

Közlekedés- biztonság

A Nemzeti Közlekedési
Hatóság szakmai lapja.
2012 | 1-2. szám



Talmácsi Gábor
ÉLET ÚTON nagykövet

Motorosok
Tízparancsolata
és fesztivál
Alsóörsön

Átfogó
ECR-ellenőrzés

Szuperbringa és
miniKRESZ
a Gyerek Szigeten

PIN-DÍJ: NEMZETKÖZI ELISMERÉS

| az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács hazánkat díjazta



Magyarország meghatározó szereplője az európai légi közlekedésnek.

A HungaroControl légiforgalmi irányítói évente közel 600 ezer repülőgép biztonságos közlekedéséről gondoskodnak hazánk légterében, valamint a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren.

Magasan képzett szakembereink világszínvonalú technológia segítségével biztosítják, hogy a légi járművek a lehető leggyorsabban, a legrövidebb útvonalon, így a legalacsonyabb költséggel érjék el úti céljukat.

Straight to the point

 **HungaroControl**

Magyar Légiforgalmi Szolgálat

www.hungarocontrol.hu

Kedves Olvasó!



Urbán György

A kitartó munka mindig meghozza eredményét – nincs ez másképp a közlekedésbiztonság terén sem. Bizonyíték erre, hogy az idei évben Magyarországot érte az a megtiszteltetés, hogy az Európai Közlekedésbiztonsági Tanácstól (ETSC) átvegye az egyik legrangosabb elismerését, a közlekedésbiztonsági PIN-díjat (PIN: Road Safety Performance Index – Közlekedésbiztonsági Teljesítmény Index). A díj több szempontból is fontos. Egyrészt azért, mert hazánk csupán nyolc éve, európai uniós csatlakozásakor vállalta, hogy teljesíti az európai közlekedésbiztonsági célokat. Másrészt azért is fontos, mert a kemény munka elismerése új lendületet adhat és ad is a közlekedésbiztonságért tenni akaróknak. Hiszen az elismerést nem elég elnyerni, meg is kell tartani, sőt, tovább kell javítani az elért eredményeket! A biztonságosabb közlekedés érdekében folyó munka nem áll és nem is állhat le, annál is inkább, mert a 2012. év első fél évének baleseti mutatói kevesebb okot adhatnak a megelégedésre.

Az új lendület egyik jele, hogy az elismeréssel közel egy időben került sor az ÉLET ÚTON program első évfordulójának megünneplésére Kecskeméten. Az ünnepi tanácskozáson újabb civil szervezetek és gazdasági társaságok csatlakoztak a programhoz, Talmácsi Gábor motorversenyző személyében pedig immár nagykövete is van az ÉLET ÚTON programnak.

Az idei év közlekedésbiztonsági szempontból a Motorosok Éve, ezért hagyományainkhoz híven idén is megjelent a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram az alsóörsi Harley-Davidson Open Road fesztiválon. A motorosok mellett a védtelen közlekedők – s közöttük is a gyermekek – minden esetben fokozott figyelmet érdemelnek. Ezért számos rendezvényről is olvashatnak lapunkban, ahol a gyermekek biztonságos közlekedésre nevelése volt az egyik legfontosabb tevékenységünk.

A nyár a kikapcsolódás és feltöltődés időszaka is.

Forgassák haszonnal kiadványunkat, akár munka, akár pihenés közben, és legyenek továbbra is partnereink a közlekedés biztonságának javításában!

közlekedés- biztonság

A Nemzeti Közlekedési
Hatóság szakmai lapja.
2012 | 1-2. szám

Talmácsi Gábor motorversenyzőt választották
a program nagykövetének
ÉLET ÚTON – újabb csatlakozók
8. oldal



8.



4.

Az eredmények örüljünk, de az újabb sikerekért
keményen meg kell dolgozni
2012-ben hazánké a közlekedés-
biztonsági PIN-díj
4. oldal

Az eredmények örüljünk, de az újabb
sikerekért keményen meg kell dolgozni
2012-ben hazánké
a közlekedés-biztonsági PIN-díj

4. oldal

Talmácsi Gábor motorversenyzőt választották
a program nagykövetének
ÉLET ÚTON – újabb csatlakozók

8. oldal

Tavaly tovább javult a hazai
közlekedésbiztonság helyzete

Az ötödik sikeres esztendő

12. oldal

13. Harley-Davidson Open Road Fest
Alsóörsön

Nulladik parancsolat: „Tiszteld
a motorod!”

16. oldal

Továbbra is fontos a hatósági jelenlét az utakon
Közúti ellenőrzés ECR kötelékben

22. oldal



22.



26.

Izzasztó feladatok is vártak az országos döntő
részvevőire

Gépjármű szakoktatók és
vizsgabiztosok versenye

26. oldal

A jó borok mellett a biztonságos közlekedés
megismerése is fontos feladat

Etyeki Pincefesztivál a
közlekedésbiztonság tükrében

30. oldal

Nyolcállomásos roadshow
a KTI és a KTE szervezésében

Szakmai párbeszéd a
közlekedésbiztonságért

36. oldal

Versenyautók helyett kerékpárok
körüöztek az aszfalton

ÉLET ÚTON stand a bokszutcában
40. oldal



16.

A jó borok mellett a biztonságos közlekedés megismerése is fontos feladat Etyeki Pincefesztivál a közlekedésbiztonság tükrében

30. oldal

13. Harley-Davidson Open Road Fest Alsóörsön
Nulladik parancsolat:
„Tiszteld a motorod!”

16. oldal



30.

Baleset-megelőzési rendezvény az IBSSA-Pajzs szervezésében

„NE LEGYEN ÁLDOZAT!”

44. oldal

Közlekedépszichológiai törvényszerűségek a közlekedéstervezés és -szervezés rendszerében

A közlekedésbiztonság humán-tudományos megközelítése

46. oldal

A Városligetben folytatódott az ÉLET ÚTON program népszerűsítése

A Gyereknapon is fókuszban a biztonságos közlekedés

56. oldal

Megtisztelő cím, felelősségteljes feladat

A CIECA magyar főtitkárt választott

60. oldal



56.

Ahol csak az emberi leleményesség szab korlátokat

Változtatható jelzéseképű táblák az autópályákon

62. oldal

Idén jubilált a sikeres, nagy hagyományokra visszatekintő rajzpályázat

„Közlekedésbiztonság gyermekszemmel” 2012-ben is!

70. oldal

Szuperbringa és miniKRESZ az óbudai Hajógyári Szigeten

ÉLET ÚTON a Gyerek Szigeten is

72. oldal

Kerékpározásra alkalmas városok

és az ezeket támogató civil mozgalmak

Szellembiciklik

76. oldal



72.



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

A Nemzeti Közlekedési Hatóság szakmai lapja. Megjelenik a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretében.

Felelős kiadó: Urbán György, az NKH elnöke • Főszerkesztő: Szántó Krisztina • Szerzők: Andrassew Dávid Igor, Baranyai Attila, Gégény István, Hima Tamás, Kibédi-Varga Lajos, Strbik László, Tomascsek Tamás Attila, Urbán-Frendl Ildikó, Vácsi Vincen • Fotó: AbsolutVision, Gégény István, Iró Zoltán, Kapusi Zoltán Kibédi-Varga Lajos, RSOE Studio • A szerkesztőség címe: 1066 Budapest, Teréz krt. 38. • Telefon: 06 (1) 3731-477 • E-mail: kommunikacio@nkh.gov.hu • Készült a Cre-Vision Kft. gondozásában • Nyomda: Bonex-Press Kft. • ISSN 2062-6916 • Következő számunk szeptemberben jelenik meg. A kiadvány ingyenes.





Fotó: RSOE Studio

Az eredménynek örülünk, de az újabb sikerekért keményen meg kell dolgozni

2012-ben hazánké a közlekedésbiztonsági PIN-díj

Az 1993-ban alakult, brüsszeli székhelyű független nonprofit szervezet, az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (European Transport Safety Council, ETSC) 2007 óta ítéli oda a PIN-díjat a közlekedésbiztonság javításában kimagasló eredményt elért uniós tagállamoknak. Nagy megtiszteltetésünkre 2012-ben Magyarország érdemelte ki az elismerést, melyet a kormány képviselői június 20-án, nagyszabású nemzetközi konferencia keretében vettek át Brüsszelben.

REMÉNYT KELTŐ ADATOK

A PIN-díj nagyon rangos európai elismerés, amit a közlekedésbiztonság területén kimagasló teljesítményt felmutató tagországok nyerhetnek el. A kitüntetést először Franciaország (2007), majd Portugália (2008), Spanyolország és Lettország (2009), Észtország és Írország (2010), Svédország és Litvánia (2011) kapta meg, idén pedig, kilencedik európai uniós tagállamként, Magyarország is bekerült ebbe az illusztris társaságba. S mit jelent mindez a számok nyelvén? A közúti közlekedési balesetek halálos áldozatainak száma 2001 óta 48 százalékkal esett vissza, Magyarország a tavalyi évben 2010-hez képest elért 14 százalékos csökkenéssel is az európai élmezőny tagja. A díjat odaitélló testület indoklásában kiemelte, az előrehaladás különösen elismerésre méltó annak fényében, hogy Magyarország az uniós csatlakozást követően, 2004-ben vállalta az európai közlekedésbiztonsági célkitűzések teljesítését. Az utakon elhunyt személyek számában 2010-re vállalt 30 százalékos csökkenést már 2009-ben elérte a bázisévhez, 2001-hez képest. A balesetekben meghalt személyek száma a további javulással tíz év alatt közel a felére csökkent hazánkban.

MÁR KEVÉSBÉ DRÁMAI A KÉP

A díjat Magyarország nevében dr. Felkai László, a Belügyminisztérium (BM) közigazgatási államtitkára és Schwáb Zoltán, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) közlekedésért felelős helyettes államtitkára vették át Brüsszelben, majd június 25-én, a budapesti Makadám Klubban, egy szűk körű szakmai rendezvényen tájékoztatták a közlekedési szakterület legfontosabb hazai vezetőit az uniós



Schwáb Zoltán (NFM), Antonio Avenoso (ETSC) és dr. Felkai László (BM)

fővárosában történekről. A kormányzati tisztviselők az elismerés jelentőségének kihangsúlyozása mellett további határozott intézkedéseket szorgalmaztak az eredmények megőrzése, illetve a még kedvezőbb baleseti mutatók elérése érdekében.

Felkai László elmondta, Magyarországon 1990 óta lényegében folyamatosan javul a közlekedésbiztonsági helyzet, s ebben a rendszerváltozás után alakult valamennyi kormányának komoly érdemei vannak. Huszonkét éve drámai képet mutatott a közúti közlekedésbiztonság, romlott a közlekedési morál, lazult a fegyelem, a szabályok betartása helyébe a durva, gyakran szándékos szabálysértések

léptek. 1990-ben 2432 ember halt meg közúti balesetben, a tavalyi évre ezt sikerült 638-ra, majdnem az egynegyedére leszorítani. A Magyar Közlekedéspolitikai 2003–2015 című stratégiai dokumentumban már kiemelt célként szerepel a baleseti statisztikák javítása. Ennek érdekében az elmúlt években megújult a rendőrség irányításával működő ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság, amely jelentős sikereket ért el a hazai közlekedésbiztonság területén.

A JOGALKOTÓ BEKEMÉNYÍTETT

Az eredmények a koncentrált intézkedéseknek, a jogszabályi háttér folyamatos módosításának, a célirányosabb közúti ellenőrző tevékenységnek és a preventív eszközök fejlesztésének köszönhetőek. A BM közgazgatási államtitkára kijelentette: a jogszabályi háttér módosítása, így az objektív felelősség bevezetése, a „zéró

szabályszegéstől számított harminc napon belül felelősségre vonja a hatóság, és ha egyértelmű a tettenérés, a jogsértő személy meghallgatása nélkül is meghozhatja a határozatot.

A KÖZELJÖVŐ FELADATAI

A 2011-2013. évek egyik legfontosabb közlekedésbiztonsági feladata a közúti ellenőrzések hatékony megszervezése, ami egyrészt a legveszélyesebb közlekedési szabályszegések elleni fellépést, másrészt a korszerű technikai eszközök eddiginél szélesebb körű alkalmazását teszi szükségessé. Az államtitkár felhívta a figyelmet, hogy az elkövetkezendő három évben az állam kiemelt figyelmet fordít a motorkerékpárosokra, a kerékpárosokra, továbbá a közúti közlekedés legvédtelenebb résztvevőinek számító gyermekek, illetve idős emberek biztonságára. Javítani kell a közlekedési szabálysértések egyes eseteiben az uniós tagállamok közötti információcserét, amely a



A rendezvény házigazdája: Tombor Sándor, a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. ügyvezető igazgatója



tolerancia” meghirdetése, az előéleti pontrendszer és a helyszíni bírságolás szabályainak szigorítása mind kedvezően hatottak a közlekedésbiztonsági helyzet alakulására. A közgazgatási bírságra vonatkozó szabályok is módosultak: változtak a sebességhatárok, a rendőrség a százalékos meghatározás helyett a konkrét értékek alapján szabja ki a bírságot, ami a passzív biztonsági eszközök használatának elmulasztására és a mobiltelefon jogellenes használatára is kiterjed. A közúti közlekedésről szóló törvény módosítása véget vethet a külföldi rendszámú gépkocsik vezetői által elkövetett szabályszegéseknek is. A legsúlyosabb jogsértések elkövetése esetén a közúti ellenőrzés alkalmával a járművet a bírság, illetve a pénzkövetelés biztosítás megfizetéséig az erre vonatkozó külön határozat kiadása nélkül vissza lehet tartani. Az új szabálysértési törvény előírásai közül a közlekedőket leginkább a pénzbüntetések változása érinti, e szerint a kiszabható bírság minimuma ötezer forint, maximuma háromszázezer forint, emelkedett. Az elkövetőket még a helyszínen, de legkésőbb a

külföldön, nem honos állampolgár által elkövetett közúti szabálysértésekért kirótt bírságok behajtását is elősegíti. Felkai László szerint fontos lenne elérni, hogy a közlekedés résztvevői belássák: a közlekedési szabályok a saját biztonságukat szolgálják.

TERVEZHETŐ BIZTONSÁG

Schváb Zoltán nagy megtiszteltetésnek nevezte, hogy az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács 2012-ben Magyarországnak ítélte a PIN-díjat. „Az ETSC szerepe kiemelkedően fontos, hiszen ablakot nyit a közlekedésbiztonság nemzetközi világára” – idézte a helyettes államtitkár a tanács magyar delegáltjának, prof. dr. Holló Péternek a szavait. Mint mondta, a tanáccsal való együttműködés, amint ezt a 2011. évi Budapesten rendezett konferencia, a PIN Talk is igazolta, egyszerre erősíti elkötelezettségünket és elköltéségünket a közlekedésbiztonság folyamatos és tervezett javítása mellett. A közlekedésbiztonság világában a célok megfogalmazása mellett fontos tényező a tervezhetőség, mert a közlekedésbiztonság tervezhető.

Schváb Zoltán aláhúzta, az Európai Bizottság a tagállamokat arra ösztönzi, hogy a közös célokat nemzeti közúti közlekedésbiztonsági stratégiájuk megvalósításával érik el, figyelembe véve sajátos kiindulási helyzetüket, saját igényeiket és körülményeiket. A Bizottság azt javasolja továbbá, hogy a tagállamok a legkedvezőtlenebb területekre összpontosítsák erőfeszítéseiket. A 2001-ben elfogadott európai közlekedéspolitikáról szóló Fehér Könyv célul tűzte ki, hogy 2010-re a közúti balesetek halálos áldozatainak számát felére kell csökkenteni – emlékeztetett az NFM helyettes államtitkára. Hozzátette, az Európai Unió 2004. évi bővítése után ezek a célok az újonnan csatlakozott országok számára is iránymutatókká váltak, azonban az EU bővítés további problémákat vetett fel, mivel az újonnan csatlakozó országokban a közlekedésbiztonság szintje alacsonyabb volt, mint az EU-15 tagországaiban. Ezért Magyarország azt

vissza, ezért ezek kezelése a közlekedésbiztonsági munka legfontosabb eleme – jelentette ki az NFM helyettes államtitkára. Az emberi tényező fejlesztésével kapcsolatos feladatok közül kiemelte a korszerű közlekedésre nevelés programját, a járművezető-képzés és -vizsgáztatás rendszerének megújítását az e-learning oktatás bevezetésével, a biztonságos közlekedéshez szükséges ismeretszint fejlesztését, valamint a közlekedők rendszeres tájékoztatását a közúti közlekedést és a közlekedésbiztonságot érintő aktuális kérdésekről, a közlekedés veszélyeiről, a jogsértő magatartások következményeiről, a jogszabályi változásokról.

TOVÁBBI PILLÉREK

A második pillér a biztonságos infrastruktúra kialakítása, fejlesztése és üzemeltetése, szem előtt tartva a közlekedésbiztonsági szempontok fokozott érvényesítését. A szabályozás pilléren belül a közleke-



2012. június 25., Budapest, Makadám Klub: tájékoztató a PIN-díj odaítéléséről

vállalta, hogy a közúti közlekedési balesetekben meghaltak számában a 2001-es értékhez képest 2010-re 30 százalékos, 2015-re 50 százalékos javulást ér el.

AZ EMBERI TÉNYEZŐ

A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2011–2013 kiemelt célja a járművezetők felkészültségének és a közlekedők viselkedésének javítása, a partneri szemlélet megteremtése, egy európai színvonalú, a biztonság szempontjait középpontba állító közlekedési rendszer létrehozása Magyarországon. Schváb Zoltán úgy vélte: az intézkedések nyomán, hosszú távon lényegesen jobb közlekedési magatartás alakul ki a közlekedésre nevelés javításával, valamint az általános és közlekedésspecifikus szabálykövetési hajlandóság növekedésével.

A hároméves programban az öt szakpolitikai pilléren belüli akciócsoportok határozzák meg az egyes intézkedések irányát. A közúti balesetek túlnyomó része emberi tényezőkre vezethető



Schváb Zoltán: „A közlekedésbiztonság tervezhető.”

Fotók: RSOE Studio

désbiztonsági törekvések szabályozási környezetének megteremtése a cél. Schváb Zoltán szerint a szabályozás eszközeivel alakítható ki az a jogszabályi környezet, mely megalapozhatja más közlekedésbiztonságot szolgáló intézkedések (pl. közúti ellenőrzések) hatékony megvalósítását is. A szabályozás másik fontos területe a forgalmi rend jelenlegi forgalmi körülményeknek megfelelő átalakítása. Az ellenőrzések szakpolitikai pillér akciócsoportjainál kulcsfontosságú kérdés a közlekedési szabályok szigorúbb betartatása, a közúti ellenőrzések hatékonyságának, gyakoriságának fokozása, mert ezek az intézkedések is jelentősen hozzájárulhatnak a halálesetek és sérülések számának csökkentéséhez – mutatott rá a helyettes államtitkár. Hozzátette, a baleset-megelőzés és kutatás-fejlesztés – mint a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram ötödik pillére – nem helyettesíthetik a hatóságok szabályozási, ellenőrzési tevékenységét, sajátos feladatrendszerükkel és eszköztárukkal azonban nélkülözhetetlen részei a közlekedésbiztonság javításának.

D.E.

Talmácsi Gábor motorversenyzőt választották a program nagykövetének

ÉLET ÚTON – újabb csatlakozók

Magyarország az elmúlt egy évben kiemelkedő sikereket ért el a közlekedés biztonságának javításában – állapította meg *Schváb Zoltán*, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedésért felelős helyettes államtitkára 2012. május 24-én, Kecskeméten, az ÉLET ÚTON program egyéves évfordulója alkalmából és az országos Közlekedésbiztonsági Hét nyitányaként rendezett ünnepi tanácskozáson a rendezvényhez intézett fővédnöki üzenetében.

Egy év alatt 14 százalékkal kevesebben estek közlekedési balesetek áldozatául a hazai utakon, mint egy évvel korábban – folytatta az államtitkár, hangsúlyozva, hogy a hatósági forgalombiztonsági intézkedések, az ellenőrzések és a rendőrség prevenciós munkája mellett az Európai Unió által is kimagaslónak tartott eredményhez jelentősen hozzájárult a közlekedésre nevelés egy évvel ezelőtt meg-

A május 24-i ünnepi tanácskozáson újabb tizenegy vállalat, civil szervezet és közintézmény ajánlotta fel támogatását az ÉLET ÚTON program sikeréhez.

hirdetett ÉLET ÚTON programja és annak széles körű társadalmi támogatása. Hazánkban ma biztonságosabb közúthálózaton közlekedhetünk, mint egy évtizeddel ezelőtt. Elégedettségre ugyanakkor nincs ok, mert még mindig sok baleset történik közútjainkon, és uniós összehasonlításban egylőre az átlagosan teljesítő tagállamok közé tartozunk.

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság és a Közlekedéstudományi Intézet által egy éve útjára bocsátott



Ingo Fröhlich, a Mercedes-Benz Hungária Kft. ügyvezető igazgatója, és MoKi, a Mercedes-Benz MobileKids kampányának figurája

ÉLET ÚTON program célja, hogy a közlekedők élethosszig tartó tanulással, átfogó és egységes szemléletformálás eredményeként a közlekedési rendszer jól felkészült, együttműködő szereplőivé válnak. A program a közlekedésre nevelés és a járművezető-képzés és -vizsgáztatás egységes rendszerben való szemléletét a felnőttkori közlekedési információs és tájékoztató, továbbképző munkával

Óriási a felelősségünk az utánunk jövő generációkkal szemben is, hiszen gyermekeinkből, unokáinkból válnak majd űrvezetők akár már pár éven belül.

egyesíti, hiszen a közlekedésre nevelés alapozza meg a járművezető-képzést, illetve a közlekedési rendszer egészét. A kezdeményezéshez rövid idő alatt több mint két tucat vállalat, közintézmény és civil szervezet csatlakozott. Közlekedési bemutatókat, konferenciákat,

nyílt napokat rendeznek gyermekeknek, fiataloknak, motorosoknak és autóvezetőknek a biztonságos közlekedés gyakorlására, a közlekedés szabályainak jobb megismerésére. A májusi ünnepi tanácskozáson újabb tizenegy vállalat, civil szervezet és közintézmény ajánlotta fel támogatását a program sikeréhez.

Urbán György, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke beszédében hangsúlyozta, hogy a közlekedésbiztonság közügy, és az ember – jármű – pálya triumvirátusában az ember a legfontosabb. Az ÉLET ÚTON program is az emberi élet megővését helyezte a középpontba, 2012-ben a gyermekek biztonsága áll a fókuszban.

„Kiemelten fontos a gyermekek felkészítése a biztonságos közlekedésre, s ebben a munkában döntő felelősség hárul a szülőkre is, hiszen gyermekeink a mi szülői mintáinkat veszik át. Óriási a felelősségünk az utánunk jövő generációkkal szemben is, hiszen gyermekeinkből, unokáinkból válnak majd úrvezetők akár már pár

az egymást követő korosztályokat figyelembe véve, egymásra épülő, moduláris jellegű” – hangsúlyozta a tagozatvezető. Hozzátette: e munkában fontos a partnerség, a koordináció, melyet megosztva

Az ÉLET ÚTON program sikere az összefogás mértéke. A cél megvalósításában mindenkinek szerepe, feladata és felelőssége van.

a KTI magára vállalt. „Intézetünk a programhoz szakmai támogatást, módszertani kutatási háttérrel nyújt. Bár távolinak és idealiztikusnak tűnhet az a 2030 utánra kitűzött vízió, hogy 14 év alatti gyermek egyáltalán ne veszítse életét közúti közlekedési balesetben, ám azért dolgozunk, hogy ez valóság legyen” – közölte Berta Tamás.



Ingo Fröhlich (Mercedes-Benz Hungária Kft.), Tombor Sándor (KTI Nonprofit Kft.), Urbán György (NKH) és Kiss Csaba (ORFK – OBB) átadják az ideiglenes miniKRESZ-parkot a Malom Centerben

éven belül” – hangsúlyozta az NKH elnöke. Éppen ezért indította útjára a hatóság a miniKRESZ programot, vagyis a 3–8 évesek számára készül, rövid rajzfilmekből álló filmsorozatot, amelyet a tervek szerint ösztől sugároznak a televíziók, és internetes aktivitás is kapcsolódik majd hozzá.

Berta Tamás, a KTI Közlekedésbiztonsági Tagozatának vezetője kiemelte: amint egy 2011-es, az NKH részére készült kutatás megállapította, a 15–29 évesek közel fele, szüleiknek 17 %-a teljesen vagy részben egyetért azzal, hogy bizonyos körülmények között a közlekedési szabályokat át lehet hágni. A tanulók egyharmada fogadja el a sietség miatti gyorsajtást, közel egynegyede a biztonsági öv becsatolásának mellőzését. A szabályszegő fiatalok többnyire beszámoltak ilyen szülői vagy rokon mintáról, azonban a szabályokra jobban ügyelők közül is volt, aki szabályszegő szülői mintát tapasztalt. „Ezen a szemléletmódon mindenképpen változtatni szeretnénk. Ezért tűzte zászlajára az ÉLET ÚTON program az élethosszig tartó tanulást, a lépésről lépésre fejlődést, amit segít, hogy a program

Kifejtette, hogy e célok elérése érdekében egyebek mellett hasznos lenne a gyalogos és kerékpáros jogositvány bevezetése, a B kategóriás jogositványhoz kapcsolódó próbaidőszak szigorítása, a biztonsági eszközök arányának a növelése. Berta Tamás a további feladatok között megemlítette egy monitoring rendszer kialakítását, amivel mérni lehetne a program hasznosulását.

Tombor Sándor, a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. ügyvezető igazgatója beszédében rámutatott arra, hogy az ÉLET ÚTON program sikere az összefogás mértéke. „A cél megvalósításában mindenkinek szerepe, feladata és felelőssége van. Egy kutatóintézet számára különösen szép kihívás egy ilyen feladat, hiszen a gyakorlatban megvalósítandó, megvalósuló akciók módszertani alapjainak és szakmai háttérének biztosításával jelentősen hozzájárulhatunk a közlekedők biztonságának növeléséhez” – emelte ki az ügyvezető igazgató. Megerősítette, az ÉLET ÚTON programhoz várják a csatlakozott partnerek észrevételeit, javaslatait, ötleteit. Emlékeztetett arra, hogy Magyarország 2011-es közlekedésbiztonsági



eredményeire az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (ETSC) és *Siim Kallas*, az EU közlekedéspolitikáért felelős biztosa is felfigyelt, aki méltányolta, hogy hazánk nagy erőfeszítéseket tett az áldozatok számának mérséklése érdekében. A KTI igazgatója utalt rá,

» Mindenki más-más körbe juttatja el a program és a prevenció üzenetét. Minden egyes résztvevő fontos darabja egy nagy kirakós játéknak.

hogy az elmúlt évben itthon 14 %-kal mérséklődött a közúti balesetben meghalt személyek száma, miközben európai uniós szinten csak két %-kal.

Kiss Csaba rendőr alezredes, az Országos Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Főosztálya, Autópálya-felügyeleti és Baleset-megelőzési Osztályának vezetője, az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság főtitkára úgy vélte, „az ÉLET ÚTON



Fotók: Kapusi Zoltán

program sikere érdekében minden érintettre szükség van, akinek a tevékenysége valamilyen szinten kapcsolódik a közlekedésbiztonsághoz, hiszen mindenki más-más körbe juttatja el a program és a prevenció üzenetét. Úgy is mondhatjuk, hogy minden egyes résztvevő fontos darabja egy nagy kirakós játéknak.” Mint mondta, 2010-ben hazánkban 40 százalékkal kevesebben haltak meg a közutakon, mint 2000-ben, és ehhez képest a 2011-es további 14 százalékos mérséklődés kiemelkedő eredménynek számít, amivel az EU tagországok élvonalába kerültünk. Utalt arra, hogy míg 1990-ben

100-nál több gyermek veszítette életét közúti közlekedési balesetben, addig tavaly már csak 14-en, ami azt mutatja, hogy jó úton haladunk. „Ugyanakkor a 2012-es év első négyhavi statisztikái az összes közúti balesetben elhunytak tekintetében – összevetve a múlt év azonos időszakával – plusz 9 elhunytól tanúskodnak. Vagyis az elmúlt öt év folyamatos csökkenése megtorpanni látszik. Ezért a közlekedésbiztonsággal foglalkozó szervezeteknek nem szabad hátrahátrádkodni” – mutatott rá az alezredes.

Ingo Fröhlich, az ÉLET ÚTON programhoz újonnan csatlakozott Mercedes-Benz Hungária Kft. ügyvezetője egyebek mellett arról számolt be, hogy a német autógyártó Magyarországon néhány napja elindított MobileKids elnevezésű közlekedésbiztonsági programjával játékos és szórakoztató módon teszi fogékonnyá a négy-tíz éves korosztályt a mobilitás és a közlekedésbiztonság kérdéseire. E gyermek közlekedésbiztonsági program 2001-ben indult Németországban, és azóta mintegy 1,3 millió gyermek vett részt benne, és tanulta meg a közlekedés alapjait. Ingo Fröhlich elmondta: a vállalat szerint a balesetmentes autózás feltételeinek javítása



rendkívül fontos, és e tekintetben minden, a közlekedésben részt vevő ember biztonságát szem előtt tartja. „Különösképpen kötelességünk a gyermekek védelme. Ezért is örömmel csatlakoztunk az ÉLET ÚTON programhoz” – hangsúlyozta.

Az újonnan csatlakozók között van még a Groupama Garancia Biztosító, a Volán Egyesülés, a Safety Hungary, a Használtautó Kft., a Kerékpáros Magyarország Szövetség, a FOR-VID Kft., a Pajzs Technológia Kft., a KUKK Nyitott Szem Közhasznú Egyesület, a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény, a Talmácsi Motorsuli,

KRESZ-PARK A MALOM CENTERBEN

Az „Egyéves az ÉLET ÚTON program” tanácskozással egy időben Kecskeméten, a Malom Center második emeletén a Mercedes-Benz, a helyi Füredi Autósiskola, a KTI, az NKH és az ORFK – OBB támogatásával 700 négyzetméteres KRESZ-parkot alakítottak ki, amely egy hétig várta a gyermekeket tesztekkel, kerékpárokkal, rollerekkel, az óvodásokat kis villanyautókkal, a felnőtteket pedig autó és motor szimulátorokkal.

a Balatoni Kerékpáros Turisztikai Egylet és a Kulturált Közlekedésért Alapítvány.

Az ünnepség résztvevői Talmácsi Gábort az ÉLET ÚTON program nagykövetévé választották. A világbajnok motorversenyző videóüzenetében megköszönte a bizalmat, és kiemelten fontos-

Talmácsi Gábor: „Figyeljünk jobban egymásra, így jelentősen csökkenhet a balesetek száma. A biztonságos közlekedés mindannyiunk közös ügye és érdeke.”

nak tartotta a közlekedés írott és íratlan szabályainak ismeretét és betartását. „Figyeljünk jobban egymásra, mert így jelentősen csökkenhet a balesetek száma. A biztonságos közlekedés mindannyiunk közös ügye és érdeke, s igyekszem erre minél több fórum felhívni a figyelmet.”

Strbik László

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI HÉT

A tanácskozáson elhangzott, hogy a sikerhez hozzájárult számos, nemrég indult, hosszabb távú program, mint amilyen az Iskola rendőre és a Szuperbringa Program, vagy a miniKRESZ animációs szórakoztató, nevelő produkció. Számos vállalat az ÉLET ÚTON kezdeményezőivel együttműködve társadalmi felelősségvállalási politikája részévé tette a biztonságos közlekedésre nevelést. Látványos bizonyítéka ennek a Közlekedésbiztonsági Hét, melynek programsorozatában önálló rendezvényekkel vesz részt mások mellett a Mercedes-Benz Hungária, az Opel Magyarország és a Hungaroring is. A résztvevők egyetértettek abban, hogy továbbra is szükség van a közutak biztonságának minden rendelkezésre álló eszközzel való fokozására, a megmentett életek számának növelésére. Az ÉLET ÚTON program szorgalmazza a közlekedésre nevelés közoktatásba való beépítését. A járművezető-képzésben hamarosan megjelenik a távoktatás, az e-learning módszertana, annak érdekében, hogy a közlekedési alapismeretek megszerzését se földrajzi, se anyagi korlátok ne akadályozzák. A közlekedésre nevelés, valamint a járművezető-képzés és -vizsgáztatás egységes szemléletű rendszere a felnőttkori közlekedési információs és tájékoztató, továbbképző munkával, élethosszig való tanulással együtt érhet el eredményeket.

