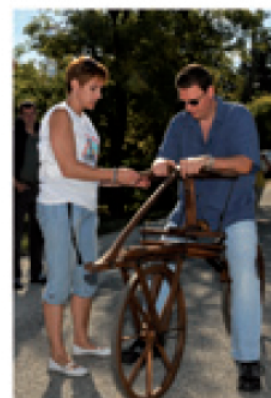
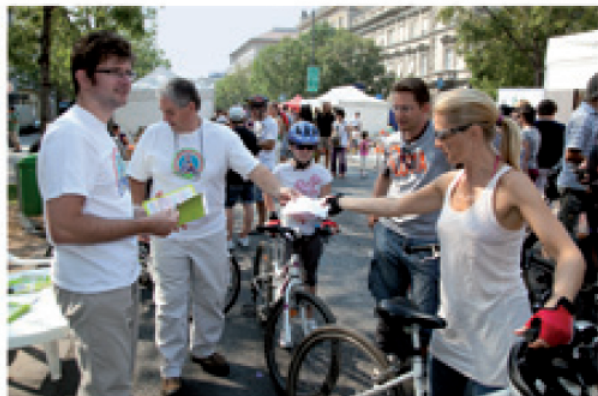


KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

KÜLÖNSZÁM

megjelent a 2011. évi Nemzeti Közlekedési Napok konferencia alkalmából



----- BIZTONSÁGGAL AZ UTAKON -----

Fél éve az ÉLET ÚTON



Közúti Közlekedésbiztonsági
Akcióprogram

„A baleseti statisztikákban elérhető javuláshoz megfelelő eszközök – oktatás, képzés, felvilágosítás, rendőri ellenőrzés, szankcionálás – összehangolt alkalmazása szükséges.”
(4. oldal)

Ígéreten alakulnak a hazai közlekedési baleseti mutatók

„...a mintegy 19%-os csökkenés azt jelenti, hogy az első hat hónapban 62 emberi életet sikerült megmenteni 2010 azonos időszakához képest, ez pedig nagyszerű eredmény!” –Oberling József
(20. oldal)



Nemzeti Közlekedési Napok 2011

Értékeink védelmében

Hotel Azúr, Siófok, 2011. október 24-26.

Egy időben egy helyre koncentrálva a közlekedési ágak mindegyikének elismert szakértőit, a szakterületeknek megfelelő bontásban, összközlekedési szemlélettel kerül megrendezésre a Nemzeti Közlekedési Napok 2011. október 24. és 26. között, Siófokon a Hotel Azúrban. A konferencia szervezőjeként a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ kiemelt hangsúlyt helyez arra, hogy Nemzeti Fejlesztési Minisztérium háttérintézményei és a felügyelete alá tartozó közlekedési szervezetek mindegyike, tevékenységi körének felelős gazdájaként, egyenlő súllyal mutathassa be szakmai eredményeit.

A plenáris ülések felkért előadói:

Gruber Attila, országgyűlési képviselő, Siófok • **Dr. Fónagy János**, parlamenti államtitkár, NFM • **Schváb Zoltán**, közlekedési helyettes államtitkár, NFM • **Dávid Ilona**, elnök-vezérigazgató, GYSEV Zrt. • **Urbán György**, elnök, NKH • **Tombor Sándor**, ügyvezető igazgató, KTI • **Dr. Nagy Gábor**, vezérigazgató-helyettes, KIKSZ Zrt. • **Orosz Ferenc**, vezérigazgató, NIF Zrt. • **Szepessy Kornél**, vezérigazgató, HungaroControl Zrt. • **Bakó Attila**, vezérigazgató, ÁAK Zrt. • **Kovács Ákos**, vezérigazgató, MK NZrt. • **Szarvas Ferenc**, vezérigazgató, MÁV Zrt. • **Monszpart Zsolt**, vezérigazgató, MÁV-Start Zrt. • **Vitézy Dávid**, vezérigazgató, BKK • **Völgyesi Zsolt**, főigazgató, KKK

A konferencia alap gondolata: Értékeink védelmében. Ezen belül kiemelt hangsúlyt kap az úthálózat és útvagyon, a közlekedők és a környezet védelme, ugyanakkor olyan értékekre is kitérünk, mint a hazai gazdaság, a települések életközösségének, gazdasági, társadalmi egységének, funkcionalitásának fennmaradása, vagy a határon átnyúló kapcsolatok, melyek védelme, vagy fenntartására közös célunk. Idén, a tavalyihoz hasonlóan, a konferencia szakmai munkája szakterületenként és nem közlekedési áganként elkülönített szekciókban folyik:

**Fejlesztés • Fenntartás, üzemeltetés • Környezeti hatások és szabályozás
Jog, vagyon és hatóság • Városi közlekedés • Hidak • Közlekedésbiztonság**

A rendezvényen első kézből ismerheti meg a közlekedési szektor vezetőinek, döntéshozóinak, vezető szakértőinek véleményét, jövőképét, melyet felszólalásával, érveivel, személyes közreműködésével is formálhat, alakíthat a szekcióüléseken illetve fehér asztal mellett.

Részletes program és jelentkezés: www.nemzetikozlekedesinapok.hu

Részvételi díj (ÁFÁ-val):

Egyágyas elhelyezéssel: 111.000 Ft/fő (2010-ben: 118.000 Ft).

Kétágyas elhelyezéssel: 98.000 Ft/fő (2010-ben: 100.000 Ft).

Szállás nélkül: 78.000 Ft/fő (2010-ben nem volt ilyen lehetőség).

Ez az összeg tartalmazza a konferencia részvételi díját, valamint az étkezés és/vagy szállás költségét és az általános forgalmi adót. A jelentkezéseket 2011. szeptember 30-ig vagy a tervezett létszám betöltéséig fogadjuk a www.kozlekedesinapok.hu oldalon vagy a 06 20 415 50 12 telefonszámon.



Tisztelt Olvasó!

Ebben az esztendőben már második alkalommal rendezik meg a Nemzeti Közlekedési Napok elnevezésű konferenciát, a közlekedési szakma seregszemléjét és ünnepét. Talán a legrangosabb és egyben legfontosabb szakmai fórum a közlekedésben, a közlekedéssel foglalkozó szakemberek számára. A tavalyi év hagyományteremtő első rendezvénye bebizonyította, hogy szükség van erre a fórumra, amelyen az ágazatban dolgozó minden szakterület képviselői érdekes és hasznos előadások közben megvitathatják és megoszthatják egymással legfontosabb személyes tapasztalataikat.

Éppen ezért tartottuk fontosnak, hogy a szakma meghatározó lapja is jelen legyen a konferencián. A Közlekedésbiztonság különszáma megjelentetésének azonban kettős apropója van, hiszen ebben a hónapban féléves az az ÉLET ÚTON program, amelyet a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság és a KTI Közlekedéstudományi Intézet indított útjára azzal a nem titkolt céllal, hogy a közlekedésre nevelés egy életünket átszövő, biztonságot adó háló legyen.

Nagy örömünkre szolgál, hogy a program elindítása óta egyre népszerűbb, és az állami és civil szervezetek mellett hamarosan új tagokat is köszönhetünk a programhoz csatlakozók között. Reméljük, a program égisze alatt elindított Szuperbringa Programot és a MiniKRESZ-t is egyre többen kedves ismerősként üdvözlik majd.

Az ÉLET ÚTON program és a Közlekedésbiztonság nevében ezúton kívánok kellemes és hasznos időtöltést mind a konferenciához, mind pedig a most kézben tartott lapszámunkhoz.

Urbán György
elnök

A közlekedésre nevelés alapozza meg a járművezető-képzés és a közlekedési rendszer egészét

Fél éve az ÉLET ÚTON

5. oldal

ÉLET ÚTON kerékpáros közlekedésbiztonsági konferencia Békésen

9. oldal



Újabb állomás az ÉLET ÚTON Közlekedésbiztonsági fesztivál a VOLT-on

13. oldal

Ígéretesen alakulnak a hazai közlekedési baleseti mutatók

20. oldal

Gyermekbalesetek alakulása Magyarországon 2005-2010 között

23. oldal

Ismét elindult az Iskola Rendőre program

29. oldal

SOL – Save Our Lives nemzetközi konferencia Budapesten

31. oldal

Az M70-es autópályává fejlesztését javasolja a szakértői munkacsoport

34. oldal



Az autóbusszvezetők és járművek ellenőrzésére továbbra is szükség van



Európai autóbussz-ellenőrzés júliusban

37. 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 • Tervezőszerkesztő: Molnár László • Korrektor: Póla Gergely • Szerzők: Bíró József, Berta Tamás, Gégény István, Hima Tamás, Prof. Dr. Holló Péter, dr. Juhász János, Kibédi-Varga Lajos, Somogyi Gábor, Sümegi Krisztina, Strbik László, Tóth Viktória • Fotósok: Deák Krisztina, Iró Zoltán, Kapusi Zoltán, Németh Béla, Sebestyén Jenő, Somogyi Gábor • Címlap: www.garalaszlo.com A szerkesztőség címe: 1066 Budapest, Teréz krt. 38. • Telefon: 06-1-3731-477 • E-mail: kbat-titkarsag@nkh.gov.hu • Nyomda: Bonex-Press Kft. • Készült a holtanuljak.hu Kft. gondozásában • ISSN 2062-6916 A lap évente hat alkalommal jelenik meg. A kiadvány ingyenes.

A MABISZ-nál jártunk
Biztosítók a közlekedés
biztonságáért

40. oldal

Egy német nem támogatja
az államkasszát

41. oldal

Jelentős változások
a közúti közlekedés szabályozási
háttérében

43. oldal

Dr. Pongrácz Tamás, a Nemzeti Közlekedési
Hatóság elnökhelyettese

Nem csak büntetésekben
gondolkodnak

47. oldal

Szabálytisztelő
érdekképviseltek

48. oldal



Visszatartó erejűek-e
a bírságok?

49. oldal



Életszerű hozzáállást
képviselnek

Ellenőrzésen
a levegőben
és a földön

51. oldal

PÁV

A többség
védelmében

57. oldal



Nem vizsga,
hanem vizsgálat

Időszakos és
előzetes alkalmasság

62. oldal

Közlekedépszichológiai szűrőre lenne szükség

A problémás ügyek osztálya

65. oldal

Jól képzett buszsofőrök

66. oldal

A Kojak-
lámpához is
kell a PÁV I

68. oldal



Interjú Paul Butlerrel, a CIECA főtitkárával,
a DSA stratégiai és kutatási igazgatójával

Sokat merítenek a magyar
tapasztalatokból

70. oldal

A Közúti Közlekedés-
biztonsági Akcióprogram
intézkedési terveiről

73. oldal



Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram

BIZTONSÁGGAL AZ UTAKON

ÉLET ÚTON a biztonságos közlekedésre felkészítés programja



A közlekedésre nevelés alapozza meg a járművezető-képzés és a közlekedési rendszer egészét

Fél éve az ÉLET ÚTON

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a KTI – Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. és az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság kezdeményezésére fél évvel ezelőtt indult útjára a széles körű társadalmi összefogást eredményező ÉLET ÚTON program, melynek alapvetése az élethosszig tartó tanulás és közlekedésre nevelés, amely által a közlekedők a közlekedési rendszer jól felkészült szereplőivé válhatnak. Az eltelt rövid idő is bizonyította, hogy a nevelés és a tájékoztatás közös koordinációja hatékonyan szolgálja a közlekedésbiztonság javítását.

A közlekedésbiztonság növelése állami feladat, a közlekedésbiztonsági előirányzat által megteremtett finanszírozási keretből a Belügyminisztérium és a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium irányításával valósul meg, stratégiai kereteit pedig a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram adja. Fontos, hogy az erőfeszítések, intézkedések, fejlesztések a megelőzésre is irányuljanak, ezáltal mérsékelni lehessen

a bekövetkezett balesetek számát, súlyosságát és következményeit. Ennek hosszú távon értelmezhető „beruházása” az ember, az emberi tényező.

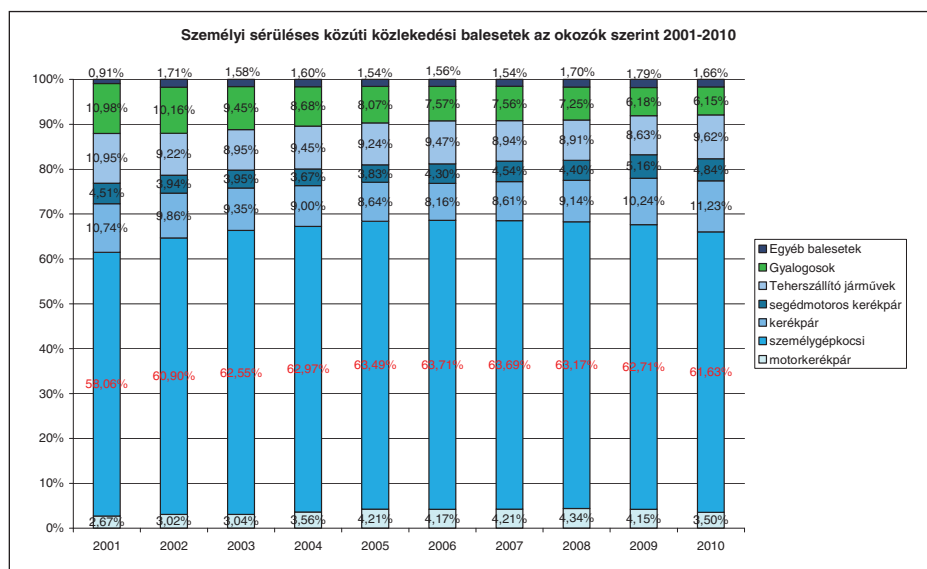
Tények, adatok

A baleseti statisztikák alapján látható, hogy a személyi sérüléses balesetek legnagyobb részét a személygépkocsi-vezetők okozzák.

A közlekedési balesetek főbb okai az elmúlt években nem változtak. A közlekedés résztvevői közül a gyermekek a leginkább veszélyeztetettek, róluk köztudott, hogy képességeik, adottságaik miatt a legkevésbé alkalmasak az önálló közúti közlekedésre. Fejlődésük, önállóságuk kialakulásához hozzátartozik a közlekedésre nevelés is. A szakemberek gyakran felhívják a figyelmet arra, hogy a közlekedő gyermek másként lát, hall, gondolkodik és cselekszik, mint egy felnőtt. Az Európai Unió nyugati tagállamaiban sok erőfeszítés történt a gyermekek biztonságának növelése érdekében, az újonnan csatlakozott tagállamok esetében viszont ez a kérdés nem rendezett, napirenden tartása szükséges.

A hazai és a nemzetközi közúti baleseti statisztikában a 0–14 évesek balesetei számítanak gyermekbalesetnek. 2010-ben a közúti baleset következtében megsérült vagy meghalt 21 654 személy közül 1808 (8,3%) volt 14 éves vagy fiatalabb. Közülük 20 életét veszítette, 279 súlyos, 1509 pedig könnyű sérüléseket szenvedett.

A motorizáció fejlődésével a legtöbb gyermek már régóta nem gyalogosként, hanem gépjármű utasaként sérül meg, illetve veszti életét a közúti közlekedésben. A trendeket vizsgálva megállapítható, hogy a gyalogosként meghalt vagy megsérült gyermekek részaránya folyamatosan csökken (a vizsgált időszakban 36,3%-ról 25,4%-ra), míg a járművezetőként, az esetek legnagyobb részében – 2010-ben például 339-ből 293 esetben (86,4%) – kerékpárosként balesetet szenvedőké gyakran változatlan, 20% körül ingadozik. Az utasaként meghalt vagy megsérült gyermekek részaránya 2000 óta folyamatosan növekszik, 1997-ben az érték 42,4% volt, 2010-ben viszont már 55,9%-ra nőtt. Az irány



1. ábra: személyi sérüléses közúti közlekedési balesetek megoszlása az okozók szerint (Forrás: KTI)

bizonyos fókig magyarázható a motorizáció fejlődésével, hiszen a gyermekek egyre többet utaznak gépkocsiban, tehát utasként eleve nagyobb mértékben veszélyeztetettek, mint korábban, a kutatások azonban más okokra is rávilágítottak: a gyermekek nem jelentéktelen hányada még mindig védtelenül (gyermekülés vagy biztonsági öv használata nélkül) utazik.

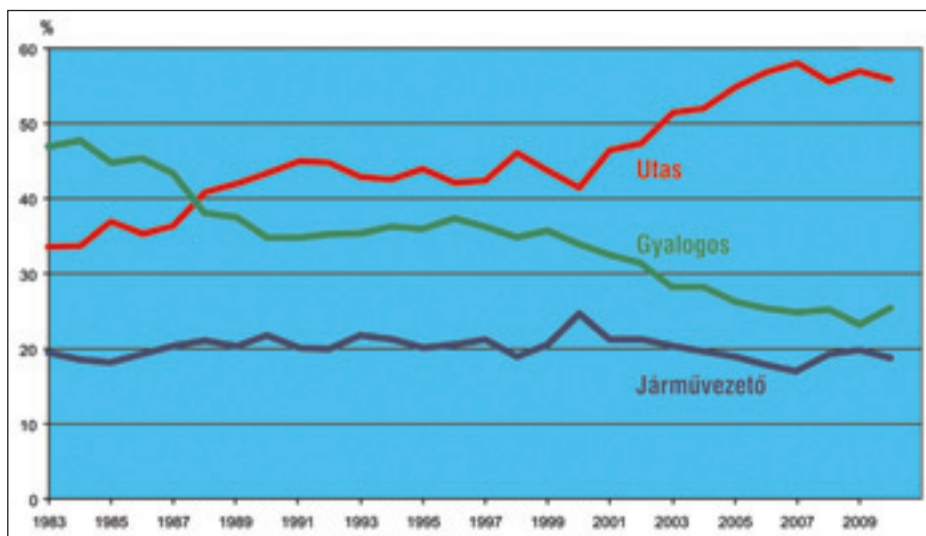
Tovább kell növelni tehát a gyermeküléssel vagy felnőtt biztonsági övvel védett gyermekek arányát, amiben a fejlett motorizációjú országok tapasztalatai szerint csak a közlekedésbiztonsági felvilágosító tevékenység és a következetes rendőri ellenőrzés, szükség esetén szankcionálás együttes, összehangolt alkalmazása lehet sikeres. Hosszabb távon ugyanis a következetes és bizonyított hatékonyságú közlekedésbiztonsági intézkedések (best practices) megtételével van lehetőség a gyermekek közötti baleseti halálozási kockázatának további jelentős csökkentésére.

Összességében megállapítható, hogy a gyermekek biztonságos közlekedéséért a gépjárművet vezető szülők tehetnek a legtöbbet. A baleseti statisztikákban elérhető javuláshoz megfelelő eszközök – oktatás, képzés, felvilágosítás, rendőri ellenőrzés, szankcionálás – összehangolt alkalmazása szükséges.

II. Az ÉLET ÚTON program

A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretein belül, az ORFK-OBB-vel, az NKH-val és a KTI-vel együttműködve indította útjára a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a biztonságos közlekedésre felkészítés programját, az ÉLET ÚTONT. A program legfontosabb alapelve, hogy a törvényi kötelezettség okán állami feladatként megjelenő közlekedésre nevelést és a járművezető-képzést egységes rendszerként kezeli. Ez azt jelenti, hogy a közlekedésre nevelés alapozza meg a járművezető-képzést, illetve a közlekedési rendszer egészét. A közlekedésre nevelésnek így koncepcionálisnak, egyszilárdságúnak, egyértelműen meghatározottnak kell lennie, miközben az egységes módszertani alapok is kidolgozásra várnak.

Az 1988. évi I. törvény 17. §-ában foglaltak alapján „A közlekedés biztonságának fokozása, a közlekedési kultúra növelése, a közlekedési szabályok és a helyes közlekedési magatartásformák megismertetése érdekében rendszeressé kell tenni az erre irányuló nevelést, oktatást, felvilágosító- és propagandamunkát.” A Nemzeti Alaptanterv (NAT) kiadásáról, bevezetéséről és alkalmazásáról szóló 243/2003. (XII.17.) kormányrendeletben már évek óta szerepel, hogy az iskoláknak a helyi tantervek készítésénél időkeretet kell fordítani a közlekedési ismeretek oktatására. A 30/1988. (IV.21.) számú MT-rendelet 11. § (2) bekezdése alapján lehetővé kell tenni, hogy az állami oktatásban az általános iskolai tanulók a nyolcadik osztály befejezésével – tantervi órakereten kívül – segédmotoroskérpár-vezetői igazolványt, a középfokú iskolai tanulók az iskola befejezésekor személygépkocsi-vezetői engedélyt szerezhessenek. A jogszabály a 10–12. paragrafusokban rendelkezik az általános és egységes végrehajtás érdekében arról, mely állami szervezetnek kell az állami oktatási intézményekben a közlekedésért felelős miniszterrel



2. ábra: a közúti közlekedési balesetek során meghalt, megsérült 0–14 éves gyermekek számának százalékos megoszlása a forgalomban betöltött szerepük szerint (Forrás: prof. dr. habil. Holló Péter)

együttműködni a közlekedést érintő ismeretek állami, illetve tanfolyami oktatásában.

A program a közlekedésre nevelés és a járművezető-képzés és vizsgáztatás egységes rendszerben való szemléletét a felnőttkori közlekedési információs és tájékoztató, továbbképző munkával egyesíti. Ezáltal a közlekedők úgynevezett élethosszig tartó tanulással a kollektív és egységes szemléletformálást követően a közlekedési rendszer jól felkészült és támogatott szereplőivé válnak.

2011 áprilisában az ÉLET ÚTON program indulásakor elsőként az állami szektor képviselői – Állami Autópálya Kezelő Zrt., Magyar Közút, rendőrség, Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ – csatlakoztak. A második együttműködési megállapodást jelképező táblát a civil szervezetek 2011 júniusában, az alsóörsi Harley-Davidson Fesztiválon írták alá, így újabb tizenkét taggal bővült a programhoz csatlakozottak száma. Ekkor 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 Útgyi Társaság (MAÚT), a NiT Hungary – Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete, az Országos Polgárőr Szövetség és a Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület (RSOE) kapcsolódott az ÉLET ÚTON programhoz.

A csatlakozók közül mind az állami szektor képviselői, mind a civil szervezetek régóta aktívan vesznek részt közlekedésbiztonsági programokban, amelyeket az összefogott koordináció még inkább előremozdít, ezáltal a közúti biztonság javításán valamennyi érdekelt hatóság és szervezet összehangoltan dolgozhat.

III. Az ÉLET ÚTON program gyakorlati megvalósulásai

Szuperbringa Program

A Szuperbringa Program egy országos közlekedésbiztonsági program általános iskolások részére, és egyike az ÉLET ÚTON égisze alatt meghirdetett közlekedésbiztonsági intézkedéseknek. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a KTI – Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. és az



ORFK-OBB együttműködése keretében valósul meg.

A program keretében az ORFK-OBB iskolarendőreinek segítségével 300 000 Szuperbringa Kalauzt osztottak és osztanak szét az általános iskolákban. A kalauzból a gyermekek szüleikkel együtt ismerhetik meg a kerékpár kötelező felszereléseit, tudhatják meg, milyen védőöltözeteket ajánlott viselni kerékpározás közben, valamint megtanulhatják a kerékpárosokra vonatkozó legfontosabb közlekedési szabályokat és magatartásokat. A gyerek–szülő program a leghatásosabb felkészítési mód, ezért ez rendkívül fontos része a programnak. Emellett szükséges az is, hogy felkészült szakemberektől ismerjék meg a szabályokat és feladataikat, jogait – melyek a biztonságos kerékpározásban, közlekedésben segítik őket –, ezért a gyermekek részt vesznek oktatáson is, amely vizsgával zárul. Sikeres vizsga esetén a gyermek kerékpárosigazolványt kap, amely hasonlít a felnőttek jogosítványához. A program keretében a kisiskolások kerékpárjait is ellenőrzik, a megyei közlekedési felügyelet munkatársai vizsgálják át a járműveket, hogy megfelelnek-e a biztonságos közlekedés szabályainak. Amennyiben igen, igazolómaticával jutalmazták a tulajdonost. A cél az, hogy a gyermekek szívesen és egyre biztonságosabban kerékpározzanak, s a pedagógusok mellett a szülők is jobban odafigyeljenek gyermekeikre.



MiniKRESZ

Az ÉLET ÚTON program egyik leghangsúlyosabb pontja a gyermekek közlekedésre nevelése, ezért készültek a 3–8 éves gyermekek számára közlekedésbiztonsági animációs kisfilmek. A MiniKRESZ című sorozat egyenként 40 másodperces szottjai különböző fontos problémákra összpontosítanak: átkelés lámpás gyalogátkelőhelyen, átkelés gyalogátkelőhely nélküli kereszteződésben, a biztonsági gyerekülés és a biztonsági öv használata, fejtűző és további védőfelszerelések viselésére kerékpározás közben, az úttestre való kiszaladás veszélyei. A filmek inspirálója az évtizedekkel ezelőtt nagy sikerrel vetített *Stop – Közlekedj okosan!* című rajzfilmsorozat volt, amely az akkori kornak megfelelő technikai eszközökkel mutatta be a közlekedési szituációkat. Az idén készített filmek modern eszközökkel, a mai gyermekek számára ismerős és kedvelt figurákkal, csupán képi eszközökre építve közölnek üzeneteket olyan formában,

amely az óvodás és kisiskolás korosztály számára adekvát.

Az ÉLET ÚTON programmal, a csatlakozókkal és a programhoz kapcsolódó programelemekkel szabadtéri rendezvényeken, konferenciákon is találkozhatnak az érdeklődők. Ezek célja, hogy a társadalom minél szélesebb rétegeihez jusson el a program alapvetése, s gyermekeknek és felnőtteknek egyaránt az életük részévé váljon a biztonságos közlekedés.

Berta Tamás, Tóth Viktória, Sümegi Krisztina

FELHASZNÁLT IRODALOM: Prof. Dr. habil. Holló Péter: *Gyermekek közúti közlekedésbiztonsága Magyarországon c. előadása* (2011. április 12.)



ÉLET ÚTON kerékpáros közlekedésbiztonsági konferencia Békésen

Az ÉLET ÚTON program keretében a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. és a Premium Relations Kft. rendezte meg a Kerékpáros Szakmai Nap a Közlekedésbiztonság Jegyében elnevezésű konferenciát 2011. július 22-én Békésen.

A rendezvény lehetőséget nyújtott arra, hogy a kerékpáros szakma országos és helyi szakértői egy szakmai nap keretében tájékozzanak, tapasztalatot cseréljenek a kerékpáros közlekedésbiztonság javításának érdekében. A szakmai program a Fenntartható Térséggért Alapítvány (FETA) 41. Országos és Nemzetközi Túrakerékpáros Találkozó és a II. Békési Kerékpáros-fesztivál programsorozatának keretein belül valósult meg.

A konferenciát Izsó Gábor, Békés város polgármestere nyitotta meg. A polgármester elmondta, hogy a húszezres lakosságú vihar-sarki városban a kerékpározás közlekedési munkamegosztásban betöltött részaránya (modal split) méréseik szerint 60% körül van,

a településen és környékén egyaránt jellemző a közlekedési és turisztikai célú kerékpározás. Az önkormányzat a kerékpározás biztonságának növelése érdekében főleg európai uniós fejlesztési támogatásokon keresztül javítja az infrastrukturális feltételeket. A város helyi szinten – összefogva a rendőrséggel, az iskolákkal és civil szervezetekkel – tudatosan törekszik a közlekedésre nevelés fejlesztésére, a lakosság közlekedési moráljának javítására. Izsó Gábor a sikeres programok közül kiemelte Az Iskola Rendőre szerepét, amely program már az általános iskolák alsó tagozatos diákjainak is lehetőséget biztosít arra, hogy közvetlenül és olykor játékos formában tanulják meg a biztonságos közlekedés feltételeit.

A polgármester hangsúlyozta, hogy a város vezetése – felismerve a kerékpárosok magas részarányát és a kerékpározás környezetbarát közlekedési alternatívaként való alkalmazását a város mobilitási igényeinek kielégítésében – tudatosan törekszik arra, hogy regionális és országos szinten is élen járjanak a kerékpározás feltételeinek fejlesztésében, illetve a konferenciával párhuzamosan zajló kerékpáros fesztiválhoz hasonló események támogatásában. Teszik mindezt azért, hogy ez által is hozzájáruljanak a városi la-



Izsó Gábor (Békés város polgármestere), Marasztó Zoltán (NFM), Berta Tamás (KTI), Gégény István (ORFK-OB) és Sztaniszláv Tamás (KKK)

kosság életminőségének javításához, valamint hogy erősítsék Békés városmarketingjét.

Marasztó Zoltán, a Nemzeti Fejlesztés Minisztérium Közüti Infrastruktúra Főosztálya Közüti Osztályának tanácsosa előadásában a kerékpározás jelenéről és jövőjéről beszélt. A nemzetközi baleseti statisztikák bemutatásakor rávilágított, hogy hazánk nem áll előkelő helyen a kerékpáros közlekedésbiztonságban, ráadásul 2010-ben a kerékpárosok több személyi sérüléssel járó balesetet okoztak, mint a tehergépjárművek és az autóbuszok vezetői együttvéve. A statisztikákból az is kiderül, hogy a balesetek – nem csak a kerékpáros balesetek – túlnyomó része emberi tényezőre vezethető vissza, ezért a jövő generációjának biztonságosabb közlekedése érdekében a nevelésnek és képzésnek fontos szerepet kell kapnia. A vezérelv az emberélet megóvása, ahogy az Európai Unió közlekedésbiztonsági programja is megfogalmazta. Marasztó Zoltán kitért az európai közlekedésbiztonsági politika kerékpárosokat érintő intézkedési területére, azaz a védtelen közlekedők biztonságának javítására. Az európai uniós stratégiára vonatkozó magyar álláspont a cselekvési program 7 stratégiai célterülete mellett javasolja a közlekedésre nevelés erősítését; a tanácsos szavaival élve: „A legjobb befektetés az oktatás.” A minisztérium közlekedésre felkészítésben vállalt szerepe magában foglalja a közlekedésre nevelést, a járművezető-képzést, valamint az egyéb informálást és kommunikációs tevékenységet. Mind ezen tevékenységek egységes szemléletű kezelése az ÉLET ÚTON programban hatékonyan megvalósulhat. Marasztó Zoltán végül bemutatta az európai uniós és a hazai pályázati lehetőségeket, kiemelve az Új Széchenyi Terv nyújtotta lehetőségeket.

Sztaniszláv Tamás, a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (KKK) Hálózatfejlesztési és Döntés-előkészítési Osztályának főtanácsosa az infrastruktúrafejlesztés és a közlekedésbiztonság kapcsolatát járta körbe. Részletesen bemutatta a KKK kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos tevékenységeit, melyek a következők: a kerékpáros miniszterelnöki megbízott tevékenységének szakmai támogatása, pályázati lehetőségek menedzselése, műszaki szabályozás, tervbírálat, kerékpáros nyilvántartás gondozása, közlekedésbiztonság fejlesztése, kerékpárutak karbantartása. A főtanácsos bemutatta az önkormányzatok és közútkezelők számára a kerékpáros infrastruktúra fejlesztéséhez elérhető forrásokat és pályázati lehetőségeket, valamint a KKK interneten elérhető kerékpárút-nyilvántartó programját (www.kenyi.hu).



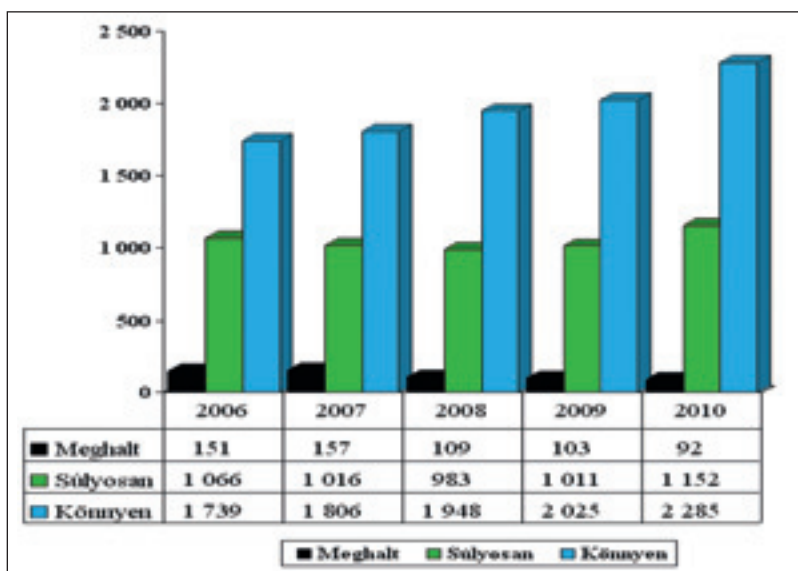
Gégény István, az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság közlekedésbiztonsági tanácsadója a kerékpárosok hazai közlekedésbiztonsági helyzetét és a Közüti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram kerékpárosokkal kapcsolatos akciópontjait mutatta be előadásában. A baleseti statisztikákból kiderül, hogy 2010-ben a személysérüléssel járó közúti balesetek több mint 10%-át okozták kerékpárosok. A tanácsadó a balesetek jellemző adatainak elemzésével rávilágított arra, hogy bár a kerékpárosok által okozott balesetek száma az elmúlt években növekedett, a halálos áldozatok száma csökkent.

A kerékpáros balesetek túlnyomó többsége haladó járművek ütközéséből, illetve pályaelhagyásból adódik. A statisztikákból az is kiderül, hogy általában nyári időszakban, különösen júliusban és augusztusban következik be sok kerékpáros baleset. Előadása végén Gégény István a védősik használatának kérdését vetette fel, az eszköznek külföldön lényegesen elterjedtebb a használata, mint hazánkban. Sok országban kötelező is a használata bizonyos életkor alatt, hiszen bizonyított tény, hogy megvédhetjük vele a gyermekeket a súlyosabb sérülésektől.

A délelőtti szekció utolsó előadásában Berta Tamás ismertette az ÉLET ÚTON, a biztonságos közlekedésre felkészítés programjának céljait, eszközeit, intézményrendszerét. A program a közlekedésre nevelés és a járművezető képzés-vizsgáztatás egységes rendszerben való szemléletét a felnőttkori közlekedési információs és tájékoztató, továbbképző munkával egyesíti. A közlekedők ez által, úgynevezett élethosszig tartó tanulással a kollektív és egységes



Marasztó Zoltán: „A legjobb befektetés az oktatás”



1. ábra: Közúti közlekedési balesetekben meghalt és megsérült kerékpárosok száma 2006–2010 között

szemléletformálást követően a közlekedési rendszer jól felkészült és támogatott szereplőivé válnak. A programhoz a koordináló állami szereplőkön túl nyáron csatlakozott több civil szervezet, ősszel pedig további partnerek bevonását tervezik a közlekedésre nevelés hatékonyságának növelése érdekében.

A délutáni szekciót *Pausz Ferenc*, a GRSP Magyarország Egyesület elnöke nyitotta meg, aki előadásában a gyermek kerékpárosok közlekedésbiztonságát elemezte. Kiemelte a gyermekek veszélyeztetettségét, a közlekedésre nevelés fontosságát, valamint bemutatta a GRSP a gyermekek közlekedésbiztonságának fejlesztése érdekében végzett tevékenységeit, például a mobil KRESZ-parkot.

Kiss Csaba, az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság főtájtára a szervezet és a rendőrség a gyermekek és a kerékpárosok közlekedésbiztonságának fejlesztése érdekében végzett tevékenységről beszélt. Az OBB programjai közül kiemelte az Iskola Rendőre programot, melynek céljai közt szerepel a közlekedési gyermekbalesetek számának csökkentése, a gyermekek által, illetve sérelmére elkövetett bűncselekmények, szabálysértések megelőzése, a rendőrség részéről szorosabb kapcsolat kiépítése a gyermekekkel, szülőkkel és pedagógusokkal. A főtájtár beszélt az OBB további közlekedésbiztonsági programjairól is, például közlekedésbiztonsági versenyekről, rajzpályázatokról, kampá-

nyokról, kiadványokról és a jövőbeli elképzelésekről. Két kerékpárosokkal kapcsolatos akciót emelt ki: az egyik a májusban elindított Superbringa program, melyet a Nemzeti Fejlesztési Minisztériummal, a Nemzeti Közlekedési Hatósággal és a Közlekedéstudományi Intézettel közösen indítottak útnak, a másik az áprilisi országos ellenőrzés-sorozat volt, amely nagyon sikeres akcióként könyvelhető el. *Kiss Csaba* hangsúlyozta, hogy az ellenőrzés-sorozat célja nem a büntetés, hanem a figyelemfelhívás volt. A tapasztalatok alapján sok kerékpáros nem ismerte a pontos közlekedési szabályokat, illetve a kerékpár felszereltségi követelményeit.

Sztaniszláv Tamás délutáni előadásában a biztonságos kerékpározásra való felkészítésről beszélt. Kifejtette, hogy a kerékpár kisebb alföldi településeken és tanyai környezetben évtizedek óta megszokott és mindennapi, sok esetben anyagi okok miatt az egyetlen lehetséges közlekedési eszköz, alapvetően hivatásforgalmi céllal. A benzinárak növekedésével pedig fokozódik

a kényszerkerékpározók száma. A főtanácsos korcsoportokra bontva, illetve közlekedők szerinti csoportokra osztva mutatta be a közlekedésre nevelésben érdekelt állami és civil szervezetek szerepét és főbb teendőiket.

A záró előadásban *Gyebnár Péter*, a fesztivált szervező Fenntartható Térségért Alapítvány elnöke fejtegette a turizmus és a közlekedésbiztonság kapcsolatát a vendéglátó város és kistérség példáján keresztül. Bemutatta Békés és környéke kerékpáros infrastruktúra-fejlesztésének céljait és eddigi eredményeit, a közlekedésre nevelési tevékenységben a helyi együttműködés mintapéldájaként a rendőrség és a város kapcsolatát, valamint a helyi szintű szabályozás érdekében végzett tevékenységet.

A konferencián jelen lévők egyöntetűen egyetértettek abban, hogy a közlekedési szakma ilyen jellegű tanácskozása előremozdítja a közlekedésbiztonság fejlesztését, hiszen az országos szintű döntéshozatalban is érdekelt szakemberek Békésen közvetlenül ismerkedhettek meg a vidéki, helyi szintű közlekedési problémákkal és kihívásokkal. Az előadók elégedettségét tükrözötte, hogy előadni jöttek, de sokat is tanultak a szakmai párbeszéd során elhangzottakból, illetve Békés városának élen járó kerékpáros közlekedésbiztonsági megoldásaiból, példaértékű együttműködéséből.

Kibédi-Varga Lajos, Tóth Viktória



Újabb állomás az ÉLET ÚTON

Közlekedésbiztonsági fesztivál a VOLT-on

Ki ne szeretné megmenteni a serdülőket, fiatalokat a közlekedési balesetektől, az értelmetlen haláltól? A kérdés költői, hisz minden jóérezsű ember erre törekszik. De hogyan juttassuk el a fiatalokhoz azt a mélyreható üzenetet, hogy az élet érték, a közlekedés veszélyes üzem és gyakran egy pillanatnyi felelőtlenység is tragédiába torkollhat, a számítógép itt nem ad új életet, új játékot?

