlekedési eszközökkel történt megosztását, azaz egyazon útfelület vegyes járműhasználatát rögzíti.

Az utolsó rögzítendő mező a kerékpárút, közös gyalog- és kerékpárút, kerékpársáv minimális burkolat szélességét tartalmazza.

KERÉKPÁRÚT-HÁLÓZAT KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI MINŐSÍTÉSE

A kerékpárút biztonsági kockázatának minősítése a rögzített mezők alapján történik. A módszertan kialakítása során a mezők lehetséges értékeihez biztonsági osztályok kerültek hozzárendelésre.

Az útbesorolás lehetséges értékeinek növekedésével az adott szakasz jelentette biztonsági kockázat is növekszik. Ennek megfelelően az útbesorolás értékeihez sorrendi egész értékű minősítő skálát rendeltünk. Tehát a legbiztonságosabb besorolásnak a kerékpárút vagy -sáv számít, melynek kockázati értéke 1, míg a legveszélyesebb a nem kerékpározható él, ennek kockázati besorolása 5.

Az útkategória lehetséges értékeinek növekedésével az adott szakasz jelentette biztonsági kockázat is növekszik. Ennek megfelelően az útkategória értékeihez sorrendi egész értékű minősítő skálát rendeltünk, tehát a legbiztonságosabb besorolásként az önálló kerékpárutat minősítettük, melynek kockázati értéke így 1 lett, a legveszélyesebb pedig a nem kerékpárút kategória, amelynek kockázati besorolása 5.

Az adott kerékpárút fekvése lehet külterületi, illetve belterületi, ebben az esetben tehát egy bináris kockázati változóról beszélünk, amely belterület esetén 0, külterület esetén 1-es értéket vesz fel, tekintve, hogy a külterületi szakaszok kevésbé biztonságosak.

Az útburkolat mező tizenöt különböző értéket vehet fel. A legbiztonságosabb burkolattípusokként az aszfalt- és betonburkolatok lettek megjelölve, így ezekhez a sorrendi kockázati skálán 1-es értéket rendeltünk. Ezután következnek a kő-, illetve keramitburkolatok. Az egyéb utak (földút stb.) 3-as kockázati besorolást kaptak.

A műtárgy mező nyolc különböző értéket vehet fel, amelyek közül a legbiztonságosabb, ha az adott szakaszon nincs műtárgy, tehát a kockázati sorrendi skálán a műtárgy nélküli szakaszok 1-es értéket vesznek fel. Az aluljáró, a felüljáró, valamint a híd műtárgyak jelentette kockázat egyenértékűnek tekinthető, ezek helyezkednek a sorrendi skála következő fokozatán. A kockázati skálán ezután következik a lépcső műtárgy, ehhez 3-as értéket rendeltünk. A legveszélyesebb műtárgy mindenképpen a vasúti átjáró, ehhez a műtárgyhoz 4-es értéket rendeltünk.

A motoros-, a gépjármű- és a kötöttpályás forgalmat jellemző kockázati változók bináris értéket vesznek fel. Amennyiben nincs az adott szakaszon forgalom, a kockázati változó értéke 0, ha van rajta forgalom, a kockázati változó értéke 1.

A kerékpárutak kritikus szélesség-értéke másfél méternek lett meghatározva. Így a mezőt binárisként kezelve a másfél méternél szélesebb utak kockázati besorolása 0, míg a másfél méternél kisebb szélességű kerékpárutak biztonsági besorolása 1.

A közlekedésbiztonsági minősítés módszertanának kialakítása során a következő lépésben az egyes attribútumok biztonságra gyakorolt hatásának viszonya kerül meghatározásra. Az egyes jellemzőcsoportok viszonyának meghatározása során szakértők becslésére támaszkodtunk. A legjelentősebb kockázatonövelő tényezőként a gépjárműforgalmat azonosították az értékelésbe bevont szakértők (a szakértői becslés alapján a gépjárműforgalom jelenléte az összes kockázat 20%-áért felelős). A második legfontosabb kockázati tényező az útkategória,

amely a becslés alapján az összes kockázat 15%-át teszi ki. A kockázatnövelő tényezők sorában a harmadik a motoros-, illetve a kötöttpályás forgalom jelenléte, valamint az útburkolat típusa és jellemző szélessége (ezek megközelítőleg külön-külön a baleseti kockázat 12%-áért felelősek). A fekvés, illetve a műtárgyak jelentette baleseti kockázat jóval kisebb (7%-ra becsülhető). A szakértők az útbesorolásnak tulajdonították a legkisebb kockázatnövelő hatást (3%, tekintve, hogy a nem kerékpárutak közlekedésbiztonsági hatásait már figyelembe vették az útkategória mező kockázati értékeiben).

Két tematikus térképen keresztül szemléltetjük a vizsgálat eredményeit. Az első tematikus térkép (5. ábra) célja a gépjárműforgalom térbeliségének azonosítása. A második térképpel (6. ábra) az Eurovelo 6 kerékpárút biztonsági jellemzőinek térbeliségét szemléltetjük.

Látható, hogy a kerékpárutak biztonságát meglehetősen kedvezőtlenül befolyásoló gépjárműforgalom milyen nagy arányban érinti az Eurovel 6 vonalát.



5. ábra: A kerékpárút gépjárműforgalma



6. ábra: A kerékpárút közlekedésbiztonsági minősítése

Az Eurovelo 6 sz. kerékpárút közlekedésbiztonsági szempontból veszélyesebbnek számító szakaszainak gépjárműforgalma számottevő. A gépjárműforgalom és a közlekedésbiztonsági kockázat közötti összefüggést a kockázati minősítést és a gépjárműforgalmat bemutató térkép közötti jelentős átfedések is jól szemléltetik. Ez alapján elmondható, hogy a kerékpárút jövőbeni fejlesztése indokolt.

Berta Tamás, Sipos Tibor, Tigyi Szabolcs, Török Árpád

Felhasznált irodalom:

1. Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.: *Kerékpáros létesítmények meglétének, állapotának és hiányának hálózati szemléletű felmérése. Úthierarchiához kapcsolt felmérés* || 2. TETTHELY Mérnöki és Szolgáltató Kft.: *Az országos kerékpárút-hálózati (OTfT Törzsúthálózat) koncepció felülvizsgálata* || 3. <http://hu.wikipedia.org/wiki/EuroVelo> || 4. Péter Tamás, Bécsi Tamás, Aradi Szilárd, Sztaniszláv Tamás: *Kerékpárutak GPS és videó alapú felmérése* || 5. KKK megbízásából Cartosoft Kft. által készített *Kerékpárút Nyilvántartó Rendszer* || 6. KKK megbízásából Cartosoft Kft. által készített *Kényi 2.0 Felhasználói dokumentáció*





Motorkerékpárosok jellemzőinek vizsgálata

online kérdőíves
adatgyűjtéssel

BEVEZETÉS

A GRSP Magyarország Egyesület legfontosabb célkitűzése, hogy tevékenységével hozzájáruljon Magyarország közlekedésbiztonságának javításához. Ezt a célt a közlekedők magatartásának pozitív irányú befolyásolásával szándékozik elérni.

Ahhoz, hogy a megfelelő módszereket, eszközöket lehessen felhasználni ehhez a munkához, ismerni kell, és tudományos értékkel fel kell tárni a helyzetet, valamint a különböző célcsoportok attitűdjét, szokásait, magatartásformáit.

Az Egyesület 2011-ben a „motoros társadalomban, szakmában” jelentős szakmai múlttal rendelkező tagokat tudhatott támogatói között.

A motorkerékpáros balesetek elemzése során került a felszínre, hogy tudjunk meg többet a motorosok jellemzőiről, közlekedési szokásairól, véleményükről a motorozást, motorkerékpár kiválasztást, s egyéb fontos dolgokat illetően.

A felvetést tett követte, s az Egyesület megbízta Dr. Juhász János egyetemi adjunktust (BME), GRSP tagot, hogy egyeztetve az Egyesület vezetésével dolgozzon ki egy kérdőívet, majd összesítse a kapott válaszokat.



A kérdőív elkészítését követően megtaláltuk azokat a társakat – SHOX motoros áruház, Útvonalbiztosítás a Közlekedésbiztonságért Egyesület, Superbike Magazin stb. –, akik a kérdőív „terjesztésében” segítettek sikeresen, hiszen több mint 2500 motorkerékpáros töltötte ki az online kérdőívet.

A felmérés a teljes hazai motoros társadalmat tekintve ugyan nem reprezentatív, de egy hiánypótló, értékes adathalmaz került a kezünkbe, amelynek fő elemeit szeretnénk megosztani a szakmával, és a nagy nyilvánossággal is.

Pausz Ferenc

1. A KÉRDŐÍVET KITÖLTŐ MOTORKERÉKPÁROSOK JELLEMZŐI

Az online kérdőívet kiértékelhető módon 2527 fő töltötte ki, amelyből 115 fő csak segédmotoros kerékpárra érvényes vezetői engedéllyel rendelkezik. Mivel a tanulmány célja a motorkerékpárosok közlekedési jellemzőinek feltárása, ezért a kiértékelésben csak a motorkerékpárra érvényes jogosítvánnyal rendelkező 2412 fő válaszait vettük figyelembe.

1.1 A motorkerékpáros életkora és neme

A válaszadó motorkerékpárosok korcsoport szerinti megoszlása normális eloszlást mutat. Legtöbben 31–40 év közöttiek (949 fő), amely közel másfélszer több, mint a fiatalabb, 21–30 éves korcsoportba tartozók (582 fő), illetve a 41–50 év közöttiek (612 fő) száma (1. ábra).

A kérdőívet kitöltők korcsoportok szerint átlagosan 95%-a férfi, 5%-a női motorkerékpáros. A női motorkerékpárosok aránya az életkorral arányosan csökken, a 21 év alattiak esetében 9%, a 21–30 év közöttiekénél (8%), a legnagyobb létszámú 31–40 év közötti korcsoportban 5%, majd 40 év felett mindössze 3%. A 31–40 év közötti korcsoportba tartozik a válaszadók kétötöd része (40%). A 21–30 év közöttiek és a 41–50 év közöttiek aránya közel egyforma, ők a válaszadók egynegyedét teszik ki. Az 50 év felettek aránya megközelíti az egytizedet (8%), a 21 év alattiak száma és részaránya csekélynek mondható, mindössze 3% (2. ábra).

1.2 A motorkerékpáros vezetői engedély

1.2.1 Jogosítvány kategóriák

A motorkerékpárosok közül 2180 fő, a válaszadók kilencetizede (90%) rendelkezik „A” kategóriára érvényes vezetői engedéllyel. Segédmotoros kerékpárra érvényes „M” kategóriájú jogosítvánnyal 546 fő, amely a válaszadók közel egynegyed része (25%). „A korl.” kategóriájú vezetői engedéllyel a kérdőívet kitöltők közül 423 fő rendelkezik, amely a válaszadók közel egyötöd része (18%). Az „A1” kategóriájú vezetői engedéllyel 406 fő, amely a motorkerékpárosok közel egytizede (17%) (3. ábra).

1.2.2 Jogosítvány megszerzésének ideje

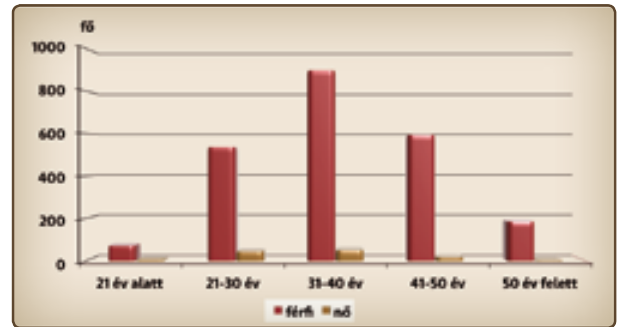
A gépjárművezető képzés minősítése szempontjából meghatározó, hogy mikori a legutóbb megszerzett vezetői engedély ideje, hiszen a képzés körülményei (a motorizáció foka, a motorkerékpárok teljesítménye, az infrastruktúra fejlődése) jelentősen változtak.

A legfrissebb motorkerékpár vezetői képesítés óta eltelt éveket mutatja a 4. ábra, amelyen jól látható, hogy a válaszadók többsége (1286 fő) az elmúlt 5 évben részt vett motorkerékpár vezetői képzésen, illetve sok válaszadó szerzett jogosítványt 20–30 évvel ezelőtt.

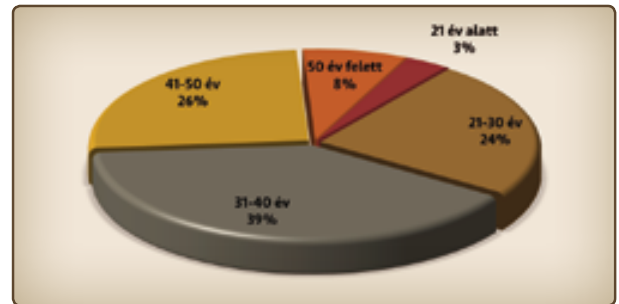
Motorkerékpáros vezetői engedély megszerzésével kapcsolatos képzésen legfeljebb 5 éve a válaszadók több mint fele (53%) vett részt, továbbá jelentősnek tekinthető a 21–30 évvel ezelőtt jogosítványt szerzett válaszadók aránya (18%), majd a 6–10 évvel ezelőtt vizsgáztak aránya (13%). Tehát a válaszadók kétharmada (66%) legfeljebb 10 évvel ezelőtt szerezte a legfrissebb vezetői engedélyt (5. ábra). Az adatok alapján megállapítható, hogy a képzés ideje alapján a motorkerékpárosok válaszait két kategóriában célszerű megkülönböztetni és értékelni (0–10 év, 10 évnél régebben).

1.2.3 Életkor az első motorkerékpár vezetői engedély megszerzésekor

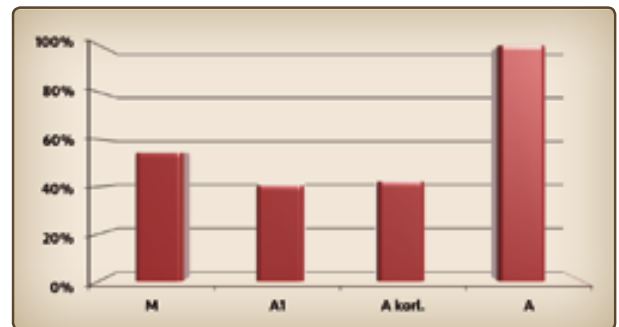
A válaszadók közül a legtöbben (1155 fő) 21–30 éves életkorban szereztek meg az első motorkerékpáros vezetői engedélyt, majd a 31–40 éves életkorban (645 fő), majd 21 év alatt (348 fő).



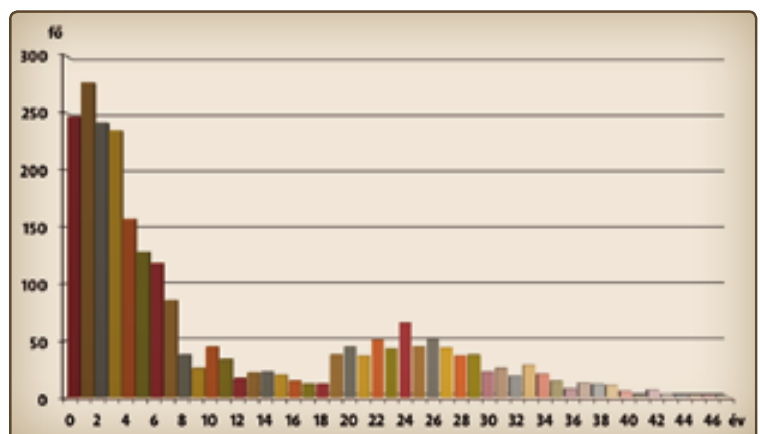
1. ábra: A kérdőívet kitöltők korcsoportja és neme



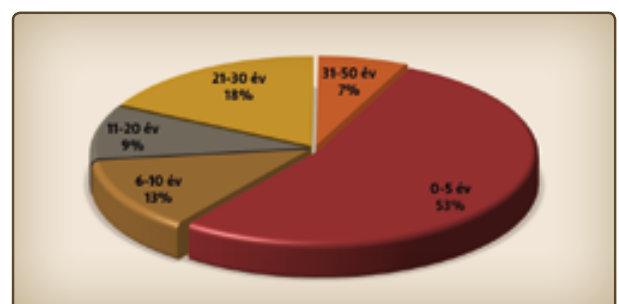
2. ábra: A kérdőívet kitöltők megoszlása korcsoport szerint



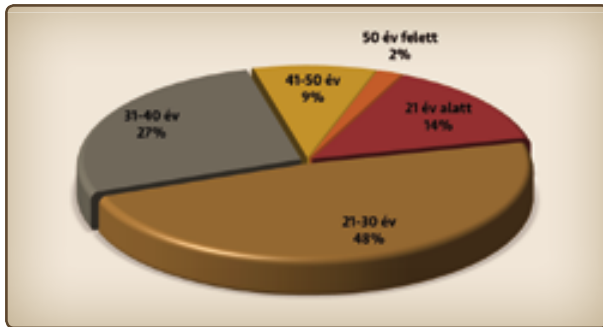
3. ábra: A kérdőívet kitöltők vezetői engedélye



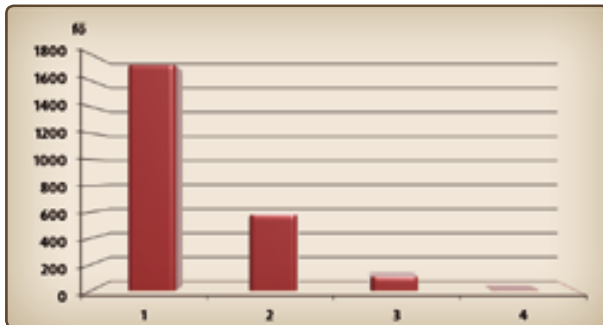
4. ábra: A legfrissebb jogosítvány megszerzése óta eltelt évek száma



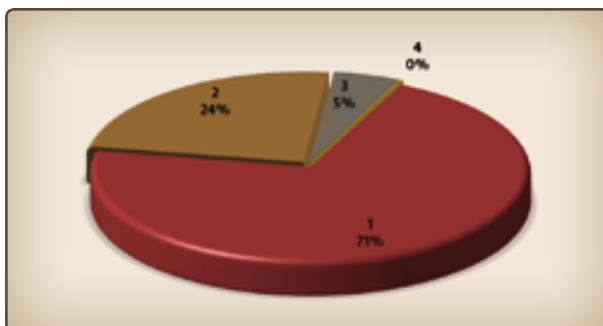
5. ábra: A legfrissebb jogosítvány megszerzése óta eltelt évek aránya



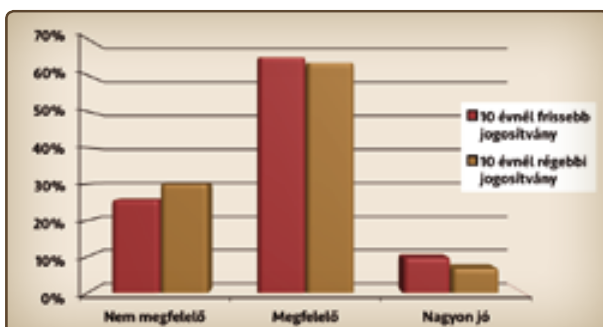
6. ábra: Életkor megoszlása az első motorkerékpár vezetői engedély megszerzésekor



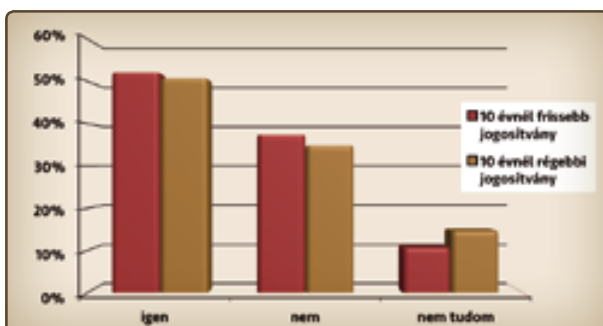
7. ábra: A motorkerékpáros vezetői engedélyek száma



8. ábra: Az „A” kategóriával rendelkező motorkerékpárosok vezetői engedélyének száma



10. ábra: Képzés, óraszám, elégedettség



11. ábra: Távoktatási formát igénylők aránya

Az első motorkerékpár vezetői engedély megszerzésekor a válaszadók közel fele (48%) 21–30 év közötti, több mint egynegyed része (27%) 31–40 év közötti, továbbá több mint egytized része 21 év alatti (14%), illetve elmúlt 40 éves (11%) (6. ábra).

1.2.4 Jogosítvány megszerzésének fokozatossága

A kérdőívet kitöltő motorkerékpárosok több mint kétharmad része (71%) egyetlen motorkerékpár kategóriára érvényes vezetői engedéllyel rendelkezik, közel egynegyed részük (24%) két kategóriára, 5% három kategóriára, azaz a motorkerékpár vezetéséhez szükséges képesítést fokozatosan szerezte meg (7. ábra).

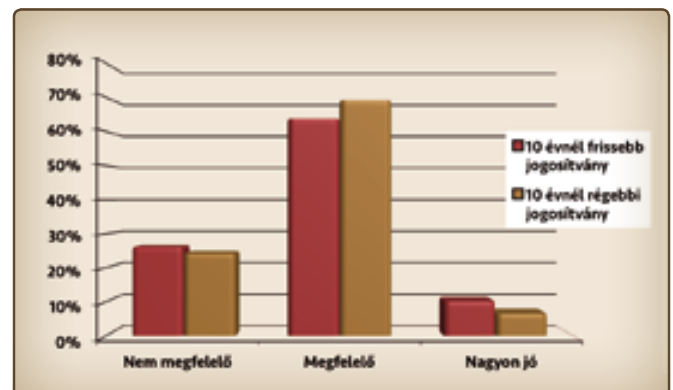
Az „A” kategóriára érvényes vezetői engedéllyel rendelkezők több mint kétharmada (71%) első motorkerékpáros jogosítványként szerezte meg a legmagasabb kategóriát, tehát fokozatosság nélkül (8. ábra).