Tavaly tovább javult a hazai közlekedésbiztonság helyzete

Az ötödik sikeres esztendő

Magyarország közúti közlekedésbiztonsági helyzete 2011-ben kedvezően alakult. Tavaly kevesebben veszítették életüket közútjainkon, mint 2010-ben, a személyi sérüléssel járó, valamint az ittasan okozott közlekedési balesetek száma is csökkent. Kedvezőtlen jelenség ugyanakkor, hogy a kerékpárosok miatt bekövetkezett balesetek aránya nőtt.

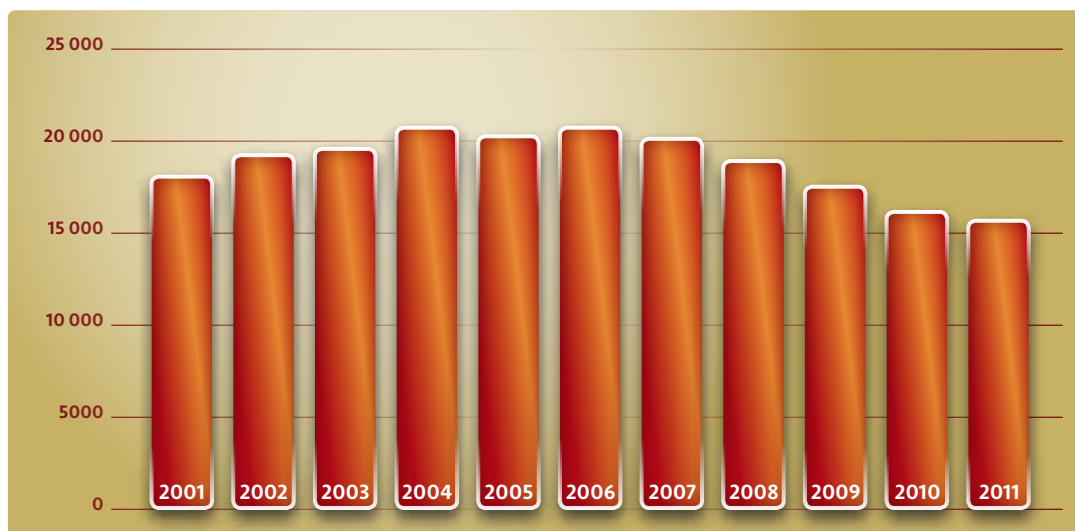
Az elmúlt öt évben Magyarország közúti közlekedésbiztonsági helyzetében kifejezetten kedvező változások történtek. 2007-ben az eredmények még csak abban mutatkoztak meg, hogy először tört meg az ezredfordulót követő évek összességében kedvezőtlen trendje. 2008-tól azonban olyan mértékű visszaesés történt a személysérüléssel járó közúti balesetek, de különösen a halálos áldozatok száma vonatkozásában, melyre a korábbi évtizedekben még nem volt példa.

A rendőrség havi szinten összesíti és értékeli a közúti balesetekkel kapcsolatos adatokat, s ezek alapján sejthető volt, hogy 2011-ben is folytatódik az elmúlt éveket jellemző kedvező trend. A rendőrség által gyűjtött adatok a balesetet követő 24 órás helyzetnek felelnek meg. A sérülések súlyossági foka azonban még a baleset utáni napokban, sőt hetekben is változhat (pl. a súlyos sérülést szenvedett személy időközben elhunyt), ezért ezek az adatok mindössze előzetesnek tekinthetők.

A hazánk közúti közlekedésbiztonsági helyzetével kapcsolatos végleges és ellenőrzött adatok 2012. február 20-án a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) gyorstájékoztatójában jelentek meg. Ezek megerősítették, hogy 2011 ismét sikeres esztendő volt a hazai közúti közlekedésbiztonság szempontjából, hiszen a személysérüléssel járó közúti balesetek alakulásának legfőbb és legmeghatározóbb területeit érintő adatok kedvező tendenciát mutatnak.

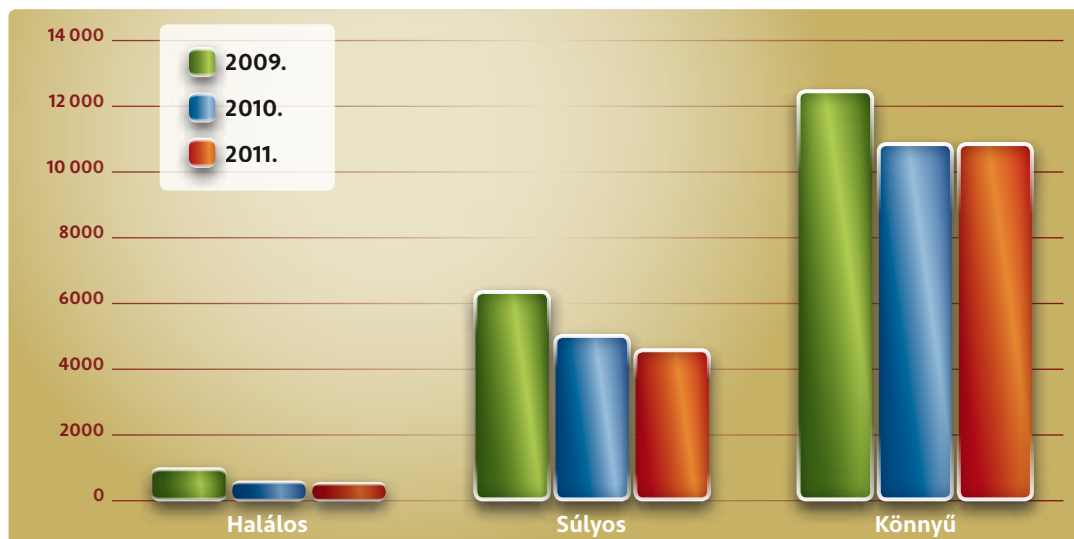
A KSH által közzétett adatok alapján 2011-ben összesen 15 827 személysérüléssel járó közúti baleset történt, 3%-kal kevesebb, mint 2010-ben (akkor 16 308 balesetet regisztráltak). Kedvező tendencia a halálos és a súlyos

Személysérüléssel járó közúti balesetek 2001-2011



balesetek számában mutatható ki, míg a könnyű sérüléssel közlekedési balesetek számában lényegi változás nem történt. Legnagyobb mértékben, 13,3%-kal a halálos kimenetelű balesetek száma csökkent (649-ről 563-ra), a súlyos sérüléssel balesetek számában 8,4%-os (4941-ről 4527-re) visszaesés tapasztalható. A könnyű sérüléssel járó balesetek száma gyakorlatilag stagnált, a 2010. évi 10 718-cal szemben 10 737 baleset igen enyhe, mindössze 0,1%-os növekedésnek felel meg.

A különböző kimenetelű közúti balesetek 2009-2011. évek közötti alakulását szemléltető diagramon az elmúlt három év folyamatosan csökkenő tendenciája jól nyomon követhető.



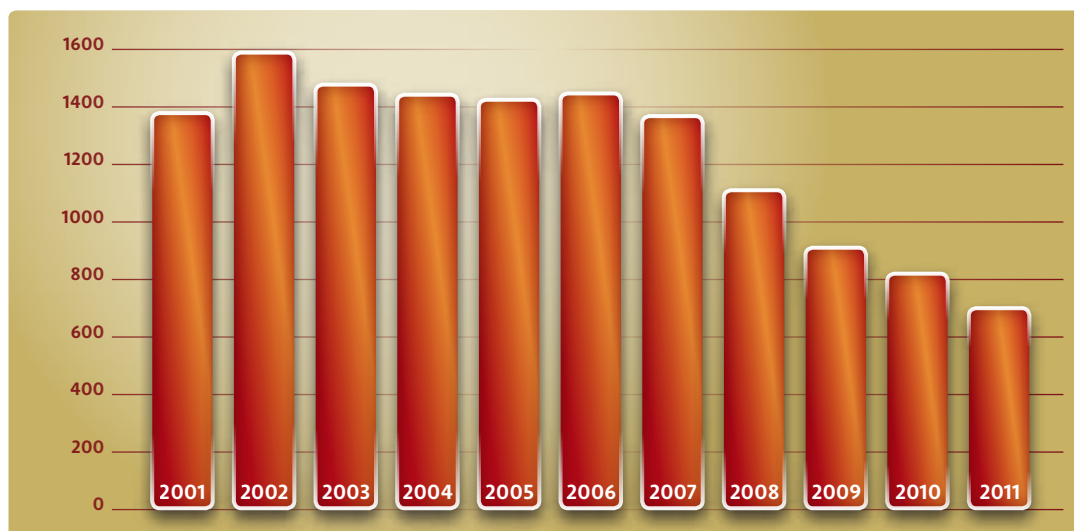
Személy sérüléses közúti balesetek megoszlása 2009-2011

A közlekedésbiztonság terén a legnagyobb eredményt vitathatatlanul a halálos áldozatok számának csökkenése jelenti. Örömteli hír, hogy tavaly 102 fővel kevesebben veszítették életüket közútjainkon az előző évhez képest. A 2010. évi 740 főről az elmúlt évben 638 főre sikerült visszahozni a közúti balesetben meghalt személyek számát, s ez nemzetközi viszonylatban is jelentős eredménynek, 13,8%-os csökkenésnek felel meg. (Ez az arány mintegy 4,5-szerese az uniós átlagnak, ugyanis a júniusban közzétett adatok alapján 2011-ben az európai uniós tagállamok területén átlagosan 3%-kal haltak meg kevesebben közúti balesetben.)

A következő diagramon a 2001. évi állapot – mint bázis – mellett jól látható a 2002. évi negatív csúcs, a 2006-ig tartó, összességében kedvezőtlen helyzet (akkor a balesetben meghalt személyek számában még 5%-os növekedés mutatkozott), majd a 2007-es fordulat és az azt követő évek folyamatos és meggyőző sikorsorozata.

Az elmúlt évben a súlyosan sérült személyek száma 519 fővel (5671-ről 5152-re), a könnyen sérülteké pedig 226 fővel csökkent (15 246-ról 15 020-ra), összehasonlítva a 2010-es adatokkal.

Az ittasan okozott balesetek számában is folytatódott a kedvező trend. A 2010. évi 1883 fővel szemben 2011-ben 12,6%-kal kevesebb, azaz összesen 1645 ittas személy számlájára írható személy sérüléses közúti baleset történt. Ennek megfelelően az ittas állapotban okozott baleseteknek az összes személy sérüléses közlekedési baleseten belüli aránya is kedvezően alakult (11,5%-ról 10,4%-ra esett vissza). E balesetek száma valamennyi

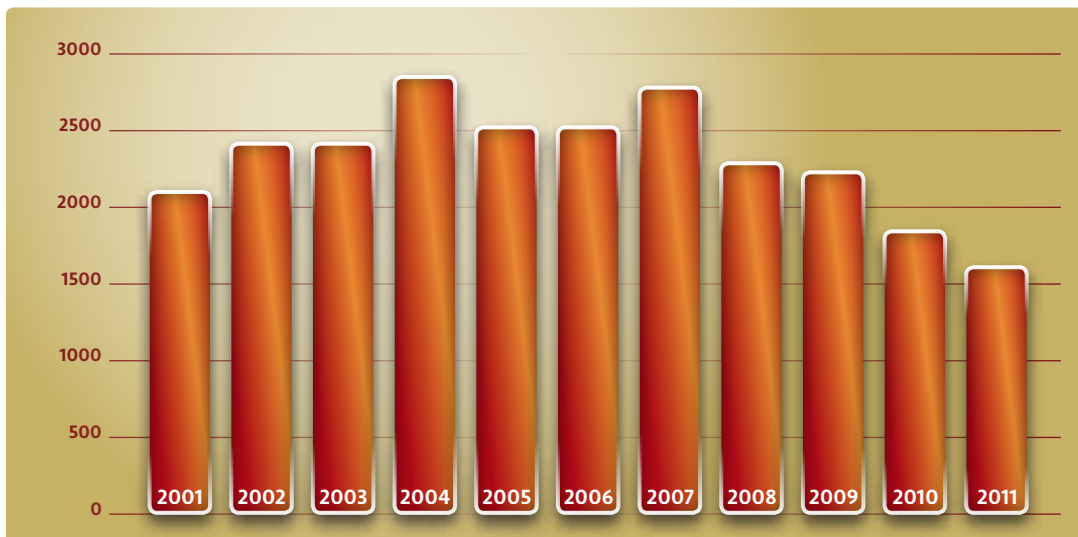


Közúti balesetben meghalt személyek száma 2001-2011

régióban csökkent, a legnagyobb mértékben, csaknem 23%-kal az Észak-alföldi Régió (Hajdú-Bihar, Szabolcs-Szatmár-Bereg és Jász-Nagykun-Szolnok megye), valamint az Észak-magyarországi Régió (Borsod-Abaúj-Zemplén, Heves és Nógrád megye) területén.

Az ittasan okozott közúti balesetek mintegy fele, 49,4%-a személygépkocsi-vezetőkhez köthető (832 eset), akik egyébként a legnagyobb arányban vesznek részt a közúti forgalomban. Az ittas vezetés területén különösen magas a kerékpárosok aránya, amit hűen érzékeltet, hogy 2011-ben 373 balesetért, tehát az ittasan okozott balesetek csaknem egynegyedéért (22,7%-áért) a kerékpárosok voltak a felelősek. Ugyanakkor azt is meg kell jegyezni, hogy az ittasan okozott kerékpáros balesetek száma egy év alatt 22,3%-kal esett vissza.

Ittasan okozott közúti balesetek 2001-2011



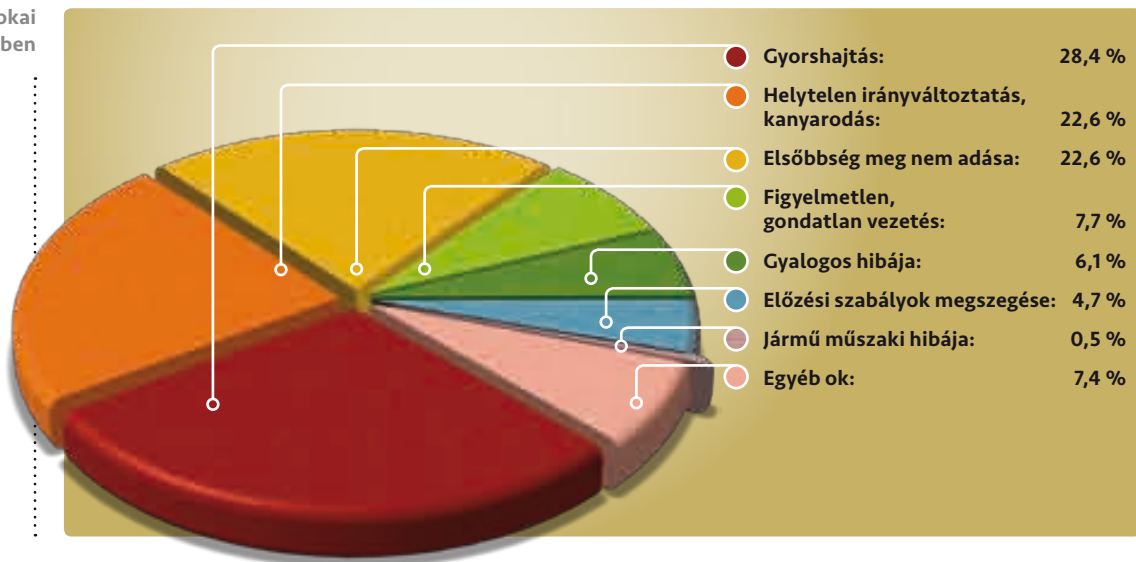
Az előző ábrán jól látható, hogy az ezredfordulót követően az ittasan okozott személysérüléses közúti balesetek száma 2004-ig folyamatosan nőtt, majd két viszonylag kedvezőbb évet követően 2007-ben újabb negatív csúcsot ért el. 2008-tól azonban az ittas balesetek alakulása egyértelműen lefelé esztekdő görbét mutat. Az eredmények ellenére hazánkban átlagosan számítva még mindig minden tizedik személysérüléses közúti balesetet ittas személy okoz, mely jelentősen meghaladja az ittas vezetőknek a közutakon betöltött, 1-1,5% körüli becsült arányát.

A hazai gyorsforgalmi úthálózaton 2011-ben 2,9%-kal kevesebb személyi sérüléssel járó közúti baleset történt (16 308 helyett 15 827). Ezen belül a halálos kimenetelű balesetek száma 649-ről 563-ra csökkent (13,3%-os mértékű a csökkenés). Tavaly legtöbben, összesen 14-en az M43-as gyorsforgalmi úton veszítették életüket (kivételesen egyetlen balesetben, a román kamion és a mikrobusz frontális ütközésében), míg az M5-ös autópályán összesen 11-en váltak baleset áldozatává. A legkevesebb halálesetet (2 fő) az M35-ös autópálya forgalma követelte.

A gyorsforgalmi utak hosszához mért fajlagos mutatók szerint az M0-ás autópályán történt a legtöbb közúti baleset, ahol 100 km-re 67 személyi sérüléssel járó baleset jutott.

A közlekedési balesetek főbb okai az elmúlt évekhez képest lényegesen nem változtak. Az összesen regisztrált 15 827 baleset okai között első helyen emelhető ki a gyorshajítás (4497 eset, azaz 28,4%), másodikiként

Balesetek okai 2011-ben



– csaknem holtversenyben – a szabálytalan irányváltoztatás, haladás és kanyarodás szabályainak meg nem tartása (3583 eset, az összes 22,6%-a), valamint az elsőbbségi jog meg nem adása (3579 eset, ugyancsak 22,6%).

Az adatok alapján a személysérülések közötti balesetek 60,1%-át személygépkocsi-vezetők, 9,6%-át tehergépjármű-vezetők, 1,1%-át autóbussz-vezetők okozták. A segédmotoros kerékpárosoknak 5,2%-os, a motorkerékpárosoknak pedig 4,2%-os a részarányuk a balesetek okozásában. A forgalomban betöltött arányukhoz mérten kifejezetten magas a kerékpárosok aránya a baleseteket okozók körében (11,3%), míg a gyalogosok a közúti balesetek 6,1%-át idézték elő.

Az elmúlt évben a gyermekeket érintő balesetek száma is igen kedvezően alakult. A 2010. évi 20 fővel szemben tavaly 12 gyermek veszítette életét balesetben (többségük jármű utasaként), míg a gyermeksérülések száma 1808-ról 1581-re esett vissza.

SZINKRONBAN A BALESETI ADATOK ÉS A KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI CÉLOK

Magyarország hatályos közlekedéspolitikai programja a „Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015” címet viseli. A Magyar Országgyűlés 19/2004. (III. 26.) OGY határozatával elfogadott program a közlekedésbiztonság területén két mennyiségi célkitűzést tartalmaz. A fő cél a közúti balesetben meghalt személyek számának 2015-ig történő legalább 50%-os csökkentése, a 2001. évi adatokhoz képest. Második célként a program a személysérülések közúti balesetek számában azonos mértékű – tehát 50%-os – csökkenést fogalmaz meg, azzal a kitételrel, hogy itt mellőzi a „legalább” kifejezés használatát.

REMÉNYT KELTŐ EREDMÉNY

Amennyiben a 2011. évi adatokat a 2001. év – azaz a közlekedéspolitikai program bázisévének – mutatóival hasonlítjuk össze, akkor megállapítható, hogy a személysérülések közúti balesetek száma 14,4%-kal csökkent (18 505-ről 15 827-re), a balesetekben meghalt személyek száma pedig 48,5%-kal (1239-ről 638-ra). Az előzőek alapján kijelenthető, hogy a hazai közlekedéspolitikai koncepciónak a közúti áldozatok számára vonatkozó célkitűzése 2011 végére – azaz időarányosan – teljesült. A tíz év alatt elért, 1239 főről 638 főre történő, 601 fős áldozatszám-csökkenés vitathatatlanul kiemelkedő eredmény, mely azt

a reményt vetíti előre, hogy a hazai közlekedésbiztonsági célkitűzés a halálos áldozatok száma vonatkozásában 2015-ig teljesíthető.

A JAVULÁS OKAI

Az elért sikerek mögött alapvetően összetett folyamat áll. A több éve tartó beavatkozások sorából – az ellenőrzések és a prevenció mellett – mindenképpen ki kell emelni a szabályozási háttér jelentős és többszöri módosítását, elsősorban az objektív felelősség hazai bevezetését, valamint a szankciók megemelését. Ugyanakkor a teljesség érdekében meg kell említeni, hogy az üzemanyagárak növekedése miatt 2011-ben visszaesett a hagyományos üzemanyagok iránti kereslet (a gázolaj vonatkozásában ez már nem mondható el), továbbá a regisztrált gépjárművek száma hazánkban kismértékben, a 2010. évi 3 608 834 db-ról 3 598 242 db-ra csökkent. Ezeknek a tényezőknek a hazai baleseti statisztikákra gyakorolt hatása – megfelelő tanulmányok és elfogadott szakértői álláspontok hiányában – hitelt érdemlő módon még nem igazolható, illetve nem mérhető.

Az előzőekben leírtakat összefoglalva tehát kijelenthető, hogy 2011 további jelentős eredményeket hozott a közúti közlekedésbiztonság területén, hiszen kevesebb baleset történt, kevesebben veszítették életüket

közútjainkon, s az ittasan okozott balesetek száma is kedvezőbben alakult, mint arról 2010-ben beszámolhattunk.

A MUNKÁT FOLYTATNI KELL!

Az elmúlt évek sikorsorozata immár nemzetközi szinten is visszhangra talált. A közlekedésbiztonság terén elért kiemelkedő eredmények elismeréseként az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (ETSC) 2012. június 20-án Magyarországnak PIN-díjat adományozott. A kitüntetés dr. Felkai László, a Belügyminisztérium közigazgatási államtitkára, valamint Schwáb Zoltán, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedésért felelős helyettes államtitkára vehette át Brüsszelben, ünnepélyes keretek között. Szükséges megjegyezni, hogy Magyarország a közúti közlekedésbiztonság vonatkozásában hasonló jellegű nemzetközi elismerésben még soha nem részesült.

A sikerek ellenére az évekkel ezelőtt megkezdett munkát folytatni kell, annak érdekében, hogy minél kevesebb közlekedőt érjen baleset, s az eddig elért eredményeink tovább javuljanak. Örök mondás: a siker „soha nem jön magától”. További célirányos intézkedésekre, beavatkozásokra van szükség ahhoz, hogy a közlekedési környezet még biztonságosabb legyen, s mindenki biztonsággal érjen el oda, ahová éppel elindult.

Végezetül egy érdekességről. Sokan mondják, hogy a közlekedési balesetben általában a vétnél „húzza a rövidebbet”. A 2011. évi hivatalos baleseti adatok ezzel kapcsolatban arról árulkodnak, hogy a balesetben megsérült személyek nem kevesebb, mint 60%-a vétnél résztvevője volt a balesetnek, míg az okozók aránya ennek megfelelően 40%. Adatokkal illusztrálva: tavaly 8316 esetben a baleset okozója, 12 494 esetben pedig a részese szenvedett különböző sérüléseket. A halálos áldozatok számában már kiegyensúlyozottabb a kép, ugyanis 324 alkalommal az okozó, közel azonos számban, 314 esetben a részes veszítette életét a balesetben.

Gégény István



Fotó: Iró Zoltán

13. Harley-Davidson Open Road Fest Alsóörsön

Nulladik parancsolat: „Tiszteld a motorod!”

Az alsóörsi Harley-Davidson fesztiválon kihirdették a Motorosok Tízparancsolatát, a gyerekek a közlekedés fortélyaival ismerkedhettek meg, és még a legkeményebb motorosok is boldogan töltögették a KRESZ-teszteket és borultak a motorszimulátorokkal.

Június első hetében tartották a 13. Harley-Davidson Open Road fesztivált Alsóörsön. A számos vasparipa – sőt, kinézetük és méretük alapján vassárkány – táborában a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram is megjelent egy rendezvénysátorral és egy motoros gyakorló pályával. A Nemzeti Közlekedési Hatóság szakemberei kedves mosollyal fogadták a sátorba betérőket, akik megismerkedhettek az egy évvel ezelőtt a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretén belül elindított ÉLET ÚTON programmal, melyet a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, az NKH, az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság és a Közlekedéstudományi Intézet közösen jegyez. Akik motoron róják az utakat, egyből megörülhettek, amikor meghallották, hogy a májusi közlekedésbiztonsági héten társukat, *Talmácsi Gábor* motorversenyzőt az ÉLET ÚTON program nagykövetének választották.

KÖZÚTI JÁRMŰVEK MARCIPÁNBÓL

A program célja az élethosszig tartó közlekedésre nevelés és képzés egységessé tétele annak érdekében, hogy a gyerekek már kisiskolás korukban megtanulják a közlekedési szabályokat. Így, amikor majd hosszú évek múlva eljutnak oda, hogy jogosítványt szerezzenek, már felelős, gyakorlott, a szabályokat ismerő és elfogadó közlekedőként vehetik bele magukat az utak világába. Az élethosszig tartó tanulással átfogó és egységes szemléletre tesznek szert, hogy amikor felnőnek, sőt szülők lesznek, ők maguk is átadhassák

ezt a tudást gyermekeiknek. A siker érdekében óriási szükség van a tanárok felkészítésére is – magyarázta a gyerekek között sürgőforgó *Gulyás Anikó*, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum múzeumpedagógusa.

A forgatag oka, hogy az alsóörsi kiskamaszok betekintést nyerhettek a szabályos közlekedés apró részleteibe egy mini ÉLET ÚTON fórum keretén belül. Ahogyan az várható volt, a „Mit tudtok a szabályos közlekedésről?” kérdésre egy-egy nagyobb hangú gyerekek az volt a válasza: „Mindent!” A leleményes pedagógus azonban nem ijedt meg a túlképzett diákoktól, és csakhamar lehűtötte a kedélyeket. A gyerekek ahelyett, hogy sértődötten a sarokba vonultak volna duzzogni, lelkesen válaszolgattak a kérdésekre. Kiderült, ha nem is mindent, de azért valamit mégiscsak tudnak ahhoz, hogy lehetőség szerint ne essen bajuk az utcán. A leglelkesebbek KRESZ-tesztet is kitöltöttek, vagy éppen színes marcipánból készítették el álmaik közúti járművét.

KIOKTATÁS HELYETT TANÍTÁS

A sátorban egy hosszú asztalon fél tucat számítógépet is találtunk, amelyeknek a legkevésbé sem az volt a szerepük, hogy az amúgy is forró, nyári délutánon fűtsék a teret. Ezeken olyan aktuális KRESZ-vizsgakérdéseket válaszolhattak meg az érdeklődők, amelyek jelenleg szükségesek a motoros jogosítvány megszerzéséhez. Motoros fesztivál lévén azt gondoltuk, akik nagy gépeket hajtának, a megfelelő tudással is rendelkeznek. Mint megtudtuk, több száz kitöltött tesztkérdésre adott válasz közül sok hibás akadt. A feladatok célja azonban nem a kioktatás, épp ellenkezőleg, a tanítás volt. Ezért a rendszer, ha hibás válasz érkezett, nemcsak jelezte a bajt, hanem egy felugró szöveglablakban el is magyarázta, miért tévedett a válaszadó. A vállalkozó kedvűek egy teszt pályán is végighajthattak motorjaikkal, amit a helyi tűzoltók a kellő csúszás érdekében időnként lelocsoltak, a trópusi forróság ellenére is.

SZIMULÁTOR ESÉS ELLEN

Főleg a gyerekek, de persze mindenki más örömeire és okulására élethű motorszimulátorokat is ki lehetett próbálni az NKH-KTI KKBAP sátrában. Ezek üzemeltetője a Honda Safety Hungary Kft., az ÉLET ÚTON program csatlakozott partnere. A társaság egyik oktatója, *Pelyvás Tamás* elmondta, nekik éppen az a feladatuk, hogy



Mini ÉLET ÚTON fórum az NKH sátrában

Fotók: Iró Zoltán

nemcsak a kezdő, de a gyakorlott, több százezer kilométert levezetett motorosokat is arra tanítják ezekkel az eszközökkel, hogyan kerüljenek ki veszélyes szituációkat. A szimulátor nagyon hasznos, de a cégnél kétnapos tréninget is tartanak azoknak, akiknek fontos a saját maguk és mások élete. Ezekon a felkészítéseken speciálisan erre a célra kialakított, biztonságos járműveken gyakorolhatják a motorosok többek között az esés fortélyait. Ez azért is fontos, mert ahogy Pelyvás Tamás is mondta, „kétféle motoros van: aki már esett és aki esni fog”. Ezzel kapcsolatban felvetődött a kérdés, hogy a nem motorosok által általában keménynek tartott motoros hölgyek és urak nem érzik-e cikinek a szimulátoros gyakorlást. A tapasztalt oktató erre nevetve azt mondta, szerencsére nem, mert a motorosok között kezd elterjedni, hogy hasznos a felkészítés, így évről évre egyre többen jönnek hozzájuk. Ha másért nem, legalább azért, hogy felfrissítsék rutinjukat, hogy a téli zimankóban gondosan őrzött motorokkal ne álljanak fejre az első tavaszi napsütésben. Pelyvás Tamás örömmel újságolta, hogy a fesztiválon lépten-nyomon ráköszönnek a volt tanítványai.

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI FÓRUM

A Harley-Davidson Open Road Fest közlekedésbiztonsági szempontból egyik legkiemelkedőbb eseménye a Motorosok Tízparancsolata aktualizált változatának kihirdetése volt. Az eredeti ugyanis még a II. világháború előtt, 1937-ben született. Ez olyan szabályok és hasznos tanácsok gyűjteménye, melyet minden motorosnak érdemes megszívnie. A parancsolatok megfogalmazását – akár csak a 2010-es motoros chartát – az ORFK – OBB kezdeményezte. A szöveg végleges megformálásában a Közlekedéstudományi Intézet, a GRSP

Magyarország Egyesület, a motorkerékpárosok képviselői, valamint a Harley-Davidson Open Road Fest szervezői is segédkeztek.

A kihirdetés kapcsán rendezett közlekedésbiztonsági fórumon megjelent Urbán György, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke, az ORFK – OBB társalelnöke; Kiss Csaba, az ORFK – OBB főtitkára; Dobai Sándor, a Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület (RSOE) elnöke; Anda György, a Veszprém megyei Rendőr-főkapitányság rendészeti igazgatója, valamint Dobai Attila, a fesztivál igazgatója is. A fórum moderátora Gégény István, az ORFK – OBB közlekedésbiztonsági szaktanácsadója volt.

Urbán György köszöntőjében arra hívta fel a figyelmet, hogy a közlekedésért felelősséget érző és a közlekedés biztonságáért tenni akaró személyek és intézmények minden fórumot felhasználnak arra, hogy bemutassák terveiket, intézkedéseiket. Ilyenkor arról is sok szó esik, milyen módon, milyen magatartási formákkal és szemlélettel lehet tenni azért, hogy javuljon mindannyiunk biztonságos közlekedése az utakon. Az NKH elnöke emlékeztetett rá, korábban országsszerte, például Kecskeméten és Debrecenben is részt vettek különböző fontos rendezvényeken, a Motorosok Éve alkalmából azonban erre a találkozóra nem is lehetett volna jobb helyszínt találni, mint az alsóörsi Harley-Davidson Open Road fesztivál. Urbán György elmondta, nem véletlen, hogy 2012-t a Motorosok Événél nyilvánították egész Európában. Ennek oka, hogy bár javulás tapasztalható a közlekedés veszélyeztetettségét bemutató statisztikákban, ez alól az egy nyomtávú járművek sajnos kivételt jelentenek, mivel a motorosok érintettsége a balesetekben nem csökkent, hanem növekedett. Éppen ezért a közlekedés biztonságáért tenni akarók fókuszában a motorosok és a kerékpárosok vannak.