Aki dudás akar lenni, fesztiválra kell annak menni – gondolták a szaktárcák által irányított ÉLET ÚTON közlekedésbiztonsági program aláíróiként a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) és a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) szakemberei, és a soproni Volt fesztiválra az NKH megbízásából olyan baleset-megelőzési szakmai programot dolgoztak ki, amely az események forgatagában is felkeltheti a fiatalok érdeklődését. A VOLTot 1993 óta rendezik meg évente, mára Magyarország egyik legnagyobb könnyűzenei fesztiváljává nőtte ki magát. A 2011. június 29. és július 2. között tartott négynapos rendezvényen összesen 102 ezren vettek részt. A 19. VOLT fesztivált minden eddiginél nagyobb érdeklődés kísérte abból a szempontból is, hogy a hazai és világsztárokat felvonultató rendezvény volt az EU magyar elnökségének hivatalos záróbulija, amelynek keretében a szervezők a 27 tagállamból több száz amatőr zenészt hívtak meg.

A közlekedésbiztonsági sátrat az Új Széchenyi Terv sátrának közelében, a civil zónában állították fel. A soproni Wilfing Áron Egyesület a Közlekedésbiztonságért és Toleranciáért szervezet sátrában az NKH és a KTE mellett helyet kapott a GYSEV mozdonyvezető szimulátora, valamint utas-ügyfélablaka, melynél a fesztivál résztvevői érvényesíthették a vonatjegy-kedvezményeiket, ami tovább növelte a sátor látogatottságát. A fő attrakciót azonban nem ezek jelentették, a Wilfing Egyesület biztonságiöv-szimulátora, illetve a KTE által rendelkezésre bocsátott úgynevezett szimulációs vagy részegszemüvegek vonzották magukhoz a fiatalokat. Az eszközöket kipróbáló vállalkozó szelleműeket és a nézelődőket a sátorba invitáltuk KRESZ-ismereteik megmértetésére, illetve a közlekedés közbeni telefonhasználat kapcsolatos kérdőív kitöltésére. A közlekedésbiztonsági sátor látogatói jutalmul olyan fényvisszaverő karpántot kaptak, amely esti, éjszakai gyalogos közlekedés és kerékpározás közben javítja passzív biztonságukat.

A program kidolgozói ily módon olyan interaktív közlekedésbiztonsági direkt marketinget állítottak össze, amely az im-

pulzív fesztiváli környezetben is sikeresen irányította több ezer fiatal figyelmét a biztonságos közlekedés fontosságára. A kitöltött 1100 darab KRESZ-tesztlap, valamint a járművezetés közbeni telefonhasználati szokásjellemzőket vizsgáló 972 kérdőív választai alapján az alábbi, főbb szakmai tapasztalatok vonhatók le.

A közlekedési ismeretek iránti igény felkeltése és felmérése a 2011. évi VOLT fesztiválra célirányosan összeállított tesztlap segítségével

A Nemzeti Közlekedési Hatóság Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatalának Képzési és Vizsgáztatási Főosztálya 20 kérdésből álló, a fesztivál korösszetételének megfelelő tesztlapot készített a hivatalos kérdéssadatbankból. A tesztlapokat a szervezők a rendelkezésre bocsátott sablonok alapján helyben értékelték, ily módon a kitöltők közvetlen visszajelzést kaptak KRESZ-ismereteikről, illetve azok hiányosságairól.

A 20 kérdésből 12 a kerékpáros közlekedésre irányult, ez a fajta közlekedés ugyanis reneszánszát éli, egyre nagyobb részarányt képvisel a közúti forgalomban, de sajnos a közúti balesetek okozói között is egyre gyakrabban jelennek meg az alábbi számsor tükrében.

Év	2006	2007	2008	2009	2010
Balesetet okozó kerékpárosok száma	1712	1776	1752	1829	1832
Összes személyi sérüléssel járó közúti baleset	20 977	20 635	19 174	17 864	16 308
	(Forrás: KSH)				
Kerékpárosként balesetet okozók részaránya	8,16%	8,61%	9,14%	10,24%	11,23%

A statisztikai adatok szerint az elmúlt öt évben a kerékpárosok által okozott balesetek száma abszolút értékben egy év kivételével, relatív értékben pedig permanensen nő. Nem nyugodhatunk bele tehát az elmúlt két év látszólagos stagnálásába, mivel a részarány a több százzal csökkenő országos balesetszám mellett sajnos növekvő tendenciát mutat.

A tesztlap összeállításánál szempont volt, hogy ne csak a 2010. évi KRESZ-módosítás, hanem a korábban érvényben lévő – a 2010. évi módosítással nem érintett – szabályok ismerete is



Szerencse, hogy be volt kötve...

terítékre kerüljön. A tesztalapon lévő kérdések között ezért fele-fele arányban szerepeltek a módosítással kapcsolatos és a módosítás által nem érintett szabályokra vonatkozó kérdések. Tettük mindezt azért, hogy információt szerezzünk egyrészt arról, hogy a korábban tanult szabályok vajon idővel feledésbe merülnek-e, másrészt hogy az új információk ilyen időtávlattól nézve eljutnak-e a járművezetőkhez és rögzülnek-e a tudatukban.

A korábban érvényben lévő szabályokra vonatkozó kérdések harmadát a válaszadók nemigen tudták, a másik harmadát közepesen, a többit viszonylag jól, 80–90%-os eredményességgel választották meg.

Az e csoportba tartozó kérdések közül legtöbben a kapaszkodás igénybevételei kötelezettségére vonatkozó választ hibázták el, azonban ennek a hibának a közlekedés biztonságára gyakorolt hatása csekély, mivel a válaszadók többsége akkor venné igénybe a kapaszkodókat, ha a gyorsabban haladók közlekedését egyébként akadályoznák, és nem ragaszkodna a jogszabály által meghatározott minimális sebességhatárhoz. Ezt a hibát gyakorlatilag pozitívként foghatjuk fel.

A hibázók következő csoportja nem a domborzati viszonyokból eredő veszélyhelyzetre való figyelemfelhívásként értelmezte a bukkanó jelzőtáblát, hanem sebességcsökkentő bordák kialakítására asszociáltak. Tették ezt vélhetően azért, mert a mai közlekedés első számú szabályszegését, a gyorsabbnál gyorsabban haladást megakadályozni, hogy a sebességcsökkentő bordák alkalmazásával kikényszerítik a jogkövető magatartást.

A sok hibás válasz ellenére ugyancsak nem kritikus a válaszadók azon tévedése, mely szerint a főúton kategorikusan nem tartják szabályszerűnek a 12. életév alattiak kerékpározását, noha a válaszok között megtalálható volt ezen korosztály járdán való kerékpározásának lehetősége is, s a járda ugyancsak része az útnak.

Igen súlyos viszont, hogy a válaszadók csupán 48%-a tudta, hogy az első kérdésnél szereplő jelzőtábla (lásd 1. ábra) után csu-

pán fénySOROMPÓ biztosítja a vasúti átjárót. Ez sajnos azt jelentheti, hogy egyes közlekedők ezen jelzés után – mivel nem látnak leeresztett sorompót – egyéb ellenőrzést mellőzve esetlegesen megkísérlik a vasúti átjárón való áthaladást.

A módosítással érintett szabályok vonatkozásában a válaszok – a többihez viszonyítva – elfogadhatónak mondhatók, azonban az ebbe a csoportba tartozó helyes válaszok aránya a kérdések számához képest, 61,74%-os átlaggal összességében nem mondható jónak.

A válaszadók alig több mint fele ismerte csupán a kerékpáros nyom burkolati jel adta információt, inkább az egyéb jelzéseket vették alapul. Ez azt jelenti, hogy az „ajánlott” és a „szabad” fogalmak még nem tisztázódtak kellőképpen.

A módosítással érintett szabályokra vonatkozó kérdések közül a legtöbben a 8.-ra adott választ hibázták el (lásd 2. ábra), a válaszadók csupán 19%-a merete „vállalni”, hogy a kerékpárosoknak már a kisebb-nagyobb kátyúba és útegyenetlenségekbe való lehúzóba balesetveszélyes helyzetet teremt, így nem is várható el tőlük (2. sz. ábra).

Ugyancsak bizonyos fogalmak pontatlan ismerete okán választották meg viszonylag kevesen, 64%-os arányban a nyitott kerékpársávra vonatkozó kérdést. A közlekedést a jogalkotó alapvetően a hosszabb idejű cselekvéssel párosítja – ami ezen jelzés esetén a nyitott kerékpársávon belül értendő –, ugyanakkor bizonyos manőverek esetén (például balra bekanyarodáshoz felkészülve) a kerékpáros a nyitott kerékpársávot elhagyhatja, tehát bizonyos közlekedési manővereket lehet végezni a nyitott kerékpársáv melletti sávon is.


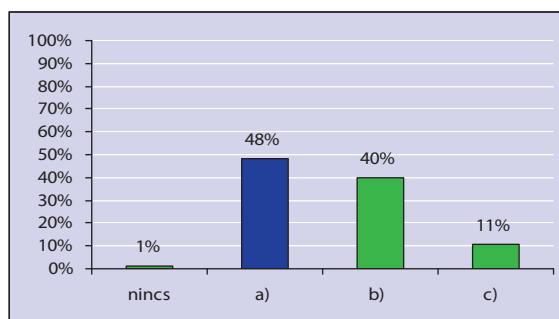
A legnagyobb hiányosság a tesztlap kérdéseire adott válaszok alapján az autóbusszában való kerékpározás témakörében mutatkozik, mivel a válaszadók 34%-a akkor is közlekedne az autóbusszában, amikor nem megengedett. Ez a hibás szabályértelmezés veszélyhelyzetet keletkeztethet, ami azt jelenti, hogy a jogszabályváltozásokat hangsúlyozottabban kell kommunikálni –

1. Mit jelez a tábla?

a) Az úton olyan fénySOROMPÓVAL biztosított vasúti átjáró van, ahol teljes vagy félsorompó felszerelve nincs.

b) Az úton fény- vagy félsorompóval biztosított vasúti átjáró van.

c) Az úton jelző őrrel biztosított vasúti átjáró van.


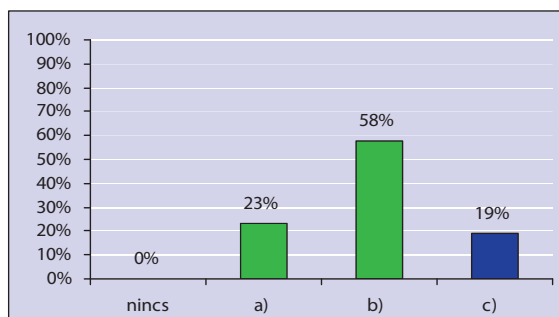
1. ábra: az 1. kérdés a KRESZ-tesztből és a válaszok aránya

8. A képen látható forgalmi helyzetben köteles a kerékpáros szorosan az úttest jobb széléhez húzódással és lassítással is elősegíteni azt, hogy megelőzhessék?

a) Igen.

b) Csak az úttest jobb széléhez húzódással.

c) Nem.

2. ábra: egy másik kérdés a KRESZ-tesztből és a válaszok aránya

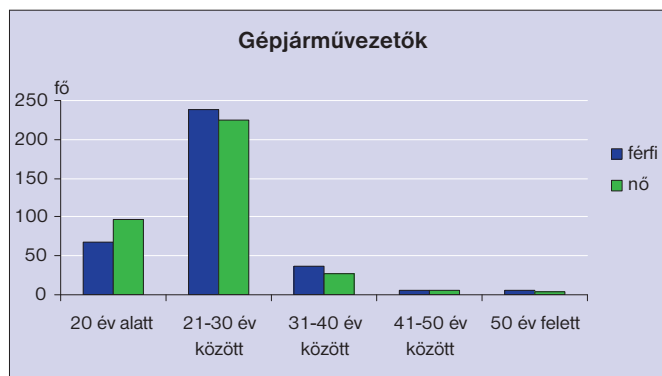


Kerékpározás „részegszemüvegben”

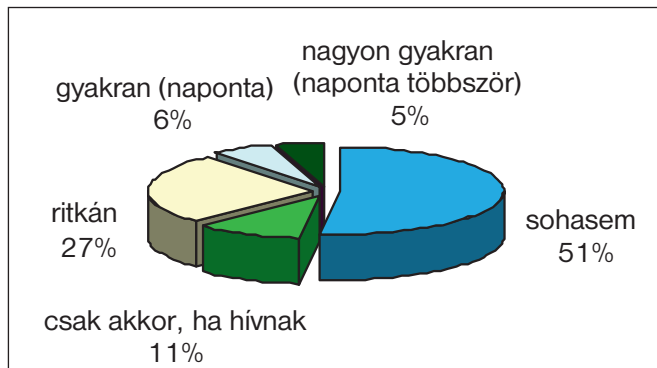
különös tekintettel azon közlekedők részére, akik egyébként nem részesülnek szervezett közlekedési ismereti oktatásban.

A fiatalok hozzáállása a járművezetés közbeni mobiltelefon-használathoz

A Közlekedéstudományi Egyesület hét éve, 2004-ben indított egy társadalmi célú kezdeményezést a közlekedés közbeni telefonhasználat kultúrájának javítására, kockázatainak tudatosítására, de az egyre nagyobb problémát okozó jelenség ügyében érdemi előrelépés gyakorlatilag máig nem történt. A Nemzeti Közlekedési Hatóság a közlekedés közbeni telefonálás veszélyességét felismerve – a Közlekedéstudományi Intézet gondozásában, a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2011. évi elemeként – kutatási programot indított a „mobilos” balesetek megelőzésére, amelynek egyik fontos része a fiatalok telefonhasználati szokásjellemezőinek megismerése.



3. ábra: a gépjárművezetők száma korcsoportonként és nemenként (2011. évi adatok)



4. ábra: a gépjárművezetés közbeni mobiltelefonálás gyakorisága

Bár a VOLT fesztiválon végzett adatgyűjtés nem reprezentatív a szó szoros értelmében, mégis a 2009. és 2011. évi mintegy 2000 kérdőív korosztályi fokmérőnek tekinthető. A fesztivál látogatóinak többsége 20 év körüli, így a kérdőíves felmérés elsősorban ennek a korosztálynak a telefonálási szokásait, véleményét tükrözi. Az adatgyűjtés eredményeképpen 2011-ben 972 mobiltelefon-használatra vonatkozó kérdőívet dolgoztunk fel. A hibásan (egymásnak ellentmondó válaszokkal) kitöltött kérdőívek kiszűrését követően 944 kérdőív válaszait értékeltük. Mivel a kérdőív kitöltése hagyományos módon, papírlapon folyt, így vannak hiányos vagy egymásnak ellentmondó válaszokat tartalmazó ívek. Egyes kérdőívekről hiányzott a válaszadó életkora és neme, de a kitöltött válaszokat ezeknél is figyelembe vettük.

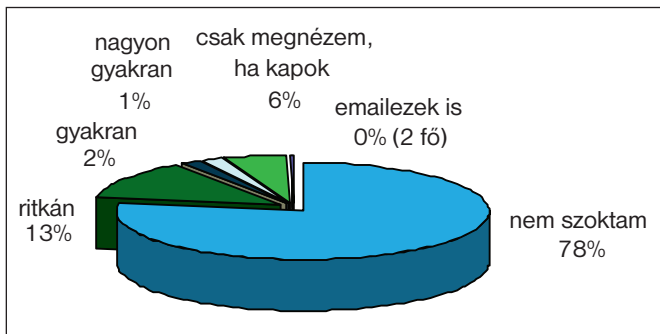
A kérdőívet kitöltők közel fele-fele arányban férfiak és nők. A gépjárművezetőknél a férfiak és nők aránya 50-50%, a kerékpárosoknál 51-49%. Korcsoportonként vizsgálva, a 20 év alattiaknál a női válaszadók, e felett a férfiak vannak többen, a különbség azonban nem számottevő. A válaszadók közül 906 fő rendelkezik gépjárművezetői jogosítvánnyal, ebből 898 fő kisebb-nagyobb gyakorisággal vezet gépjárművet, 185 fő csak gépjárművel közlekedik.

A gépjárművezetők 51%-a állította, hogy sohasem telefonál vezetés közben, mintegy egytizede (11%) nem kezdeményez hívást, de amikor hívják, akkor felveszi a telefont. A válaszadók több mint egynegyede (27%) ritkán, 6%-a gyakran (naponta), 5%-a nagyon gyakran (naponta többször) telefonál (lásd 4. ábra). A kérdőívet kitöltő gépjárművezetők 49%-a telefonál vezetés közben.

Az adatok alapján a vezetés közbeni telefonálás számottevően gyakoribb a férfiaknál. A telefonálók közel fele (43%) sosem, több mint egytizedrésze (14%) pedig ritkán használ kihangsúlyosított vagy fejhallgatót.

A gépjárművezetők 16%-a vezetés közben is küld szöveges üzeneteket, további 6%-a pedig elolvassa a kapott sms-eket, így együttesen több mint egyötödük (22%) figyelmét vonja el az üzenetváltás, amely különösen magas, még a telefonbeszélgetésnél is nagyobb baleseti kockázatot jelent. Ezenfelül az okostelefonok megjelenése miatt lehetővé vált az elektronikus levelek küldése és fogadása is. Egyelőre csak 2 válaszadó használja ezt a szolgáltatást, azonban megjelenésük új elemmel bővítette a közlekedésbiztonság kockázati palettáját.

A fiatalok körében végzett felmérés alapján mindössze 3% ítéli egyáltalán nem veszélyesnek a telefonálást, így még mindig



5. ábra: a gépjárművezetők vezetés közbeni sms- és email-használata

nem reménytelen a felnövő generáció frontális közlekedésbiztonsági szembeállításával, hogy „az élet nem visszahívható” (KTE, 2006, Bíró József – Kapusi Zoltán). A válaszadók 97%-a érzi, hogy veszélyes, csak nem meri sem magának, sem a számára fontos partnereknek bevallani, hogy „közlekedek, vezetek, most ne hívj, ne zavarj!”

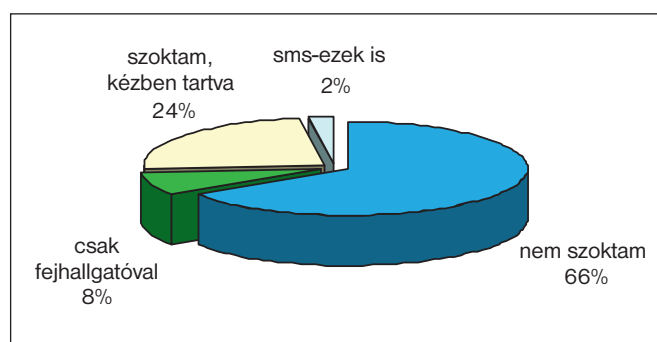
100 fiatalból 6-ot már figyelmeztettek vagy büntettek a hatályos jogszabályok alapján a közlekedés közbeni szabálytalan mobilozásért. Vajon ez sok vagy kevés? Ha ettől észbe kapnak, elég, ha sok fiatal megy rá, nagyon kevés. Éppen ennek a „kikutatására” mentünk a VOLT fesztiválra. Hisz maguk a fiatalok állítják 63%-ban, hogy gyakrabban kellene ellenőrizni a szabálytalan telefonhasználatot közlekedés közben.

Viszonylag új jelenségnek tekinthető a navigációs eszközök alkalmazása. Ma már a fiatalok többsége (55%) használ navigá-

ciós eszközt, így egyáltalán nem mindegy, hogy mikor programozza, és hogy a „gépagyú” készülék a valós forgalmi helyzethez és közúti jelzésekhez képest milyen tanácsokat ad számára.

A 2009. évi felméréshez képest új kérdés volt a mobiltelefon használata kerékpározás közben. A kerékpározók kétharmad része (66%) nem szokott menet közben telefonálni, azonban közel egynegyed része (24%) kézben tartott készülékkel telefonál, közel egytized része (8%) fejhallgatót használ. A válaszadók közül 17 fő (2%) sms-eket is vált, ami különösen nagy baleseti kockázatot hordoz. (lásd 6. ábra).

Összességében ismét sikeresnek mondható a VOLT fesztiválon végzett közlekedésbiztonsági direkt marketing. A kitöltött több mint 2000 KRESZ-tesztlap és kérdőív azt bizonyítja, hogy ha a fiatalokat sikerül jól megszólítanunk, fogékonyak a közlekedésbiztonság ügye iránt, még fesztiváli környezetben is.



6. ábra: kerékpározás közben telefonálók aránya



Az ittasságot szimuláló szemüveg kipróbálása vonzotta az érdeklődőket



Népszerű volt a KRESZ-tesztlap



Fesztiváldívat lett a fényvisszaverő karpánt

Az érdeklődés felkeltését jól szolgálta a Wilfing Áron Egység utánfutóra szerelt biztonságiöv-szimulátora, valamint az úgynevezett részeges szemüveg, amellyel veszélytelen körülmények között, alkohol fogyasztása nélkül tapasztalhatták meg az érdeklődők, hogyan hat a szervezetre az alkohol, hogyan változik a térlátás, romlik a mozgáskoordináció. (Az eredeti célkitűzés szerint ezzel az ittas kerékpározást szeretnénk volna szimulálni, de néhány kísérlet után nem minősült kellően biztonságosnak, így a fiatalok gyalogosan vágtak neki a bóják közötti „józanul részeg” bolyongásnak, általában népes nézősereggel körülvéve.)

A kiosztott 2000 darab fényvisszaverős karpánt ismét divat kellékévé vált a fesztiválnak, és később is jó szolgálatot tesz passzív biztonsági eszközként, emellett feliratával népszerűsíti a Közlekedésbiztonsági Akcióprogram honlapját.

A Wilfing Áron Egység fiatal közlekedésbiztonsági aktivitái jól illeszkedtek a fesztiváli forgatagba, segítségükkel egyfajta híd jött létre a közlekedéstudomány, a közlekedési hatóság és a fesztivál résztvevői között. A fiatalokon kívül – az Új Széchenyi Terv sátrában zajlott eszmecsere után – ellátogatott a közlekedésbiztonsági sátorba *Dávid Ilona*, a GYSEV elnök-vezérigazgatója, *Vitéz Dávid*, a Budapesti Közlekedési Központ vezérigazgatója, *László János*, a Magyar Kerékpáros Klub Elnöke és *Schwáb Zoltán*, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedésért felelős helyettes államtitkára is.

Népszerű volt az összeállított KRESZ-tesztlap, köszönet érte az NKH Képzési és Vizsgáztatási Főosztályának és *Dobrocsi Endre* osztályvezetőnek, aki konzultációval, értékes gondolataival segítette a tesztlapok szakmai tapasztalatainak levonását. A mobiltelefon-használattal kapcsolatos kérdőívek értékelése ismét rámutat a jelenség veszélyességére, hiszen a járművezetők fele sa-



Hogy is van ez a KRESZ-ben?

ját bevállása szerint telefonál vezetés közben, 20%-a sms-ezik is, és 2 fő már elektronikus levelezését is intézi közlekedés közben. Ugyancsak figyelmet érdemel, hogy már a kerékpárosok 34%-a mobilozik menet közben, 24%-a kézben tartott telefonnal, és a kerékpárral közlekedők 2%-a használja kerekezés közben készüléke szövegíró funkcióját. E területeken tehát nagyon fontos a szakmai tenniakarás, a szakemberek összefogása. A 2011. évi VOLT fesztiváli közlekedésbiztonsági akcióról készült tanulmány számos egyéb érdekes adatot, összefüggést tartalmaz, a téma iránt érdeklődők keressék az NKH, illetve a KTE honlapján.

Bár az elmúlt évek közlekedésbiztonsági adatai javulást mutatnak, nem dőlhetünk hátra, ilyen és hasonló programokkal is rá kell irányítanunk a figyelmet a biztonságtudatos közlekedési magatartás fontosságára. Sopronban ismét „csináltuk a közlekedésbiztonsági fesztivált”, hogy a fesztiválozók és korosztályuk balesetmentesen tudjanak továbbhaladni az „életúton”.

Bíró József, Dr. Juhász János

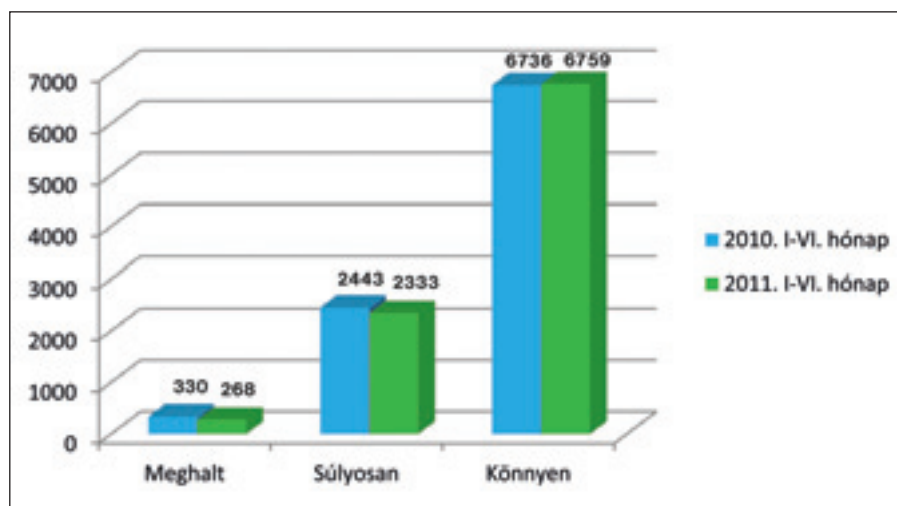
Ígéretesen alakulnak a hazai közlekedési baleseti mutatók

Az év első felében a közúti balesetben meghalt személyek száma mintegy 19%-os csökkenést mutat a tavalyi év azonos időszakához képest.

Óberling József rendőr ezredessel, az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztályának vezetőjével a közúti közlekedésbiztonság 2011. első félévi helyzetéről és a következő félévi tervekről beszélgettünk.

– Az elmúlt három évben a hazai közúti közlekedésbiztonság terén kiemelkedő eredmények születtek. Folytatódott-e a kedvező trend 2011 első félévében?

– Valóban jelentős változások történtek 2008 óta Magyarország közúti közlekedésbiztonságában, olyan eredményekkel, amelyekre méltán lehetünk büszkéek. A személysérüléses közúti balesetek és a balesetben meg-

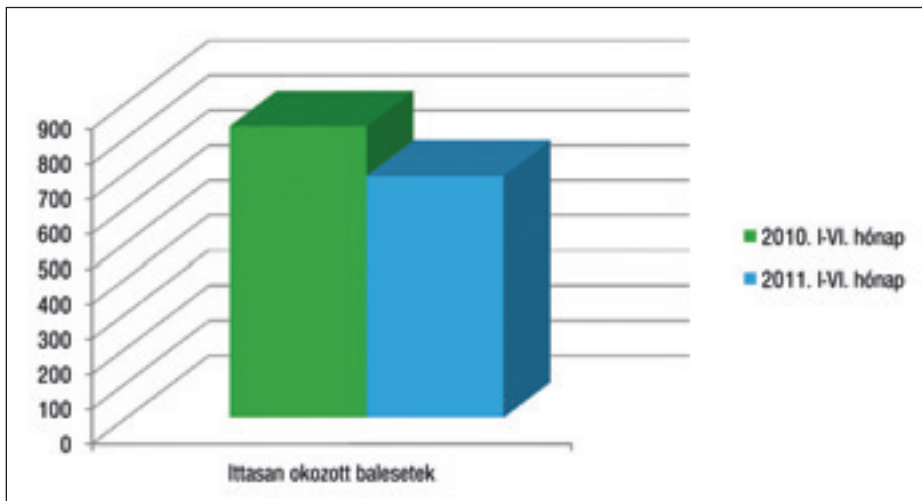


1. ábra: személysérüléses közúti közlekedési balesetek során meghalt és megsérült személyek száma 2010–2011 I. félévében



Óberling József

halt személyek száma az elmúlt három évben jelentősen csökkent, s ennek köszönhetően Magyarország a közlekedésbiztonság vonatkozásában az EU sereghajtó mezőnyéből az átlagosan teljesítő tagállamok sorába lépett. Amennyiben a baleseti statisztika első félévi alakulását nézzük, akkor továbbra is kedvező a kép, hiszen a trend folytatódott. Egyelőre még csak a rendőrség által gyűjtött előzetes baleseti adatokat ismerjük, melyek a baleseteket követő 24 órás helyzetet tükrözik, de az elmúlt évek tapasztalatai alapján úgy vélem, hogy a végleges adatok sem okoznak majd különösebb meglepetést. Az előzetes adatok alapján 2011. január 1. és június 30. között összesen 7133 személysérüléses közúti baleset történt, s ez 0,7%-kal kevesebb, mint a 2010-es év azonos időszakában, amikor 7181 balesetet regisztráltak. A csökkenő tendencia alapvetően a halálos kimenetelű és a súlyos sérüléssel járó balesetek vonatkozásában mutatható ki. A halálos balesetek száma 16,7%-kal, a súlyos sérüléseké pedig 3,7%-kal csökkent, a könnyű sérüléssel járó, büntetőjogi értelemben nyolc napon belül gyógyuló közúti balesetek számában ugyanakkor kismértékű, 1,6%-os növekedés tapasztalható. A közúti közlekedésbiztonság terén a Föld minden pontján, így Magyarországon is a balesetben meghaltak számának alakulása a legfontosabb tényező, hiszen az áldozatok pótolhatatlan veszteséget jelentenek a családoknak, ismerősöknek és a társadalomnak egyaránt. Örömteli hír, hogy az



2. ábra: ittasan okozott balesetek 2010 és 2011 I. félévében

első félévben a közúti balesetben meghalt személyek száma a tavalyi 330-ról 268 főre csökkent. Az így mérhető mintegy 19%-os csökkenés azt jelenti, hogy az első hat hónapban 62 emberi életet sikerült megmenteni 2010 azonos időszakához képest, ez pedig nagyszerű eredmény!

– Közismert, hogy Magyarország az egy főre jutó égetettszeszital-fogyasztásban a világ élvonalához tartozik, de honfitársaink a borok és sörök fogyasztását sem vetik meg. Hogyan alakultak az ittas állapotban okozott balesetek az eltelt fél évben?

– Alapvetően az ittasan okozott, személyi sérüléssel járó balesetek számában is kedvező változások történtek. Az adatok azt mutatják, hogy a tavalyi 832-vel szemben idén június végéig 690 ittas baleset történt. Ennek megfelelően az ittasan okozott baleseteknek az összes személysérüléses közúti baleseten belüli aránya ugyancsak kedvezően alakult, az évtized elejére jellemző 12–13%-os értékről 9,7%-ra csökkent. A alkoholtól befolyásolt állapotban okozott közúti baleseteket legnagyobb arányban Jász-Nagykun-Szolnok megyében okozták, ahol átlagosan minden hatodik baleset háttérében előzetes szeszital-fogyasztás állt. A legkevesebb ilyen jellegű baleset Fejér megyében történt, itt a balesetek 4%-ánál volt közreható tényező az ittasság.

– Mik voltak a közúti balesetek legfőbb okai az elmúlt fél évben, s mely közlekedői csoportok okozták a legtöbb balesetet?

– A közúti balesetek legfőbb okai gyakorlatilag évek óta változatlanok. A személyi sérüléssel járó balesetek 27%-ának háttérében a gyorsajtás állt, az elsőbbségi jog megsértése miatti balesetek részaránya 24% volt, a kanyarodási szabályok megszegése pedig az összes baleset 15%-ában játszott közreható szerepet. Amennyiben az egyes közlekedői csoportokat vesszük alapul, az adatok arról árulkodnak, hogy a közúti balesetek túlnyomó részét, egészen pontosan 62%-át a személygépkocsi-vezetők okozták, bár megjegyzendő, hogy ennek a közlekedői csoportnak a legmagasabb a közúti forgalmon belüli aránya. A tehergépkocsi-vezetők a bal-

esetek 9%-áért, az autóbussz-vezetők pedig továbbra is az összes baleset 1%-áért voltak felelősek. A kerékpárosoknak a balesetet okozók körében betöltött aránya elérte a kimagasló 11%-ot. Itt jegyzem meg, hogy a személygépkocsi-vezetőkön kívül kizárólag a kerékpárosoknak volt 10% feletti baleseti részesedésük, holott a kétkezekűek szempontjából igazán kockázatos hónapok még csak a vizsgált időszak után kezdődtek. A kerékpárosok kirívó helyzetét az is jelzi, hogy több közlekedési balesetet okoztak, mint a tehergépkocsi- és autóbussz-vezetők összesen.

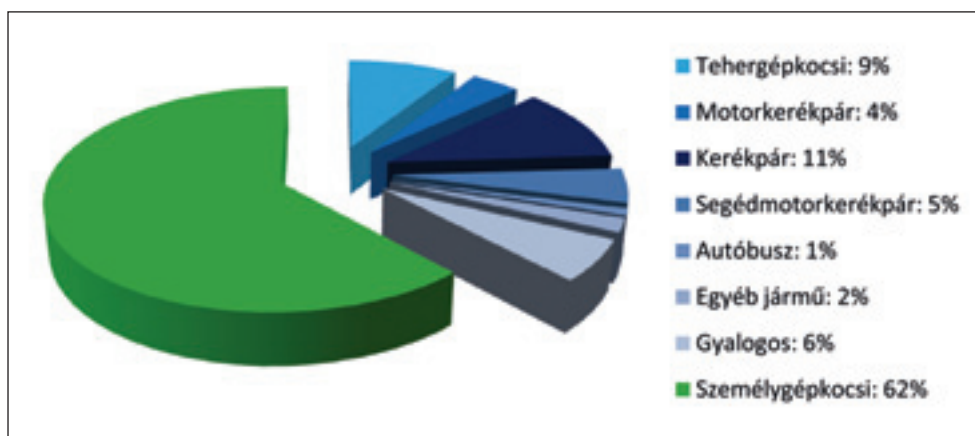
– A statisztikai adatok önmagukban nehezen értelmezhetők, mindig szükséges valamilyen mércéhez hasonlítani őket. A június végi adatok

időarányosan mennyiben felelnek meg az elfogadott hazai közlekedéspolitikai célkitűzéseknek?

– Szakmai berkekben közismert, hogy Magyarország hatályos közlekedéspolitikai programját az Országgyűlés 2004 februárjában fogadta el. A Magyar Közlekedéspolitika 2003–2015 című program azt a célt fogalmazta meg, hogy 2001 és 2015 között felére csökkenjen a személysérüléses közúti balesetek, valamint a közúti balesetben meghalt személyek száma. Amennyiben 2011 első félévének baleseti statisztikai adatait a 2001-es év azonos időszakának adataival hasonlítjuk össze, akkor azt állapíthatjuk meg, hogy a személysérüléses közúti balesetek száma 13,7%-kal, a balesetekben meghalt személyek száma pedig 48,5%-kal csökkent. Az ismert adatok alapján nyugodtan kijelenthetem, hogy Magyarországon a közúti közlekedésbiztonság alakulása terén 2008 óta tapasztalható kedvező trend 2011 első félévében tovább folytatódott, s joggal remélhetjük, hogy az irány változatlanúsága esetén teljesülnék a 2015-re meghatározott célkitűzések.

– Az előzőekben külön kiemelte a kerékpárosok helyzetét mint a hazai közlekedésbiztonság egyik kritikus pontját. Ön szerint mit lehet tenni a kerékpáros balesetek visszaszorítása érdekében?

– Előre kell bocsátanom, hogy nem vagyok kerékpárellenes, sőt magam is tisztában vagyok a kerékpározás hasznos, egészséges voltával és kedvező környezetvédelmi hatásaival. Ugyanakkor hozzá kell tennem, hogy a hazai baleseti statisztikai adatok a kerékpárosok vonatkozásában riasztóak. Mindannyian tudjuk, hogy a ke-



3. számú ábra: balesetek okozói gépjárműfajta szerint (2011. első félév)



Óriásplakát a fáradtan történő vezetés elleni kampányban

rékpárosok a közlekedés védtelen résztvevői közé tartoznak, hiszen testüket nem óvja acélkarosszéria, mint a gépjárműben utazóké. Az EU által is elfogadott szakértői álláspont szerint a kerékpárosok halálozási kockázata hétszer nagyobb, mint a személygépkocsi-vezetőké. Ezek ugyanakkor még nem indokolják azt, hogy a kerékpáros közlekedés biztonsága az általános csökkenő trendtől eltérően alakuljon. Magyarországon az elmúlt öt évben a kerékpárosok által okozott személysérüléssel járó balesetek száma az általános trendtől eltérően nem csökkent, hanem 7%-kal nőtt. A másik fájó pont az ittas kerékpározás kérdése. A statisztikai adatok alapján az elmúlt öt évben az ittasan okozott és sérüléssel járó kerékpáros balesetek száma 380-ról 480-ra emelkedett, ami 26,3%-os növekedést jelent. Összehasonlításképpen megjegyzem, hogy valamennyi közlekedői csoport vonatkozásában az ittas balesetek számában 32%-os csökkenés történt. Az is nehezen fogadható el, hogy 2010-ben az összes ittas baleset több mint negyedét kerékpáros okozta. Mindezek alapján nem véletlen, hogy a hatályos Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram a kerékpárosok kérdéskörét kiemelten kezeli. Mint ahogy az sem véletlen, hogy idén április 4-e és 26-a között a rendőrség országos szintű, koncentrált közúti ellenőrzéseket tartott kifejezetten a kerékpárosok közlekedésére fókuszálva. Az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság 2011-et a kerékpáros közlekedésbiztonság évének nyilvánította, s a magunk részéről minden lehetséges eszközt meg kívánunk ragadni annak érdekében, hogy ezen a területen fejlődést érjünk el. A kerékpáros szezon kezdetén nagyszabású sajtótájékoztatót tartottunk, majd következett az imént említett ellenőrzés-sorozat. Közreműködünk kerékpáros kiadványok készítésében, partnerek vagyunk a Szuperbringa programban, rendszeresen végzünk célirányos preventív tevékenységet, szervezünk országos szintű vetélkedőket, részt veszünk a különböző konferenciákon és egyéb rendezvényeken. Persze vannak olyan beavatkozási területek, melyek meghaladják a mi kompetenciánkat, ilyen például a jogszabályalkotás és az infrastruktúra kérdésköre, melyek hasonlóan fontos területek a kerékpáros balesetek visszaszorítása szempontjából.

– Milyen közlekedésrendészeti intézkedéseket terveznek az év hátralévő részében?