2. A MOTORKERÉKPÁROS KÉPZÉSEL KAPCSOLATOS VÉLEMÉNYEK

2.1 Mennyire elégedett a motorkerékpáros képzéssel?

a) Tananyag, tematika

A motorkerékpáros képzés tananyagát, tematikáját a válaszadók kétharmada megfelelőnek ítéli meg, azonban figyelemre méltó, hogy több mint egyötöd részük szerint nem megfelelő és kevesebb, mint egytized részük szerint nagyon jó. A képzésen 10 évnél régebben, illetve rövidebb ideje részt vettek véleménye között nincs számottevő különbség (9. ábra).



9. ábra: Tananyag, tematika elégedettség

b) Óraszám

A motorkerékpár vezető képzés óraszámát, a tananyag és a tematika értékeléséhez hasonló arányban, a válaszadók közel kétharmada tartja megfelelőnek, azonban több mint egynegyed részük szerint nem megfelelő, kevesebb, mint egytizedük véleménye szerint nagyon jó. A képzésen 10 évnél régebben részt vettek csekély mértékben, de elégedetlenebbek a kapott képzés óraszámával (10. ábra).

2.2 Szívesen végeznék az elméleti képzés egy részét távoktatási formában?

Az elméleti képzést részben helyettesítő távoktatási formában történő oktatáson a válaszadók mindössze alig több mint fele (52%) venne részt, több mint egyharmaduk (36%) pedig nem szívesen tanulna ebben a formában. A jogosítvány megszerzésének ideje és a távoktatási forma választása között nincs kimutatható összefüggés (11. ábra).

2.3 Mennyire elégedett a motoros iskolában kapott képzéssel?

a) Oktatók

A válaszadók több mint fele (54%) szerint megfelelő volt a motorkerékpáros képzés során az oktatók felkészültsége, további közel harmaduk szerint nagyon jó (32%), azonban több mint tizedük (14%) szerint nem volt megfelelő. A 10 évnél nem régebben motorkerékpáros jogosítványt szerettek számottevően nagyobb arányban vannak a nagyon jónak minősített oktatók, a képzésen korábban részt vettek válaszai között a megfelelő szerepelt gyakrabban (12. ábra).

b) Motorkerékpárok

A motorkerékpárok műszaki színvonala jelentősen fejlődött az eltelt 10 évben, így a válaszokat ennek figyelembe vételével kell értékelni. Megállapítható, hogy a válaszadók kétharmada szerint megfelelőek voltak a képzéshez biztosított motorkerékpárok, továbbá a 10 évnél frissebb vezetői engedéllyel rendelkezők egyötöde szerint nagyon jók voltak, amely jelentősen meghaladja a korábban vezetői engedélyt szerettek véleményét (13. ábra).

c) Oktatási segédesszközök

Az oktatás körülményei, eszközei (pl. DVD lejátszók, nagyméretű monitorok használata) jelentősen fejlődtek az eltelt 10 évben, így a válaszok értékelésénél ezt figyelembe kell venni. Hasonlóan a képzésben használt motorkerékpároknál kapott válaszokhoz, a motorkerékpárosok kétharmada elégedett volt az oktatás segédesszközeivel és a 10 évnél frissebb vezetői engedéllyel rendelkezők nagyobb aránya szerint voltak nagyon jók az oktatás körülményei (14. ábra).

2.4 Vezetéstechnikai tréning

a) Vett már részt vezetéstechnikai tréningen?

A válaszadók több mint kétharmad része (76%) még sosem vett részt vezetéstechnikai tréningen, több mint egytized részük (15%) egy alkalommal, kevesebb, mint egytizedük (9%) többször is elvégezte. A résztvevők száma az életkorral arányosan növekedik (15. ábra), amelynek feltételezhető okai: régebben motorkerékpároznak, így több lehetőségük adódott megismerni a tréninget, továbbá az idősebb korosztály tagjai tisztában vannak a tréning hasznosságával, valamint megengedhetik maguknak a többlet kiadással járó képzést.

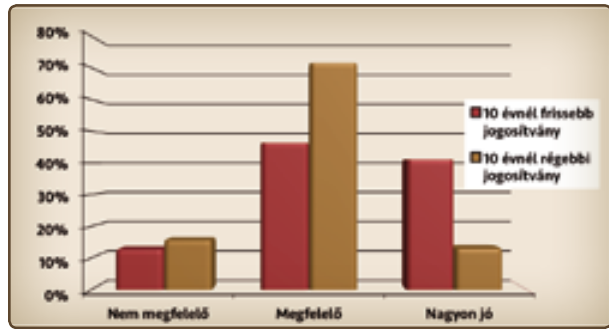
b) Egyetért azzal, hogy az „A” kategóriába tartozó motorkerékpár vezetéséhez szükséges lenne a vezetéstechnikai tréning elvégzése?

A motorkerékpárosok közel négyötöd része (77%) egyetért azzal, hogy az „A” kategóriájú motorkerékpárok vezetéséhez szükséges lenne a vezetéstechnikai tréning elvégzése. Tehát azok közül is nagyon sokan, akik még nem vettek részt ilyen tréningen. A tréning szükségességével egyetértők aránya az életkorral enyhén emelkedik.

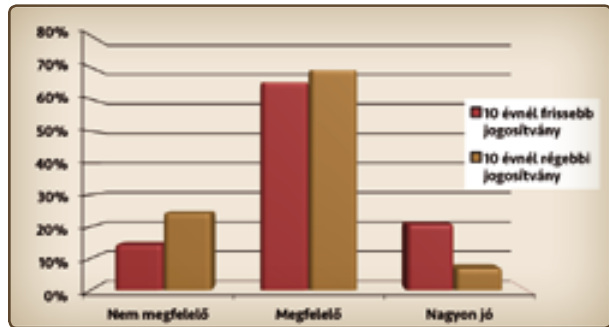
3. MOTORKERÉKPÁR

3.1 Milyen motorkerékpárt használ?

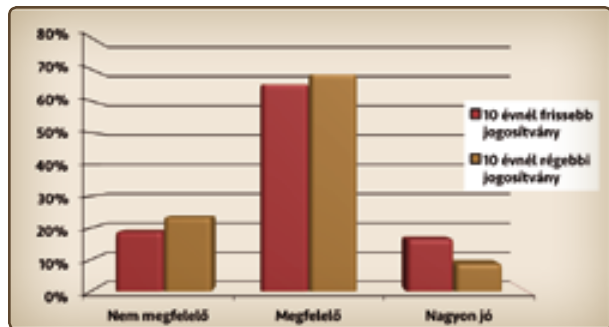
A válaszadók által használt motorkerékpárok háromnegyed része (75%) „A” kategóriájú. A segédmotoros kerékpárok aránya meghaladja a járművek egytized részét (12%), míg az „A korl.” kategóriájú motorkerékpárok aránya nem éri el az egytized részt. A legkisebb az „A1” kategóriába tartozó motorkerékpárok aránya, mindössze 5% (16. ábra).



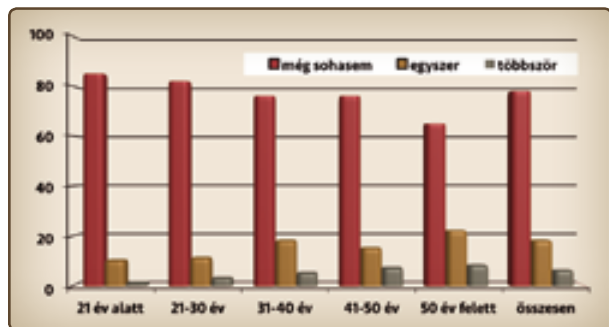
12. ábra: Oktatók véleményezése



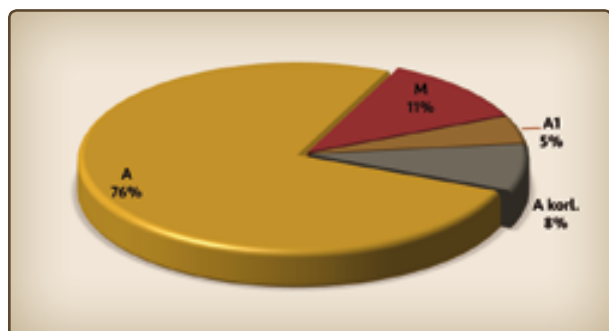
13. ábra: A képzésen biztosított motorkerékpárok véleményezése



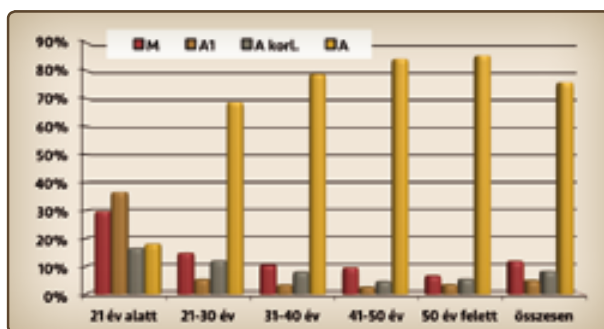
14. ábra: A képzés oktatási segédesszközeinek véleményezése



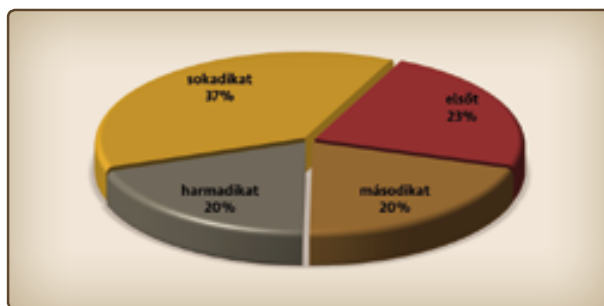
15. ábra: Résztvétel vezetéstechnikai tréningen



16. ábra: Motorkerékpár használat kategóriánként



17. ábra: Az életkor és a motorkerékpár kategória kapcsolata



18. ábra: „Hányadik motorkerékpárját használja?” válaszok megoszlása

A motorkerékpárok kialakítása szerint a legnagyobb arányú, a járművek közel fele (49%) utcai vagy túra. A robogó (17%), illetve a sport (16%) jellegűek aránya közel egyforma. A chopperek részaránya meghaladja az összes motorkerékpár egytized részét (11%). A cross és az enduro motorkerékpárok aránya a legkisebb, mindössze 7%.

Mivel az „A” kategóriájú motorkerékpárok aránya jelentős, ezért ezek kialakítás szerinti megoszlását is érdemes vizsgálni. Ebben a kategóriában a motorkerékpárok több mint fele (55%) utcai vagy túra kivételű, és a sport motorkerékpárok aránya megközelíti az összes „A” kategóriájú motorkerékpár egyötöd részét. A chopperek részaránya meghaladja az egytizedet (12%).

Az életkor és a motorkerékpár kategória kapcsolata

Az életkor növekedésével a motorkerékpárosok általában egyre nagyobb teljesítményű motorkerékpárt használnak (17. ábra). A 30 év feletti válaszadók négyötöde „A” kategóriájú motorkerékpárral közlekedik. Figyelemre méltó, hogy a 21 évnél fiatalabbak több mint egytizede érvényes vezetői engedély nélkül motorkerékpározik „A” kategóriájú motorral.

Az életkor és a motorkerékpár kialakítás kapcsolata

A motorkerékpárok kialakítását tekintve a robogók és az utcai, túra motorok használatának aránya minden korcsoportban hasonló arányt mutat, azonban a sport, a cross és enduro motorok elsősorban a fiatalabbak, míg a chopper az idősebb motorkerékpárosok kedvelt járművei. A legnépszerűbb kialakítás az utcai, túra stílus, amelyet a válaszadók közel fele használ.

3.2 Hányadik motorkerékpárját használja?

A válaszadók kevesebb, mint egynegyede (23%) használja első motorkerékpárját, egyötödük (20%) már a másodikat, további közel egyötöd részük (19%) a harmadikat. A motorkerékpárosok több mint harmada (38%) már háromnál több motorkerékpárt használt (18. ábra).

3.3 Motorkerékpár vásárlási szempontok

a) teljesítmény, végsebesség

A vásárlandó motorkerékpár teljesítményét minden válaszadó fontosnak tartja, a fiatalabb motorkerékpárosok számára lényegesebb motorjellemző, mint az idősebbeknél.

A legnagyobb létszámú 31–40 év közöttiek közel kétharmada szerint fontos, de a többi korcsoporthoz képest legnagyobb arányban, egynegyedük szerint nem fontos, nagyon fontosnak kevesebb, mint egytizedük tartja.

b) vételár

A motorkerékpár vásárlásánál a válaszadók fele szerint nagyon fontos szempont a vételár, és további közel fele szerint fontos, mindössze 2% számára nem fontos. Azonban a válaszok korcsoportonként nagy eltérést mutatnak, a vételár fontossága a fiatalabb vásárlók esetében kiugróan magas, azonban az életkor emelkedésével a vételár jelentősége folyamatosan csökken. Ennek feltételezhető magyarázata az életkorral arányosan növekvő jövedelem.

c) márka

A márka szerepe a válaszadók egynegyede számára nagyon fontos szempont a motorkerékpár vásárlásánál, továbbá több mint fele szerint fontos és kevesebb, mint egyötödük szerint nem fontos. Korcsoportonként vizsgálva a válaszokat az tapasztalható, hogy az életkor növekedésével a márka fontossága folyamatosan csökken, azok aránya, akik számára a márka nem fontos, közel lineárisan nő az életkorral.

d) fenntartási költségek

A motorkerékpár vásárlásánál a fenntartási költségek a válaszadók felénél fontos, további kétötöd részük számára nagyon fontos, kevesebb, mint egytizedük számára nem fontos. A fenntartási költségek szerepe a fiatalabb korcsoportok esetében nagyobb mértékű, mint az idősebbek esetében.

4. MOTORKERÉKPÁROZÁSI JELLEMZŐK

4.1 Milyen gyakran motorozik?

A kérdőívet kitöltő motorkerékpárosok közel fele (48%) hetente többször, további közel egyötöd része (19%) minden nap motorke-rékpározik. Mindössze egyharmaduk (33%) motorozik csak hétvé- genként vagy ritkábban (19. ábra).

A motorkerékpározás gyakorisága korcsoportonként jelentős elté- réseket mutat. A minden napi motorkerékpározás elsősorban a fi- atalokra jellemző, idősebb korcsoportok esetén ennek aránya csök- ken. A hetente többször motorozók aránya közel állandó mindegyik korcsoportban.

4.2 Mennyit motorozik egy évben?

A válaszadó motorkerékpárosok nemcsak rendszeresen motoroz- nak, hanem jelentős távolságot tesznek meg. A kérdőívet kitöltők egyharmada (34%) 2000–5000 kilométert, közel fele évente 5000– 10 000 km-t, további 16% több, mint 10 000 kilométert motorke- rékpározik évente (20. ábra).

Az évente 10 000 km-nél többet motorkerékpározók aránya az 50 év fe- lletieknél a legmagasabb (20%) és a legkisebb a 21 év alattiaknál (14%). A legnagyobb létszámú korcsoport tagjai, a 31–40 év közöttiek, több mint egyharmada évente 2000–5000 km-t motorozik (21. ábra).

4.3 Motorozott-e külföldre, külföldön?

A válaszadó motorkerékpárosok több mint fele (51%) már leg- alább egyszer motorkerékpárral utazott külföldre, kétötöd részük (40%) többször is. Az arányok értékelésénél azonban figyelembe kell venni, hogy az online kérdőívet kitöltők többsége a Shox mo- torkerékpáros áruház vásárlója, tehát rendszeresen túrázik. A ma- gyarországi motorkerékpárosok összességét tekintve a külföldön is motorkerékpározók aránya bizonyára jelentősen kisebb. Azonban megállapítható, hogy a külföldre motorkerékpárral túrázók száma több ezerre tehető.

4.4 Motorozás indítékai

Az online kérdőívet kitöltő motorkerékpárosok több mint kétötö- de (41%) rendszeresen használja munkába járásra a motorkerékpárt, kevesebb, mint egyötöde (18%) sohasem. A motorkerékpárosok kö- zel négyötöde (78%) leginkább kikapcsolódásként motorkerékpáro- zik, több mint fele (57%) gyakran túrázik és kevesebb, mint egyötö- dük motorozik versenypályán (22. ábra).

a) munkába járás

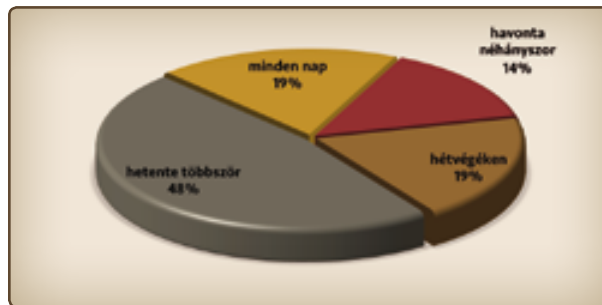
A munkába járás a 31–40 év közöttiek esetében a legnagyobb arányú (44%), azonban a korcsoportok közötti különbségek nem számottevők.

b) kikapcsolódás

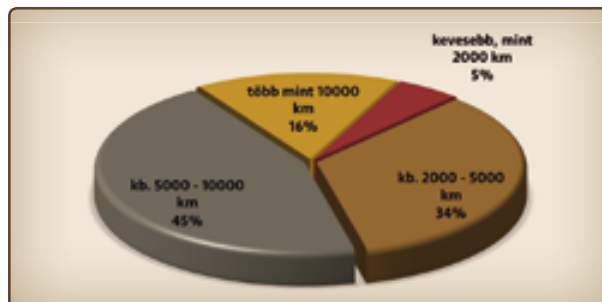
A kikapcsolódásként történő motorkerékpározás a legfiatalabb ko- rcsoport esetében a leggyakoribb (90%), az idősebbek esetében a cél- tudatosabb motorkerékpár használat figyelhető meg.

c) túrázás

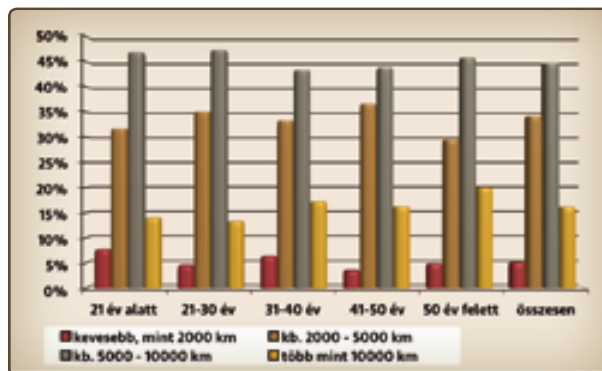
A válaszadók több mint fele rendszeresen túrázik (az arányukat jelen- tősen befolyásolja, hogy a kérdőívet kitöltők többsége egy motoros áru- ház vásárlója). A gyakrabban túrázók aránya korcsoportonként csak kis mértékben változik, enyhén növekszik az életkorral (23. ábra).