Kiss Csaba (ORFK – OBB)



Berkes Gábor, zenész



Kovács Csaba (RSOE)



Dobai Attila, fesztiváligazgató



Dobai Sándor (RSOE)



Urbán György (NKH)

Fotók: Inó Zoltán

A FEJEKBEN LEGYEN REND!

A fórum során a vendégek véleményezhették is az egyes parancsokat. Abban mindannyian egyetértettek, szükség van arra, hogy a közlekedés szereplői megtanuljanak érdemben odafigyelni egymásra. Megegyeztek, ha sikerülne elérni, hogy a fejekben ne ellenségként tekintsenek egymásra a teherautósok, a személygépkocsivezetők, a motorosok, illetve a kerékpárosok, már ezzel komoly előrelépést lehetne tenni a biztonságos közlekedés felé. A bukósisak használatát mindenki helyesnek tartotta, azzal kapcsolatban azonban eltértek a vélemények, hogy szükség van-e a védőruha kötelezővé tételére, vagy sem. Ez persze nem azt jelenti, hogy bárki is üdvözlőné az úgynevezett „trikós-papucos” motorozást. Az ellenérvek szerint, ha kötelezővé tennék a védőfelszerelést, azok beszerzése olyan pluszköltségekkel járna a motorosok számára, amit csak nagyon nehezen tudnának kigazdálkodni. Felvetődött olyan javaslat is, hogy különböző ismérvek alapján kellene meghatározni a kötelező védelmet, így pl. egy Simsonnal közlekedőnek nem ugyanazt a védőöltözetet kellene hordania, mint mondjuk egy Harleyt hajtónak.

Az egyik motoros hozzászóló, Berkes Gábor zenész megjegyezte, egy parancsolt kimaradt, mégpedig a „Tiszteld a motorod!”. E sorok szerzője szerint a felelősségteljes motorozás alapjának kellene lennie ennek a pontnak, így semmiképpen sem tizenegyedik, hanem nulladik parancsoltnak javasolta azt.

A fórum végén Urbán György NKH-elnök a felsorakozott motorosoknak kiosztotta a tízparancsoltot tartalmazó brosúrapakkokat, és megbízta őket azzal a feladattal, hogy vigyék hírét a kezdeményezésnek, és juttassák el a Motorosok Tízparancsoltát minden megyébe.

Andrassew Dávid Igor

MOTOROSOK TÍZPARANCSOLATA 2012

1. A motorozás élmény! Olyan közlekedési eszköz van birtokodban, amely sok örömet tud okozni, de tisztában kell lenned a veszélyekkel is!
2. Motorválasztásnál az ésszerűség döntson! Kérd ki „motort látott” szakember véleményét!
3. A motoron védtelenebb vagy! Viselj megfelelő bukósisakot és védőfelszerelést, minden alkalommal, ha motorozol.
4. Ne kockáztass! Csak akkor ülj motorra, ha mentálisan és fizikálisan is biztonságos vezetésre alkalmas állapotban vagy!
5. Biztonságod, testi épséged jelentősen függ motorkerékpárod műszaki állapotától és karbantartottságától. Ellenőrizd és szervizeld járművedet rendszeresen!
6. Ismerd meg motorodat, légy tisztában saját képességeiddel, fejleszd vezetéstechnikai tudásod! A motorozást nem elég szeretni, rendszeresen gyakorolni kell!
7. Biztonságod legfontosabb pillére a szabályok ismerete és tisztelete, a mindenkor jogkövető magatartás! Vezess defenzíven, hogy mások hibáit is kivédhesd!
8. Tervezd meg utadat! Vezetés közben csak a közlekedésre, valamint a váratlan forgalmi helyzetek megoldására koncentrálj!
9. Utasodért Te vagy a felelős! Vigyázz rá, tájékoztasd őt, és rajta is legyen megfelelő védőfelszerelés!
10. Légy partner a közlekedésben! Közlekedj úgy, ahogy azt saját biztonságod érdekében másoktól is elvárod!

Továbbra is fontos a hatósági jelenlét az utakon

Közúti ellenőrzés ECR kötelekben

A Nemzeti Közlekedési Hatóság, a magyar rendőrség, a Nemzeti Adó- és Vámhivatal, az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság és az Állami Autópálya Kezelő Zrt. munkatársai, valamint az osztrák rendőrség, a horvát közlekedési minisztérium, a cseh és lengyel közlekedési hatóság képviselői közösen vettek részt abban a nagyszabású nemzetközi közúti ellenőrzési akcióban, amely az M70-es autóúton és az M7-es autópálya zalakomári szakaszán, a 192-es kilométerszelvényénél zajlott május 15-17-e között. Az ellenőrzött gépjárművek között jócskán akadtak olyanok, amelyek valamilyen hiba, hiányosság miatt fennakadtak a hatóságok rostáján. Ez a tény pedig elegendő érvanyag annak alátámasztására, hogy az ilyen kiterjedt, több ország hatóságait felvonultató akciók a jövőben is folytatódjanak – közös ügyünk, a közlekedésbiztonság további javítása érdekében.



TRAFFIC CONTROL



A Nemzeti Közlekedési Hatóság Magyarország képviseletében immár ötödik éve teljes jogú tagja az európai közúti közlekedési ellenőrzést végző hatóságokat, felügyeleket tömörítő Euro-Contrôle-Route (ECR) együttműködésnek. A szervezet az ellenőrzések színvonalának emelésével, a közúti közlekedésre vonatkozó jogszabályok hatékonyabb betartásával kíván hozzájárulni a közúti balesetek számának csökkentéséhez, valamint a tisztességes és egyenlő versenyfeltételek biztosításához.

KEVESEN BLICCELTEK AZ ÚTDÍJJAL

A ECR égisze alatt, május közepén végrehajtott háromnapos átfogó ellenőrzés is alapvetően ezt a célt szolgálta. Az öt ország közlekedési szakembereinek kiváló együttműködése mellett lezajlott összehangolt akció keretében az ellenőrök összesen 1680

gépjárművet állítottak meg, melyek közül 27 százalék közlekedett magyar, 73 százalék külföldi rendszámmal. A kiterelést az NKH és az ÁAK munkatársai végezték, akik a forgalomból kiintett valamennyi jármű esetében rendszám alapján vizsgálták az úthasználati jogosultságot. A közös kitereléses ellenőrzések a tapasztalatok szerint nagyon hatékonyak, mert a bliccelőknek a helyszínen ki kell fizetniük a pótdíjat, amire az ÁAK egyedül nem kötelezheti az ügyeskedő autósokat. Ezen az első ellenőrzési ponton kedvező eredményeket rögzíthettek a szakemberek, ugyanis a díjfizetést elmulasztó sofőrök száma (19) alig valamivel haladta meg az egy százalékot. Ezt követően a járműveket vagy minden további ellenőrzés nélkül újtjukra engedték, vagy újabb vizsgálatoknak vették alá. Néhány kevésbé szerencsés, de fogalmazhatunk úgy is: az ellenőrök szemében valamiért gyanúsnak tűnő személyautót

KÜLFÖLDI TÁRSHATÓSÁGOK TAPASZTALATAI

Szerkesztőségünk a külföldi társhatóságok képviselőit a közös akcióról, valamint a hazájukban végzett közúti ellenőrzések tapasztalatairól kérdezte.

Milan Spas: „A cseh és a magyar vizsgálati módszerekben nincs, a felszerelésekben ugyanakkor van különbség.”

A cseh közlekedési hatóság képviselői közül Milan Spas elismerően nyilatkozott a magyar kollégák szakmai tudásáról, kifejezetten tetszett neki, ahogy kezelték a feltárt problémákat. A cseh és a magyar vizsgálati módszerekben nem látott jelentős eltérést, az ellenőrzésekhez használt felszerelések tekintetében ugyanakkor van különbség. Példaként említette, hogy Csehországban még nincs mobil műszaki vizsgálóállomás, a közeljövőben viszont mindenféleképpen szeretnének beszerezni egy ilyen berendezést, amely – a mostani akcióban szerzett tapasztalatok alapján – nagymértékben segíti a hatóságok munkáját, s javítja magának az ellenőrzésnek a hatékonyságát. A közúti ellenőrző hatóság mellett a vám- és pénzügyőrség, illetve a rendőrség vesz részt a cseh közúti ellenőrzésekben. Mindig közösen vonulnak ki egy-egy akcióhoz, mert csak a rendőrök állíthatják meg a járműveket. Milan Spas elmondta, szakmai szempontból ők tájrák fel a hiányosságokat, megállapítják a bírságok mértékét, majd az ügyet átadják a rendőrségnek további intézkedésre. Csehországban létezik az úgynevezett letét intézménye: ez lényegében a helyszíni bírságnak felel meg, amit a vezetés gépjárművezetőnek ott kell kifizetni, ahol a szabálysértésen érték. Ha ez

az összeg magasabb, mint a konkrétan kirótt bírság, akkor az eljárás lezárása után a különbséget visszakapja a sofőr. Csehországban legtöbbször valamilyen műszaki hiányosság miatt kell a hatóságoknak intézkedniük, de a vezetési és pihenőidőkre vonatkozó szabályokat is gyakran hagyják figyelmen kívül a gépkocsivezetők. A szabálysértési lista harmadik helyét a túlsúlyra vonatkozó előírások megsértése foglalja el.

Martin Malits: „Nagyon elégedett vagyok az ellenőrzések színvonalával, az ellenőrök felkészültségével.”

Az osztrák rendőrséget Martin Malits ADR szakértő képviselte, aki nem csupán ellenőrzi a veszélyes anyagokat szállító gépjárműveket, de hazájában e szakterületet oktatja is a rendőr kollégáinak. Európa számos országában részt vett már a partnerhatóságokkal közös ellenőrzéseken, melyek a megítélése szerint nagyon hasznosak, hiszen súlyos szabálysértésekre lehet fényt deríteni minden jogszabályi területen. Ausztriában két hatóság ellenőrzi a közutakon: a közlekedési minisztérium munkatársai a járművek műszaki állapotát vizsgálják, az összes többi jogszabályi előírás betartatása a rendőrség feladata. Martin Malits a magyarországi akcióról elmondta, nagyon elégedett az ellenőrzés színvonalával, az ellenőrök felkészültségével, és örömmel tapasztalja, hogy ebben nincs különbség Ausztria



Fotók: Iró Zoltán



igen alaposan átnéztek, az arra „érdeemesnek” tartott haszongépjárműveket (összesen kilencvenet) pedig komplex ellenőrzés keretében vizsgálták át. A tárolt adatok alapján, 28 napra visszamenőleg ellenőrizték a gépkocsivezetők vezetési és pihenőidejének betartását, és teljes körűen megvizsgálták a fuvarozáshoz szükséges kísérőokmányokat, engedélyeket. A járművek műszaki állapotát mobil vizsgálóállomáson vették górcső alá, szemrevételezéssel, illetve műszeres méréssel.

MINDEN HARMADIK JÁRMŰ BOTLOTT

Az átfogó ellenőrzés tizenegy hazai és tizennyolc külföldi gépjármű esetében tárt fel hiányosságot, tehát minden harmadik átvizsgált járműnél akadt valami gond. Egészen durva, ugyanakkor érthetetlen szabálytalanságokra is fény derült. Kirívó esetnek

számított az a két külföldi rendszámú kamion, amelyek a rakományrögzítés elemi előírásait teljesen figyelmen kívül hagyva szállítottak veszélyes anyagot. De annak a két gépjárműnek sem örültek az ellenőrzést végzők, melyeket azonnal ki kellett vonni a forgalomból, annyira rossz állapotban közlekedtek. Az ellenőrzés során összesen tizennyolc műszaki hibás járművel szemben intézkedtek a hatóságok. Hat esetben derítettek fel tachográf manipulációt, négy gépkocsivezető nem tartotta be a vezetési és pihenőidőket, három autónál a rakományrögzítést kifogásolták. Kísérőokmányokkal kapcsolatos hiányosságot egy sofőrnél állapítottak meg az ellenőrök, míg engedély nélküli veszélyesanyagszállításra is akadt példa, ennek az előírásnak a megsértése egyetlenegy esetben fordult elő.

D. E.

és Magyarország között. Kérdésünkre kifejtette, hazájában a vezetési és pihenőidők megsértése a leggyakoribb szabálysértés, második helyen a műszaki hibák, harmadikon a veszélyesáru-szállítással kapcsolatos hiányosságok állnak.

Piotr Matwiejuk: „Az akciók helyszínein minden feltétel adott volt a szakszerű és hatékony munkavégzéshez.”

A lengyel közlekedési hatóságot képviselő Piotr Matwiejuknak az infrastruktúra, az ellenőrzésekre kijelölt helyszínek nyerték el a tetszését, ahol minden feltétel adott volt a szakszerű és hatékony munkavégzéshez. A Lengyelországból többedmagával érkezett kolléga számos szakmai tapasztalattal gazdagodott, például a mobil vizsgálóállomáson végzett ellenőrzési műveletek részletekbe menő nyomon követése során. Újdonság volt számára, hogy több ország hatóságai közreműködtek az akcióban, s tették mindezt nagyon gördülékenyen, összehangoltan. A nemzeti szintű közös ellenőrzések egyébként előtte sem ismeretlenek. Lengyelországban a közlekedési hatóság, a rendőrség, a határőrség és a vámhatóság munkatársai évente egy alkalommal közös akciókat hajtanak végre. Mindig kiemelt figyelmet fordítanak a vezetési és pihenőidők betartására. Egyrészt azért, mert tapasztalataik szerint az erre vonatkozó előírások ellen vétének legsűrűbben a sofőrök, másrészt, mert nagy százalékban e szabálysértések miatt következnek be a közúti balesetek. Az ellenőrzések alkalmával nagyon sok, műszakilag erősen kifogásolható járművel találkoznak, és gyakran kell intézkedniük a veszélyes áruk szállításával kapcsolatos szabályok megsértőivel szemben is.

Ivan Kesic: „A megszerzett tapasztalatok felhasználásával a saját ellenőrzési gyakorlatunkat is finomítani tudjuk.”

Az Európai Unió egyik fő közlekedéspolitikai célkitűzése az egyre biztonságosabb közlekedés feltételeinek megteremtése, ezért minden közúti ellenőrzés fontos, legyen az helyi, regionális, országos vagy éppen nemzetközi – jelentette ki érdeklődésünkre Ivan Kesic, a horvát közlekedési minisztérium főosztályvezetője. Hozzátette: ez utóbbiaknak az ad különös jelentőséget, hogy Horvátország immár az uniós csatlakozás küszöbén áll, és az akciók során a kollégáival együtt rengeteg hasznos tapasztalattal, ismerettel gazdagodnak, amelyek felhasználásával a saját ellenőrzési gyakorlatukat is tovább tudják finomítani. A közlekedési minisztérium állományában negyvenöt szakember kifejezetten a közúti ellenőrzések megszervezésével, lebonyolításával, kiértékelésével foglalkozik. Munkájukhoz ma már teljes mértékben adottak azok a műszaki, tárgyi feltételek (megfelelő technikai eszközök, számítógépes szoftverhálózat), amelyek ahhoz szükségesek, hogy az unióban elvált szakmai színvonalon tudják ellenőrizni a közúti közlekedésben résztvevőket. A horvát ellenőrök önállóan dolgoznak a közutakon, hiszen rendőrhatalósági jogosítványokkal is rendelkeznek. Osztrák és lengyel kollégáikhoz hasonlóan ők is a vezetési és pihenőidők megsértését tapasztalják leggyakrabban. Itt is sok a műszaki hibás jármű, illetve a gépkocsivezetők jelentős hányadának gondot okoz a digitális menetíró készülék kezelése. Horvátországban ezért nagy hangsúlyt fektetnek mind a sofőrök, mind a fuvarozó vállalkozások szakmai vezetőinek a képzésére.

Izzasztó feladatok is vártak az országos döntő résztvevőire

Gépjármű szakoktatók és vizsgabiztosok versenye

A Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) képzési és vizsgáztatási szakterülete 2012. május 19-én rendezte meg a gépjármű szakoktatók és vizsgabiztosok országos döntőjét, melynek a Hungaroringen található Groupama Garancia Vezetéstechnikai Centrum adott otthont.

A verseny előzményeként a 2012. május 5-i és 6-i megyei döntőkön külön versenyt szerveztek a szakoktatók és a vizsgabiztosok részére, ugyanazon a napon és helyszínen, de különböző időpontokban. Először egy 25 kérdésből álló tesztet kellett kitölteniük

a versenyzőknek, majd gyakorlati vezetés következett egy speciálisan kialakított pályán. A megyei döntőkön első és második helyen végzett szakoktatók, illetve vizsgabiztosok jutottak tovább a 2012. május 19-i országos döntőre.

KÖZÉRZETJAVÍTÓ VETÉLKEDŐK

A vetélkedő országos döntőjét tíz órakor *Érsek István*, az NKH Képzési és Vizsgáztatási Főosztályának vezetője nyitotta meg. Elmondta, a szakoktatók „legújabb kori” országos megmérettetésére első alkalommal 2007-ben került sor, és a versengés 2009 utáni ismételt meghirdetésével a hatóság egyben hagyományt is kíván teremteni. Utalt arra, hogy legutóbb három évvel ezelőtt rendezték meg Szigetszentmiklóson – akkor még csak a szakoktatók részére – a versenyt. A főosztályvezető kifejtette, a 2009-es összsvont megméretésnek rendkívül pozitív visszhangja volt a képzőszervek körében. Ugyanakkor a hétköznapi nehézségei mellett a gépjárművezető-





jelöltek tízezreit oktató szakembereknek lehetőséget kell kapniuk valódi képességeik megmutatására, összemérésére, amely egyben kapcsolódást is jelent számukra a mindennapi rutin forgatagából. „Azt tervezzük, hogy 2013-ban is együtt rendezzük meg a szakoktatók és vizsgabiztosok vetélkedősorozatának országos döntőjét. A vidám légkörben lezajló, érdekes és izgalmas feladatok alkalmasak a szakoktatói gárda közérzetének a javítására, szakemberek találkozó-jára, jó hangulatú eszmecsérére” – fejtette ki Érsek István.

A LEGJOBB SZAKEMBERT KERESIK

Az NKH főosztályvezetője kiemelte, a gépjármű szakoktatók és vizsgabiztosok országos közlekedésbiztonsági vetélkedőjének megálmodásakor azt a célt tűzték ki, hogy lehetőséget nyújtsanak a szakemberek számára képességeik, felkészültségük ellenőrzésére, illetve fejlesztésére. „Fontos ugyanis az ismeretek és készségek folyamatos frissítése, bővítése, amelyekre szükség van a közúti járművezető

szakoktatói munka során a csoportos foglalkozások megtartásához, a tudatos közlekedésre neveléshez, a közlekedés biztonságának fejlesztéséhez, a kulturált és biztonságos közlekedési morál kialakításához” – hangsúlyozta a hatóság szakembere. Emlékeztetett arra, hogy bár e szakembereknek kötelező éves továbbképzésen kell részt venniük, ám egy kötetlenebb vetélkedő jelentős mértékben hozzájárulhat szakmai fejlődésükhöz. „Ha a szakoktatók felkészültsége alapos, akkor remélhetjük, hogy az általuk oktattak is megfelelő tudást szerezhetnek. E verseny célja a közlekedésbiztonság színvonalának emelésén túl az is, hogy 'játszva tanulva' fejlődjenek az oktatók és vizsgáztatók. Másrészt lemérhetjük, miben jók, és melyik az a terület, amelyben még tovább kell képezniük magukat” – közölte Érsek István.

Dobrocsi Endre, az NKH Képzési és Vizsgáztatási Főosztálya, Vizsgafelügyeleti Osztályának vezetője, a versenybizottság elnöke örömeinek adott hangot, hogy a versenyzők között sok ismerőst





Fotók: Kapusi Zoltán

látott, akik részt vettek a 2009-es megméretésen is. Utalt arra, hogy mind a tesztben, mind a gyakorlatban igyekeztek „csalafinta” feladatokat is beépíteni, hogy kiderüljön, a sok jó szakember között ki az ország legjobbja.

RÉSZEG-SZEMÜVEGSEL A KÖRFORGALOMBAN

A vetélkedés elméleti és gyakorlati részből állt. A 40 kérdéses teszt-lapon minden kérdésre csak egy helyes választ lehetett adni. A kitöltésre 40 perc állt rendelkezésre, de az indulók bánatára sajnos nem járt jutalompont azért, ha valaki előbb végzett. Utána nagyjából 11 óra magasságban a szakoktatóknak és a vizsgabiztosoknak külön-külön kialakított ügyességi pályán kellett ugyanazzal az autóval végighaladniuk, melyre 3-3 perc állt rendelkezésre, és az időtűl-lépést másodpercenként 2 hibaponttal büntették a versenybírók. Majd mindenkinek egy kisebb – közepen körforgalommal ellátott – pályát úgynevezett részeg-szemüveggel kellett teljesíteni, azonban ezt saját járművel oldhatták meg, úgy, hogy a biztonság kedvéért egy vizsgabiztos ült a versenyzők mellé. Ha a pályát 5 centiméterre elhagyta a versenyző, azért 5 hibapontot, ha 10 centiméterre, akkor 10 hibapontot vontak le tőle, ha pedig a vizsgabiztosnak be kellett avatkoznia, azért 20 hibapont dukált.

Ebben az évben is a miskolci Automotive Bt. szolgáltatta a technikát és nem utolsósorban a „know-how”-t, amely magában foglalta a feladatok leírását és pontos kiértékelését. *Taksás József* erre az évre merőben új, szellemesebbnél szellemesebb feladatokat dolgozott ki, amelyek kiválóan alkalmasak a legnagyobb tudású szakemberek ismeretszintjének, járműkezelési technikájának professzionális felmérésére is. Volt a versenyző által távkapcsolóval szétnyitható kapu, melyen a járműnek bizonyos oldaltávolságon belül kellett áthaladnia. Volt fotocellás oszlopokkal ölelt szűk négyszög alakú terület, ahol úgy kellett megfordulni, hogy az oldalából ne lógjon

ki a jármű. Volt egy, a járművek „orra” által szétnyitható kapu, melyeken kis tartókon 3-3 teniszlabda ült, és hibapont járt, ha azok közül bármelyik is lehullott.

GYŐZTESEK, DÍJAK, TÁRGYJUTALMAK

A remek hangulatú, nagyszerű versengés – szerencsére ragyogó idő kíséretében – nem sokkal 16 óra előtt zárult. Érsek István, az NKH főosztályvezetője a 16 órakor kezdődött eredményhirdetésekor elmondott értékelésében kiemelte, hogy rendkívül szoros volt a verseny és a végeredmény is. Kifejtette, a gyakorlati vezetési feladatokat hibátlanul megoldani szinte lehetetlen volt, különösen a részeg-szemüveg viselésével nehezített pálya állította komoly kihívás elé a versengőket. Reményét fejezte ki, hogy a versenyzők hasznos tapasztalatokat szereztek, és hogy minél többükkel a 2013-as országos döntőben ismét találkozhatnak majd.

A szakoktatók versenyét *Primász Péter*, a dunaujvárosi Hambalkó Autósiskola oktatója nyerte. A második *Gyenes Ferenc*, a kecskeméti Profi Autós Iskola oktatója lett, míg a képzeletbeli dobogó harmadik fokára *Török Zoltán*, a szombathelyi ATI oktatója léphetett fel. A vizsgabiztosok versenyében *Balasi Zoltán* győzött, a második helyen *Becze Ferenc*, a harmadikon *Hornok László* végzett.

A díjakat és az értékes tárgyjutalmakat Érsek István és Dobrocsi Endre adták át a legjobb eredményt elért versenyzők részére. Az első három-három helyezett a Hungaroringen található Groupama Garancia Vezetéstechnikai Centrum különböző típusú vezetéstechnikai tréningjeit nyerte, és egy – más-más értékben feltöltött – üzemanyagkártyát is átvehetett. A 4-8. helyen végzetteket 10-10 ezer forintos üzemanyagkártyával jutalmazták, a 9-10. helyen végzők pedig 5-5 ezer forintos üzemanyagkártyát kaptak teljesítményükért.

Strbik László



A jó borok mellett a biztonságos közlekedés megismerése is fontos feladat

Etyeki Pincefesztivál a közlekedésbiztonság tükrében



Idén tizedik alkalommal várta látogatóit az Etyeki Pincefesztivál. A jubiláló rendezvény évről évre több érdeklődőt vonz, akiket a bor és sok más házi készítmény kulturált fogyasztása, élvezete, illetve szakértése mellett egyéb, színes programokkal csalogattak most is a szervezők.

Mivel az Etyeki Pincefesztivál fő élvezeti cikkei alkoholos befolyásoltságot eredményeznek, nagy szerepet kap a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a Közlekedéstudományi Intézet, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottsága által közösen működtetett közlekedésbiztonsági sátor. A Szuperbringa sátor az évek során az etyeki fesztiválok kedvelt programeleme lett. Küldetése, hogy népszerűsítse a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramot és az azon belül megvalósuló intézkedéseket. A felnőttek tájékoztatása mellett főleg a fiatalabb korosztályt és a gyerekeket célozza meg tevékenységével a Szuperbringa Programot is bemutató sátor, felhívva ezzel is a figyelmet az ÉLET ÚTON program legfőbb célkitűzésére, az élethosszig tartó közlekedésre nevelés és képzés fontosságára.

A kezdeti, álmos szombat délelőtt ellenére is sok korán kelő vette célba a Kálvária domb alatt felállított Szuperbringa sátrat. Az ott ténykedő kollégák által kínált KRESZ-tesztek iránt nagy volt az érdeklődés, mivel egyre több embernek fontos az, hogy visszaigazolást kapjon arról, mennyire ismeri a közlekedés szabályait, vagyis mennyire tudhatja magát és családját biztonságban az együttközlekedés során.

» A tesztek kitöltése után többen elmondták, elgondolkodtatja őket az eredmény, hogy valószínűleg egyéb hiányosságok is lehetnek KRESZ-tudásukban, tehát nem árt azt felfrissíteni.

A felnőtteknek készített KRESZ-tesztlapok szép számban fogytak, így sokan szembesülhettek azzal a ténnyel, hogy bár hosszú évek óta közlekednek a forgalomban pl. érvényes jogosítvánnyal, de néhány alapvető helyzettel, szabállyal még mindig – vagy éppen már – nincsenek tisztában. A megkérdezettek többsége azon a véleményen volt, hogy mindenképp hasznos ily módon értesülni arról, hogy nem árt a tudás frissítése, illetve jó, ha a hiányosságok nem egy büntetés formájában, vagy esetleg egy baleset folyamánként mutatkoznak meg. A tesztek kitöltése után többen elmondták, elgondolkodtatja őket az eredmény, hogy valószínűleg egyéb hiányosságok is lehetnek KRESZ-tudásukban, tehát nem árt azt felfrissíteni. A felelősségteljes közlekedő e dolgok mellett nem mehet el szóltanul, így sokakban megmaradtak ezek az élmények, és valahogy fel fogják eleveníteni a megkopott ismereteiket.

A gyerekek energiái kifogyhatatlanok, és a szülők örömmel hozták őket is a Szuperbringa sátorba, ahol színes programok vártak rájuk.



A KRESZ-lapok mellett egy közlekedési attitűdöt vizsgáló kérdéssort is kitölthettek a vállalkozó kedvűek, mely azt mutatta meg, hogy milyen hozzáállással foglalkoznak a szülők gyermekeik közlekedésre nevelésével. A kérdésekre több jó válasz is volt, melyeket mindenki a saját tapasztalatai alapján jelölt meg. A megkérdezett szülők kivétel nélkül úgy gondolták, hogy mindenképp a gyermekek biztonságát kell szem előtt tartani, ez a legfontosabb. Ezek a szülők helyes példát mutattak és mutatnak gyermekeiknek, egyszersmind nevelve őket, fejlesztve közlekedési ismereteiket. Természetesen fontos marad továbbra



Fotók: Iró Zoltán

Sok szülő gyermeke társaságában, vele együtt töltötte a tesztlapokat, színezt és közben segítette csemetéjét a helyes válasz megtalálásában.

is, hogy ne csak a szülői oktatás révén, hanem iskolai, illetve egyéb felvilágosító munka, baleset-megelőzési programok útján is kapjanak tanácsokat, információkat, és így teljesítsék ki tudásukat. A vizsgálat ugyan nem lesz reprezentatív, de lapunk későbbi számában részletesebben is beszámolunk majd róla.

A kitöltött tesztlapok idővel egyre szaporodtak. Sikeres kitöltésük után a látogatók kerékpáros fényvisszaverő karpántot, vagy a Szuperbringa Programot népszerűsítő láthatósági mellényt kaptak ajándékba. Figyelemre méltó, hogy a tesztet kitöltők nem elsősorban az ajándékok miatt vágtak bele a feladatok megoldásába, és



mérettették meg tudásukat a kérdések megválaszolásában, hanem időt, energiát nem sajnálva, hosszasan, alaposan átgondolva igyekeztek válaszolni. Ezzel a hozzáállással inkább saját maguknak próbálták bizonyítani, és ez mindenképp jó irányba mutató tendencia. Az egyik megkérdezett például elmondta, azért választott magasabb kategóriájú motorkerékpáros jogosítványt biztosító tanfolyamot a csak alacsonyabb jogosítványkategóriát követelő motorkerékpárjához, mert ott magasabb az óraszám, mind elméletben, mind gyakorlatban többet tanulhat, és így érzi magát biztonságosabban az utakon.

A Szuperbringa Program a biztonságos kerékpáros közlekedésre készíti fel gyermekeinket.

Mivel az Etyeki Pincefesztivál résztvevői többnyire családok, sok gyermek is jelen volt a rendezvényen. Őket természetesen nem a borkóstolás foglalkoztatta, hanem egyéb programok, rendezvények. A gyerekek energiái kifogyhatatlanok, és a szülők örömmel hozták őket is a Szuperbringa sátorba, ahol színes programok vártak rájuk. A felelősségteljes szülők nemcsak azért kísérték csemetéiket a sátorhoz, hogy valamivel lekössék őket, hanem azért is, hogy tanulhassanak a játékos feladatokból, melyek az ő nyelvükre lefordítva mutatták be a közlekedésre vonatkozó legalapvetőbb szabályokat.

A felnőttekhez hasonlóan a fiatalabb korosztály közlekedői is nagy érdeklődéssel, figyelemmel igyekeztek kitölteni a kimondottan számukra készített tesztlapot. Az eredmények olykor jobbakk lettek, mint a felnőtteké. Volt olyan, aki hibátlanul töltötte ki a tesztet. Kérdésünkre, hogy honnan a tudás, a válasz az volt, saját szervezésű iskolai KRESZ-foglalkozásokon sajátította el az alapokat.

A KRESZ alapjait a legkisebbek között terjesztő program résztvevője volt a fesztiválon a Minimax két sztárja: Macikutya és Max is, akiket teljes életnagyságban lehetett látni a Szuperbringa sátonál. Ők ketten rótták Etyek utcáit is, fáradhatatlanul népszerűsítették a miniKRESZ programot, és foglalkozásokra hívták a gyerekeket a sátorba. A jövő közlekedői szórakoztató, rajzos, színezős feladatokon és Picicica, illetve Macikutya képernyőn megjelenő kalandjain keresz-

Sokan kíváncsiak voltak arra, hogy az elfogyasztott borok milyen hatással vannak a szervezetükre.

tül ismerkedhettek a közlekedés szabályaival. A látottak alapján lehetett lemérni, mennyi információ maradt meg a kicsikben. Sok szülő gyermek társaságában, vele együtt töltötte a tesztlapokat, színezt és közben segítette csemetéjét a helyes válasz megtalálásában.