– Kiemelten kezeljük a szeptemberi tanévkezdést, a mindenszentek és a karácsony időszakát. A hazai ellenőrzések mellett részt veszünk a TISPOL európai kampányaiban is. Idén már csak egy nemzetközi akció várható. Decemberben, közvetlenül karácsony előtt az ittasan, illetve a drog hatása alatt járművet vezetőket szűrjük ki. Az ittas járművezetés visszaszorítása érdekében hamarosan megkapjuk a 400 darab újonnan beszerzett Lion SD 500 típusú elektromos kézi légalkoholmérő készüléket. Ezen eszközök rendszeresítési eljárása még az ősszel megkezdődik annak érdekében, hogy mielőbb alkalmasak legyenek joghatással járó mérésre. Őszintén remélem, hogy néhány hónap múlva már országsszerte a közlekedési rendőrök munkáját segítik. Az ellenőrzések mellett természetesen a baleset-megelőzés eszközeiről sem feledkezünk meg. Tovább folytatjuk a 2008 szeptemberében meghirdetett Iskola Rendőre programot, s az új tanévben reményeink szerint még több iskolával sikerül jól működő kapcsolatot kiépíteni. A tanévkezdés időszakában az iskolák környezetében végrehajtott ellenőrzéseken túl preventív feladataink is vannak, ekkor terítjük szét országsszerte a diákok és a pedagógusok részére készített kiadványainkat. Lehetőségeinkhez mérten folytatjuk a közlekedésbiztonsági kommunikációs tevékenységünket, s a fáradtan történő járművezetéssel kapcsolatos, szeptember 30-áig futott kampányunk után más, aktuális területeket kívánunk megcélolni. Közlekedésrendészeti szakmai versenyeket (balesethelyszín-elő verseny, országos káros forgalomirányító verseny, gépkocsizó és motorkerékpáros járőröző verseny) szeptemberben rendeztük meg. November végén közös konferenciát szervezünk a Nemzeti Közlekedési Hatósággal és a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.-vel az ÉLET ÚTON program jegyében, ezenfelül az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság működtetése, állandó és ideiglenes honlapjaink rendszeres frissítése is odafigyelést igényel.

Gégény István

Gyermekbalesetek alakulása Magyarországon 2005–2010 között

A közúti közlekedés biztonságán belül a gyermekbalesetek alakulása a rendszeresen visszatérő kérdések közé tartozik. Ennek oka nem véletlen, a legkisebbeket érő közlekedési balesetek általában a legriasztóbb, legnehezebben feldolgozható események közé tartoznak, a gyermekek tragédiáinál megrázóbb eseteket elképzelni aligha lehet. Mégis, napjainkban az Európai Unió területén mintegy 7–8 óránként követeli egy gyermek életét a közúti közlekedés, s bár a 2010. évi részletes közösségi adatok még nem ismertek, az előző évek adatai alapján valószínűsíthető, hogy a megsérült gyermekek száma a 15 000 főt is meghaladja.

A gyermekek közlekedésbiztonsági helyzetéről általában

Közismert, hogy a gyermekek a közúti közlekedés legvédtelenebb képviselői közé tartoznak, ők azok, akik általában gyalogként vagy kerékpárosként vesznek részt a forgalomban, járművek utasaként pedig alapvetően a járművezetők vezetési stílusától, jogkövető magatartásától függ testi épségük, egészségük. A gyermekek veszélyeztetettségéhez az is hozzájárul, hogy veszélyérzetük, veszélyfelismerő képességük még nem alakult ki, így gyakran előfordul, hogy meggondolatlanul, körültekintés nélkül lépnek, szaladnak ki az útestre, avagy kerékpárt hajtva időnként a kockázatos cselekedetektől sem riadnak vissza.

A gyermekeket ma már jóval biztonságosabb közlekedési környezet veszi körül, mint egy évtizeddel ezelőtt, ugyanakkor a biztonsági szint országonként eltér, sőt elmondható, hogy jelentős különbségek tapasztalhatók. A 2007. évi adatok alapján az egymillió lakosra vetített közúti gyermektragédiák uniós átlaga 16 fő volt. A listavezető Svédország (7 gyermek áldozat/egymillió lakos) és a sorban utolsóként jegyzett Litvánia (57 gyermek áldozat/egymillió lakos) között hazánk az uniós mezőny második részében helyezkedett el. Magyarországon 2007-ben egymillió lakosra vetítve 24 gyermek halt meg közúti közlekedési balesetben.

Az uniós átlagtól való elmaradás is jelzi, hogy hazánk a gyermekek közlekedésbiztonsága terén – a rendszerváltást követő időszakban elért jelentős sikerek ellenére – még mindig az átlagosnál gyengébben teljesítő tagállamok közé tartozik. Az elmúlt években ugyan számos intézkedés történt annak érdekében, hogy a gyermekek nagyobb biztonsággal vehessenek részt a forgalomban a hazai közutakon, még számos további beavatkozásra van szükség ahhoz, hogy biztonságuk megközelítse, illetve elérje a régebbi EU-tagállamokat jellemző szintet.



A közlekedés legvédtelenebb résztvevői a gyermekek



Fontos a gépjárműben utazó gyermekek biztonságának javítása

A nemzeti fejlesztési miniszter és a belügyminiszter által aláírt, a 2011–2013-as évekre vonatkozó Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram megkülönböztetett figyelmet szentel a legfiatalabb korosztály tagjainak. Az akcióprogram a gyermekeket a kiemelten veszélyeztetett csoportok között kezeli, s erre tekintettel határozza meg a kapcsolódó feladatokat. Az „Emberi tényező fejlesztése” pillér egyik fő feladata, hogy az elkövetkező három évben a gyermekek és fiatalok közlekedésbiztonságának további javítása érdekében korszerű közlekedésre nevelés valósuljon meg, életkorhoz igazodó tartalommal.

Egy másik fontos hazai program a két éve elfogadott „Nemzeti Gyermekek és Ifjúságbiztonsági Akcióterv 2010–2019”, amely – a háztartási és iskolai balesetek visszaszorítása mellett – konkrét céljai között említi meg a gyermekek közúti közlekedésbiztonságának javítását. Az akcióprogram a főbb beavatkozási területeket az alábbiak szerint nevesíti:

- a gépjárműben utazó gyermekek biztonságának javítása,
- a kerékpározó gyermekek biztonságának javítása,
- a gyalogos gyermekek biztonságának javítása.

A beavatkozási területek megjelölése nem véletlen, ugyanis egybeesnek a gyermekeket érintő legfőbb baleseti területekkel.

A gyermekbalesetek alakulása 2005–2010 között

Első és legfőbb megállapításként jelenthető ki, hogy Magyarországon a gyermekek közlekedésbiztonsági helyzete az elmúlt években kedvezően alakult. Ezt támasztják alá azok a hivatalos baleseti statisztikai adatok, melyeket a Központi Statisztikai Hivatal gyűjt és tesz közzé. Meg kell tehát jegyezni, hogy az előzőekben vázolt, relatíve kedvezőtlen uniós összehasonlítás mellett hazánkban is születtek konkrét eredmények, legfeljebb mértékük marad el a közösségi átlagtól.

A cikkben a gyermekek közlekedésbiztonsági helyzetének alakulását a személyi sérüléssel járó gyermekbalesetek elmúlt hat évi alakulása alapján mutatjuk be. Fontos megjegyezni, hogy a gyermekek meghatározásánál a hazai statisztikai rendszer a 0–14 év közöttieket veszi figyelembe – megegyezően az EU-tagállamok többségével.

A KSH éves adatai szerint 2005 és 2010 között a közúti balesetben meghalt, illetve megsérült személyek száma nem kevesebb mint 28,1%-kal csökkent (2514-ről 1808-ra).

Év	Meghalt	Súlyosan sérült	Könnyen sérült	Összesen
2005	34	428	2052	2514
2006	43	393	1982	2418
2007	37	431	1966	2434
2008	25	324	1768	2117
2009	22	295	1695	2012
2010	20	279	1509	1808

1. táblázat: közúti balesetben meghalt, megsérült gyermekek száma 2005–2010 között

Amennyiben a balesetben meghalt gyermekek számát vesszük alapul, úgy a hat év alatti csökkenés mértéke felülmúlja az összes gyermekbalesetét, hiszen a 34-ről 20 főre csökkenés 41%-os mértéknek felel meg. A sérüléssel járó balesetek közül a büntetőjogi értelemben nyolc napon túl gyógyuló, tehát súlyos sérülést szenvedett gyermekek száma mutat nagyobb negatívumot (34,8%), míg könnyebben 26,5%-kal kevesebben sérültek.

Egy másik fontos értékelési mutató a gyermekek által okozott személyi sérüléssel járó közúti balesetek számának alakulása.

Év	Halálos baleset	Súlyos sérüléssel járó baleset	Könnyű sérüléssel járó baleset	Összesen
2005	5	201	569	775
2006	7	171	505	683
2007	9	193	450	652
2008	4	140	427	571
2009	5	127	414	546
2010	6	119	352	477

2. táblázat: gyermekek által okozott személyi sérüléssel járó közúti balesetek száma 2005–2010 között

Ebben a vonatkozásban megállapítható, hogy 2010-ben a gyermekek több mint 38%-kal kevesebb közúti balesetet okoztak, mint 2005-ben (447-et a korábbi 775-tel szemben). Az okozott halálos balesetek száma a kezdő és az utolsó évet alapul véve 5-ről 6-ra nőtt (bár az adatok egy 2007-ig fölfelé, majd lefelé ívelő görbét mutatnak), a súlyos sérüléssel járó balesetek száma 40,8%-kal, a könnyű sérüléssel járó pedig 38,1%-kal csökkent.

Az előző két táblázat adatai tehát azt mutatják, hogy a közúti balesetben meghalt, illetve megsérült gyermekek száma, valamint a gyermekek által okozott személyi sérüléssel járó közlekedési balesetek száma egyaránt csökkent az elmúlt hat évben.

A továbbiakban a gyermekbaleseteket a bekövetkezésük szerinti három legfontosabb terület alapján mutatjuk be, hiszen a legfiatalabb korosztály képviselői gépjármű utasaként, gyalogosként vagy kerékpárosként válnak közúti balesetek részesévé, illetve sértettjévé. Sokak számára talán meglepő, de a gyermekek közúti baleseti sérüléseiket leggyakrabban nem önállóan közlekedve, hanem gépjármű utasaként szerzik, s többnyire így válnak közlekedési baleset áldozatává is. Ez a gyermekbalesetek egyik legfőbb jellegzetessége, ami azt mutatja, hogy a legtöbb gyermekbaleset mögött a felnőtt járművezetők valamilyen mulasztása, jogsértő közlekedési magatartása áll.

Év	Meghalt	Súlyosan sérült	Könnyen sérült	Összesen
2005	23	165	1189	1377
2006	27	156	1189	1372
2007	20	149	1243	1412
2008	15	126	1035	1176
2009	14	111	1020	1145
2010	9	99	902	1010

3. táblázat: gépjármű utasaként meghalt, megsérült gyermekek száma 2005–2010 között

A KSH adatai alapján 2005-ben 23, 2010-ben pedig 9 gyermek veszítette életét gépjármű utasaként közlekedési balesetben, a két adat összevetése 60,9%-os csökkenést mutat. A súlyosan sérült 0–14 év közöttiek száma 165 főről 99 főre, a könnyen sérülteké pedig 1377-ről 1010 főre csökkent, így a csökkenés mértéke 40,0, ill. 24,1%.

A 2010. évi adatok arra is rámutatnak, hogy a közúti balesetekben tavaly meghalt 20 gyermek 45%-a, összesen 9 fő gépjárműben utazott, amikor élettel össze nem egyeztethető sérülését megszerezte. Ez az érték valamelyest kedvezőbb, mint a 2008-ban mért 60,0% és a 2009-ben mért 64%. A gépjármű utasaként meghalt gyermekek magas aránya a szükséges beavatkozások területét és a lehetséges továbblépés irányát is jelzi.

A legfiatalabb korosztályt érintő balesetek másik része az, amikor az úttesten tartózkodó gyermeket jármű üti el. A gyer-

mekelőlések száma a 2005 és 2010 közötti időszakban az alábbiak szerint alakult.

Év	Meghalt	Súlyosan sérült	Könnyen sérült	Összesen
2005	8	154	487	649
2006	7	127	468	602
2007	9	166	423	598
2008	10	117	394	521
2009	4	101	348	453
2010	7	107	343	457

4. táblázat: gyalogoselütés során meghalt, megsérült gyermekek száma 2005–2010 között

Az adatok azt mutatják, hogy a gyalogoselütés során meghalt, megsérült gyermekek száma az elmúlt hat évben jelentősen, mintegy 30%-kal csökkent (649-ről 457 főre). Jármű általi elütés során szerzett sérülések következtében a 2005. évi 8 fővel szemben tavaly 1 fővel kevesebb gyermek veszítette életét, míg 30,5%-kal csökkent a súlyosan, 29,5%-kal a könnyen sérült gyermekek száma.

A gyermekelőlések zöme, több mint 80%-a a járművezetők hibájára, szabályokat megsértő magatartására vezethető vissza. Az összes elütésben kisebb arányt képező, a gyermekek hibájából bekövetkezett balesetek háttérében többségében, mintegy 60%-ban az elővigyázatlan, hirtelen úttestre lépés áll, míg második helyen



A kerékpáros gyermekbalesetek többsége lakott területen belül történik

az álló jármű, oszlop, illetve fa takarásából való kilépés szerepel. Érdekes, hogy gyerekek csak igen ritkán kísérik meg az áthaladást a forgalomirányító fényjelző készülék tilos jelzésére.

Végezetül ejtsünk szót a kerékpáros gyermekbalesetek alakulásáról. A következő táblázatban a kerékpáros balesetben meghalt, illetve megsérült gyermekek száma látható 2005 és 2010 között, lakott területen belüli és kívüli bontásban.

Év	Lakott területen belül				Lakott területen kívül			
	Meghalt	Súlyosan sérült	Könnyen sérült	Összesen	Meghalt	Súlyosan sérült	Könnyen sérült	Összesen
2005	2	99	354	455	2	9	13	24
2006	8	84	297	389	1	11	20	32
2007	2	95	286	383	3	10	13	26
2008	0	66	314	380	0	7	18	25
2009	2	66	315	383	0	5	14	19
2010	1	64	275	340	2	4	15	21

5. táblázat: kerékpáros gyermekbalesetben meghalt, megsérült személyek száma 2005–2010 között

Megállapítható, hogy a 2005. évi 479-cel szemben az elmúlt évben összesen 361 olyan személyi sérüléssel közúti baleset történt, melyben kerékpárral közlekedő gyermek vett részt. A számadatok 24,6%-os csökkenést jeleznek. Öröndetes, hogy a trend valamennyi területen, tehát a meghalt, a súlyosan sérült és a könnyű sérülést szenvedett kerékpáros gyermekek vonatkozásában egyaránt kedvező. Az adatok azt is megmutatják, hogy a kerékpáros gyermekbalesetek döntő többsége (2010-ben 94,2%-a) lakott területen belüli úton történik, ugyanakkor a lakott területen kívüli kerékpározás a gyermekek részére olyan rendkívüli veszélyeket hordoz, melyekről a statisztikai adatok nem árulkodnak. A jelenlegi KRESZ-szabályok alapján a 12. életévét betöltött gyermek már főúton, lakott területen kívül is kerékpározhat – ott, ahol a személygépkocsik részére 90 km/h-ban maximálták a haladási sebességet. 2010. január 1-je óta arra is lehetőség van, hogy a 12 év felettek fejvédő használata esetén lakott területen kívül 50 km/h sebességgel haladjanak olyan járművel, melynek stabilitása jóval alatta marad a gépi meghajtású járművékének, ide értve a gépkocsikat, a motorkerékpárt és a segédmotoros kerékpárt egyaránt. Nyilvánvaló, hogy a közlekedési szabályokat többnyire felületesen, elenyésző mértékben ismerő gyermekek kerékpározásának biztonsági kockázata ezeken a helyeken átlag feletti. Nehezen képzelhető el, hogy a 12–14 év közötti gyermekek ismerik azt a KRESZ-előírást, mely szerint kerékpárral balra kanyarodni lakott területen kívüli főútvonalon tilos, ilyen esetben a kerékpárral az útkereszteződés előtt meg kell állni, s a járművet az úttesten úgy kell áttolni, hogy az áthaladás biztonságosságáról az érintettek meggyőződtek. Mindezek a mélyen elgondolkodtató szakmai kérdések közé tartoznak.

A kerékpáros gyermekbalesetek okait bemutató 2010. évi végleges adatok sajnálatos módon nem állnak rendelkezésre, ezért az oksági szerkezet a 2009. évi adatokkal érzékeltethető. Ezek alapján a 2009. évi 402 baleset 97%-a (390 eset) a járművezető – tehát a 14. életévét még be nem töltött kerékpáros – hibájára vezethető vissza. Gyalogos 9 alkalommal állt ilyen baleset háttérben, míg jármű hibából, pályahibából és egyéb okból egyaránt 1-1 baleset történt.



A kerékpáros gyermekbalesetek 97%-át a kerékpáros okozta 2009-ben!

A kerékpározó gyermekek balesethez vezető hibáinak legnagyobb részét az elsőbbség meg nem adása képezi (176 eset), ezen belül különösen a jelzőtáblák utasításainak figyelmen kívül hagyása emelhető ki, melyet 91 esetben tapasztaltak. Érdekes megfigyelni – s a gyermekek figyelmetlensége mellett a veszélyérzékelés hiányát is jelzi –, hogy 34 balesetben a 14 év alatti kerékpáros villamossal ütközött. Az irányváltoztatásra, kanyarodásra és haladásra vonatkozó szabályok megszegése miatt 89 gyermek kerékpáros szenvedett balesetet. E területen többnyire a balra kanyarodó kerékpáros nem adta meg az elsőbbséget a szemből érkező járműnek (18 esetben), illetve az úttest bal oldalát szabálytalanul vették igénybe (16 alkalommal). Az előzőekben ismertetettek kivül 20 kerékpáros gyermekbaleset az útviszonyoknak nem megfelelő sebességre, azaz relatív gyorsajtásra, 13 pedig szabálytalan előzésre vezethető vissza. Az elkövetett szabályszegések jelentős, ám statisztikai adatokkal körbe nem határolható része háttérben minden bizonnyal a szabályok nem elégséges ismerete áll.

Hogyan tovább?

A gyermekek közlekedésbiztonsági helyzetének javítása továbbra is a legfontosabb feladatok közé kell tartozzon. A jelenlegi helyzet javítása kizárólag komplex jellegű intézkedések révén képzelhető el, egy-egy szakterület kiemlése (mint pl. az ellenőrzés) ugyanis csak részeredmények, rövid távú sikerek elérését teszi lehetővé. Nagyon fontos, hogy a hatályos hazai program által megjelölt, gyermekbalesetekkel kapcsolatos mindhárom területen továbblépés történjen. A gépjárműben utazó gyermekek biztonsága jelentősen javítható, amennyiben a gépjárművezetők az

átlagosnál fokozottabb óvatossággal közlekednek, továbbá minden esetben – még rövid távú közlekedésnél is – alkalmazzák a különböző gyermekbiztonsági rendszereket. Utóbbi területen még igen sok a tennivaló, hiszen a Közlekedéstudományi Intézet felmérése szerint 2009-ben még mindig csak 67,8% volt a gyermekbiztonsági rendszer használatának aránya Magyarországon. Ez azt jelenti, hogy napjainkban a szállított gyermekeknek mindössze kétharmadát rögzítik az előírásoknak megfelelően.

Év	Arány
2007	62,1%
2008	62,9%
2009	67,8%

6. táblázat: a gyermekbiztonsági rendszer használatának alakulása Magyarországon 2007–2009 között

A gyalogosan közlekedő gyermekek biztonságának javítására ugyancsak számos eszköz kínálkozik, ide értve a gyermekek felkészítését a szabályos közúti közlekedésre, a veszélyek felismerésére (ebben a szülők mellett az iskolának van releváns szerepe), továbbá a célirányos forgalomszabályozási és infrastrukturális beavatkozások révén is eredmények érhetők el. Utóbbiakra különösen a gyermekek által látogatott intézmények (bölcsődék, óvodák, iskolák stb.) környezetében, valamint egyéb helyeken – lakóhelyek, játszóterek, uszodák környékén – van szükség. Az alkalmazható intézkedések sorában sebességkorlátozás előírása, fizikai korlátok, forgalomcsillapító eszközök, közúti jelzőtáblák, illetve forgalomirányító fényjelző készülékek alkalmazása, továbbá



A szállított gyermekek 1/3-át nem rögzítik az előírásoknak megfelelően

bá a gyalogosokra vonatkozó szabad jelzés időtartamának növelése egyaránt felmerülhet.

A kerékpáros gyermekbalesetek számának csökkentésével kapcsolatban nagyon hasznos lehet az ÉLET ÚTON program, továbbá a 2011-ben megkezdett, több hatóság együttműködésén alapuló Szuperbringa Program. A kerékpározó gyermekek közötti közlekedésre felkészítésével, a szabályismeret szintjének növelésével, a járműkezelés fejlesztésével, a láthatóság fokozásával (a kerékpár világító eszközei mellett fényvisszaverő mellény és más megoldások alkalmazása), a sisak, a térd- és könyökvédők használatának ajánlásával egyaránt elérhető a gyermekek magasabb szintű biztonsága. Napjainkban már több tagállamban kötelező a fejevédő használata a gyermek kerékpárosok körében. Ez nem véletlen, hollandiai kutatási adatok alapján a kerékpáros fejevédő használata mintegy 45%-kal csökkenti a súlyos fejsérülések és agykárosodások kialakulásának esélyét (forrás: SWOV – Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid). A szomszédos országok közül Ausztriában éppen 2011 júniusában rendelték el a fejevédő kötelező használatát a 10 év alatti gyermekek részére, Szlovéniában 14 év a korhatár.

A gyermekbalesetek megelőzésében kiemelt szerep hárul a szervezett keretek között végzett közlekedésre nevelésre, ezen a területen azonban hazánkban még jelentős lemaradásai vannak. Jó példával szolgálhat számunkra Franciaország, ahol az elmúlt években végrehajtották a közúti közlekedésre nevelés teljes reformját. A francia előírások szerint már óvodáskorban megkezdik a helyes közlekedésre nevelést, amely egyébként az emberi élet végéig tart. A gyermekek közlekedésre nevelésének tanrendje, a témakörök és az alkalmazott közlésmódok megválasztása az érintett korcsoporttól függ, s a franciák a szabályok elsajátítása mellett a szabályszegések következményeire, az egyéb veszélyekre való figyelemfelhívásra, valamint az önkontroll megtanulására is törekednek. A francia gyakorlat – az évek előrehaladtán megfelelően – először a gyalogos, majd a kerékpáros, végül a segédmotoros közlekedésre készíti fel a gyermekeket. Az EU Bizottsága a francia gyakorlatot legjobb európai gyakorlatként fogadta el, s alkalmazását (akár egyes részeit) más tagállamoknak is javasolja.

A közúti közlekedésre nevelő tevékenységben, a szabályok ismeretének átadásában, a helyes magatartás kialakításában és a veszélyekre való figyelemfelhívásban elengedhetetlen a szülők és más hozzátartozók szerepe. Meg kell azonban jegyezni, hogy a felkészítés mellett legalább olyan fontos a személyes példamutató is. Ha a gyermek ugyanis azt látja, hogy a szülő átmegy a tiloson, vagy más, általa fontosnak, „tabunak” tartott szabályt megszeg, a közlekedésre nevelő tevékenység hatása pillanatok alatt a romba dőlhet.

Végezetül a közúti közlekedésben részt vevő gyermekek biztonságának fokozása a gépjárművezető-képzés megfelelő reformját, továbbá a célirányos preventív kampányok végrehajtását sem nélkülözheti. A gépjárműben utazó, továbbá a közúti forgalomban gyalogosként és kerékpárosként részt vevő gyermekek biztonsága a közlekedésbiztonsági szemléletű gépjárművezető-képzés révén jelentősen fokozható, a prevenció szerepe pedig elsősorban a figyelemfelhívásban, az információk továbbításában és a veszélyek tudatosításában jelölhető meg.

Gégény István



Ismét elindult az Iskola Rendőre program

Immár negyedik éve, hogy az új tanév kezdetével elindul az Iskola Rendőre program, melynek alapvető célja a kisiskolások balesetmentes közlekedésének elősegítése, a gyermekek felé irányuló bűn- és baleset-megelőzési tevékenység erősítése, a szorosabb kapcsolat kialakítása az iskolákkal.

A program tanévnyitóval egybekötött indítását ezúttal Pest megyében, a 756 méter magas Pilis-tető déli lejtőjén található, kétezer lelkes magyar-szlovák kisközségben, Pilisszánton, a Szlovák Nemzetiségi Általános Iskolában tartották szeptember 1-jén.

Az ünnepségen részt vett *Kormos Katalin* iskolaigazgató, *Csicsmanczai Tamásné*, Pilisszántó polgármestere, *dr. Halmosi Zsolt* rendőr dandártábornok, az Országos Rendőr-főkapitányság (ORFK) rendészeti főigazgatója és *Galuska-Tomsits László* rendőr ezredes, a Pest Megyei Rendőr-főkapitányság rendészeti igazgatója.





Halmosi Zsolt elmondta, szeptemberben az iskoláskorú gyermekek veszélyeztetettsége magasabb az átlagosnál. Ennek fő oka, hogy a gyermekek hosszabb idő után először jelennek meg a mindennapi közlekedésben, még él bennük a vakációhoz kötődő felszabadult állapot, és a társakkal való találkozás öröme is csökkenti az életkoruknál fogva eleve alacsony szintű veszélyérzetüket. A dandártábornok kiemelte, hogy mindezekre tekintettel a tanévkezdet időszakában a rendőrség kiemelt feladatát képezi a legkisebbek és a legvédtelenebbek, azaz a gyermekek védelme. A rendőrség és az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság hosszú évek óta ebben az időszakban végzi az egy hónapig tartó hagyományos tanévkezdeti közlekedésbiztonsági kampányát. Ezzel egy időben folytatódik a 2008-ban megkezdett Iskola Rendőre program is.

A program célja, hogy minden iskolával legyen egy összekötő kapocs, akin keresztül a rendőrség mélyebb kapcsolatot alakíthat ki. Ez az összekötő kapocs az adott iskola rendőre, aki rendszeres kapcsolatot tart az iskola vezetésével, tanáraival, tanulóival, sőt a gyermekek szüleivel is. Az iskola rendőre részt vállal az intézmény által szervezett bűn- és baleset-megelőzési jellegű oktatási feladatokban, kérésre részt vesz osztályfőnöki órákon, ahol előadásával hozzájárul a gyermekek ismereteinek fejlesztéséhez. A program elsősorban a kisiskolások balesetmentes közlekedésének biztosítására irányul, és nem titkolt cél a gyermekek biztonságát veszélyeztető minden egyéb tényező megszüntetése is.

Halmosi Zsolt kiemelte, hogy a baleset-megelőzési nevelés keretében az iskola rendőrén keresztül információkat kívánnak nyújtani a gyalogos és kerékpáros közlekedés szabályairól, hiszen tapasztalataik szerint a legtöbb gyalogos és kerékpáros baleset megelőzhető lett volna, ha a balesetben részes gyermek közlekedési ismeretei mélyebbek lettek volna. Kifejtette: az iskola-kezdés időszakában növelik a közúti ellenőrzések számát, hogy a szabálytalankodókat, tiltott helyen várakozókat, a gyermekbiztonsági eszközöket nem használó közlekedőket jogkövető magatartásra ösztönözzék. A szankciók kiszabása nem cél, csak eszköz a biztonságos közlekedés fenntartásában.

A dandártábornok emlékeztetett arra, hogy az elmúlt két évtizedben hazánk a gyermekek közlekedésbiztonsága terén nem-



Halmosi Zsolt ajándékokat ad át az iskola tanulóinak

zetközi viszonylatban is jelentős sikereket ért el. 1990-ben 3740 gyermek sérült meg közúti közlekedési balesetben, 2010-ben viszont már csaknem felével kevesebb, mintegy 2000 gyermekbaleset történt közútjainkon. A húsz évvel ezelőtti 107-tel szemben tavaly húsz gyermek vesztette életét közúti közlekedési balesetben, így a csökkenés mértéke e területen csaknem elérte a 80 százalékot. Az Iskola Rendőre programhoz idén már 2600 általános iskola és közel száz középiskola csatlakozott, a delegált rendőrök létszáma pedig megközelíti a 2100 főt.

„A rendőrség a polgárőrséggel, a Nemzeti Közlekedési Hatósággal karöltve azért dolgozik, hogy egyetlen gyermek se veszítse életét közúti közlekedési balesetben” – hangsúlyozta az ORFK rendészeti főigazgatója. Halmosi Zsolt az ORFK-OBK támogatásával két kerékpárt és egy komplett KRESZ-parkot ajándékozott a Szlovák Nemzetiségi Általános Iskolának. A KRESZ-park mintegy 1,5 méter magas elektromos közlekedési lámpákból és táblákból áll, amelyekkel akár egy tanteremben is néhány perc alatt létre lehet hozni útkeresztezéseket, és gyakorolni lehet a tanulókkal az éles közlekedési helyzeteket. Az első osztályos tanulók sárga színű, ezüst fényvisszaverővel ellátott láthatósági nyakkendőt kaptak a helyi rendőröktől. A külföldön már bevált eszközt most először alkalmazzák Magyarországon.

Strbik László

SOL – Save Our Lives nemzetközi konferencia Budapesten

Közlekedésbiztonsági konferenciát rendezett a „SOL – Save Our Lives – Átfogó közlekedésbiztonsági stratégia a közép-európai régióra” elnevezésű projektről a KTI Közlekedéstudományi Intézet és a Global Road Safety Partnership (GRSP) Magyarország Egyesület.

Az esemény áttekintést nyújtott a SOL projekt céljairól, feladatairól, a közlekedésbiztonságról a fenntartható közlekedés jegyében. Felvázolta az összefüggést, miért szükséges olyan programokat és szabályozásokat létrehozni, amelyek egyformán figyelembe veszik a közúti közlekedés biztonságát s a fenntartható és fizikai aktivitást elősegítő közlekedés szempontjait régiós szinten.

Berta Tamás, a KTI Közlekedéstudományi Intézet Közlekedésbiztonsági és Forgalmotechnikai tagozatának vezetője elmondta,



A SOL-projekt mintarégiója Győr városa

SOL-háttérinformáció

A közlekedésbiztonság és a fenntartható közlekedés kérdése közösségeket érintő ügy. Az Európai Unióban a közúti közlekedés során bekövetkezett halálesetek 40 százaléka lakott területeken belül történik, ebből 30 százalékban gyalogosok veszítik életüket. A városi környezetben a motorizáció a levegő és a környezet szennyezéséhez, zajterheléshez és forgalmi dugókhoz vezet. A közlekedési baleseti veszélyek komoly egészségügyi és gazdasági problémát jelentenek a közösségek számára, és befolyásolják a közlekedési mód megválasztását is. Az Egészségügyi Világszervezet Európai Régiója által 2004-ben kiadott „A közúti közlekedési balesetek megelőzése: Európa közegészségügyi kilátásai” című jelentése szerint az egyént a valós és érzékelt baleseti kockázat közötti különbség jelentősen visszatartja attól,

hogy közlekedési módként a gyaloglást vagy kerékpározást válassza.

Azon közösségek, amelyek közlekedési rendszereiket a biztonság, a környezetvédelmi és közegészségügyi megfontolások figyelembevételével alakítják, sokkal élhetőbb és vonzóbb környezetet, továbbá magasabb életszínvonalat teremtenek lakóik számára. A SOL projekt fő feladata, hogy csökkentse a közlekedési balesetek és közlekedési baleseti sérülések számát a fenntartható közlekedés jegyében oly módon, hogy:

- a közép-európai mintarégiókat felruházva a nemzetközi jó gyakorlatok megvalósítása során nyert tapasztalatokkal, tudással és készségekkel annak érdekében, hogy működő közlekedésbiztonsági hálózatot hozzanak létre;
- a résztvevő mintarégiókban megerősíti a közlekedésbiztonsági tevékenység irányítását, a

több szektorra kiterjedő együttműködést a felek szakismereteinek gyarapításával, hogy egymással együttműködve fenntarthatóbb, biztonságosabb és egészségesebb közlekedési rendszert dolgozhassanak ki régiójuk számára;

- magatartást formáló programokat dolgoz ki, ezzel csökkentve egyes közlekedők túlzott kockázatvállalását;
- optimalizálja a közoktató és nevelő programokat a közlekedési ismeretek bővítése, a szemléletváltás és a magatartás formálása érdekében;
- növeli a közlekedési balesetek, a fenntartható és egészséges közlekedés irányában tanúsított politikai elkötelezettséget;
- nemzetközi platformot alakít ki a tapasztalatok, a következtetések, a tanulságok és a helyi sikertörténetek megosztására, a jól működő régiós beavatkozások terjesztésére.

a SOL 12 mintarégiót támogat a térség 7 országában annak érdekében, hogy fejlessze a közlekedésbiztonsági szemléletet a fenntartható közlekedés jegyében, ezáltal csökkentse a közúti közlekedés során bekövetkező balesetek és halálesetek számát. A SOL magyarországi mintarégiójaként Győr városát jelölték ki. A projekt a Közép-Európa Programban, az Európai Unió és a Magyar Köztársaság társfinanszírozásával valósul meg.

A KTI szakembere megemlítette, hogy a magyar közlekedésbiztonsági program elsősorban a közutakra koncentrált, és elsődleges célja, hogy csökkenjen a közúti közlekedési balesetek sérültjeinek száma. A SOL projekt kiválóan illeszkedik a magyar közlekedésbiztonsági törekvésekhez. A cél érdekében növelni kell a települések közlekedésbiztonsági aktivitását, és érdekeltté kell tenni az embereket, hogy odafigyeljenek saját és közlekedő társaik biztonságára.

Magyarországon a közlekedésre nevelés színvonala óvodáskorban a legjobb, azonban ahogy nőnek a gyermekek, egyre kevesebb szó esik a közlekedésbiztonságról, és a középiskolákban szinte teljesen eltűnik. A közlekedésbiztonság javítása érdekében ezen változtatni kellene, segítséget adni az iskoláknak és pedagógusoknak a gyermekek felkészítésében, és nagyobb figyelmet kell fordítani az élethosszig tartó tanulásra.

Kathleen Elsig, a Global Road Safety Partnership európai és közép-ázsiai régiós menedzsere megerősítette, hogy mivel Európában többségében lakott területeken történnek a balesetek, a közlekedésbiztonsági felvilágosító munkába be kell vonni a helyi önkormányzatokat. Utalt arra, hogy a SOL projekt most jutott el a második szakaszába, ami azt jelenti, hogy a közeljövőben már lesznek kézzelfogható pozitív eredményei. A WHO a közelmúltban készített egy jelentést, amely elsősorban a döntéshozókat segíti a közlekedésbiztonsági programok forrásainak hatékony felhasználásában, továbbá példákon keresztül bemutatja, hogy az elmélet hogyan találkozhat a gyakorlattal.

Kathleen Elsig a projektben részt vevőktől erősebb tervezést, irányítást és több regionális egyeztetést vár el. Szerinte Magyar-

ország félúton jár a közlekedés biztonságának javításában, ám élenjáró is lehetne a közlekedésbiztonsági teljesítményindexet tekintve. (A projekt 2006-os elindítása óta a résztvevő 27 uniós tagállamban, valamint Norvégiában, Svájcban és Izraelben már sikerült csökkenteni a halálos és a súlyos közúti balesetek számát.) A GRSP régiós menedzsere méltatta hazánk egyértelműen pozitív hozzáállását, aktivitását és elkötelezettségét a közlekedésbiztonság javítása mellett.

Dr. Bényi Mária, a WHO baleset-megelőzési összekötője az európai baleseti statisztikák adatbázisa (IDB) magyarországi adaptálásának fontosságáról beszélt, hogy miért lényeges az egészségügyi adatok figyelembevétele a közlekedésbiztonság javításának céljára. Kifejtette, hogy hazánk tíz éve csatlakozott az IDB rendszeréhez, ám egyelőre országosan csak néhány kórházban működik a baleseti adatok kezelése. Bár szerették volna, hogy a rendszer minden honi kórházban működjön, az egészségügyi reform ezt a törekvést eddig megakadályozta. A baleseti adatgyűjtés kiterjed a balesetet szenvedett személy nemére, korára, az esemény helyszínére, a sérülés jellegére (közlekedési, munkahelyi, otthoni), továbbá arra is, hogy maradt-e maradandó sérülése az illetőnek.

A szakember beszámolt egy közelmúltban befejezett négy hónapos kísérleti projektről, amelyet Pécsen és környékén nyolc kórházban végeztek, és nagyjából egymillió lakost érintett. Ennek során csaknem 13 ezer adatot (7143 férfit és 5409 nőt) dolgoztak fel, ezek 7,8 százaléka (993 eset) kötődik közúti közlekedési balesetből származó sérüléshez. Utóbbiak közül 297 eset gyalogost, 290 kerékpárost, 103 pedig motorkerékpárost érintett. A felmérésből kiderül, hogy a közlekedési balesetekben első helyen az alsó végtag, a másodikon a felső végtag, a harmadik helyen pedig a fej sérült meg.

Horváth Dénestől, a Smart Business Solution Kft. ügyvezető igazgatójától a SOL „Biztonságos utakon az iskolába” elnevezésű győri mintaprojektjének helyzetértékelését hallhatták a jelenlévők. Az előadó ismertetett néhány tanulságos véleményt, amelye-

ket a győri közlekedőktől gyűjtöttek össze a projekt munkatársai által feltett kérdések alapján. Az igazgató kifejtette: fontos, hogy ki milyen tapasztalatot hoz magával otthonról. Ha a gyerekek már kiskorban azt látják az autóban, hogy a szülő nem vadul vezet, hanem úgy, ahogyan illik, akkor ez a magatartásminta rögzül bennük. „Nagyon fontos összefüggések vannak a járművezetés és a közlekedésre nevelés között. Én kisgyerekeket tanítok, illetve KRESZ-t oktatok, és azt látom, hogy a gyerekekben elég kusza kép alakult ki a közlekedésről. Nincsenek tisztában azzal, hogy mennyire fontos, hogy ismerjék és eligazodjanak a közlekedésben. Úgy gondolom, egy járművezetőnek tudatában kell lennie annak, hogy ha az utcán gyerekkel találkozunk, akkor nem feltétlenül a közlekedés bizalmi elvére kell alapoznia manővereit.”

Horváth Dénes szerint az iskolákban, a tantestületen belül nagyobb súlya kellene hogy legyen a közlekedésre nevelésnek. Manapság sokkal hangsúlyosabb egy matematika- vagy magyarverseny, mint egy közlekedési. „A gyerekeknek azt szoktam mondani, hogy életbevágóan fontos tantárgyat tanulunk, mert ha nyelvtanban rontasz egyet, majd kijavítod, de ha eltévesztesz egy közlekedési szabályt, akkor megrokkansz, behalsz, kórházba kerülsz. Ilyenkor döbbennek rá, hogy baleset velük vagy a családtagjaikkal is történhet.”

Az ügyvezető igazgató úgy véli, akkor fog javulni a közlekedési etika, ha minden más területen javul a helyzet, hiszen a közlekedési morál elválaszthatatlan az általános kultúrától. „Olyan nincs, hogy beülök a kocsiba, levetem az addig használt etikai ruhámat és kidobom az ablakon. Ugyanaz zajlik a közutakon, mint az élet egyéb területein.”

A szakember négy fő tanulságot vont le a „Biztonságos utakon az iskolába” mintaprojekt során munkatársainak adott válaszaiból és a kutatás eredményéből:

- A gyerekek közlekedéseméleti tudása fejlődik, a gyakorlati viszont csökken;



Robert Štába (Közlekedésbiztonsági Bizottság titkára, Szlovén Gépjármű Egyesület, Szlovénia), Prof. Maurizio Tira (városi- és régiófejlesztések professzora, Brescia Egyetem, Olaszország), Berta Tamás (tagozatvezető, Közlekedésbiztonsági és Forgalmotechnikai Tagozat, KTI Nonprofit Kft.)