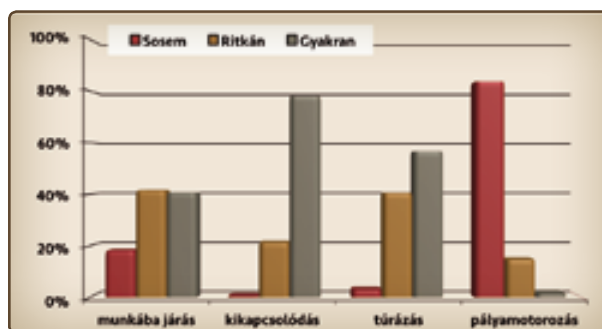
19. ábra: Motorozás rendszeressége



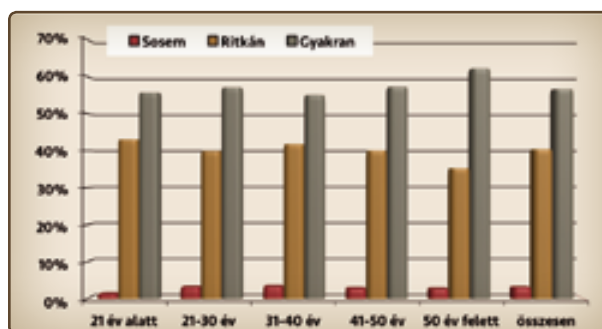
20. ábra: Évente megtett úthossz



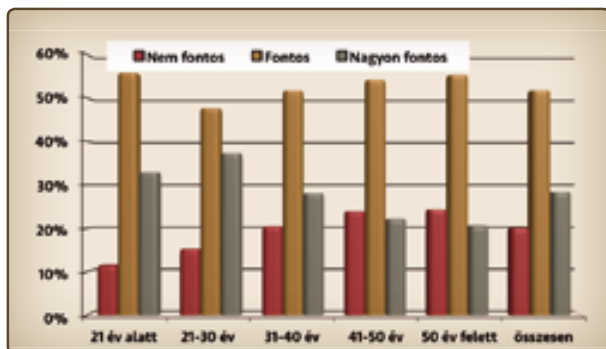
21. ábra: Éves motorozási úthossz korcsoportok szerint



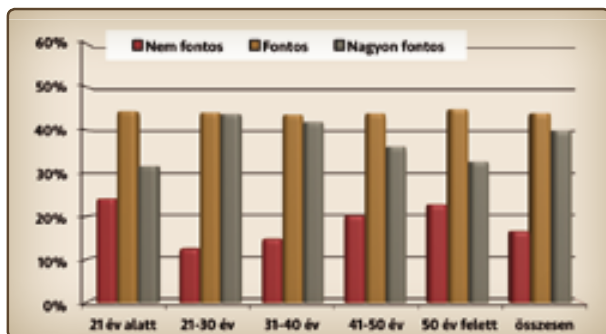
22. ábra: A motorozás indítékai



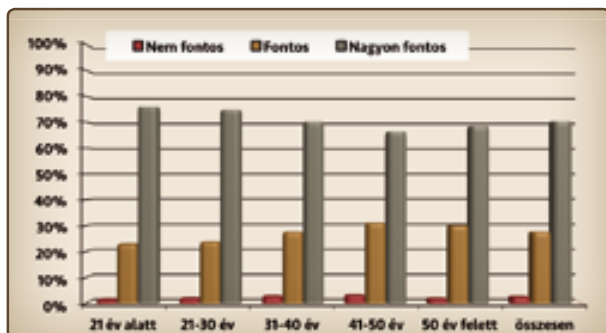
23. ábra: Túrázás



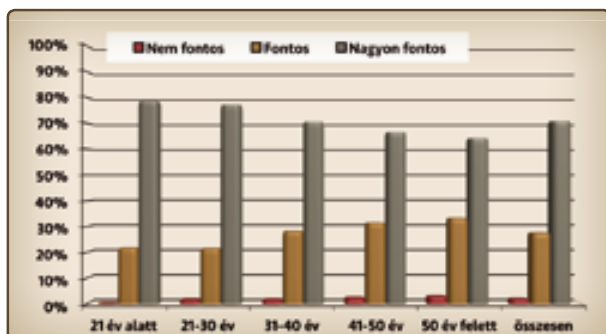
24. ábra: Olcsóbb közlekedés



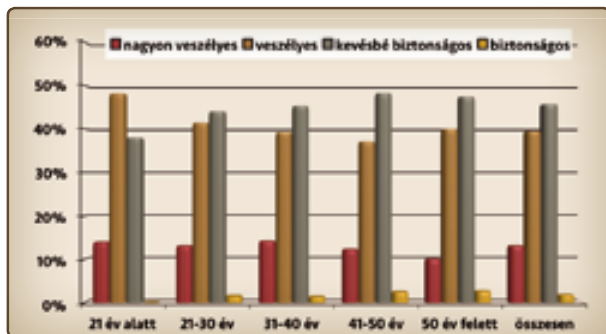
25. ábra: Gyorsabb úti cél elérés



26. ábra: Függetlenség, szabadságérzet



27. ábra: Szabadidő eltöltése, szórakozás



28. ábra: A motorkerékpáros közlekedés biztonságosságának megítélése

d) pályamotorozás

A kérdőívet kitöltő motorkerékpárosok között kevesen motoroznak pályán, korcsoportonként nincs jelentős különbség. Legkevésbé az 50 év felettek, amely az életkori sajátosságokkal és az általuk használt motorkerékpárok kialakításával (általában túramotor, illetve chopper) függ össze. A 21 év alattiak viszonylag kisebb aránya a pályamotorozás magas költségeivel magyarázható.

e) versenyzés

A válaszadók elhanyagolható aránya versenyez motorkerékpárral, természetesen ez leginkább a fiatalokra jellemző.

f) munkavégzés

Figyelemre méltó, hogy a munkavégzés céljából a legfiatalabbak, a 21 év alattiak és a legidősebbek, az 50 év felettek használják a motorkerékpárt. Feltételezhető, hogy az idősebbek a forgalmi torlódások elkerülése, a fiatalabbak, inkább a motorkerékpározás dinamizmusa miatt.

5. MOTOROZÁSSAL KAPCSOLATOS SZEMPONTOK

a) olcsóbb közlekedés

A motorkerékpárral történő olcsóbb közlekedés a válaszadók több mint egynegyede (28%) számára nagyon fontos, továbbá több mint felük (52%) számára fontos szempont. Mindössze a kérdőívet kitöltők egyötöde (20%) számára nem fontos. A motorkerékpárral közlekedés viszonylag kisebb költségei elsősorban a 21–30 év közöttiek számára fontos, az életkor növekedésével, amely feltételezhetően az anyagi lehetőségek növekedésével jár, a motorkerékpározás költségeinek fontossága csökken. Ez megfigyelhető a motorkerékpárok értékénél is, az idősebb korcsoportba tartozók általában nagyobb értékű motorkerékpárt használnak (24. ábra).

b) gyorsabb úti cél elérés

Motorkerékpárral történő közlekedésnél a gyorsabb úti cél elérés a válaszadók több mint kétötödénél (44%) fontos, továbbá közel ugyanennyi (40%) számára nagyon fontos szempont. A válaszok korcsoportok szerint jelentős eltérést mutatnak, a rövidebb utazási idő a 21–40 év közöttiek esetében számottevően fontosabb, mint a fiatalabb vagy idősebb motorkerékpárosoknál (25. ábra).

c) függetlenség, szabadságérzet

A motorozással kapcsolatos függetlenség és szabadságérzet minden korcsoport számára lényeges szempont, a válaszadók több mint kétharmada (70%) szerint nagyon fontos, további több mint egynegyedüknek (27%) fontos, mértéke az életkor növekedésével kis mértékben mérséklődik (26. ábra).

d) szabadidő eltöltése, szórakozás

A szabadidő eltöltés és a szórakozás indítéka a motorkerékpározásnál a válaszadók több mint kétharmada (71%) számára nagyon fontos, további több mint egynegyede (26%) számára fontos, azonban az idősebb motorkerékpárosok számára ez a szempont kisebb jelentőségű, mint a fiatalabbak esetében (27. ábra).

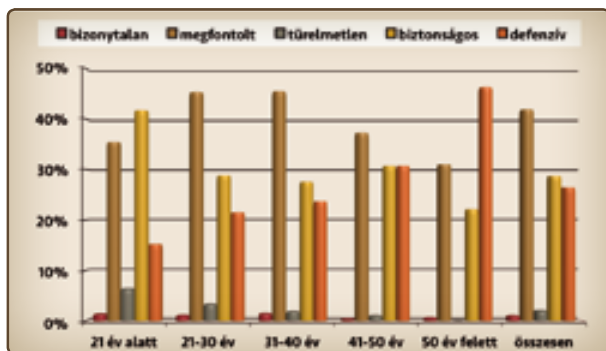
6. A KÖZLEKEDÉSSSEL KAPCSOLATOS JELLEMZŐK

6.1 Ön szerint jelenleg biztonságos a közutakon motorral közlekedni?

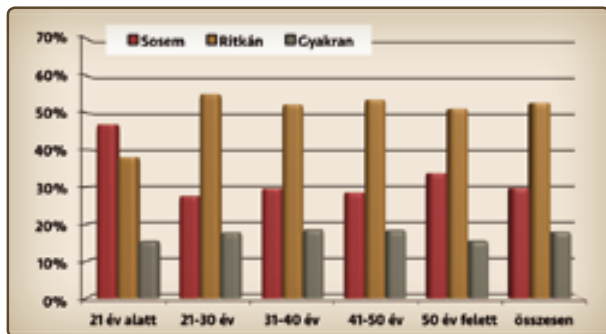
A motorkerékpárosok közül a legtöbben (45%) vélik úgy, hogy a közlekedés kevésbé biztonságos, de nem veszélyes, azonban kétötöd részük (40%) szerint veszélyes motorkerékpárral közlekedni, továbbá több mint egytized részük (13%) véleménye, hogy nagyon veszélyes. A válaszadók mindössze 2%-a tartja biztonságosnak. Érdekes, hogy a fiatalabb korosztály tagjai általában veszélyesebbnek tartják a motorkerékpárral való közlekedést, mint az idősebbek (28. ábra).



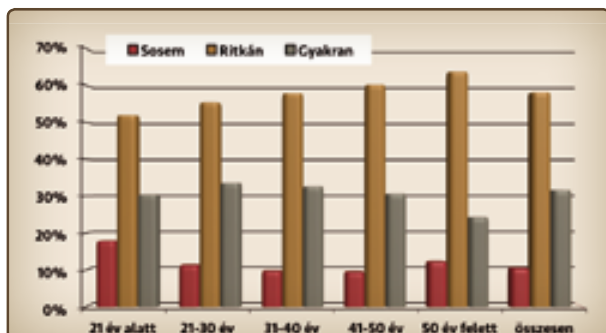
A motorozással kapcsolatos függetlenség és szabadságérzet minden korcsoport számára lényeges szempont, a válaszadók több mint kétharmada (70%) szerint nagyon fontos, további több mint egynegyedüknek (27%) fontos, mértéke az életkor növekedésével kis mértékben mérséklődik.



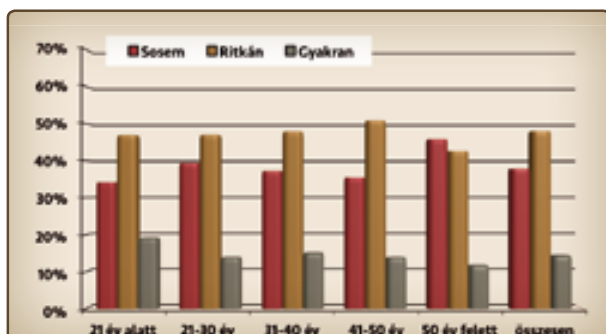
29. ábra: Saját vezetési stílus megítélése



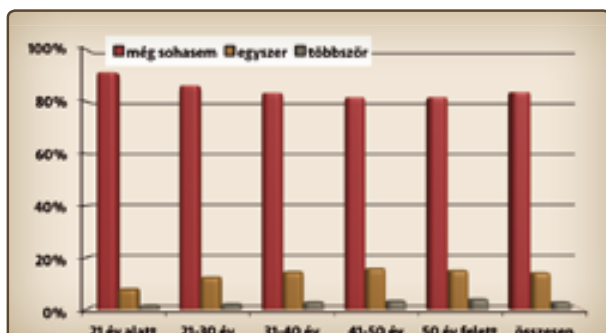
30. ábra: Sebességtúllépés autópályán, autóúton



31. ábra: Sebességtúllépés lakott területen kívül



32. ábra: Sebességtúllépés lakott területen



33. ábra: Büntetés sebességtúllépés miatt

6.2 Leginkább milyennek ítéli a saját vezetési stílusát?

A kérdés ebben a formában (csak egy válasz lehetséges) sajnos nem bizonyult szerencsésnek, hiszen eltérő közlekedési situációkban más-más vezetési stílus lehet a megfelelő. Ennek ellenére megállapítható, hogy a defenzív vezetési stílus aránya az életkorral fokozatosan emelkedik, míg a 21 év alattiaknál mindössze 15%, az 50 év feletti válaszadóknál 45%.

A legnagyobb arányban (42%) a 21 év alattiaknál szerepel a biztonságos vezetési stílus, amely esetleg túlzott mértékű önbizalomról árulkodik. A türelmetlenséget nagyon kevesen (3%) jelölték meg, többnyire a fiatal motoroskerékpárosok. A megfontoltság a 21-40 év közötti válaszadók esetén a legnagyobb arányú (45%), a bizonytalansággal pedig elhanyagolhatóan kevesen jellemezték vezetési stílusukat (29. ábra).

6.3 ÁLTALÁBAN MILYEN GYAKRAN SZOKOTT A MEGENGEDETTNÉL GYORSABBAN HALADNI?

a) autópályán, autóúton

A kérdőívet kitöltő motoroskerékpárosok kevesebb, mint egyharmada (30%) állítja, hogy autópályán, autóúton sosem szokta a megengedett sebességet túllépni. Legnagyobb arányban a 21 év alattiak (46%) és az 50 év felettek (32%). A válaszok értékelésénél figyelembe kell venni, hogy az idősebb motoroskerékpárosok által gyakrabban használt choppereknél a menetszél 110-120 km/h sebesség felett már kényelmetlen mértékű lehet.

A válaszadók több mint fele (52%) ritkán lépi túl a megengedett sebességet, ez az arány a 21 év alattiaknál kisebb, azonban a többi korcsoportnál közel egyforma. A megengedett sebességet rendszeresen túllépők aránya 15-20% közötti, és közel azonos mindegyik korcsoportban (30. ábra).

b) lakott területen kívül

Lakott területen kívül a gyakori gyorsajtás aránya közel egyharmad (31%), amely általában minden korcsoportnál megegyezik, kivéve az 50 év feletteket, ahol egynegyed (25%). A válaszadók több mint fele (58%) ritkán lépi túl a megengedett sebességet, az arány az életkorral együtt folyamatosan nő. Az engedélyezett sebességet sosem túllépők aránya mindössze egytized (11%), azonban a 21 év alattiaknál az átlagosnál nagyobb mértékű (18%) (31. ábra).

c) lakott területen

Lakott területen a válaszadó motoroskerékpárosok több mint egytizede (14%) gyakran túllépi a megengedett sebességet, további közel fele (48%) esetenként, és több mint egyharmaduk (38%) sosem. A gyakori gyorsajtás a 21 év alattiak esetében a legmagasabb (19%) arányú, a 20 év felettiéknél közel egyforma (11-15%), az életkorral az arány enyhén csökken (32. ábra).

6.4 Kapott figyelmeztetést/büntetést sebességtúllépés miatt az elmúlt 3 évben?

A megengedett sebesség túllépése miatt a kérdőívet kitöltő motoroskerékpárosok közel egyötöde (18%) részesült különböző szankcióban. A büntetésben részesültek aránya a különböző korcsoportokban szinte azonos arányú, tehát nem igazolható az a feltételezés, hogy a fiatalabb motoroskerékpárosok gyakrabban követnek el gyorsajtást és emiatt nagyobb arányban részesülnek közúti bírságban (33. ábra).

6.5 Volt már részese közúti motoros balesetnek az elmúlt 3 évben? Milyen sérülést szenvedett?

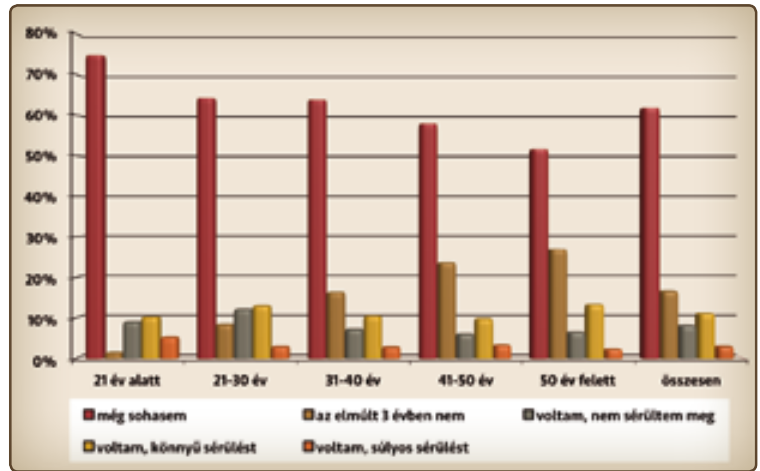
A válaszadók közel kétharmada (62%) még sosem szenvedett közúti közlekedési balesetet. A balesetben való részvétel az életkorral arányosan nö-

vekszik. Az elmúlt 3 évben a motorkerékpárosok több mint egytizede szenvedett (13%) balesetet, az egyes korcsoportokban közel azonos arányban (34. ábra).

6.6 Véleménye szerint milyen gyakorisággal szerepelnek az alábbi tényezők a személyi sérüléses motoros baleseteknél?

a) műszaki hiba

A kérdőívet kitöltők több mint négyötöde (81%) szerint szerepelt baleseti tényezőként a motorkerékpár műszaki hibája. Ez egy olyan szubjektív vélemény, amelyet a baleseti statisztikai adatok nem támasztanak alá. Tehát sokan gondolják azt, hogy a forgalomban számos, műszakilag nem felkészített motorkerékpár is közlekedik. A különböző korcsoportokban közel azonos arányban értékelték a válaszadók.



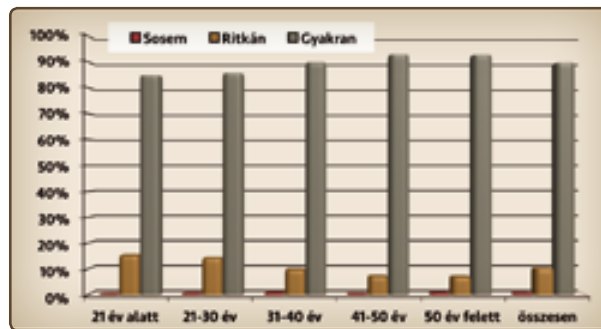
34. ábra: Balesetek, sérülések

b) ittas vezetés

A kérdőívet kitöltő motorkerékpárosok egyötöde (21%) szerint a személyi sérüléses közúti közlekedési balesetekben gyakori tényező az ittaság, további több mint kétharmaduk szerint ritkán, de előfordul. A válaszok korcsoportonként jelentős eltérést mutatnak: a fiatalabb motorkerékpárosok szerint az ittaság gyakoribb, mint az idősebbek esetében, kivéve az 50 év felettieket, ahol szintén jelentős arányú. Talán joggal feltételezhető, hogy a magasabb arányt mutató korcsoportok tagjai között is többen vannak, akik már motorkerékpároztak ittasan, vagy személyes tapasztalatuk van.

c) nem az út vonalvezetésének megfelelő sebesség alkalmazása

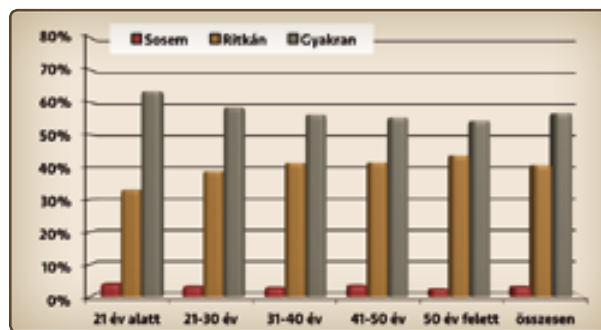
A motorkerékpárosok 90%-a szerint a bekövetkezett balesetekben gyakran szerepet játszott a nem az útvonal vezetésének megfelelő sebesség megválasztása. A különböző korcsoportokban közel egyforma arányban vélik úgy, hogy a gyorsajtás az egyik legjelentősebb baleseti tényező (35. ábra). Tehát közel minden kérdőívet kitöltő szerint a gyorsajtás az egyik fő baleseti ok a motorkerékpáros balesetekben.



35. ábra: Nem az út vonalvezetésének megfelelő sebesség alkalmazása

d) nem a látási viszonyoknak megfelelő sebesség alkalmazása

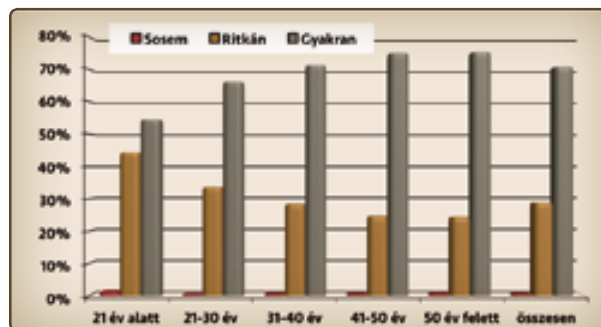
A látási viszonyoknak nem megfelelő sebességgel közlekedés a motorkerékpárosok több mint felénél (56%) gyakran szerepet játszik a balesetek bekövetkeztekor. A gyorsajtás szerepének aránya a 21 év alatti korcsoport esetén a legmagasabb arányú (62%), majd az életkor növekedésével az arány folyamatosan csökken (36. ábra).



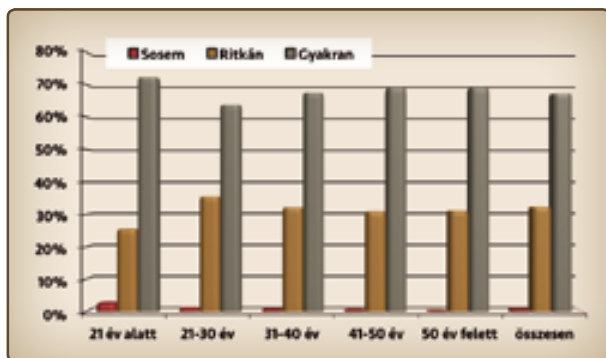
36. ábra: Nem a látási viszonyoknak megfelelő sebesség alkalmazása

e) vezetéstechnikai hiba

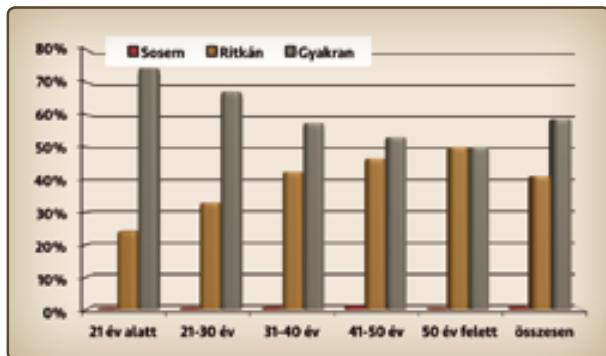
A bekövetkezett motorkerékpáros baleseteknél gyakran előfordult vezetéstechnikai hiba a kérdőívet kitöltők több mint kétharmada (71%) szerint. Tehát a válaszadók jelentős többsége állítja, hogy hiányosságok vannak a motorkerékpárosok gyakorlati felkészültségével. Az arányok korcsoportonként jelentős, 20%-os eltérést mutatnak: a 21 év alattiak több mint fele szerint (54%), azonban az életkor növekedésével egyre nagyobb az arány, az 50 év felettiek esetében közel négyötöd (75%). Ezt a különbséget támasztja alá, hogy a vezetéstechnikai tréningek résztvevői többnyire az idősebb motorkerékpárosok közül kerülnek ki (37. ábra).