A gyermekekkel beszélgetve fény derült arra is, hogy már fiatal koruk ellenére tudják, szüleik mikor hibáznak a közlekedés közben, illetve mi az, amit rosszul, hibásan tesznek. Ezt a szülők hajlamosak félvállról venni, de a gyerekek előtt ezen a téren is kötelességük jó példával elől járni. Szerencsés esetben a gyerekek nem fogják a rossz mintát helyesnek látni, de sajnos többnyire azt tartják követendőnek, amit a szülők cselekszenek. A valóságban nagyon sokan mutatnak rossz példát gyermekük előtt, ami felelőtlenségre utal, vagy

egyszerűen nem érzik a példamutatás súlyát. A közlekedésbiztonsági és baleset-megelőzési felvilágosító akciók célja többek között az is, hogy már fiatal korban megmutassák a helyes viselkedést a közlekedésben, és az otthonról hozott rossz példát felülírják.

A Szuperbringa Program küldetése, lényege egyebek mellett a helyes útmutatásban rejlik. Amikor a legkisebbek kerékpárra ülnek, közlekedővé válnak úgy, hogy semmilyen előképzettségük nincs, nem ismerik az alapvető közlekedési szabályokat, és nem utolsósorban korukból, tapasztalatlanságukból adódóan veszélyeztetik sincs.



Fotó: Iró Zoltán

Ők az egyik legvesélyeztetettebb korosztály. Ha ebben a fogékony korban nem plántáljuk beléjük az alapokat, melyek elengedhetetlenek a helyes és biztonságos közlekedéshez, éppen mi sodorhatjuk őket veszélybe. A Szuperbringa Program a biztonságos kerékpáros közlekedésre készíti fel gyermekeinket. Fontos, hogy gyermekeink tisztában legyenek azzal: a jó műszaki állapotú kerékpár alapfeltétele a biztonságos közlekedésnek; a KRESZ szabályai nem azért vannak, hogy megszegjük őket, hanem betartásukkal saját épségünk – nem ritkán életünk – felett őrkdjünk; és hogy a megfelelő védőfelszerelés elkerülhetetlen kelléke annak, aki egy olyan viszonylag instabil járműre ül, amilyen egy kerékpár is. Ezek az alapok megadhatják a biztonságot a gyerekkori a közlekedésben, így mikor idővel

gépjárművet vezetnek, már sokkal kulturáltabb, sokkal felelősségteljesebb résztvevői lesznek a biztonságos közlekedésnek.

Persze kerékpárral nem csak gyermekek és fiatalok közlekednek. A KRESZ-tesztek kitöltői között akadtak jócskán a fesztiválra kerékpárral érkező felnőttek is. Őket kérdezgetve felvetődött néhány ismert hiányosság a magyarországi kerékpáros kultúrával kapcsolatban, amiket szintén a most felnövő nemzedék tanításával, tájékoztatásával korrigálhatunk. A kerékpárutakon tapasztalható közlekedési káosz továbbra is súlyos probléma. A megkérdé-



zettek többsége még mindig biztonságosabbnak tartja, ha az autós forgalmi sávban közlekedik, mert ott nem ütközik váratlan akadályokba, veszélyes helyzetekbe. Persze utóbbi ott is előfordul. A kerékpárutakon sok, már felnőtt, de semmilyen vezetői engedéllyel, így nulla KRESZ-tudással rendelkező kerékpáros közlekedik, akik ezért potenciális veszélyforrást jelenthetnek azokon a kerékpárutakon is, amelyek éppen azért épültek, hogy biztonságosabban lehessen közlekedni a kétkerekűekkel. A Szuperbringa Programmal kapcsolatba kerülő gyerekek, fiatalok már úgy fogják használni ezeket az utakat, hogy nem veszélyforrások lesznek.

Ahogy teltek az órák, melegedett a levegő, tisztult az ég, egyre több látogató özönlötte el Etyek utcáit. A lépten-nyomon jelen

lévő borkóstolási lehetőségek egyre vidámabb hangulatba hozták az emberek többségét. Sokan kíváncsiak voltak arra, hogy az elfogyasztott borok vajon milyen hatással vannak a szervezetükre. A Szuperbringa sátorban ennek ellenőrzésére is volt lehetőség. A szondák dolgoztak, a látogatók pedig meglepődve tapasztalták, hogy már kisebb mennyiségű bor vagy éppen pálinka milyen mértékben van jelen szervezetükben még több óra eltelte után is, és hogy mennyire veszélyes lenne az adott állapotban autóba, motor-kerékpárra, sőt, kerékpárra ülni.



A kétnapos rendezvény alatt számos látogató tette próbára közlekedési ismereteit a Szuperbringa sátorban. Minden bizonnyal maradandó nyomot hagytak a sikeresen – vagy épp sikertelenül – kitöltött tesztek, az alkoholszondák kijelzőin látott értékek, Macikutya és Max vidám figurái, a képernyőn látott Picicica és Macikutya miniKRESZ kalandjai, a kifestők és a Szuperbringa Program ismertető füzetek. A közlekedésbiztonsági sátor folytatja küldetését, így számos nyári rendezvényen feltűnik majd a Közúti Közlekedési Akcióprogram, az ÉLET ÚTON, a Szuperbringa Program vagy épp a miniKRESZ logó, hogy a biztonságos közlekedésre és a balesetmegelőzés fontosságára hívja fel a figyelmet.

Baranyai Attila

Nyolcállomásos roadshow a KTI és a KTE szervezésében

Szakmai párbeszéd a közlekedésbiztonságért

A fenti címmel nyolcállomásos szakmai roadshow-t indított újtára áprilisban a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. Módszertani Képzési és Oktatási Központja (KTI MKOK) és a KTE Közlekedéstudományi Egyesület Közlekedésbiztonsági Tagozata. A több hétig tartó rendezvénysorozat helyszínein összesen 180 közlekedési szakember ismerkedett meg a közlekedésbiztonság aktuális kutatási irányjaival.

A rendezvénysorozat lehetőséget biztosított arra, hogy a közlekedésben dolgozó szakemberek megismerkedhessenek a közlekedésbiztonság jelenlegi helyzetével, fejlesztési irányjaival, továbbá a KTI aktuális kutatási témáival és fejlesztés alatt álló módszereivel. A felvetett

A helyi közlekedési szakemberek és egyetemi mérnökhallgatók részvételével zajló roadshow szervesen illeszkedett a Közlekedéstudományi Egyesület megújulási törekvéseihez.

témák körül élénk szakmai párbeszéd bontakoztak ki. Ehhez hatékony közvetítőként szolgált a Közlekedéstudományi Egyesület, mint a közlekedési szakembereket tömörítő legnagyobb hazai civil szervezet, 4000 fős tagságával és országos jelenlétével. Az egyes helyszíneken nem a résztvevők száma, hanem a jelenlévők aktivitása volt fontos,

azaz a szakmai párbeszéd minőségére, a helyi szakemberek szakmai javaslatainak megvitatására helyeztük a hangsúlyt.

A roadshow szervesen illeszkedett a Közlekedéstudományi Egyesület megújulási törekvéseihez, különös tekintettel a következőkre:

1. A konferenciák színvonalának fejlesztése, egyéni és társadalmi hasznosságának és kapcsolatépítő szerepének javítása.
2. A rövidebb (3-4 órás) szakmai rendezvények számának és látogatottságának növelése.
3. A ma általánosan használt, korszerű kommunikációs eszközök és csatornák bevezetése (pl. korszerű, közösségi



Berta Tamás, a KTI Közlekedésbiztonsági Központjának vezetője a módszertani központ aktuális kutatási témáit mutatja be Kecskeméten

Fotók: Kibédi-Varga Lajos

oldal-szerű, programok tekintetében a tagszervezetek által szerkesztett dinamikus honlap, Facebook, média felhasználása a szakma és a köz érdekében, e-mail marketing, képek és rövid videók által közvetített információk, mobil alkalmazások).

4. Rendezvények felhasználása tagtoborzásra.

Mindezek mellett minden állomáson lehetőség nyílt a KTE nemrég megalakult Közlekedésbiztonsági Tagozatába való belépésre, szakmai anyagok, folyóiratok, kiadványok megismerésére (Közlekedésbiztonság folyóirat, ÉLET ÚTON bemutatkozó anyag, Tóbiás és Balambér közlekedési kalandjai című hangoskönyv stb.).

A rendezvénysorozatnak nyolc város (Tatabánya, Kecskemét, Békéscsaba, Szeged, Miskolc, Székesfehérvár, Veszprém és Sopron) adott otthont, 2012 áprilisában és májusában. Az elsődleges célcsoportot a helyi közlekedési szakemberek (KTE tagok) alkották: tervezők, beruházók, üzemeltetők, kutatók, oktatók, hatósági és rendőrségi szakemberek. Másodlagos célcsoportként, a KTE megújulási szándékával összhangban, egyetemi mérnökhallgatók részvételére számítottunk.

A főbb témakörök a következők voltak:

1. A közúti közlekedésbiztonság helyzetének bemutatása (állandó előadás);
2. A KTE Közlekedésbiztonsági Tagozatának bemutatása (állandó előadás);
3. A közlekedésre felkészítés hazai helyzete;
4. Közlekedésbiztonsági kampányok hatékonysága;
5. Vezetéstechnikai pályák és vezetési szimulátorok a járművezető-képzésben;
6. Közúti fejlesztéseket támogató, korszerű adatfelvételi, adatfeldolgozó és értékelő-elemző módszerek;
7. Veszélytérkép és kockázati térkép;



Prof. Dr. habil. Holló Péter kutatóprofesszor a közlekedésbiztonság hazai helyzetét elemző előadásában

8. Forgalmatszámítás aktuális kérdései Magyarországon;
9. Kerékpárutak felmérése;
10. A közúti közlekedésbiztonsági felülvizsgálat és audit kapcsolata;
11. Az önmagát magyarázó út;
12. A forgalmi rend felülvizsgálat módszertanának továbbfejlesztése;
13. Automatikus segélyhívó rendszerek hazai bevezetésének lehetőségei;
14. A vasúti átjárók veszélyességi rangsora elkészítésének módszertani felülvizsgálata.

Berta Tamás, a KTI Közlekedésbiztonsági Központjának vezetője előadásában bemutatta a Módszertani Képzési és Oktatási Központ munkáját, főbb témaköreit, jelenlegi kutatási irányait. Kiemelte, hogy a szervezet fontosnak tartja a hazai gyakorlatban alkalmazható módszerek kialakítását és fejlesztését, ezeknek a megvitatását szolgálja ez a szakmai rendezvény is.

A közlekedésre felkészítés programját szervezetteren, egymásra építve kell megvalósítani, amire kiválóan alkalmas a 2011-ben újtárra indított ÉLET ÚTON program.

Véleménye szerint az ilyen jellegű tapasztalatcserékhez szükséges a Közlekedéstudományi Egyesület országos szintű jelenléte, aktivitása. Berta Tamás másik, a közlekedésre felkészítés új rendszeréről és eszközeiről tartott előadásában a KTI ezen a területen folytatott kutatási témáiból emelt ki olyan érdekes eredményeket, mint például az iskola közlekedésbiztonsági szemléletformálásra való felkészültsége, a gyermekek tudatos közlekedési tanulási folyamatával szembeni elkötelezettsége, vagy a friss jogosítvánnyal rendelkezők felkészültsége. Mindezek alapján egyértelműen látszik, hogy a közlekedésre felkészítés programját szervezetteren, egymásra építve kell megvalósítani, amire kiválóan alkalmas a 2011-ben újtárra indított ÉLET ÚTON program.

Cseffalway Mária, a KTI kutatója „A forgalmatszámítás aktuális kérdései” címmel tartotta meg előadását a KTI szerepéről az országos közutak keresztmetszeti forgalmatszámításában (OKKF), valamint a módszertannal kapcsolatos kutatás-fejlesztési feladatokról. Felhívta a figyelmet a közúti forgalmatszámítás megfelelőségének elemző értékelésére, újszerű megoldások lehetőségének vizsgálatára. Ezek segítségével, a már rendelkezésre álló és a kiegészítő mérések adatai alapján, rá lehet világítani a rendszer gyenge pontjaira, hiányosságaira, működési problémáira. A kutató asszony bemutatott továbbá egy németországi jó gyakorlatot, mely a kézi számlálások kiváltásához nyújt segítséget.

Gábor Miklós, a KTI kutatója a vasúti átjárók veszélyességi rangsoráról szóló előadásában elmondta, Magyarországon jelenleg kb. 6700 közúti vasúti átjáró van, melynek egy része veszélyes, illetve felesleges. Felvázolta a veszélyességi rangsor kialakításának módszerét, rámutatva, hogy a vasúti átkelő közlekedésbiztonságának fejlesztéséhez elengedhetetlen a közútkezelő, a vasútfenntartó és a hatóság együttműködése. Az előadás végén javaslatokat fogalmazott meg egy hatékonyabb módszertan kifejlesztéséhez.

Ebben jelentős előrelépést jelentene a térinformatikai rendszerek által nyújtott előnyök alkalmazása, valamint a nemzetközi jó gyakorlatok egyes elemeinek átvétele (pl. kockázatelemzés), valamint modellek használata.

A közúti közlekedésbiztonság jelenlegi helyzetét *Prof. Dr. habil. Holló Péter* kutatóprofesszor elemezte, átfogó képet adva a nemzetközi és hazai adatsorokról, trendekről. Leszögezte, hogy sajnálatos módon Európában a rák, valamint a szív- és érrendszeri megbetegedések mellett a közúti balesetek jelentik a fő halálozási okot. A baleseti kockázat nemzetközi alakulásáról – mely a 2000-es évek eleje óta szerencsére csökkenő tendenciát mutat – elmondta, hazánkban a csökkenő baleseti kockázat mellett a balesetek kimenetele kedvezőtlen, az arányaiban sok a súlyos és tragikus kimenetelű baleset. Szemléletes példákkal mutatta be, hogy az egyes közlekedésbiztonság fejlesztését szolgáló eszközök és módszerek alkalmazásával hány további emberéletet lehetne megmenteni. A professzor az összefoglaló megállapítások alapján meghatározta az elkövetkezendő időszak legfontosabb feladatait: a rendőri ellenőrzés hatékonyságának növelése; a gépjárművezető-képzés rendszerének biztonságközpontú átalakítása; a közúthálózat közlekedésbiztonsági felülvizsgálata; valamint a kis költségvetésű forgalomtechnikai beavatkozások minél szélesebb körben való alkalmazása.

A hatékonyabb módszertan kifejlesztésében jelentős előrelépést jelentene a térinformatikai rendszerek által nyújtott előnyök alkalmazása, a nemzetközi jó gyakorlatok átvétele.

Hóz Erzsébet, a KTI kutatója „Felülvizsgálatok eredményeinek hasznosítása az auditoknál” címmel megtartott előadásában felhívta a figyelmet arra, hogy a biztonság kulcsa a sebesség, azaz a közlekedők közti sebességkülönbség növekedésével jelentősen növekszik a baleseti kockázat. Ez lehet az oka annak, hogy a közlekedésbiztonság fejlesztésében élen járó Svédországban az elmúlt évben is képesek voltak 40%-os fejlődést produkálni a közúti baleseti áldozatok számának csökkentésében. Ugyanis a sebességhatárokat az ember fizikai tűrőképességének megfelelően csökkentették, továbbá hangsúlyt fektetnek az ellenőrzésre. A hazai csomópontfejlesztésekkel kapcsolatos kutatásokat több szemléletes példával támasztotta alá, melyek körül élénk szakmai vita alakult ki.

Kibédi-Varga Lajos, a KTE Közlekedésbiztonsági Tagozata nevében a tagozat megalakulásáról, céljairól és eddigi tevékenységéről adott tájékoztatást. Hangsúlyozta, hogy a KTE megújulási folyamatának részeként innovatív kommunikációs eszközöket és módszereket vezetnek be. Az internet és a közösségi oldalak remek lehetőséget biztosítanak az információk célba juttatásához, a gyors és hatékony tapasztalatcseréhez, szervezetépítéshez. Az egyesületben szervezés alatt áll egy kommunikációs munkacsoport is, mely szemléletformáló jelleggel kíván megnyilatkozni a közlekedést érintő fontos kérdésekben. Egy másik, a közlekedési kampányok hatékonyságáról szóló előadásában *Kibédi-Varga Lajos* bemutatta az általa szervezett CERSC (Conference on Effectiveness of Road Safety Campaigns), a KTI és a visegrádi

alap (IVF) támogatásával megvalósult szakmai konferencia céljait, eredményeit és tapasztalatait. Problémafelvetésében elemezte az érdekeltek körét, a hatékonyság mérésének módszertanát, valamint a fenntarthatóság kérdéseit. Kifejtette továbbá a kampányok előkészítésével és megvalósításával kapcsolatos problémákat és kihívásokat, valamint bemutatta a „Proven Ad Recall” kampányértékelési módszertan alkalmazási lehetőségeit a baleset-megelőzési kampányok esetében.

Ruzsa Dóra pszichológus a közlekedésre felkészítés hazai helyzetéről számolt be, rámutatva többek között, hogy milyen módszereket fejlesztenek a gyermekek tudatos közlekedésre nevelésére. Ezek közül a bölcsődés és óvodás korosztálynak kidolgozott szimbólumotó hatékonyságára hívta fel a figyelmet.



Békéscsabán Dobókői György, a KTE Békés megyei területi szervezetének elnöke köszöntötte a résztvevőket



Kibédi-Varga Lajos a közlekedésbiztonsági kampányok hatékonyságának fejlesztési lehetőségeivel kapcsolatos kutatási alapokat mutatta be

Sesztakov Viktor, a KTI Közlekedésbiztonsági Központ központvezető-helyettese áttekintést adott a hazai közlekedésbiztonsági kutatási helyzetről kutatói, valamint műszaki szakértői szemmel. Kiemelte prof. dr. habil. Holló Péter professzor értékes nemzetközi és hazai kutatási eredményeit.

Sipos Tibor, a KTI kutatója a forgalmi rend felülvizsgálatának kérdéseiről, kihívásairól szólt. Kitért a jelenlegi jelzésrendszer csoportosítására, és részletezte a vizsgálat módszertanát. Hangsúlyozta, a helyi szakemberek nagymértékben segíthetik a rendszer továbbfejlesztését azáltal, hogy a felmérés objektivitása mellett személyes szakmai tapasztalataikkal pontosítják,

» A részt vevő szakemberek jó kezdeményezésnek tartják a szakmai roadshow-t. Szeretnék, ha lenne folytatása, ezért témajavaslatokat is megfogalmazták.

kiegészítik a felmérések eredményeit. Ehhez a témához szorosan illeszkedő második előadásában a KTI önmagát magyarázó úttal kapcsolatos kutatási témáját fejtette ki. Szemléletes példákkal utalt az infrastruktúra-kialakítás, valamint jelzésrendszer tipikus hibáira. Elemezte a jelzésrendszer elemeinek kockázati szintjét, továbbá

» Magyarországon a csökkenő baleseti kockázat mellett a balesetek kimenetele kedvezőtlen, azaz arányaiban sok a súlyos és tragikus kimenetelű baleset.

beruházásokat megalapozó forgalomszámlálások esetében az idő-soros vizsgálat jelentősége. Sajnos a konklúziók között megfogalmazódott, hogy a szakma hangját senki nem hallja meg.

Varga Róbert a KTE Közlekedésbiztonsági Tagozat éves munkatervéről tájékoztatta a hallgatóságot, valamint arról, hogy a tagozat szakemberei az elmúlt időszakban milyen rendezvényeken vettek részt. Ezek közül kiemelte a március elején a közlekedés-



Fotók: Kibédi-Varga Lajos

Sipos Tibor, a KTI kutatója a közúti fejlesztéseket támogató értékelő-elemző módszerekről tartott előadást Székesfehérváron

a „szükséges és elégséges” jelzéseket az infrastruktúra-kialakítás különböző paramétereinek megfelelően.

Dr. Török Ádám, a KTI kutatója a Tigyí Szabolcs, Weidinger Gábor és Török Ádám által készített, a hazai járművezető-képzésben alkalmazható vezetéstechnikai pályákról és vezetési szimulátorokról szóló tanulmányukat ismertette. A témával kapcsolatban kérdésként merült fel a közúti gépjármű-vezetői engedély frissítési kötelezettsége, illetve a kerékpáros vizsga kötelezettsége. Megjegyzésként elhangzott, hogy a közúti útszelvény helyett át kellene térni a GPS alapú útszelvényre, valamint felül kellene vizsgálni az Útügyi Műszaki Előírást. Szóba került továbbá a

biztonsági kampányok értékelésével és fejlesztésével kapcsolatos nemzetközi konferenciát.

A rendezvénysorozat nyolc állomásán összesen 180 közlekedési szakember vett részt. A résztvevők elégedettek voltak a szakmai fórumok színvonalával, az előadókkal és a prezentációkkal. Egy-egy téma után többszereplős interaktív párbeszéd alakult ki. A helyi szakemberek jó kezdeményezésnek tartják a szakmai roadshow-t, szeretnék, ha lenne folytatása, ezért témajavaslatokat is megfogalmazták.

Kibédi-Varga Lajos

Versenyautók helyett kerékpárok köröztek az aszfalton

ÉLET ÚTON stand a bokszutcában







Az Opel Magyarország és a szentgotthárdi Opel-gyár huszonegyedik születésnapját egy nagyszabású, remek hangulatú, negyvenezres tömeget vonzó családi rendezvénnyel ünnepelte 2012. május 19-én, a mogyoródi Hungaroringen.



A Forma-1-es versenypálya egyik bokszába ezúttal az ÉLET ÚTON program „parkolt be”, így egyetlen rendezvény keretében több ezer ember ismerkedhetett meg az élethosszig tartó közlekedésre nevelés programjával.



Az Opel Családi Fesztivál kiválóan szolgálta az ÉLET ÚTON program legfontosabb célkitűzését: a közlekedők élethosszig tartó tanulásával, a kollektív és egységes szemléletformálást követően, a közlekedési rendszer jól felkészült szereplőivé válnak. Az Opel napon megfordult tízezernél is több családból nagyon sokan keresték fel a közlekedésbiztonsági bokszot, használták a mini KRESZ-pályákat, töltötték ki a KRESZ-totót, és érdeklődtek a biztonságosabb közle-

melegelőzési Bizottsága, az NKH és a KTI – összefogása erősíti az egyes szervezetek erőfeszítéseit, s az együttműködés növeli a közlekedésbiztonság javítása érdekében eddig külön-külön végzett munka hatékonyságát. A program azt a célt is szolgálja, hogy aki elindul, az épségben, egészségben haza is érjen, mert mint ahogy egy korábbi rádióműsor szlogenje hirdette: „Mindenki közlekedik, és mindenkit hazavárnak”.

» Az Opel Családi Fesztivál kiválóan szolgálta a tavaly indított ÉLET ÚTON program legfontosabb célkitűzését.

» Az együttműködés növeli a közlekedésbiztonság javításáért külön-külön végzett munka hatékonyságát.

kedésről. Kérdéseikre közlekedési rendőrök, a Nemzeti Közlekedési Hatóság és a Közlekedéstudományi Intézet felkészült szakemberei válaszoltak, fáradhatatlanul. E tekintetben az Opel nap azért is volt rendkívül hasznos, mert egy időben, egy helyen sok ezer emberhez lehetett eljuttatni a közlekedésbiztonsági információkat, amire csak ritkán adódik lehetőség.

Az esemény jól szemlélteti az ÉLET ÚTON program szellemiségét, azaz, hogy a partnerek – jelen esetben a Hungaroring, az Opel Magyarország, a Pest-megyei Rendőr-főkapitányság Baleset-

Az ÉLET ÚTON program alapelve, hogy a törvényi előírások értelmében állami feladatnak számító közlekedésre nevelést egységes rendszerként kezelje. Ez azt jelenti, hogy az óvodás, kisiskolai közlekedésoktatásnak kell megalapoznia a járművezető-képzést. E tekintetben is vitathatatlan a rendezvény haszna, hiszen a bokszutca előtti téren felállított mini KRESZ-pályákon a nap folyamán több száz kisgyermek sajátíthatta el játékos formában a kerékpáros közlekedés alapjait. A pályákat és környéküket folyamatosan betöltő monoton zsvajt csak időnként törte meg az ováció hangja: azok



Fotók: Kapusi Zoltán

a kicsik (és szüleik?) fejezték ki így az örömüket, akik a sikeres szlalomozás után közlekedési kifestőket, fényvisszaverő karpántokat és rostos italokat kaptak ajándékba.

Az ÉLET ÚTON program részét képező, kifejezetten az általános iskolások számára kidolgozott Szuperbringa Program immár természetes „résztvevője” azoknak az országos rendezvényeknek, ahol lehetőség kínálkozik a biztonságos közlekedés népszerűsítésé-

» A mini KRESZ-pályákon több száz gyermek sajátíthatta el játékos formában a kerékpáros közlekedés alapjait.

re is. Miért lett volna kivétel az Opel Családi Fesztiválja? A helyszínen több tucat, külön célra szerkesztett és a közlekedési ismereteket a kisiskolások nyelvén tolmácsoló tájékoztató füzetet osztottak ki a gyerekek között. A szülői együtt-tanulásra épülő, de külön oktatást is tartalmazó program vizsgával zárul, ahol a tanulók a felnőtt jogosítványhoz hasonló „Kerékpáros igazolványt” kapnak, ha számot adnak ismereteikről. A bicikliket pedig az NKH szakemberei látják el igazolómatricával, ha azok rendelkeznek az előírt lámpákkal, fényvisszaverőkkel és egyéb felszerelésekkel.

Az Opel Magyarország Kft. számára – amely 2011. november 9-én csatlakozott az ÉLET ÚTON programhoz – a Hungaroring ideális helyszín volt, hogy bemutassa elképzeléseit a jövőről. A látogatók megismerhették a Genfi Autósalonon kiállított legújabb modelljeiket, fejlesztéseiket, bizonyítva, hogy az idén 150 éves Opel márkánál nincs megállás, folyamatos a fejlesztés, az innováció, a környezettudatosság és a fenntartható fejlődés iránti elkötelezettség.

» Az Opel Magyarország Kft. a jövőről alkotott elképzeléseit is bemutatta a Hungaroringen rendezett születésnapján.

A társaság a májusi családi napon kezdte meg a 2012-es Év autója, az Opel Ampera – megnövelt hatótávú elektromos autó – magyarországi forgalmazását. Berendezték a „jövő parkot”, ahol a zöld és a megújuló energiaforrások alkalmazását hozták közelebb az érdeklődőkhöz. A szervezők az Opel autósport lenyűgöző világába bepillantást engedő kiállításokkal is készültek. A németországi Opel múzeumból a Hungaroringre hozott autóritkaságok, magyarországi versenyautók és OPC modellek valóban elkápráztatták a közönséget.

Strbik László

Baleset-megelőzési rendezvény az IBSSA-Pajzs szervezésében

„NE LEGYEN ÁLDOZAT!”

Az International Bodyguard and Security Services Association (IBSSA) Baleset- és Bűnmegelőzési Osztálya és a Pajzs Gépjárművédelmi Rendszert üzemeltető társaság „NE LEGYEN ÁLDOZAT” címmel baleset-megelőzési rendezvényt szervezett 2012. június 2-án, az 56-osok terén.

A rendezvény fővédnökei *prof. Popper György*, az IBSSA elnöke és *dr. Garamvölgyi László*, az ORFK szóvivője voltak. Az eseményen részt vett többek között az Országos Polgárőr Szövetség, az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság és a BRFK Dunai Vízügyi Rendészet, az ÉLET ÚTON program pedig a közlekedésbiztonsági sátorral képviseltette magát.

BÉKÉS EGYMÁS MELLETT KÖZLEKEDÉS

Az IBSSA, az ÉLET ÚTON program partnereként, ezzel a rendezvénnyel kívánt hozzájárulni a közlekedési balesetek drasztikus csökkenéséhez. *Tímár László*, az IBSSA Baleset- és Bűnmegelőzési Osztályának vezetője hitvallása szerint közös erővel, társadalmi összefogással, a közlekedési szabályok betartásával és betartatásával, a többi közlekedőre való odafigyeléssel és nem utolsósorban kelendő vezetési rutinnal a legtöbb közlekedési baleset elkerülhető lenne. Kifejtette, hogy örömmel csatlakoztak a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a Belügyminisztérium által létrehozott ÉLET ÚTON programhoz. „A mai társadalmunk tele van felelőtlen magatartást tanúsító emberekkel, akik a közlekedésben való részvételükkel veszélyt, adott esetben életveszélyt jelentenek a környezetükre és embertársaikra is. A közlekedési balesetek túlnyomó része az emberi felelőtlenység, nemtörődömség, figyelmetlenség és a közlekedésben tanúsított erőszakos magatartás következtében alakul ki” –

hangsúlyozta *Tímár László*. Hozzátette: ne feledjük el, mi, a közlekedésben résztvevők voltunk, vagyunk és leszünk azok, akik a baleseti statisztikákat írjuk, írjuk és írni fogjuk. Nagy a felelősségünk. Meggyőződésének adott hangot, hogy felelősséggel tartozunk egymás iránt, a magán- és a közvagyonért, illetve saját magunkért is. Ezért felhívta a figyelmet az ittas vezetés társadalmát és egyént érintő veszélyeire, a tudatmódosító szerek befolyása alatt történő vezetés kockázataira, a gyorsajtásra és annak beláthatatlan, emberéleteket is megkövetelő következményeire, a tilos jelzés figyelmen kívül hagyásából eredő tragédiákra. Mindezek mellett megemlítette a kerékpárosokra és a motorkerékpárosokra leselkedő veszélyeket,



Fotók: Kapusi Zoltán



a gyalogátkelőhelyek oly módon történő megközelítését, ami nem veszélyezteti a gyalogosok életét, testi épségét, továbbá a gépjárművezetés közbeni mobiltelefonálás következményeit. Az előzőekben felsorolt közlekedési kihágások sok esetben közlekedési bűncselekményekhez vezetnek, és vetlen gyermekek, illetve felnőttek életébe kerülnek. Az IBSSA fontosnak tartja a közlekedésben résztvevők részéről a békés egymás mellett közlekedés elvét, a KRESZ szabályai és az aktuális törvényi rendelkezések maradéktalan betartását. Maximális mértékben el kell határolódnia a közlekedésben minden olyan magatartástól, amely bárkinek az életét, testi épségét, a köz- és a magánvagyonot veszélyezteti – emelte ki Timár László.

KRESZ-TESTT, JÁRŐRCSONAK, RONCSMENTÉS

Az eseményen jelen volt az ÉLET ÚTON program is az ilyen rendezvényeken már megszokott közlekedésbiztonsági sátorral, amely miniKRESZ-parkkal, KRESZ-tesztekkel, készségfejlesztő játékokkal, közlekedésbiztonsági foglalkoztatóval, társasjátékokkal, közlekedésbiztonsági kisfilmek vetítésével, vezetési szimulátorral, részegszemüveges szlalomozással várta a gyermekeket és felnőtteket. A legügyesebbek közlekedésbiztonsági ajándékokat kaptak. Az OBB programja magában foglalta a közlekedési ismeretek játékos formában történő bemutatását tesztlapok és prospektusok segítségével. A sátorukhoz látogatókat tájékoztatták a leggyakrabban előforduló közlekedési szabálysértésekről, valamint az évszaknak megfelelő baleset-megelőzési praktikákról.



A BRFK Dunai Vízirendészet a helyszínen bemutatta egyik járőr motorcsónakját. A hajó fedélzetén a szakemberek a vízi közlekedési szabályokról, a baleseti veszélyekről, a hajó működéséről és technikai felszereltségéről adtak tájékoztatást. A BM Katasztrófavédelem bemutatót tartott mentési szituációkról és a roncsmentésről. Az Országos Polgárőr Szövetség budapesti és agglomerációs szervezetei mobil sebességmérő készülékekkel ismertették meg az érdeklődőket, a gyermekeknek pedig játékos vetélkedőket szerveztek.