- Ijesztő, hogy a gyerekek egyre kevesebbet foglalkoznak egyénileg a közlekedéssel, annak ellenére hogy a közlekedésnek egyre inkább résztvevői (a kisiskolások 25%-a, a felsősök 70%-a, középiskolások 96%-a nem foglalkozik egyénileg közlekedéssel);
- A biztonsági övet a gyerekek, a tanárok és a szülők is rendszeresen használják, ellentétben a fényvisszaverőkkel;
- Utasként kétszer akkora, biciklistaként háromszor akkora a baleseti sérülés esélye, mint gyalogosként.

Horváth Dénes elmondta, a mintaprojekt infrastruktúra-felmérése kiterjedt a környezet jellegére, a parkolóhelyekre, a közösségi közlekedési megállóhelyekre, a gyalogos átkelőhelyekre, a kerékpárutakra, a védőkorlátok meglétére, az útburkolatok és felfestéseinek minőségére, a forgalom nagyságára, a gyalogátkelőhelyeken mért sebességi adatokra, valamint a parkolási és kerékpár-tárolási lehetőségekre. A szakember a győri mintaprojekt helyzetértékeléséből több következtetést is levont: egyrészt a biztonságos iskolák megteremtésének fontos lépése az igényeket is kiszolgáló biztonságos infrastruktúra kialakítása, fejlesztése; másodsorban az emberi tényező folyamatos fejlesztése a hosszú távú megoldás kulcsa; harmadrészt a jellemző forgalom alakulásának leképezéséhez olyan adatfelvételezési technikát kell kialakítani, amely akár hetekig is képes adatokat gyűjteni a közlekedés befolyásolása nélkül; negyedsorban egységes értékelési módszertan kialakítására van szükség – az abból eredő javaslatok megvalósítása után a kialakult forgalmi rend időszakos vizsgálatát javasolják visszacsatolásként –; és nem utolsósorban a gyerekek, a védtelen közlekedők biztonsága, a mindenkor közlekedésbiztonsági akciók, programok fókuszban tartása elengedhetetlenül szükséges.

S. L.



Horváth Dénes (SBS Kft.), Kathleen Elsig (régiós manager, Európa és Közép-Ázsia, Global Road Safety Partnership, Genf) és Dr. Béni Mária (WHO baleset-megelőzési összekötő)

Fizikai elválasztás nélküli autópályát ne épüljön a jövőben

Az M70-es autópályává fejlesztését javasolja a szakértői munkacsoport

A 2×1 sávós autópályák közlekedésbiztonsági helyzetének áttekintésére létrehozott eseti munkacsoport kezdeményezi az M70-es autópályát 2×1 sávós szakaszainak 2×2 sávossá bővítéséhez szükséges tervezési feladatok elindítását, és a beruházás közútfejlesztési programba emelését.

A Schwáb Zoltán közlekedési helyettes államtitkár, az ORFK-OBB társelnöke vezetésével július elején megalakult szakértői testület 2011. augusztus 4-én készítette el vonatkozó állásfoglalását. A munkacsoport az előkészítés ideje alatt, a kivitelezés megkezdéséig további forgalombiztonsági beavatkozásokat javasol. A szakvélemény elfogadása esetén nem épül több fizikai elválasztás nélküli autópályát Magyarországon.

A testület megállapította, hogy az M70-es baleseti mutatói a közelmúlt tragikus balesetei ellenére nem kiemelkedően rosszak más 2×1 sávós autópályák vagy főutak hasonló adataival összevetve, azonban a forgalombiztonság további intézkedésekkel javítható és javítandó. A tagok egyetértenek abban, hogy az elalvás és szabálytalan előzés okozta balesetek elkerülését leghatékonyabban szolgáló megoldás az M70-es 2×1 sávós szakaszainak mielőbbi átépítése.

Az M70-es 2×1 sávós útként kapott építési engedélyt, ezért a bővítéshez új engedélyeztetésre van szükség. Az előkészítés időigénye így legalább három, a kivitelezés további mintegy másfél év. A lehető legkorábbi megvalósítás érdekében a munkacsoport az – előzetes becslés alapján 7–8 milliárd forintba kerülő – beruházás útfejlesztési programba, azon belül a 2016-ig terjedő első ciklusba illesztését látja indokoltnak.

Az átmeneti időszakban a testület az ellenkező irányú forgalmi sáv igénybevételét megakadályozó forgalomtechnikai intézkedések alkalmazását javasolja, és állást foglalt az M70-es 2×1 sávós szakaszain részben már bevezetett előzési tilalom teljes kiterjesztése mellett, kettős záróvonal, köztük piros színű, akusztikus hatású burkolati jelek használatával. E szakaszokon a munkacsoport a haladási irányt jelző nyílparek felfestését is szükségesnek tartja. A szakértők ezenkívül függőleges műanyag terelőelemekkel is elválasztanák a kétirányú járműforgalmat, továbbá csökkentenék a jelzések számát, megszüntetve a jelzőtáblák bal

oldali ismétlését. A 2×2 és 2×1 sávós szakaszok átmeneteinél figyelmeztető akusztikus burkolati jeleket helyeznének el.

A közlekedésbiztonsági kockázatokra négynyelvű (magyar, angol, román, szlovén) táblákon figyelmeztetnék az autósokat.



A munkacsoport megalakulása

A 2×1 sávú autópályák közlekedésbiztonsági helyzetének áttekintésére július 5-én hozták létre az eseti munkacsoportot. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium az M15-ös és az M70-es autópályán közelmúltban történt tragikus közlekedési balesetek miatt döntött a szakértői testület összehívása mellett. A heti gyakorisággal ülésező testü-

let feladata a baleseti okok vizsgálata, a lehetséges beavatkozási megoldások meghatározása, a járművezetőkre vonatkozó követelmények ellenőrzési lehetőségeinek feltárása. A munkacsoport javaslatot tesz az eddig 2×1 sávúként tervezett autópályák keresztmetszeti kialakítására is.

Az eseti munkacsoportba az NFM mellett az Állami Autópálya Kezelő Zrt., a Köz-

lekedésfejlesztési Koordinációs Központ, a KTI Közlekedéstudományi Nonprofit Kft., a Magyar Közút Zrt., a Magyar Mérnöki Kamara, a Magyar Útügyi Társaság, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, az Országos Rendőr-főkapitányság, az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság és a Zala Megyei Kormányhivatal delegált szakértőket. A testület öt alkalommal ülésezett.

A gyakoribb és hatékonyabb rendőri, hatósági ellenőrzés céljából ellenőrző pontokat alakítanak ki. Javítanak a Zala Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége és a Zala Megyei Rendőr-főkapitányság Autópálya Alosztályának személyi és technikai lehetőségeit. Az elvégzett beavatkozások után egy évvel, majd ezt követően rendszeresen újabb közúti biztonsági felülvizsgálatot végeztetnének.

A munkacsoport szerint 2×1 sávú, fizikai elválasztás nélküli autópályát a jövőben nem szabad építeni. A tervezett utak biz-

tonsági jellemzőinek javítása érdekében a hosszú távú fejlesztési programban szereplő – mintegy 700 kilométer, első ütemben 2×1 sávú autópályaként, előzési szakaszokkal megépítendő – gyorsforgalmi út felülvizsgálata és más kategóriákba való átsorolása szükséges. Ezek 2×1 sávú főúttá; 2+1 sávú, váltakozó irányban előzést biztosító, fizikai elválasztású gyorsforgalmi úttá; 2×2 sávú szűkített keresztmetszetű gyorsforgalmi úttá fejleszthetők. Az arányok úgy alakíthatók, hogy a ráfordítási keretek ne változzanak meg. A testület a további tragikus balesetek



megelőzése érdekében az M70-es autópályánál nagyobb baleseti kockázatú utakon is hasznosnak látná hasonló mélységű közlekedésbiztonsági felülvizsgálatok, szükség esetén beavatkozások elvégzését.

A munkacsoport a 3,5 tonna feletti tehergépjárművek autópályákon megengedett legnagyobb sebességének újragondolását is kezdeményezi a KRESZ-ben. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium az állásfoglalást a kormányzati honlapon közzétette, és hamarosan döntést hoz a javaslatok alapján végrehajtható intézkedésekről.

Kihelyezett ülés

Schváb Zoltán közlekedési helyettes államtitkár vezetésével kihelyezett ülést tartott a munkacsoport az eszteregnyei autópályamérnökségnél, ahol a szakértők július 15-én teljes hosszában bejárták az M70-es gyorsforgalmi utat. A bejárás során az Állami Autópálya Kezelő Zrt. munkatársai bemutatták az elmúlt hónapokban bevezetett forgalombiztonsági intézkedéseket, ilyenek mellett a sebességkorlátozás, az előzési tilalom és a vörös színű, akusztikus hatású záróvonal egyes szakaszokon.

Az ülésen a Zala Megyei Rendőr-főkapitányság és az Állami Autópálya Kezelő Zrt. képviselői számoltak be az M70-es autópályán közlekedésbiztonsági helyzetéről. Az előadásokból kiderült, hogy az autópályán forgalma évek óta folyamatosan nő, a járművek mintegy fele tehergépkocsi – ez az arány a gyorsforgalmi hálózat egyéb elemein csak 30 százalék. A balesetek száma ugyan viszonylag csekély, a bekövetkező személyi sérülések azonban

többnyire igen súlyosak. A karambolok jellemzően az éjszakai, hajnali órákban, a 2×1 sávú szakaszokon történnek, és az okozók mintegy háromnegyede külföldi állampolgár.

Táblák, jelzések, előzési tilalom a „halálúton”

A személyi sérüléssel járó közlekedési balesetek 40 százaléka követelt halálos áldozatot. A nyári időszakban az M70-es forgalma elérheti a napi 10–15 ezer egységjármű mértéket. A végleges megoldást ezért a szakasz 2×2 sávú autópályává építése jelentheti. Egyebek mellett ez is elhangzott augusztus 10-én a megyei kormányhivatal sajtótájékoztatóján, ahol Rigó Csaba kormány megbízott és Tóth András, a közlekedési felügyelet vezetője szólt a beavatkozási lehetőségekről. Ezeket az adatokat a munkacsoport tárta fel, miután július végéig öt héten át vizsgálta a hazai 2×1 sávú autópályákat és ezen belül az M70-es közlekedésbiztonsági helyzetét.

Hazánkban 700 kilométer 2×1 sávú autópályát épült, és a bizottság véleménye szerint többet ilyen a sávok fizikai elválasztása nélkül nem szabad építeni. Az 5, illetve 5,7 kilométeres 2×1 sávú szakasszal rendelkező M70-esen történt balesetek elsődleges okai a figyelmetlenség, az elalvás, a szabálytalan előzés. Mivel Szlovénia felől négysávú autópályán érkeznek az utazók, indokolt az egyébként a terveknek és a műszaki előírásoknak jelen állapotában is megfelelő M70-es autópályát átépítése autópályává. Ennek közel 8 milliárd forintos költsége mellett azt is látni kell, hogy az engedélyezés, valamint a kivitelezés legalább öt évet vesz igénybe, ezért azonnali intézkedésekre is szükség van a balesetek

megelőzésére. Az érintett szakaszokon ezért leszerelik a táblákat az út bal oldaláról – amelyek megtéveszthették az autósokat –, és ezzel egyidejűleg csökkentik a figyelmet elterelő jelzések számát. Emellett alkalmazzák a fentebb említett eszközöket: az út feletti hidakon nagyméretű, feltűnő, négynyelvű táblával figyelmeztetik a közlekedőket a forgalmi rendre, a szembejövőkre, a 2×1 sávú szakaszokon pedig kettős záróvonalat, köztük piros színű, akusztikus hatású burkolati jeleket használnak.

Kérdésre válaszolva elhangzott a sajtótájékoztatóon, hogy a 2×1 sávú betonelemmel való elválasztását is megvizsgálták, ám arra hely hiányában nincs mód, és a járművek elterelése sem lenne úgy megoldható.

Mivel a tapasztalatok szerint a Kelet-Európából erre tartó teherforgalomban a járművezetők számára itt érkezik el a kötelező pihenőidő, ennek betartását, illetve a járművek műszaki állapotának ellenőrzését is gyakoribbá teszik. Ehhez Tornyiszentmiklós közelében állandó pontot alakítanak ki. A tervezett beavatkozásokra még a téli üzemeltetési időszak előtt sor kerül.

Sztrik László



Schváb Zoltán a bejáráson

Bár a statisztikai adatok kedvezőek, az autóbusszvezetők és járműveik ellenőrzésére továbbra is szükség van

Európai autóbussz-ellenőrzés júliusban

A TISPOL éves ellenőrzési tervének megfelelően a European Operation Bus közlekedésbiztonsági akció végrehajtására 2011 harmincadik hetében került sor. Július végén a nemzetközi méretű akció az autóbusszok forgalmát érintette.

A TISPOL, az európai közlekedésrendészeti szervek együttműködésének szervezete immár bő évtizede szervez közúti ellenőrzéseket Európa-szerte, melyekhez a tagállamok rendőrségei önkéntes alapon csatlakozhatnak. Legutóbb július végén került sor nemzetközi méretű akcióra.

Az autóbusszok ellenőrzéséről

Az európai szinten egyhetes, Magyarországon kétnapos ellenőrzés-sorozat kifejezetten az autóbusszok forgalmának ellenőrzésére irányult. Az ellenőrzésnek különös aktualitást adott, hogy a nyári időszakban az autóbusszok általában nagyobb részarányban közlekednek a közutakon, köszönhetően az élénk turizmusnak, a charter- és kirándulójáratoknak.

Az ellenőrzések a magyar és a külföldi hatósági jelzéssel közlekedő autóbusszokra s vezetőikre egyaránt kiterjedtek. A tapasztalatok azt mutatják, hogy az ellenőrzésben érintett hatóságok munkatársai a menetrend szerint közlekedő járműveket ritkábban, csak indokolt esetben ellenőrzik. Ennek oka egyrészt az, hogy a helyi járatú autóbusszok és a távolsági személyforgalmat lebonyolító közlekedési vállalatok járművei többnyire megfelelő ellenőrzést követően kerülnek ki a forgalomba, másrészt a közúti ellenőrzések során a hatóságok az utasforgalom legkisebb mértékű akadályoztatására törekednek.

Köztudomású, hogy az autóbusszok közlekedésének jelentős kockázata van, mely alapvetően két tényezőben rejlik. Az első, hogy a nagy tömeget képviselő autóbusszokkal való ütközés, illetve az elütés során nagyobb a sérülési, halálozási kockázat. A második tényező, hogy a személyszállítási célra szolgáló autóbusszok a fedélzetükön sok utast szállítanak, ezért járműnek vagy szilárd tárgynak ütközéskor, árokba boruláskor és egyéb jellegű közúti balesetek esetén tömegesen fordulhatnak elő sérülések. Ez a kézenfekvő magyarázata annak, hogy autóbussz-baleset esetén na-



gyobb a tömegszerencsétlenségek, halálos tömegszerencsétlenségek előfordulási gyakorisága.

Az autóbusszok vezetőiről elmondható, hogy ritkábban okoznak közlekedési balesetet más járművezetőkhez képest, ezt statisztikai adatok is alátámasztják. Az autóbusszofőrök hivatásos járművezetők, többségük jelentős vezetési tapasztalattal rendelkezik, tudatosabban közlekednek, tisztában vannak a közlekedés veszélyforrásaival, s nem utolsósorban vezetői engedélyük esetleges elvesztése az állásukat, megélhetésüket is veszélyeztetné. Hazánkban az elmúlt évben összesen 200 esetben okozott autóbussz-vezető olyan közúti balesetet, mely személyi sérüléssel járt, s ez az összes 16 308 balesetnek mindössze az 1,2%-át teszi ki. Az autóbussz-vezetők baleseteinek legfőbb oka tavaly a sebesség nem megfelelő alkalmazása (59 eset), az irányváltoztatás, haladás és kanyarodás szabályainak meg nem tartása (57 eset), valamint az elsőbbség meg nem adása (34 eset) volt. Ugyancsak kevésbé jellemző a buszsofőrökre az ittas járművezetés. 2010-ben az összesen regisztrált 1883 személysérüléses ittas balesetnek mindössze az 1,0%-át, azaz 2 balesetet okoztak az autóbussz-vezetők, de az elmúlt öt évet alapul véve is 1,5 és 2,9% között van ez az érték.

Az előzőekben vázolt, viszonylag kedvező statisztikai adatok ellenére az autóbusszok és vezetőik ellenőrzésére egyaránt szükség van. A hazai gépjárműpark 2010. december végén összesen 17 641 autóbusszot számlált, s a járművek átlagéletkora nem kevesebb mint 13,4 év – ez magasabb a gépjárműpark általános 11,4

éves átlagánál. Az ellenőrzési tapasztalatok egyértelműen azt mutatják, hogy az autóbuszok esetében kisebb és nagyobb műszaki hiányosságok egyaránt előfordulnak. Az autóbuszok mellett a járművezetők ellenőrzésére is szükség van, hiszen előfordul, hogy a vezető úgy szállít utasokat, hogy arra alkalmatlan állapotban van (fáradt, ittas stb.) vagy közlekedése során valamilyen közúti közlekedési szabályt megszeg. Szélsőséges példa, amely több évvel ezelőtt megtörtént a fővárosban: egy jókedvű buszsofőrt 3,5 ezrelék körüli véralkohol-szinttel, azaz súlyos fokú alkoholos befolyásolt állapotban „szedtek le” menetrend szerinti helyi járatról, miután az utasok telefonon jelezték a rendőrségnek a szemmel is jól látható jogsértést.

A TISPOL-ellenőrzések háttéréről

A TISPOL – European Traffic Police Network 15 éves múltira tekint vissza. Létrehozásáról az Európai Közösségek Bizottságának kezdeményezésére az EU-tagállamok fővárosai közlekedésrendészeti vezetőinek találkozásánál döntöttek 1996 márciusában. Eleinte csak az uniós fővárosok közlekedésrendészeti szerveinek együttműködését tervezték megvalósítani, de a szakmai igények túlnőttek az eredeti szándékon. A TISPOL már a kezdetekben valamennyi európai rendőri szerv előtt megnyitotta kapuit. A nemzetközi szervezetben Európa közlekedésrendészeti szolgálatai – jelenleg 27 állam mintegy 200 rendőri testülete – önkéntes alapon működnek együtt. Tagjai között van három olyan európai ország is (Norvégia, Svájc és Moldávia), amely nem tagja az Európai Uniónak. A magyar közlekedésrendészet 2004 májusa óta a TISPOL

teljes jogú tagja, s 2005 márciusától vesz részt a nemzetközi közúti ellenőrzésekben.

A TISPOL egyik legjelentősebb, de mindenképpen legrepresentatívabb, a közlekedők széles körét érintő tevékenysége a nemzetközi közlekedésrendészeti ellenőrzések szervezése és végrehajtása. Ezek az ellenőrzések Európa területének jelentős részére kiterjednek. Az első nemzetközi ellenőrzést a TISPOL 1999-ben szervezte meg, akkori tagságának megfelelően 7 ország rendőreinek közreműködésével. A Művelési Csoport éves munkaterve alapján szervezett nemzetközi kampányok jellegzetessége, hogy a tagállamok rendőri szervei egy időben, azonos céllal hajtják őket végre. Évente általában kilenc nemzetközi ellenőrzés szervezésére kerül sor, melyek témaköréről és időpontjáról a tagállamok képviselői a TISPOL tárgyvét megelőző tavaszi találkozásánál döntenek. Az ellenőrzések alapvetően az olyan jogsértő járművezetői magatartások ellen irányulnak, melyek a legnagyobb közlekedésbiztonsági kockázatot rejtik Európa útjain. Minden évben 2-2 kampány irányul a gyorsított és az ittas vezetés visszaszorítására, a biztonsági öv használatának elősegítésére, valamint a tehergépjárművek forgalmának ellenőrzésére. Az autóbuszok ellenőrzésére a TISPOL 2002 óta évente egy-egy akciót szervez, melynek időpontja eddig minden esetben július vége volt.

A legutóbbi autóbusz-ellenőrzés hazai tapasztalatai

A TISPOL European Operation Bus kampányának végrehajtását az éves ellenőrzési tervben 2011 harmincadik hetére tűzték ki, s az akció az előzetes tervek szerint valósult meg. A TISPOL minden esetben egy hetet jelöl meg az ellenőrzések végrehajtására, melyen belül a tagállamok rendőri szervei lehetőségeiknek és leterheltségüknek megfelelően határozzák meg azokat a napokat, amikor az ellenőrzés ténylegesen megvalósul.

A magyar rendőrség az ország területére kiterjedő ellenőrzéseket a Nemzeti Közlekedési Hatósággal és más együttműködőkkel közösen 2011. július 28–29-én hajtotta végre. Az ellenőrzés helyszíneit a hatóságok minden esetben úgy választották meg, hogy az autóbuszok biztonságos leállításának és a technikai jellegű ellenőrzések végrehajtásának feltételei adottak legyenek. A Zala Megyei Rendőr-főkapitányság az ellenőrzést ezúttal is a szlovéniai muraszombati régió közlekedési rendőreivel közösen hajtotta végre, a határokon átívelő európai ellenőrzések keretében. A Zala megyei és a szlovéniai rendőrök előzetes egyeztetéssel, tisztcserékkel, a tapasztalatok egymás közötti megosztásával, valamint az ellenőrzések közös értékelésével járó együttműködése immár öt éves múltra tekint vissza.



Kiterelés



Okmányellenőrzés



Adatrögzítés

Az ellenőrzések a járművezetők és a különböző okmányok ellenőrzésén túl többek között az alábbiakra irányultak:

- menetíró berendezésekkel kapcsolatos visszaélések felderítése,
- vezetési és pihenőidőre vonatkozó szabályok ellenőrzése,
- gyorsajtások felderítése,
- ittas járművezetők kiszűrése,
- jármű műszaki állapotának vizsgálata.

A célellenőrzésekben összesen 1283 rendőr vett részt, az együttműködő erők részéről pedig a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a Nemzeti Adó- és Vámhivatal, a Katasztrófavédelem és a Polgárőrség emelhető ki. A két nap alatt összesen 1686 autóbusz ellenőrzésére került sor, melyből 459 jármű volt külföldi tulajdonú. A legtöbb autóbust, 445 járművet Budapesten ellenőrizték. A tapasztalt szabályszegések változatosak voltak. Sebességtúllépés miatt összesen 44 autóbusz-vezetővel szemben jártak el, ittas vezetés ugyanakkor egyetlen alkalommal sem fordult elő. A biztonsági öv használatának elmulasztása miatt 4, tachográfkal kapcsolatos szabályszegés miatt 5, vezetési és pihenőidővel kapcsolatos szabályszegés miatt pedig 12 esetben indult eljárás. A jármű műszaki állapota 9 alkalommal nem felelt meg az előírásoknak, 20 esetben pedig a járműokmányokkal kapcsolatos szabályok megsértését állapították meg az ellenőrző személyek. Az összes autóbusszal kapcsolatos szabályszegések száma 100, ebből 78 esetben a jármű magyar tulajdonú volt.

Az ellenőrzések során a rendőrség természetesen számos olyan szabályszegést is felderített, melyet más kategóriába tartozó járművel követtek el. Az így felderített 4168 szabályszegés túlnyomó többsége sebességtúllépés volt. Az ellenőrzések végrehajtásával kapcsolatban kedvező hír, hogy a hatósági intézkedésekkel szemben egyetlen esetben sem éltek panasszal.



Az autóbuszok mellett a járművezetők ellenőrzésére is szükség van

A European Operation Bus az ötödik volt a TISPOL 2011. évre tervezett közúti ellenőrzéseinek sorában, augusztusban a Speed elnevezésű sebesség-ellenőrző akció következett. Szeptember közepén a biztonsági öv használatát ellenőrző Seat Belt nemzetközi akció zajlott le, október 10-12. között pedig a tehergépjárművek ellenőrzését (European Operation Truck) várható, karácsony előtt pedig – hazánkban december 16-17-én – immár hagyományosan kerül sor az Alcohol & Drugs nevű ellenőrzésre az ittas és drog hatása alatti járművezetők kiszűrése érdekében.

Gégény István

A MABISZ-nál jártunk

Biztosítók a közlekedés biztonságáért

A sokszereplős közlekedés egyik legerősebb tagja lehet a Magyar Biztosítók Szövetsége (MABISZ), hiszen – ha más nem – a gépjárművek biztosítási díjai minden bizonnyal komoly hatással vannak a járművezetőkre.

Hogy ez mennyire van így, arról Szombat Tamást, a MABISZ Gépjármű Tagozatának elnökét kérdeztem.

– A MABISZ-nak, mint a biztosítók érdekvédelmi szervezetének, van-e befolyása a közlekedőkre, hogyan támogatja a szervezet a tagbiztosítókat ebben a társadalmilag fontos munkában?

– A MABISZ legerősebb szerepe ebben a folyamatban onnan ered, hogy a gépjármű-felelősségbiztosításokon keresztül maga is részese a közlekedés egészének. Abban egyeztető szerepe van, hogy mennyire preferálja a törvényalkotó a kármentesen közlekedőket. A biztosítók elemi érdeke, hogy az emberek lehetőség szerint minél kevesebb kárt okozzanak, tehát legalább azok a károk, amelyek biztonságos vezetéssel elkerülhetők, csökkenjenek. Ebben a munkában a MABISZ-nak elsődlegesen szervező szerep jut. Az egyes tagbiztosítók a saját berkeiken belül vesznek részt a konkrét munkában, többen oktatópályával rendelkeznek, és biztosítási díj-kedvezményekkel ismerik el a balesetmentesen vezetőket. Sok biztosító felvilágosító munkát is végez azzal, hogy felhívja az ügyfelek figyelmét azokra a tényezőkre – például a téli és nyári gumik cseréjére –, amelyekkel elkerülhetik a károkozást.

– A Gépjármű Tagozat ülésein szó esik ilyesmiről?

– Természetesen. Amikor a törvényhozó megalkotta az objektív felelősségről szóló szabályt, egyetértettünk vele, hiszen a kárstatisztikákból mi is láttuk, hogy a legtöbb kárt a gyorskocsizás okozza. Ez ellen valóban csak erősebb és intenzívebb fellépéssel lehet védekezni. Az ez irányú felvilágosító munkában a biztosítók egyértelműen részt tudtak venni. Ennek a szabálynak meg kellett születnie, mert látható, hogy általa radikálisan csökkenthető a balesetek száma.

– A szabály tehát nagyon jól jött a biztosítóknak.

– Igen, még azt is mondhatnám, hogy az alacsony díjak miatt gondban lévő biztosítókat kihúzta a csávából, mert tényleg erőteljesen csökkent a balesetek száma. Igaz, az adatok alakulá-

sára egy külső tényező is kedvező hatással volt, jelesül a gazdasági válság, amelynek következtében az emberek egyre kevesebbet autóznak, vidéken jelentősen visszaesett a megtett kilométerek száma. Ebben az időszakban az ügyfelek jobban honorálták, hogy a biztosítók kármentességi kedvezményekkel jelentkeznek. Hozzáteszem, sokan nem voltak tisztában azzal, hogy ha nem okoznak kárt, az kedvezményt jelent.

– A különböző biztosítási módzatok költségei képesek kedvező irányba mozdítani a közlekedési morált? Első látásra azt gondolnánk, hogy a csökkenő díjak inkább a fegyelmezetlenség irányába tolják a járműtulajdonosokat.

– Akkor lenne ebben igazság, ha időközben nem jelent volna meg az objektív felelősség szabálya és nemrégiben a büntetés, illetve pontrendszer-szigorítás. Ugyanakkor látni kell, hogy az embereknek mind kevesebb pénzük van a saját autójuk megjavítására, következésképpen jobban megbecsülik, ha kármentesen vezetnek. Azt is figyelembe kell venni, hogy mondjuk egy svájci frankos hitel vagy egyáltalán a gazdasági válság az emberek elkölthető jövedelmét nem a biztosítási díjak 10–20 százalékos csökkenésének arányában, hanem nagyobb mértékben vágta vissza.

– A balesetek számának mérséklődésével érezhetően vagy inkább automatikusan csökken a kárkifizetések összege?

– Tény, hogy csökken a károk száma, viszont el kell ismerni, hogy amint fejlődünk és lépünk előre az Európai Unióban, úgy értékelődik fel az emberi élet. Tehát a személyi sérüléssel járó balesetek átlagára három–négyeszeresére emelkedett. Ez azt jelenti, hogy miközben kevesebb káreseményünk van, az átlagkáraink jelentősen növekedtek azzal, hogy számos járulékos költséget, kárpótlást is megfizetnek a biztosítók a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás keretén belül.



Szombat Tamás

SG

Jó úton járunk a közlekedésbiztonság javításában

Egy német nem támogatja az államkasszát

Sokféle szemszögből vizsgálható a közlekedésbiztonság javítását célzó adminisztratív lépések sorozata, egyebek között az állampolgári jogkövetés és a szabályok betartatására hivatott rendőrség szempontjából.

Ezúttal *prof. dr. Irk Ferenc* egyetemi tanárt, a Rendőrtiszti Főiskola Közbiztonsági Tanszékének oktatóját, az Országos Kriminológiai Intézet igazgatójának tanácsadóját kértem arra, hogy segítsen eligazodni a döntések motivációjában.

– *Július elsejével szigorodtak a közlekedés szabálysértőivel szemben kiszabható bírságok. Elképzelhetőnek tartja, hogy a magasabb bírságösszegekkel tovább javítható a közlekedés biztonsága?*

– Szerencsére nemcsak a bírságtételek megemeléséről van szó, hanem a pontrendszer kiterjesztéséről is. A bírságok önmagukban csak akkor lehetnek hatékonyak, ha a szabálysértést gyorsan követik a büntetések. Egészen mostanáig problémát jelentett, hogy akinek sok pénze volt, az nyugodtan kifizette akár havi négy alkalommal is a 300 ezres büntetést, míg más belerokkant az összegbe, és az autója lerakására kényszerült. Ma viszont már az előző kategória szereplői is könnyen kipontozódhatnak. A kétfajta büntetés kombinációja tehát hatékony lehet a közlekedés biztonságának javításában. Nagyon hasznos lesz, ha a tilos jelzésen áthaladókat is büntetik, ráadásul a jó szabály már hatályban van, a jövő idő használata legfeljebb a tömeges elterjesztésére vonatkozik. Nagyon helyénvaló lesz, ha a nyugati normáknak megfelelően három képpel lehet bizonyítani az ilyen típusú szabálysértés megtörténtét, de egyelőre súlyos aggodalmaim vannak a sárgán áthajtás esetleges büntetésével kapcsolatban, hiszen ennek megítélése közel sem egyértelmű. Az egyik következmény az lehet, hogy néhányan tövig nyomják a féket, veszélyes helyzetbe hozva ezzel a hátuk mögött érkezőket, tehát a közlekedés biztonsága és folyamatossága más oldalról sérül. Rendőri szempontból pedig nagyon körülményes, igen komoly technikai, szakértői felkészültséget igényel az ilyen esetek bizonyítása. Képzeljük el, milyen összetett számítást igényel egy autóbussz lassulásának kiderítése, amelyen az utasok védelme érdekében a gépkocsivezetőnek mérlegelnie kell, hogy fékez vagy a gázra lép. Nincs értelme az autósokat ezzel ríogatni, mert egy

részük lelkiismeret-furdalás közepette át fog menni, a másik részük pedig veszélyt okozva belelép majd a fékbe. Nagyon fontos segítség lehet a másodpercet jelző kiegészítő lámpa, amely kiszámíthatóvá teszi az áthaladást.

– *A járművezetők közül kik azok, akik leginkább érzékenyek a magasabb bírságokra és a büntetőpontokra?*

– Úgy gondolom, hogy a fiatalok azok, akikre a legjobban kellene hogy hasson, de leginkább a kicsit bizonytalan, kevés rutinnal rendelkező 35–50 év közötti korosztály képviselőit tartják vissza a büntetések. Ők azok, akik egy rendőrautó láttán akkor is fékeznek, ha a sebességük jóval a megengedett alatt van. Ugyanakkor a tapasztalataim azt bizonyítják, hogy másképpen működik a büntetések lélektana Nyugat-Európában, Észak-Európában, illetve a volt keleti tömb országaiban. Nálunk történelmi hagyomány, hogy az embereknek félniük kell ahhoz, hogy az alapvető szabályokat betartsák.



Prof. dr. Irk Ferenc

– Eszerint Nyugat-Európában nem félnek a büntetéstől?

– Nem a büntetéstől félnek, hanem egyszerűen nem szeretnek fizetni. Egy német például nem akarja az államot támogatni a saját pénzéből, ha nem muszáj. Ehhez a mentalitáshoz azért hozzájárul, hogy Észak-Európában – Norvégiában, Finnországban és Svédországban – helyezték ki a legtöbb sebességmérő dobozt. Ezzel elérték azt, amihez most már mi is közelítünk, hogy az emberek önkéntesen követik a szabályokat. A büntetéssel nevelés nálunk is kezd az emberi mentalitást – nagyon lassan – megváltoztatni. Ugyanakkor azt is el kell mondani, hogy az állami szervek, hatóságok sem tesznek meg minden tőlük elvárhatót, hiszen számos helyen nem látszanak például az útburkolati jelek vagy éppen növények takarják el a közlekedési táblákat.

– Ha jól értettem a gondolatait, mondhatjuk azt, hogy javult a közlekedési morál?

– Feltétlenül. Bármennyire is örökre a rosszról hallunk a médiából, és a jóról csak ritkán ejtünk szót, a javulás tagadhatatlan.

– Hadd jegyezzem meg, hogy én talán még nem láttam magam előtt motorost ötvennel menni a városban. Hozzáteszem: a közlekedők egyetlen csoportjával szemben sincsenek előítéleteim.

– Óvni az általánosítástól, hiszen motoros és motoros között is van különbség. Ha motoros lennék, a tömött városi forgalomban vélhetően én is azt mondanám magamban, hogy megpróbálom az álló kocsisor között elmenni. Természetesen nem a magamutogató, egykerekező motorosról beszélek. Szerintem a motorosok elsősorban a saját bőrüket viszik vásárra. Más az országút, ahol egy jól meghatározható közösség magamutogatóval foglalkozik. Nyugaton sincs ez másként, csak éppen mindenki számára elfogadható megoldásokat találnak ki. Sokat tanítok Freiburgban, amelynek közelében van egy abaligetiehez hasonló útszakasz. Egy időben a rendőrség, a mentők, a tűzoltók szinte ingáztak ezen a szerpentines helyszínen, annyi motoros szenvedett balesetet. Aztán egyszer csak döntöttek, és hétvégékre lezárták az útszakasz legveszélyesebb részét. Erről az is eszembe jut, hogy nagyon intenzív nevelőmunkára lenne már szükség, a gyerekektől, kerékpárosoktól elkezdve. Magyarul nemcsak büntetni kellene, hanem támogatni is a szabályszerű magatartást a közlekedésben.

– Mire gondol?

– A gyerekek esetében arra, hogy valamennyi fejlett motorizációjú országban úgy kezdődik az első osztály, hogy mindenki kap egy fényvisszaverő köpenyt. Hála Istennek, a kerékpárosoknál már nálunk is kezd egyre népszerűbb lenni a bukósisak, pedig ezt nem erőltette senki. Ugyanennyire fontosnak tartanám a fényvisszaverő mellény viselését, és örömmel látom, hogy elterjedt a villogó lámpák használata is a kerékpárokon.



„A büntetéssel nevelés nálunk is kezd az emberi mentalitást – nagyon lassan – megváltoztatni”

– Mi a véleménye arról, hogy az elképzelések szerint a Nemzeti Alaptanterv része lesz a KRESZ oktatása?

– Úgy vélem, nincs sok értelme a KRESZ mint szabálykönyv oktatásának a gyerekek részére. Vannak természetesen olyan alapszabályok, mint például az elsőbbségadásra, a kanyarodásra vonatkozó, amelyeket valóban oktatni kellene, de nem látom be, miért kellene megtanulniuk olyan szabályokat, amelyek alkalmazására életkoruknál fogva eleve nincs lehetőségük. Számukra sokkal fontosabb a vészhelyzetek megfelelő felmérése és az azokra való reagálás képességének kialakítása. Ebből következik, hogy szituációorientáltan kellene tanítani őket, és nem befírláztatni velük seregnyi jogszabályt, amitől csak elbizonytalanodnak.

– Nagyjából két évtizeddel ezelőtt azt mondta nekem egy interjúban, hogy a hazai közlekedés legnagyobb veszélyét az jelenti, hogy nyugat-európai szabályokat akarnak rákényszeríteni egy alapvetően mediterrán típusú népre. Ma is igaznak tartja ezt?

– Ma is azt mondom, hogy mi „West-Balkán” vagyunk. Akkor leszünk majd Nyugat-Európa, amikor az autósok 80 százaléka már akkor lassít egy gyalogátkelő előtt, amikor gyalogost lát a járdán a zebra felé közeledni. A Lajtán túl így közlekednek. A régióink társadalmaira általában jellemző megkésett szerveetlen fejlődés az oka annak, hogy mi még nem tartunk ott. És persze baj van a hatóság tekintélyével, aminek egyik gyökere, hogy a rendőrség még a rendszerváltást követően is sokáig a jogi normák fölött érezte magát, maga sem tartotta be a szabályokat. Nyugaton más a szemlélet általában és a közlekedésben is. Egy svéd például autósként senkinek semmit nem akar bebizonyítani. Nyilván azért, mert 40–50 éve belenőttek a motorizációba, és 300 éve nem volt ott háború. Magyarország most kezd eljutni ide, lassan megtanuljuk, hogy a közúton nem kell megmutatnunk semmit a másoknak. És nagyon sok függ attól is, hogy a gyerek milyen típusú sofőrt ismer meg az édesapjában, édesanyjában.

Somogyi Gábor

Jelentős változások a közúti közlekedés szabályozási háttérében

2011. július 1-jével szigorodtak a közúti közlekedési szabályszegekkel, valamint azok szankcionálásával kapcsolatos szabályok. Változtak a közigazgatási bírságolás szabályai, bővült és szigorodott a pontrendszer, emellett más jogszabályi változások is történtek.

Aligha vitatható, hogy a szabályozás a közlekedésbiztonság javításának egyik fontos területe. A szabályozás eszközeivel teremthető meg ugyanis az a jogszabályi környezet, mely nélkülözhetetlen a sikeres közlekedésbiztonsági tevékenység végzéséhez. Megfelelő szabályozás hiányában az egyéb közlekedésbiztonsági intézkedéseket (például közúti ellenőrzéseket) sem lehet hatékonyan alkalmazni.

Az elmúlt években számos olyan intézkedés történt, amely a közúti közlekedésbiztonság szabályozási háttérét megváltoztatta.



Ezek sorában említhető az objektív felelősség rendszerének bevezetése és a zero tolerancia ismételt alkalmazása, melyek jelentős mértékben járultak hozzá a hazai közúti közlekedésbiztonság terén immár negyedik éve tapasztalható sikerekhez. Az említett változásokat 2008-ban, 2009-ben és 2010-ben további módosítások követték.