37. ábra: Vezetéstechnikai hiba



38. ábra: Figyelmetlenség



39. ábra: Más járművezető, gyalogos

7.1 Lakott területen

a) protektoros kabát

Lakott területen a válaszadók átlagosan négyötöde (81%) gyakran visel protektoros kabátot. Legkisebb arányban (60%) a 21 év alattiak, amely egyrészt a korcsoport felelőtlenségére (a következmények lebecsülésére) utal, másrészt a védőfelszerelés viszonylag magas árával magyarázható. A legmagasabb arány (83%) a közlekedésben legnagyobb számban részt vevő 31-40 év közöttieknél tapasztalható.

b) protektoros nadrág

Lakott területen a válaszadók közel fele (48%) gyakran visel protektoros nadrágot. Leginkább a 41-50 év közötti motorkerékpárosok, legkevésbé (22%) a 21 év alattiak. Feltételezhetően ez azzal magyarázható, hogy sokan nem rendelkeznek vele.

c) protektoros kesztyű

Lakott területen belül a válaszadók négyötöde (80%) gyakran visel motoros protektoros kesztyűt. A kesztyű viszonylag könnyen megvásárolható, így a 21 év alattiak kétharmada (66%) használja. A többi korcsoportban az arányok közel azonosak.

d) térdvédő

A térdvédő olyan egyszerű és könnyen megvásárolható védőfelszerelés, amely bármely nadrág felett viselhető. Ez egy kompromisszumos megoldás, nem nyújt olyan nagy védelmet, mint a protektoros nadrág, azonban kisebb

f) figyelmetlenség

A figyelmetlenség a válaszadók kétharmada (67%) szerint gyakori tényező a bekövetkezett motorkerékpáros balesetekben. Ennek megítélése, a gyakoriság-arányok korcsoportonként közel egyformák (38. ábra).

g) útburkolat hibája

Az útburkolat hibája a motorkerékpáros baleseteknél, mint az egyik befolyásoló tényező a kérdőívet kitöltők több mint felének (59%) véleménye szerint gyakori probléma. Azonban a válaszok korcsoportonként számottevő eltérést mutatnak: a fiatalabb motorkerékpárosok szerint az útburkolat hibája sokkal gyakoribb, mint az idősebbek esetében. Az útburkolat hibájának gyakorisága a válaszadók életkorával fordítottan arányos.

h) más járművezető, gyalogos

A válaszadók átlagosan több mint fele (59%) szerint a motorkerékpáros balesetek gyakran más közlekedési szereplő hibájából következnek be. A fiatalabb motorkerékpárosok szerint a baleseteket leginkább (75%) más közlekedők idézik elő, legkevésbé, mindössze fele részben (50%) az idősebb motorkerékpárosok szerint. A korcsoportok arányai közel egyenletesen alakulnak, az életkor és a gyakoriság fordítottan arányos (39. ábra).

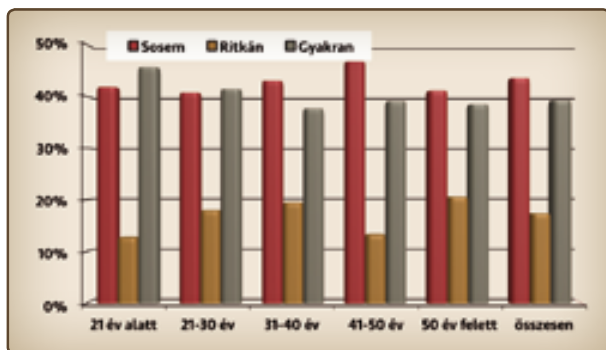
7. MOTOKERÉKPÁROS VÉDŐFELSZERELÉSEK HASZNÁLATA

A kérdőívet kitöltők nagy többsége a Shox motoros áruház vásárlója, tehát nagy valószínűséggel rendelkeznek különböző (elsősorban kabát és térdvédő) védőfelszereléssel.

baleseteknél védheti a térdet és a sípcsontot a sérüléstől. Lakott területen belül a válaszadók több mint egyharmada (35%) gyakran viseli (itt figyelembe kell venni, hogy vannak, akik protektoros nadrágot használnak). Itt is megfigyelhető, hogy a 21 év alattiak milyen kis arányban alkalmazzák ezt a védőeszközt, pedig ez viszonylag könnyen hozzáférhető a számukra. A 21 év feletiek esetében a viselés gyakorisága közel egyforma minden korcsoportban.

e) gerincvédő

Lakott területen belül gerincvédőt gyakran a válaszadók kevesebb, mint kétötöde (39%) visel. Érdekes, hogy ezt a védőeszközt a 21 év alattiak hordják a legnagyobb (45%) arányban, a többi korcsoportban a viselés-gyakoriság arányai csak kisebb eltérést mutatnak (40. ábra).



40. ábra: Gerincvédő használata lakott területen

7.2 LAKOTT TERÜLETEN KÍVÜL

a) protektoros kabát

Lakott területen kívül a protektoros kabátot a kérdőívet kitöltő motorkerékpárosok kilenczede (90%) gyakran viseli. Több válaszadó megemlítette, hogy a „gyakran” helyett a „mindig” választ jelölné meg, ha ilyen lenne. Megállapítható, hogy a protektoros kabát viselése lakott területen kívül általánosnak tekinthető minden korcsoport esetében.

b) protektoros nadrág

Lakott területen kívül a válaszadók átlagosan kétharmad része (68%) visel gyakran protektoros nadrágot. Azonban a 21 év alattiaknak mindössze fele (50%), míg a 31–40 év közöttiek több mint kétharmada (71%). A különbség feltételezhető oka, hogy a fiatalabbak között kevesebben rendelkeznek ezzel a védőfelszereléssel.

c) protektoros kesztyű

Lakott területen kívül a válaszadók kilenczede (90%) gyakran visel protektoros kesztyűt. Az arányok az egyes korcsoportok esetében csak kisebb különbségeket mutatnak. A bukósisak után a leggyakrabban használt védőfelszerelés a motoros kesztyű.

d) térdvédő

Lakott területen kívül a motorkerékpárosok kevesebb, mint fele (46%) gyakran használ térdvédőt. Ha ezt összeadjuk a protektoros nadrág viselésének gyakoriságával, akkor megállapítható, hogy lakott területen kívül sokan használnak védőfelszerelést a láb sérüléseinek mérséklésére. Tépőzárral rögzíthető térdvédőt lakott területen kívül többen viselnek, mint lakott területen, azonban ez a védőeszköz csak kisebb sebességnél nyújt megfelelő védelmet. Lakott területen kívül a protektoros nadrág viselése célszerű.

e) gerincvédő

Lakott területen kívül gerincvédőt a válaszadók kevesebb, mint fele (49%) visel gyakran, kétötödük (40%) sohasem. Legnagyobb arányban (60%) a 21 év alattiak használnak, az idősebbek ennél lényegesen kisebb gyakorisággal. Ennek egyik magyarázata lehet, hogy az idősebb motorkerékpárosok olyan korszerű (együttal drágább) protektoros kabátot viselnek, amelyek tartalmaznak kemény gerincvédőt is.

8. ELEKTRONIKUS ESZKÖZÖK HASZNÁLATA

a) bukósisakban használható telefon kihangosító / headset

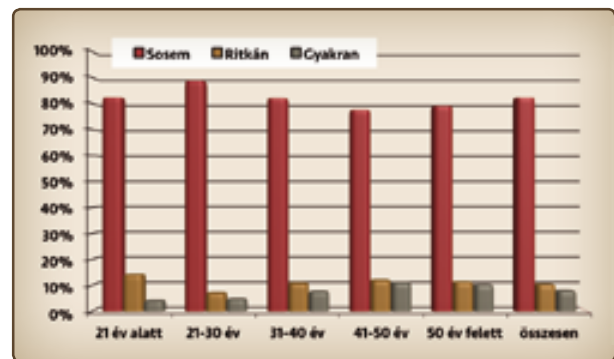
A vezetés közbeni mobiltelefonálás a figyelem megosztása miatt a motorkerékpárosok számára különösen magas baleseti kockázatot jelent. A bukósisakban alkalmazható mobiltelefon kihangosítót a válaszadók több mint négyötöde (81%) sosem használ, amely kedvezőnek mondható. Legtöbben a 41 év felettek használják, egytizedük (10%) gyakran (41. ábra).

b) GPS navigáció

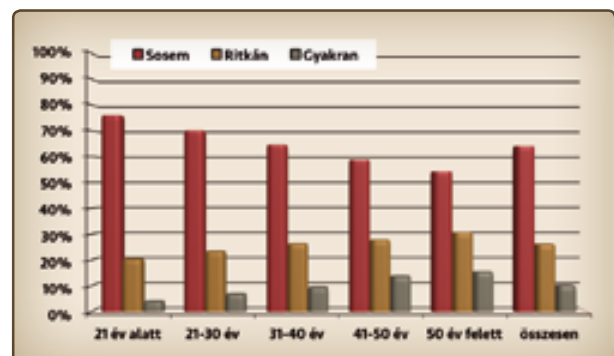
A GPS navigációs eszközök használata egyrészt megkönnyíti a tájékozódást, másrészt kezelése során lekötheti a motorkerékpár vezetőjének figyelmét. A kérdőívet kitöltők átlagosan egytizede (10%) használja gyakran, további egynegyede (25%) alkalmanként. Mivel ezek az eszközök drágák és a motorozás élményét nem fokozzák, inkább hasznosak a túrázók számára, így elsősorban az idősebb korosztály használja. Az eszközök gyakorisága és az életkor fordítottan arányos (42. ábra).

c) bukósisakban használható, vezető és utas közötti kommunikációs eszköz

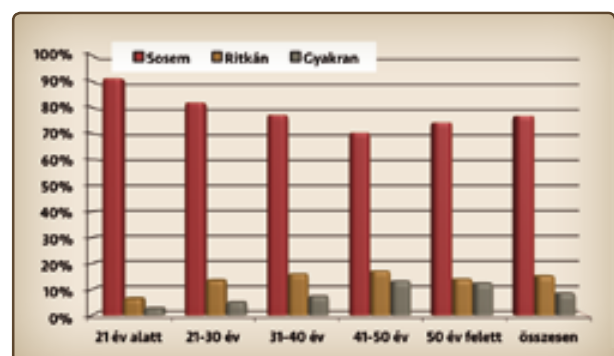
A motorkerékpár vezetője és utasa közötti beszélgetést lehetővé tevő eszközt a válaszadók kevesebb, mint egytizede (9%) használja gyakran, általában a 41 évnél idősebbek (43. ábra). Az alacsony arány elsősorban azzal magyarázható, hogy a fiatalabbak általában egyedül motorkerékpároznak, illetve a kommunikációs eszköz ára viszonylag magas.



41. ábra: Kihangosító / headset használata



42. ábra: GPS használata



43. ábra: Kommunikációs eszköz használata



... a válaszolók nagy száma és korcsoport szerinti megoszlása lehetőséget biztosít arra, hogy a hazai motorkerékpárosokkal kapcsolatban fontos jellemzőket, összefüggéseket állapíthassunk meg és hasznos következtetéseket, javaslatokat fogalmazzunk meg.

9. ÖSSZEFOGLALÁS, JAVASLATOK

A kérdőíves adatgyűjtés a magyarországi motorkerékpárosok tekintetében nem reprezentatív mintavétellel történt, hanem a motorkerékpárosok a különböző online médián (hírlevél, facebook, stb.) keresztül értesültek a kérdőívről, és önkéntesen vállalkoztak a kitöltésre. Azonban a válaszolók nagy száma és korcsoport szerinti megoszlása lehetőséget biztosít arra, hogy a hazai motorkerékpárosokkal kapcsolatban fontos jellemzőket, összefüggéseket állapíthassunk meg és hasznos következtetéseket, javaslatokat fogalmazzunk meg.

A kérdőívet kitöltő motorkerékpárosok életkor szerinti megoszlása normális eloszlású, a legtöbben a 31–40 év közötti korcsoportba tartoznak. A motorkerékpározás főként a férfiak közlekedési módja, a válaszadók 95%-a férfi.

A válaszadók több mint fele az elmúlt 5 évben részt vett motorkerékpár vezetői engedélyhez kapcsolódó képzésen. A motorkerékpárosok több mint egyharmada a személygépkocsira érvényes vezetői engedély birtokában, 30 éves kor felett, továbbá több mint egytizede 40 éves kor felett szerzett motorkerékpáros vezetői engedélyt. Az idősebb korban elkezdett motorkerékpározás esetén előnyt jelenthet a közlekedési szabályok alaposabb ismerete és gyakorlatban történő alkalmazása, a közlekedési szituációk felismerése, a felelősségtudat, hátrányként említhető a mozgáskoordináció csökkenése, amely kompenzálása több gyakorlást igényel. Figyelembe véve, hogy a járművezetők képességei jelentősen eltérők, általában a motorkerékpáros vezetői engedély megszerzésénél fokozott figyelmet kell fordítani a járműkezelés begyakorlására a gyakorlati képzésen.

A motorkerékpárosok kétharmada megfelelőnek találta a képzés anyagát, tematikáját, valamint az időtartamát. Az elméleti képzés egy részének távoktatási formában történő teljesítésében a válaszadók alig több mint fele venne részt. Tehát az online eszközöket rendszeresen használók körében is alacsony ennek az oktatási módszernek az elfogadottsága, a számítógépet nem használók, nem internetezők pedig nem is lennének képesek részt venni a távoktatásban. Következésképpen tévedés és túlzott optimizmusnak tűnik azt hinni, hogy a távoktatási forma lehetőségének megteremtése jelentősen átalakítja a gépjárművezető képzést. Az új oktatási módszerek alkalmazását támogatni kell, de az igényekhez kell igazítani annak érdekében, hogy hatékonyan működjenek.

A gépjárművezető képzés során az oktatók ténykedését a válaszadók több mint négyötöde megfelelőnek vagy nagyon jónak ítélte, hasonló arányban az oktatáshoz biztosított motorkerékpárok megfelelőek vagy nagyon jók voltak.

A kérdőívet kitöltők több mint kétharmada fokozatosság nélkül, azonnal a legmagasabb „A” kategóriára szerezte meg a vezetői engedélyt. Célserű lenne a motorkerékpár teljesítményével és a vezetési gyakorlattal arányosan, fokozatosan lehetővé tenni a vezetői engedély megszerzését. Ennek egyik módja lehet, hogy az „A” kategóriára érvényes vezetői engedélyt csak az „A1” vagy „A korlátozott” vezetői engedéllyel és legalább egy-két éves gyakorlattal lehessen megszerezni, illetve egy lépésben a képzés gyakorlati részének kibővítésével, vezetéstechnikai tréning teljesítésével, valamint a veszélyhelyzet-felismerés szimulátoron történő oktatásával. Ez utóbbival kapcsolatban fontos

... fontos kiemelni, hogy a motorkerékpárosok kétharmada még sosem vett részt vezetéstechnikai tréningen, azonban közel négyötöd része egyetért azzal, hogy az „A” kategóriájú motorkerékpárok vezetéséhez szükséges a vezetéstechnikai tréning. Tehát azok közül is nagyon sokan szükségesnek ítélik, akik még nem vettek részt ilyen tréningen.

kiemelni, hogy a motorkerékpárosok kétharmada még sosem vett részt vezetéstechnikai tréningben, azonban közel negyötöd része egyetért azzal, hogy az „A” kategóriájú motorkerékpárok vezetéséhez szükséges a vezetéstechnikai tréning. Tehát azok közül is nagyon sokan szükségesnek ítélik, akik még nem vettek részt ilyen tréningben.

A válaszadók kétharmada „A” kategóriájú motorkerékpárral közlekedik, amely több mint fele utcai vagy túra kialakítású. Az életkor növekedésével egyre nagyobb teljesítményű motorkerékpárokat használnak, amelynek feltételezhetően az egyik magyarázata, hogy a motorkerékpárok teljesítménye és ára általában arányos, és az idősebbek többnyire kedvezőbb anyagi körülmények mellett, kedvtelésként motoroznak.

Figyelmeztető jelzés, hogy a 21 év alattiak több mint egytizede a kategóriára érvényes vezetői engedély nélkül közlekedik „A” kategóriájú motorkerékpárral. A KSH baleseti statisztikai adatai alapján a 2004–2010 közötti időszakban a személyi sérüléssel balesetet okozó motorkerékpárosok 17%-a nem rendelkezett érvényes vezetői engedéllyel [1]. Ennek egyik lehetséges oka a vezetői engedély nélküli gépjárművezetés nem hatékony szankcionálása (mindössze szabálysértésnek minősül, a büntetés néhány tízezer forint és a közúti ellenőrzés kockázata nagyon alacsony).

A motorozással kapcsolatban a legnagyobb, több mint kétharmados arányt mutatja a kikapcsolódás, de a motorkerékpárosok több mint kétötöde rendszeresen motorkerékpárral jár a munkahelyére is.

A motorkerékpározás gyakorisága korcsoportonként jelentős különbségeket mutat, a fiatalabbak között nagyobb arányban fordulnak elő azok, akik minden nap motoroznak (az évszak és az időjárási körülmények figyelembe vételével).

A kérdőívet kitöltők nemcsak rendszeresen motoroznak, hanem közel kétharmaduk jelentős, évente 5000 km-nél hosszabb utat tesz meg. Az idősebb motorkerékpárosok általában hosszabb távolságot tesznek meg, amely a túrázások nagyobb arányával magyarázható. A válaszadók több mint fele már legalább egy alkalommal túrázott külföldre.

A motorkerékpárral közlekedés során a válaszadók negyötöde szerint fontos, ezen belül több mint egynegyedük szerint nagyon fontos, hogy más közlekedési módhoz viszonyítva olcsó eljutást biztosít. A gyorsabb úti cél elérést ennél lényegesen többen, a kérdőívet kitöltők kétötöde tarja nagyon fontos szempontnak.

A kérdőívet kitöltők közül a legtöbben a motorkerékpáros közlekedést kevésbé biztonságosnak, de nem veszélyesnek ítélik, azonban kétötödük szerint veszélyes, további egytizedük szerint nagyon veszélyes motorkerékpározni. Különös és nehezen megmagyarázható, hogy a fiatalabb korosztály tagjai általában veszélyesebbnek tartják a motorkerékpárral való közlekedést, mint az idősebbek.

A megengedett sebességet rendszeresen túllépők aránya autópályán, autóúton 15–20% közötti, és közel azonos mindegyik korcsoportban, ennek másfélszerese a lakott területen kívüli utakon. Lakott területen a gyakran gyorsshajtók aránya meghaladja az egytizedet. A motorkerékpárosoknál tapasztalható gyorsshajtások magas és a szankcióban részesültek alacsony aránya indokolja a motorkerékpárosok közötti ellenőrzési módszereinek fejlesztését (a szemből fényképezés nem megfelelő a motorkerékpárosok azonosítására).

A különböző korcsoportokban közel egyforma arányban vélik úgy, hogy a gyorsshajtás az egyik legjelentősebb baleseti tényező. A megengedett sebesség túllépése miatt büntetést kapott motorkerékpárosok arányát korcsoportok szerint vizsgálva megállapítható, hogy a gyorsshajtás nemcsak a fiatalabb motorkerékpárosokra jellemző, hanem minden korcsoportban közel azonos arányú.

Az elmúlt 3 évben személyi sérüléssel közúti közlekedési balesetet szenvedett a válaszadók több mint egytizede. Az egyes korcsoportokban közel azonos arányban, tehát itt is kimutatható, hogy a baleseti kockázat nem magasabb a fiatalabb motorkerékpárosoknál. Azonban ennek az

Az életkor növekedésével egyre nagyobb teljesítményű motorkerékpárokat használnak, amelynek feltételezhetően az egyik magyarázata, hogy a motorkerékpárok teljesítménye és ára általában arányos, és az idősebbek többnyire kedvezőbb anyagi körülmények mellett, kedvtelésként motoroznak.

... legtöbben a motorkerékpáros közlekedést kevésbé biztonságosnak, de nem veszélyesnek ítélik, azonban kétötödük szerint veszélyes, további egytizedük szerint nagyon veszélyes motorkerékpározni.

lehet az egyik magyarázata, hogy a kezdő motorkerékpárosok és a fiatal motorkerékpárosok között jelentős az eltérés, mivel sok motorkerékpáros idősebb korban szerez motorkerékpárra vezetői engedélyt.

A bekövetkezett motorkerékpáros baleseteknél az útburkolat hibája gyakran befolyásoló tényező a kérdőívet kitöltők több mint fele szerint.

A motorkerékpárosok láthatóságának és észlelhetőségének fokozása jelentősen csökkentheti a baleseti kockázatot. A láthatóság növelésének egyik módja lehet a motorkerékpáros ruházatot gyártók ösztönzése olyan anyagok, kiegészítő eszközök kifejlesztésére, amelyek jobb fényvisszaverő képességgel rendelkeznek. Az észlelhetőség a gépjárművezető képzés továbbfejlesztésével javítható. A motorkerékpárosok esetében nagyobb hangsúlyt kell kapnia a „látni és látszani” elvnek, továbbá a megfelelő közlekedési szokások elsajátítása, a gépjárművek holtterének elkerülése, a jól felismerhető mozgásváltozások, a parkoló járművek melletti megfelelő oldaltávolság, stb. Más gépjárművezetők számára a motorkerékpárosok közlekedési, menetdinamikai jellemzőinek megismerése.

A kérdőívet kitöltők több mint kétharmada szerint gyakori tényező a motorkerékpáros balesetekben a vezetéstechnikai hiba. Ez valóban így van, a motorkerékpár vezetője által előidézett személyi sérüléssel balesetek felénél a vezetéstechnikai hiba kisebb-nagyobb mértékben szerepet játszik [1]. Sőt más közlekedési szereplő által okozott balesetek egy része is elkerülhető lenne a motorkerékpár gyakorlottabb kezelésével (hatékony vészfékezés, ellenkormányzás, stb.), ami elsősorban vezetéstechnikai képzésen sajátítható el. Ez egyúttal rámutat a B125 jogosítvány bevezetésének rendkívül magas közlekedésbiztonsági kockázatára, hiszen a biztonságos motorkerékpár vezetés egy átlagos képességekkel rendelkező személygépkocsi vezető esetében nem sajátítható el 3 órás gyakorlati képzéssel.

A motorozás szezonális jellegű, jelentősen függ az időjárási körülményektől. A motorkerékpárosoknak szükségük lenne frissítő tréningekre a szezon elején, illetve más gépjárművezetők figyelmének fokozása a motoros közlekedők észlelésével kapcsolatosan.