Sikert aratott a részegszemüveg, melynek viselésével józanul volt megismerhető az is, milyen érzés, ha valaki bódult, illuminált állapotban vesz részt a közlekedésben. Közlekedésbiztonsággal kapcsolatos tesztlapot is kitölthettek az odalátogatók, és kipróbálhattak egy motorszimulátort.

Bemutakozott a Traffic Control Balesetelemző és Tanácsadó Kft., amely tizenhét éve közlekedési balesetekkel, közlekedési káreseményekkel és azok elemzésével, megelőzésével foglalkozik. A cég próbál tenni azért, hogy a közlekedésben résztvevők végre tudomásul vegyék azt, amit egyébként mindenki tud: a közlekedés veszélyes üzem. Képviselek cégek és magánszemélyek érdekét a közlekedési balesetek helyszínén, segítenek a helyszínen eldönteni a felelősség kérdését, kitölteni a kárbejelentő lapokat, digitálisan rögzíteni minden rongálódást, fék- és egyéb nyomokat, forgalmi rendet, helyszínt, amely a későbbi elbírálás szempontjából fontos lehet.

Szrbik László



Közlekedépszichológiai törvényszerűségek
a közlekedéstervezés és -szervezés rendszerében

A közlekedésbiztonság humán-tudományos megközelítése

A fő kérdés, ami válaszra vár: miért kell 2012-ben közlekedési paradigmaváltásról gondolkodni? Azért, mert az utakon nem az történik, amit a törvények alkotói, az ország működésének irányítói szeretnének. Azért, mert a közlekedésbiztonság és a közlekedési kultúra nem követi a társadalomirányítói szándékot. Azért, mert sokan halnak és sérülnek meg az utakon, pedig még sokáig élhetnének közöttünk, mint apáink/anyáink, férjeink/feleségeink, fiaink/lányaink...

A közlekedésbiztonság megteremtése és javítása azért ütközik minduntalan számtalan akadályba, mert a közlekedésre, mint rendszerre igen sok más rendszer hat – a természeti törvények rendszereitől a társadalmi törvényszerűségek rendszereiig –, melyek bonyolult interakciója nehezen átlátható és még nehezebben kezelhető szövevényt, ok-okozati összefüggésrendszert hoz létre. Így nehezen követhető a folyamat, hogy ha valamit megmozdítunk a változtatás, a jobbítás szándékával, akkor mi fog még vele együtt megmozdulni, s mely irányba. Ezt még teté-
ve, olyan változások történtek az elmúlt 30 évben a közlekedéstudományok által axiómának leszögezett jármű – ember – pálya hármas egységben, melyek következményeként a XX. század elején ezek között még létező kompatibilitás fokozatosan szétcsúszott, s mára oly mértékű inkompatibilitás uralkodik közöttük, mely tovább fokozza a fent említett szövevényt. További nehezítő faktor, hogy ezek az inkompatibilitás irányába ható változások még nem jelentek meg

kellő súllyal sem a tudomány értelmező-feldolgozó munkájában, sem a gyakorlati élet kompenzáló törekvéseiben. Így végképp nehéz közlekedésbiztonsági programokat tervezni és főként eredményesen megvalósítani. Jelen tanulmányban azt elemezzük, hogy a közlekedépszichológia mely területeken, mely pontokon kapcsolódva a nagyszisztemekhez képes fejlesztő hatást elérni és egyben hosszú távon multiplikátorhatást generálni.

A közlekedépszichológia három dimenzióban tud primér hatást elérni:

1. Mindenekelőtt segít a pszichológiai-közlekedépszichológiai törvényszerűségek megismertetésében és megértésében, amelyek éppolyan erőteljes törvények, mint a fizikaiak (lásd pl. gravitáció törvénye), csak nem olyan evidensek.
2. Másodsorban meg tud tanítani e törvényszerűségekkel együtt élni, azokat tiszteletben tartva egy jobb közlekedési és életminőséget elérni.
3. A harmadik terület a konkrét intervenciók megvalósításával, a konkrét élethelyzetek számos területén, rendszerszinten nyújtott segítség. Ez a legkomplexebb, ún. „meta” szint, amely a fenti két terület támogatásával valósítja meg a társadalmi szintű paradigmaváltást, és ennek törvényi-intézményi kereteit teremti meg. Itt említhető pl. a közlekedés tervezésében, irányításában és ellenőrzésében főszerepet játszó jogszabályi és intézményi háttér átgondolása, a szabálybetartás lehetséges „módszertanának” kidolgozása és implementálása, a közlekedési infrastruktúra alakítása, a közlekedépszichológiai vizsgálatok és intervenciók – pl. tanfolyamok – rendszere stb.

E terület jelentős multiplikátorhatást is képes elérni, hiszen ha a jogszabályi előírások rendszerszintűek, összehangoltak és kompatibilisek a társadalom deklarált értékrendjével, akkor minden kapcsolódó

szint támogatja a többit. Ha a szabálybetartás módszertana sikeres, és az első „jó szabálykövető” korosztály megkezdi pályafutását a közutakon, ezzel egyben a már az utakon járó többi generáció számára is mintául szolgál. Mindezt a közlekedési infrastruktúra alakításában történő közlekedépszichológiai részvétel képes hatványozottan támogatni, mivel az infrastruktúra használóit gazdagabb értékstruktúra védi, komfortosabb, „emberközpontúbb” és biztonságosabb maga az igénybevétel is. Ezzel a distressz-szint csökken ezeken az útszakaszokon, ez pedig erőteljesen visszahat magára a közlekedési kultúrára is. Ha képesek vagyunk ilyen „pozitív spirálok” kialakítására és működtetésére, ezek sok területen képesek „önálló életre kelni” és ezzel bennünket mentesíteni sok fáradságos feladattól.

Szintén mindezeket a hatásokat emberi oldalról támogatják a közlekedépszichológiai vizsgálatok, tanfolyamok és gyakorlati „tréningek”, amelyek egy idő után elérik a társadalomban a „kritikus tömeget”, s ez után hatványozott hatásként tud majd megjelenni a közlekedépszichológia tömeges „kontrollfunkciója”, ezzel együtt az új értékek jelentős képviselője is. Vagyis a tovagyrúzó pozitív hatások számos területen felfedezhetőek.

Most mindenekelőtt számba vesszük a jelen közlekedési működést nehezítő tényezőket.

EMBER – EMBER INKOMPATIBILITÁS

A „civil” szemlélő azt gondolja naivan, hogy a közlekedésben Kovács úr és Kiss úr vesz részt – azonban ez nincs mindig így. Kovács és Kiss úr ugyanis abban a percben, ahogy kocsijával begördül a „közútra”, egy nagyrendszer „túldeterminált” egyedévé válik. Szempillantás alatt „ráömlik” a regnáló szereprendszerek – szociológiailag, szociokulturálisan, regionálisan, település-rendszerként, kora, neme, társadalmi státusa stb. alapján – rá érvényes szereprepertoárja. Így a továbbiakban inkább ezeknek megfelelően, ezek „közvetlen és kényszerítő”^{*} hatása alatt fog viselkedni, s nem feltétlenül az általunk személyesen oly jól ismert szomszéd, munkatárs, barát stb. megszokott módján, „normális”, „civil” jellemzőinek megfelelően. (Ez a kép valójában árnyaltabb, s a továbbiakban részletesen elemezhető is pl. a mezőfüggő és mezőfüggetlenség, stabilitás-labilitás és még számos ide vágó szempont alapján.)

Sokan közülünk az utakon képesek is megérezni ezt a „közvetlen és kényszerítő” hatást, saját (kiemelten és tiszteletre méltóan) magas önreflexiók képességüknek köszönhetően érzik a különbséget. Ha „eseményeket” vizsgálunk, meg tudják

fogalmazni, el tudják mondani, le is tudják írni ezt a „disszociatív” jelenséget. Kb. ilyen nyilatkozatokat hallunk: „nem is értem, mi ütött belém, általában olyan nyugodt ember vagyok, de amikor az a ...kocsi megelőzött/gyorsított, amikor meg akartam előzni/bevágott elém/nem adta meg az elsőbbséget a nekem elsőbbséget biztosító kereszteződésben/ stb., akkor számomra is megmagyarázhatatlan módon beelőztem/felgyorsítottam/ráfutottam/feldühödtem/ordítottam stb. Ezek a disszociatív tünetek jelzik, hogy nem „énazonos” és nem „énvezérelt” cselekvésekről van szó, hanem valami másról, amit az egyénből éppen az a speciális szociális tér és közeg váltott ki, amelyben közlekedett.

EMBER – JÁRMŰ INKOMPATIBILITÁS

A másik kiemelkedően determináló szempont, hogy amíg a XX. század elején a gépjárművek még hozzávetőlegesen „embermértékűek” voltak, tehát nagyjából kompatibilisek az ember képességeivel, addig ez a kompatibilitás a század második felében erőteljesen elkezdett felbomlani, s a század végére azt mondhatjuk, hogy a világon futó autók átlagképességei már jelentősen meghaladták a világon gépjárműveket vezető emberek átlagképességeit. Nyilván itt vannak nagy eltérések is, pl. lehet, hogy Kubában ma is nagyobb kompatibilitást találna, ha valaki mérné, de a világ „civilizáltabbnak” deklarált felében – ahová mi is tartozunk – régen meghaladták a gépjárművek az őket „vezető” emberek átlagképességeit. Így az országutak és sztrádák tele vannak olyan inkompatibilis – és ezért fokozottabban veszélyes – járművekkel, amelyekben a jármű intelligenciaszintjének csupán egy töredékét teszi ki az őt kormányzó ember intelligenciaszintje. S miután hátrányos megkülönböztetésnek tartanak intelligenciaszinthez (közlekedépszichológiai vizsgálathoz) kötni – nálunk – a gépjárművek használatát, ennek következményei a közúthálózaton mint jelentős, közlekedésbiztonságot veszélyeztető és számos eseményt/balesetet okozó tényező jelenik meg.

Szakmai szempontból egyértelmű, hogy ez a Magyarországon uralkodó és a gyakorlatban még ma is megjelenő nézet mennyire téves és káros. Ezt a felismerést mutatja azoknak az államoknak a gyakorlata is, mint pl. Spanyolország, Románia, ahol a közlekedésbiztonság éber őrei már felismerték ennek a folyamatosan erősebben szétnyíló ollónak a veszélyeit, s a további károk megelőzése érdekében bevezették az úrvezetők számára is kötelezően a közlekedépszichológiai vizsgálatot.

Emellett az is egyértelmű, hogy semmilyen más szempont nem jelenhet meg ugyanabban a fontossági dimenzióban egy társadalom értékrendjében, mint a társadalom széles rétegeinek köz- és közlekedésbiztonsága. Vagyis a közlekedésbiztonság szempontjainak felül kell írniuk minden más szempontot.

^{*}A pszichológiában ezzel a terminus technicussal írjuk le azokat a természet törvényeivel ekvivalens erősségű pszichológiai törvényszerűségeket, melyek minden emberre érvényesen hatnak, s melyek hatása alól nem tudunk mentesülni.

JÁRMŰ – JÁRMŰ INKOMPATIBILITÁS

Szorosan e színtérhez kapcsolódik a technika más területeken bekövetkezett fejlődésének hatása – gondoljunk csak a mobiltelefonira, mely 50 éve még nem is létezett, mára viszont vezető helyet szerzett magának a figyelemelterelésből adódó baleseti okok között.

Sajnálatosan a gépjárművezetőket segítő „intelligens rendszerek” megjelenése és elterjedése bizonyos szempontból még tovább rontott a helyzeten. Mára van már tapasztalat ebben a tárgykörben, és sajnos ez egyfelől a gépjárművezető ember „elbutulása” irányába mutat, másfelől arra a paradox hatásra, hogy a vezető számára biztonságosabb gépjárművek ezzel egyenes arányban fokozottabban veszélyesebbek a többi, „kívül lévő” közlekedőre, különösen a védtelen közlekedőkre. Ez azt mutatja, hogy a fejlődés ugyan pozitív és elkerülhetetlen, viszont újabb és újabb feladatokat jelöl ki számunkra „mellékhatásainak” szükségképpen kezelése érdekében. Tehát meg kell találnunk – makro-, mezo- és mikroszinten egyaránt, vagyis társadalmi és egyéni szinten is – azt az egyensúlyt, amelyben úgy tudjuk hasznosítani az újabb találmányokat és vívmányokat, hogy elkerülhessük esetleges negatív hatásait.

Az „elbutulás” az intelligens rendszerek használatából eredő elkényelmesedés közvetlen hatása. Legjobban akkor érthető meg, ha pl. egy puskázó diákot látunk. Nagyon nehéz „okosan” puskázni, mert az agyunk jellemzően egyszerre egy „üzemmódban” tud dolgozni. Ha valaki puskázik, vagy GPS-szel navigál, kikapcsolja az agyát, és a segédeszközre koncentrálna. És ha ezt gyakran teszi, el is veszti azt a képességét, hogy GPS nélkül tájékozódjon, vagy puska nélkül tudjon dolgozatot írni, tolatóradar nélkül tolatni, és így tovább.

Ezek a tapasztalatok előrevetítik azt a rögzös utat, amelyet a jövőben azok az államok lesznek kénytelenek bejárni, amelyek gépjárműállománya vegyes, vagyis együtt kell élni az utakon a régebbi, korszerűtlenebb és a legújabb vívmányokkal felszerelt gépjárművekkel. Ezekben az országokban – és ezek közé tartozunk mi is – az összes negatív hatás egyfelől halmozottan lesz érvényes, másfelől a technikai fejlődés igazán pozitív hatásai – pl. a korszerűbb gépjárműparkból következő előnyök – visszájukra fordulva, hátrányként, a többieket veszélyeztető elemekként jelennek meg. Ez a folyamat nagyon hasonló ahhoz, mint amit a világ „fejlettebb” fele pl. a légkondicionált épületekkel és gépjárművekkel bejárt. Az energiafogyasztás végletes megemelkedésén túl a környezetkárosítás végletes megugrása is e folyamat velejárója. A légkondicionált kocsik használója belül „hűl”, ám kifelé – a többi gépjárműre, a gyalogos közlekedőkre és végül a légtérbe – a klimatizálás nélküli gépjárművek által kibocsátott hő sokszorosát önti.

Nem csoda, hogy ezt a visszajára forduló tendenciát belátva, a globális felelősségvállalásban élenjáró

országok (pl. Japán) arra dolgoznak ki stratégiát, hogy ezt az elvadult tendenciát visszafordítsák, és olyan megoldásokat találjanak, melyek kevesebb kártékony mellékhatással járnak. Sajnálatosan a gépjármű-közlekedés fent leírt paradoxái ellen még nem születtek intervenciók. Úgyhogy ezen az úton pillanatnyilag ott tartunk, hogy amit nyertünk a technika fejlettségével – pl. biztonságosabb autók, speciális energiaelnyelő anyagok –, ezek vagy nem terjedtek el széles körben, vagy egyéb okok miatt (lásd pl. az utóbbi években napvilágra került légszékprobléma-halmozódást) nem igazán működőképesek. Mindenesetre az egyenleg záraskor – paradox módon – nagy hátrányt mutat a „fejlődés” javára.

EMBER – PÁLYA INKOMPATIBILITÁS

És egy harmadik tényező – a harmadik az ember – jármű – pálya egységéből – az úthálózat megváltozása, és annak kihatásai a vezetésre, vezetőre, a vezetői kompetencia-elvárásokra. A XX. század elején az úthálózat – struktúrája, szerkezete és így a tájékozódás a rendszerünkben – nagyjából megfelelt az évezredek, évszázados „hagyományoknak”, s ezekben a rájuk kényszerülő ember feltalálta magát, képes volt a tájékozódásra. Ez az úthálózat mára beláthatatlan átalakuláson ment át, s némely szakaszain oly bonyolultságra tett szert, hogy lokális tanulás, ismeretszerzés nélkül a gyanútlan arra járó gyakran már nem képes az átlátásra, így a tájékozódásra sem.

Jól mutatja ezt pl. a fiatal vidéki táncosok emlékeztető „szembesáv” balesete a Rákóczi-híd felhajtóján (2011). Még csak nem is érzékelték, hogy rossz helyen járnak. Érdekes volt egy szakértő nyilatkozata, aki így fogalmazott: „érezniük kellett volna”, hogy rossz irányba mennek, mert a tényleges felhajtósávot más – harmonikusabb – ívben vezetik, nincsenek benne „természetellenes” törések. Ebben teljesen igaz van, de ennek érzékeléséhez szükséges az előzetes tapasztalat, hogy már meglegyen a vezető fejében az a kognitív kép, térkép és „érzet” arról, hogy milyen harmonikus az „igazi” felhajtók íve, hogy azokból a konkrét tapasztalásokból kialakíthassa az „általánosról” alkotott fogalmat. Akinek nincs ilyen tapasztalata, annak nem tud jelezni semmilyen belső érzék.

Összefoglalóan megállapíthatjuk, hogy a mai úthálózat „intelligenciaszintje” is több ponton meghaladja a rajta közlekedő emberek átlagos intelligenciaszintjét, ami tanulóssal, tapasztalással ugyan pótolható, így a közlekedők zömét képesek vagyunk felzárkóztatni, de e nélkül, egy szigorúan ellenőrzött, a primér rendszer keretébe illesztett ismeretsajátítás nélkül igen nagy veszélyt jelent a közlekedésbiztonságra. (Az idézett szakértő is nyilvánvalóan ebből indult ki, természetes alapkövetelménynek tekintve, hogy mindenki rendelkezik ezzel a tudással.) Ez persze egyéni felelősség is, de a felsőbb szintű felelősség erőteljesebb, a társadalom

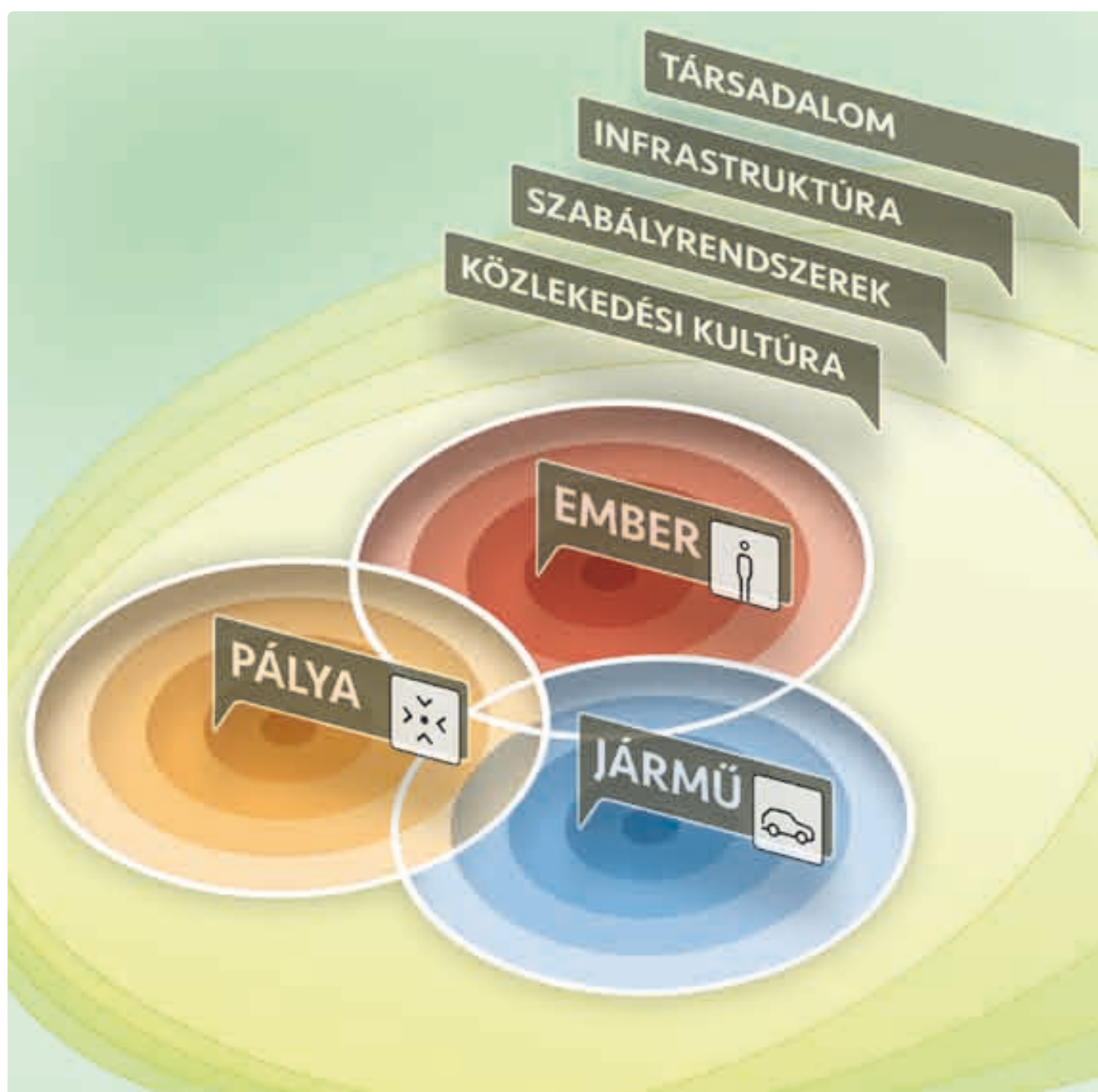
felelősségvállalóinak, döntéshozóinak, jogalkotóinak a felelőssége meghatározóbb ezekben a kérdésekben. Vagyis nekik kell olyan helyzetet teremteniük, elérniük, hogy ne is dönthessen úgy a tapasztalatlan egyén, hogy felkészületlenül kerülhessen számára kihívást jelentő helyzetekbe.

EMBER – JÁRMŰ – KÖRNYEZET INKOMPATIBILITÁS

Sajnos még nincs vége a közlekedésbiztonságot közvetlenül érintő inkompatibilitásoknak. Az emberi információfelvétel, az érzékelés arra a célra jött létre, hogy az ember az őt körülvevő természeti világban a legjobban tájékozódhasson. Ennek

függvényében alakultak ki az érzékszerveink, és az érzékszervek működtetése és működése is e cél szolgálatában áll. Évezredek és évmilliók során jó szolgálatot is tettek – s a működésük egyre jobban specializálódott a tapasztalatok során –, vagyis „értelmes” dolgokat érzékelünk, nem is tudunk értelmetlen ábrákat látni. Pl. „takarást” látunk, ha egy tárgy térben egy másik mögött áll, és nem „bután” egy tárgy felismerhetetlen részletét.

Hogy pontosan megértjük, mi is zajlik le az ember fejében a másodperc tört része alatt egy közlekedési szituációban, egy kis kitérőt teszünk a legfrissebb információfelvételi és -feldolgozási kutatási eredményekben.



A mai érzékelés-élettan a megismerést ciklikus, egészes és komplex jelenségként írja le. A kognitív pszichológia is a holisztikus jelleget hangsúlyozza, azaz „az egész megismerése több, mint a részek összessége”. E kognitív elvnek képlete is van:

$$W = EP + H$$

| |
|--|
| W = a kogníció |
| E = summa |
| P = az érzékelt külvilági részinformáció |
| H = a holisztikus jellemző |

Vagyis a megismerés egészes, meg nem bontható, összetartozó elemek hiánytalan egysége. Így a pszichikum akkor is megőrzi az érzékelt információ egészét, teljességét, ha egyes részei változnak, módosulnak, de alapvető struktúrája megmarad. Ez az „egész” agyi mentális képmásként (image) rögzül, és műveleteknek, pl. transzpozíciónak vagy forgatásnak stb. is alávethető. Ez az agyi képmás vagy „mentális képviselő” gyűjtőfogalom, amely több pszichikus konstrukciót foglal magában: agyi sémákat, kognitív képviselőket, reprezentációkat, agyi mentális térképeket, kognitív enciklopédiákat, mentális lexikonokat, pszichikus képeket, a tartós memória szerkezeteit, sőt magát a beszédet is.

Az agyi képmások érzékelési elemekből épülnek fel – ám, ha már felépültek, akkor szintetikusabb, egészesesebb, komplexebb kategóriát jelentenek, mint az aktuális érzékszervi információk.

Az aktuális érzékeléssel szemben a már kialakult reprezentációk, képmások az előzetes tapasztalatok, emléknymok tárolt rendszerét is beépítik szerkezetükbe. Az agyi képmás nem korlátozódik érzékleti – szenzorosan tárolt – mintázatokra, hanem más pszichikus tartalmakra is kiterjed: pl. mozgásokra, mozgásvezérelt megismerési folyamatokra is. Így ide tartoznak mentális térképeink is, mint a külvilág reprezentációi. Tehát látható, hogy a mentális képmások magasabb szintű pszichés képződmények, mint a közvetlen érzékelés.

Ami az agyi képmások, sémák kialakulását illeti, sok kutató egyetért abban, hogy genetikusan rögzített, veleszületett képmásokkal is rendelkezünk. Tény, hogy a születés utáni első órákban, napokban kialakulnak agyi sémák, mintázatok, amelyek többsége ún. „kritikus periódusokhoz” kötött.

E. Rosch nyomán az összes emberi civilizációban fellelhető, közös agyi mintázatokat prototípusnak nevezzük, amelyek nem bonyolultságuk vagy elvontságuk révén különböznek a fogalmaktól, hanem természetes, „maguktól értetődő”, egyszerű és univerzális jellegüknek fogva. Elvontságuk révén viszont rokonok, tehát a képmás és a prototípus egyaránt agyunk olyan elvonatkoztatási, absztrakciós képességét mutatja, amelyek megléte a külvilág „mintázatának” megismerése terén jelentős szerepet játszik.

Tehát a külső információforrás – agyi minta – aktív felderítés – külső információforrás – stb. hármas egységét állandóan ismétlődő folyamatként kell elképzelnünk. Valódi kognitív ciklus ez, melynek állandó interaktív működése a világ megismerésének fontos eszköze.

A kutatók rámutatnak, hogy ennek a körfolyamatnak sem ingerfelvő, sem cselekvő része sem mindig tudatos, szavakban is megformálható jelenség.

A tudatos figyelem általában segíti a megismerést, de a feltárás nem tudatos, önkéntelen, spontán módja legalább annyira fontos és jellegzetes része az észlelésnek,

mint a tudatos tevékenység. Mellesleg e terület kapacitása lényegesen meghaladja a tudatosét.

A kognitív ciklus tehát lehet tudatos – amikor explicit módon vissza tudjuk idézni a megismerési folyamat elemeit és lépéseit –, de létrejöhet implicit módon is, amikor a szerveződés a tudat szféráján kívül marad, s magától értetődő, automatikus módon zajlik le mind a környezeti információ megszerzése, mind módosítása, anélkül, hogy a részfolyamatokat regisztrálnánk.

Az 1960-as években filozófiai fontosságú kutatási eredmények láttak napvilágot. Ezek lényege, hogy felfedték azt a kétirányú interaktív kapcsolatot, amely az agy – a központi vezérlőmű – és az érzékszervek között van.

Ezen eredmények jelentősége azért nagy, mert korábban ezt a kapcsolatot csupán egyirányúnak gondolták, mégpedig az érzékszervektől az agy irányába érkező információáramlásnak. Ezek a kutatások viszont bebizonyították, hogy nemcsak agyunk működése függ az érzékszerveken keresztül beáramló információktól, hanem ez a folyamat visszafelé is végbemegy: minden érzékszerv irányító és ellenőrző utasításokat kap az idegpályákon keresztül az agyból, vagyis a központi vezérlésnek aktív, befolyásoló, beavatkozó, irányító szerepe van a megismerésben.

E kölcsönhatás felismerése erősíti azt a felfogást, mely szerint a megismerés nem passzív folyamat, amely az emberrel megtörténik, hanem ebben döntő szerep jut az érzékelő, megismerő ember aktív, cselekvő, már meglévő tudáskészlettel rendelkező, gondolkodó tevékenységének. (Ádám) Ez a felismerés alapvetően megváltoztatta a reflexívről vallott régebbi hármas tagolódási nézetet (receptor – központ – végrehajtó szerv), hiszen kiderült, hogy a központ nemcsak a végrehajtást, hanem az ingerfelvételt is vezérli.

Ezen túlmenően megváltoztatta az egész megismerési folyamatról alkotott nézetrendszereket is, mert világossá tette, hogy a megismerés egy állandóan oda-vissza működő, ciklikus és interaktív folyamat, amely önszabályozó módon megy végbe.

Érzékelő és észlelő rendszerünknek már a felismerési folyamat korai szakaszában el kell tudnia különíteni a tárgyat a háttérétől. Pl. amikor valakivel telefonon beszélünk, akkor az illető hangját el kell tudjuk különíteni az olyan háttérhangoktól, mint a zene vagy a gyerek-sírás. Ez a differenciálási folyamat az elkülönülés. „Az elkülönüléshez szükséges, hogy a személy hangjának különböző alkotóelemeit perceptuálisan csoportosítsuk, hogy hagyjuk, hogy ezek egyetlen észlelési egységgé álljanak össze, ami elkülönül a háttérzajoktól. Mind az egymással kapcsolatban lévő elemek csoportosítása nagyobb, koherens egységekbe, mind ezen egységek elkülönítése más nagyobb egységektől, fontos részei a felismerésnek. Amikor az elkülönülés kudarcot vall, észlelési hibát regisztrálunk.” (Sekuler-Blake.)

Az érzékelési és észlelési folyamatot szervezettség jellemzi. A központi vezérlés rendelkezik azzal a képességgel, hogy a külvilág ingerhalmazából és ingerkomplexumaiból kiválassza az egybetartozó, bizonyos organizációt mutató ingereket az oda nem tartozó, zavaró vagy véletlenszerű információtól. (Ádám)

Ily módon az érzékelő „készülék” információelméleti értelemben vett „jel – zaj” szétválasztása igen hatékony. Ezen alapul az érzékelés szelektív-kiválasztó jellege. (Urbán-Frendl)

Ezek mellett más típusú törvényszerűségek is jellemzik információfelvételünket. Tárgyunk szempontjából igen lényeges törvényszerűség pl. a hiányzó érzékszervi információ „előállítás”, amely minden érzékszervünkre jellemző. Érzékelési apparátusaink úgy alakultak ki, hogy biztosítsák számunkra a folyamatos információfelvétel zökkenőmentességét. Ehhez viszont számos törvényszerűség vezérli őket. E törvényszerűségek egyike az is, hogy ahol az érzékleti képben hiányzik a primer érzékleti információ, ott az érzékelés automatikusan „interpolál”, vagyis a leglogikusabb módon pótolja az érzékszervi információt. A „leglogikusabb” módot a környezet, vagyis a kontextus jeleníti. Az ember számára egykor egyedül érvényes természeti környezetben ez a törvényszerűség jól szolgálta az emberi tájékozódást, mert a valószínűségek igazolták az információ interpolálását – ahol növényzet volt a jellemző kontextus, ott a hiányzó információ is igen nagy valószínűséggel volt. Azonban a mai „mesterséges” környezetünkben ez nem érvényes.

Érzékelésünk és észlelésünk működése akkor hatékony és eredményes, ha agyunk feldolgozási szabályrendszerei azokat a törvényszerűségeket és szabályszerűségeket tartalmazzák és alkalmazzák, amelyek adekvátak a külvilág minőségéhez, amelyek alkalmasak arra, hogy objektív módon írják le, jellemezzék a külvilágot.

Ha a mi saját szabályrendszerünk egyfelől más, másfelől hiányos – mert nem figyeltünk meg elég dolgot, nem tanultunk meg bizonyos szabályokat és összefüggéseket –, akkor bizony hibás eredményekhez jutunk, amelyek erősen tétúra visznek bennünket. Ez a helyzet sokkal rosszabb és veszélyesebb, mint amikor hasonló okokból egy vizsgán megbukunk. Ehhez képest az egy igen jó helyzet, mert van valaki, aki szól, hogy itt valami nem OK. Az előző esetben viszont nem szól senki sem, mi pedig ott maradunk a tévutunkon, és ki tudja, mikor ébredünk rá, hogy ez tévút. Csak remélhetjük, hogy ez a tévút egyben nem közút is.