A hatályos Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram kiemeli a szabályozási háttér fontosságát, s egyben meghatározza, hogy 2011 és 2013 között a közúti közlekedést érintő jogszabályok rendszeres felülvizsgálatára, valamint további intézkedések meghozatalára van szükség. A törekvések első jelentős eredményeként 2011. július 1-jével több területen módosult a közúti közlekedésbiztonság jogszabályi háttere. Az átalakítás jelentősnek mondható, hiszen az Országgyűlés által 2010. december 20-án elfogadott, az egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról szóló 2010. évi CLXXII. törvény által összesen nyolc jogszabály módosult (négy törvény és négy kormányrendelet). A leglényegesebb módosítások a közizgatási bírságolás gyakorlatát és a közúti közlekedési előéleti pontrendszert érintették, új jogintézményként bevezették a jármű visszatarthatóságát meghatározott feltételek teljesülése esetén, s emellett más változások is történtek. Terjedelmi okokból a cikkben csak a legjellemzőbb és leglényegesebb elemeket emeljük ki.

1. A közizgatási bírságolás szabályainak változásai

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (továbbiakban: Kkt.) 20. § (1) bekezdésének k) pontja alapján 2011. július 1-jét követően: „a megengedett legnagyobb sebességre (gyorshajtás), a biztonsági öv használatára, a továbbhaladás tilalmára (tilos jelzésen történő áthaladás) és a járművezető szervezetében a szesz ital fogyasztásából származó alkohol tilalmára (ittas vezetés) vonatkozó rendelkezések megsértői bírság fizetésére kötelezhetők.”

A módosítás következtében a korábban szabálysértésnek minősülő ittas vezetés, valamint a megengedett legnagyobb sebesség túllépése átkerült a közizgatási bírsággal sújtandó szabályszegések közé, és a kiszabható bírság összege megemelkedett. Kikerült viszont a közizgatási bírságolás hatálya alól a gyermekbiztonsági rendszer, valamint a motorkerékpáros bukósisak használatának elmulasztása, továbbá a mobiltelefon jogellenes használata a jármű vezetése közben. Utóbbi jogsértések a jövőben ismét a szabálysértési jog hatálya alá tartoznak, s elkövetésük helyszíni bírság kiszabását (melynek összege 3000-tól 20 000 forintig terjed) vagy 30 000 forintig terjedő pénzbírság kiszabását vonhatja maga után.

Fontos változás, hogy amennyiben a Kkt. 20. § (1) bekezdésének k) pontjába sorolt szabályszegések elkövetése esetén az elkövető személye ismertté válik (például helyszíni leállítás során, menetlevél, illetve az üzembentartó nyilatkozata alapján), abban az esetben a közizgatási bírságot nem az üzembentartóval, hanem a tényleges elkövetővel szemben szabják ki. (Ez a módosítás egyébként a közúti közlekedési előéleti pontrendszer alkalmazásához, valamint a jármű visszatarthatóságának kérdésköréhez is kapcsolódik.)

Tekintsük át, mit is jelentenek a közizgatási bírságolás szabályainak változásai a „legfőbb közúti gyilkosok”, azaz a megengedett sebesség túllépése, az ittas járművezetés, valamint a biztonsági öv használatának elmulasztása vonatkozásában.

Megengedett sebesség túllépése

2011. július 1-jét követően a gyorsajtás lehet szabálysértés vagy tartozhat a közizgatási bírság hatálya alá. A kisebb mértékű, általában 15–20 km/h alatti sebességtúllépés a jövőben is szabálysértés marad, és az egyes szabálysértésekről szóló 218/1999. (XII.28.) kormányrendelet (továbbiakban: Szm.) 54. §-ában meghatározott „közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértésének” minősül. A cselekmény elkövetése esetén figyelmeztetésnek, helyszíni bírság kiszabásának vagy legfeljebb 30 000 forint pénzbírság kiszabásának lehet helye. Az ennél nagyobb mértékű gyorsajtások átkerültek a közizgatási bírságolás rendszerébe, ezzel egyidejűleg a korábbi, Szm. 43. § szerinti „Sebességkorlátozás jelentős túllépése” szabálysértési tényállás megszűnt.

A közizgatási bírsággal fenyegetett gyorsajtások esetében a bírságok összege, valamint a kiszabható előéleti pontok száma függ a gyorsajtás km/h-ban meghatározott mértékétől, valamint az adott útra meghatározott megengedett sebességtől. A közizgatási bírság összege 30 000 és 300 000 forint között, a pontok száma pedig 4 és 8 között alakul.

A jogszabályi változás következménye, hogy a megengedett sebesség túllépése esetén járművezetéstől eltiltásra mint önálló intézkedésre a jövőben nem kerül sor, és ez megosztja a szakértők véleményét. Ugyanakkor a pontrendszer által három jelentős mértékű gyorsajtás elkövetése a vezetési jogosultság ideiglenes, hat hónapig tartó korlátozásával járhat.

A megengedett legnagyobb sebesség túllépésének szankcionálása

Sorszám	A megengedett legnagyobb sebesség túllépésének mértéke km/h-ban	Bírság összege forintban	Előéleti pontok száma
1.	50 km/h sebességig		
	a) 15 km/h felett 25 km/h-ig	a) 30 000	4
	b) 25 km/h felett 35 km/h-ig	b) 45 000	4
	c) 35 km/h felett 45 km/h-ig	c) 60 000	4
	d) 45 km/h felett 55 km/h-ig	d) 90 000	6
	e) 55 km/h felett 65 km/h-ig	e) 130 000	6
	f) 65 km/h felett 75 km/h-ig	f) 200 000	8
2.	50 km/h felett 100 km/h sebességig		
	a) 15 km/h felett 30 km/h-ig	a) 30 000	4
	b) 30 km/h felett 45 km/h-ig	b) 45 000	4
	c) 45 km/h felett 60 km/h-ig	c) 60 000	4
	d) 60 km/h felett 75 km/h-ig	d) 90 000	6
	e) 75 km/h felett 90 km/h-ig	e) 130 000	6
	f) 90 km/h felett 105 km/h-ig	f) 200 000	8
3.	100 km/h sebesség felett		
	a) 20 km/h felett 35 km/h-ig	a) 30 000	4
	b) 35 km/h felett 50 km/h-ig	b) 45 000	4
	c) 50 km/h felett 65 km/h-ig	c) 60 000	4
	d) 65 km/h felett 80 km/h-ig	d) 90 000	6
	e) 80 km/h felett 95 km/h-ig	e) 130 000	6
	f) 95 km/h felett 110 km/h-ig	f) 200 000	8
g) 110 km/h felett	g) 300 000	8	

Az ittas vezetés szankciója

	Bírság összege	Előéleti pont
Gépi meghajtású jármű 0,5% vér-, illetve 0,3 mg/l légalkohol-értéig	150 000	6
Gépi meghajtású jármű 0,51 és 0,8% közötti vér-, illetve 0,31 és 0,5 mg/l légalkohol-érték között	200 000	8
Gépi meghajtású jármű 0,8% vér-, illetve 0,5 mg/l légalkohol-érték fölött	300 000	8
Nem gépi meghajtású jármű 0,8% vér-, illetve 0,5 mg/l légalkohol-értékig	30 000	-
Nem gépi meghajtású jármű 0,8% vér-, illetve 0,5 mg/l légalkohol-érték fölött	60 000	-

Feltétel, hogy a cselekmény nem minősül bűncselekménynek.

Ittas vezetés

Napjainkban Magyarországon az ittas járművezetés bűncselekménynek minősülhet, illetve a közizgatási bírságolás hatálya alá tartozhat. A magasabb szintű alkoholos befolyásoltsággal járó, bűncselekményi szintű ittaság kérdéskörét (Btk. 188. §) a 2011. július 1-jén hatályba lépett változások nem érintik.

A bűncselekménynek nem minősülő ittas vezetések terén ugyanakkor jelentős változások történtek. Ezek a cselekmények a korábbiakban szabálysértést képeztek, júliustól azonban már a közizgatási bírságolás szabályai vonatkoznak rájuk. Elmondható, hogy az ittas vezetők a jövőben jelentős közizgatási bírságokra számíthatnak. A bírságok jogszabály által meghatározott fix összege az alkohol koncentrációjától és a vezetett járműkategóriától függ, s 30 000-tól 300 000 forintra terjed. Az alsóbb bírságösszegek (30 000, illetve 60 000 forint) a nem gépi meghajtású járművek vezetőire, például a kerékpárosokra vonatkoznak. A gépi meghajtású járművet ittasan vezetők közizgatási bírságának összege 150 000 forintról indul, s az ittaság függvényében emelkedhet 200 000 vagy akár 300 000 forintra.

A közizgatási bírság hatálya alá tartozó ittas vezetés elkövetése esetén a vezetői engedély helyszíni elvételére nem kerül sor, ezekben az esetekben a vezetői jogosultság korlátozása a maximális 18 pont elérésekor valósul meg.

Biztonsági öv használatának elmulasztása

A passzív biztonsági eszközökön belül már csak az öv használatának mellőzése tartozik a közizgatási bírságolás szabályozási körébe, a gyermekbiztonsági rendszer és a motorkerékpáros

bukósisak használatának elmulasztása júliustól – a 2009. augusztus előtti állapotnak megfelelően – ismételten szabálysértést képez. Biztonsági öv használata nélküli közlekedés esetén a bírság összege 15 000-tól 40 000 forintra terjedhet attól függően, hogy a jogsértés lakott területen belüli, kívüli úton vagy gyorsforgalmi úton valósul meg. A járművezető a szabályszegés elkövetésekor 3 vagy 5 előéleti pontot kap, az elkövetés említett helyétől függően.

Amennyiben a biztonsági öv használatát nem a járművezető, hanem az utas mellőzi, akkor az azonos összegű közizgatási bírságot az utassal szemben szabják ki. Utas természetesen előéleti pontot nem kaphat.

2. A közúti közlekedési előéleti pontrendszer módosítása

Július 1-jével a közúti közlekedési előéleti pontrendszer szabályai is megváltoztak. Egyrészt bizonyos jogsértő magatartások visszakérültek a pontrendszer hatálya alá (például a gyermekbiztonsági rendszer, valamint a bukósisak használatának elmulasztása), másrészt a pontrendszer egyes közizgatási bírság hatálya alá tartozó szabályszegésekre is kiterjesztették (például gyorshajítás, ittas vezetés, biztonsági öv használatának elmulasztása, tilos jelzésen áthaladás, autópálya leállósávján haladás, behajtás tilalmára vonatkozó szabályok megszegése stb.), amennyiben a jármű cselekménykori vezetője megállapítható.

További fontos változás, hogy szigorodtak az egyes szabályszegések elkövetéséhez kötődő pontszámok. 2001. július 1-je után a szabálysértéseknél az eddigi 1–5 helyett 1–8 pont, gondatlan bűncselekmény esetében az eddigi 6 helyett 9, szándékos bűncselekményeknél 9 helyett 11 pont társul automatikusan a cselekményhez. Közizgatási bírsággal sújtandó jogsértések esetén az előéleti pontok száma 3 és 8 között változik.

Az új szabályozás következtében már három súlyos szabályszegés elkövetése a vezetői engedély ideiglenes visszavonásához vezethet (korábban ehhez legalább négy hasonló szabályszegés elkövetésére volt szükség).

3. Egyéb változások

A közizgatási bírságolást, valamint a közúti közlekedési előéleti pontrendszert érintő módosítások mellett július 1-jén olyan egyéb változások is hatályba léptek, mint például a jármű visszatartása jogintézmény bevezetése, valamint az objektív felelősség hatálya alá tartozó szabályszegések körének kibővítése.

Biztonsági öv használata nélküli közlekedés	A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet	Bírság összege forintban	Pontszám	A bírságolással érintett cselekmény elkövetéséért felelőssé tehető
lakott területen	48. § (4) bekezdése	15 000	3	járművezető
lakott területen kívül		30 000	3	
autóúton, autópályán		40 000	5	

A jármű visszatartásának lehetősége alapvetően a külföldi tulajdonú gépkocsik vezetői által elkövetett szabályszegéseknek szabhat gátat. Az új szabályozás bevezetését indokolja, hogy napjainkban egyes gyorsforgalmi útszakaszokon (például az M1-es autópályán és az M0-s autóúton) a jelentős sebességtúllépések mintegy 80%-át külföldi hatósági jelzéssel ellátott gépjárművel követik el. Sajnálatos módon ezek a súlyos szabályszegések az esetek többségében eddig szankcionálatlanok maradtak.

A most hatályba lépett szabályozás szerint négy szabályszegés, a Kkt. 20. § (1) bekezdés k) pontjában nevesített gyorsajtás, biztonsági öv használatának elmulasztása, tilos jelzésen való áthaladás és ittas járművezetés elkövetése esetén a közúti forgalomban végzett ellenőrzés során a járművet a bírság, illetőleg a pénzkövetelés-biztosítás megfizetéséig az erre vonatkozó külön határozat kiadása nélkül vissza lehet tartani. Ugyancsak visszatartható a gépjármű, amennyiben a jármű vezetőjének vagy üzemeltetőjének korábban elkövetett szabályszegés miatt közúti igazgatási bírság-tartozása áll fenn. Visszatartás esetén a jármű forgalmi engedélyét elveszik, s a pénzkövetelés biztosításáig a járművet a kijelölt várakozóhelyen kell elhelyezni.

Ezek a szabályok kizárólag külföldi természetes személy, illetve cég esetén alkalmazhatók. A jármű nem tartható vissza,

amennyiben a bírságfizetésre kötelezett székhelye, illetve lakóhelye a Magyar Köztársaság területén van, és a kötelezett rendelkezik magyar adószámmal vagy adóazonosító jellel.

A jármű visszatartása mellett az objektív felelősség hatálya alá tartozó jogsértések köre is bővült. Július 1-jét követően az útpadkán való megállás, a járdán való jogellenes megállás, valamint lakott területen kívül a főút vonal úttestjén való várakozás esetén is közúti igazgatási bírságot szabnak ki a jármű üzemeltetőjével szemben.

Záró gondolatok

A közúti közlekedést érintően 2011. július 1-jén hatályba lépett módosítások a jogalkotó reményei szerint hozzájárulnak ahhoz, hogy Magyarországon a személyes közúti balesetek száma, valamint a balesetekben meghalt személyek száma tovább csökkenjen. A szabályozási háttér átalakítása megfelel a hatályos Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram előírásainak, s a megvalósult beavatkozások szükségessége szakmailag nem vitatható. Ugyanakkor kijelenthető, hogy az új szabályozás önmagában nem lehet elegendő a hazai közlekedésbiztonsági problémák teljes körű megoldására, ezenkívül magában foglalja további változások szükségességét és mutatja azok lehetséges irányát.

Számos szakértő egyetért abban, hogy az európai gyakorlatra is figyelemmel meg kell vizsgálni a vezetői engedély elvételének lehetőségét jelentős sebességtúllépés és ittas járművezetés elkövetése esetén, hiszen a legnagyobb visszatartó hatás, valamint az önkéntes jogkövetés kikényszerítése ez által érhető el – függetlenül a szabályszegő vagyoni helyzetétől. Megfontolandó továbbá a lépcsőzetes, azaz folyamatosan súlyosbodó szankciók alkalmazása ismétlődő elkövetés esetén. A sérülések súlyosságának csökkentése érdekében indokoltnak tűnik az előéleti pontok számának növelése a biztonsági öv használatának elmulasztása esetén, továbbá még mindig léteznek a szankciórendszerben olyan kisebb aránytalanságok, melyek felszámolása lépéseket igényel.

A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram időszakában, azaz 2013. december 31-éig még további jogszabálymódosítások várhatók. Ezek minden bizonnyal érinteni fogják a közúti közlekedés valamennyi pillérét, ezen belül a legfontosabbnak tartott emberi tényező kérdéskörét, továbbá a közlekedési infrastruktúrát és az ellenőrzést. A szakmai remények szerint a közlekedésre nevelés rendszerének átalakítása mellett a gépjárművezető-képzés és -vizsgáztatás tervezett reformja is megvalósul.

Gégény István



A járművezetők belső kontrollja segít leginkább

Nem csak büntetésekben gondolkodnak

Ebben az évben egy sor olyan jogszabályváltozás történt, amely a remények szerint javítja a közlekedés biztonságát. Ennek jelei már markánsan látszanak, pedig az igazi hatások nyilvánvalóan csak hosszabb idő távlatában éreztetik a hatásukat.

A tapasztalatokról és az elvárásokról dr. Pongrácz Tamástól, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettesétől kértem véleményt.

– A rendőrség szabálysértési eljárásainak szigorítása kapcsán elhangzott, hogy a Nemzeti Közlekedési Hatóság hozza létre a központi bírságnyilvántartást, amelyből ellenőrizni tudják, kik nem fizettek ki egy korábbi bírságot. Megítélése szerint mikorra jöhet létre egy ilyen, megbízhatóan működő rendszer? Van-e rá apparátusuk, infrastruktúrájuk?

– A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 20. § (1) bekezdésében felsorolt jogsértések esetén kiszabott jogerős közigazgatási bírságok nyilvántartását hozta létre a Nemzeti Közlekedési Hatóság. Ebben a nyilvántartásban a 2011. július 1-je után elkövetett cselekmények alapján kiszabott jogerős bírságokat rögzítjük. A nyilvántartást a jelenleg rendelkezésre álló infrastruktúra és humánerőforrás felhasználásával, illetve igénybevitelével működtetjük; az adattartalom bővülésével összhangban magát a nyilvántartást is bővíteni kívánjuk a jövőben.

– Ez a rendszer miként függ össze az NKH bírságolási rendszerével?

– A rendszer magában foglalja majd az összes hatóság által kitöltött bírságot egy közös adatbázisban, amelyet a Nemzeti Közlekedési Hatóság is feltölt a saját adataival.

– Várható, hogy az NKH által feltárt szabálysértési ügyek szankciói is szigorodnak a jövőben?

– A szankciók mértékét jogszabályok állapítják meg, melyeknek megváltoztatására nem a Nemzeti Közlekedési Hatóság az illetékes.

– Véleménye szerint a szigorúbb büntetéseknek milyen hatásuk lesz a közlekedés biztonságára?

– A szigor mindig hatékony, tehát egyértelmű, hogy a közlekedés biztonságára kedvező hatást gyakorol. Emellett azonban azt is látni kell, hogy nem a szigorodó büntetési tételek jelentik az első lépést a közlekedés biztonságának megteremtésében. A szigorú szankció fokozottabb szabálykövetést von maga után a büntetés elkerülése érdekében, ez azonban úgynevezett külső kontroll viselkedés. A személyiség átfogóbb, és így hosszabb távon érvényesülő,



Dr. Pongrácz Tamás, az NKH elnökhelyettese

hatékony alkalmazkodást szabályozó szerepét csak az úgynevezett belső kontroll tudja megvalósítani. Ez azt jelenti, hogy az ember maga gyakorol kontrollt önmaga felett, vagyis belátáson alapulva, a szabályrendszert elfogadva tudatos módon irányítja viselkedését a közlekedés többi szereplőjét is méltányoló, megfelelő módon.

– A büntetéseken kívül milyen elképzelések vannak az egyébként kedvezően alakuló közlekedésbiztonság további javítására?

– Természetesen több, ebbe az irányba ható elképzelésünk is van. Ilyen például, hogy az iskolarendszeren belül oktatni kell mindenkinek a közlekedéskultúra alapvető szabályait és KRESZ-alapismereteket, mert csak folyamatos, gyermekkorban elkezdett tájékoztatás, felkészítés hozhat hosszú távon érezhető fejlődést. Már az általános iskolákban lehet olyan előadásokat tartani, amelyek segítenek a diákok számára a közlekedési szabályok, a közlekedési kultúra megismerésben, elősegítve, hogy később megfelelő tudással rendelkezzenek. Emellett rendszeres, kötelező továbbképzés keretében gondoskodunk a szakoktatók és vizsgabiztosok tudásának fejlesztéséről. Ezek jellemzően preventív jellegű magatartástréningek az oktatók és a vizsgabiztosok részére, amelyek kedvező hatása a járművezetői oktatáson és vizsgákon részt vevők számára jelenik meg érzékelhető formában. Szintén ebbe a körbe tartozik a nemzetközi személy- és áru fuvarozásban részt vevő 3,5 tonna össztömeget meg nem haladó gépjárművek menetíró készülékkel való ellátása is. A vízi utakat és a vasúti pályákat is igénybe vevő kombinált fuvarozás (ROLA) lehetősége pedig a közlekedésbiztonság javításán kívül csökkenti a közutak terheltségét és a környezetszennyezést is.

S.G.

A bírságok szigorítása a közlekedés biztonságának további javítását szolgálják

Szabálytisztelő érdekképviseletek

A téma kapcsán kíváncsiak voltunk arra, vajon miként vélekednek a szabálytalan közlekedés miatt július elsejétől kirott szigorúbb bírságokról a közúti fuvarozók érdekvédelmi szervezetei.

Elsőként *Karmos Gábort*, a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületének (MKFE) főtitkárát kérdeztük.

– Az, hogy a külföldi járművek visszatérhetősége, büntethetősége kedvező irányba változott, mindenképpen öröndetes. Rendkívüli módon irritálta ugyanis a magyarországi székhelyű vállalkozókat, hogy a külföldiek sokszor gyakorlatilag szankció nélkül megúszhatták a közlekedési szabályszegéseket, szemben a hazai vállalkozásokkal. Ráadásul a magyar fuvarozók Nyugat-Európában egészen más hozzáállást tapasztaltak, hiszen a hatóságok adott esetben valamelyest elnézőbbek a saját honosságú járművezetőkkel, mint a külföldiekkel szemben. Nálunk ez eddig nem így volt, bár mi nem is kérjük, hogy a hatóságok elnézőbbek legyenek, azt viszont igen, hogy a külföldiek a magyarokhoz hasonló megítélés alá essenek. Ez tehát a szigorítás egyik része. A másik részében pedig ott van, hogy a statisztikák azt mutatják, a hazai közlekedésbiztonsági helyzet általánosságban és a haszongépjárművek vonatkozásában is javul. Ennek bizonyára számos oka, összetevője van, valószínűleg a szankciók visszatartó ereje is hozzájárul ehhez. Egyfelől egy szakmai érdekképviseleti vezető soha nem örül annak, ha adott esetben nagyobb terheket rónak a közúti közlekedési szolgáltatói szektorra, másfelől viszont, mint a közlekedésbiztonság iránt elkötelezett szervezet, úgy is fel foghatjuk ezt, hogy aki szabályosan végzi a tevékenységét, azt nem éri



Karmos Gábor

semmilyen retorzió. A szigorúbb bírsággal kapcsolatban tehát összességében nem tudok negatív felhangot említeni.

Érdeklődésünkre *Dittel Gábor*, a Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete (NiT Hungary) ügyvezető főtitkára a következőket mondta:

– Úgy gondolom, hogy a büntetések szigorítása alapvetően nem a mi tagjainkat érinti, hiszen nem jellemző rájuk a megengedett sebességhatárok túllépése, az ittas vezetés vagy éppen a biztonsági öv használatának elhagyása. A júliusi változások tehát inkább a személyautós társadalmat érintik, annak is főként az úgynevezett úrvezetői rétegét, ezért ebben a témakörben

nem is tartottunk semmiféle eszmecserét az elnökséggel vagy a tagsággal, állásfoglalásra sem került sor. Azzal, hogy a külföldi szabálysértőkkel – legyenek azok akár fuvarozók – a korábbiaknál keményebben lép fel a hatóság, maximálisan egyetértünk, bár a tranzitforgalomban részt vevő külföldi gépjárművezetőkre vonatkozóan a 156-os kormányrendelet eddig is biztosította az eljáró hatóságnak a járművisszatartás alkalmazásának lehetőségét. Úgy gondolom, hogy a magyarországi szabályozás semmivel sem szigorúbb vagy enyhébb, mint amilyenről Európából értesülünk, ugyanakkor a tagjainktól gyakorta hallom, hogy a magyar eljáró hatóság nem tesz különbséget a hazai és a külföldi jármű között, miközben máshol – főleg a kelet-európai országokban – azt tapasztalják, hogy a hatóságok a saját fuvarozóikkal mintha kesztyűs kézzel bánnának. Összességben úgy vélem, hogy a szigorítás jól szolgálja majd a hazai közlekedésbiztonság további javítását.



Dittel Gábor

S.G.



Visszatartó erejűek-e a bírságok?

A kérdés hallatán óhatatlanul eszembe jut az a közhelyszerű vélekedés, hogy nem a büntetés mértéke, súlyossága a fontos, hanem a tettenérés elkerülhetetlensége.

Bár van ebben igazság, nem tudok maradéktalanul egyetérteni ezzel a véleménnyel. Szerintem az sem mindegy, hogy milyen a büntetés mértéke. Napjainkban nagyon úgy tűnik, hogy mások is így érzik, hiszen már-már irreális összegű (több százezer forintos) büntetésekről hallunk.

Noha egész szakmai tevékenységem során a közutak biztonságosabbá tételéért küzdöttem a magam eszközeivel, úgy érzem, az eltúlzott összegű bírságok egyrészt nem helyettesítik a rendőri jelenlétet, az intenzív közúti ellenőrzést, másrészt – pont esetlegességük, kis valószínűségük miatt – gyorsan elvesztik kezdeti visszatartó erejüket.

Magam azt mondanám: mindkettő fontos. A büntetések mértékének „tisztesnek”, jelentősnek, de nem túlzottnak kell lennie. Mivel a hatalmas büntetési tételek sem helyettesítik a rend-

őri jelenlétet, a hatékony közúti ellenőrzést, szükség van a tettenérés (pestiesen szólva: lebukás) valószínűségének növelésére, de ugyanakkor a bírság mértéke sem lehet elenyésző vagy túlzott. (Ezek arányos megállapítására épp elég nemzetközi példa kínálkozik.) Tudom, nehéz megtalálni a kényes egyensúlyt a két feladat között: fenntartani a tettenérés megfelelő valószínűségét és példásan megbüntetni a szabálytalankodó, veszélyeztető autóst. Ennek ellenére meg kell kísérelni, hisz csak ez az egyensúly javíthatja tovább a közutak törekeny biztonságát.

Végezetül álljon itt egy rövid külföldi példa annak szemléltetésére, milyen fontos, mennyire visszatartó erejű is a büntetés mértéke. Németországban (akkor még NSZK-ban) a legszakszereűbb felvilágosítás, meggyőzés ellenére egészen addig nem nőtt 50% fölé a biztonsági övet viselők aránya, amíg be nem vezették a 40 márkás helyszíni bírásgot. Ez nemcsak a bírság visszatartó erejét, hatását mutatja jól, de azt is, hogy a meggyőzésnek, a felvilágosításnak „kéz a kézben” kell járnia a szabálysértők szigorú büntetésével.

Prof. Dr. Holló Péter



Életszerű hozzáállást képviselnek

Ellenőrzésen a levegőben és a földön

Manapság már hazánkban sem számít kiváltságosnak, aki rendszeresen vagy időszakosan valamilyen repülőeszközt használ. Nem is az utasszállító gépek közönségére, hanem a kisrepülőgépek, helikopterek szerelmeseire gondolok. Egyre több a le- és felszállóhely, a hobbipilóta és a különböző sétarepülésekre jelentkezők száma is. Mindez a korábbiaknál lényegesen nagyobb terhet ró az NKH Légügyi Hivatalának munkatársaira, akiket – talán az utolsó idején kánikulai napon – Balaton környéki hatósági ellenőrzésükre kísértünk el.

A Siófok-kiliti repülőtérre gyakorlatilag együtt érkezünk Gárdus Tiborral, a Légügyi Hivatal Repülésbiztonsági Osztályának vezetőjével, dr. Veron Zsolttal, a Légijogi Osztály munkatársával és Kamasz Ferenc repülőműszaki szakértővel. Mivel a hatósági ellenőrző akciót irányító Gárdus Tibor – még MIG-29-es vadászpilótaként – sok mindent megtanult a precizitásról, mindenki időben a helyén van. Olyannyira, hogy a csapat tagjainak a kezdésig még egy reggeli ébresztő kávé is befér az idejébe – közben jómagam Kiss Barnabás rendőr főhadnaggyal, helikoptervezetővel beszélgetek.

Összehangolt munka a víz fölött

– 1997-ben végeztem a szolnoki Repülőtiszt Főiskolán, ahonnan a hadsereg szentkirályszabadjai bázisára kerültem. Tavaly óta – a szükséges átképzéseket követően – a Készenléti Rendőrség Légirendészeti Parancsnokságán dolgozom – mondja bemutatkozásként a fiatal pilóta, akinek most egy MI-2-es rendőrsé-



Felszállásra és ellenőrzésre kész a Légirendészet helikoptere



Utolsó egyeztetés a felszállás előtt

gi helikoptert bíztak a gondjaira. – A siófoki szolgálat szezonális, gyakorlatilag július 1-jétől augusztus 31-éig látunk el itt szolgálatot, amelynek során egyrészt a tó vízbiztonságát felügyeljük a Balatoni Vízirendészeti Rendőrkapitánysággal közösen, másrészt a tó környéki repülőterek és repülőeszközök előírászerű használatát ellenőrizzük. Természetesen különböző riasztások, kutatások, bűnügyi vagy rendezvénybiztosítási feladatok esetén a környező megyékre is kiterjed a tevékenységünk.

– Nem túl kockázatos ez a munka?

– Nem tartom veszélyesnek, mert természetesen minket is kötnek szigorúan betartandó szabályok, tehát előfordulhatnak olyan időjárási körülmények, amikor nem tudunk repülni. Persze nem egyszerű a munkánk, de azt szoktam mondani, hogy kevésbé érzem magam biztonságban az autópályán.

– Milyenek látja az idei szezont?

– Az év első fele a soros uniós elnökség feladatai jegyében telt, amúgy a nyári időszakot leszámítva évente kétszer jutunk el a kiliti bázisra kiképzési feladatok végrehajtása kapcsán. Ferihe-

gyen például nem tudunk súlyemelési feladatokat gyakorolni. Úgy vélem, és váltótársaim is így gondolják, hogy az idei balatoni szezon átlagosnak számított, sőt talán kicsit kevesebbszer igényeltek bennünket, mint az előző évben. Egyébként előre kialakított tervek szerint majdnem mindennap felszállunk, ami abból a szempontból is jó, hogy a lakosság érzi a jelenlétünket, a társszervek pedig tudják, hogy segíthetjük a munkájukat.

– Hogyan lehet intézkedni egy helikopterről?

– Ha a vízen tapasztalunk valamilyen rendellenességet, akkor további intézkedés céljából értesítjük a vízi rendész kollégákat, légi rendszettel kapcsolatos feladatok során pedig az adott repülőtéren leszállunk, és úgy intézkedünk. A Balaton környékén három repülőtér van, amelyen számottevő az aktivitás, és utasreptetés is zajlik.

– Mi a tapasztalatuk, a pilóták betartják a szabályokat? – fordulok Nagy Gábor rendőr főtörzsőrmesterhez, fedélzeti operátorhoz.

– Nagyon általánosítva a kérdést azt mondhatom, hogy aki kereskedelmi tevékenységet végez, és komolyabb típussal repül, betartja a szabályokat. Inkább a hobbirepülők jelentenek több gondot, nem figyelnek oda eléggé, nem tartják maguknál a kötelező okmányokat, nem adnak a kitöltésükre. Azért ezek az esetek sem gyakoriak. Sokan vannak, akik kifejezetten örülnek egy átfogó ellenőrzésnek, mert ez saját maguk számára is egyfajta kontrollt, megnyugvást jelent, hiszen a jogszabályok is gyakorta változnak, amelyeket nem mindenki követ naprakészen.

Ezzel el is engedem a hajózó személyzetet, hiszen Gárdus Tibor az ellenőrzés részleteit kívánja megbeszélni velük. Itt derül ki, hogy Író Zoltán fotóriporter kollégám és Kamasz Ferenc ülhet majd a helikopter cseppet sem kényelmes ülésébe, én pedig az akció vezetőjével és dr. Veron Zsolttal tartok, akik között „támadnak” majd.

Fókuszban minden szereplő

Utunk első állomását a balatonfőkajári repülőtér jelenti, ahol azonban csak egy sánta, ám nagyon aranyos kóbor kutyát ijesztünk el, a szebb napokat is látott objektum teljesen kihaltnak tűnik.

– A hatósági ellenőrzéseink célja minden esetben az, hogy áttekintsük, szabályszerűen folyik-e a tevékenység a repülőtereken és a repülőeszközökön. Ezt most a Készenléti Rendőrség Légirendészeti Parancsnokságával közösen tesszük, velük egyébként hosszú évekre visszanyúl az együttműködésünk – avat be a nap programjába Gárdus Tibor, miközben Aszófő felé vesszük az irányt.

– Hányszor tartanak évente ilyen átfogó ellenőrzést? – kérdezem az osztályvezetőt.

– Ez változó, attól is függ, hogy épp milyen feladatai vannak a Légügyi Hatóságnak, de általában a repülési szezonra, tehát az áprilistól szeptember-októberig tartó időszakra korlátozódik.

– Mire terjed ki?

– A nemzetközi repülőtereken folyamatos az ellenőrzés, a szezonban pedig inkább a kisgépes forgalomban részt vevőkre fókuszálunk, a siklóernyősöktől a nagyobb kétmotoros gépekig. Ezen belül is a pilótákra, a járművekre, illetve a fel- és leszállóhelyek tevékenységi engedélyeinek ellenőrzésére figyelünk elsősorban. A Légirendészettel közösen egész évre országosan megtervezük az ellenőrzéseket, hiszen általában együtt is hajtjuk végre őket. A hatékonyságot növelheti, hogy mint most is, autóval és helikopterrel egyszerre indulunk az ellenőrzési célpontokhoz.



Lengyel családok érkeztek a kisgépekkel

Közben megérkezünk a Balatonfüred határában lévő aprócska dombhoz, ahol emlékeim szerint sétaterepülőztetés is folyt egykoron. A beszélgetésből azt sejtem, útitársaim ismerik a valamikor itt működő vállalkozót, akinek ezúttal nyoma sincs. Odébbálunk Aszófőre, ahol nagyobb szerencsében reménykedünk. S lám, eljött a mi időnk, bár a helikopteres ember arcáról nem a találkozásból fakadó őszinte örömet olvasom le. Pedig, ahogy a mezőre kiállított mobil fürdőszoba mellett végrehajtott ellenőrzésből kiderül, nincs oka aggodalomra, Gárdus Tibor és dr. Veron Zsolt minden okmányt és engedélyt megfelelőnek talál. Külsőre a helikopter is mutatósnak mondható, és ez mindenképpen jó jel, jutnak eszembe Nagy Gábor főtörzsőrmester szavai.



Az ellenőrzésből természetesen a gép sem maradhatott ki

– Most a jó időre való tekintettel esett a választásuk a Balaton környékére, vagy ezen a területen már régebben jártak? – kérdezem Gárdus Tibort már a kocsiában.

– Egyrészt régebben jártunk erre, másrészt a Hivatal vezetése úgy döntött, hogy koncentráljunk erre a területre, mert bizonyos repülőeszközök szabálytalan tevékenységéről érkeztek hírek. Egyébként vannak olyan területei az országnak, ahol lényegesen több repülőtér található, olyan csomóponti repterek, amelyeken nagyobb aktivitással zajlik az élet.



Az ellenőrzésre induló stáb a Balaton-felvidék felé veszi az irányt





Az ejtőernyős ugratásokat végző helikoptert és a személyzetet is ellenőrzik

– Milyen következményekkel járhat egy-egy ellenőrzés az érintettek számára?

– A kellemes következmény az lehet, hogy az illető megnyugszik, hiszen igazolva látja, hogy mindent rendben végez. Ha nem így van, akkor a helyszíni ellenőrzési jegyzőkönyv alapján – a különböző súlyú szabálysértésektől függően – a figyelmeztetéstől a légi közlekedési bírságig vagy akár a szakszolgálati engedély korlátozásáig terjedhet a szankció.

– Erre az akcióra két kollégája kísérte el...

– Dr. Veron Zsolt a Légijogi Osztályt képviseli, hiszen az ellenőrzésekből, illetve különösen az azokat követő eljárásokból ez az egység alaposan kiveszi a részét, a másik kollégám, Kamasz Ferenc a repülőműszaki területéről jött velünk, mert szükség van a szaktudására, amikor a légi járművek ellenőrzését végezzük. Kilitin pedig, ahol éppen egész napos ejtőernyős-tábort tartanak, már vár minket Mátrai Zoltán hatósági ejtőernyős, az ejtőernyős tevékenység szakértője.

Együtt a jog és a gyakorlat

A Siófok felé vezető úton dr. Veron Zsoltot igyekszem zavarba hozni azzal a kérdéssel, mennyire fontos az, hogy a Hivatal jogásként ne csak az íróasztal mellől lásson egy-egy ellenőrzést.

– A Légijogi Osztálynak mindig is fontos volt, hogy a gyakorlati életben is megismerjük a repülés szereplőinek mindenféle problémáját, hiszen mi életszerű hozzáállást képviselünk – válaszolja, láthatóan minden zavar nélkül. – Számunkra az a fontos, hogy azok a jogszabályok, amelyek ezt a területet hivatottak jó irányban tartani, az életben is alkalmazhatók legyenek. Azért jö-

vünk ki az íróasztal mögül, hogy a saját eljárásunk törvényes legyen és az ügyfelek jogait is ismertessük. Azt is mondhatnám, hogy az embereket is szeretnénk látni az esetleges eljárások mögött. A munkánk nem végezhető kizárólag íróasztal mögül, hiszen a szakma 70–80 százalékban repülést jelent, és csak 20–30 százalékban jogot. Egyébként egyetemista korom óta az az álláspontom, hogy a jogot közel kell vinni az élethez, s nem árt tekintettel lenni arra sem, hogy merre mozdul egy iparág. Sokszor egy terület sokkal hamarabb mozdul meg, mint a mögötte lévő jogrendszer, a mozgást pedig tudni kell követni. Ezért is van az, hogy a rendszerünkön belül folyamatosan jelzünk vissza a különböző jogszabály-módosításokra vonatkozóan. Hogy egy-egy jogász így áll-e a kérdésekhez, az alkati kérdés is lehet. Mi a Légijogi Osztályon kifejezetten gyakorlatias jogi munkát szeretnénk meghonosítani. A tapasztalataim egyébként azt mutatják, hogy a repülésben részt vevők esetében alapvetően jogkövető rétegről van szó – húzta alá dr. Veron Zsolt.

A Siófok-kiliti repülőtéren aprócska motoros gépek várnak tankolásra. Külföldi lajstromszámuk azonnal felkelti Gárdus Tibor érdeklődését, és hamarosan kiderül, a két lengyel család a Mazuri-tavak mellől teljesen szabályos körülmények között érkezett hazánkba. Már csak az ejtőernyős-tábor és az őket szállító MI-8-as személyzete maradt ki az ellenőrzésből, de nem sokáig. Hibát azonban ezúttal sem találtak a kontrollt végzők.

Ez ilyen nap volt, talán a forróság üzte inkább a vízbe a repülés szerelmeseit, vagy a szabálytalankodók sejtettek meg valamit. Én jóindulatúan az előbbi eshetőségre szavaznék.