A motorkerékpárosok átlagosan több mint fele szerint a közlekedési balesetek gyakran más közlekedési szereplő hibájából következnek be. Azonban a fiatalabb motorkerékpárosok szerint a baleseteket leginkább más közlekedők idézik elő. A KSH 2004–2010 közötti baleseti statisztikai adatai szerint a motorkerékpáros balesetek feltételezett okozója közel fele arányban a motorkerékpár vezetője, illetve más közlekedési szereplő. [1]

A motorkerékpárosoknál a védőfelszerelések használata lakott területen nagyon alacsony gyakoriságú annak ellenére, hogy a válaszadók többsége rendelkezik ezekkel az eszközökkel. A bukósik viselésén kívül a protektoros kesztyű és a kabát viselése általánosan mondható, de nem teljes körű. A védőfelszerelések használata lakott területen kívül magasabb arányú, a válaszadók közel kilenczede visel többféle védőfelszerelést.

Célszerű lenne a motorkerékpárosok ösztönzése a védőfelszerelések – elsősorban a lakott területen belüli – rendszeres használatára, a megfelelő eszközök kiválasztásának segítésére. Ehhez a gyártókkal, kereskedőkkel közösen készített oktató filmekre, termék bemutatókra van szükség. Hasznos lenne a közlekedésbiztonságot javító termék innováció (pl. felfújódó kabát) támogatása pályázatokkal.

A motorkerékpárosok gyakran szerveznek közösségeket, így ismereteik bővítésére, közlekedési szokásaik kedvező befolyásolására lehetőséget nyújtanak a motoros találkozók, online fórumok, klubok.

A motorkerékpárosoknak szükségük lenne frissítő tréningekre a szezon elején, illetve más gépjárművezetők figyelmének fokozása a motoros közlekedők észlelésével kapcsolatosan.

Célszerű lenne a motorkerékpárosok ösztönzése a védőfelszerelések – elsősorban a lakott területen belüli – rendszeres használatára, a megfelelő eszközök kiválasztásának segítésére. Ehhez a gyártókkal, kereskedőkkel közösen készített oktató filmekre, termék bemutatókra van szükség.

Dr. Juhász János

Felhasznált irodalom:

[1] Dr. Juhász János: A 2004–2010 között bekövetkezett személyi sérüléssel motorkerékpáros közúti balesetek elemzésének tapasztalatai. Közlekedéstudományi Szemle LXI: (6) pp. 8–17. (2011)



A tavaszhoz, nyárhoz és kora őszhöz hozzátartoznak a szabadtéri rendezvények, fesztiválok, amelyekre egyre többen mennek kerékpárral vagy motorral, és amelyek nagyon jó lehetőséget nyújtottak arra is, hogy a látogatók kötetlenebb formában találkozzanak a közlekedésbiztonsággal. Alábbi írásunkban áttekintést nyújtunk a 2011-es év legjelentősebb fesztiváljairól, amelyeken a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram titkársága is megjelent.





A Hungaroringtől Etyekig

Közlekedésbiztonság a fesztiválokon – 2011





Miénk a Pálya! – kerékpáros rendezvény a Hungaroringen, 2011. május 14.



Szuperbringa sátor és programok az Etyeki Pincefesztiválon, 2011. május 21–22.

Az idei évben több olyan alkalom is nyílt, amelyen a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a Közlekedéstudományi Intézet és az ORFK–Országos Balesetmegelőzési Bizottsága a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretében közösen népszerűsíthette az általuk indított ÉLET ÚTON és Szuperbringa Programokat. Ilyen volt például a Hungaroringen májusban rendezett családi nap, a tavaszi Pincefesztivál Etyeken, a júniusi Harley-Davidson motorosfesztivál, a június végi soproni VOLT Fesztivál, a szeptemberi Autómentes Hétvége Budapesten és végül az Etyeki Kezes-Lábos Fesztivál szeptember végén.

MIÉNK VOLT A PÁLYA A HUNGARORINGEN

Ingyenes kerékpárosnap volt a Hungaroringen 2011. május 14-én, szombaton, az Opel családi napján. Az események az oda vezető túrával kezdődtek, majd a Ring birtokbavétele mellett bemutatók, ügyességi feladatok szerepeltek. Túrák indultak Gödöllőről és Budapestre Mogyoródra.

A *Miénk a Pálya!* esemény apropóját az iskolai közlekedésbiztonsági Szuperbringa Program adta, amelyet a Nemzeti Közlekedési Hatóság, az OFRK–Országos Balesetmegelőzési Bizottsága, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a Közlekedéstudományi Intézet hívott életre. Ráadásul ezen a szombaton a Hungaroringen egész napos programot szervezett a 20 éves Opel Magyarország, így több lehetőség közül is választhatott, aki kilátogatott a mogyoródi autó-versenypályára.

A Hungaroringen 10-től 11-ig egy órát tekerhettek szabadon a bringások. Budapesten vagy Gödöllőn lehetett csatlakozni a szervezett túrák egyikéhez, amelynek során a kerekesekek biztonságáról

a Pest Megyei Rendőr-főkapitányság gondoskodott. A rendőrség mellett a Hungaroring Zrt. és a Gödöllői Lokálpatrióta Klub is segítette a túra szervezését. Aki akart, akár késő délutánig maradhatott az Opel programjain, vagy 13 órakor csatlakozhatott a vizsztatérő túrákhoz.

A Pest Megyei Rendőr-főkapitányság Balesetmegelőzési Bizottsága korábban rajzpályázatot hirdetett Pest megyei óvodásoknak és iskolásoknak. A legjobb száz alkotás a Hungaroringen volt megtekinthető, s a legkiválóbb alkotások készítői is itt vehették át jutalmaikat.

„FELELŐSSÉGGEL A BIZTONSÁGOS KÖZLEKEDÉSÉRT” – SZUPERBRINGA SÁTOR AZ ETYEKI PINCEFESZTIVÁLON

Május 21–22-én az *Etyeki Pincefesztiválon* az NFM, az NKH, az ORFK-OBK és a KTI a Szuperbringa kerékpáros közlekedésbiztonsági Program keretében állított közös közlekedésbiztonsági sátrat.

A fesztiválra kerékpárral érkezőknek lehetőségük nyílt arra, hogy a Szuperbringa sátonál az NKH munkatársaival műszakilag ellenőriztessék a kétkerekűiket, és ha azok átmentek a vizsgán, úgy „szuperbringás” igazoló matrica kerülhetett a biciklikre, amely tanúsítja – az autók forgalmijához hasonlóan, bár nem okmányként –, hogy a kerékpár műszakilag minden előírt követelménynek megfelel.

Emellett az érdeklődők kerékpáros KRESZ-tesztet is kitölthettek, és helyes válaszok esetén Szuperbringa kalauzt kaptak, amely gyermekek számára készült, és a biztonságos kerékpározással kapcsolatos legfontosabb tudnivalókat tartalmazza. A kiadvány szemléltetően ismerteti a kerékpárosokra vonatkozó legfontosabb közlekedési szabályokat és magatartásokat, továbbá ismerteti a gyerekekkel, ho-



Harley-Davidson Open Road Fest, Alsóörs, 2011. június 8–12.

gyan kell az esetleges konfliktusokat kezelni, s mi a teendő a kerékpár műszaki hibája, illetve baleset esetén.

A felnőttek körében az ütközési és biztonságiöv-szimulátor hódított, amely egy 8 km/órás sebességgel közlekedő jármű betonfalba történő becsapódását szimulálta, illetve érzékelte, hogy ennél a csekély sebességnél is már milyen erők hatnak a biztonsági övön keresztül az ember felsőtestére. Bár a szimulátor nagy sikernek örvendett, ismétlést senki sem kért.

Idén is hangsúlyt kapott a felelősségteljes közlekedésre történő figyelemfelhívás: az ittas vezetés elleni kampány részeként büntetlenül lehetett alkoholszondát fújni.

ÉLET ÚTON PROGRAM AZ ALSÓÖRSI HARLEY-DAVIDSON FESZTIVÁLON

Az áprilisban elindult ÉLET ÚTON program második lépéseként az állami szereplők után a civil szervezetek képviselői is elkötelezték magukat a közlekedésre nevelés egységes rendszerű szemlélete mellett 2011. június 10-én Alsóörsön, a Harley-Davidson Open Road Fesztven. A tizenkét csatlakozó szakmai és társadalmi szervezet képviselői Schváb Zoltán, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedésért felelős helyettes államtitkára jelenlétében írták alá az együttműködésüket jelképező táblát.

A helyettes államtitkár sajtótájékoztatóján elmondta: az új támogatókkal friss erőre kapó ÉLET ÚTON programban kormányzati és társadalmi szervezetek eltérő készségei összegződnek. Ugyanis az állami oldal intézményei jellegükből fakadóan nem rendelkezhetnek számos olyan tapasztalattal, amely a civil szférában működő egyesületek, szövetségek sajátja. A nemzetközi trendek és tendenciák

megismerésében és megosztásában is sokat segíthetnek az élénk és szoros külhoni kapcsolatokkal rendelkező civilek.

Az ÉLET ÚTON program legfontosabb tétele, hogy a közlekedésre nevelés meghatározó feltétele a közlekedés biztonságának. Az új szemlélet az érintett intézmények és szervezetek együttműködésével hatékonyabban ültethető át az élethosszig tartó járművezetőképzés gyakorlatába, a felnőttkori közlekedési információs és tájékoztató, továbbképző munkába.

Az ÉLET ÚTON program támogatói, résztvevői közé a Harley fesztiválon a GRSP Magyarország Egyesület, a Harley Owners Group, az IAPA Nemzetközi Polgárőr Szervezet, az International Bodyguard and Security Services Association (IBSSA), a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE), a Magyar Autóklub, a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete (MKFE), a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, a Magyar Útügyi Társaság (MAUT), a NiT Hungary-Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete, az Országos Polgárőr Szövetség és a Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület (RSOE) csatlakozott.

Az ünnepélyes aláírásnak a Harley-Davidson Open Road Fest motorostalálkozó adott otthont. Az ötnapos rendezvényen az alsóörsi Európa Campingben önálló standokon mutatkozott be a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram és az ÉLET ÚTON program a *Bike Safety* sátorban.

AMIKOR DIVAT LETT A FÉNYVISSZAVERŐ KARPÁNT – SOPRONI VOLT FESZTIVÁL 2011

A 2011. június 28. és július 2-a között megrendezett soproni VOLT Fesztiválon is hangsúlyosan jelent meg a közlekedésbizton-



VOLT Fesztivál, Sopron, 2011. június 28 – július 2.

ság témaköre. A közlekedésbiztonsági sátor a *Civil Zónában*, az Új Széchenyi Terv sátor közelében állították fel. A civil és állami szervek, gazdasági társaságok együttműködésének szép példaként a Wilfing Áron Egyesület a Közlekedésbiztonságért és Toleranciáért szervezet sátrában a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt., az NKH és a Közlekedéstudományi Egyesület is helyet kapott, és összehangolt baleset-megelőzési tevékenységet folytatott.

A helyszínen kitöltött mintegy 2000 tesztlap statisztikai elemzése alapján megállapítható, hogy a fiatalok közlekedési ismereteinek növelése területén még számos a tennivaló a szabálykövetésen alapuló biztonságos közlekedés érdekében.

A járművezetők közlekedés közbeni mobiltelefon-használatával kapcsolatban is kutakodtak az NKH és a KTE szakemberei. A VOLT Fesztivál közlekedésbiztonsági sátra látogatóinak többsége 20 év körüli, így a kérdőíves felmérés elsősorban ennek a korosztálynak a mobilozási (telefonálás, SMS, internet) szokásait, véleményét tükrözi. Az idei kérdőívet kitöltők 49%-a telefonál különböző mértékben vezetés közben. (2009-ben ez az érték még 68% volt.) Az is kiderült, hogy a vezetés közbeni mobiltelefonálás a férfiak körében számottevően gyakoribb.

Arra is fény derült, hogy a vezetés közbeni mobiltelefonálók aránya a vezetői engedély idejével arányosan növekszik, vagyis a jogosítvánnyal hosszabb ideje rendelkezők nagyobb arányban telefonálnak. A válaszadók 22%-a SMS-ezik vezetés közben, ebből 6% csak olvassa, ha SMS-t kap. A válaszok alapján az a megdöbbentő, hogy a kerékpárosok közel egynegyed része kézben tartott készülékkel telefonál, 2%-uk már SMS-üzeneteket is váltott menet közben.

A kitöltött 1100 KRESZ-tesztlap, illetve a csaknem 1000 közlekedés közbeni mobiltelefon-használattal kapcsolatos kérdőív, valamint a kapcsolódó biztonsági öves és szimulációs szemüveges programok a színes fesztiváli környezetben is rá tudták irányítani a fiatalok figyelmét a közlekedésbiztonság ügyére.

MOBILITÁSI HÉT ÉS AUTÓMENTES HÉTVÉGE BUDAPESTEN

2011. szeptember 16–22. között tizedik alkalommal rendezték meg az *Európai Mobilitási Hetet*, amelynek központi gondolata a környezettudatos közlekedés és a fenntartható mobilitás kapcsolata volt. Az *Autómentes Hétfégre* (szeptember 17–18-ra) lezárt Andrássy út 2,5 kilométer hosszú korzová alakult, ahol mintegy 100 résztvevő kínált interaktív programokat a csaknem félmillió látogatónak.

Figyelmünket a *Közlekedésbiztonsági Korzóra* fókuszáltuk. A Csengery és az Izabella utca közötti szakaszon látható volt a *Roncs autó, törött sisak* címmel a BRFK és az FBB kiállítása, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium sátra is színes programkínálattal jelentkezett, és nem hiányozhatott a már fél éves ÉLET ÚTON program sátra sem, ahol a két nap reggeltől estig folyamatos volt a KRESZ-teszt-kitöltők áradata. A kisgyermekek körében osztatlan sikert aratott a *Gyermekvasút az aszfalton*, a mintegy 50 méteres lefektetett sínpálya, a működő kézi hajtány és retro sorompó, amely a MÁV Zrt.-nek és a MÁV Start Zrt.-nek volt köszönhető.

A rendezvény szervezői minden évben választanak egy jelmondatot, amely legjobban kifejezi azt az alapvető eszmét, amelynek közvetítésére az esemény létrejött. Ebben az évben a jelmondat: *Közlekedj ÖKOsan! – Alternatív mobilitás*. A program keretében idén is volt egy hétfégre, amikor autómentessé vált Budapest egyik



Autómentes Hétféve a Mobilitási Héten, Budapest, 2011. szeptember 16–22.

legszebb sugárútja, az Andrásy út. A Budapesti Közlekedési Központ és a BKV számos érdekes, a fővárosi közlekedés szempontjából fontos programot szervezett erre a hétre.

Az Autómentes Hétfégen a lezárt Andrásy út–Kodály körönd–Izabella utca közötti szakaszán egész napos programokkal várták az érdeklődőket. Kiállították a 86-os vonaláról ismert modern MAN autóbustot, valamint azt az 5-ös vonalon közlekedő Ikarus 263-as buszt, amelyet több pályázó közül a kecskeméti Katona József Gimnázium művészetek iránt fogékony diákcsoportja „öltöztethetett” vidám színekbe. Emellett rendhagyó „múzeumi” térben egy Ikarus 180 típusú, muzeális buszban tekinthették meg busztörténeti kiállításukat, fotóárlatukon pedig megmutatták évfordulós járműveiket, a MILLFAV-ot, a felújított siklót és az 55 évvel ezelőtt útjára indított UV-t.

A fél évvel ezelőtt megszületett ÉLET ÚTON program sátránál mindkét nap állandó volt a zsúfoltság a hosszú faasztalnál, ahol kerékpáros, illetve autóvezetői ismereteiket mérhették le az érdeklődők. Szinte sorban álltak a 13+1-es KRESZ-TOTÓ-t kitölteni szándékozók.

Az ÉLET ÚTON sátorral szemben várta az arra érkező, kerékpárjaikat toló biciklistákat a Budapest Főváros Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőségének vezetője is, hogy átvizsgálják a kétkerekűeket: minden műszaki előírásnak megfelelnéke.

A műszaki megfelelést vizsgáló igazolólapon, a hatályos 1990-es KÖHÉM rendelet szerinti kötelező kerékpártartozékok meglétét ellenőrizték. Így a kormányberendezés könnyű kezelhetőségét, a két egymástól függetlenül működtethető fékszerkezet meglétét, a csengőt, az előre világító fehér vagy sárga lámpa működését, a hátrafele világító piros lámpát, hátul legalább egy piros

fényvisszaverő prizma meglétét, és legalább egy, az első keréken elhelyezett kétoldalú sárga fényvisszaverő meglétét.

Ha egy kerékpár mind a hét feltételnek megfelelt, akkor erről a tulajdonosa egy matricát kapott, amelyet elhelyezhetett a járművén. Ha hiányosságok merültek fel, akkor felszólították a biciklistát, hogy a közlekedés biztonsága, valamint a kerékpár kifogástalan műszaki állapota érdekében a szükséges tartozékokat pótolja vagy javítsa ki.

Ipolyi-Keller Imre, a fővárosi közlekedési felügyelőség vezetője elmondta, hogy stílszerűen ő is kerékpárral érkezett az Andrásy úti helyszínre. Hozzátette, hogy a Fővárosi Közlekedési Felügyelőség szakemberei az általános iskolák jelentkezése alapján, egy megbeszélés után kimennek az iskolába, és a tanulók kerékpárjait ellenőrzik.

„Az elmúlt években már több mint félszáz ilyen kitelepült ellenőrzési akciót tartottunk. Sajnos a tapasztalataink lehangolóak, mivel a biciklik több mint fele nem felel meg a minimális műszaki követelményeknek. Én azért tartom fontosnak, hogy már gyermekkorban hozzászoktassunk a műszaki megfelelésséghez, mert az ilyen gyermek, ha felnőtté válik, akkor természetes lesz, hogy autója vagy motorkerékpárja is megfelelő műszaki állapotú lesz” – mutatott rá Ipolyi-Keller Imre.

PICICICA ÉS MACIKUTYA A IX. ETEYKI KEZES-LÁBOS FESZTIVÁLON

2011. szeptember 24–25-én csodás, verőfényes, nyári idő várta a kézműves gasztronómia, a bor és a népzene szerelmeseit Etyeken. De aki kíváncsi volt KRESZ-tudására, az lemérhette azt a KTI-NKH-Közlekedési Múzeum-Minimax tévécsatorna által felállított közös sátorban, ahol két napig minden a biztonságos közlekedésről szólt.



IX. Etyeki Kezes-Lábos Fesztivál, 2011. szeptember 24–25.

A sátor egyik asztalánál, a „kreatív saroknál” Gulyás Anikó, a Közlekedési Múzeum múzeumpedagógusa fogadta a gyerekeket. Itt a nebulók olyan közlekedési készségfejlesztő játékokkal ismerkedhettek meg.

A múzeumpedagógus elmondta, hogy a múzeum részese egy gyermekeknek szóló biztonságos közlekedésre nevelési programnak, amelybe 2010-ben kapcsolódtak be. Ennek lényege, hogy differenciáltan a különféle gyermekkorcsoportoknak alakítottak ki kreatív foglalkozásokat a közlekedésről. Kifejtette, hogy például az óvodáskorúaknak játékos közlekedési feladatokat kell megoldani, és ha jól közlekednek, akkor ezért egy mosolygós jutalomkártyát kapnak ajándékba. A gyermekek értelmi fejlettségi szintjéhez igazítva más-más nehézségi szintű feladatokkal kell megbirkózniuk az alsós és felsős általános iskoláskorúaknak, továbbá a középiskolás korosztálynak. A Közlekedési Múzeumban 2006 szeptembere óta dolgozó Gulyás Anikó elmondta, hogy csatlakoztak az ÉLET ÚTON közlekedésre nevelési programhoz is.

Gulyás Anikó kiemelte, hogy a KTI-vel közösen készítettek egy tanári segédanyagot a közlekedésbiztonsági nevelési programhoz, így bármely óvodában, iskolában akár beépíthetik a témát a környezetismeret vagy az osztályfőnöki óra keretébe.

Véleménye szerint a közlekedésbiztonság elválaszthatatlan a környezettudatosságtól és a környezet kímélésétől. Példaképpen említette a múzeum nevelési programjának részét képező kerékpározás történetéről, a jármű fejlődéséről készített rajzsortozatot, melynek része, hogy a gyermekeknek feladatul adják, hogy tervezniük kell egy kerékpárt, ami szerintük a legkényelmesebb. A közlekedéssel kapcsolatos játékos foglalkoztatók (egy légiirányítói,


egy rendőrségi és egy tengeri kalózos makett) fejlesztik a gyermekek térlátását, memóriáját, és a segítenek az irányok-arányok elsajátításában is.

A gyermekek megismerkedhetnek a kerékpározás történetével is. Gulyás Anikó emlékeztetett arra, hogy már Leonardo da Vinci megrajzolta az 1490-es években a mai, kormányozható bicikli elődjét, ám az első kormányozható bicikli feltalálója Drais báró volt 1816-ban. Bár az ő biciklijé még lábhajtásos volt, a pedálra még várni kellett. A kétkerekű futógéppel 1817. július 12-én Mannheimből Schwetzingenbe karikázott. A két helység közötti 16 kilométeres távolságot egy óra alatt tette meg. Lényegében ekkor indult világhódító útjára a kerékpár.

Az etyeki közlekedésbiztonsági sátonál a látogatók kipróbálhattak egy életnagyságú futógépet is, mely a Drais báró által konstruált jármű eredetivel azonos hasonmása. Ezt a múzeum megbízásából 3 éve készítette el Hidvégi János asztalosmester, muzeológus.