Ha a szabályrendszer hibás – dezinformáltság, pontatlan vagy téves előzetes megfigyelések következtében téves eszmék alakultak ki –, ez gyakran végzetes következményekkel is járhat. Egyes kábítószer hatása miatt a szabályrendszer meg bomlik, így például a gravitációról való tudás nem tud funkcionálni, s mi közben repülni szeretne a kábítószer-élvező, leesik.

Sok kutató az érzékelés és észlelés – a megismerés – legfontosabb összetevői közé sorolja azokat a várakozási sémákat is, azokat az emlékképeket, anticipációkat, amelyek előkészítik az érzékelő egyént arra, hogy bizonyos ingereket, információkat inkább figyelembe vegyen, mint másokat. Azaz az elvárásaink, a valószínűségbecsléseink – hogy mikor miből mi fog következni – megszabják tényleges érzékelésünket. Mondhatni: azt vagyunk képesek érzékelni, amiről előre sejtjük, hogy be fog következni. (Neisser)

Az érzékelés pillanatról pillanatra végbemenő egybevétési folyamat az éppen beérkező új információ és az eddigiekben megszerzett, rendszerezett és tárolt, a bekövetkezési valószínűséget, a várakozást meghatározó tudáshalmaz között: vagyis a múlt szabja meg a jövőt!

A múlt lényege a tapasztalatok felhalmozása, amelyet a tanulás folyamata biztosít, és amelynek időbeli aspektusa az emlékezés. (Ádám)

A legutóbbi száz év azonban az emberiség történetében olyan technikai változásokat hozott, s ezek nyomán az ember oly mértékten alakította át saját természetes környezetét, melyhez (még?) nem tudtak alkalmazkodni sem az érzékszervei, sem a komplex észlelési folyamata. Így sok helyütt „érzéki csalódásokat” diagnosztizálunk, pedig nem az érzékeink csalnak meg bennünket, épp ellenkezőleg, mi csaltuk meg az érzékeinket.

Köznyelvre lefordítva e jelenséget, az történt, hogy az ember az ember alkotta környezetben már nem tud megfelelően tájékozódni, mert nem „erre” alakultak ki az érzékelő rendszerei – azaz, ezek a mesterségesen, ember által létrehozott rendszerek inkompatibilisek az ember természetes információfelvételi és feldolgozási rendszereivel.

Pl. az eredeti, természetes információfelvételünk az emberi „gyalogjárás” tempójára, idői mintázatára alakult ki. Amikor az ember – évezredekkel ezelőtt – kocsira ült, ez a tempó gyorsult ugyan, de még „belefért” az érzékek által követhető tartományba, hiszen egy jó „sprint” képes elérni azt a gyorsaságot, amelyet az első – egyébként igen „modern” – biodízel meghajtású autók. Amint tovább nőtt a sebesség, amit a járművek elértek – többek között az üzemanyagváltás következtében –, úgy nyílt az olló az emberi „ingerfelfogó képesség” és a beérkező ingerek gyorsasága és mennyisége között.

Így tisztában kell lennünk azzal, hogy amint az emberi „ingerfelfogó képesség” elérkezik képességei felső határához – s a sebességet még tovább növeljük –, ezzel automatikusan az „érzékelési holt tereket” növeltük, azaz elrobogunk tárgyak mellett érzékelésük nélkül.

A legszörnyűbb ebben az, hogy akivel történik, észre sem veszi – és ez a jobbik eset, mert ha közben balesetet szenved vagy okoz, akkor ezzel egyidejűleg „észrevétetett” az információfelvétel hiánya. Viszont számos kutatás bizonyítja ennek a jelenségnek a tényét, tehát kiszámítható, betervezhető. A radarfigyelők voltak az elsők, akiknél ezt a jelenséget felfedezték, s azóta már a munkapszichológia és az ergonómia segítségével pontos szabályrendszert alakítottak ki az ilyen munkakörökben dolgozók számára.

Sajnos nem csupán az információkezelést érintik ezek a változások, pl. a repülőn utazás az emberi vérplazma 20%-át „felemészti”. Tehát azt mondhatjuk, hogy az ember egészségét is nagy kihívások elé állítják a létrehozott műszaki és úthálózatbeli feltételek.

De maradjunk a földön. A több ezer kilométeres távolságokba utazó, pl. romlandó rakományt megállás nélkül (szerencsés esetben váltótárrsal) szállító kamionosok szintén nap mint nap az emberi teljesítőképesség felső határait feszegetik. Ők viszont már nem csupán az információfelvételi és -feldolgozási rendszerüket, de az állóképesség, teherbírás határait is.

Mindezekkel jó, ha tisztában vagyunk. Nyilván nem fog ezek tudatában az emberiség úgy dönteni, hogy „leszáll a magas lóról” és visszatér az emberi léptékű közlekedéshez, viszont az, hogy a speciálisan képzett emberek tömegesen, tudatosan „állítsák át” információfelvételi és -feldolgozási rendszerüket egy olyan „üzemmódra”, amely akceptálja az emberi érzékelésnek ezeket a szabályszerűségeit, szükséges és elvárható e tudás birtokában.

FELKÉSZÜLÉS A BIZTONSÁGOS KÖZLEKEDÉSRE

„Helyzeti éberségnek”, a figyelem egy speciális fajtájának nevezi a tudomány azt a mentális állapotot, beállítottságot és készenléteket, amely a biztonságos vezetés előfeltétele. A helyzeti éberség állapota sok helyzetben hasznos, sok szituációban szükséges, azonban vannak olyan esetek, melyekben elengedhetetlen. Az egyik legfontosabb ilyen helyzet a közlekedésben való részvételünk. E helyzet azért kritikus – és azért veszélyes –, mert itt egy pillanat tört részéig sem veszíthetjük el kontrollunkat, tehát ez az állapot e tevékenység során nem megszakítható! Más tevékenységek toleránsabbak pihenési szükségleteink vonatkozásában – de ez nem!

A helyzeti éberség magában foglalja a különböző, az adott helyzetben releváns, fizikai és szociális környezetünkben érkező ingerek azonosítását. E folyamattal egy időben az észlelőnek azonnali hatállyal integrálnia kell az aktuálisan felfogott ingereket a már meglévő tudásrendszerébe, ezáltal egy mentális modellt, reprezentációt kell kialakítania az adott szituációról. Szinte még ugyanebben a pillanatban ezt a reprezentációt össze kell vetnie a hasonló helyzetek egyedi reprezentációinak összegzéséből előállított mentális sémával, majd ezek egyezéseinek és különbözőségeinek elemzése nyomán megpróbálja a következményeket interpolálni, a jövő eseményeit kiszámítani – s mindezek után megtervezni a legmegfelelőbb válaszlépést.

A járművezetés esetében ez a következőképpen alakul: a percepció mezőben megjelenő, folyamatosan és igen gyorsan változó közlekedési környezetben a szempillantás tört része alatt be kell azonosítani és ki kell választani az adott helyzetben releváns információkat. Ilyen meghatározó információk pl. a közvetlen környezetében mellette és a szemben lévő sávban közlekedő más járművek beazonosítása, azok távolságának megfigyelése, mindez a követési távolság megválasztásához és tartásához szükséges; a közvetlen közelben haladó járművezetők továbbhaladási szándékainak „megfejtése”, ehhez empátia és intuíció szükséges, de nélkülözhetetlen számos szituációban, pl. előzésnél,

sáv váltásnál, kanyarodásnál is. A saját legmegfelelőbb továbbhaladási útvonalak „állandó újratervezése” a forgalmi adatok ismerete, az előrelátás és kombinációk függvényében, mivel a forgalmi helyzetek állandó változása számos ilyen „újratervezést” tesz szükségesé. (Itt most nem térünk ki a GPS okozta „hatásokra”. Ezek egyfelől pozitív, másfelől negatív hatásai külön fejezetet jelentenének.) Valamint az állandó aktív készenléte arra, hogy a folyamatosan változó eseményekre időben, azonnal reagálni tudjunk, pl. megváltozott vagy új jelzőtáblák, újabb szereplők érkezése a közlekedési helyzetbe mellékutakról, gyalogátkelőhelyekről, stb. Végül minden „szándékkeresztesés”, azaz összetűzős elkerülhetőségének biztosítása!

A „helyzeti éberség” a pontos észlelési képességek, a mintafelismerési képességek, a saját kognitív minta készletből, a mentális térkép készletből – amelyeket mind az előzetes tapasztalások során beszerezett konkrét információk alapján általánosítással alakítottunk ki –, a jól fenntartott éberségből, erős és koncentrált, rugalmas figyelemből, jól mobilizálható memóriából, jó kombinatív és tájékozódó képességekből áll össze.

Ez az a speciális mentális állapot, melynek megléte esetén helyes az egyénnek az a döntése, hogy részt vegyen a közlekedésben. Ha ezzel éppen nem rendelkezik, akkor nem kellene volánhoz ülnie, mert ő maga és közlekedőtársai is nagy veszélyeknek vannak kitéve. Ezért az egyénnek mindenképp meg kell tanítani, hogy amikor nincs megfelelő mentális állapotban, akkor ne vegyen részt a közlekedésben.

Azonban a gépkocsi nem csupán jármű, sokkal inkább életmód és élettér, ha kell, iroda, műhely, lakás, tehát elválaszthatatlan „társa” használatjának. Ezt okosabb tudomásul vennünk, és bekalkulálnunk „elvárásainkba”. Tehát, gyakorlatilag a differenciálás lehetőségét e miatt a szoros kötődés és szokásrendszer miatt általában kizárhatjuk – vagyis azt, hogy ha valaki nem érzi magát alkalmasnak, aznap ne használja a kocsiját.

Egyetlen reális megoldás marad, hogy olyan mértékben felkészültté tegyük a vezetőket, hogy ezt a döntést ne kelljen meghozniuk! Tehát azt is meg kell tanítsuk, hogy miként tudják tudatosan és szándékosan (saját maguk) elérni – amikor azt észlelik, hogy spontán módon nincsenek ebben az alkalmas állapotukban –, hogy képesek legyenek önmagukat az alkalmatlan állapotukból alkalmassá tenni!

Ez azért kulcsfontosságú, mert a közlekedés lehet biztonságos – ha minden szereplő ebben a speciális „alkalmas” állapotban van –, azonban egy szempillantás alatt a horror is úrrá lehet rajta. És ez jellemzően a közlekedés szereplőin múlik.

EMBER – EMBER KÖLCÖSNHATÁS

Külön tényezőként kell számba vennünk azokat az erőket, hatásokat és ellenhatásokat, melyek a

közlekedésbiztonságra a leglényegesebb befolyással rendelkező tényezők és a szereplők közvetlen egymásra hatásaként jönnek létre. Ezek a „nem kontrollált” kategóriába tartoznak, nem szándékos üzenetek, senki sem foglalta létüket hosszú távú koncepcióba, mégis a kontroll alatt készült koncepciókat, terveket, programokat erőteljesen befolyásolják, csorbítják, akár meg is akadályozhatják tervezett, kedvező hatásukat. Olyannyira, hogy míg a szándékolt üzenetek jellemzően tananyag, célzott kampány formájában és csupán esetenként jönnek létre, ezek a hatások – mint a gaz növekedése a földben – 0–24-órán belül érik a közlekedőket. Vagyis összehasonlíthatatlanul, aránytalanul, méltatlanul többször ismétlődnek.

Azért emelem ki e hatásokat, mert nem szabad lebecsülnünk őket, amikor közlekedésbiztonsági akcióprogramokat tervezünk. Sajnálatosan ezek javarészt mint rossz hatások jelennek meg, viszont a mintaérték speciális szabályok alapján jön létre, s a nem kiemelkedően szilárd szabálykövetési elkötelezettséggel rendelkezők esetében az esetszám nagyságából adódóan érvényre is jutnak.

Az első találkozáskor csodálkozást kiváltó tett (pl. szabálytalan előzés, az elsőbbség szabályainak figyelmen kívül hagyása stb.) a második-harmadik esetben még kiváltja a „rosszalló észrevételt”. De a sokadszor is ismétlődő hasonló szituáció esetében a rögzült minta hatására már mozogni kezd az illetőben egy gondolat, „mások ebben a helyzetben már beelőztek volna”, ami a még néhány ismétlődés hatására tovább módosítja kedvezőtlen irányban a gondolatokat: „Hát hülye vagyok én, hogy nem előzöm meg?” És még néhány ismétlődés után ő is beelőz.

A szociálpszichológiai törvények megmutatják, hogyan alakul ki az emberek fejében a „normális” fogalma, s hogy a viselkedés vezérlésében miként veszi át a vezető szerepet egy ilyen tapasztalat: „Mindenki így közlekedik, miért ne közlekednék így én is?”!

Tehát nem elég nagyon korrekt és szakmailag kiváló programokat, kampányokat szervezni, a sajnálatosan, de állandóan ható, működő mintákkal szemben is felkészültnek kell lenni!

Márpedig az erő-ellenő, hatás-ellenhatás szabályait szintén törvények határozzák meg, nem a mi szándékaink. Azaz az erős hatások ellen sajnos csupán még erőteljesebb ellenhatásokkal lehet felvenni a harcot – azonban a kemény harcnál hatásosabb egy másik dimenzióba helyezni a jelenséget. (Ennek kifejtése szintén egy másik tanulmány kereteit jelenti.)

Mindezen nehezítő tényezők miatt a közlekedésbiztonság megteremtése és fenntartása – a működése szempontjából releváns számos rendszer, erő, hatás és ellenhatás beazonosítása, definiálása, elemzése és mozgásformáinak megismerése nélkül – kevés eredménnyel szolgáló szélmalomharc.

TÁRSTUDOMÁNYOK SEGÍTSÉGÜL HÍVÁSA

A közlekedéstudománynak elvileg már magába kellett volna szippantania azokat a tudományterületeket, melyek itt funkcionális főszerephez juthatnak – azonban a közlekedéstudomány jelenlegi hazai, főként műszaki orientáltsága ez idáig nem tette lehetővé a szükséges integrációt. A közlekedéstudomány sajnos nem értesült a magatartástudomány, viselkedéstudomány, mélylélektan, kognitív pszichológia, szociálpszichológia, az evolúciós pszichológia és az evolúciós közgazdaságtan, a tömeglélektan, a szervezetpszichológia és a szervezettudomány, s még az ekisztika illetékességéről sem e tárgykörben, és jellemzően ezek a tudományok sem célozták meg tárgyaik közé felvenni a közlekedést.

A CSOPORTGONDOLKODÁS TÜNETEGYÜTTESE

1. a sebezhetetlenség illúziója
2. a csoport moralitásába vetett megkérdőjelezhetetlen bizalom a csoportdöntés kollektív racionalizációja
 - pszichológiai racionalizáció: logikusnak tűnő érvelést használunk egy döntés megindoklásához, holott egyéb mentális folyamatok is közrejátszottak (információfeldolgozó mechanizmus)
 - szociológiai racionalizáció: a tradicionális társadalomból optimális működésű társadalom lesz (pl. rendszerváltás)
3. külső csoport sztereotípiák
4. öncenzúra, a csoporttagok visszatartják a kritikát az egyhangúság vagy az egyöntetűség illúziója, rossz konszenzushatás
 - az emberek túlbecsülik a velük való egyetértést
 - prevalencia torzítás: azt hiszik, hogy a saját véleményük egyezik a nagy többségével
5. a kívülállókra nehezőlő direkt nyomás a konformitás felé
6. önjelölt örök, akik megvédik a csoportot a negatív információktól

A CSOPORTGONDOLKODÁSON ALAPULÓ DÖNTÉS EREDMÉNYEI

1. a lehetőségek nem teljes körű felmérése
2. a célok nem teljes körű összegyűjtése
3. a preferált lehetőségek kockázatainak elhanyagolása
4. az elvetett ötletek, lehetőségek újbóli felmerülése gátolt
5. szegényes információgyűjtés
6. a meglévő információ szelektív feldolgozása
 - konfirmációs elfogultság: a preconcepciónak engedelmessé információfeldolgozás
7. az előre nem látható eseményre vonatkozó terv hibás kidolgozása

A jelenség gyakorlatilag bármely területet és szervezetet is érinthet, ahol a „szűklátókörűség” párosul az elszigetelődéssel. Kifejezetten ilyen „populáció” az autóstársadalom, ahol a csoport-hovatartozás illuzórikus, virtuális. (Janis)

Hogy miért nem? Számomra ez kevésbé érthető, hiszen immár egy évszázada olyan bonyolultságra és akkora jelentőségre tett szert a közlekedés a társadalom, a szervezetek és minden egyes ember életében egyaránt, és olyan bonyodalmakkal jár – egészen a katasztrófáig –, hogy igazán indokolt lenne a tudományos figyelem középpontjába is kerülnie.

A közlekedépszichológia a közlekedéstudományhoz hasonlóan mind ez idáig jellemzően szintén a felszín közelében, jelenségszinten ragadta meg

a közlekedés és a közlekedők problematikáját, elemzéseiben nem jutott el a meta-szintig, így nem volt képes a reveláció erejével ható, átütő erővel bíró felismerésekkel szolgálni, magyarázatokat nyújtani. Vagyis már megérett a helyzet arra, hogy ez az integráció megtörténjen.

SZÜKSÉGES A SZINERGIA

A paradigmaváltás szükségessége ennek az integrációnak a megvalósulását jelenti. Mivel az eddigi válaszok nem érték el a megfelelő eredményt, nyilvánvaló, hogy a megközelítésnek magának kell megváltoznia. Azért fogalmazom ennek a hiánynak a megszüntetését szigorú „kell”-ként, mert ezek a tudományágak csak egymással összefogva, egymás gondolatrendszerét kiegészítve, erősítve és támogatva tudják elérni

Egyetemesen Pasteur nevéhez fűzzük a gombák és baktériumok felfedezését, ami 1888-ban történt. Valójában azonban a magyar Semmelweis Ignác 1847-ben fedezte fel, hogy a rengeteg szülőanya haláláért felelős gyermekágyi láz a fertőtlenítés hatására megelőzhető. A felfedezés gyakorlatilag ugyanaz, mégis csupán negyven évvel később, éppen Pasteur bakteriológiai felfedezései tudták megváltoztatni az addig uralkodó nézetrendszert, bár helyesebb talán úgy fogalmazni, hogy a világ szakmai és közvéleménye csupán ekkorra „ért meg” e tudás elfogadására.

Semmelweis korai felfedezésének cáfolata éppen az volt, hogy hogyan történhetne fertőzés ott, ahol semmi fertőzött nem látnak? Hogy milyen erővel uralkodott ez a nézet, azt az is mutatja, hogy Semmelweis után harminc évvel – szintén egy magyar tudós – Dreysz Mór 1878-ban ismételtén felfedezte a mikroorganizmusok létezését. De ez sem volt képes áttörni a megcsontosodott, korlátozott, zárt gondolkodású, a csak a kézzel foghatóban és szemmel láthatóban „hívó” orvostársadalom – így nem is vált a maga korában ismertté. Még további tíz esztendőre volt szükség, amíg ezt a tudást a világ befogadta. (Urbán-Frendl)

azt az erőteljes szinergikus hatást, amely a paradigmaváltás megvalósulásához szükséges.

Ahogy fentebb már beszéltünk róla, a közlekedést közvetlenül érintő pszichológiai törvényszerűségek egyértelműek, azonban nem kézenfekvőek, tetten érhetőek, de nem evidensek. Hatásmechanizmusuk tudományosan bizonyított. Mint ahogy a mikroorganizmusok létének felfedezését Pasteur és elődei több évtizedes kemény munkával voltak csak képesek az emberek tudatába átvinni – noha ma nekünk ez evidens, s el sem hisszük, hogy két magyar tudós fél évszázaddal Pasteur előtt már bizonyította létüket! És éppen az emberiséget – deklaratív – szolgáló orvostudomány és orvostársadalom volt a legnagyobb gátló erő – s okozta ezzel milliók halálát –, késleltette a tudás közkinccsé válását.

Épp ilyen folyamatnak vagyunk ma mi is szenvedő alanyai – mindannyian –, mert olyan tudást nem alkalmazunk, amely már bizonyított, s járulunk hozzá ezzel a vétkes szellemi konzervativizmussal szintén ezrek halálához. És ha jól számolok, a szükséges fél évszázadot már mi is erőteljesen súroljuk...

Összegezve, a fenti tudományok legjobb képviselőinek meg kell érteniük és saját területükön ki kell

dolgozniuk a kapcsolódó elméleteket ahhoz, hogy ez a tudás az embereket szolgáló ismeretrendszeré, majd kimunkált gyakorlati lehetőségekké válhasson.

ÖSSZEGZÉS

Jelen tanulmányban azt elemeztük, hogy a közlekedépszichológia a nagyrendszerekhez mely területeken, mely pontokon kapcsolódva képes fejlesztő hatást elérni és egyben hosszú távon multiplikátorhatást generálni. Három dimenzióban határoztuk meg azokat a területeket, melyeken a közlekedépszichológia elsődleges hatást tud elérni:

1. Mindenekelőtt segít a pszichológiai-közlekedépszichológiai törvényszerűségek megismertetésében és megértésében. E területen jellemzően az ismeretterjesztés, a közlekedés szempontjából releváns közlekedépszichológiai ismeretek rendszerzett összegyűjtése, tananyagként és tudományos cikkeként történő megjelenése, és minden járművezető számára hozzáférhetővé tétele azok az elsődleges követelmények és teendők, melyek e cél elérésében nélkülözhetetlenek. Az eredmény e területen a gépjárművezetők mentális-gondolati struktúráinak olyan irányú átalakulása, melynek révén a járművezető tisztában lesz azokkal a törvényszerűségekkel, melyek tiszteletben tartása a saját és közlekedőtársai szempontjából életmentőek. Azonban e szint megvalósulása önmagában nem elégséges ahhoz, hogy a felismert és megértett új törvényszerűségeknek megfelelően éljenek és közlekedjenek a járművezetők.
2. Másodsorban a közlekedépszichológia képes arra, hogy megtanítsa a közlekedőket az új törvényszerűségekkel együtt élni, azokat tiszteletben tartva egy jobb közlekedési és életminőséget elérni. E második terület már nem csupán a mentális-kognitív szint bevonását érinti, mivel sok esetben ahhoz, hogy viselkedésváltozást – méghozzá tömegesen! – el tudjunk érni, e jelenségkörben nem elégséges a tudati megközelítés. A tudás a kiindulópont, de csak a folyamatos tréning, az elkötelezett gyakorlás vezethet átütő eredményekhez. Ez a mindennapi élet nyelvére lefordítva pl. a gépjárművezetői tananyag paradigmaváltásán túl a minden gépjárművezető-jelölt számára elérhető tanpályák és speciális gyakorlati tananyagok, tanfolyamok létét is feltételezi. E területen jelentős eredményeket tudunk elérni, mivel a megfelelően kialakított tréningprogramok képesek olyan viselkedésváltozást kiváltani, amely már megfelelően működőképes – az új kompetenciák begyakorlása eredményeként –, vagyis „éles helyzetekben” is az adekvát viselkedés megvalósítására készítet. Olyan készségeket eredményez, melyek segítségével a járművezetők már „automatikusan” tudják alkalmazni a tanulatkat. Így mind saját, mind a többi közlekedő

védelmében ezek az adekvát kompetenciák lesznek a helyzetmegoldások vezérlői.

3. A harmadik terület a konkrét intervenciók megvalósításával a konkrét élethelyzetek számos területén, rendszerszinten nyújtott segítség. Ez a legkomplexebb szint, amely a fenti két terület támogatásával valósítja meg a társadalmi szintű paradigmaváltást, és ennek törvényi-intézményi kereteit készíti elő. Itt említhető a legfontosabb feladatok között pl. a közlekedés törvényi, intézményi és infrastrukturális átalakítása; a szabálybetartás eddigénél eredményesebb lehetséges „módszertanának” kialakítása; a közlekedépszichológiai vizsgálatok és intervenciók – pl. tanfolyamok – rendszere stb. Ez a terület a leghatékonyabb tényező, s egyben a legjelentősebb multiplikátor-hatást is ezzel lehet elérni, mivel a törvényi szabályozás kötelező erejével kellő ellenhatásként jelenhet meg a negatív kezdeményezésekkel, jelenségekkel, mintákkal szemben.

Az intézményi keretek megteremtése csakúgy, mint a közlekedési infrastruktúra közlekedépszichológiai törvényszerűségeket tiszteletben tartó, azoknak megfelelő kialakítása a közlekedés teljes rendszerére képes hatni, napi 24 órában, éppúgy, ahogyan a negatív, káros példák. Emiatt legerőteljesebben ez a harmadik, meta-szintű terület – a jogi szabályozás, az intézményi háttér és a közlekedési infrastruktúra – alakításában közreműködő közlekedépszichológiai részvétel képes hatványozott hatásokat jelenteni.

A mindennapi életben az infrastruktúra használatát gazdagabb értékstruktúra védi. Komfortosabb, „emberközpontúbb” és biztonságosabb maga az infrastrukturális hálózat igénybevétele is, ezzel a distressz-szint csökken ezeken az útszakaszokon, ami pedig erőteljesen visszahat magára a közlekedési kultúrára is. Vagyis a tovagyrűző pozitív hatások a közlekedés minden területén megjelennek.

E „hard” tényezők szerepét kiegészíti, színezi a „soft” területeken megjelenő hatásrendszer, hiszen ha a szabálybetartás módszertana sikeres, és az első „jó szabálykövető” korosztály megkezdi pályafutását a közutakon, ezzel egyben a már az utakon járó többi generáció számára is mintául szolgálnak majd. Ha képesek vagyunk ezeket az új generációkat a törvényi, intézményi és infrastrukturális elemekkel oly mértékben megerősíteni, és erejüket, meggyőződésüket fenntartani, hogy ők semmilyen ellenhatás ellenére se essenek vissza, akkor megnyertük ezt a csatát. A következő generációk már jó példákat is látnak, s egyre könnyebb lesz a pozitív viselkedés kiváltása. Szintén e pozitív hatásokat erősíti, amikor a közlekedépszichológiai vizsgálatok, tanfolyamok és gyakorlati tréningek elérik a társadalomban a „kritikus tömeget”, akkor hatványozott hatást jelent a közlekedépszichológia tömeges „kontrollfunkciója” és az ezzel megjelenő új értékek jelentős képviselője az utakon. Ha kellő elkötelezettséggel, erővel visszük végig e folyamatot, hamarabb érünk el átütő pozitív hatást, mint azt korábban bármikor reméltük.

Urbán-Frendl Ildikó

IRODALOMJEGYZÉK

- Arthur, W., Barrett, G. V., Doverspike, D.(1990): Validation of an information-processing-based test battery for the prediction of handling accidents among the petroleum product transport drivers. *Journal of Applied Psychology*,1990,
- Atkinson, R. L. (1999) *Pszichológia*. Osiris Kiadó, Budapest.
- Ádám György: *A megismerés csapdái. Gyorsuló idő sorozat*. 1987. Magvető Kiadó, Budapest
- Ádám György: *Az emberi elme színe és fonákja. Tanulmánygyűjtemény*. 2002. Okker Kiadó, Budapest
- Ádám György: *A rejtőzködő elme (Tudományos esszé)* 2004. Vince Kiadó, Budapest
- Barteleme, P. F., Fletcher, E. D., Brown, C. W., Ghiseli, E. E.: The prediction of driving skill. *Journal of Applied Psychology*.
- Crundall, D., Chapman, P., Phelps, N., Underwood, G.: Eye movements and hazard perception in police pursuit and emergency response driving. *Journal of Experimental Psychology: Applied*. 2003.
- Czigler István (2001) *Figyelem és percepció*. Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen.
- Czigler István (2005) *A figyelem pszichológiája*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Elander, J, West, R. , French, D.: Behavioral correlates of individual differences in road traffic crash risk: an examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, 1993.
- Eysenck,M. W., Keane, M. T. (2003) *Kognitív pszichológia*. Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest.
- Garcia-Larrea, L., Perchet, C., Perrin F., Amenedo E.: Interference of cellular phone conversation with visuomotor tasks: an ERP study. *Journal of Psychology* 15. (2001) 14-21.
- Hall, E.T. *Rejtett dimenziók*. Gondolat, Budapest. 1975
- Herslund, M., Jorgensen, N.O. 2003 *Looked-but-failed-to-see-errors in traffic* In *Accident Analysis and Prevention*
- Hoffman, L., McDowd, J. M., Atchley, P., Dubinsky, R.: *The Role of Visual Attention in Predicting Impairment in Older Adults*. *Psychology and Aging*. 2005
- Janis, Irving: *Groupthink*. 1982, Houghton Mifflin, Boston
- Janis, Irving – Mann, Leon: *Decision making: A psychological Analysis of conflict choice and commitment*. 1977. Free Press, New York
- Kass, S.J, Kerstan, S.C, Stanny, C.J (2007) *Effects of Distraction and Experience on Situation Awareness and Simulated Driving* In *Transportation Research Part F*
- Martens, M.H., Fox, M.R.J. (2007) *Do familiarity and expectations change perception?*
- Neisser, Ulric (1998) *The rising curve: Long-term gains in IQ and related measures*. American Psychological Association
- Owens, D. A., Wood, J. M., Owens, J. M.: *Effects of age and illumination on night driving: a road test*. *Human Factors*, Vol. 49.No. 6. December 2007.
- Sekuler, R., Blake, R. (2000) *Észlelés*. Osiris Kiadó, Budapest.
- Summala, H., Lamble, D., Laakso, M. (1998) *Driving experience and perception of the lead car's braking when looking at in-car targets* In *Accident Analysis and Prevention*
- Underwood, G., Chapman, P., Bowden, K., Crundall, D. (2002) *Visual search while driving: skill and awareness during inspection of the scene* In *Transport Research Part*
- Urbán-Frendl Ildikó: *Pszichológiai elmélet a gyakorlatban*. 2005. Trimester Kiadó, Tatabánya
- Wallis, T.S.A., Horswill, M.S. (2007) *Using fuzzy signal detection theory to determine why experienced and trained drivers respond faster than novices in a hazard perception test*. In *Accident Analysis and Prevention*

A Városligetben folytatódott az ÉLET ÚTON program népszerűsítése

A Gyereknapon is fókuszban a biztonságos közlekedés



A budapesti Városligetben idén is számos nagyszerű gyereknapra meglepetéssel készültek a szervezők május 26-27-én.

A kétnapos rendezvényen összesen 35 helyszínen népszerű művészek és közreműködők várták az érdeklődőket, változatos, minden korosztályt megszólító programokkal. A biztonságos közlekedés népszerűsítése ezúttal sem hiányozhatott.

APRÓSÁGOK AZ ÓRIÁS SZÖNYEGEN

Idén először jött ki a Városligetbe a Mercedes-Benz Hungária Kft. a MoKi KRESZ-pálya programmal. A Közlekedési Múzeum és a Városligeti KRESZ-park között felállított sátorban a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram ÉLET ÚTON programja keretén belül a KTI, a Mercedes-Benz, a NiT Hungary Kamionsuli, a rendőrség és a Közlekedési Múzeum munkatársai szombatusvására egész nap várták a közlekedés iránt érdeklődő gyermekeket. A sátorban lehetőség nyílt KRESZ-totót kitölteni, különböző



figurákat kifesteni, óriás közlekedési szőnyegen játszani, és a szervezők által biztosított kerékpárokkal, rollerekkel a KRESZ-parkban közlekedni.

A Mercedes-Benz által indított MobileKids (MoKi) program célja, hogy játékos formában mutassa be a 4–10 éves korosztálynak a biztonságos közlekedés fontos kérdéseit, illetve szórakoztató módon tudatosítsa a gyerekekben azokat a közlekedési magatartásformákat, melyek az önálló közlekedéshez szükségesek.