Somogyi



Az NKH Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatalának
Pályaalkalmasság-vizsgálati Főosztályán jártunk

A többség védelmében

A pályaalkalmassági vizsgálat célja a hivatásos gépjármű-vezetői tevékenységre való közlekedépszichológiai alkalmasság megállapítása, valamint a feltűnő közlekedési magatartású gépjárművezetők közlekedépszichológiai szűrővizsgálata. A fókusz a biztonságos közlekedési magatartásra, a közlekedési helyzetekhez való alkalmazkodásra, a tanulásra és a járművezetés közben jelentkező terhelés kezelésére irányul, a vizsgálat középpontjában észlelési, döntési és cselekvési kompetenciák állnak; a képzett pszichológusok ezeket vizsgálják hatékony módszerek és évtizedek óta jól használható tesztek segítségével.

Hivatalosan ennyiben foglalható össze a Nemzeti Közlekedési Hatóság Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatalának pályaalkalmasság-vizsgálati tevékenysége. Ám nem kétséges, hogy a feladat száraz leírása mögött izgalmas pszichológiai munka húzódik meg, amelyről *Urbán-Frendl Ildikóval*, a részleg vezetőjével beszélgettünk.

– Dokumentumokból lehet tudni valamit arról, mióta gondolják úgy az emberek, hogy bizonyos járművek kezelése előtt szükség van a vezető alkalmassági vizsgálatára?

– Úgy gondolom, ez a kérdés akkor vetődött fel először, amikor nagyobb mennyiségű gépjármű jelent meg, nagyobb baleseteket okozva. Az bizonyos, hogy a hatvanas években már létezett pályaalkalmassági vizsgálat hazánkban; először Németországban vezették be, a harmincas években.

– Az intézet évtizedek óta teszi a dolgát, tevékenységét jogszabályok határozzák meg, látszólag nyugalom van. Miként telik egy napjuk?

– A vizsgálatok teljesen standard módon zajlanak naponta. Fél nyolckor nyit az intézet, a munkatársak 80 százaléka már hét óra körül itt van. Időpontra jönnek a vizsgálatra érkezők, akiknek az anyagai már elő vannak készítve. A műszeres vizsgálatokkal, tesztekkel, pszichológusi munkával nagyjából két óra tájban végzünk. Ezután következik a döntések bonyolult rendszere, majd a határozatok megírása és átadása. A postai díjak emelkedése miatt akinek

Névjegy

Urbán-Frendl Ildikó az Eötvös Loránd Tudományegyetemen diplomázott munka- és klinikai pszichológusként. Ma nagy előnynek tartja, hogy az egyetemen mindkét pszichológiai szakot elvégezte, hiszen a PÁV-nál munkapszichológiai feladatokat végeznek klinikai pszichológiai módszerekkel. Élete meghatározó részeként említi, hogy kutatóként és személyügyi vezérigazgató-helyettesként is dolgozott, így a nagy rendszerekhez fűződő alapvető vonzalmát a gyakorlat is elmélyítette.

csak lehet, még aznap a kezébe adjuk a határozatot, s az ügyfeleknek is lényegesen kedvezőbb ez a mód. Optimális esetben 30–40 ember érkezik naponta vizsgálatra, ez azt mutatja, hogy sokan választanak olyan pályát, amelyhez az általunk végzett vizsgálatok szükségesek.

– Milyen vizsgálatokat végeznek pontosan?

– A PÁV vizsgálat képesség- és személyiségvizsgálatokból áll. A képességvizsgálatokat műszeres berendezésekkel végezzük, más vizsgálatokat – a köznyelvben elterjedt néven – tesztekkel, s ezeket úgy válogattuk össze, hogy mindegyikük alkalmas a szükséges képesség vagy készség vizsgálatára. Alapvetően háromfajta vizsgálatot végzünk. Előzetes pályaalkalmassági vizsgálatainkon a megkülönböztető jelzést használó gépjármű, a közúti közlekedési szolgáltatást végző gépjármű, a nemzetközi közúti személyszállítást végző autóbusz, a nemzetközi közúti áruszállítást végző tehergépkocsi, vontató, nyerges vontató és járműszerelvény, illetve a veszélyes áruszállítását végző gépjármű vezetéséhez szükséges minősítésért vesznek részt. Időszakos pályaalkalmassági vizsgálatunk azokra a gépkocsivezetőkre terjed ki, akiknek az időszakonként ismételt vizsgálatát jogszabály írja elő, azaz a PÁV I. kategóriába tartozó,



Urbán-Frendl Ildikó

megkülönböztető jelzéssel ellátott gépjárművek vezetőire és azokra, akik időkorláttal kapták meg PÁV-alkalmasságukat. Ilyen esetben a gépkocsivezetőknek figyelniük kell, hogy az újabb minősítést még a korábbi minősítés határidején belül szerezzék meg, tehát idejében kell indítani az eljárást; lejárt minősítéssel nem vezethetik azt a járművet, amelyre a PÁV-juk vonatkozik. Az időszakos vizsgálatok közlekedésbiztonságot szolgáló célja egyrészt a kiemelt közlekedési készséget igénylő hivatásos gépjárművezetők 5 évente kötelezően ismétlődő időszakos vizsgálata, másrészt az időkorlátozással alkalmas minősítést szerzett gépjárművezetők vizsgálata annak érdekében, hogy folytathassák a PÁV-kategóriához kötött gépjármű-vezetői tevékenységüket. Az időszakos vizsgálatok lényege, hogy folyamatot vizsgálnak, ami lehetővé teszi az összehasonlítást az előző és a jelenlegi teljesítmény között, így nem csupán állapotot, hanem tendenciákat tudunk regisztrálni. A harmadik fajta, rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatot a gépjármű-vezetési gyakorlatból ötödik sikertelen vizsgát követő vizsga letételéhez, továbbá a rendőrség, az ügyészség és a bíróság kezdeményezésére, a gépjárművezető előzetes, időszakos vagy soron kívüli vizsgálatát végző orvos, illetőleg orvosi bizottság megkeresésére, valamint a gépjárművezető vagy munkáltatójának kezdeményezésére végzünk. A rendkívüli vizsgálat célja, hogy közlekedésspecifikus képesség- és személyiségvizsgálattal feltárjuk, van-e kizáró oka annak, hogy az illető gépjárművet – hivatásszerűen vagy saját célra – vezessen, figyelembe véve a vizsgálat kezdeményezőjének kérelmét és indokát. A vizsgálat kiterjed mindazokra a képességekre és személyiségvonásokra, amelyek a biztonságos közlekedési magatartásra hatást gyakorolnak.

– Említette a munkáltatókat. Ők hogyan viszonyulnak a PÁV-minősítéshez?

– A munkáltatók több esetben is kezdeményezhetnek rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatot, például ha a gépjárművezető tevékenysége közúti közlekedésbiztonsági szempontból alapos indokot szolgáltat, de mostanában azt tapasztaljuk, hogy ez egyfajta plusz szűrőként funkcionál a munkaerő-piaci túlkínálat kezelésében. Ennek nagyon örülünk, mert a „mindennapi hasznosságun-

PÁV-kategóriák

- I. *alkalmassági kategória:* megkülönböztető jelzést használó gépjármű vezetésére;
- II. *alkalmassági kategória:* közúti közlekedési szolgáltatás keretében személyszállítást végző autóbusz, trolibusz, személygépkocsi; a vezetőüléson kívül legalább 17 állandó ülőhellyel rendelkező, nemzetközi közúti személyszállítást végző autóbusz; valamint veszélyes áru szállítást végző gépjármű vezetésére;
- III. *alkalmassági kategória:* 7500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó, közúti közlekedési szolgáltatást végző tehergépkocsi, vontató, nyerges vontató és járműszerelvény; valamint 7500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó nemzetközi közúti áruszállítást végző tehergépkocsi, vontató, nyerges vontató és járműszerelvény vezetésére;
- IV. *alkalmassági kategória:* az eddig nem említett gépjárművek vezetésére.

kat” is mutatja, és végül is azért vagyunk, hogy ahol csak lehet, minden szempontból hasznukra legyünk a partnereinknek.

– *Hogy kell elképzelnünk ezeket a vizsgálatokat? Mint a futószalag, vagy az egyedi sajátosságokat is mind figyelembe tudják venni?*

– A két véglet között helyezném el a vizsgálatainkat. Alapvetően jogszabályok szabályozzák a munkánkat, és emellett minden típusú vizsgálatunknak megvan a saját vizsgálati protokollja, azaz egymástól különböző kompetenciákra fókuszálnak. Természetesen arra is fel vagyunk készülve, ha valaki ismételten jön vizsgálatra, így rendelkezünk az első vizsgálati protokollal ekvivalens másik battériával is. De a pályaalkalmasságot megállapító pszichológusnak az egyéni adottságok figyelembevételével, minden esetben egyedi elbírálás alapján kell véleményt alkotnia a vizsgált személy pályaalkalmasságáról. Ennek megítélésénél mindig mérlegelni kell, hogy a vizsgált személy – az esetleg észlelt kedvezőtlen egyéni jellemzők ellenére is – képes lehet-e kellő biztonsággal és felelősséggel részt venni gépjárművezetőként a közúti közlekedésben.

– *Mik azok a jellemzők, melyek alapján alkalmatlannak minősítenek egy gépjárművezetőt?*

– Több úgynevezett kizáró ok lehetséges, de rögtön hozzá kell tennem, hogy összefüggésében nézzük a kompetenciákat, s figyelembe vesszük, ha egy hiányosság kompenzálható egy másik képességgel. Különösen veszélyes például az elégtelen észlelési teljesítmény, ez azt jelenti, hogy a jelölt a rövid ideig észlelhető ingerek közül keveset tud helyesen felismerni vagy túl sok a téves észlelések száma. Ez az utakon téves döntésekhez vezet, melyek végzetes következményekkel járhatnak. Hasonlóan veszélyes a közlekedési helyzetek biztonságos megoldásához szükséges felismerési és döntési képesség hiánya vagy nem kielégítő szintje, ha az illető sok hibával vagy túlságosan hosszú idő alatt, túl lassan hozza meg a helyes megoldáshoz szükséges döntéseket. Ilyen továbbá a gépjármű irányításához szükséges mozgási képességek hiánya, a figyelmi teljesítmény nem kielégítő szintje, az észlelési, a döntési és a mozgásos tevékenység összerendezettségének hiánya – a képességek köréből. De az is lehet, hogy a képességek szintje megfelelő, csak a közlekedési magatartást közvetlenül befolyásoló személyiségvonások utalnak fokozott bal-eseti veszélyeztetettségre. A személyiségvonások szabályozzák az ember viselkedését, magatartását, valamint a képességek, készségek működtetésének, felhasználásának módját.

– *Mi jelenti a vezérfonalat a kritikus döntések esetében?*

– A döntéseink minden esetben nagyon megalapozottak és átgondoltak. Hangsúlyoznom kell, hogy minden eljárásunk standardizált, azaz olyan nagy számú vizsgálat összesített eredményein alapul, amely már objektívnek tekinthető. Ezenkívül nagyon körültekintő döntési rendszert alkalmazunk, sosem egyetlen pszichológus dönt az ügyfélről, mindig egy nagy tapasztalattal rendelkező kollégákból álló grémium határoz. Ezzel minden szubjektivitás lehetőségét kizárjuk. E döntések során nekünk mindig a többség szempontjait kell képviselni, mert mi vagyunk az a szerv, amely képes a többségi jogok érvényesítése érdekében jogokat megvonni az egyéntől. Hangsúlyozom, ez egyben az egyén érdekét is jelenti – még ha ezt elsőre nem is könnyű megértenie annak, akinek alkalmatlan minősítést adtunk –, hiszen százszor jobb más pályán elhelyezkedni, mint hivatásos sofőrként halálos baleset okozása miatt börtönbe vagy

kórházba jutni. Fontos tehát az egyén érdeke, de magától értődően előrelőbb a közösségé, mert alapvetően a közösség védelme érdekében jött létre a szervezetünk.

– *Vannak nemzetközi kapcsolataik hasonló intézményekkel?*

– Ugyan nem ez jelenti a fő profilt, de vannak nemzetközi kapcsolataink, s jellemzően két szálon futnak. Osztrák partnerünkkel, a Kuratorium für Verkehrssicherheitel szinte napi kapcsolatunk van, éppen a már említett standardizálás kapcsán. Amikor ugyanis a jelenleg használatos műszercsaládunkat pályázat keretében elnyertük, még csak német és osztrák standardokkal rendelkeztek a vizsgálatok. A próbavizsgálatok után rövid időn belül megalkottuk a magyar normát, amelyet azóta folyamatosan aktualizálunk és frissítünk, egyre finomítjuk a tesztek magukat is, s egyre finomabb bontásokat is végzünk. Így például az 50 év felettiek számára külön standardokat alakítottunk ki. Egyébként őket – akik számára még nem „életmód” a számítógép – más módszerekkel is vizsgáljuk, hogy a módszer szokatlansága ne legyen hátrány a számukra. Egyik nagy büszkeségünk, hogy néhány kérdőív pontosításában olyan jól sikerült a munkánk, hogy átvették az osztrákok is. E munka kapcsán számos ország hasonló adatait is megismerjük, például látjuk a hasonlóságot a török kollégák problémáiban. A másik szál az angol DSA és a nemzetközi CIECA vezetőivel ápolott kapcsolatunk, amely szintén igen rendszeres, s egy nemzetközi szerződés keretében a legkülönbébb témákban keresnek meg bennünket és kéri ki véleményünket. Örömminkre szolgál, hogy több nemzetközi fórumon is jó híreket keltik, s hangsúlyozzák, hogy lehet tanulni a magyaroktól. És nem csupán a PÁV-ot emelik ki, hanem az NKH egészét.

– *Véleménye szerint az Önök tevékenysége hogyan hat a közlekedési kultúra és morál javítására?*

– Bár csupán a hivatásos gépjárművezetőkre van közvetlen hatásunk, ha kumuláljuk az éves vizsgálati létszámokat, tíz év alatt 180–200 ezer embert kapunk. Ez már jelentős tétel, s ne felejtjük el, ők állandóan az utakon vannak, tehát jellemzőbb szereplői a közlekedésnek, mint a hétközi vezetők. Munkánk ered-

Valós eredményt hoz a vizsgálat

Hazánkban 2004 óta alkalmazzák azt a műszeres vizsgálatot, melyet az osztrák közlekedésbiztonsági tanács (Kuratorium für Verkehrssicherheit) fejlesztett ki. Hasonló vizsgálat több európai országban is érvényben van, Ausztria mellett például Svájcban és Németországban. Sorozatos kutatások támasztják alá, hogy a valós közlekedési helyzetekben megfigyelt viselkedés (például körültekintés, sávváltás, sebesség megválasztása, elsőbbségadás stb.), valamint a tesztvizsgálat során mért eredmények (például figyelmetlenségből vagy lassú reakcióidőből eredő bizonytalan, hibás döntések, túlzott kockázatvállalás stb.) egyértelműen együtt járnak.

mény- és beválás-mutatójaként tekinthetünk az éves összesített baleseti statisztikai mutatószámokra, a hivatásos vezetők igen alacsony, 6–8%-os részesedésére a balesetek előidézésében. Ez objektív mutató, s emellett, úgy gondolom, a vizsgált személyek „mentális jólétéhez” is jelentősen hozzájárulunk, hiszen vizsgálatuk a megfeleltek számára pozitív, megerősítő élményként is funkcionálnak. Számukra ez komoly visszajelzés, hiszen a bőrükön tapasztalják, hogy a PÁV vizsgálat komplex, átfogó keresztmetszeti kép a személyiségükről, a közlekedési magatartásprofiljukról és a képességeikről. És ha kétszáz ezer ember kicsit szabálykövetőbbben, kicsit toleránsabban közlekedik az utakon, a többiek számára is mintát adva, az már hatékony közlekedéskultúrajavító tétel. Ennek ellenére – mint mindennapi közlekedő – úgy gondolom, hogy ez sem elegendő, hiszen nagyon sok járművezetővel találkozom az utakon, akiknek itt lenne a helyük.

– *Arra gondol, hogy a járművek közlekedése alapján több gépkocsivezetőnek kellene megjelennie önkénel?*

– Pontosan, hiszen jóval nagyobb rendnek kellene lenni az utakon. Úgy vélem, hogy sok ember – nem technikai értelemben vé-



Eredményre várva

Általános ellenőrzőlista: mennyire vagyok veszélyes?

• Kor

18–26 év = nyolcszoros veszélyesség a többi korosztályhoz képest

• Nem

Férfi: a vezetési képesség veszélyes túlértékelése a „tesztoszteron-bombák” miatt

• Vezetési tapasztalat

2 év alatt: vezetési önismerethiány és mentálistérkép-hiány

• Fiziológiai karbantartottság

Éjszakai alvás mennyisége, ha jellemzően 6 óra alatt van: veszélyes mértékű fáradtság;

Éjszakai alvás minősége, ha rossz, nyugtalan, zavart: veszélyes mértékű fáradtság

• Alkoholfogyasztás

Jellemzően agysejttromboló, tudatmódosító, veszélyesen torzítja az észlelést és gondolkodást

• Dohányzás

Agyi érszűkítő, a CO-telítettség miatt vezetéskor duplán veszélyes, a „bealvási” kockázatot 10-szeresére emeli

• Étkezési szokások

Kerülöm a friss ételeket, zöldségeket, gyümölcsöket: vitaminhiányokhoz, így rejtett károsodásokhoz vezethet; Kerülöm a tiszta vizet mint italt: a mérgeztelenítés blokkolása, így a mérgek veszélyes felhalmozódása

• Testedzési, mozgási szokások

A foci, a harcművészet vagy más definiált sport nem szerepel az általános napirendemben vagy napi fél óra sétánál kevesebbet járok gyalog: a szervezet működésének blokkolása

• Mentális és pszichológiai karbantartottság

Sem jóga, sem relaxáció, sem meditáció vagy más pszichés karbantartás nem szerepel az általános napirendemben: a pszichés terhek robbanásveszélyes felhalmozódása;

Nincs kialakult szokásom a stressz-szintem csökkentése érdekében, kevés a közeli barátom, ritkán beszélgetek velük: a pszichés terhek robbanásveszélyes felhalmozódása;

Elhanyagolt közlekedési önismereti és önreflexiós képességek, a közlekedőtársak által küldött visszajelzések, üzenetek elemzésének hiánya, mások hibáztatása: a tanulás blokkolása

• Életstílus

Juppi / egyedül élő, aki nem gondoskodik semmiről és senkiről, nem vállal felelősséget senkiért és semmiért: a felelősségvállalás kóros elutasítása, későbbi pozitív élet-forgatókönyv kockáztatása

ve – alkalmatlan a gépjárművezetésre. Különbséget teszek az aktuálisan alkalmatlan és az örökre alkalmatlan között. Bizonyos kulturális sajátosságok miatt nagyon sok aktuálisan alkalmatlan, de egyébként alkalmas ember közlekedik az utakon. Ez alatt azt értem, hogy az emberek frusztráltak, stresszesek, túlhajszoltak, és nem differenciálnak abban, hogy mikor ülnek kocsiba és mikor nem. Az, hogy az embernek autója van és azzal egy élet rutinja, elfedi azt, hogy aktuálisan alkalmas-e a vezetésre. Ez nem lenne baj egy olyan társadalomban, ahol megtanítják az embert arra, hogy mindig alkalmas állapotba tudjon jutni, a magyar kultúrában viszont nem tanulják meg az emberek az önszabályozásnak azt a differenciált módját, hogy ha dühös, tudja magát lenyugtatni, ha stresszes, tudja magát ellazítani. Pedig az erre irányuló relaxációs technikák jól taníthatók, ilyen pl. az autogén tréning. Egy szakmai szervezetnek, egy kamarának lehetne a hivatása, feladata, hogy megtaníttassa ezeket a technikákat az érdekkörükbe tartozó, a közlekedésben hivatásszerűen részt vevő munkatársaknak. A munkáltatóknak is fel kellene ismerniük, hogy hosszú távon megéri nekik a munkavállalók kipihenten, nyugodtan végzett szakmai munkája. A későbbiekben ez a morális értékekben is kamatozik majd.

– *Tehát sokat javítana a közlekedés biztonságán, ha az emberek autóba ülés előtt végeznének egy kis otthoni „PÁV vizsgálatot”?*

– Így van, ki is dolgoztam ennek a rendszerét, amelynek két mutatóját az idei Alvás Napján bemutattam. Néhány pontot so-

Napi ellenőrzőlista: ma milyen veszélyesen ülök a volán mögé?

- Fiziológiai karbantartottság: az állóképesség mértéke
- Sem tegnap, sem az elmúlt időszakban nem tettem semmit fiziológiai jóllétem érdekében – nem sportoltam
- Dohányoztam a vezetés mellett: vészesen alacsony az agyi oxigénszintem
- Napi alvásom mennyisége 6 óra alatt volt vagy korábbi napokról deficitet hoztam
- Napi alvásom minősége rossz, nyugtalan, zavart
- Tegnap éntrendemben a három „alattomos fehér gyilkost”, a lisztet, a cukrot és a sót nem tartottam távol magamtól
- Tegnap „italrendem” – fogyasztottam alkoholt (a mennyiségre lebomlás számolandó)
- Mentális és pszichológiai karbantartottságom, a mentális és lelki állóképesség mértéke
- Sem tegnap, sem az elmúlt időszakban nem tettem semmit pszichés jóllétem érdekében (pozitív élmény, relaxáció, meditáció, önfejlesztés)
- Tegnap stressz-szintem magasabb a sokévi átlagnál, vagy negatív dolgok történtek
- Társaim, akikkel problémáimat megoszthatnám vagy támogatnak, elhagytak vagy nem is voltak
- Közlekedési önismereti és önreflexiós képességeim gyakorlására az elmúlt időszakban is a szellemi restség volt jellemző



Vizsgálat közben

kan nyilván csodálkozva fogadnak, mondhatják, hogy: „Na ne, az étkezésemnek mi a köze a közlekedésemhez?” Épp emiatt érdemes ezeket az önreflexiós tesztekét alaposan áttanulmányozni, mert ha csak mínusz és plusz pontokat adunk egy-egy szempontra, akkor is láthatók az arányok, és ha sok negatív tételünk van, az a szervezetünk olyan jelentős mérvű túlterhelését eredményezi, hogy azzal már hosszú távon nem tud megbirkózni, megöregszik – mondhatnám úgy is, hogy előregszik –, megbetegszik avagy „robban”, azaz balesetet okoz vagy szenved.

– Kicsit elkanyarodtunk a PÁV-tól, de mindenképpen izgalmas területre tévedtünk. Odáig jutottunk, hogy van egy nagy halmasz, amelynek minden járművezetőnek meg kellene felelnie, azon belül pedig léteznek feltételek, amelyeket bizonyos foglalkozásúaknak kötelezően teljesíteniük kell. Igazságosnak érzi ezt a különbségtételt?

– Nyilvánvalóan nem.

– Menyire perdöntőek az önök vizsgálatai? Ha például egy buszsofőr tömegbalesetet okoz, kikéri-e a nyomozó hatóságok a korábbi vizsgálatok eredményeit vagy a véleményüket?

– Jól érzi, lenne benne logika. Mi is nagyon szeretnénk, de ma csak az történhet, hogy az illetőt elküldik rendkívüli PÁV vizsgálatra, amelynek alapján mi bevonhatjuk a jogosítványát, tehát megelőzhetjük a további balesetokozást, pedig igen nagy haszna lenne a mi rengeteg információnkra alapozott balesetelemzésnek. A hazai közlekedési rendszerben van egy másik óriási hiány is: ha valaki közlekedési balesetet vagy szabálysértést követ el, a mértékétől függően megkapja a büntetését, és maximum elveszik a jogosítványát. A büntetés megfizetése és a megszabott idő eltelte után visszakapja az engedélyét, és nyilván ugyanúgy fog vezetni, mint azelőtt. Semmiféle fejlesztő interven-

cióra nem kötelezik az elkövetőket, ez lényegi hiányosság. Egyetlen pozitív lépés van, ezt utánképzésnek nevezzük, és azokat kötelezik rá, akik jogosítványát fél évnél hosszabb időre vonták be. De pillanatnyilag nem kötelezik azokat, akiknek a jogosítványát már ötször vonták be, csak éppen fél évnél rövidebb időre. Pedig minden közlekedépszichológiai kutatás szerint a legveszélyesebb kategória a visszaesőké.

– A munkatársai érzik annak a felelősségét, hogy részükről csak egy tesztől vagy egy műszeres vizsgálatról van szó, a másik oldalon viszont sorsok, munkalehetőségek múlnak a döntésükön?

– Abszolút érzik. Nem véletlen az alapos vizsgálat, a jelentkező személyiségének kibontása. Nyilvánvalóan minden lehetséges adatot megkeresünk, amely képes adott esetben kompenzálni valamely hiányosságot, hogy alkalmas minősítést adhassunk, ugyanakkor azt is figyelembe kell vennünk, hogy a munkanélküliség veszélye vagy a rossz családi körülményen való javítás szándéka senki esetében nem lehet indoka az alkalmas minősítés megadásának, mert nekünk minden esetben a közösséget kell képviselnünk. Nem lehet egy potenciális balesetokozót a rendszerbe engedni, de megismétlem: neki is jobbat teszünk egy megalapozott elutasító véleménnyel, amelyet egyébként meg is szoktak érteni. Az a tapasztalatunk, hogy aki képes ezt jól fogadni, utána igen kreatív egy olyan alternatíva megtalálásában, amely számára jóval kedvezőbb. Úgy vélem, hogy akiről itt kiderül, hogy alkalmatlan, még ha furcsa is ez a kijelentés, örülnie kell, mert szinte biztos, hogy nagy bajtól kíméljük meg. A közlekedés ugyanis nagyon sok szereplős folyamat, ahol általában nehéz kivédeni a véletlent.

Somogyi

Nem vizsga, hanem vizsgálat

Időszakos és előzetes alkalmasság

Az NKH KGH Pályaalkalmasság-vizsgálatánál tett látogatásunkat Aranyos Juditnál, a PÁV Időszakos Alkalmasságvizsgálati Osztályának vezetőjénél, közlekedési szakpszichológusnál folytattuk.

– Az osztályunk profiljába az időszakonként megújításra kötelezett PÁV I-es és az időkorláttal kapott PÁV I–II-es és III-as vizsgálatok tartoznak. A PÁV I kategória a megkülönböztetett jelzéssel ellátott gépjárművezetők alkalmasságának megállapítására irányul. Ezeken a vizsgálatokon legnagyobb számban a mentő gépkocsik vezetői jelennek meg, s itt végezzük a BKV, a Gázművek, az Elektromos Művek és más, megkülönböztetett jármű használatára jogosult szervezetek munkatársainak vizsgálatát is. A fegyveres testületek és rendvédelmi szervek megkülönböztetett jelzésű járműveit vezetőik nem hozzánk tartoznak, ezeknek a szervezeteknek megvannak a velünk egyeztetett saját, belső vizsgálati rendszereik. A vizsgálatok ötévente kötelezően ismétlődnek, az időkorláttal kapott minősítések esetén öt évnél rövidebb az időtartam. A jövőben ezeket a vizsgálatokat szeretnénk kiterjeszteni más nagyobb közlekedésbiztonsági rizikójú hivatásos járművezetőkre is, például a csoportos személyszállítókra.

– Mik a legfontosabb tapasztalatai ezeknek a vizsgálatoknak?

– A tapasztalatok nagyon pozitívak, elsősorban azért, mert a vizsgálat folyamatában követi az emberi teljesítőképesség változásait, és összehasonlíthatóságot tesz lehetővé az időben változó teljesítmé-

nyek között, vagyis fejlődési, illetve leépülési tendenciákat jelez. Nagy a preventív hatása, mert lehetőséget ad a közlekedésbiztonság szempontjából kockázatos színvonalú teljesítményt nyújtó egének

Ha például taxizni szeretnék...

A valóságban nem szeretnék taxizni, de mivel úgy gondoltam, hogy sokakat érdekelhet a téma, a legilletékesebbet, az NKH KGH Pályaalkalmasság-vizsgálati Előzetes Alkalmasságvizsgálati Osztályának vezetőjét, *Babinszkiné Romházi Júliát* kérdezem.

– A mi osztályunkat azok keresik fel, akik még egyáltalán nem voltak PÁV-on, illetve még nem szereztek alkalmas minősítést arra a PÁV-kategóriára, amelyre szükségük lenne a végelni kívánt hivatásos gépjármű-vezetői tevékenységhez.

– A hallottakból számomra az következik, hogy ez a legfogalmassabb osztály.

– Ez így is van, a vizsgálati igények körülbelül kétharmada ide tartozik. Kezdetekben a PÁV csak ilyen szűrővizsgálatokat végzett, majd idővel megjelent az igény a rendkívüli, utána pedig az időszakos vizsgálatok iránt. Jelenleg naponta átlagosan 30–40 fő között van a vizsgálati létszám. A leggyakoribb igény a PÁV II iránt mutatkozik, ez a személyszállításhoz – taxi, busz –, illetve az ADR-hez, azaz veszélyes áruk szállításához szükséges.

– Ha holnaptól taxizni szeretnék, milyen teendőim lennének?

– Először is tájékozódnia kell, hogy milyen kategóriájú PÁV vizsgálatra jelentkezzen. Ebben az esetben, ahogy már említettem, PÁV II-re van szükség. Egyébként a www.nkh.gov.hu honlap PÁV-oldalán részletes információk állnak a rendelkezésre. Itt megtalálható, hogy mit jelentenek az egyes kategóriák, hogyan kell jelentkezni, mik a feltételei, hol és hogyan történnek a vizsgálatok, mit és milyen eszközökkel vizsgálnak, és milyen jogorvoslati lehetőségei vannak egy kedvezőtlen első fokú döntés esetén. A jelentkezési lapot postai úton – ez a leggyakoribb mód –, faxon, személyesen és természetesen elektronikus formában is el lehet juttatni hozzánk. Az internetes tájékoztatás mellett telefonon és személyesen is bonyolítunk ügyfélkapcsolatot, s minden egyéni problémát igyekszünk orvosolni. A jelentkezés regisztrálása után levélben tájékoztatjuk az illetőt a vizsgálat időpontjáról, és elküldjük a vizsgálati díjról szóló csekket. A befizetés igazolása a vizsgálat feltétele. Alapfeltétel az orvosi



Aranyos Judit

időben való észlelésére, ezáltal nagyobb gondok, balesetek előzhetők meg. Felhívja a figyelmet arra is, hogy a pályaalkalmassági minősítések korlátlan időre szóló érvényességét célszerű differenciáltabban kezelni, mivel az életkor előrehaladtával vagy a nem kellően átgondolt életmód nyomán változik a képességek és készségek színvonala, különösen a nagyobb pszichés terhelésnek kitett hivatásos gépjármű-vezetői tevékenységek végzőinél, tehát az előzőekben említett vizsgálatok kiterjesztése nagyon indokolt.

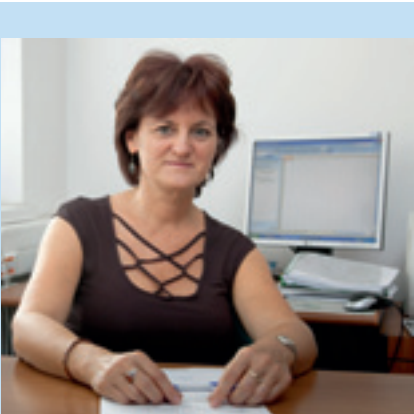
– Egy pszichológus számára nem nagy felelősség kimondani egy emberről, akinek a foglalkoztatása függ a vizsgálat eredményétől, hogy alkalmas vagy nem alkalmas?

– Ez valóban nagy felelősség, és pszichológusok lévén humán beállítottságúak vagyunk, amelyet sokszor nehéz összeegyeztetni azzal a hatósági jogkörrel, amely az elsődleges feladatunkat jelenti. Ennek következtében nagyon komolyan figyelünk az emberekre, pláne az idősebb korosztályra, igyekszünk optimálisan összehangolni az objektív és szubjektív mutatókat. A minősítésknél hármass felosztásban dolgozunk: nézzük a teljesítménymutatókat, vizsgáljuk a személyiségmutatókat, illetve a jelentke-

ző közlekedési előéletét, eddigi tapasztalatát, gyakorlatát is. Ha például az utolsó vizsgálatához képest szaporodnak a kisebb koccanások vagy balesetek a jelentkező közlekedési előéletében, és bizonytalanok a teljesítménymutatói is, akkor már csak a személyiség konzisztenciája, integritása, stabilitása az, amire építhetünk az alkalmas vagy korlátozottan alkalmas minősítés kimondásánál. Azt el kell mondanom, és a statisztikáinkban is markánsan látható, hogy a három osztály közül nálunk az alkalmas minősítés szerepel a legnagyobb százalékban, mivel hozzánk a már jól bevált, a PÁV által is többször vizsgált, rutinos gépkocsivezetők jönnek ismételt időszakos vizsgálatra.

– Mennyiben különbözik egy önök által végzett vizsgálat mondjuk a PÁV II-től? Közérthetőbben úgy is fogalmazhatnék, hogy alkalmasságvizsgálat szempontjából mi a különbség egy mentő gépkocsivezetője és egy taxifőnök között?

– A két fajta tevékenységhez más-más képesség- és személyiségkompetencia-rendszer kapcsolható, amit a vizsgálati módszeregyüttes különbözősége is jelez. Emellett az értékelés módjában, szintjében is van eltérés. PÁV I kategória esetében szigorúbb az ér-



Babinszkiné Romházi Júlia

alkalmasság igazolása minden vizsgálat esetében, ez 2-es csoportú alkalmasságot jelent, melyet legfeljebb ötévenként meg kell hosszabbítani. Csak ezzel együtt érvényes a PÁV-minősítés. A PÁV I és II esetében azt is igazolni kell, hogy a jelentkező érvényes jogosítvánnyal rendelkezett a vizsgálatot megelőző két évben. A vizsgálati eljárás hatósági eljárás, így a határidő 30 nap, de meghosszabbodhat, ha az ügyfél nem teljesít valamilyen jelentkezési feltételt. A vizsgálatra várakozás ideje a mindenkori jelentkezési igények szerint alakul, de mindenképpen a 30 napos határidőn belül van. Maga a vizsgálat alapvetően két részből áll, van egy műszeres képességvizsgálat és egy pszichológussal

folytatott irányított beszélgetés, előre meghatározott kérdések alapján, valamint személyiségvizsgálati tesztek. A vizsgálat célja, hogy megállapítsuk, az adott személynél van-e kizáró oka annak, hogy a kívánt hivatásos gépjármű-vezetői tevékenységet közlekedésbiztonságosan végezhesse. Nagyon fontos hangsúlyozni, hogy nálunk nem vizsgálnak az emberek. Sajnos a vizsgálat vizsgaként ment át a köztudatba, amitől sokan szorongának, és így nehezebb a valós képességeket produkálniuk. Ezt a problémát a vizsgálati szituációban türelmes, megnyugtató hozzáállással, illetve preventív módon, egyre szélesebb körű tájékoztatással próbáljuk kezelni.

– Körülbelül 30 éve magam is részt vehettem ilyen vizsgálaton, és emlékszem, az volt az általános vélekedés, hogy nagyon sokan elvéreznék majd közülünk. Ma mi a helyzet az eredményesség tekintetében?

– A pályaalkalmassági vizsgálat is nagyon sokat változott az évek során, differenciálódtak a módszerek, egyre több fajta vizsgálatot végzünk. A különböző típusú vizsgálatok szűrőértéke logikusan más és más. Az előzetes vizsgálatok szűrőértéke általában 20 százalék, amely a mini-

mumot jelenti, eszerint a vizsgáltak 20 százaléka lesz alkalmatlan az előzetes vizsgálaton. Ha ez alatt lenne a szűrőértékünk, akkor statisztikai értelemben gyakorlatilag nem szűrnénk. Ez az érték az időszakos vizsgálatokon lényegesen alacsonyabb, hiszen ott azokat vizsgálják, akik már egyszer bizonyították az alkalmasságukat, a rendkívüli vizsgálatokon pedig jóval magasabb az arány, hiszen ott a problémás gépjárművezetőkkel foglalkoznak. A hatósági vizsgálati jellegből adódóan ügyfeleinknek jogorvoslati lehetőségük van a számukra kedvezőtlen első fokú döntéssel kapcsolatban, a fellebbezés nyomán lehetőséget kapnak egy másodfokú vizsgálaton való részvételre.

– Pályafutása során találkozott már olyan ügyféllel, aki teljesen alkalmatlannak bizonyult a vizsgálaton?

– Előfordult, de szerencsére ritkán. Amennyiben az előzetes vizsgálat során olyan eredményeket produkál az ügyfél, hogy fölvetődik a kértnél alacsonyabb PÁV-kategóriában való alkalmatlanság gyanúja, akkor lehetőségünk van hivatalból elrendelni a rendkívüli vizsgálatát. Ez a vizsgálat irányulhat egy koráb-

ban megszerzett PÁV II-es vagy III-as hivatásos gépjármű-vezetői kategóriára, és irányulhat magára az úgynevezett úrvezetői, PÁV IV-es kategóriára, ami természetesen az illető vezetési alkalmasságának megállapítására vonatkozik, A és B járműkategóriában. Az ilyen esetek hátterében mindig komoly, általában egészségi okok vagy súlyos személyiségzavarok állnak. Egy ilyen döntést, épp annak súlya miatt, hiszen valamilyen meglévő jogosultságot kérdőjelezzük meg, csak nagyon nagy körültekintéssel – több ismétlő, illetve kiegészítő vizsgálat alapján – hozunk meg. Vizsgálatainkon igyekszünk olyan légkört teremteni, amelyben az ügyfelek a lehető legoptimálisabb teljesítményt tudják nyújtani. Folyamatosan visszajelzéseket kérünk tőlük, hiszen véleményeik, javaslataik segítségével tudjuk leginkább fejleszteni munkánkat. Úgy gondolom, hogy a kedvező statisztikai adatok, miszerint a vizsgálatok több, mint 80%-a alkalmas minősítéssel zárul, törekvéseink hatékonyságát tükrözik. A számoknál fontosabb megerősítés azonban egy-egy szóban elhangzó, vagy levélben eljuttatott köszönet.



Műszeres képességvizsgálat

tékelés, hiszen a jelenlegi hierarchizált PÁV-kategóriafelepítés miatt ez a hierarchia csúcsa. Nyilvánvalóan más megítélés alá esik egy megkülönböztetett jármű vezetője, mint egy taxifőor, a tevékenységük jellegzetességei és különbözőségei miatt is. A vizsgálat egyébként hármasság tagolódású: áll egy nagyon részletes előzetes beszélgetésből, úgynevezett pszichológiai explorációból, a műszeres vizsgálatokból, amelyekkel együtt járnak a közlekedépszichológiai tesztek, és indokolt esetben a személyiségvizsgálatból. PÁV I esetében a figyelem koncentrációja, a terhelhetőség, a stressz-szituációk utáni rendeződés, helyreállítás mikéntje, a szenzomotoros koordináció és a döntés-reakció vizsgálata a meghatározó a képességek szintjén. Nagyon leegyszerűsítve, a feladatoknál a gyorsaság és a pontosság összehangoltsága a legfontosabb szempont.

– Milyen a kapcsolatuk azokkal a szervezetekkel, amelyek az ügyfeleket adják?