A sátorban hatalmas sikert arattak azok az animációs kisfilmek, amelyek 3–8 éves gyerekeknek mutatnak be különböző közlekedési vagy közlekedéssel kapcsolatos helyzeteket, elsődlegesen azzal a céllal, hogy a biztonságos magatartást elsajátíthassák. Egyelőre öt film készült el egy mintaprojekt keretében a Minimax és a Nemzeti Közlekedési Hatóság együttműködése révén, de a projekt remélhetőleg hamarosan folytatódik. A MiniKRESZ sorozat – amely Picicica és Macikutya közlekedéssel kapcsolatos történeteit meséli el – a tervek szerint a legnépszerűbb hazai gyermekcsatorna, a Minimax műsorán is látható lesz majd.

Strbik László

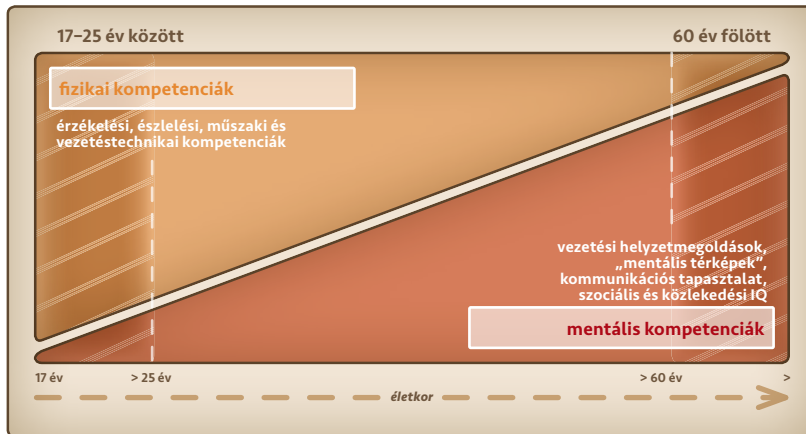


Fiatalok és idősek szerepe a biztonságos közlekedésben

Időzített bombák a közlekedésben

Mindannyian nap mint nap közlekedünk. Akár gyalogosan, akár járművel, de részesei vagyunk az állandóan pulzáló forgalomnak. A közlekedépszichológus szemével nézve azonban nem egyszerű résztvevők, de akár időzített bombák is lehetünk: potenciális veszélyforrások a többi közlekedőre nézve, még hozzá csak azért, mert túl fiatalon vagy épp túl idősen vagyunk részesei e bizarr körtáncnak.

Az utakon a fiatalok és az idősek egyaránt időzített bombákat jelentenek. Elsőre talán furcsa ez a kijelentés, de ajánlok egy modellt, amelynek segítségével bemutatható, miért igaz tudományos megközelítésből ez a kijelentés mégis. A különböző korosztályok helyzetét és az egyénen belüli képességalakulást egyaránt megmutatja az 1. ábra.



1. ábra: A fizikai és mentális kompetenciák arányainak változásai az életkor függvényében

A két veszélyeztetett korosztályt a két szélső tartomány jelenti, mivel a „jó” vezetés definíciója mind a fizikai, mind a mentális kompetenciák egyidejű funkcionálását, sőt e működések harmóniává összeálló, kompenzativ összhangját is feltételezi.

Fiatalon kevés a gépjárművezetők tapasztalata, viszont jók a képességeik: így jó a figyelmük, remek a reakcióidejük, rugalmasak, s ha esemény van a láthatáron, azonnal tudnak reagálni: például rálépni a fékre, s elkerülni a balesetet.

Mára a jogosítvány megszerzése is kritikussá vált, mert teljesen eltolódott a fiatal felnőttkorból a serdülőkorba. Ez azért kiemelkedően hátrányos, mert míg a fiatal gyermek szigorú szabálytudattal „tanulja az életet”, a serdülőkor éppen a fennálló (szülői-társadalmi) szabályok megkérdőjelezésének időszaka.

Időskorra óriási mennyiségű és széles körű a felhalmozódott tapasztalat, amely mind a saját történéseket, mind a mások eseteiből való okulást tartalmazza, viszont lényegesen rosszabbodnak a fizikai képességek, amelyek azonban még igen sokáig kompenzálhatóak: az idősebbek már tudják, előre látják, melyik helyzet veszélyes – s messzire elkerülik azt. Amíg működik az önkontroll, nincs is probléma.

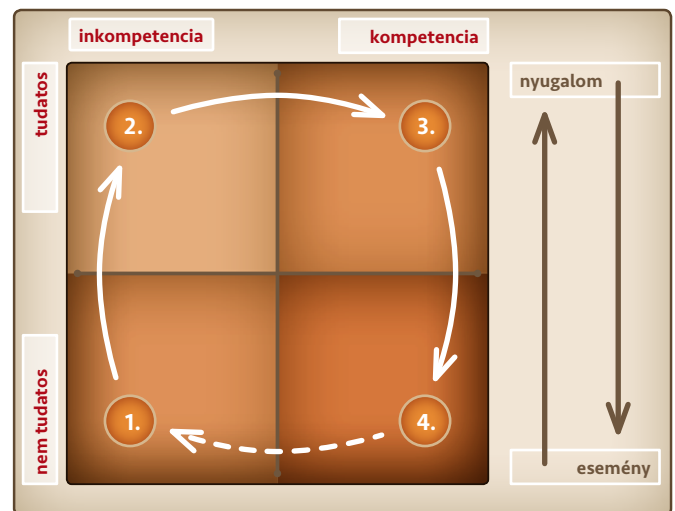
A fiatalok helyzetét tovább rontja a mai általános tanulási gyakorlat és szórakozási forma. Sajnos, a figyelemre is ugyanaz a „természeti törvény” érvényes, mint a bicepszre: ha nem fejlesztjük, elsorvad. Ennek a ténynek nem kedvez a mai PC-kultúra. A diák számítógép előtt ülve arra edzi az agyát, ami pont ellentétes az élethez szükséges koncentrált figyelemmel. 3-4 társával levelezik, feladatot tölt le, játszik, feladatok és erősen inflált tevékenységeket folytat egy időben. Mára már

nincs írásjel, központosítás, rag a mindennapi e-mail, s különösen az „SMS-nyelvben”. Az úton ezzel szemben semmiféle „inflálódás” nem engedhető meg. Arra van szükség, hogy sok mindenre legyen képes figyelni az, aki például járművet vezet, még hozzá koncentráltan. A sekélyes ugrándozás – ami a fiatalok figyelmének ma napi gyakorlata – a közlekedésben életveszélyes, mert alkalmatlanná teszi a közlekedőt a komoly, felelősségteljes, koncentrált figyelemre.

Mára a jogosítvány megszerzése is kritikussá vált, mert teljesen eltolódott a fiatal felnőttkorból a serdülőkorba. Ez azért kiemelkedően hátrányos, mert míg a fiatal gyermek szigorú szabálytudattal „tanulja az életet”, a serdülőkor éppen a fennálló (szülői-társadalmi) szabályok megkérdőjelezésének időszaka. E mellett a tudás- és tapasztalathiány az erőteljes kockázatvállalás felé sodorja az ilyen korú fiatalot – járművezetőként éppen úgy, mint az élet más területein. A szabálytudat és a kockázatvállalás érett és felelős szintje csak 25 éves kor felett stabilizálódik. Nem véletlen, hogy világszerte erőteljes korlátozások jellemzőek a kezdő vezetői engedélyre a balesetek, s különösen a „diszkóbalesetek” kivédése érdekében. Kanadában és az USA-ban nem is ismert már ez a fogalom a szigorú szabályok szigorú betartása és betartatása következtében.

Az 1. ábra – és az élet – különlegessége még, hogy a függőleges „vonalak” valóban elvágólagos megjelenést jelentenek: mind a kezdet, mind a záródás esetén. Az indulás amúgy is egy igazi nyitó akushoz van kötve: a jogosítványszerzés procedúrájához.

Érdekesebb a záró függőleges, amely talán magyarázatra is szorul, mert azt gondolnánk, hogy az időskorral a képességek egyre kopnak, végül elkopnak. A folyamat eleje valóban így indul, de amikor a fizikai képességek romlása elér egy pontot, ott drámai módon „elvész” a másik oldal, a mentális képességek, a hosszú évek tapasztalata, s az ebből szerzett „közlekedési intelligencia” és a „közlekedési bölcsesség”, mivel a teljes pszichés kapacitást, a teljes figyelmet a fizikai képességek helyreállításának erőfeszítései kötik le. Így az élet egyszer csak meghúzza ezt a vonalat.



2. ábra: Tanulási folyamatára

A 2. ábra az összes „közlekedési kompetenciát” tartalmazza a motivációs körön kívül, mivel a tudásra és az automatizmusokra épül. A folyamatot a vezetési képességek fejlődésével mutatjuk be.

Az 1. pont a *nem tudatos inkompetencia* tartománya, vagyis kisgyermekkorban először azt sem tudjuk még, hogy van autó, és azt lehet tudni vezetni. Később megismerjük a járműveket, s megtudjuk azt is, hogy azokat lehet vezetni, s hogy a környezetünkben vannak, akik tudják vezetni, s később azzal is tisztába jövünk, hogy mi viszont nem tudjuk ezeket vezetni.

Ezzel a felismeréssel eljutottunk a 2. mezőbe, amely a *tudatos vált inkompetencia* tartománya. Felcseperedésünk során megérik bennünk az elhatározás, hogy tűzoltók leszünk és katonák, vagy kamionsofőrök, s hogy ehhez meg kell tanulnunk vezetni. Amikor elérjük az engedélyezett kort, beiratkozunk egy gépjárművezetői tanfolyamra, s elkezdjük meg tanulni az elméleti és gyakorlati tananyagot. Amíg kezdőként ülünk a volán mellett, csupa görcs minden tagunk, annyira kell figyelni, hogy nehogy a gázpedált nyomjuk a fék helyett. Ez a fokozat a 3., a *tudatos kompetencia* fázisa, mert már szinte tudunk vezetni, de hogy jól csináljuk az egyes elemeket, ehhez minden pszichés energiánkra szükségünk van. Ilyenkor minden és mindenki zavaró tényező, mert elvonja a figyelmünket. Ez a „kezdő vezetői engedély” tudományos alapja. Ebben a fázisban is elég sok idő telhet el – ezért szokta a nemzetközi gyakorlat 2 évben meghatározni ennek tartamát.

...amikor a fizikai képességek romlása elér egy pontot, ott drámai módon „elvész” a másik oldal, a mentális képességek, a hosszú évek tapasztalata, s az ebből szerzett „közlekedési intelligencia” és a „közlekedési bölcsesség”, mivel a teljes pszichés kapacitást, a teljes figyelmet a fizikai képességek helyreállításának erőfeszítései kötik le.

A gyakorlattal egyre jobban belejövünk, s lassan megindulunk az „automatikussá válás” útján. Tudjuk, hogy a psziché és az agy igen ökonomikus működésű. Ez azt jelenti, hogy igyekszik minél hamarabb „energiatakarékos üzemmódra” váltani, azaz, amit már többször sikeresen megvalósítottunk, azt úgy minősíti, hogy már „tudjuk”, tehát elvonja tőle a pszichés energiákat, és azokra a feladatokra helyezi át, amelyeket még nem tudunk. Ezt nevezzük automatizmusnak, vagyis a feladatmegoldás már szinte önmagától megy, nem kell értékes pszichés energiát pazarolnunk rá.

És ezzel el is jutottunk a 4. mezőbe, a *nem tudatos kompetenciák* területére. Azonban a napi vezetői gyakorlatban lényegében változtatjuk a tudatos és az automatizált üzemmódot, vagyis „békében és nyugalomban” a 4-es automatikus módot gyakoroljuk, annyira, hogy pl. nyelvet tanulunk vagy CD-t hallgatunk (ami egyébként igen veszélyes), de amint „esemény” közeleg, azonnal visszaváltunk a tudatos üzemmódra, és intézkedünk.

Ebből az ábrából egyrészt a kezdő vezető tudományos definiálása a fontos, másfelől a másik végpont, az idős és gyengült képességeit egyre erőteljesebb pszichés energiakonzentrálással kompenzáló vezető, aki egyszer csak eljut arra a pontra, hogy már nem képes működtetni kompetenciáit.

FIATAL VEZETŐK

ELŐNYEI

- jó fizikai képességek
- jó látási képesség
- nagy kiterjedésű látómező
- gyors reakcióidő
- jó figyelmi képességek
- mentális és fizikai rugalmasság
- erős, gyors „tanulóképesség”
- friss vezetési elméleti ismeretek
- friss KRESZ-ismeret
- jó tempójú közlekedés

HÁTRÁNYAI

- kevés tapasztalat
- „steril” vezetési elméleti ismeretek
- „mentális térképek” hiánya
- túlzott kockázatvállalás
- vezetési rutin hiánya
- vezetési rutin hiányában nem tudja, hova kell nézni, mire kell figyelni
- „vezetési bölcsesség” hiánya
- érzelmi intelligencia hiánya
- önismeret hiánya
- önismeret hiánya miatt a saját vezetési stílus ismeretének hiánya
- saját „vezetési swot” hiánya – azaz erősségek, gyengék, lehetőségek, veszélyek nem kellő ismerete – így torzításai
- mai „tanulási” gyakorlat káros következményei
- mai szórakozási gyakorlat káros következményei
- „PC-kultúra” káros következményei
- felszínes és „inflált” tevékenységek egy időben
- „SMS-nyelv” káros hatásai
- jogosítványyszerzés serdülőkorra tolódása
- vezetés közbeni mobilhasználat
- vezetés közbeni SMS-írás
- rossz vezetési morál = „az nyer, aki előbb”
- „primér”, állandó „nyerni akarás”
- a „másik” legyőzése, megelőzése
- együttműködés hiánya
- együttműködési kultúra hiánya
- yuppi-szingli életmód káros következményei
- felelősség elutasítása minden szinten
- „inflált” vezetés: céges gépkocsi durva használata
- digitális bennszülöttség – a virtuális világ zavaró hatásai a vezetésre
- személyes kommunikáció csődje = „kommunikációs analfabetizmus”
- a „másik” inflált „használata” (ha már nem kellesz, kidoblak)
- totális intolerancia = türelmetlenség, empátiahiány és megértéshiány
- erős befolyásolhatóság a társak által

HÁTRÁNYAI

- képességvesztés
- csökkent látómező
- csökkenő motorikus képességek
- rugalmasság csökkenése – fizikai és/vagy mentális síkon
- meghosszabbodó reakcióképesség
- „szunnyadó” tanulóképesség
- „frissítendő” KRESZ-ismeret
- bizonytalanság
- ebből eredő lassabb közlekedés

ELŐNYEI

- tapasztalat, megszerzett vezetési rutin
- közlekedési tapasztalatok integrálása és hasznosítása
- tapasztalattal szerzett „vezetői bölcsesség”
- gyakorlattal szerzett tolerancia
- gyakorlattal szerzett belátás
- gyakorlattal szerzett türelem
- tapasztalat során letisztult együttműködési képesség
- gyakorlattal szerzett „érzelmi és közlekedési intelligencia”
- tapasztalat során letisztult versengés: néha a másikat is „nyerni engedés”
- kialakult emberismeret
- tapasztalattal eredő megfontoltság
- mások szándékának pontos becslése
- figyelem irányítása jó – „ökonómikus gazdálkodás”
- önismeret: tapasztalatból tudja, mit tud, mit nem
- önirányítás: saját „vezetési swot” pontos ismerete: – azaz erősségek, gyengék, lehetőségek, veszélyek, és ennek alkalmazása a vezetési gyakorlatban
- képességvesztés kompenzálása: tudja, mik a „kulcspontok” és azokra összpontosít
- mások tisztelete
- udvariasság
- határozott, kialakult személyiség = képesség mások befolyásának kivédésére, a káros hatások elkerülésére

IDŐS VEZETŐK



A fiatal vezetők helyzetét még tovább súlyosbítja több újabb „kultúraszintű szokás”, úgymint a vezetés közbeni telefonhasználat és különösen a vezetés közbeni SMS-írás.

Szintén közismert tény, amely jelentős tényező a fiatalok romló vezetési moráljának okozati összefüggésrendszerében: az utóbbi 10-15 évben nálunk is terjedő yuppi-szingli életmód (= young urban professional people). Ez a „teljes” felnőtté válás és családalapítás felelősségét minden szempontból elutasító magatartás, s „velejároi”:

- az egyedülélés, mint nárcisztikus énalakulási stáció mértéktelen elhúzódása,
- a „mindenkori másik” erősen inflált „eszközként történő használata”,
- a fizetés „zsebpénzként” történő kezelése, és
- igen gyakran a jól fizetett állással együtt járó „céges gépkocsi” szintén inflált, vagyis a sajátnál felelőtlenebb használata.

Szükséges még beszélni a „digitális bennszülöttként” elhíresült fogalomról, melynek lehetnek pozitív konnotációi is, amennyiben a konkrét PC-használatról van szó, de a közlekedés vonatkozásában jellemzően negatívok a hatásai. Különösen a virtuális világ és a valódi világ különbözőségeire kell itt gondolnunk, s emellett arra a kiemelkedően káros hatásra, amely a személyes kommunikációt éri a digitális világban. A digitális világban az eddig ezer különféle külső hatásra kialakuló „egyéni valaki agy” – feladatok kézzel történő megírása, csapatjátékok, versenyjátékok, fizikailag és szellemileg is megmozgató sportok, konfliktuskezelések, ezek begyakorlása, egymás megismerése a közvetlen interperszonális kommunikáció által, rangsorok kialakítása osztályban, iskolában, „grundon”, mely az „én” valós bemérését tették lehetővé – a tömegtermelt „senki aggyá” silányul, egészen a valódi személyes kommunikáció csődjéig, a virtuális valóság mögé bújásig (internetes virtuális világ). Ezek mind olyan nehezítő tényezők, amelyek

mellett nem mehetünk el a fiatal generáció közlekedési veszélyességének megtárgyalásakor.

Mivel a közlekedés azon része, amely mentális képességeinket igényli – a közlekedési helyzetek átlátása, a közlekedő felek szándékának pontos becslése, a szociális előrelátás jellemzően a kommunikáció tárgykörébe illeszthető, a fent körüljárt kommunikációs deficitiek nagymértékben megnehezítik a megfelelő közlekedést, a kommunikációs csödesetek pedig egyenesen lehetetlenné teszik azt.

ÉS AMIT MINDEBBŐL MI VIZSGÁLUNK

A Nemzeti Közlekedési Hatóság Pályaalkalmasság Vizsgálati Főosztályának tevékenysége tudományos alapokra épül, s már évtizedek óta folyamatosan beépíti a tapasztalat korrekcióit is. Ennek köszönhetően jól szolgálja a célt, vagyis azt az alapvető elvárást, hogy mind képességeiket és kompetenciáikat tekintve, mind pszichológiailag, személyiségüket és mentális működésüket tekintve is alkalmas emberek legyenek részt a közlekedésben.

A PÁV hasznosságát mi sem bizonyítja jobban, mint a statisztika. E szerint az összes balesetnek mindössze 6–8%-át okozzák a profi gépjárművezetők. Meggyőződésem, hogy ebben az igen alacsony arányban jelentős szerepe van a PÁV vizsgálatoknak. Ha tekintetbe vesszük a mai általános erőtűlsúlyú közlekedési „morált”, el tudjuk képzelni, milyen lenne e nélkül a többtonnás tehergépjárművek közlekedési „kultúrája”. Örülök annak, hogy mi részt tudunk venni abban a fontos munkában, hogy e két nemes szót idézőjelek nélkül használhassuk a magyar közlekedés minősítésekor.

A pályaalkalmassági vizsgálat célja annak megállapítása, hogy a gépjárművezető rendelkezik-e azokkal az egyéni pszichológiai jellemzőkkel, amelyek szükségesek a biztonságos járművezetési te-

» A fiatal vezetők helyzetét még tovább súlyosbítja több újabb „kultúraszintű szokás”, úgymint a vezetés közbeni telefonhasználat és különösen a vezetés közbeni SMS-írás.

vékenységhez, közlekedési helyzetek megfelelő áttekintéséhez, a közlekedési helyzetekben történő megfelelő kommunikációhoz, e helyzetekhez való alkalmazkodáshoz, a járművezetés közben jelentkező fokozott terhelés elviseléséhez. Rendelkezik-e a jármű biztonságos vezetéséhez szükséges észlelési, döntési és cselekvési képességekkel, illetve képes-e elsajátítani a járművezetéshez szükséges műszaki és technikai ismereteket és a vezetéstechnikai képességek megfelelő szintjét. Összefoglalóan azt mondhatjuk, hogy rendelkezik-e a fizikai és mentális kompetenciák nagy csokrával.

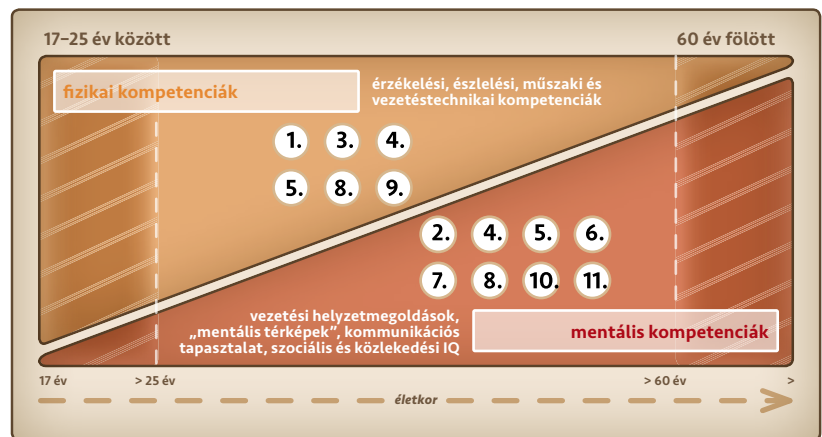
A PÁV vizsgálat képesség- és személyiségvizsgálatokból áll. A képességvizsgálatokat műszeres vizsgálóberendezésekkel végezzük, más vizsgálatokat a köznyelvben elterjedt néven ún. „tesztekkel”, s ezeket úgy válogattuk össze, hogy mindegyikük alkalmas a szükséges képesség vagy készség vizsgálatára.