A MoKi rajzpályázat eredményhirdetésére május 27-én, vasárnap 15 órakor került sor a Gyermekmentő Szolgálat Gyermekszínpadán, a Kis Napozóréten, ahol a gyerekek a közlekedésbiztonsági játékokon túl személyesen találkozhattak MoKival is. A május 5-én lezárult, a MobileKids program keretében meghirdetett „Közlekedésbiztonság gyermekszemmel” rajzpályázatra több mint 10 ezer alkotás érkezett az ország minden tájáról, melyeket a Nemzetközi Gyermekmentő Szolgálat, a Mercedes-Benz Hungária Kft., az ORFK – OBB és a Republic Group szakmai zsűritagokból álló kuratóriuma bírálta el. A közlekedési témájú rajzpályázat 2012. április 1-jén kezdődött, amelyen 3–6 év közötti óvodás, valamint 6–14 év közötti általános iskolás gyermekek indulhattak egy A/3-as vagy A/4-es rajzzal.

Katona Judit, a Kamionsuli vezetője kiemelte, hogy aktív résztvevői kívánnak lenni az ÉLET ÚTON programnak. Céljuk a hivatásos tehergépkocsi-vezetők felkészítése a legváratlanabb forgalmi,



Fotók: Kapusi Zoltán

időjárési helyzetekre. Azt tapasztalja, hogy egyre nagyobb az igény a jó teherautó-vezetőkre. Mivel nagy érték (20–60 millió forint) egy kamion vagy egy autóbusz, így egy balesetnél a vagyoni kár is jelentős lehet. A helyszínen is felállított és üzemeltetett szimulátorokkal az a céljuk, hogy a hatóság által előírt tudásnál még alaposabb ismeretekkel vértessék fel a kamionsofőröket.

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG MINT „TANANYAG”

Gulyás Anikó, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum múzeum-pedagógusa kifejtette, az elmúlt hónapokban, az ÉLET ÚTON programhoz kapcsolódva, a múzeumi autós „történelem órákba” beépítették a közlekedésbiztonság témáját. Például elmondják, hogy 1905-ben mely négy KRESZ-tábla volt a legelső (útkeresztezéződés, vasúti átgátló, bukkanó, éles kanyar). Emellett az autó részeként beszélnek a gyerekeknek a kezdeti közlekedésbiztonsági felszerelésekről, illetve „önerős” technikákról. Ilyen volt például az 1900-as évek elején az elektromos helyett a gyertya „reflektor”



Fotók: Kapusi Zoltán



világítás, a kézzel való indexelés. Mivel a kormány a jobb oldalon volt, jobb kézzel tették mindezt. A nyári terveikről a múzeumpedagógus elmondta, hogy szorosabb együttműködést szeretnének kialakítani a csaknem negyven, ÉLET ÚTON programhoz csatlakozott partnerrel. Így fel tudják ajánlani a múzeum előtti KRESZ-parkot, és akadálypályát is biztosítanak, ha kell. Terveznek nyári ötnapos közlekedési napközis tábort gyerekeknek, napi háromszori étkezéssel.

Sípos Tibor és Tóth Viktória, a KTI Közlekedésbiztonsági Központjának munkatársai két napig állták a gyermekek és felnőttek „rohamát” a KRESZ-totó kitöltésével és kiértékelésével. A „vizsgázók” kétharmada gyermek volt. Sípos Tibor a két nap tapasztalataiból azt szűrte le, hogy a gyermekek meglepően sokat tudnak a közlekedési szabályokról. Az egészen kicsiket a „Közlekedj okosan” kártyákkal, beszélgetéssel, játszva vezették be az alapvető ismeretek, a táblák és lámpajelzések világába.

Szrbik László

Megtisztelő cím, felelősségteljes feladat

A CIECA magyar főtitkárt választott

A CIECA (Nemzetközi Gépjármű-vezetői Vizsgabizottság) évi rendes közgyűlésén, 2012. június 14-én Isztambulban, egyhangú szavazással Hima Tamást, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettesi szakmai referensét választották meg a szervezet főtitkárának.

ELSŐ SZÁMÚ SZAKÉRTŐ SZERVEZET

Az 1956-ban alapított CIECA (Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile, az angol elnevezés fordítása alapján: Nemzetközi Gépjármű-vezetői Vizsgabizottság) Európa, Ázsia, Afrika, Amerika 36 országából ma 56 tagszervezetet számlál, amelyek a gépjármű-vezetői vizsgáztatást végző, általában közlekedési hatóságok, közlekedési, nemzeti fejlesztési, belügyminisztériumi

szervek, vagy az ilyen szervek által akkreditált intézmények szakembereiből állnak. A rangos nemzetközi szervezetet eredetileg a holland, belga és norvég hatóságok kiemelt támogatásai alapján alapították, de rendkívüli hozzájárulásokat teljesítettek a német, francia, brit és további skandináv hatóságok is, akiket ma is a CIECA kiemelt támogatói között tarthatunk nyilván.

A CIECA eredményes működéséhez a tőlük telhető módon a magyarországi hatóságok is hozzájárultak, hiszen a Nemzeti Közlekedési Hatóság – jogelődje útján – 1981 óta tagja a nemzetközi szervezetnek. A CIECA fő tevékenysége a gépjárművezető-képzés és -vizsgáztatás legjobb módszereinek a kutatása, a legjobb praktikák kifejlesztése és az európai uniós jogszabályi harmonizáció, hozzáátve, hogy a szervezet nyitott az egész világon hasonló tevékenységet folytató hatóságok, illetve az általuk akkreditált és felügyelt szervezetek felé.

Mára sikerült elérni, hogy a CIECA gépjárművezető-képzési és -vizsgáztatási ügyekben az Európai Bizottság első számú szakértő szervezetévé vált. Sok esetben kéri fel a CIECA-t a Bizottság által finanszírozott nemzetközi projektek vezetésére, vagy azokban



A CIECA igazgatótanácsának tagjai a 2012. évi közgyűlési választások után, balról jobbra: *Hima Tamás* (NKH, Magyarország) főtitkár, *Reinhard Meyer* (TÜV SÜD, Németország) első elnökhelyettes (alelnök), *René Claesen* (CBR, Hollandia) elnökhelyettes, *Soteris Kolettas* (Kommunikációs és Munkaügyi Minisztérium, Ciprus) most megválasztott elnökhelyettes, *Kari Hakuli* (TraFi, Finnország) elnök, *Pavel Nahodil* (Közlekedési Minisztérium, Csehország) most megválasztott elnökhelyettes, *Jacques Quoirin* (GOCA, Belgium) elnökhelyettes



A szavazati joggal rendelkező tagok (a részt vevő 27 teljes jogú tagszervezet két-két fős küldöttségei) egyhangúlag szavaztak a 2011. évi pénzügyi beszámolóra, a 2013. évi költségvetési tervre és Hima Tamás három évre történő főtitkári megválasztására. A szavazások természetesen külön aktusban zajlottak. Az előbbi kettőt Hima Tamás, akkor még ügyvivő főtitkár, az utóbbit Kari Hakuli elnök vezényelte



Híma Tamás főtitkár-kincstárnok ismerteti a CIECA 2011. évi auditált mérlegadatait és a 2013. évi költségvetés-tervezetet

szakértőként történő közreműködésre. De a CIECA-nak újabban fontos szerep jut a gépjármű-vezetői vizsgáztatásra, majd a közeljövőben a képzésre irányuló rendeletek, irányelvek kidolgozásában is.

MAGYAR SZAKEMBER A FŐTITKÁRI SZÉKBEN

A CIECA legfőbb döntéshozó szerve a közgyűlés. A szervezet napi munkájához szükséges döntéseket és néhány közbenső döntést az igazgatótanács hoz meg. Élén az elnök áll, amely tisztet jelenleg Kari Hakuli, a finnországi társszervünk, a TraFi egyik vezető tisztségviselője tölti be. A titkárság munkáját a CIECA főtitkára ellenőrzi, és ugyancsak ő felel a nemzetközi szervezet költségvetéséért is, ami nagyon fontos feladat, hiszen a tagszervezetek által befizetett tagdíjakkal gazdálkodik, évente mintegy 360 ezer euró bevétellel. Az elnök és a főtitkár munkáját egy legfeljebb hét főből álló igazgatótanácsi testület támogatja. A CIECA titkárságán

három főállású alkalmazott dolgozik. Ők nem tagjai az igazgatótanácsnak, feladatuk a működés támogatása, élükön Daniel Vandenberghe titkárságvezetővel.

A CIECA 2012-ben Isztambulban tartotta évi rendes közgyűlését és a 44. nemzetközi kongresszusát. A közgyűlés feladata – többek között – a szervezet tisztségviselőinek a megválasztása is. A CIECA történetében először választottak a főtitkár-kincstárnoki posztra egy volt „keleti blokk”-beli kormánytisztviselőt (ebből a régióból a CIECA-nak természetesen még elnöke sem volt), éspedig egyhangú szavazással. Híma Tamás, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettesi szakmai referense, aki 2009 óta elnökhelyettesként már a CIECA igazgatótanácsának a tagja volt, a közgyűlés határozata alapján három évig viselheti a megtisztelő címet, és láthatja el – napi munkája mellett – ezt a felelősségteljes feladatot.

H. I.



Fotó: Iró Zoltán

Ahol csak az emberi leleményesség szab korlátokat

Változtatható jelzéseképű táblák az autópályákon

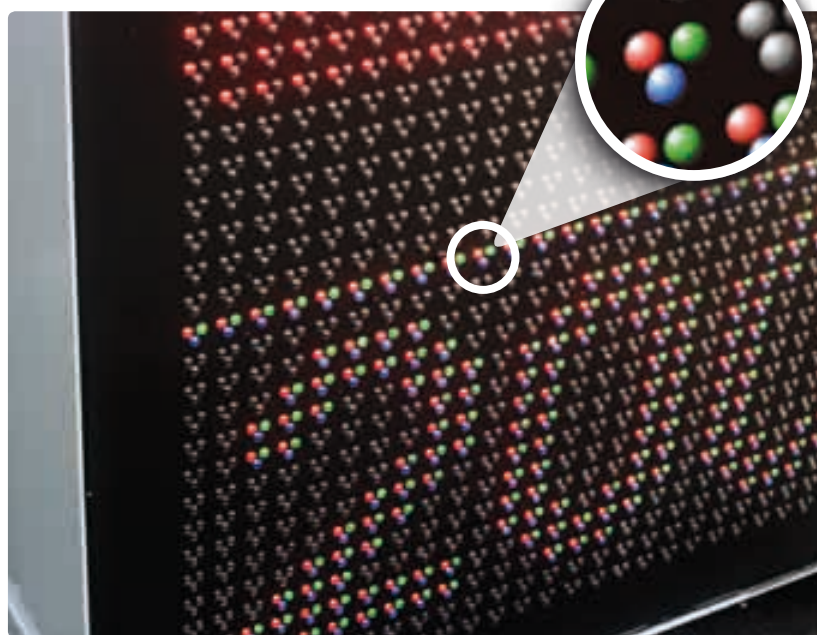
1. BEVEZETÉS

Az üzemeltetést támogató elektronikai eszközök alapvetően két nagy csoportra oszthatók. Az egyik a monitoring berendezések, a másik pedig a forgalombefolyásoló/irányító berendezések csoportja. A kettő egymás nélkül csak korlátozottan – vagy egyáltalán nem – használható fel az üzemeltetés támogatásához, azonban mindkettőből a megfelelő ellátottsággal komoly haszon érhető el [5]. A nemzetközi tapasztalatok alapján az intelligens forgalombefolyásoló rendszerek alkalmazásával keletkező hasznok több területen: a károsanyag-kibocsátás (főleg CO, CO₂, NO_x kibocsátás) csökkenésében, az utazási idők rövidülésében, a forgalombiztonság javulásában, valamint az üzemanyag-fogyasztás mérséklődésében jelentkeznek.

A forgalomszabályozás elengedhetetlen eszközei autópályákon a változtatható jelzéseképű táblák (VJT), melyek változatosságának csak az emberi leleményesség szab korlátokat, viszont a számtalan fajtájuk közül csak néhány terjedt el a gyakorlatban. Működésük szerint a VJT-eket két fő csoportra bonthatjuk: vannak a mechanikus elven működő kijelzők, illetve a fénytechnikai elven működő berendezések. Ez utóbbi csoport az, amelyik a világon a legelterjedtebb, és ezen belül is két alaptípust érdemes megemlíteni: a száloptikás és a világító diódás (LED) táblákat.

A hazai autópálya-hálózaton is a fénytechnikai elven működő kijelzőkből van a legtöbb, és ezek döntő többsége a legmodernebb, világító diódás (LED) táblák csoportjába tartozik. (Már a kilencvenes évek második felében, az M3-as autópályán telepített ún. MAESTRO kijelzők is ilyenek voltak, azóta látványosan csak a táblák felbontása változott.) A színes LED-es táblák a színeket a három alapszín (vörös, zöld, kék) felhasználásával állítják elő. Ez azt jelenti, hogy a tábla felületén egy képpont három világító diódából áll, akárcsak a monitorok esetében, csak a képpontok távolsága itt 2,5 cm (ld. 1. ábra). A szöveges kijelzőkön egyetlen LED alkot egy képpontot, ami kadmiumsárga fényrel világít. A kijelzők egységesen képpontként szabadon vezérelhető, ún. full mátrix táblák, melyeknél a jelzésekép tetszés szerint tervezhető, variálható. Ez érvényes a szöveges tartományra is, ahol szintén megjeleníthető bármilyen szerkesztett kép. A LED technológia előtt nem volt lehetőség korlátlan számú jelzésekép megjelenítésére. A korábban egyeduralgó száloptikás táblákon előre elkészült az összes megjeleníthető jelzésekép „bedrótozva”, hiszen a tábla működési elve az, hogy a belső izzók fényét üvegszálak juttatják el a tábla felületén az adott jelzéseképhez tartozó fénypontokig. Ez a típus visszaszorulóban van a nagyobb rugalmasságot biztosító és egyre olcsóbbá váló LED-es kijelzőkkel szemben, de még ma is számos helyen megtalálhatóak, hiszen rendkívül egyszerű, megbízható és olcsó technológia.

A hazai autópálya-hálózaton a fénytechnikai elven működő berendezések a jellemzők, többségük a legmodernebb, világító diódás (LED) táblák csoportjába tartozik.

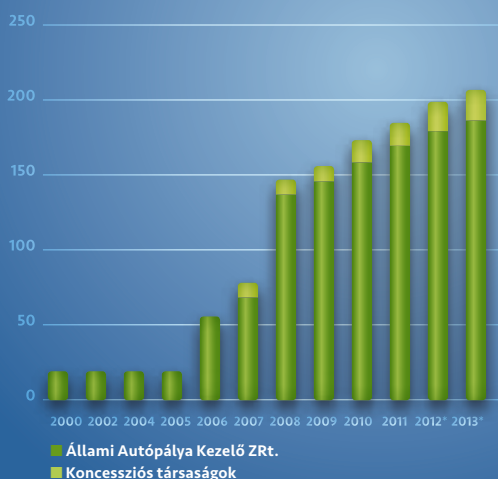


1. ábra

2. HAZAI KRONOLÓGIA

A magyarországi hálózaton sokáig csak néhány szakaszon működő és adott forgalomszabályozó rendszerekhez kapcsolódó kijelző berendezések most már az ország szinte minden szegletében megtalálhatóak. A fejlődést a 2. ábra szemlélteti. Az előfutárok közül a legfontosabbak az M3 Budapest és Hatvan közötti szakaszán, még az ÉKMA (Északkelet-magyarországi Autópálya-fejlesztő és Üzemeltető Rt.) állami koncessziós autópálya társaság megbízásából, a MAESTRO komplex forgalomszabályozó rendszerhez kapcsolódóan megépített kijelzők, valamint a MARABU rendszer alól működő, az M1-M7 közös szakaszán (Sport u. térsége) ma is megtalálható forgalomszabályozó VJT-k voltak.

VJT portálszerkezetek száma a hazai gyorsforgalmi úthálózaton (2000–2013)



| Pálya | 2000 | 2002 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012* | 2013* |
|------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|
| M0 DÉL/M51 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 6 | 8 | 8 | 13 | 21 | 34 |
| 11 főút (Magyar Közút) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 2/A főút (Budapest) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| M0 KELET-ÉSZAK | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 51 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 |
| M1M7 közös szakasz*** | 6 | 6 | 6 | 6 | 7 | 7 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 |
| M1-M15**** | 2 | 2 | 2 | 2 | 17 | 18 | 19 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 |
| M2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| M3-M30** | 6 | 6 | 6 | 6 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 |
| M31 | - | - | - | - | - | - | - | - | 8 | 8 | 8 | 8 |
| M4 | - | - | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| M5 (ÁAK) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| M5 (AKA) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 11 | 11 |
| M6 (ÁAK) | - | - | - | - | - | - | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| M6 (DUNA) | - | - | - | - | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| M6 (TOLNA) | - | - | - | - | - | - | - | - | 0 | 0 | 0 | 0 |
| M6-M60 (MECSEK) | - | - | - | - | - | - | - | - | 4 | 4 | 4 | 4 |
| M7-M70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 21 | 23 | 24 | 24 | 24 | 27 | 27 |
| M8 (DUNA) | - | - | - | - | - | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| összesen: | 14 | 14 | 14 | 14 | 53 | 73 | 142 | 156 | 168 | 180 | 199 | 212 |
| Koncessziósok: | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 | 4 | 8 | 15 | 19 | 19 |
| ÁAK összesen: | 14 | 14 | 14 | 14 | 53 | 69 | 138 | 152 | 160 | 165 | 180 | 193 |

* Tervezett átadásokkal

** A fenti időszakban 6 meglévő portál felújítása történt meg

*** A fenti időszakban 4 MARABU portál kijelzőinek cseréje történt meg

**** A fenti időszakban 1 portál kijelzőinek cseréje történt meg

2. ábra

A kezdeti, néhány szigetszerű, rövid szakasz után több lépésben terjedtek el a VJT-k, és váltak az autópályák megszokott tartozékaivá, mely lépések többnyire egy-egy gyorsforgalmi útszakasz átadásához köthetőek, mint például az M7 Zamárdi-Balatonzsárszó közötti szakasza a Köröshegyi völgyhíddal, az M0 keleti és északi szektorra, vagy az M31-es autópálya. További lendületet adtak az európai uniós és hazai forrásokból, az ÁAK lebonyolításában folyó CONNECT és EASYWAY elnevezésű projektek [3], melyek részeként szintén jelentős számú VJT portál valósult meg. A VJT portálszerkezetek legnagyobb számban és sűrűségben az M0-son létesültek. Ennek legfőbb indoka a vonali szabályozás lehetőségének megteremtése volt, illetve a rendelkezésre álló alternatív útvonalak miatti tájékoztatási potenciál megvalósítása. A többféle forgalomszabályozási, forgalomszervezési lehetőséget tükrözi az M0 főpályán a portálszerkezetek egyedi, kétszintes kialakítása is (ld. 3. ábra).

A kezdeti, néhány szigetszerű, rövid szakasz után több lépésben terjedtek el a változtatható jelzésekű táblák, és váltak az autópályák megszokott tartozékaivá.



3. ábra

Fotó: ÁAK

3. A VÁLTOZTATHATÓ JELEZÉSKÉPŰ TÁBLÁK SZEREPE

A változtatható jelzésképű táblákkal megvalósítható funkciók a következő három fő csoportra oszthatók:

SZABÁLYOZÁS: Ide tartoznak a forgalomterelésekkel és a (forgalom)korlátozásokkal kapcsolatos intézkedések. Ezek lehetnek sávzárások, sávelhúzások, előzési tilalmak a tehergépjárművek számára, továbbá az aktuális forgalmi helyzethez igazított – esetenként sávonként más-más – sebességkorlátozás, valamint az ajánlott sebesség kijelzése. Az aktuális forgalmi helyzethez igazított szabályozáshoz feltétlenül szükség van a forgalom valós időben történő nyomon követésére az adott szakaszon, ami a hazai autópálya-hálózaton jelenleg csak néhány szakaszon adott. A forgalomszabályozási és információs rendszerek aszerint csoportosíthatók, hogy a hálózat mely pontján fejtik ki hatásukat [8]. Ennek megfelelően az alábbi rendszerek különböztethetők meg:

- vonali szabályozó rendszerek;
- hálózati szabályozó rendszerek;
- csomóponti szabályozó rendszerek;
- speciális, pontszerűen működő szabályozó rendszerek.

FIGYELMEZTETÉS: Alapvetően kétféle veszélyforrásra kell figyelmeztetni az úthasználókat: nem várt eseményekre (balesetekre, torlódásokra, úton folyó munkavégzésre, a biztonságra ható egyéb váratlan eseményre), illetve veszélyes időjárási viszonyokra (mint például ködre, csúszós útfelületre, jegesedésre stb.). Ilyen célokra létesültek az autópálya hálózatán elszórta elhelyezkedő, forgalmi információs VJT portálok.

HASZNOS INFORMÁCIÓK ÁTADÁSA: Ezalatt az úthasználók számára ténylegesen hasznos információkat kell érteni, melyek lehetnek egy adott szakaszra vagy az egész hálózatra vonatkozó információk: P+R lehetőségek, menetidők csomópontok között, várakozási idő a határátkelőkön, hidak lezárása a fővárosban, esetlegesen kerülőutak kijelzése.

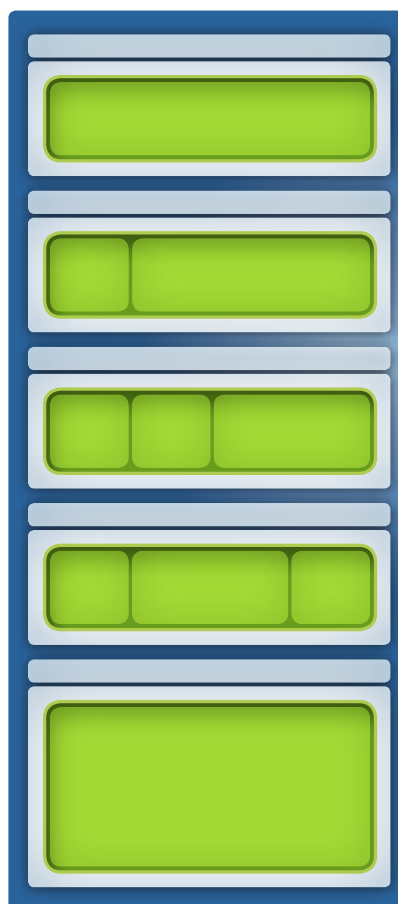
Alapvetően a portálszerkezetek megjelenése és a VJT-k elrendezése jelentős eltéréseket mutat, attól függően, hogy a kijelző csupán informálásra szolgál, vagy valamilyen komplex rendszer részeként működik.

4. HARMONIZÁCIÓ

A táblák paramétereit már most is szabványok, műszaki előírások rögzítik [1][7], azonban a felirati tartalmak és a megjelenített piktogramok országonként, régióként és néha autópálya-társaságonként is különböznek. Nem is csoda, hiszen Európában még a közlekedési jelzőtáblák is jelentős változatosságot mutatnak. A 2003-as düsseldorfi i2TERN konferencián francia, olasz és spanyol szakemberek részvételével rendszeresen összeülő európai VJT platform úgy határozott, hogy a harmonizációs folyamat felgyorsítása érdekében életre hívják a Mare Nostrum munkabizottságot. A Mare Nostrum a Földközi-tenger latin neve, és utal az alapító tagok közös történelmi gyökereire. A csoport spanyol elnöklés mellett 2003 szeptembere óta rendszeresen (évente négy-öt alkalommal) ülésezik, és mára 14 ország csatlakozott a kezdeményezéshez. Magyarország képviselőjében 2009-től az Állami Autópálya Kezelő delegál tagot. Felismerve a Mare Nostrum csoport jelentőségét, a munka a TEN-T támogatású EASYWAY projekt (2007-2013) ES4 megnevezésű kutatási területként folytatódhatott. A kulcskérdés, amit a csoport vizsgál, hogy az információt hogyan és milyen struktúrában kell megjeleníteni, hogy a vezetők azt – függetlenül a nemzetiségüktől – megértsék, és arra megfelelően reagáljanak.

A FŐ CÉLT RÖVIDEN HÁROM KÉRDÉSEL LEHETNE ÖSSZEFOGLALNI: HOL? MIT? HOGYAN?

- A „Hol?” a VJT típusra utal: a Mare Nostrum csoport elsődlegesen a kombinált kijelzőkre fókuszál (ahol piktogramokat és szöveges üzeneteket megjelenítő szegmensei is vannak az adott portálnak). A piktogramoknak kiemelt szerepe van a harmonizációs folyamatban, hiszen ezek szavak nélküli információközlésre alkalmasak. A piktogram és szöveg megjelenítésére alkalmas VJT-k is meglehetősen változatosak Európában. A VJT alaptípusokat a 4. ábra tartalmazza.



4. ábra

» Az aktuális forgalmi helyzethez igazított szabályozáshoz szükséges a forgalom valós idejű nyomon követése, ami itthon jelenleg csak néhány autópálya-szakaszon adott.

» A Mare Nostrum tervezési irányelveinek két fő célkitűzése, hogy a közölt információ egységes megjelenésű és nemzetközi (minden utazó számára érthető) legyen.

A 48 jelzéseképéből álló tesztsorból a VJT-ken megjelenített piktogramok, szöveges üzenetek és ezek kombinációjának értelmezhetőségét kívánták felmérni.

- A „Mit?” az információra utal (piktogram és szöveg). A piktogram a legfontosabb eleme az üzenetnek. A piktogramok közül is előnyben kell részesíteni a specifikusakat az általánosakkal (pl. „Egyéb veszély” KRESZ-tábla) szemben, mivel ez utóbbiakat feltétlenül ki kell egészíteni valamilyen felirattal. A csoport empirikus kutatásainak középpontjában az áll, hogy miként lehet jelekkel távolságot, hosszat vagy akár mindkettőt jelezni, elkerülve a nyelvi sajátosságokat. A közös munka alapja az 1968. évi Bécsi Egyezmény (és annak kiegészítései), de számos európai kutatási projekt eredményeit is hasznosítja (pl.: COST, VAMOS, TROPIC, SOMS).
- A „Hogyan?” az üzenet struktúrájára utal. Az üzenetek összeállításának alapjául a FIVE (Framework for Harmonised Implementation of VMS in Europe, 1997-2004) projektben elvégzett kutatás szolgált. A FIVE ajánlásokat fogalmaz meg az információk elemek elhelyezésére. Például veszélyjelzésre a FIVE a következő ajánlásokat tartalmazza kombinált kijelzők esetén: az első sorba az eseményre utaló információ kerüljön (a piktogram kiegészítésére), a második sorba a távolság/hossz, a harmadik sorba pedig az ajánlások vagy a következmények kerüljenek. Ez azonban gyakran meghaladja az átlagosan soronként 12-18 karaktert megjeleníteni képes kijelzők korlátait.

A munkacsoport által kidolgozott tervezési irányelvek két fő célkitűzése, hogy a közölt információ egységes megjelenésű és nemzetközi (minden utazó számára érthető) legyen [2]. Ennek érdekében a részt vevő országok szakemberei megosztják tapasztalataikat és az országukban követett gyakorlatot, melyet a Mare Nostrum csoport által kiadott Working Book összesít [4]. A tapasztalatok cseréjén kívül fontos a jelzéseképek és a nyelvi sajátosságokat helyettesítő szimbólumok kidolgozása, és ezek nemzetközi kontrollcsoportokon történő tesztelése. Azokból a jelzéseképekből, melyek az értelmezési tesztekben sikeresen átmennek, és az országok között is megegyezés születik a bevezetésükről, európai irányelv születik.

5. HARMONIZÁCIÓ A GYAKORLATBAN [9]

A Mare Nostrum munkacsoport 2010-ben összeállított egy 48 jelzéseképéből álló tesztsort, melyből a változtatható jelzéstartalmú táblákon megjelenített egyes piktogramok, szöveges üzenetek és ezek kombinációjának értelmezhetőségét és elfogadottságát kívánták felmérni. A felmérés során a Mare Nostrum csoport elsődlegesen az ENSZ által 2010-ben kiadott Bécsi Egyezmény kiegészítésének a VJT jelzéseképekre vonatkozó ajánlásait vizsgálta [6]. Ebben a kiadványban szerepelnek többek között az új javasolt „baleset”, „kőd”, „pályazár” és „kijárat lezárva” jelzéseképek. További új elem az anyagban, hogy a veszélyt jelző táblákat csak az időben

és térben közeli veszélyjelzéshez ajánlja. Akkor, ha a veszély távoli, vagy csak előrejelzés, úgy a veszély jellegét ábrázoló piktogramot a jól ismert piros háromszög nélkül javasolja megjeleníteni. A vizsgálat tárgya volt még a Mare Nostrum csoport által kidolgozott, nyelvfüggetlen helymeghatározás egyes elemeinek a tesztelése. A helymegjelölésnél vizsgálták azt is, hogy van-e bármi szerepe annak, hogy a helység(ek) neve(i) a kijelző melyik sorában jelennek meg (ezzel is mérve, hogy a gyakorlatban mennyire értelmezhetőek rugalmasan a korábbi pontban említett FIVE projekt megállapításai), illetve mennyire érthető a kihajtó piktogrammal kombinált településnév és csomópontszám. A helymegjelölésnél a kérdések között szerepelt még az irány meghatározására használható nyíl (pl.: → Budapest = Budapest felé), valamint a szakasz megjelölése annak két végpontját jelölő településsel.

A felmérés 2010 júniusa és szeptembere között zajlott 11 uniós tagországban párhuzamosan. Összesen 11 805-en vettek részt a tesztben, a legtöbb regisztráló Magyarországon volt, 1951 fővel. (Ebből azonban csak 1602 fő kezdte el kitölteni a kérdőívet, és közülük is voltak, akik nem válaszoltak az összes kérdésre.) A felmérésen teljesen önkéntes alapon lehetett részt venni. Az 1. táblázat tartalmazza a magyarországi válaszadók jellemzőinek százalékos eloszlását (kizárólag azokat, akik legálább egy kérdésre válaszoltak).

| A kitöltő személyére vonatkozó kérdések | | fő (db) | megoszlás (%) |
|--|-----------------------|---------|---------------|
| Nem | Nő | 1375 | 85,8 |
| | Férfi | 227 | 14,2 |
| Kérjük, adja meg a korát! | <18 | 7 | 0,4 |
| | 18-25 | 104 | 6,5 |
| | 25-35 | 469 | 29,3 |
| | 35-45 | 381 | 23,8 |
| | 45-55 | 235 | 14,7 |
| | 55< | 406 | 25,3 |
| Kérjük, adja meg a végzettségét! | általános iskola | 30 | 1,9 |
| | középsiskola | 576 | 35,9 |
| | felsőfokú végzettség | 498 | 31,1 |
| | egyetem | 498 | 31,1 |
| Kérjük, adja meg vezetési tapasztalatát! | <5 év | 114 | 7,1 |
| | 5év-15év | 454 | 28,3 |
| | 15év< | 1003 | 62,6 |
| | nincs | 30 | 1,9 |
| | nem adott meg választ | 1 | 0,1 |
| Kérjük, adja meg, hogy évente hány kilométert vezet! | <10000 | 303 | 18,9 |
| | 10000-20000 | 631 | 39,4 |
| | 20000< | 627 | 39,1 |
| | nem adott meg választ | 41 | 2,6 |
| Kérjük, adja meg az autópályás vezetési tapasztalatát! | soha | 11 | 0,7 |
| | alkalmanként | 640 | 39,9 |
| | gyakran | 924 | 57,7 |
| | nem adott meg választ | 27 | 1,7 |
| Kérjük, adja meg, hogy mennyire ismeri a változtatható jelzéseképű táblák jelzéseit! | igen | 1486 | 92,7 |
| | nem | 115 | 7,2 |
| | nem adott meg választ | 1 | 0,1 |

1. táblázat

A megjelenő jelzéseképek minden egyes országban ugyanazok voltak, csak az alapszituáció helyszínét és a településneveket adaptálták az adott országra. A magyar alapszituáció a következő volt: „Ön éppen az M3-as autópályán halad Nyíregyházától Budapest felé Hatvan és Gödöllő települések mellett. Hatvan város előtt ezt a jelzést látja.”