– Néhányan e szervezetek képviselői közül is voltak a vizsgálatunkon, így közvetlenül ismernek bennünket és a munkánkat. Szakmai tevékenységeinkhez leginkább a közlekedési eseményekre vonatkozó visszajelzések lennének feltétlenül szükségesek, a közlekedési alkalmasság, alkalmatlanság függvényében, amely adatok a továbbiakban – már az egyedi eseteken túl – közlekedépszichológiai kutatások kiindulópontjaként is szolgálhatnak, s az összesített és általánosított adatok természetesen a további munkánkat is pontosítják. Ma sajnos az a helyzet, hogy ha fel is ismerünk például egy balesetkozót, nem nyilatkozhatunk róla, nem elemezhetjük a történést személyiségi jogok védelme okán. Kérdem én: ha az elkövetőt elfedi a személyiségi jogok védelme, akkor a többség milyen módon kap védelmet?

– Hosszú pályafutása alatt mi volt a legérdekesebb esete?

– Nagyon sok érdekes eset volt. Számomra mindig megindítóak, meghatározóak, megrázóak azok az esetek, amikor valaki alkalmatlan minősítést kap, miközben nagyon jól tudjuk, hogy az állása függ az eredménytől. A vizsgálat végén az ügyféllel közösen átbeszéljük azokat a pontokat, amelyek az alkalmatlanságát eredményezték. Gyakran ekkor derül ki, hogy mely képességi vagy személyiségi hiányosságok eredményezték az ügyfél addigi kisebb-nagyobb közlekedési eseményeit. Minősíti a mi munkánkat, odafigyelésünket, amikor a megbeszélés köszönőmmelel zárul, ez azt jelzi, hogy az ügyfél megértette és elfogadta a döntésünket. Közlekedésbiztonsági szempontból fontos, hogy csak azok a személyek vegyenek részt a közlekedésben, akik erre alkalmasak, akik nem veszélyeztetik sem önmagukat, sem a többi résztvevőt.

– Ha televíziós híradásokban olyan esetet mutatnak, amikor egy mentő gépkocsi karambolozott, nem szorul össze a gyomra?

– De igen. Ilyenkor szeretnénk sokkal többet megtudni az előzményekről, a konkrét balesetről. Ezek a körülmények számunkra nagyon sok információt hordoznának. A visszajelzésekből megláthatnánk a mi esetleges gyenge pontjainkat is, de lehet, hogy éppen az ellenkezőjét. Azt szoktuk mondani, hogy amikor az életben valahol nagyon felhalmozódnak a problémák, de mi nem akarunk velük szembenézni, akkor gyakran a közlekedésben törnek elő, balesetek formájában. Ezért is lenne nagy szükség olyan kutatásokra, amelyekben a balesetek elemzésére is sor kerülhet.

Somogyi

Közlekedépszichológiai szűrőre lenne szükség

A problémás ügyek osztálya

Izgalmasnak ígérkezett a beszélgetésem Bugán Ildikóval, hiszen már az általa vezetett osztály neve is rendkívüli, pontosabban Rendkívüli. Az NKH Pályaalkalmasságvizsgálati Főosztályának Rendkívüli Alkalmasságvizsgálati Osztálya az, amelynek munkájába a klinikus szakpszichológus osztályvezető segítségével pillanthatunk be.

– Nagyon sokrétű a feladatunk, de alapvetően két fő csoportra lehet bontani. Az elsőbe tartoznak az ügynevezett járművezető-jelöltek, azok, akik gépjármű-vezetői tanfolyamra járnak, de már ötször megbuktak forgalmi vezetésből. Számukra rendelet írja elő, hogy csak akkor folytathatják a tanfolyamot, ha megfelelnek az alkalmasság vizsgálaton.

– Mi lehet az oka, hogy egy ember ennyiszor fut neki a járművezetői vizsgának?

– Az esetek többségében nem a képességeikkel van baj, amit bizonyít, hogy a vizsgálataink során körülbelül 95 százalékuk alkalmas minősítést kap. Inkább oktatási problémák állhatnak a háttérben, vagy olyan fiatalokról van szó, akik nem veszik komolyan a vizsgáztatást. Túlnyomórészt 17–20 évesek jönnek hozzánk, akiknek a személyisége még éretlen, azt gondolják, hogy a jogosítvány alanyi jogon jár nekik. Ráadásul az itteni vizsgálatokat sem veszik mindig komolyan, játéknak tekintik. Az alkalmas és alkalmatlan minősítés mellett előfordul, hogy a fiatalnak időben korlátozzuk az alkalmasságát, éppen azért, hogy ez idő alatt fejlődhessen, érjen a személyisége. Az autó megfelelő technikai kezelése ugyanis még nem jelent biztonságot, hiszen a közlekedés társasjáték. Nem csupán el kell juttatni az autót A-ból B-be, hanem a többi közlekedővel együtt gondolkodva, balesetmentesen kell eljuttatni. A lényegesen kisebb létszámot jelentő idősebb járművezető-jelöltek, akik 60–70 évesen kezdenek el vezetni, már komolyan veszik a vizsgálatot, viszont a sikerességük aránya jóval kisebb. A másik vizsgálati csoport tagjai sem önként jönnek ide, a PÁV-rendelet alapján küldő szervek – rendőrség, bíróság, ügyészség – irányítják őket hozzánk. Elsősorban közlekedési balesetek, bűncselekmények, ittas vezetés, segítségnyújtás elmulasztása miatt kerülnek hozzánk. Természetesen az e körben vizsgáltak többsége úrvezető, tehát egyébként nem lenne szükségük PÁV vizsgálatra.



Bugán Ildikó

– Ezekben az esetekben mire terjed ki a vizsgálat, hiszen attól, hogy valaki ittasan vezetett, még alkalmas lehet járművezetésre.

– A személyiségében elsősorban azt vizsgáljuk, hogy milyen a felelősségtudata, milyen szintű a kockázatvállalása, tehát hogy hajlamos-e a szabályszegésekre. Ha ez valószínűsíthetően tartós személyiségvonás, akkor vélhetően a jövőben is ismétlődni fognak a problémás esetek, így az illető részvétele nemkívánatos a közlekedésben. Folytatva a különböző vizsgálati csoportok sorát: orvosi kérésre is végzünk vizsgálatokat, elsősorban olyan mentális vagy pszichés problémákban szenvedő járművezetők esetében, akiknek egészségi állapotuk miatt megkérdőjeleződött a járművezetői alkalmasságuk. Azok a munkáltatók, akik hivatásos gépjárművezetőket foglalkoztatnak, szintén küldenek hozzánk ügyfeleket. Olyan sofőrökről van szó, akik nagyobb balesetet vagy ismétlődően több kisebbet okoztak, és a meglévő alkalmasságukat kell felülvizsgálnunk. Egyre gyakoribb, hogy utasok panaszára utalnak hozzánk autóbusz-vezetőket. E csoportokon kívül természetesen önként is lehet jönni hozzánk, ha például egy járművezető-jelölt bizonytalan a képességeiben, és nem szeretne feleslegesen több pénzt kiadni újabb és újabb vezetési órákra, vizsgadíjakra.

– Melyik kategóriában vannak a legtöbben?

– Arányaiban a legtöbben a rendelet hatálya alá tartozók, tehát az ötször sikertelenül vizsgázók jönnek. Hozzáteszem: sajnos, mert a többi esetnek – a közlekedésbiztonság szempontjából – sokkal fontosabb lenne idekerülnie. A szűrőértékünk is jóval nagyobb a többi vizsgálat esetében. Bár a különböző szerveknek és az orvosoknak lehetőségük van hozzánk küldeni az ügyfeleket, nagyon esetleges az idekerülők köre. A zéró tolerancia bevezetése óta már 26 ezer jogosítványt vettek el az ittas közlekedőktől, de közülük egy sem jutott el hozzánk! Régóta küzdünk azért, hogy ez ugyanolyan automatizmus legyen, mint az ötször bukottak esetében. Ez azért lenne rendkívül fontos, hogy a potenciális és a már bizonyítottan veszélyt okozók közlekedépszichológiai vizsgálat nélkül ne vegyenek részt a közlekedésben. Nagyon sok közlekedési balesetről számol be a média, amelyek szereplői nem jutnak el hozzánk, mert részükre nem kötelező a vizsgálat. Egy közlekedépszichológiai szűrő segítségével sok olyan járművezetőt tudnánk kivonni a közlekedésből a még nagyobb baleset okozása előtt, aki veszélyezteti a többi közlekedő testi épségét, életét.

SG

Jelentős felhasználó a BKV

Jól képzett buszsofőrök

A Pályaalkalmasság-vizsgálati Főosztály szolgáltatásainak egyik legnagyobb „felhasználója” minden bizonnyal a Budapesti Közlekedési Vállalat Zrt., hiszen egyrészt nem létezik autóbusz-vezető PÁV nélkül, másrészt a cég jelentős mennyiségű megkülönböztetett jelzéssel ellátott járművet is használ.

Az e téren szerzett tapasztalatokról, az együttműködésről Juracsik Zoltánt, a BKV humánpolitikai igazgatóját és Kassai Viktória oktatási osztályvezetőt kérdeztem.

– Milyen kapcsolatuk a Nemzeti Közlekedési Hatóság közlekedépszichológiai vizsgálati PÁV-jával?

– Jó és élő kapcsolatot ápolunk a PÁV-val, szükség szerint személyesen is találkoznak a vezetők. Persze nem napi kapcsolatra kell gondolni, annak nem látom szükségét, hiszen e téren igazából nincsenek problémáink – válaszolta Juracsik Zoltán.

– Hogyan kapcsolódik a munkájuk a PÁV-hoz, illetve hány gépkocsivezetőnek szükséges a PÁV vizsgálat megkülönböztetett jármű vezetése okán?

– Jellemzően pozitív PÁV-eredménnyel érkeznek hozzánk a gépjárművezetők, de vannak olyanok is, akik úgy szerzik meg a PÁV-jogosultságot, hogy már nálunk vannak állományban. Természetesen a főállású autóbusz-vezetők vannak többségben, mintegy kétezer fős nagyságrendet képviselnek a vállalaton belül. A besegítőkkal együtt ez a szám meghaladhatja a 3500-at, elérheti a 4000-et is. Az autóbusz vezetéséhez szükséges PÁV II-es vizsgálatot nem kell ismételni, de a munkáltató – főként egy-egy rendkívüli esemény után – előírhatja a soron kívüli vizsgálatot. A C kategóriás jogosítvánnyal érkezőknek viszont szükségük van a PÁV II-es alkalmasság megállapítására ahhoz, hogy autóbusz-vezetők lehessenek, azaz megszerezzék a D kategóriát. Őket csak akkor vesszük fel, ha a rendelkeznek PÁV-alkalmassággal – húzta alá Kassai Viktória.

– A megkülönböztetett jelzéssel ellátott járműveinkre olyan gépkocsivezetőket veszünk fel, akik már rendelkeznek PÁV I-es alkalmassággal. Közel száz munkatársunk dolgozik kék lámpás járműveken, elsősorban az üzemzavar-elhárítás, a baleset-helyszínelés és a forgalomirányítás területén. Természetesen az ő esetükben ötévente ellenőrzik az alkalmasságot, de bármilyen probléma esetén rövidebb is lehet ez az időszak – fűzte hozzá az igazgató.



„Az autóbusz vezetéséhez szükséges PÁV II-es vizsgálatot nem kell ismételni, de a munkáltató előírhatja a soron kívüli vizsgálatot”



„Kiemelkedően fontos a buszvezetőink szerepe, hiszen nap mint nap ezrek biztonságos közlekedését biztosítják”

– Fontosnak tartom a hatósági PÁV vizsgálatot, mert ez is kiemeli a gépjármű-vezetői, különösen a tömegközlekedésben részt vevő buszvezetői szakma összetettségét, s növeli a presztízsét. Ma Magyarországon, főleg Budapesten a közösségi közlekedésben buszvezetőként részt venni nagyon bonyolult feladat. A több éven át balesetmentesen közlekedő sofőrjeinket ezért is különösen megbecsüljük, és például bevonjuk őket a képzésbe „oktatóként”. Ők azok, akik a kezdő sofőrjeinket a forgalmi körülmények közötti gyakorlati oktatás, a „munkamódszer-átadó melletti gyakorlás” keretében átsegítik a kezdeti nehézségeken, átadják tapasztalataikat, a járatspecifikumokat és azokat a szakmai fogásokat, amelyekkel majd a kezdők is balesetmentesen tudnak közlekedni az adott járatokon.

– Az előbb presztízszt említett. Úgy érzi, nincs helyén a szakma tekintélye?

– Azt gondolom, hogy kiemelkedően fontos a buszvezetőink szerepe, hiszen nap mint nap ezrek biztonságos közlekedését biztosítják. A presztízhányt általánosabban értettem. Arra gondolok, hogy ma a tanulók jellemzően a tesztkérdéseket tanulják meg, s egy átfogó kérdésre, például az elsőbbség szabályrendszerének összességére nincs rálátásuk, jó esetben is csak sok év gyakorlat után. Vagyis én meggondolnám a szóbeli vizsgáztatás visszaállítását, éppen az általános gépjárművezetés presztízsének növelése miatt.



Kassai Viktória



Juracsik Zoltán

– Milyen további plusz beavatkozásokat tesznek a közlekedésbiztonság javítása érdekében?

– Társaságunknál az autóbussz-vezetők oktatása két szinten zajlik. Akik D kategóriás jogosítvánnyal érkeznek hozzánk, azoknak a vállalat a forgalombiztonság érdekében további követelményeket ír elő, így csak akkor állhatnak munkába, ha a kéthetes tanfolyamot is sikeresen elvégezték. A másik esetben a jelentkező C kategóriás engedéllyel rendelkeznek, mi pedig lehetőséget biztosítunk

arra, hogy az NKH által kötelezően előírt tanterv alapján megszerezze a D, azaz az autóbusszra érvényes kategóriát. A D kategóriával hozzánk érkezőket már inkább a közösségi közlekedéshez szükséges ismeretanyaggal látjuk el. Az autóbussz-vezetők természetesen kapnak GKI-képzést is, amely európai uniós előírás, ennek hiányában 2013-tól nem lehet majd autóbussz vezetni a közösségi közlekedésben. Mindezekon kívül van ismeretbővítő, illetve minősítő képzésünk, amelyek érvényesek a belsőüzemeltetési járművezetőkre is. Szólnom kell továbbá a Hungaroringen csúszós pályán zajló tréningekről – amelyeken időszakosan minden buszvezetőnk képzést kap –, valamint a pótképzésről, azaz a hosszabb ideig távol lévő, majd visszaérkező kollégák ismereteinek frissítéséről – foglalta össze az oktatással kapcsolatos ismereteket Juracsik Zoltán.

Som

Szigorú pszichológiai ellenőrzés alatt a rendőrök

A Kojak-lámpához is kell a PÁV I

Szeles Erika rendőr alezredes, az Országos Rendőr-főkapitányság Egészségügyi és Pszichológiai Osztályának vezető pszichológusa felel a rendőrségi munkatársak országos pszichológiai ellátásának irányításáért, szakfelügyeletéért. E feladatköréből adódóan a PÁV I-nek megfelelő szintű alkalmassági vizsgálatok szakmai felügyelete is hozzá tartozik.

– A rendőrségnél a pszichológiai szolgáltatások rendszere komplex és egységes, az állomány minden tagja számára biztosítva van a pszichológiai ellátás. Minden megyei főkapitányságon működnek egészségügyi-pszichológiai szakterületek, ahol pszichológusok dolgoznak. A hivatásos állomány esetében nem csupán a felismert szükségesség, de rendelet is előírja, hogy egyrészt a felvételnél, másrészt két évente kötelező pszichológiai vizsgálaton kell átesnie minden hivatásos rendőrnek. Ez azért fontos, mert a rendőrök nagyon sok olyan helyzettel találkoznak hivatásuk gyakorlása során, amely a pszichés állapotukra negatív, adott esetben sokkoló hatással van. Szakembereink természetesen – a szigorúan meghatározott protokoll szerint – segítséget nyújtanak azoknak a rendőröknek, akiket a munkájuk során rendkívüli hatások érnek, például egy bűncselekmény kapcsán, helyszínén. Emellett a magánéletben is történhetnek olyan események, amelyek a pszichés egyensúlyt időlegesen felborítják. A kiegyensúlyozott és stabil psi-

chés állapot a rendőrségnél azért is kiemelten fontos, mert a feladataikat túlnyomórészt fegyverrel látják el.

– A vezetés szükségesnek tartja, hogy a rendőrök civil életbeli problémáinak megoldásában is segítséget nyújtson?

– Természetesen az ember egészségének, „egészségének” elválaszthatatlan része ez is. Nálunk nagyon fontos a kiegyensúlyozottság, és gyakorlatilag mindegy, honnan ered a kibillentő hatás, bár az a tapasztalat, hogy túlnyomórészt a munkából, ezért is erre irányul kiemelt figyelem. A vizsgálataink zöme szűrővizsgálat, de az időszakos vizsgálatokon kívül bármikor lehetőség van tanácsadás igénybevételére is. A kollégák élnek is ezzel a lehetőséggel, számukra már természetes, így hatásában elértük, hogy ez a munkánk preventív, mentálhigiénés szerepet kapott. Szerencsére ez nálunk már a szervezeti kultúra része, értik a szerepét, eltűntek azok a téves gondolatok – melyek a civil szférában még fel-felűtik a fejüket –, hogy pszichológushoz az megy, akinek problémája van. Elértük, hogy az emberek maguktól is jönnek, ha úgy érzik, a segítségünkkel jobban boldogulnának valamivel, s elértük azt is, hogy azonnal be tudunk avatkozni, így rövid távon is alkalmasak maradnak a munkavégzésre. Ezt is nagy előnyként könyvelem el a civil szervezetekhez képest, hiszen ott jellemzően megszűnt a kiválóan kiépített munkapszichológiai laboratóriumok rendszere.

– Térjünk rá arra, hogy a megkülönböztetett jelzést használó rendőrségi járművek vezetőinek közlekedépszichológiai vizsgálatát saját hatáskörben bonyolítják le.

– Ezt az 57/2009. (X.30.) IRM-ÖM-PTNM együttes rendelet teszi lehetővé a rendőrség számára. A rendelet előzményeit tekintve,

Névjegy:

Szeles Erika Debrecenben, a Kossuth Lajos Tudományegyetemen szerzett pszichológusi diplomát, miközben már a Határőrségnél dolgozott. A Budapesti Műszaki Egyetemen munka- és szervezetszakpszichológusi végzettséget szerzett. A határőrség rendőrségbe integrálásával egyidejűleg került az Országos Rendőr-főkapitányságra szakpszichológusi, majd vezető pszichológusi beosztásba.





a rendőrség számára fontos volt, hogy saját kézből legyenek ezek a vizsgálatok, hiszen a döntésben elsődleges a gyorsaság, és az anyagi szempontok is szerepet játszhattak. A vizsgálatokat egy kifejezetten erre a célra létrehozott pszichológiai apparátus végzi országos szinten a Rendészeti Szervek Kiképző Központjában, illetve egy kihelyezett részlegünk Debrecenben, amely a környező települések igényeit is kielégíti. Ezek az egységek rendelkeznek a vizsgálatokhoz szükséges műszerekkel, amelyek ugyan nem olyan korszerűek, mint a PÁV-laboré, de a vizsgálatok célszerűen elvégezhetők velük. A kialakított vizsgálati protokollt az NKH Pályaalkalmasság-vizsgálati Főosztályának vezetőjével, *Urbán-Frendl Ildikóval* és munkatársaival közösen tekintettük át és egyeztetjük, ennek során megállapították és igazolták, hogy mindenben megfelel az általuk végzett vizsgálatoknak. A rendelet egyébként elő is írja számunkra, hogy a PÁV-nak megfelelő módszertannal és kritériumokkal kell végrehajtanunk a vizsgálatokat.

– *Milyen gyakorisággal konzultálnak az e munkában részt vevőkkel?*

– Úgy gondolom, jó együttműködés van közöttünk, többször is jártunk az NKH intézetében. Nyitottak vagyunk a különböző közös rendezvények kapcsán is. Ez fontos kapcsolat számunkra szakmai problémáink megvitatása szempontjából, s az egyetértés megerősítő szerepe is jelentős erőforrás. Ugyanígy a többi szervezettel, például a Katasztrófavédelemmel és a Honvédséggel is rendszeres a kapcsolatunk. Lehet, hogy fontos lenne a szélesebb körű információcsere, de a napi gyakorlat ezzel a szűkebb szakmai körrel köt össze bennünket.

– *Amennyiben azonos a vizsgálati protokoll, akkor a rendőrökre is ugyanazok a szabályok érvényesek, mint a PÁV I-re jelentkezőkre?*

– A rendőrségnél a jogszabály feltételhez köti a közlekedésszichológiai vizsgálaton való részvételt. Szükség van egyrészt a 2-es csoportú egészségi alkalmasság megállapítására, másrészt az érvényes, két évente megújítandó pszichológiai alkalmassági vizsgálat pozitív eredményére. A rendőrségnél MEGA-vizsgálatnak hívjuk a tulajdonképpeni PÁV I-et – a megkülönböztetett gépjárművek vezetésének alkalmassági vizsgálata kifejezésből eredeztetve –, mert nem szerettük volna elvenni a jól ismert kifejezés használatát a PÁV-tól. Nagy előnyt jelent, hogy a közlekedésszichológiai vizsgálatokat egy komplex pszichológiai ellátási rendszerbe ágyazva végzik. Az illetőnek a szervezetben már van „előélete”, amikor a közlekedésszichológiai vizsgálatra sor kerül, lehet tudni, hogy az általános pszichés alkalmassága rendben van. Amennyiben mégis problémák merülnek fel a vizsgálat során, a közlekedésszichológiai vizsgálatokat végző szakemberek számára megvan a lehetőség arra, hogy az alap-

ellátó pszichológusokkal konzultáljanak, és a probléma súlyától függően a kollégánk számára biztosítjuk a szükséges pszichológiai ellátást. Nagyon lényegesnek tartom és szeretném kiemelni, hogy a közlekedésszichológiai alkalmasságra vonatkozó minősítések ugyan a rendőrségnél is öt évre érvényesek, nálunk azonban a kötelező időszakos vizsgálatokkal és a pszichológiai szolgáltatásokkal biztosítva van a folyamatos kontroll, amely annyi pozitív hozzáadékkal jár, hogy a civil szféra tekintetében hiányolom is.

– *Mi a helyzet az olyan alkalmi gépkocsivezetőkkel, akik mondjuk nyomozóként maguk vezetik az autót, és csak különleges esetben használják a megkülönböztető jelzést?*

– Természetesen a közlekedésbiztonság biztosítása érdekében az ő esetükben is szükség van az alkalmasság előzetes megállapítására, következésképp a vizsgálatokon nekik is részt kell venniük. Erről igazolást kapnak, amelyet a szolgálati helyükön nyilvántartanak. A rendelet tehát mindenkire vonatkozik, aki megkülönböztetett jelzésű járművet vezet, függetlenül attól, hogy civilben vagy egyenruhában vezeti az autót. A legtöbb rendőri vezető is átesik ezeken a vizsgálatokon, hiszen sosem lehet tudni, mikor van szükségük megkülönböztetett jelzésű jármű vezetésére. Ugyan erről nyilatkozni nem én vagyok jogosult, de megjegyzem, hogy sokrétű és korszerű képzési és továbbképzési rendszer is működik a rendőrség keretein belül a közlekedésbiztonság érdekében. Ez természetesen szükséges is, hiszen egy rendőr munkájából adódóan belefut kritikus helyzetekbe, amelyekben helyt kell állnia. Szükséges tehát mind a képzési, mind a pszichológiai felkészítés.

– *Térjünk vissza a PÁV kérdéskörére. Mit várnak el Önök egy ilyen vizsgálatra jelentkező rendőrtől?*

– A kritériumainkat hozzáigazítottuk a PÁV hasonló rendszeréhez, így azt mondhatom, hogy nincs sok különbség a két vizsgálat között. A rendvédelmi pszichológiai tevékenység szakmai protokolljában külön fejezet szól a közlekedésszichológiai alkalmasságról. A módszertan és a kritériumszintek pontosan meg vannak határozva. Annyi különbség talán van ezen a téren, hogy mi több tesztet is elvégezhetünk, például kiegészítő intelligenciatesztet, illetve a személyiség vizsgálatok a klinikai differenciáldiagnosztikai irányultság mellett a szociális készségekre is nagyobb hangsúlyt helyezünk. Azt mondhatom, hogy mi talán kicsit szigorúbban vesszük a kritériumokat, ami érthető abból a szempontból, hogy egy rendőrnek adott helyzetben nemcsak a biztonságos gépjárművezetés követelményeinek kell megfelelnie, de a szakmai feladatait is magas színvonalon kell ellátnia.

S.G.

Interjú Paul Butlerrel, a CIECA főtitkárával, a DSA stratégiai és kutatási igazgatójával

Sokat merítenek a magyar tapasztalatokból

Az 1956-ban alapított CIECA (Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile – Nemzetközi Gépjármű-vezetői Vizsgabizottság) brüsszeli bejegyzésű nemzetközi nonprofit szervezet, amely a gépjárművezető-vizsgáztatást végző hatóságokat, illetve a hatóságok által akkreditált és felügyelt szervezeteket tömöríti magában.

A CIECA főtitkára, „civilben” az NKH egyesült királyságbeli társhatósága, a brit közlekedési minisztérium alá tartozó Driving Standards Agency (DSA) stratégiai és kutatási igazgatója 2011 augusztusában – immáron nem először – Budapestre látogatott, ezúttal a nemzetközi szervezet Igazgatótanácsának tagjából válogatott ad hoc Stratégiai Munkacsoport elnökeként. A főtitkár élénken érdeklődik a magyarországi PÁV szabályozása iránt – korábban már e tárgyban sor került szakemberek közötti tapasztalatcserére –, és tárgyalt *Érsek Istvánnal*, a Központi Gépjármű-közlekedési Hivatal Képzési és Vizsgáztatási Főosztályának vezetőjével is. Látogatása alkalmával Paul Butler a Közlekedésbiztonság lapigazgatója és főszerkesztője is röviden üdvözölte, lapunk munkatársa ebből az alkalomból készített interjút a neves brit szakemberrel.

– Milyen hagyományokra tekint vissza Nagy-Britanniában a gépjárművezető-vizsgáztatás?

Paul Butler, a CIECA főtitkár-kincstárnoka egész életét a brit kormányzati munkának szentelte. Húsz éve a brit közlekedési minisztérium (Department for Transport) alá tartozó gépjárművezető-vizsgáztatási hatóság, a Driving Standards Agency köztisztviselője, s évek óta a szervezet stratégiai és kutatási igazgatója. Korábban különböző minisztériumokban töltött be beosztotti, majd vezetői pozíciókat. Dolgozott a nemzetvédelem, a me-

– Már az 1890-es évek végén, az 1900-as évek elején is voltak gépjármű-vezetői vizsgák Angliában, és úgy tudom, az Önök országa is hasonló múlttal dicsekedhet. A mai értelemben vett, komplex vizsgáztatás hivatalosan 75 éves múltra tekinthet vissza Nagy-Britanniában. A vizsgáztatást ma a közlekedési minisztérium végrehajtó szerve, a Driving Standards Agency végzi mint hatóság, amelynek jó 20 évvel ezelőtti megszervezésében magam is részt vállalhattam.

A DSA a legutóbbi, 2010–2011-es évben (Nagy-Britanniában a költségvetési év nem január 1-jétől december 31-éig tart. A szerk.) 1,6 millió gyakorlati és ennél valamivel több elméleti vizsgaeseményt bonyolított le. Valamennyi járműkategóriában kötelezően bevezették az önálló járművezetést (independent driving) a gyakorlati vizsgákon, és a vizsgázók számára lehetővé tették, hogy kérésükre az általuk megjelölt megfigyelő személy (observer) részt vehessen a gyakorlati vizsgán. Ugyanezen időszak alatt a vizsgabiztosok 97,8%-ának a munkavégzését minősítették; tevékenységüket a vizsgabiztosok és a vizsgafelügyelők is az ISO 9001 szabvány szerint végzik. A motorkerékpáros szakoktatók képzését 1103 alkalommal ellenőrizték, és 1205 esetben folytattak vizsgálatot a jelöltek által elkövetett, személyazonosító okmánnyal történt visszaélés alapos gyanúja miatt. Illegális szakoktatói tevékenység folytatása miatt 410 esetben kellett eljárni. Egyetlen év alatt 14 000 taxi-gépkocsiveető szaktanfolyami vizsgáztatását végezték, és 8000 „D kategóriás GKI-s” alapképesítési vizsgát ellenőriztek. Ismételten elnyerték a rangos Prince Michael



zőgazdaság, a kincstár és az önkormányzati finanszírozás területén is. A CIECA Igazgatótanácsába 2004-ben választották be. A poszt megüresedése miatt 2010-ben, a CIECA budapesti közgyűlése utáni első igazgatótanácsi ülésen vállalta el az elnök felkérésére a nemzetközi szervezet főtitkár-kincstárnoki posztját, amelyet további két esztendeig még folytatni tud – ezt a 2011. május 26-ai máltai közgyűlés egyhangú igennel erősítette meg.



AZ NKH elnöke augusztus 25-én fogadta a CIECA Igazgató Tanácsa Stratégiai Munkacsoportjának a tagjait. A képen balról jobbra: René Claesen, a holland CBR munkatársa, a CIECA elnökhelyettese, Hima Tamás, a CIECA elnökhelyettese, az NKH Központ képzésmódszertani referense, Paul Butler, Urbán György NKH elnök, valamint Daniel Vandenberghe, a CIECA titkárságvezetője

nemzetközi közlekedésbiztonsági díjat, és újból megszerezték a Kiváló Ügyfélszolgálatért (Customer Service Excellence) kitüntetéset. Ügyfélszolgálati központjuk 1,4 millió telefonhívást kezelt, és hatékony munkaszervezéssel 10,8 millió font költségmegtakarítást sikerült elérnie. Az ügyfélszolgálati munka 78 százaléka már elektronikus úton folyik.

– Nagy-Britannia közlekedésbiztonsága a legjobbak között van az Unióban. Ön hogyan látja hazája közlekedését?

– Az Egyesült Királyság teljes járműforgalma 313,2 milliárd jármű-mérföld (504 milliárd jármű-kilométer) volt 2009-ben. Ugyanezen esztendőben 26 912 volt az elhunytak és a súlyos sérültek együttes száma. Ez 44%-kal kevesebb, mint az 1994–1998 közötti öt esztendő átlaga, de a szám még 1999-ben is 40 000 fölött volt. Azóta szerencsére folyamatosan csökkenő tendenciát látunk. Persze nem ülhetünk a babérjainkon: továbbra is rendkívül fontos, hogy az újonnan vizsgázott gépjárművezetők rendelkezzenek a biztonságos vezetéshez szükséges készségekkel. A járművezető-képzés tantervének és útmutatóinak folyamatos korszerűsítése mellett a gyakorlati vizsgákon igyekszünk előtérbe helyezni a kompetenciaalapú vizsgáztatást. Ennek egyik záloga az önálló járművezetés „vizsgaintézményének” bevezetése most már valamennyi járműkategóriában, és ezt a célt szolgálja az elméleti vizsgák rendszerébe épített veszély-felismerési teszt (Hazard Perception Test) is.

– A másfél millió fölötti elméleti és ugyanennyi gyakorlati vizsgaesemény nem kis szám egy esztendő alatt. Van ehhez elegendő vizsgáztatási létesítmény? Nem kell a jelölteknek túl sokat várniuk?

– Az ilyen nagy létszámú vizsgák megszervezése valóban nem kis feladat. Van egy minősített hazai partnerünk, a Pearson Vue, amelyet bevonunk a szervezésbe, és amely más földrészeken is jelen van a szakmában. Egyébként a vizsgára jelentkezés, a jelöltek értesítése már jobbára elektronikus úton történik. Nagy-Britanniában 150 számítógépes vizsgateremben lehet elméleti vizsgát tenni, és a gyakorlati vizsgák 400 különböző helyről indulnak. Mára elértük, hogy a vizsgára jelentkezők 95%-ának két héten belül azt a vizsgaidőpontot sikerül visszaigazolnunk, amelyet kért, az általa kiválasztott helyen. Nem akarok szerénytelen lenni, de a Kiváló Ügyfélszolgálatért elismerést ki kellett érdemelni. Büszkén mondhatom azt is, hogy hivatalos felmérés adatai szerint a magánügyfeleink 90, a cégszerű ügyfeleink 75%-a teljesen elégedett a szolgáltatásainkkal, amiben nyilván szerepe van az időpont- és a helyszín-rugalmasságnak.

– Ez igen szép teljesítmény ebben a nem könnyű szakmában. Térjünk rá a nemzetközi szervezetre, amelyben a DSA is fontos szerepet vállal. Ön a CIECA főtitkára, munkatársa, Trevor Wedge a Szakértői Tanácsadó Csoport (EAG) elnöke, ugyanakkor az Elméletvizsga-szakértői Csoportban (TAG) is van a DSA-nek delegáltja.

– A CIECA működése ma még nagyon sokban a tagszervezetek „jóindulatán” múlik. A szervezet tisztségviselői a munkájukat társadalmi munkában végzik, ez időre a munkáltatójuknak nélkülözniük kell a munkájukat, és rendszerint vállalják az utazások költségeit is. Szervezetünk ugyanakkor folyamatosan fejlődik, ma már állandó, rendezvények szervezésére is alkalmas irodája és három főállású foglalkoztatottja van, s reméljük, hogy a lehetőségek hamarosan tovább bővülnek. A CIECA a gépjárművezető-vizsgáztatást végző hatóságokat, illetve a hatóságok által felügyelt civil szervezeteket tömöríti magában. Ma a világ 40 országából összesen 50 tagszervezetet számlál, a tagok többsége az Európai Unió területéről csatlakozott, de van tagunk Afrikából, az Arab-félszigetről, Kanadából és Ausztráliából is. Újabban Ázsiából egyre több gépjárművezető-vizsgáztatással foglalkozó hatóság és szervezet érdeklődik a tagság iránt.

– Hogyan épül föl a szervezet?

– A CIECA-t az Igazgatótanács (Board of Directors) irányítja, amelyet a szervezet alapszabálya Állandó Hivatalnak (Bureau Permanent) is nevez. Élén az elnök áll, illetve egy főtitkár-kincstárnok és 3–7 elnökhelyettes, akik közül az „első”, általában a rangidős, a CIECA alelnöke. Az Állandó Hivatal munkáját a brüsszeli székhelyű Titkárság támogatja, amely három főállású munkatárssal rendelkezik. A szervezetnek van egy állandó szakértői csoportja, a Szakértői Tanácsadói Csoport (Expert Advisory Group – EAG), amelynek az elnöke az Állandó Hivatal értekezleteire rendszeresen meghívást kap. 2011. március 16-án alakult meg a második állandó szakértői csoport, az elméleti vizsgáztatás korszerűsítésére (Theory Test Advisory Group – TAG), amelybe a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakembere is meghívást kapott, és nagy örömről szolgál, hogy jelölését az NKH elnöke támogatta.

– Hogyan kell elképzelni a CIECA működését?

– Szakmai és technikai jellegű a működés – a tudás és a tapasztalat összegyűjtésével, megosztásával mindenkor a tagok érdekeit szolgálja. A CIECA szorosan együttműködik az Európai Bizottsággal, illetve az áru- és személyfuvarozási vállalkozások nemzetközi érdekképviselői szervezetével, a Közúti Fuvarozók Nemzetközi Egyesületével (IRU). A CIECA tagja a TÜV-vál-

lalatok holdingja, a VdTÜV e.V., továbbá – viszonzóság alapján – társult tagja a müncheni székhelyű Európai Autósiskolaszövetség (EFA) is.

– *Mi az Ön szerepe a szervezetben belül?*

– Korábban a hatóságom, a DSA rendszeres képviselőjeként a CIECA nemzetközi rendezvényeit látogattam és igyekeztem részt venni a közös munkában. 2004-ben a szervezet Igazgatótanácsába választottak, 2010 óta az elnök megbízásából a főtitkár-kincstárnoki tisztséget töltöm be, amelyet az Alapszabály szerinti három évre – a hatóságom támogatása mellett – vállalni tudok. Főtitkár-kincstárnokként főbb felelősségi körömbé tartozik a CIECA forrásainak figyelemmel kísérése, anyagi-pénzügyi biztonságának fenntartása, hogy kellő színvonalon lehessünk tagjaink szolgáltatója; a szervezet 2012–2016-ig terjedő stratégiájának kidolgozása és folyamatos fejlesztése úgy, hogy az az évtized végéig, 2020-ig fenntartható legyen; továbbá az Alapszabály és más működési szabályok folyamatos gondozása, amely biztosíthatja a stratégiai célkitűzések fenntartható és folyamatos érvényesülését a szervezet hatásos és hatékony működése érdekében.

– *Hogyan fogják ezt érzékelni a tagszervezetek?*

– A CIECA közelebbi és általános célja a gépjárművezető-vizsgáztatás minőségének javítása úgy, hogy visszahasson a gépjárművezető-alapképzésre, illetve a tovább- és az utánpótlás területeire is. Ki kell alakítani új tagszervezeti formákat, lehetővé kell tenni az eddigi tag- és társult tag- bővülését annak érdekében, hogy a szervezetünk további intellektuális és anyagi tőkéhez jusson. Tudásunkkal és eszközeinkkel az Európai Bizottság hatékony támogatói kívánunk maradni a közlekedésbiztonság területén.

– *Nyújthat-e Magyarország a tagsága és aktivitása útján valamit a nemzetközi szervezet számára?*

– A CIECA sokat merít a magyarországi hagyományokból és tapasztalatokból, hiszen az országnak kiváló tudományos és gyakorlati tapasztalatai vannak e téren. Sokan tanulhatnak az Önök jó gyakorlatából, kiemelném a pályaalkalmassági vizsgálatok és az utánpótlás területét azon gépjárművezetők esetében, akik már bizonyítottan hibáztak. A CIECA nagyon hálás a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak a 2010. évi közgyűlés és nemzetközi kongresszus nagyszerű megrendezéséért. A szervezetnek örömeire szolgál, hogy olyan tag lehet az egyik elnökhelyettese, továbbá az Elméletvizsgaszakértői Csoport tagja, mint Hima Tamás, az NKH központjának munkatársa.

– *Magyarország hogyan aknázhathatja ki legjobban a CIECA-tagsággal járó előnyöket?*

– Bár az országok szokásaikban és hagyományaikban több szempontból eltérnek, rengeteg közös közlekedésbiztonsági problémával szembesülnek, ilyen például a fiatal vagy kezdő gépjárművezetők problémája. A CIECA a nemzetközi tapasztalatcsere széles szakmai platformját kínálja. Mindannyian tanulha-



A Stratégiai Munkacsoport a Makadám Klubban ülésezik

tunk egymás gyakorlatából. A közlekedési szabályozás, a gépjárművezető-vizsgáztatás rendszere jobbra harmonizált a tagállamok között, és a CIECA az Európai Bizottság számára fontos forrást jelent a pártatlan technikai segítségnyújtásban. Magyarország részvétele a szervezet munkájában szélesíti a nemzetközi tapasztalatcsere lehetőségeit, befolyásolja a döntéseket és hozzájárul a nemzetközi partnerség erősítéséhez.