Azonban a pályaalkalmasságot megállapító pszichológusnak az egyéni adottságok figyelembevételével, minden esetben egyedi elbí-

rálás alapján kell véleményt alkotnia a vizsgált személy pályaalkalmasságáról. Ennek megítélésénél minden esetben mérlegelni kell, hogy a vizsgált személy – a nála esetleg észlelt kedvezőtlen egyéni jellemzők ellenére is – képes lehet-e kellő biztonsággal és felelősséggel részt venni gépjárművezetőként a közúti közlekedésben. Az „alkalmatlanságot” ún. „kizáró okok” segítségével fejezzük ki a vizsgálatban részt vett ügyfél számára.

A KIZÁRÓ VAGY KORLÁTOZÓ OKOK

A következő ábrán feltüntettem azokat a kizáró okokat, melyek jellemzően a kezdő gépjárművezetők, illetve a képességsökkenés következtében a tapasztaltabbak esetében jelennek meg jellemzően.



1. Elégtelen észlelési teljesítmény. A rövid ideig észlelhető ingerek közül keveset tud helyesen felismerni, vagy ugyan eleget észlel helyesen, de emellett túl sok a téves észlelések száma.
2. A közlekedési helyzetek biztonságos megoldásához szükséges felismerési és döntési képesség hiánya vagy nem kielégítő szintje. Sok hibával vagy túlságosan megnyúlt idő alatt, azaz túl lassan hozza meg a feladat helyes megoldásához szükséges döntéseket.
3. A gépjármű irányításához szükséges mozgási képességek hiánya vagy nem kielégítő szintje. A karokkal, lábakkal egyidejűleg végrehajtandó mozgáselemek nem rendeződnek össze egyetlen cselekvéssé, hanem különálló, egymás után végrehajtott mozgások sorozataként zajlanak le, pedig a gépjárművezetéskor gyakran kell a karokkal és lábakkal egyszerre végezni különböző mozdulatokat. Pl. sebességváltó és pedál kezelése stb.
4. A figyelmi teljesítmény nem kielégítő szintje. Ez az egyéni tulajdonság többféle módon is megjelenhet a vizsgálati eredményekben. A feladatvégzés során vétett hibákat, más tényezőkkel nem indokolt teljesítményhullámlást, esetenként a cselekvéseket megelőző döntési idő megnyúlását stb. okozza.
5. Az észlelési, a döntési és a mozgásos tevékenység összerendezettségének hiánya. Összetett cselekvéseket (pl. egy adott célpont követése vagy mozgó pont irányítása megadott szabályok szerint stb.) igénylő feladatok során nyújtott nem megfelelő teljesítmény.
6. Az értelmi működések nagymértékben csökkent szintje, ezen belül kiemelten ennek a gyakorlati gépjárművezetői tevékenységben való megnyilvánulása.
7. A közlekedési magatartást közvetlenül befolyásoló személyiségvonások, amelyek fokozott baleseti veszélyeztetettségre utalnak. A személyiségvonások szabályozzák az ember viselkedésének magatartását, valamint a képességek, készségek működtetése

- felhasználásának módját. A kizáró ok arra utal, hogy a környezethez, emberekhez, közlekedési partnerekhez való spontán viszonyulás valószínűleg alkalmazkodási zökkenőkhöz vezet.
8. A gépjármű-vezetői teljesítmény szélsőséges ingadozása terhelés, fáradtság vagy monotónia hatására.
 9. A gépjárművezetéshez szükséges jártasságok és készségek elsajátítására való képtelenség.
 10. A pszichés kifáradás. Több vizsgálati eredményben is megmutatózó olyan jellegzetesség, mely az általános testi-lelki lelassulásból és a hibás cselekvések megszorodásából következik.
 11. Foglalkozási (életkori) sajátosságokból eredő, kedvezőtlen szemlélyiségkép, mely pl. az életkor előrehaladtával bekövetkező magartásbeli rugalmasság csökkenésében jelentkezhet.

Míndezek azért fontosak, hogy a gépkocsivezetők értelmezni tudják a kapott határozatot, hogy lássák, milyen hiányosságok esetén lehet sikertelen a vizsgálati eredményük.

Munkánk során hangsúlyosan jelenik meg az a kérdés is, hogy mi mit tehetünk a közlekedési kultúra és morál javítása érdekében? Ebben az az álláspontunk, hogy nekünk mindig a többség szempontjait kell képviselni, mert mi vagyunk az a szerv, amely képes a többségi jogok érvényesítése érdekében az egyéntől jogokat megvonni. De ez egyben az egyén érdekét is jelenti, még ha ezt elsőre nem is érti meg az, akinek pl. „alkalmatlan” minősítést adtunk. Azért az Ő érdekének védelme is, mert százszor jobb pl. busz helyett teherautót vezetni, mint halálos baleset okozása miatt börtönbe vagy kórházba jutni.

Nem beszélve arról, hogy több tíz- és százezrek maradhatnak az alkalmatlan gépjárművezető zsebében, ha még az igen drága szaktanfolyami képzés és jogosítvány megszerzése előtt derülne ez ki.

E filozófia szerint az egyén érdeke is fontos, de magától értetődően előrealóbb a közösségé. Természetesen foglalkoznunk kell az egyénnel is, a fentiekben, közvetlen érdekei védelmében túl is. Ezzel meg is érkezünk a jövőbeni változásokhoz. Ugyanis mindenki fejleszhető, csak megfelelő módszerekre van szükség.

Idáig ez nem működött a közlekedésben, pedig lényegi szempont. Az a cél, hogy a többséget védjük meg az áldozatokat követelő egyéni hibázásoktól, de az egyént közben fejlesszük fel, hiszen nem kell senkinek veszélyes közlekedőnek maradnia. Fejlesztési modulok bevezetését tervezzük, mert az ember rugalmas lény, millió képességgel rendelkezik, rengeteg mindent meg tud tanulni. A kor nem is számít annyira, az ember jól működő képességei ellen ugyanis csak két dolog hat. Először is, ha direkt rombolja (alkohol, drog, szélsőségesen romboló életmód stb.) a másik az inaktivitás, például a televízió bambulása, testi és szellemi passzivitás, önmagáért nem vállalt felelősség. Nem állítom, hogy mindenki egyformán fejleszhető, de a lehetőségek – ha színes és széles a módszertanunk – szinte határtalanok.

Ezek a változások a PÁV vizsgálatokban úgy fognak majd megnyilvánulni, hogy a jelenlegi hierarchikus kategóriákat megszüntetjük. Elfogadjuk az EU-ban alkalmazott rendszert, amely szerint két kategória (hivatásos és civil) van, tevékenységalapú kategóriákkal. Vagyis ha valaki taxit szeretne vezetni, taxira vizsgáljuk. Ugyanis mára már annyira specializálódtak a tevékenységek, hogy egy uniformizált vizsgálat nem lenne alkalmas e különbözőségeik megállapítására.

Ehhez a tendenciához szorosan hozzátartozik az időszakos vizsgálatok számának szükségszerű emelése is. Ez azért rendkívül fontos, hogy a közlekedésbiztonság szolgálata a napi gyakorlatban is meg tudjon jelenni azzal, hogy rendszeresen kontrolláljuk a közlekedésben részt vevők aktuális alkalmasságát. Azaz nyomon követjük a korból és az életvezetéséből adódó alkalmasságra ható tényezőket, és a változásra reagálunk.

Munkatársaim tapasztalatai szerint érett felnőttkorban – például a rossz étkezési szokások, a túlhajszoltság és az alkohol miatt – iszonyatosan romlik a férfinépeség teljesítőképessége. Nagy öröm lenne számunkra, ha hozzájárulhatnánk ahhoz, hogy javítsák állóképességüket és alkalmasságukat, végső soron egészségüket. Így például az ő számukra is dolgozunk ki fejlesztő programokat.

Urbán-Frendl Ildikó

Hivatkozások:

BLASCO, Richard, D., (1995): Psychology and Road safety. CONTEMPORARY APPLIED PSYCHOLOGY in Spain (Home page)

FERGUSON, David; SWAIN-CAMPBELL, Nicola; HORWOOD, John (2007): Risky driving behaviour in young people: prevalence, personal characteristics and traffic accidents. Australian and New Zealand Journal of Public Health, Vol. 27, Issue 3, Pages 337-342.

EVANS, Leonard (2004): Traffic Safety in: www.scienceservingsociety.com, pdf version kiemelt fejezetei:

- Gender differences in risk taking by babies and children
- Gender and pedestrian fatalities
- Crashes, crimes, and testosterone
- Safety and behaviour as influenced by gender and age

GULLIVER, Pauline; BEGG, Dorothy (2007): Personality factors as predictors of persistent risky driving behaviour and crash involvement among young adults. Injury Prevention (online) Journal, 2007, 13: 376-381

JAMES, dr., Leon (1997): Principles of DRIVING Psychology Home page

- Stereotypes – It's a Lady Driver
- Healthy Driving Schemas
- Modifying Your Driving Scripts
- Your Moral Driving IQ

REPORTED ROAD ACCIDENTS involving young car drivers: Great Britain (2009). Road Accidents Statistic Factorsheet No. 6 (2009) Transport Statistic Bulletin

Road Traffic Accidents: The Young People Pandemic (2007. ápr. 20.) Public Health MEDICAL NEWS TODAY home page

ROTTENGATTER, Talib (2002): Driver's illusions-no more risk. Transportation Research Part F5 (2002) 249-258. www.elsevier.com

SUMMALA, Heikki (1988): Risk control is not risk adjustment: the zero risk theory of driver behaviour and its implications Ergonomics, Vol. 31, Issue 4, 1988, page: 491-506. www.tandfonline.com

The Social Issues Research Centre (2004): Sex difference in driving and insurance risk (An analysis of social and psychological differences between men and woman that are relevant to their driving behaviour www.sirc.org/publik/driving.pdf

YUPPI DRIVERS (2010): www.urbandictionary.com

HUTTER, M. & BRANDSTÄTTER, Ch. (1996): Neue Testanalysen zu FRF und VIP. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.

BUKASA, B., WENNINGER, U. & BRANDSTÄTTER, Ch. (1990): Validierung verkehrspsychologischer Testverfahren. Lebensraum Verkehr – Kleine Fachbuchreihe des KfV. 25. Wien: Literas-Verlag.

ART2020 Teszt eljárás (2003) Kézikönyv, Copyright 2003 Kuratorium für Verkehrssicherheit

ARANYOS Judit: Az ART 2020 teszt eljárás, mint a közlekedési alkalmasság vizsgálat új módszerének ismertetése. Autóvezető 2004.

ARANYOS Judit – MAJOR Róbert: A gépjárművezetési alkalmassáttel jogi és pszichológiai kérdései. Autóvezető 2005. 1. sz.

ARANYOS Judit – MAJOR Róbert: Kezelő jellegű intézkedés megalkotása a közlekedési bűncselekmények körében. Belügyi Szemle 2004. 1. sz.

BOYCE, Thomas E., GELLER, E. Scott: An instrumented vehicle assessment of problem behavior and driving style: Do younger males really take more risks? http://www.sciencedirect.com

HAKAMIES-BLOMQUIST, Liisa: Compensation in older driver sas reflected in their fatal accidents. www.sciencedirect.com

HAKAMIES-BLOMQUIST, Liisa: Driver ageing does not cause higher accident rates per km. www.sciencedirect.com

Older drivers, Elderly driving, Seniors at the Wheel www.smartmotorist.com

Tiszta utca – rendez város: állampolgár-központú
önkormányzati rendszer Londonból

„Tiszta udvar...” helyett „Tiszta Utca”

The screenshot shows the 'love clean streets' website interface. At the top, there are navigation tabs: Reports, Campaigns, Add Report, Live Map, Pivot View, and How It Works. The 'Campaigns' tab is active. Below the navigation, there is a header 'love clean streets' and a user profile 'not signed in'. The main content area is titled 'Campaigns' and includes a sub-header 'This map shows all the events for the Capital Clean Up campaign - click on the pin to view reports for each event.' Below this, there is a 'Campaign type:' dropdown menu set to 'Capital Clean Up'. There are two map icons: a blue one for 'Active Events' and a green one for 'Events that have been reported'. A text box states 'There are 13 campaign events'. The main part of the screenshot is a map of London and surrounding areas, with several pins indicating campaign events. A large text box is overlaid on the map, containing the following text:

A *StreetCare (Tiszta Utca)* olyan internetes és mobiltelefonos alkalmazásrendszer, amely lehetővé teszi, hogy egy város lakossága az általa észlelt rendellenességeket – például: graffiti, roncsautó, elromlott közlekedési lámpa, útra kidőlt fa stb. – egy internetes portálon, vagy akár egy okostelefon segítségével, bejelenthesse. Ez a rendszer jelentősen segíti a helyi önkormányzat munkáját, és a polgárok számára átláthatóbbá, ellenőrizhetőbbé teszi a befizetett adók felhasználását: a „szolgáltató önkormányzat” képét közvetíti.

At the bottom of the screenshot, there is a copyright notice: © 2011, Part of the Love Clean Streets Network, Supported by Capital Ambition, Used and inspired by [lovecleanstreets.org](http://www.lovecleanstreets.org).

A rendszer ötlete a 2012-ben megrendezendő londoni olimpia kapcsán vetődött fel először – meséli Détári István, a Microsoft Magyarország Kft. kormányzati szektorának vezető tanácsadója. A brit főváros önkormányzatának vezetői ugyanis feltették a kérdést: mit tudnának tenni azért, hogy a világ minden tájáról érkező több tízezer sportolót és szurkolót rendezett város- és utcakép fogadja? S milyen eszközökkel tudnák elérni, amelyek költséghatékonyak, ráadásul még valós, látható eredményt is hoznak? Ekkor merült fel az informatikai megoldások alkalmazásának lehetősége, amely viszonylag költséghatékony megoldásnak számított.

„Például ha összevetjük azzal, hogy egy kilométernyi út megépítése nagyságrendileg milliárdos tétel, ennek az összegnek a töredékéből egy kiemelkedő eredményeket biztosító informatikai rendszert lehet kiépíteni” – hangsúlyozta a szakember.

Détári István szerint a kialakított rendszer költsége a töredéke annak, mintha mindezt az információt önkormányzati alkalmazottakkal szeretnék begyűjteni és regisztrálni. Utalt arra is, hogy a rendszer alkalmas lenne például a közútkezelők munkájának segítésére is, akik jelenleg havonta több ezer kilométert tesznek meg autóval, hogy bejárják a rájuk bízott utakat, és hogy kátyúk, kidőlt

fák, hiányzó vagy helytelen, esetleg felesleges közlekedési táblák helyét jegyezzék fel.

A fejlesztés aktívan támaszkodik a Cloud (felhő) megoldásra is, vagyis a nyilvános portáloldalt és az adatfogadó modult költséghatékonsági szempontok miatt felhő-alapon valósították meg. Így a *Tiszta Utca* platformot használó helyi önkormányzatok a rendszerért csak előfizetési díjat fizetnek, vagyis mentesülnek a költségesebb hardver- és szoftverberuházásoktól, azokat nem kell megvásárolniuk.

Détári kiemelte, hogy a rendszert könnyű integrálni egy már működő internetes portálba, és megvalósítható az illesztés az önkormányzatok meglévő ügyviteli alkalmazásaihoz is.

Kifejtette, hogy az állampolgár, aki a portálon vagy akár okostelefon segítségével bejelentést szeretne tenni bármely említett problémával kapcsolatban, megteheti ezt akár Facebook vagy akár a Windows Live azonosítója segítségével. A „jelentés varázsló” segítségével a polgár kiválaszthatja a bejelentett probléma típusát (graffiti, elromlott közlekedési lámpa stb.), feltöltheti a mobiljával készített fotót, bejelölheti annak helyét a térképen (GPS helymeghatározó segítségével ez automatikus), és egy gombnyomással már

fel is töltötte az önkormányzat rendszerébe. A bejelentett eseményekhez a Facebookon bárki kommentárt fűzhet, visszajelzést adhat az önkormányzat munkájával kapcsolatban.

Az a polgár vagy önkormányzati tisztviselő, aki érdeklődik a feltöltött problémák aktuális helyzetéről, az számos leválogatási feltétel szerint áttekintheti a bejelentett ügyeket, kerületenként, utcánként, problématípusonként. Az is online nyomon követhető, hogy mi lett a sorsa a bejelentésnek, hogy éppen melyik ügyintézőnél van, az mit tett vele, mit intézkedett, mikorra várható a probléma megoldása, illetve ha ez már megtörtént, akkor egy fotóval igazolják a helyreállítás utáni állapotot. Mindezt dinamikus grafikus megjelenítéssel, átláthatóan lehet nyomon követni, az információ automatikusan visszacsatolódhat a Facebookra is, így ott is bárki nyomon követheti az ügyet.

A rendszer fontos eleme az az online platform, amely a helyi önkormányzat belső ügyviteli rendszerével van összekötöttségben, és automatikusan értesíti az ügyintézőket, és szortírozza a megfelelő ügyosztályra a beérkező problémát és ügyiratszámot is ad annak. Másrészt az önkormányzati ügyintézők által megtett intézkedéseket is összesíti.

Détári István kiemelte, hogy szinte valamennyi jelentős mobiltelefonos operációs rendszeren keresztül lehet használni a rendszert, így az Windows Mobile-lal, Windows Phone-nal, Apple-lal, Androiddal és Blackberryyel egyaránt működik.

Kiemelte, hogy a *Tiszta Utca* rendszert London mintájára több városban is bevezették, így Lengyelország és Németország egyes településein is. Détári István szerint a *Tiszta Utca* program példátlan kommunikációs előnyöket nyújthat a közlekedéssel kapcsolatos hatóságoknak is, például ha egy szalagkorlát az útestre dőlt vagy leszakadt, esetleg kiegészített egy utcai lámpa. Akár az önkormányzat, akár egy illetékes hatóság számára megkönnyítheti a rendszer az események bejelentését, és egyben az erőforrás-gazdálkodást is. Ha adott esetben kétszer annyi graffitibejelentés érkezik, mint roncsautó-eltávolítás, akkor célszerű átcsoportosítani az erőforrásokat. A hagyományos ügyviteli rendszerekkel akár hetekbe is telhet, amíg észlelik és összesítik az ilyen jellegű erőforrásigényeket. Ezzel szemben a *Tiszta Utca* program ezt valós időben, a lakosság aktív, önkéntes közreműködésével biztosítja – mutatott rá a Microsoft vezető tanácsadója.

„A *Tiszta Utca* program két éves működése óta London érintett kerületeiben 30 százalékkal csökkent a graffitik száma, míg a problémamegoldási idő 87 (!) százalékkal javult, a polgárok elégedettsége pedig jelentősen emelkedett. Ezek a tények önmagukért beszélnek” – hangsúlyozta Détári István.

Strbik László

Helye lenne a NAT-ban a KRESZ-nek

Összefogás nélkül az iskola félkarú óriás

Beszélgetőpartnerünk: Dobre Lajos iskolaigazgató

Ha valaki, akkor egy iskolaigazgató tudja igazán, mennyire fontos a gyakorlatban a gyermekek közlekedésre nevelésének kérdése, hiszen minden intézményvezető rémálma egy diákját ért esetleges baleset. Hogy ezt elkerüljük, igyekeznek maguk is hozzátenni valamit a szülők ebbéli munkájához.

A tapasztalatokról, az iskolai közlekedésbiztonságra nevelés hatékonyságáról és az elvárt segítségről is szót váltottam Dobre Lajossal, a XVI. kerületi Kölcsey Ferenc Általános Iskola igazgatójával.

– Ön szerint hogyan lehetne tanítható a gyermekek számára a biztonságos közlekedés?

– Mindenképpen szükség lenne arra, hogy évfolyamonként minden hónapban legalább három-négy órában hatékonyan foglalkozunk ezzel a témakörrel. Egyrészt ismételni kellene a korábbi ismereteket, folyamatosan szinten tartani a már elsajátított tudást, illetve hozzátenni az új anyagrészeket. Úgy gondolom, hogy mindez megvalósítható lenne tanórai keretben és délutáni foglalkozások során. Ha azt mondjuk, hogy az iskolában nincs fontosabb a gyermeknél, akkor ezen álláspont nélkülözhetetlen elemének kell lennie, hogy a diákok biztonságosan tudjanak közlekedni, akár az iskolába jövet-menet, akár a szünidőben is.

– Eddig feltételes módban fogalmazott. Mit jelentene ez, ha kijelentő módra váltanánk, hogyan lehetne megvalósítani ezeket az elképzeléseket a mindennapokban?

– A jelenleg még hatályban lévő – 2003-as – Nemzeti Alaptanterv csak címszavakban említi ezt a témát, és lényegében az iskolák helyi tantervére bízta azt, hogy milyen módon oldja meg a közlekedésbiztonságra nevelést. A közlekedésre oktatás gyakorlatilag először az alsó tagozatban kerül elő környezetismeret-órákon, illetve a kompetenciafejlesztés témakörében, szövegértéses feladatokban. Aztán legközelebb az 5-6. évfolyamban, de csak néhány órában, majd a felső tagozatban. Am ahogy haladunk a 8. osztály felé, egyre kevesebb marad az erre szánt idő. Úgy gondolom, hogy a mostani kereteket valamelyest bővíteni kellene, ami persze nem egyszerű dolog, hiszen az idő szűkre szabott. Ezek az időkeretek azonban – bevonva a digitális technikákat, amelyek ma már egyre több iskolában elérhetőek,

és a rendszeres délutáni foglalkozásokat – mindenképpen hatékonyabbak lehetnének. Hozzáteszem, hogy a mi esetünkben nagyon jó az együttműködés a helyi rendőrkapitánysággal, ahonnan az Egészség Napok keretében rendszeresen ellátogatnak hozzánk, és az első osztályos gyermekeknek elméleti és gyakorlati bemutatókat tartanak a kerékpáros közlekedésről. Szerintem az iskola önmagában egy félkarú óriás, ez a munka csak akkor lehet hatékony és eredményes, ha mindenki, aki érintett ezen a területen – beleértve az iskolát, a hatóságokat, a rendőrséget, akár még a biztosítókat is – összefog. Az összefogás eredményeként pedig születnek majd olyan anyagok, amelyek pillanatnyilag még elég ritkán jutnak el hozzánk. Ha ezeket az anyagokat minden iskola ingyenesen megkapná, akkor mindenképpen hatékonyabb lenne ez a munka.