– *Mostanában sok szó esik a CIECA stratégiájáról, a 2006–2016-ig terjedő stratégiai tervekről, amelyeket igyekeznek összhangba hozni az Európai Bizottság 2011–2020-as közlekedésbiztonsági akcióprogramjával. Ennek kidolgozásában Önök is részt vettek, és nem mellékesen éppen a Stratégiai Munkacsoport soros megbeszélésére utaztak most Budapestre.*

– A CIECA Igazgatótanácsa sokat dolgozik a nemzetközi szervezet stratégiájának folyamatos alakításán. A 2006–2016-ig terjedő időszakra négy alapelvünk van. Egyrészt a CIECA olyan nemzetközi szervezet – az első Európában, és nyitott az egész világra –, amely javítja a gépjárművezető-vizsgák megbízhatóságát és hitelességét, hogy hozzájárulhasson a közúti közlekedésbiztonság javításához. Másrészt a CIECA a tagszervezetei érdekében fejti ki tevékenységét, és az információk összegyűjtésének, cseréjének fontos fóruma lesz továbbra is a járművezető-vizsgáztatást végző hatóságok, szervezetek és a velük kapcsolatban – esetleg éppen fölöttük álló – döntéshozó szervek tagjai számára. Harmadrészt a CIECA szigorúan nonprofit és gazdaságilag független szervezet olyan állandó titkársággal, amelynek tevékenysége mind a tagszervezetek, mind az Európai Bizottság igényeit kielégíti. Negyedrész a szervezet az Európai Bizottság legfontosabb szakértő partnere a járművezető-képzés és -vizsgáztatás területén. Ezeket az alapelveket és a szervezet jelenlegi stratégiai fejlesztési munkáját a változások és a fejlődés kontextusában kell értelmezni. A CIECA korábbi fejlődése nagymértékben néhány támogató szervezet (Autoveiligheid, CBR, NPRA) különös erőfeszítéseinek volt köszönhető, de az effajta, szűkebb körű kiemelt támogatást nem szabad kihasználni hosszú távon. Ennél sokkal stabiler, határozottabb, anyagilag független szervezetet kell létrehozni jól körülhatárolt hosszú távú célkitűzésekkel. Ezen dolgozunk ma is Budapesten az Igazgatótanács munkatársaival.

Hima Tamás

A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram intézkedési terveiről

Célkitűzés

A 2001-es Fehér Könyv és az Európai Unió 3. Cselekvési Terve a tagállamokat arra ösztönözte, hogy a közúti közlekedésbiztonság fejlesztésére vonatkozó nemzeti terveket állítsanak össze. Ez a célkitűzés adja Magyarország közúti közlekedésbiztonsági programjának kiinduló feltételét és határozza meg alapvető feladatait. Így született meg a Magyar Közlekedéspolitika 2003–2015 című stratégiai dokumentum, melynek egyik célja a közlekedésbiztonság javítása. A Magyar Közlekedéspolitika 2003–2015 célkitűzései:

- 2001-2010-ig 30%-os csökkenés a halálos áldozatok számában;
- 2001-2015-ig 50%-os csökkenés;
- az életminőség javítása, az egészség megőrzése, a területi különbségek csökkentése, a közlekedésbiztonság növelése, az épített és természeti környezet védelme;
- az Európai Unióba való sikeres integrálódásunk elősegítése;
- a környező országokkal való kapcsolatok feltételeinek javítása és a kapcsolatok bővítése;
- a területfejlesztési célok megvalósításának előmozdítása;
- a hatékony üzemeltetés és fenntartás feltételeinek megteremtése a szabályozott verseny segítségével.

(Forrás: A magyar közlekedéspolitika 2003-2015)

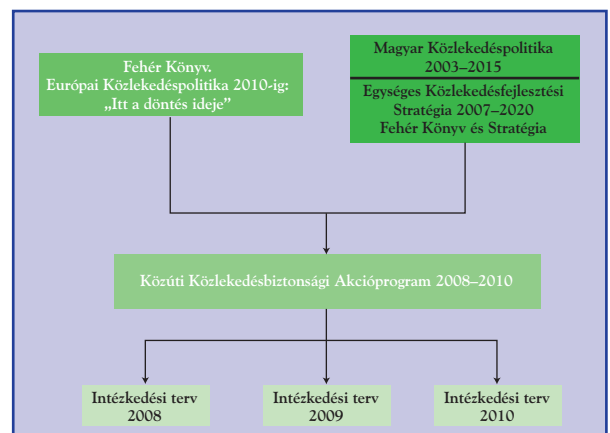
Ezek a célkitűzések jelentik Magyarország közúti közlekedésbiztonsági programjának kiindulópontjait és határozzák meg fő feladatait. A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2008–2010 az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia 2007–2020 – Fehér Könyv és Stratégia, valamint a fent bemutatott közösségi stratégiai dokumentumok egyik célkitűzésének, a közlekedésbiztonság javításának részletes akcióprogramja volt. Az akcióprogramba foglalt intézkedések megvalósítás időszakára vonatkozó ütemezését az évenkénti Intézkedési Tervek tartalmazzák.

Stratégia

A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2008–2010 legfőbb stratégiai célja volt a közúti balesetekben elhunytak számának 30%-os csökkenése 2010-ig a 2001. év adataihoz képest. A stratégiai célkitűzésekhez tartozó átfogó célok az alábbiak voltak:

- az emberi hibára visszavezethető közúti baleseti áldozatok számának csökkenése;
- a fejlettebb infrastruktúra hatására a közúti baleseti áldozatok számának csökkenése;
- jogi és műszaki szabályozás fejlődése;
- fokozottabb, korszerűbb, gazdaságosabb és hatékonyabb ellenőrzések hatására a közúti baleseti áldozatok számának csökkenése;
- a baleset-megelőzési tevékenység korszerűsítése, hatékonyságának fokozása.

Az Akcióprogram stratégiai céljának központi hatásindikátora a közúti balesetben életüket veszített személyek száma. Ugyanakkor a „szabályozás” és a „baleset-megelőzési tevékenység támogatása” pillérek céljaihoz – jellegük miatt – nem rendelhető számszerű indikátor. A baleseti áldozatok számából képzett indikátort úgy állapítjuk meg, hogy a baleseti típuscsoportokat a pillérek alá rendelve, az adott pillérhez tartozó közúti balesetben életüket veszített személyek számát összegezzük a 2001. évi adatok alapján, ez képezi a bázisértéket. Céltértékként minden pillér esetén a komplex célként is megjelölt



1. ábra: a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2008–2010 pozicionálása (Forrás: KTI)

30%-os csökkenést határozta meg a program. Az egyes pillérekhez tartozó stratégiai célkitűzést, valamint az átfogó célokat és az azokhoz tartozó indikátorokat az 1. táblázat tartalmazza:

Pillér	Cél	Célérték (2010)	Bázisérték (2001)	Indikátorok
Stratégiai cél				
	A közúti balesetekben elhunytak számának csökkenése	867 fő	1239 fő	Közúti balesetben meghaltak száma
Átfogó célok				
1. Emberi tényező	Az emberi hibára vezethető közúti baleseti áldozatok számának csökkenése	572 fő	728 fő	Közúti balesetben meghaltak száma
2. Infrastruktúra	A fejlettebb infrastruktúra hatására a közúti baleseti áldozatok számának csökkenése	23 fő	34 fő	Közúti balesetben meghaltak száma
3. Szabályozás	Jogi és műszaki szabályozás fejlődése			
4. Ellenőrzés	A fokozottabb ellenőrzések hatására a közúti baleseti áldozatok számának csökkenése	272 fő	477 fő	Közúti balesetben meghaltak száma
5. Balesetmegelőzési tevékenység támogatása	Egységes országos közlekedésbiztonsági információs rendszer létrehozása			

1. táblázat: az egyes pillérekhez tartozó stratégiai célkitűzés, valamint az átfogó célok és az azokhoz tartozó indikátorok

Éves Intézkedési Tervek készültek az Akcióprogram keretében a 2008-as, 2009-es, 2010-es évekre, amelyekbe egyrészt már működő programok épültek be, másrészt új akciók, feladatok jelentek meg. A 2008–2009-es évekre ez összesen 77 akciót, a 2010-es évre pedig további 74-et jelentett.

A 2008–2010 közötti időszak tapasztalatai

Közlekedésbiztonsági intézkedések értékelése

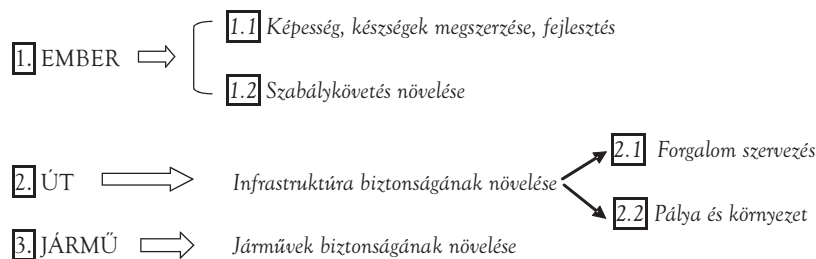
Többféle módszer áll rendelkezésre a közlekedésbiztonsági intézkedések értékelésére, mindegyiknek megvan az előnye és a hátránya. Az egyik elemzéstípus a költség–haszon elemzés, ahol nemcsak az intézkedés költségeit számszerűsítik, hanem hasznait, azaz jelen esetben a megmentett emberéleteket, a megelőzött sérüléseket is. Az így kapott költségek és hasznok összevetéséből úgynevezett haszon/költség hányadost becslnek, amely alkalmas a gazdasági hatékonyság értékelésére. Egy másik módszer a többkritériumú értékelés, amely a kutatási jelentés készítőinek távlati célja. Ennek során nemcsak a ráfordítások számszerűsítésére törekedtünk, hanem nem monetarizálható jellemzőket is gyűjtöttünk a közlekedésbiztonsági intézkedésekről (becsült hasznok, intézkedés ideje).

Hangsúlyozni szeretnénk, hogy az említett módszerek mindegyike, főként a hasznok számszerűsítéséhez szükséges baleseti veszteségek meghatározása, igen sok bizonytalanságot rejt magában. Mindez azonban semmit sem von le az eredmények értékéből, hiszen a baleseti veszteségekhez sohasem rendelhető pontos érték.

Az értékelésnél a kiindulást az Intézkedési Terv 2008–2009 pillérei (emberi tényező, ellenőrzés stb.) jelentették. A pillérekben belül a további csoportosítást az Akciócsoportok (oktatás, láthatóság stb.) segítségével végeztük. Az értékeléshez ezek szűkítése, összekapcsolása volt szükséges a különböző, de mégis egy tárgykörhöz kapcsolódó témacsoportok nagyszámú előfordulása miatt. Ezen akciócsoportok osztályokba sorolásával képeztünk egy hét elemből álló listát, mely a következő:

- nevelés, oktatás, képzés;
- ismeretterjesztés;
- út és környezet;
- jármű;
- szabályozás:
 - magatartásra ható,
 - infrastruktúrára ható,
 - járműre ható,
 - ellenőrzést segítő;
- ellenőrzés, szankció;
- háttérkutatás és helyzetértékelés ? döntés-előkészítés.

E hét pont között kapcsolatokat kerestünk, majd három nagy csoportba rendeztük őket. Az első két osztályt további két-két alcsoportra osztottuk, így jöttek létre azok a kategóriák, melyek az értékelés alapját képezik. A végső kategóriák és alkategóriák a következők:



Fontos megjegyezni, hogy az 1.1-es és az 1.2-es kategória megítélésénél szem előtt tartottuk, hogy a szabályszegés elkerülését az oktatásnak, képzésnek hatékonyabban kellene segítenie (ezért egyes szabályszegéseket az 1.1-eshez soroltunk). Ezek alapján a már említett hét elemből álló listában szereplő szegmenseknek elkészítettük a besorolását, amely a következő:

- Nevelés, oktatás, képzés 1.1
- Ismeretterjesztés 1.2
- Út és környezet 2
- Jármű 3
- Szabályozás
 - magatartásra ható 1.2
 - infrastruktúrára ható 2
 - járműre ható 3
 - ellenőrzést segítő 1.2
- Ellenőrzés, szankció 1.2
- Háttérkutatás és helyzetértékelés → döntés-előkészítés

Az intézkedések besorolása után következett a baleseti okok (a Winbal program segítségével állítottuk elő) csoportosítása a korábbiakban már bemutatott szempontok szerint. Az összehasonlítást az intézkedések és a baleseti okok alapján végeztük. A közlekedési balesetek következtében megsérült és elhunyt személyekre ki lehet mutatni a nemzetgazdasági terheket (forintosított költségek), és ezek alapján meg lehet vizsgálni, hogy

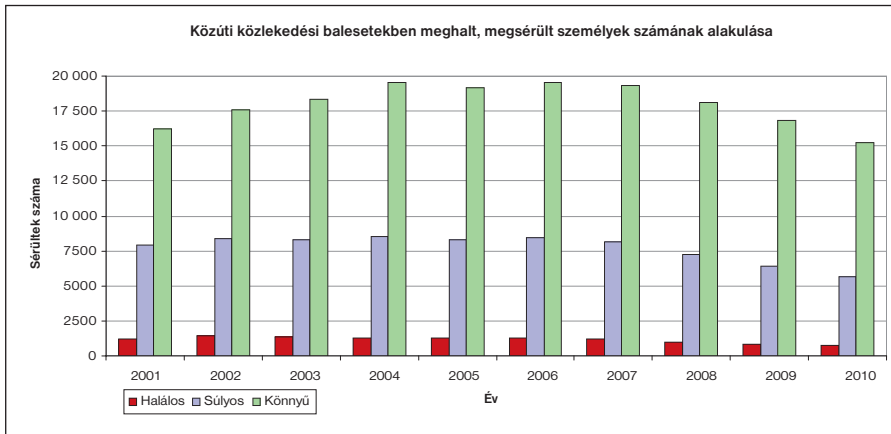
- valóban a problémás területen történt-e a beavatkozás;
- megfelelő beavatkozást választottak-e ki;
- elegendő-e a ráfordítás mértéke.

Az alábbiak szerint soroltuk be a baleseti okokat (az átláthatóság kedvéért itt csak a baleseti okcsoportokat soroljuk fel, de a vizsgálatnál az okok szerinti csoportosítást használtuk).

- | | | |
|---|--------|---------------------|
| • Sebesség nem megfelelő alkalmazása | 1. | } Ember |
| • Előzés szabályainak meg nem tartása | 1., 2. | |
| • Elsőbbség meg nem adása | 1., 2. | |
| • Irányváltoztatási, haladási, bekanyarodási hiba | 1., 2. | |
| • Megállási kötelezettség elmulasztása | 1., 2. | |
| • Világítási szabályok megszegése | 1. | |
| • Járművezető egyéb hibája | 1. | |
| • Jármű hibája | 3. | |
| • Veszélyes helyek nem megfelelő jelzése | 2. | |
| • Közúti jelzőtáblák, közlekedési jelzések hibája | 2. | |
| • Gyalogosok hibája | 1., 2. | } Út (Pálya) |
| • Utasok hibája | 1. | |
| • Egyéb okok | 1. | |

Baleseti elemzés

A 2. ábrán a 2001–2010 közötti közlekedési balesetekben meghalt, megsérült személyek számának alakulása látható. Megfigyelhetjük, hogy a 2008. évtől kezdve – azaz a Közúti Közlekedésbiztonsági Akció-



2. ábra: közúti közlekedési balesetekben meghalt, megsérült személyek számának alakulása

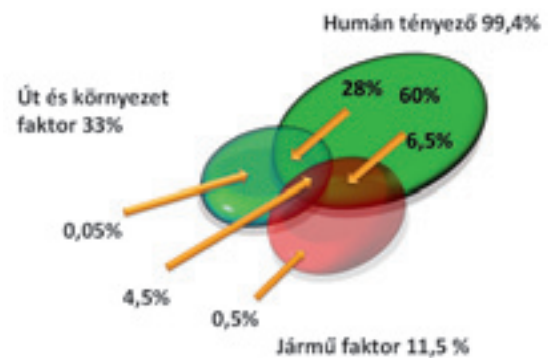
me között. (Megjegyezzük, hogy ezen arányok a statisztikai adatlapok szerinti besorolásokat tükrözik, melyet részletes elemzések módosíthatnának.) Az emberi tényező a balesetek 99,4%-ánál, az út és környezet 33%-ban, míg a járműfaktor 11,5%-nál jelölhető meg felelősként. Az emberi és az út- és környezeti tényező együttes hibájából a balesetek 28%-a következik be, a jármű és az emberi faktor együttes hibájából csupán 6,5%-a, a három tényező együttes hatásából pedig csak 4,5%-a. A tisztán járműhibából bekövetkező esetek az összes baleset 0,5%-át teszik ki, míg az út- és környezeti faktor mindössze 0,05%-ért felelős a hazai statisztikai adatok tükrében. Hangsúlyozni kell, hogy egy baleset bekövetkezése rendszerint több okra vezethető vissza, ezért a fenti értékek összege nagyobb 100%-nál.

Meg kell jegyezni, hogy a valódi baleseti okok sokszor nem a rendőrségi helyszínelés, hanem úgynevezett mélyelemzések eredményeként hatá-

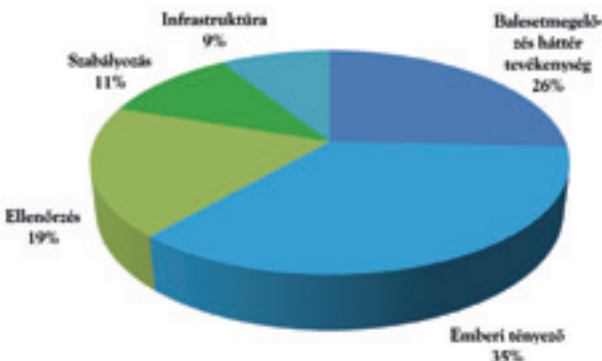
program 2008–2010 bevezetése után – erőteljes csökkenés indult el a balesetekben meghaltak, illetve sérültek számában.

Az elmúlt 10 év baleseti adatainak elemzésénél szembesültünk a baleseti okok megállapításának összegzési problémájával és azal, hogy az így kapott eredmények elferdíthetik a valóságot. E probléma elkerülése érdekében használtuk a Venn-diagrammot, és sikerült megállapítanunk a baleseti okok tényleges megoszlását a közúti közlekedési rendszer elemek szerint (3. ábra).

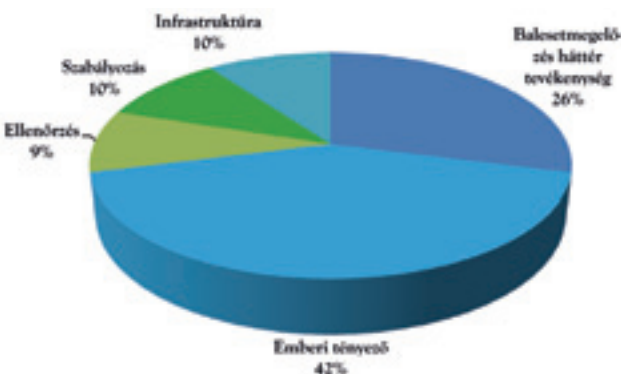
A balesetet okozó tényezők megoszlását mutatja a közlekedési rendszer három fő ele-



3. ábra: balesetet okozó tényezők megoszlása a rendszer elemek között



4. ábra: ráfordítások pillérek közötti százalékos megoszlása



5. ábra: ráfordítások megoszlása a pillérek között a teljesült intézkedések esetén

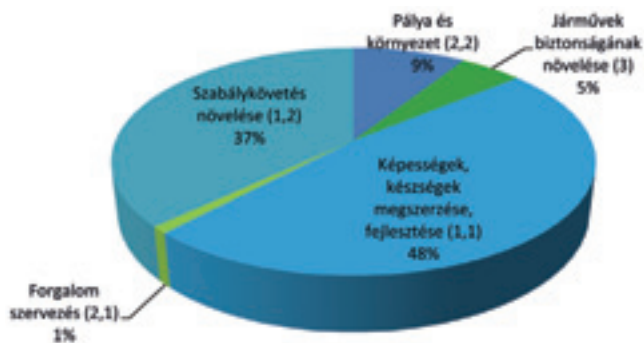
rozhatók meg. A baleseti helyszínelésnél a baleseti okok megállapítása némiképp szubjektív, a helyszínelést végző rendőr járőr feladata, ezért előfordulhat például, hogy egy baleset oka a rendőrségi jelentés szerint gyorsajtás, alaposabb vizsgálat alapján pedig kiderülhet, hogy valójában az infrastruktúra hibájára vezethető vissza. Emellett elmondható még, hogy egy utólagos csoportosítás is vezethet a valós helyzet kismértékű torzulásához.

Mindezek tükrében ilyen kis távlatból persze nem lehet egyértelműen állítani, hogy ezek a változások csak és kizárólag az Akcióprogram keretében elvégzett munka eredményei, de azt kijelenthetjük, hogy a tevékenység jelentősen befolyásolta az elmúlt időszakban történeteket.

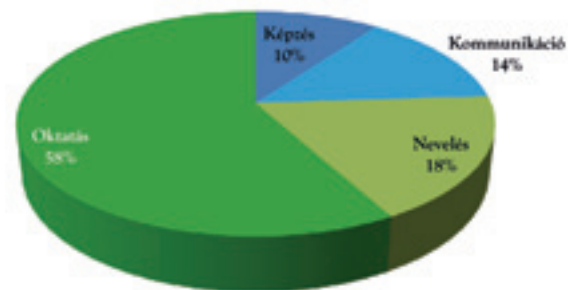
Az Intézkedési Terv ráfordításainak megoszlása

A Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2008–2010 Intézkedési Tervében meghatározott feladatokat, illetve ráfordításokat elemezve megállapítható, hogy a tervezett intézkedések több mint egyharmada az emberi tényezővel, több mint egynegyede háttértevékenységekkel kapcsolatos, ahogy a 4. ábrán is látható. Az a teljesült intézkedéseknek a fő beavatkozási területek, úgynevezett pillérek közötti megoszlását mutatja az előzőekben bemutatott szempontok alapján.

A 6. ábrán a KTI által alkalmazott egyik csoportosítás szerint ábrázoltuk az intézkedések költségeinek megoszlását. Jól látszik, hogy a legtöbb intézkedés az emberi tényezőt érintette az összes ráfordítás 85%-ával.



6. ábra: intézkedések költségeinek megoszlása a KTI által alkalmazott csoportosítás szerint



7. ábra: az emberi tényező pillér intézkedései közti megoszlás

Intézkedések pilléren belüli megoszlása

Az ábrákon az egyes pilléreken belüli megoszlások láthatóak az intézkedések akciócsoportjai szerint. A 2. pillér (infrastruktúra fenntartása és fejlesztése) teljes 100%-át az út és az útkörnyezet biztonsági szempontjainak növelésére fordították.

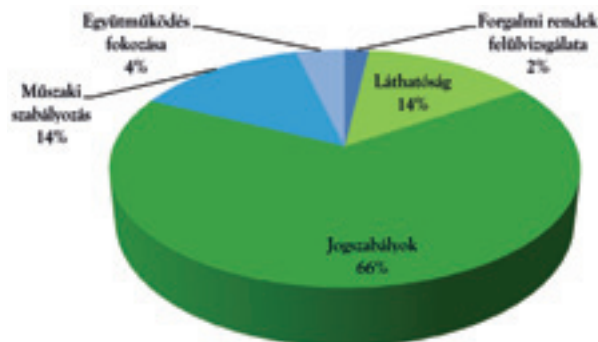
KIPA – többkritériumú elemzés

A közlekedésbiztonsági intézkedések és eredmények mind társadalmi, mind gazdasági szempontból jelentős mértékben befolyásolják az ország versenyképességét, megítélését Európában, a világban. A tevékenység hatékonyságának folyamatos javítása tehát nemzeti érdek is. A közlekedésbiztonsági intézkedések eredményességét azonban nem csupán egy szűk csoport munkája, céljai, lehetőségei és erőforrásai határozzák meg, mondhatnánk, ezen a projekten az egész ország együtt dolgozik. Értékelésére egyedi módszertan kialakítása indokolt, tekintettel a projektkörnyezet különleges adottságaira. A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2008–2010 Intézkedési Terveinek eredményeiről értékelés készült az akciók sikerességére vonatkozóan. Első lépésként meg kellett állapítani az értékelési tényezőket és azok súlyszámát. Az intézkedéseket a rendelkezésre álló adatok alapján a számítógép pontozással értékelte, értékelési tényezőként 0-tól 10-ig. Sajnos néhány intézkedés értékelésére nem volt mód, hiszen csak a befejezett intézkedéseket lehetett értékelni, valamint egyes intézkedések vizsgálata megghiúsult a szükséges adatok hiánya miatt. Az értékelés színkód alkalmazásával történt: a zöld a súlyozott kritériumok alapján jónak értékelhető, a piros intézkedés pedig átgondolandó. Folytatásként a szakértői munkabizottság az értékelési kritériumok alapján 1–10-ig értékelte az intézkedéseket. A súlyozott kritérium és az adott szubjektív pontszámok segítségével lehetőség volt az intézkedések komplex értékelésére. Végezetül szakértői munkacsoportunk megvizsgálta és értékelte a közlekedésbiztonsági intézkedések célkitűzését és megvalósulását.

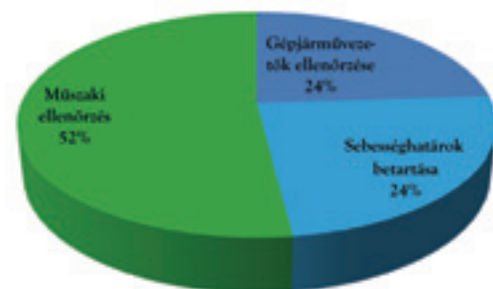
Összefoglalásként elmondható, hogy az eddigi közlekedésbiztonsági program értékelése nehézkes, nem megoldott, mert a programalkotásnál nem határozták meg a mérést, értékelést leíró mutatókat, indikátorokat, illetve azok értékét. Egyes programok ilyen jellegű vizsgálata különösen nehéz, hiszen a döntéstámogatás és a kutatási szintű preventív feladatok ellátása csak közepes vagy hosszú időtávon értelmezhető, különösen számszerűen. Másrésztől igen eltérő célú és jellegű például egy jogszabályváltoztatás, illetve egy rendezvény megszervezése.



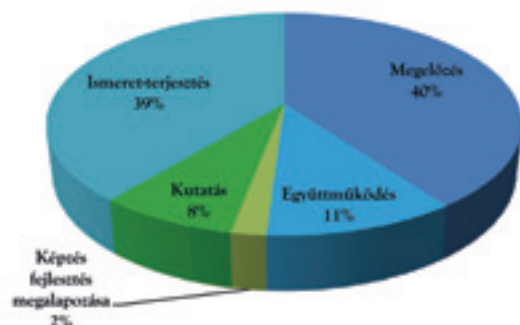
11. ábra: értékelési színkód



8. ábra: a szabályozás pillér intézkedései közti megoszlás



9. ábra: az ellenőrzés pillér intézkedései közti megoszlás



10. ábra: a baleset-megelőzési tevékenységek támogatása pillér intézkedései közti megoszlás

A választott indikátorok ezért elsősorban az adott feladat önmagához (általa el-

Srsz.	Projekt megnevezése	Célkitűzés és megvalósítás	Komplex szakértői értékelés	KIPA
34	Közúti jelzésrendszer felülvizsgálata – közúti statikus információs rendszer normalizálása			
40	A Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény módosítása (ittas járművezetés)			
57	Az NKH ellenőrzési feladatának erősítése, az ellenőrzések számának és hatékonyságának növelése, a központi ellenőrzés kiterjesztése a vizsgáztatásra és környezetvédelmi felülvizsgálatra			
61	Célzott hétvégi ellenőrzések szórakozóhelyek közelében rendőri támogatással			

2. táblázat: példák közlekedésbiztonsági intézkedések komplex értékelési metodikájának összehasonlítása

érhető célokhoz) viszonyított megvalósulását jellemzik, a teljes programon belüli esetleges katalizáló hatását nem képesek kimutatni. Jó példa erre egy olyan jellegű kommunikációs tevékenység, amely az objektív felelősség néven közismertté vált jogszabály-módosításhoz kötődik. A baleseti számok javulását a szakértők is nagy részben magyarázzák a jogszabályi változással, ugyanakkor nyilvánvaló, hogy ez csak a potenciális következmények megismertetésével tud alapvető társadalmi hatást kiváltani. Éppen ezért az értékelésben ez csak a teljes intézkedéssorozat súlyarányainak vizsgálatával volt értelmezhető, azaz ebben az esetben az emberi tényezőre ható programok összességében jó célcsoportra irányulnak és részarányuk indokolt.

Célszerű lenne, hogy a nemzetközi tendenciáknak és gyakorlatnak megfelelően az akciók definiálásakor – az elérendő célt szem előtt tartva – sikerkritériumokat határozzanak meg. Így az intézkedések és akciók sikeressége mérhetővé, megfelelő paraméterek megválasztása esetén összehasonlíthatóvá válhat.

Javasolt fő mutatók:

- Befejeződött? {1=igen, 0=nem}
- Projekt időtartama {nap}
- Célcsoport
- Hány emberre hat/hathat?
- Hány emberhez jutott el? (ismertség)
- Koordinációs szint
- Elkészült eszközök, kiadványok stb. megnevezése (ha van ilyen)
- Elkészült eszközök, kiadványok stb. darabszáma (ha van ilyen)
- Költség {Mft}




Amennyiben az akciók kidolgozásánál meghatározzák a sikerkritériumokat, a lezárásnál önmagában a program végrehajtása is mérhető, s jól megválasztott indikátorok és értékelési rendszer segítségével a teljes program sikeressége is értékelhető.

Az Akcióprogram ráfordításainak baleseti okcsoportok szerinti megoszlása

A 3. táblázatban látható, hogy az Akcióprogram ráfordításai és a baleseti okcsoportok megfelelően viszonyulnak egymáshoz. A 3. táblázat alapján készült el a 12. ábra, amely a jövőre vonatkozó cselekvések típusára tesz javaslatokat. A jövőben az emberi tényezőre ható intézkedések számát indokolt lenne kismértékben csökkenteni vagy ezen a szinten meghagyni, de a pályára és a járműre vonatkozó intézkedések számának nagyarányú növelése szükséges.

	Akcióprogram	Rendszerelemek aránya a balesetek bekövetkezésében
Ember	85%	99%
Pálya	10%	33%
Jármű	5%	12%

3. táblázat: a 2008–2010-es Akcióprogram ráfordításainak baleseti okcsoportok szerinti megoszlása

	Részarányok változása
Ember	
Pálya	
Jármű	

12. ábra: javaslat az intézkedések jövőbeni megoszlására

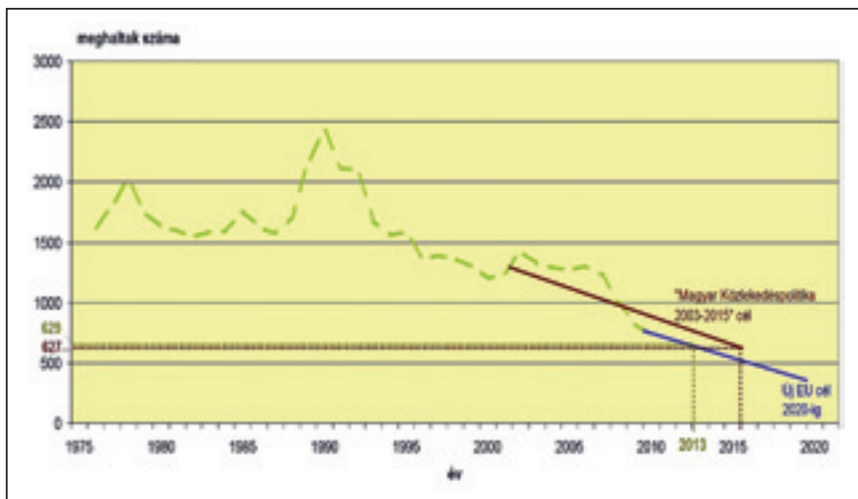
Az eredmények azt mutatják, hogy az éves Intézkedési Tervek rendszere jól strukturálja és követhetővé teszi a közlekedésbiztonsági munkát, ugyanakkor felmerül, hogy a 10 éves európai uniós stratégiai periódus mellett szükséges-e a háromévenkénti hazai programalkotás vagy esetleg növelhető ez az időszak, esetleg megvalósítható-e egyfajta gördülő tervezés.

Az új időszaki Akcióprogram

A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2008–2010 időszaka lezárult, szükségessé vált a következő időszaki program kidolgozása. A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2011–2013 jogszabályi alapját a közúti közlekedésbiztonság egyes állami feladatainak teljesítéséhez szükséges pénzügyi forrásokról és azok felhasználásának módjáról szóló 188/1996. (XII.17.) kormányrendelet 4. § (2) bekezdése teremti meg. A kormányrendelet alapján az ország közlekedésbiztonságának javításával, a közúti balesetek megelőzésével összefüggő állami feladatok teljesülésének pénzügyi forrásait „három egymást követő évre szóló akcióprogram alapján kidolgozott éves intézkedési terv alapján lehet felhasználni.” Célrendszere és kidolgozási folyamata a vonatkozó európai és hazai stratégiai dokumentumok alapján meghatározott.

Magyarország a halálos baleseti áldozatok számának tekintetében a 4. Európai Cselekvési Program bázisére vonatkoztatott, 50%-os csökkentését előíró célkitűzését támogatta. Az utóbbi évek (2008–2010) baleseti helyzetének alakulása már nem indokolta az EU-s célkitűzésnél enyhébb hazai célkitűzések megfogalmazását. A hazai, 2010. év végéig érvényes programmal összhangban állnak a javaslatok és célterületek, melyeknek a következő időszak nemzeti programjában is alapul kell szolgálniuk. Meg kell jegyezni ugyanakkor, hogy a jelenleg érvényes magyarországi közlekedéspolitikai célkitűzés még eltér az EU célkitűzésétől, jelentősen enyhébb nála. A mostani programalkotásnál célszerű ezt a közös célokhoz igazítani. A régi tagállamokhoz képest Magyarországon még viszonylag sok kiaknázatlan lehetőség van a helyzet javítására (például a biztonságiöv-viselési arány további növelése, sebességellenőrző kamerák számának gyarapítása stb.). E számszerű célkitűzés kapcsán meg kell említeni, hogy 2009-ig az európai halálos áldozatok számának csökkenése átlagban több mint 36% volt. Magyarország a közlekedéspolitikájában 2010-re vállalt 30%-os csökkenést elérte, sőt meg is haladta, 2009 év végéig 33,7%-os csökkenést ért el.

A 2010 és 2020 közötti időszakra az Európai Unió által kitűzött 50%-os áldozatszám-csökkentés hazai első periódusát adja a program; tehát indulásától a harmadik év végéig megközelítően 10–15%-kal kell csök-



13. ábra: a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2011–2013 átfogó stratégiai célja



14. ábra: a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2011–2013 pillérstruktúrája

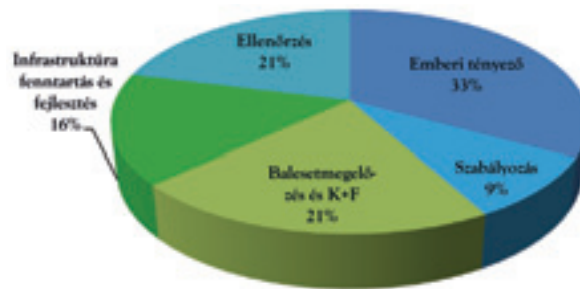
kenteni a közúti közlekedési balesetben elhunytak számát.

15. ábra: Az európai és a magyar akcióprogram megfeleltetése

Az új időszak akciók kidolgozása során a helyzetelemzés és nemzetközi tapasztalatok alapján határozták meg az Akcióprogram pilléreit, amelyek megfelelnek az előző időszaki pillérekkel, azonban struktúrájukban eltérnek. Míg az emberi tényező, az infrastruktúra, a szabályozás és az ellenőrzés továbbra is vertikális pillér maradt, addig horizontálisan fogja át őket a „baleset-megelőzés és kutatás-fejlesztés” szakmapolitikai pillér.

Az akciócsoportok meghatározásánál figyelembe vettük az európai program tervezett fő beavatkozási területeit, így annak és a hazai programnak az irányultságai egymással megfeleltethetők és egymással összhangban vannak. Az akciócsoportokhoz rendelt azonosítók (1.1, 1.2 stb.) alapján a hazai program és az európai akcióprogram fő szakmapolitikai területei összerendelhetők.

	A közlekedésre nevelés és képzés fejlesztése, javítása	Jogkérvényesítés növelése a közlekedők körében	Biztonságosabb közúti infrastruktúra	Biztonságosabb járművek	Keményítő technológiák (ITS rendszerek) alkalmazása	Sürgősségi és utángoindozási szolgáltatások fejlesztése	Vészhelyen körülmények biztonságának javítása
Emberi tényező	1.3	1.1	2.1	1.7	1.4	1.8	1.2
Infrastruktúra	1.5	2.2	2.3	2.4	5.3	5.5	2.6
Szabályozás	3.3	3.1	3.4	3.5	3.6	3.7	3.2
Ellenőrzés	5.1	4.1	4.4	4.2	5.7	5.8	4.3
Balesetmegelőzés Kutatás - Fejlesztés	1.6	5.2	2.5	5.9	5.6	5.0	5.4



Megjegyzés: az infrastruktúra-fejlesztés ezen felül kiegészül a maradványfelhasználással

16. ábra: a 2011. évi Intézkedési Terven belül az egyes szakmapolitikai pillérek forrásai közötti megoszlás

zük, emellett azonban továbbra is hangsúlyos maradt az emberi tényező. Összefoglalásként elmondható, hogy az intézkedések témakörönkénti és forrás szerinti megoszlása arányban áll a baleseti okcsoportok arányaival, valamint a közúti közlekedési rendszer, rendszerelemek mint okforrások részarányával.

A 2008 és 2010 közötti időszak tapasztalatai beépültek a 2011. évi programalkotásba, és megjelennek a 2011. évi feladattervben is. Ennek legszembevetőbb eredménye, hogy a ráfordítási arányok némileg változtak a problématerületek szerint. Az egyes pilléreken belüli feladatok fókuszja is átrendeződött, ami elsősorban az emberi tényezőkön belül a közlekedésre felkészítés, azon belül is a közlekedésre nevelés erősödését jelenti. Emellett jelentős változás, hogy a korábbi „balesetmegelőzési tevékenység támogatása” vertikális pillér „baleset-megelőzés és K+F” horizontális pillérré alakult, ami hatékonyabb döntés-előkészítést és átfogóbb megelőzési munkát eredményez.

A program és az intézkedések értékelési rendszere is szigorodik, a témaindításkor meghatározott, úgynevezett sikerkritériumokon keresztül az eredményesség könnyebben mérhetővé válik, ami a visszacsatolásokkal a hatékonyság növelését szolgálja a jövőben.

Berta Tamás, Tóth Viktória



**Halálosan fáradt,
tartson pihenőt!**



ORFK-ÖBB

SAVE OUR LIVES



Átfogó közlekedésbiztonsági stratégia a közép-európai régióra

Cél: Régiós közúti közlekedésbiztonsági helyzetértékelés, helyi szintű stratégia és megvalósítási terv elkészítése.