– Létezik egy korosztály az általános iskolai időszakban, amelynek különösen fontos lenne a képzése?

– Úgy gondolom, hogy minden korosztály számára fontos a képzés. Nyilván az 1-2. évfolyam a legfontosabb ebből a szempontból, utána pedig az 5-6. osztály az, ahol a gyermekek már bontogatják a szárnyaikat, tehát önállóan kezdenek közlekedni. Ettől függetlenül ilyen fontossági sorrendet nem célszerű felállítani, hiszen ez a képzés minden korosztály számára egyaránt fontos.

A szülőnek és az iskolának ezen a téren is együtt kell működnie, nem véletlen az, hogy éppen az őszi és a tavaszi időszakban kerül elő hangsúlyosan ez az ismeretanyag.

– Ezek szerint egyetértene azzal, hogy a KRESZ-oktatás megjelenjen az új Nemzeti Alaptantervben?

– Egészen biztosan helye lenne benne. Ráadásul úgy is ki lehetne alakítani a közlekedésre nevelés kérdését, hogy igazából ne menjen más tárgyak rovására. Ha a mostani környezetismeret, illetve technika-órák mellett – egy-két óra erejéig – az osztályfőnöki órák is intenzívebben szerepet kapnának, akkor ezek együttesen már elegendőek lennének.

– Az iskola életében voltak már keserű tapasztalatai, tehát amikor diákjaik szenvedtek balesetet?

– Hála istennek, nem jellemző nálunk, hogy a diákjaink balesetet szenvednek, amióta én vezetem az iskolát, szerencsére nem fordult elő ilyen eset. Ennek oka lehet persze az is, hogy a gyerekek

re autodidakta módon is ragadnak a közlekedési ismeretek, főleg, ha a játékos képzés már az óvodában elkezdődik.

– Miként látja a közlekedésre nevelésben a szülők felelősségét?

– A szülőknek foglalkozniuk kell a gyermekekkel, főként, amikor arról van szó, hogy a gyermek szeretne már egyedül, esetleg kerékpárral iskolába járni. Ilyen helyzetekben már a szülőnek is át kell tekintenie, hogy a gyermeke felkészült-e már erre, egyáltalán rendelkezik-e azokkal az alapvető ismeretekkel, amelyek ezt biztonságosan lehetővé teszik. A szülőnek és az iskolának ezen a téren is együtt kell működnie, nem véletlen az, hogy éppen az őszi és a tavaszi időszakban kerül elő hangsúlyosan ez az ismeretanyag.

– Van arra vonatkozó ismerete, hogy a gyermekeket hány éves korukig kísérik a szülők az iskolába? Kérdezem ezt azért, mert az én korosztályom esetében például egyszerűbb volt a dolog, hiszen alig volt jármű az utakon, lényegesen kisebb volt a közlekedés kockázata...

– Ez szinte családonként változó, illetve függ az adott család lehetőségeitől, időbeosztásától. De általában az a jellemző, hogy 6-7-8. osztályban már nagyon ritka, hogy a szülő elkíséri a gyermeket.

– A közlekedésbiztonság kérdésében ön szerint mire hárul nagyobb felelősség, a szülőkre vagy az iskolákra?

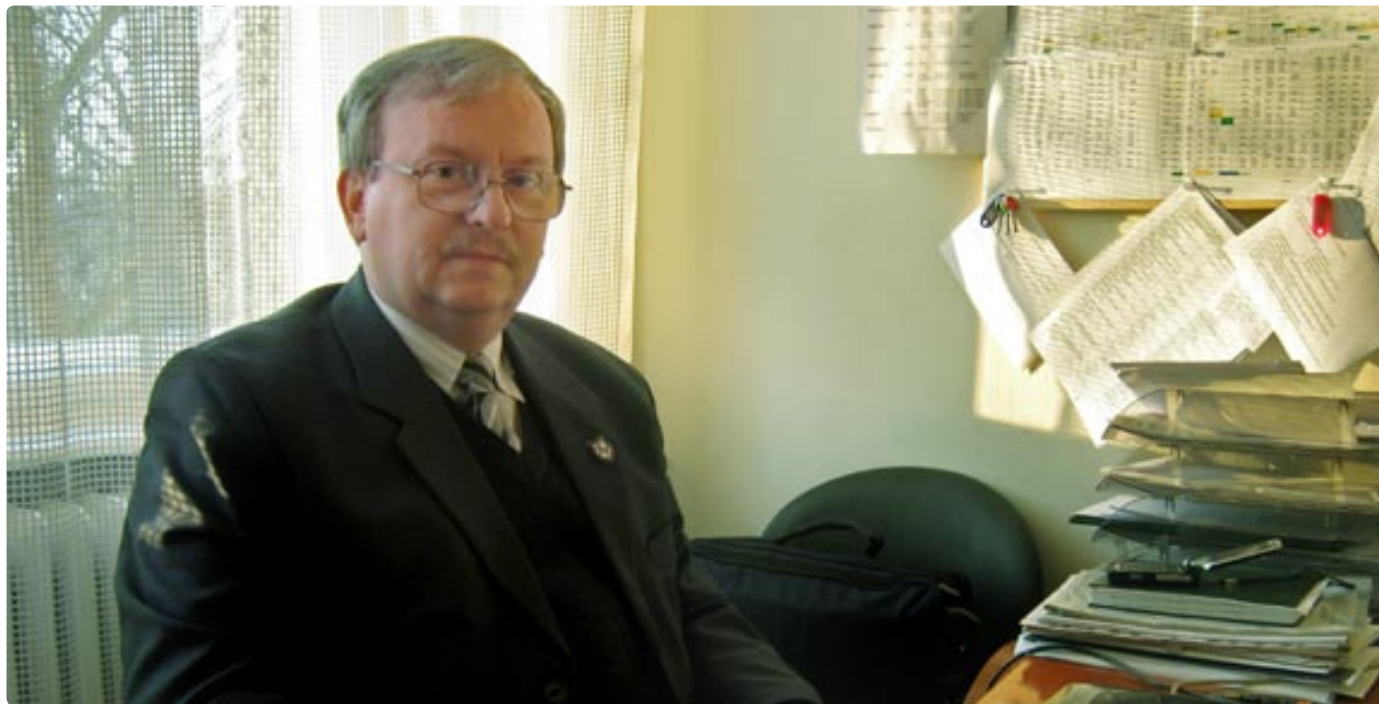
mekek, majd mindenkivel egyénileg értékelték ki a feladatok végrehajtását. Nyugodtan mondhatom, hogy egy nagyon jól sikerült bemutató volt. Augusztusban pedig a nyári táborban – ahol az iskolánk volt a házigazda – tartottak elméleti és gyakorlati bemutatót a rendőrség képviselői. Úgy gondolom, hogy ezek nagyon jó kezdeményezések, annál is inkább, mivel ilyenkor a gyermek látja, hogy nemcsak a pedagógus, hanem a rendőr is mondja, hogy mit kellene helyesen tennie.

– Az, hogy a rendőrséggel ilyen jó a kapcsolatuk, csak az önök iskolájára vonatkozik, vagy a kerületben általánosnak mondható?

– Úgy tudom, hogy az egész kerületben kedvező és kiegyensúlyozott az iskolák és a kapitányság kapcsolata. Ez azért is jó dolog, mert láthatóan ők is fontosnak tartják, hogy eljőjenek az iskolákba, és bemutassák a gyerekeknek azokat az anyagokat, amelyekhez esetleg mi nem jutunk hozzá.

– Ha már anyagokat említett, milyen jellegű segédletekre lenne szükségük a közlekedésre oktatásban?

– Több olyan interaktív tananyagra lenne szükség, amely ingyenesen hozzáférhető az iskolák számára, hiszen egyre több ma már a digitális táblával, projektorral felszerelt tanterem. Jónak tartanám




– Szerintem ez a felelősség egyenlően oszlik meg. Az iskola túlzottan nem vehet át szülői feladatokat, tehát a szülő nem mondhatja azt, hogy minden az iskola dolga. Jómagam azonban nem állítanék fel rangsort ez ügyben.

– Ahogy láttam, az ön által irányított iskola nagyon jó feltételekkel – hatalmas udvarral, az épület előtti parkkal – rendelkezik. Élnek is ezekkel az adottságokkal?

– Ahogy már említettem is, legutóbb novemberben – az Egészség Hét keretében – például a rendőrség munkatársai jöttek el hozzánk, ők maguk építettek fel egy tanpályát az udvaron, ahol biciklivel lehetett gyakorolni. Kértük is a diákokat, hogy aznap többen jöjjenek kerékpárral, és jöttek is örömmel. A rendőrök pedig nagyon türelmesek voltak, végignézték, hogy mit rontanak el a gyer-

mezt is, hogy ha a számítógépes játékok között megjelenének a közlekedésre oktató játékok is. Talán nemcsak lövöldözésre kellene nevelni a gyermekeket számítógépen keresztül, hanem közlekedésre is lehetne. Ha lennének nekik szóló, az ő világukat megérintő játékok, amelyekkel szívesen foglalkoznak, akkor játszva tanulnának. Amennyiben az iskola kapna több – a tantermekbe kirakható – transzparenst, amely a gyerekek szeme előtt ott lenne, akkor nemcsak egy-néhány óra lenne az, amely évente eléri őket, hanem folyamatosan látnák – vizuálisan óhatatlanul is rögzítve – akár egy-egy KRESZ-tábla képét. Azt is el tudom képzelni, hogy a gyerekek által ma már nemritkán használt okostelefonokra is készülhetnének a közlekedés oktatására való játékos alkalmazások.

Somogyi Gábor



A Barge to Business 2012,
Európa elsőszámú belvízi
hajózási rendezvénye,
2012. március 14-15-én
kerül megrendezésre
Bécsben, az Aula der
Wissenschaften-ben.

A konferencia egyedülálló
lehetőséget nyújt arra,
hogy az érdeklődők
közelebbről megismerjék
az európai belvízi hajózást,
valamint az általa nyújtott
környezeti és gazdasági
előnyöket.

www.bargetobusiness.eu

Európa elsőszámú belvízi hajózási eseménye



Az érdeklődők megtudhatják, hogy a vízi közlekedést jellemző technológiai fejlődés és innováció hogyan küzd meg a szektort érintő kihívásokkal, személyesen tehetik fel kérdéseiket a terület szakértőinek az elérhető speciális szolgáltatásokkal kapcsolatban és első kézből hallhatják az európai vízi közlekedéshez kapcsolódó sikertörténeteket.



A 2012-es *Barge to Business* rendezvény várja mindazokat a

- szolgáltatókat, akik kiegészítenék logisztikai megoldásaikat belvízi hajózási szállítással, azért szeretnék találkozni a víziút szakértőivel;
- víziút-üzemeltetőket, bárkatulajdonosokat és belvízi hajózási szolgáltatókat, akik érdeklődnek a hajózáshoz kapcsolódó újdonságok iránt;
- politikusokat és döntéshozókat, akik részt kívánnak venni a fenntartható logisztika európai fejlesztésében;
- valamint mindazokat, akik ki szeretnék használni ezt az egyedülálló európai kapcsolatépítési lehetőséget a belvízi hajózás területén.

A *Barge to Business* két fő pillérré támaszkodik – az egyik egy üzleti találkozó *Danube Business Dating* néven, amely lehetőséget nyújt a belvízi hajózási közösségnek és logisztikai szolgáltatókat nyújtóknak, hogy bemutatkozzanak, azoknak a logisztikai és ellátásilánc-menedzsereknek, akik belvízi hajózási szállítással szeretnék bővíteni lehetőségeiket.

A második főpillér egy információs piac, ahol belvízi hajózást érintő üzleti célú előadások, beszélgetések, viták zajlanak a speciális belvízi hajózási szolgáltatásokról, új technológiákról, innovatív megoldásokról, és különféle esettanulmányokat ismerhetnek meg az érdeklődők.

A 2012-es *Barge to Business* konferencia előkelő helyszínen, az osztrák főváros, Bécs szívében az Aula der Wissenschaftenben (Wollzeile 27A, 1010 Bécs) kerül megrendezésre.

A rendezvényt követően, az este folyamán, a résztvevők a Dachfoyer of Hofburg megnyugtató légkörében találkozhatnak ismét. E kapcsolatépítési esemény keretében, melynek megrendezését az Osztrák Közlekedési, Innovációs és Technológiai Minisztérium és a via donau teszi lehetővé, további alkalom nyílik a konferencián elhangzottak megvitatására és új ismeretségek kialakítására.

További információ: www.bargetobusiness.eu. A konferencián való részvétel ingyenes, de regisztrációhoz kötött.

PLATINA konzorcium, fordította az RSOE

Hajózási célú WLAN-hálózatok a Dunán

Az Európai Unió Délkelet-Európai Transznacionális Együtműködési Programja keretében megvalósuló NEWADA projekt célja a Duna, mint VII. Európai Közlekedési Folyosó hatékonyságának növelése. A víziút-üzemeltető szervezetek közötti együttműködés fokozása révén a projekt hozzájárul a belvízi hajózás, mint költséghatékony és környezetbarát közlekedési mód népszerűsítéséhez is (további információ: www.newada.eu).

A projekt egyik fő eredményeként térítésmentes WLAN hozzáférési pontok kerültek kiépítésre bizonyos dunai megállóhelyeken, kikötőkben, zsilipeknél és határátkelőhelyeken, hogy a hajózási információkhoz való hozzáférés könnyebb legyen. A partnerországok már a tervezési fázistól kezdődően szorosan együttműködtek, tapasztalataikat rendszeresen megosztják. Közös dokumentumok kerültek kidolgozásra továbbá a hálózat későbbi bővítésének megkönnyítésére és a felhasználók megfelelő tájékoztatására.

OSZTRÁK WLAN HOZZÁFÉRÉSI PONTOK – ABWINDEN ÉS FREUDENAU ZSILIPEK

A 2223,2–1872,7 folyamkilométerig tartó osztrák Duna-szakaszon megtalálható kilenc zsiliből kettőben került kiépítésre a WLAN-hálózat. A partnerek az 1921,05-ös folyamkilométeren fekvő Freudenu és a 2194,54-es folyamkilométernél található abwindeni zsilipet találták a legalkalmasabbnak a tesztrendszer megvalósításához. Ezek a helyszínek egyszerű és gyors WLAN hozzáférési lehetőséget biztosítanak mindkét hajózási irányban, mivel a freudenui zsilip az osztrák Duna keleti szakaszán, Bécs közelében fekszik, míg Abwinden Linzhez közel, a nyugati részen helyezkedik el. Továbbá

és információkhoz jussanak, mielőtt elhagyják az országot vagy belépnek oda. A hálózat fő célja, hogy ingyenes és könnyen elérhető belvízi hajózással kapcsolatos információkhoz (vízállás, hajósoknak szóló hirdetések) juttassa a felhasználókat. A fő célcsoportot azok a hajósok jelentik, akik napi munkájukat a dunai vízi úton végzik.

HORVÁT HOZZÁFÉRÉSI PONT – VUKOVAR KIKÖTŐJE

A széles körű hozzáférés érdekében az antennák egy, a kikötő mellett álló magas épületre kerültek elhelyezésre. A költségek minimalizálása érdekében pedig a horvát projektpartner, az AVP épülete biztosít helyszínt a kapcsolódó infrastruktúra számára.

SZERB, ILLETVE ROMÁN HÁLÓZAT – VASKAPU I

A szerb és román WLAN-hálózat a Vaskapu zsilip területén került telepítésre, a Duna 945-ös folyamkilométerénél, a folyó szerb és román oldalán egyaránt. A zsilip kétkamrás, mindkét oldalon (fent és lent) kikötőhely található, ahol a zsilipezésre várakozó hajók horgonyoznak. Várakozás közben, a kiépített hozzáférési pontnak köszönhetően hajózással kapcsolatos weboldalakat böngészhetnek, és további kapcsolódó szolgáltatások válnak elérhetővé számukra.



a legtöbb linzi kikötőből és terminálból induló hajó és kötelék is kihasználhatja a lehetőséget, hogy hasznos információhoz jusson akár az aktuális fuvarjához, akár a tervezett útjához kapcsolódóan.

MAGYAR WLAN-HÁLÓZAT – MOHÁCSI HATÁRÁTKELŐHELY

A magyar projektpartner, az RSOE, aki részére a projektbeli önerőt a Nemzeti Közlekedési Hatóság biztosítja, a tesztmegvalósítás helyszínéül Mohács területét (1447–1443 dunai fkm) jelölte ki, ahol minden vízi jármű számára kötelező a megállás a schengeni határellenőrzési eljárások miatt. Határátkelőhely lévén a területen a hajóforgalom az átlagosnál nagyobb, így a várakozási idő kiváló lehetőséget biztosít a hajók számára, hogy kihasználják a WLAN lehetőséget,

DUNA-FEKETE-TENGER CSATORNA

A csatorna felügyeletéért felelős hatóság, az ACN négy fontos helyen telepített hajózási célú WLAN-hálózatot.

A hajósok a következő pontokon használhatják a vezeték nélküli hálózatokat: Cernavoda, Agigea, Ovidiu és Medgidia.

A projekt által létrehozott WLAN-hálózatok segítik a hajózási szektorban dolgozókat, hogy naprakész információhoz jussanak térítésmentesen és korlátlanul. A fő felhasználási terület valószínűleg az elektronikus térképszelvények letöltése, valamint a vízállások és hajózási hirdetésekhez való hozzáférés lesz. A hálózatok üzemeltetését a telepítéséért felelős szervezetek vállalták.

Mező Gergely és Horváth Katalin / RSOE

Projektzáró rendezvény Duisburgban

Fókuszban a belvízi hajózás

Az IRIS Europe II és a RISING projekt közös zárórendezvényt tartott 2011. december elsején Duisburgban. A közös szervezésű eseményen a két projekt általános bemutatása után az Európai Bizottság képviselői tartottak előadást, melyben ismertették a Bizottság vízi közlekedésre vonatkozó elképzeléseit a TEN-T, illetve a Connect Europe Facility politikák mentén.

A két projekt szakmai tartalmát három esettanulmány mentén mutatták be a szakértők. Az RSOE részéről Rafael Róbert vezérigazgató-helyettes, mint az IRIS Europe II projektmenedzser csapat tagja mutatta be a projekt egyes eredményeit.

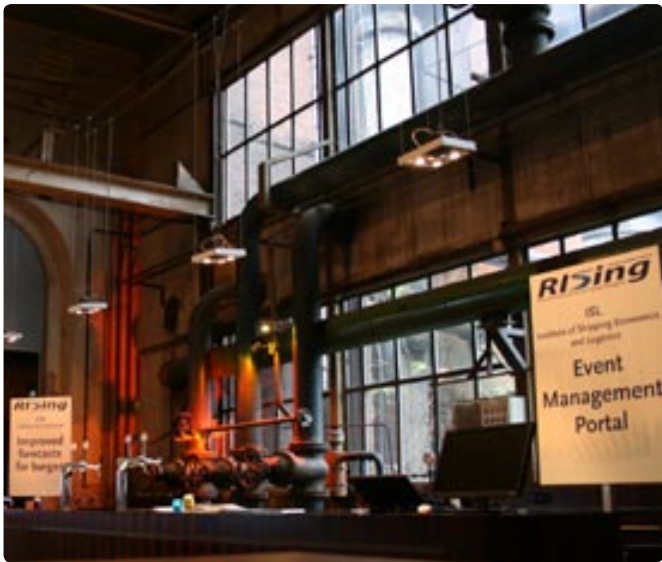


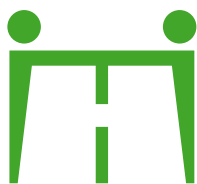
Az eseményen az Európai Bizottság képviselői bejelentették, hogy az IRIS Europe II projekt beválasztásra került a *10 out of TEN*, a *Tíz legjobb TEN projekt* közé. A projektet Magyarországon a Nemzeti Fejlesztési Minisztériummal, mint kedvezményezettel, a Nemzeti Közlekedési Hatósággal és a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központtal együttműködésben hajtotta végre az RSOE.

A nap végén kerekasztal-beszélgetésre is sor került, ahol elhangzott, hogy mind a kormányzati, mind pedig az üzleti jellegű felhasználók is üdvözlik a RIS-ben elért eredményeket, és természetesen várják a további egységes európai fejlesztéseket, melyekkel csökkenthetőek az adminisztratív terhek és javítható a belvízi hajózás aránya a szállítási munkamegosztásban.

Rafael Róbert / RSOE

Bővebb információ a projektekről: IRIS Europe II: <http://www.iris-europe.net>; RISING: www.rising.eu/





Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram

BIZTONSÁGGAL AZ UTAKON

ÉLET ÚTON

a biztonságos közlekedésre felkészítés programja



Nemzeti
Közlekedési
Hatóság



ORFK-ORSZÁGOS
BALESETMEGELŐZÉSI
BIZOTTSÁG



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM



IAPA



40 tonna gördülő biztonság



BUDAPEST



KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI
KOORDINÁCIÓS
KÖZPONT



MAGYAR KÖZÚT



MAGYAR KÖZÚTI
FUVAROZÓK EGYESÜLETE



OPSZ



Alapítva - Since 1938



MABISZ
Magyar Biztosítók Szövetsége



ÁLLAMI AUTÓPÁLYA KEZELŐ ZRT.



GRSP
MAGYARORSZÁG
EGYESÜLET



HUNGARY



Wir leben Autos.



TOYOTA