A kitöltők az 5. ábrán látható hat oszlop kérdéssorának valamelyikét kapták, a születési hónapoknak megfelelően: az első oszlopot a január, február, a másodikat a március, április, a harmadikat a május, június, a negyedik oszlopot a július, augusztus, az ötödiket a szeptember, október és végül a hatodik oszlopot a november és december hónapban születettek kapták.



5. ábra

A felmérés eredményéből kitűnik, melyek azok a piktogramok, amelyek nem okoznak értelmezési nehézséget a járművezetőknek, még akkor sem, ha előtte nem találkoztak az adott jelzéképpel. Tisztán látszik továbbá, hogy mely jelzéképeket/jelzékép-kombinációkat a legnehezebb értelmezni, melyek bevezetése jelen körülmények között nem időszerű.

A jelzéképek közül nem volt semmiféle értelmezéssel gond a „torlódás”, „munkavégzés”, „oldalszél”, „csúszós út jég és/vagy hó miatt” piktogramok esetében (6. ábra). Ez a „torlódás” jelzékép szempontjából rendkívül pozitív, hiszen a hazai KRESZ csak nagyon rövid ideje tartalmazza, mégis a válaszadók 92,9%-a helyesen értelmezte. A balesetre figyelmeztető jelzés sem okozott problémát, bár a helyes válaszok száma (63,6%) messze elmaradt az előzőhöz képest. Mivel azonban ez egy teljesen új szimbólum ehhez az eseményhez, mégsem mondható rossz eredménynek. Érdekességként említem meg, hogy a KRESZ-ben már évtizedek óta szereplő „oldalszél” veszélyt jelző táblánál a válaszadók 4,5%-a azt írta, hogy a következő szakaszon szélszél várható az út mentén.

A közeli veszélyt jelző piktogramok megértése tehát alapvetően nem okozott problémát a válaszadók számára, a távoli esemény jellegre utaló fehér keret ugyanakkor egyetlen alkalommal sem említették a résztvevők. Még az sem segített ebben, amikor a szituációnak megfelelő távoli településnevek jelentek meg kiegészítő információként. Ennek oka lehet, hogy jelenleg Magyarországon az előjelzéshez a kék alapon fehér „i” betű használatos. A fehér keret alkalmazása azonban nem befolyásolta a megjelenített piktogram (azaz a veszély jellegének) érthetőségét.



6. ábra



A felmérés során előjelzőként (fehér kerettel) szerepeltek az autópálya vagy valamely lehajtó lezárására figyelmeztető jelzések, melyek megértésével nem volt problémájuk a résztvevőknek. Ennek az lehet a magyarázata, hogy számos változatuk már beépült a magyarországi jelzésrendszerbe (igaz, sárga alapon fekete nyilakkal), és a vezetők megszokták, a jelzéseket gyakran követik. Szintén könnyen értelmezhető a „torlódás az autópályán a lehajtó után”, illetve a „torlódás a lehajtón vagy azt követő szakaszon” piktogramok. Ezek közül néhány nemrég – a felmérés hatására – került be az ÁAK jelzésrendszerébe.

A kijárat/lehajtó piktogramja a baleset szimbólumhoz hasonlóan – a hazai viszonyokból kiindulva – ismeretlen volt a résztvevők számára. Ennek ellenére a rá vonatkozó kérdésre nagy arányban (87,8%) jól válaszoltak, tehát egy könnyen érthető jelzsről van szó. A felmérés során bármely más kiegészítéssel szereplő kijárat szimbólumot is felismerték, attól függetlenül, hogy a kiegészítésekkel együtt értelmezett válasz már nem minden esetben lett jó.

Egyértelműen a legnehezebben értelmezhető piktogramok a „kőd”, a „szmog”, illetve az „alagút lezárva” szimbólumai voltak (7. ábra). A hazánkban nem vagy teljesen más formában alkalmazott piktogramok esetében az elért 50% körüli helyes válasz nem feltétlenül rossz arány, de a biztonságos alkalmazáshoz kevés.

A szöveges, illetve a piktogramokkal kombinált szöveges információk esetén általánosságban jóval kevesebb helyes válasz született, ami arra vezethető vissza, hogy itt több információs elemet kellett együttesen értelmezni, és ez a hazai gyakorlatban még nem terjedt el. Jó példa erre az egyes kihajtók elérési idejét ábrázoló jelzések rossz eredménye a teszten, ami vélhetően a túl sok információnak köszönhető, illetve annak, hogy nem egy város vagy keresztező főút neve szerepelt a jelzéken. A szöveges üzenetknél megfigyelhető volt, hogy amint bővült a megjelenített információtartalom egy újabb adattal – pl. egy önmagában teljesen érthető szimbólummal –, körülbelül a felére esett vissza a helyes válaszok aránya, azaz a válaszadók nem tudtak megfelelő párhuzamot vonni az egyes részek között.

Az egyes események helymeghatározása közeli település neve alapján összességében közepesen nehéznek bizonyult. Az egyes jelzések esetén az eltérések abból adódnak, mennyire könnyen érthető piktogrammal párosították. A két város nevének említése, mint az érintett szakasz megjelölése körülbelül 50%-os eredményt ért el, szimbólumtól függetlenül. Tehát az esemény helymeghatározása ebben a formában nem építhető be biztonságosan a gyakorlatba. A legnehezebben érthető szöveges kiegészítésnek meglepetésre a „→ város neve” bizonyult. Ha a kijelzett település Budapest volt, akkor több helyes válasz érkezett, de még így is csak a válaszadók 44,4%-a értelmezte jól a nyilat.

A felmérésben szereplő jelzések összeállításánál azt is vizsgálták, mennyire befolyásolja a válaszadókat, hogy az adott szöveges információt melyik sorban jelenítik meg. Ennek megfelelően az esemény távolságát az első sorban, a városnál, a város felé kiegészítést a középső sorban jelenítették meg, a két város említésénél pedig a második és a harmadik sort alkalmazták. Ez azonban, a teszt kiértékelése alapján, nem okozott értelmezési különbségeket a résztvevők számára.

6. ÖSSZEFOGLALÁS

Az utazók tájékoztatásához hazánk tranzitország jellegéből fakadóan nem elegendő csupán a magyar nyelv alkalmazása. A jelzésrendszer kialakításánál az ÁAK törekedett a többnyelvűsége, az egyszerűsége, a szöveg nélkül is érthető piktogramok széles körű alkalmazására, és részt vesz az európai egységesítési folyamatban. A cél az, hogy ne csak a megjelenítő eszközök számában és fejlettségében érjük el az európai szintet, hanem a megjelenített információ is legyen minden utazó számára érthető. Hiszen a változtatható jelzésekű táblákon megjelenő üzenet akkor gyakorolja a legnagyobb hatást a forgalombiztonságra, ha az általa közvetített üzenet mindenkihez eljut, és azt mindenki ugyanúgy értelmezi.

Tomaschek Tamás Attila
Állami Autópálya Kezelő Zrt.
forgalomszabályozási csoportvezető



7. ábra

IRODALOMJEGYZÉK

- | | | |
|--|---|--|
| <p>[1] EN 12966-1:2005+A1: 2009 Road vertical signs - Variable message traffic signs</p> <p>[2] ESG4 Mare Nostrum (2012): Variable Message Signs Harmonisation - Principles of VMS Design, Deployment Guideline (VMS-DG01) ver.: 01-02-00, January 2012.</p> <p>[3] Jákló Zoltán - Tomaschek Tamás: ITS-fejlesztések az ÁAK Zrt. hálózatán a CONNECT/EASYWAY projektek kere-</p> | <p>tében, Közlekedésépítési Szemle, 60. évf., vol. 2010/4. pp 11-15.</p> <p>[4] Mare Nostrum (2011): ESG4 Mare Nostrum: The Working Book, 3rd Edition (October 2011.)</p> <p>[5] Nagy Ádám - Tomaschek Tamás (2010): „Mérnökségek elektronikai alapinfrastruktúrájának meghatározása” (ÁAK belső anyag) - Forgalmiszabályozási és Hálózatkezelési Osztály 2010. február</p> <p>[6] United Nations Economic Commission for Europe (2010): Consolidated</p> | <p>Resolution on Road Signs and Signals (R.E.2) GE.10-22088 - September 2010 - 2,270 - ECE/TRANS/212MN</p> <p>[7] ÚT 2-1.153:2009 Változtatható jelzéstáblák közötti jelzőtáblák (VJT) követelményei</p> <p>[8] ÚT 2-1.165:2009 Intelligens forgalmiszabályozó és információs rendszerek alkalmazása</p> <p>[9] Ventura Anikó (2011): Változtatható jelzésekű táblák jelzésrendszere, európai harmonizációs törekvések (MSc. diplomamunka - MSc-G-009-11/12/1)</p> |
|--|---|--|



Idén jubilált a sikeres, nagy hagyományokra visszatekintő rajzpályázat

„Közlekedésbiztonság gyermekszemmel” 2012-ben is!

Az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság ebben az évben is meghirdette hagyományos rajzpályázatát. Az óvodás és iskolás gyerekek mellett idén először maguk az intézmények, az óvodák és az iskolák is vetélkedhettek. A téma: a közúti közlekedés biztonsága – ahogy azt a gyermekek látják.

FELMENŐ RENDSZERŰ VETÉLKEDŐK

Az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság tevékenységének egyik legismertebb és legnépszerűbb formája, hogy különböző közlekedésbiztonsági vetélkedőket szervez. Ezek az országos szintű, felmenő rendszerű vetélkedők gyakorlatilag a kezdetektől, az 1992. évi megalakulástól fogva fontos elemei az ORFK – OBB preventív eszköztáranak.

Az éves rendezvényterv alapján megszervezett vetélkedők alapvetően az iskoláskorúak közlekedésre felkészítésére irányulnak, s egyenként is a tanulók ezreit mozgatják meg. Ezeknek a rendezvényeknek a sorában említhető az „Általános Iskolások Közlekedési Tanulmányi Versenye”, a „Kerékpáros Iskola Kupa”, valamint a „Középiskolás Közlekedésbiztonsági Kupa”.

A kizárólag általános iskolások részére szervezett rendezvények mellett persze vannak kivételek is, mert például a gyermek rajzpályázaton az óvodások is indulhatnak, míg a „Közlekedik a család” vetélkedőn a gyerekek és felnőttek aktív tevékenységére egyaránt szükség van.

TÖBB MINT 10 000 PÁLYAMUNKA

A „Közlekedésbiztonság gyermekszemmel” egy rendkívül sikeres, nagy hagyományokra visszatekintő rajzpályázat, mely jellegében kissé eltér a többi versenytől. Az ugyancsak felmenő rendszerű vetélkedősorozatban az érintett korosztályok köre szélesebb, ezenkívül csak az egyéni versengésnek van helye, a csapatban történő megmérettetésnek nincs.

Ebben az évben a jubileumi, immár 20. gyermek rajzpályázatot hirdették meg a szervezők. A vetélkedő lebonyolításában az ORFK – OBB mellett a Nemzetközi Gyermekmentő Szolgálat, a Mercedes-Benz Hungária Kft., valamint a Republic Group is közreműködött. Idén a nemzetközi „MobileKids” program keretén belül kiírt pályázatra április 1-jétől május 5-én 24.00 óráig várták a pályamunkákat.

A rajzpályázat szabályai az elmúlt két évtizedben alig változtak. A megmérettetésre a 3–15 év közötti gyermekek adhatták be pályaműveiket, amelyek az eltérő korcsoportokra figyelemmel három külön kategóriában – óvodás, valamint iskolai alsó és felső tagozatos – versenyeztek. Az alkalmazható technikák köre igen változatos volt, így grafitot, színes ceruzát, zsírkrétát, linót, tust, temperát, olajat, diópacot, szénrajzot egyaránt választhattak a pályázók. Személyenként egy-egy, A/4-es vagy A/3-as méretű „alkotást” lehetett beküldeni, s több mint 10 000 pályamű érkezett az ország minden tájáról.

AZ INTÉZMÉNYEK IS VERSENGTEK

A rajzokat szakmai zsűritagokból álló kuratórium bírálta el. Az értékelési szempontok között a kreativitás, a témában való jártasság, a művészi érték, a technikai tudás, valamint az egyéni látás- és kifejezőmód szerepelt.

Az egyéni versenyek mellett 2012-ben először nyílt lehetőség arra, hogy a gyermekek mellett immár az intézmények is vetélkedhettek. Az óvodáknak és az általános iskoláknak nem volt más

teendőjük, csak motiválniuk kellett az ovisokat és a diákokat, hogy minél többen töltsenek fel pályamunkát a meghatározott weboldalra, vagy küldjék el azt a megadott postai címre. A pályázaton valamennyi magyarországi székhelyű óvoda és iskola részt vehetett, ahonnan legalább egy gyermek küldött be pályázati anyagot. A verseny során az intézmények aktivitását is jutalmazták.

EREDMÉNYHIRDETÉS GYERMEKNAPON

A „Közlekedésbiztonság gyermekszemmel” rajzpályázat eredményhirdetésére 2012. május 27-én, 15 órai kezdettel, a Városligetben megrendezett Gyermeknapon, a Nemzetközi Gyermekmentő Szolgálat színpadán került sor.

Gratulálunk a díjazott gyermekeknek, felkészítőiknek és az érintett intézmények közreműködőinek!

Gégény István



Fotó: Mercedes-Benz Hungária Kft.

A DÍJAZOTTAK

Óvodások:

- Jancsó Renáta
- Dónucz Dorka
- Szaller Bóbor Eperke
- Gedó Brigitta
- Balog Kamilla

Általános iskolások:

- Kispál Kata
- Vozár Kornélia
- Riba Ádám
- Molnár Tifani
- Brauer Izabell
- Matesz Viktória

DÍJAZOTT INTÉZMÉNYEK

Fővárosi óvoda:

- Liliom Óvoda

Fővárosi iskola:

- Janikovszky Éva Általános Iskola

Vidéki óvoda:

- „Wunderland Kindergarten” – Német Kisebbségi Önkormányzat Óvodája

Vidéki iskola:

- Weöres Sándor Általános Iskola

KÜLÖNDÍJASOK

ORFK – OBB különdíja:

- Horváth Zsuzsanna
- Szentesi Szimonetta


Mercedes-Benz különdíja:

- Ligorovics Petra

Nemzetközi Gyermekmentő Szolgálat különdíja:

- Székely Áron
- Ferencz Vivien
- Kazai Norbert
- Krajczár László
- Nagy Angéla
- Papp Benjámin
- Pető László
- Szécsi Tamás
- Szobonya Sándor





Szuperbringa és miniKRESZ az óbudai Hajógyári Szigeten

ÉLET ÚTON a Gyerek Szigeten is

A nyár mindig bővelkedik gyermekeknek szóló szünidős programokban, ezek közül is kiemelkedett az idén 11. alkalommal megrendezett Gyerek Sziget programsorozata az óbudai Hajógyári Szigeten. A rendezvény június négy hétvégéjén várta az érdeklődőket; az ÉLET ÚTON programmal két helyszínen találkozhattak a családok. A nyolc nap alatt mintegy tízezer látogató fordult meg a Szuperbringa és a miniKRESZ pályán.



A Szuperbringa pályán ovisok és iskolások ismerkedhettek a bringázás legalapvetőbb szabályaival – fejtámaszban és láthatósági mellényben, futóbringával vagy rendes kétkerekű biciklivel. Szüleik segítségével gyakorolhatták, hogyan is kell megállni, ha piros a lámpa, átengedni a gyalogosokat, vagy épp elsőbbséget adni egy körforgalomban. Játékok, feladatok, színezők és KRESZ-tesztek várták az érdeklődőket.





A miniKRESZ sorozat megelevenedett! A televízióból már jól ismert Picicica és Macikutya is megjelent a Gyerek Szigeten – bár egyelőre csak képekben. A gyerekek játékos miniKRESZ-oktatás után elektromos kisautóba pattanva (egyedül, tesóval vagy kísérettel) körözhetnek a pályán, és élhették át a vezetés élményét. A táblákra és a lámpákra persze itt is figyelniük kellett.

Fotók: Iro Zoltán



Kerékpározásra alkalmas városok és az ezeket támogató civil mozgalmak

Szellembiciklik

A kerékpárosok védelme érdekében számtalan stratégiát dolgoztak ki világszerte, amelyek hol több, hol kevesebb eredménnyel jártak. Kétségtelen azonban, hogy sokkal nagyobb a siker esélye, ha az úgymond „felülről” és „alulról” jövő kezdeményezések találkoznak egymással, vagyis, ha a döntéshozói erőfeszítések összekapcsolódnak a lakossági törekvésekkel. A jelen cikkben bemutatott szellembiciklik nemzetközi mozgalma, illetve a vele részben kapcsolatba hozható, a Times napilap által indított brit közlekedésbiztonsági médiakampány ezt a témát járja körül. Rögtön fel is vetődik a kérdés: vajon a pozitív vagy a negatív típusú kommunikációs üzenetek a hatékonyabbak? Ugyanakkor, ha ezek az üzenetek széles körű társadalmi támogatottságra találnak, hatásuk képes-e elérni a döntéshozói szintig?

GHOST BIKES – SZELLEMBICIKLIK

A ghost bikes, vagyis a szellembiciklik a közúti közlekedési balesetben elhunyt kerékpárosoknak állított mementók, amelyek számos város utcáin megtalálhatók az Egyesült Államoktól Ausztráliáig. Az ilyen emlékművek alapja egy teljes egészében fehérre mázolt kerékpár, amelyet egy, az adott baleseti helyszín közelében lévő utcabútorzati elemhez – többnyire lámpaoszlophoz vagy közlekedési jelzőtáblához – láncolnak. A szellembiciklik célja a megemlékezésen túl a figyelemfelkeltés is, némán figyelmeztetik a járókelőket és járművezetőket arra, hogy a kerékpárosoknak is joguk van a biztonságos közlekedéshez.

Az első szellembicikliket 2003-ban helyezték ki az amerikai St. Louisban (Missouri állam), jelenleg pedig már több mint ötszáz ilyen jellegű emlékmű található a világ 180 pontján. A mozgalom New York-i koordinátorai által üzemeltett honlap (ghostbikes.org)



A szellembiciklik célja a megemlékezésen túl a figyelemfelkeltés is, némán figyelmeztetik a járókelőket és járművezetőket arra, hogy a kerékpárosoknak is joguk van a biztonságos közlekedéshez.

részletekbe menő információkat tartalmaz a szellembiciklik elkészítésének és elhelyezésének javasolt módjáról, illetve országokénti bontásban szolgáltat térképes információt arról, hogy melyik városban merre találhatóak emlékművek. Természetesen a legtöbb mementó a mozgalom kiinduló országában, az Egyesült Államokban van, de szép számmal akadnak szellembiciklik Európában és Ausztráliában is. A térképes adatbázisból az esetek jelentős részében

az is megtudható, hogy pontosan ki volt az áldozat, akinek az emlékművet dedikálták, mint ahogy magukat a szellembicikliket is el látják tájékoztató táblával az elhunyt kilétét és a baleset időpontját illetően. Nem ritka, hogy mécsesekkel, virágokkal díszítik a mementókat, de vannak olyan esetek is, ahol a rongálástól vagy el tulajdonítástól való félelem miatt a fehérre mázolt kerékpárokat nem elérhető magasságban rögzítik.

Hazánkban sem ismeretlen jelenség a szellembicikli. A honlap szerint Budapesten hat helyszínen létesítettek emlékműveket 2007 óta, továbbá időközben megjelentek új, anonim mementók is; többségüket azonban már megrongálták vagy eltávolították. A moz-



Fotó: Jose L. Rivas – New York

ÜZENETET HORDOZÓ SZIMBÓLUMOK

A ghostbikes.org által összefogott nemzetközi szellembicikli-mozgalom célja, hogy ösztönözze a további emlékművek felállítását, hiszen ez a figyelemfelkeltésnek egy igen hatékony eszköze a veszélyes utcákban, útszakaszokon. Így kívánják elősegíteni a szemléletmód- és viselkedésbeli váltást, amellyel az utcák biztonságosabbá tehetőek, legyen szó a világ bármely városáról. A honlap továbbá a szellembicikkel kapcsolatos tapasztalatokat is közlétesz, amelyek segítenek rávilágítani arra, hogy egy-egy emlékmű milyen fogadtatásban részesül, illetve milyen hatást gyakorol azokra a közlekedőkre, akik látják vagy kapcsolatba kerülnek



Fotó: Jose Miranda – Puerto Rico



Fotó: <http://ghostbikes.org>

galom ismertségét a hazai kerékpáros kultúrában szintén jól példázza a Szellembicikli Budapest című dokumentumfilm, amelyet 2009-ben a Millenáris Velodrom nyílt napján mutattak be. A Balla Sándor Botond által jegyzett alkotás egy 2008-ban életét vesztett fiatal magyar kerékpáros balesetének apropóján ismertette a hazai szellembicikli-mozgalom működését és az emlékműállítás köré fonódó ideológiát. A szóban forgó kerékpározó fiatalembert egy szabálytalanul kanyarodó nehéz-tehergépjármű gázolta halálra. A film a tragédia és a helyszínen történt szellembicikli-állítás bemutatása mellett számos olyan kérdést is felvet a budapesti kerékpáros közlekedésről és általában a hazai közlekedési kultúra hiányosságairól, amelyek megválaszolásával elkerülhetőek lennének az emberi mulasztásból (vagy éppen az intoleranciából), illetve a rossz minőségű vagy átgondolatlanul telepített közlekedési infrastruktúrából fakadó balesetek.

A mozgalommal a szervezők a városi gépjármű-közlekedés zsúfoltságáért fizetendő árat kívánják hangsúlyozni, és ezáltal elősegíteni a szemléletváltást.

vele. Ezekből a beszámolókból kiderül, mennyire eltérő formában ítélik meg a mementókat.

Az emberek reakciója jellemzően intenzív, és jellegükben igen széles skálán mozog. Ám pontosan ezáltal válhatnak a szellemkerékpárok egyértelmű üzenet hordozó városi szimbólummá. Ezzel összefüggésben a szellembicikli kihelyezésében közreműködők ki is emelték, hogy a mozgalomnak nem a kerékpározástól való elrettentés a célja, és nem is a kerékpárutak bővítésének ösztönzése;



Fotó: <http://ghostbikes.org>

sokkal inkább a városi gépjármű-közlekedés zsúfoltságáért fizetendő árat kívánják vele hangsúlyozni, és ezáltal elősegíteni a szemléltetést. Az egyik áldozat hozzátartozója például arról számolt be, hogy a tragédia feldolgozásában fontos szerepet játszott az emlékmű kihelyezése, és személyes tapasztalata, hogy a járókelők megállnak, elolvassák a kerékpárhoz erősített tájékoztató táblát, és elgondolkoznak az eset üzenetén. Mások beszámolóit is alátámasztják a szellembiciklik jótékony pszichológiai hatását, a balesetekhez kapcsolódó traumák feldolgozásának elősegítése pedig fontos feladat.

A szükséges intézkedések ugyanis nem állnak meg az adott baleseti helyszín közlekedésbiztonsági szempontú műszaki korrekciójánál. A közlekedésben rendszeresen hangsúlyozzuk az emberi tényező fontosságát, de ennek ugyanúgy megvan a maga szerepe a balesetek feldolgozásában, nem csak a megelőzésben. Továbbá az is fontos megjegyezni, hogy a szellembiciklik kihelyezése egy úgymond alulról indult kezdeményezésből nőtte ki magát nemzetközi szintű mozgalommá, és pontosan ezáltal biztosít lehetőséget arra, hogy politikai közvetítők nélkül lehessen nyílt és jól érthető üzeneteket megfogalmazni a helyi közösségek számára. Ez rendkívül hatásos, erről árulkodnak azok a beszámolók is, amelyek a gépjárművezetők szemszögéből mutatják be a szellembiciklik hatását. Az egyik ilyen beszámolóból például az derül ki, hogy egy helyi taxisofőrt, aki egyébként gyakran panaszkodik a kerékpáros futárokról, a szellembiciklik látványa minduntalan arra emlékezteti, hogy legyen sokkal elővigyázatosabb a kerékpárosokkal szemben.

NÉMA KERÉKPÁROS MENET

A fentiekén túl a ghostbikes.org kerékpáros rendezvények hírportáljaként is szolgál. Így például arról is tájékoztatást nyújt, hogy 2012. május 16-án rendezték meg immár tizedik alkalommal a Ride of Silence (Néma Kerékpáros Menet, www.rideofsilence.org) nevű eseményt a világ számos pontján, ugyanazon a napon. Ennek a visszafogott (maximum 20 km/h) sebességű felvonulásnak a célja a közutakon sérülést szenvedett vagy elhunyt kerékpárosokról való

megemlékezés, illetve egyúttal figyelemfelkeltőként is szolgál, hangsúlyozva az utakon való osztozás igényét.

Az első Ride of Silence kerékpáros menetet 2003-ban szervezték Dallasban egy kerékpáros balesetét követően. 2011-ben már 322 helyszínen rendezték meg egy időben szerte a világon – az Egyesült Államok minden állama részt vett benne. Sőt, a néma megemlékezésre gyakorlatilag a Föld összes kontinensén sor került, a Palmer Állomásnak köszönhetően még az Antarktison is, ahol az állomás dolgozói egyéb lehetőségek híján egy szobakerékpár segítségével csatlakoztak a megemlékezéshez. A legnépesebb menet 2011-ben Dallasé volt 1500 fővel, de Hongkong is szépen teljesített, több mint ezren tekertek az elhunytak emlékére. Európát a spanyolországi Linares és Bukarest képviselte, a román fővárosban 150-en alkották a néma felvonulást.

A közúti balesetben elhunyt kerékpárosokra emlékezők szabadon csatlakozhatnak az évente megrendezett menethez azzal a feltétellel, hogy alkalmazkodnak a visszafogott tempóhoz, bukósisakot viselnek, betartják a közlekedési szabályokat, és a menet folyamán némák maradnak. A rendezvényt önkéntesek szervezik, és adományokból finanszírozzák.

A TIMES KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI KAMPÁNYA

A szellembicikli-mozgalom ismertségét minden bizonnyal jelentősen elősegítette a brit Times magazin közlekedésbiztonsági kampánya is, amely 2011 végén indult, és a vezető napilap internetes felületén saját aloldalt is kapott. Mary Bowers újságíró, a Times napilap munkatársa 2011 végén szenvedett balesetet kerékpározás közben, egy teherautó kerekerei alá került. Sérülései olyan súlyosak, hogy már több mint hat hónapja kórházban fekszik. Állapota azóta stabilizálódott, és a gyógyulásnak, ha lassan is, de mutatkoznak a jelei. E baleset apropóján indult a kampány, amely a Cities Fit For Cycling (Kerékpározásra alkalmas városok) nevet viseli.

Érdemes áttekinteni ezt az egyedülálló és sikeres kampányt, melynek hatása nemcsak a brit törvénykezésig ért el, hanem túllépte

a szigetország határait is, és például Olaszországban szintén előmozdította a kerékpározás biztonságának ügyét. A kampány ars poeticájaként szolgáló rövid dokumentumfilmben olyan emberek szólnak meg, akik valamely kerékpározó hozzátartozójukat veszítették el közlekedési balesetben, vagy maguk is átéltek már ütközést. Emellett a szellembiciklik mozgalma is hangsúlyosan jelenik meg a filmben; számos helyszínt láthatunk, ahol ilyen emlékművet állítottak a brit városok utcáin. A dokumentumfilmben elhangzó becslések alapján Angliában minden harmadik felnőtt rendelkezik kerékpárral, és 13 millióra tehető azoknak a száma, akik rendszeresen kerékpároznak. Emellett sajnálatosan a kerékpárosokat érintő baleseti statisztikák 2009 óta növekedést mutatnak: abban az évben 104 kerékpáros veszítette életét közlekedési balesetben Angliában, 2010-ben pedig már 111-en.

» Az iskolások közlekedésbiztonsági és kerékpáros felkészítésére számos jó példa van hazánkban, illetve a kerékpáros közlekedés a gépjárművezető-oktatási tananyag részét is képezi.

A kampány egyik legfontosabb és egyben leghasznosabb eleme a #cyclesafe (kerékpározás biztonságosan) munkanév alatt létrehozott térinformatikai rendszer, amely bár céljában más, jellegében mégis mutat hasonlóságokat a ghostbikes.org térképes adatbázisával. Az adatbázis célja, hogy visszajelzést gyűjtsön a közlekedőktől arra vonatkozóan, hogy mely utakon, csomópontokban tartják a legszükségesebbnek a közlekedésbiztonsági célú korszerűsítést. A szigetország egészét lefedő adatbázisban maga a lakosság rögzítheti a forró pontokat, sőt, a kerékpáros balesetek helyszínének pontos földrajzi meghatározása mellett lehetőség van további fontos paraméterek megadására is. A baleset súlyosságát illetően az adott forró pont az enyhe,

súlyos vagy halálos kategóriák egyikébe sorolható be. Megadhatóak továbbá a helyszín részletei (pl. kocsilehajtó, körforgalom, Telágazás stb.), a baleset dátuma, illetve a jármű típusa is, amellyel a kerékpáros ütközött (pl. személygépjármű, 3,5 tonnánál kisebb ösztömegű áruszállító jármű stb.). 2012 júniusára több mint tízezer pontot regisztráltak a térképen, és nem meglepő módon a forró pontok előfordulási sűrűsége a nagyvárosokban, pl. Londonban, Bristolban, Cardiffban éri el a maximumot. A térképes adatbázist bárki megtekintheti és tovább bővítheti a következő linken: <http://www.thetimes.co.uk/tto/public/cyclesafety/contact/>

NYOLCPONTOS KIÁLTVÁNY

A térinformatikai rendszer mellett a Times kampányának másik alappilléret egy olyan nyolcpontos kiáltvány adja, amelyet a kerékpárosok védelme érdekében dolgoztak ki:

1. A városközpontba behajtó tehergépjárműveknek törvényi kötelezettség alapján rendelkezniük kellene szenzorokkal, kanyarodásra figyelmeztető hangjelző berendezéssel, extra tükrökkel és olyan biztonsági rudakkal, amelyek meggátolják, hogy a kerékpárosok a gépjárművek alá kerüljenek.
2. Azonosítani kell az ötszáz legveszélyesebb útkereszteződést, majd újratervezni, vagy olyan elemekkel felszerelni ezeket, mint a kerékpárosoknak elsőbbséget biztosító közlekedési jelzőlámpák és a domború tükrök, amelyek segítségével a nehézgépjárművek vezetői észrevehetik a kerékpárosokat a járda felőli oldalon.
3. A kerékpáros közlekedésbiztonság hatékonyságának javítását elősegítendő, szükséges egy nemzeti felmérést végezni, amelyből kiderül, hányan kerékpároznak Angliában, illetve milyen súlyosságú kerékpáros balesetek következnek be.
4. Az autópálya-ügynökség költségvetésének két %-át az új generációs kerékpáros útvonalakra kell előirányozni, ami százmilliárd fontot biztosítana éves szinten a világszínvonalú kerékpáros infrastruktúra kialakítására. A városokat minden évben kerékpáros szolgáltatásaik alapján kellene minősíteni.



Fotó: <http://ghostbikes.org>

5. A gépjárművezetők és kerékpárosok képzését egyaránt szükséges javítani, és a gépjármű-vezetői vizsgák alapelemévé kellene tenni a kerékpáros közlekedésbiztonságot.
6. 20 mérföld per óra (30 km/h) sebességkorlátozást kellene bevezetni a kerékpársávok nélküli lakóövezetekben.
7. A londoni kerékpárkölszönző-rendszer mintájára be kellene vonni a vállalkozásokat a kerékpárutak és kerékpáros sugárutak építésének szponzorálásába.
8. Minden városnak ki kellene neveznie egy kerékpáros biztost.

MAGYARORSZÁGI JÓ PÉLDÁK

A fent felsorolt nyolc ponttal kapcsolatosan fontos megjegyezni, hogy ezek az Egyesült Királyságban jellemző közlekedési jogszabályi környezet és gépjárművekkel szembeni követelmények alapján kerültek kidolgozásra, vagyis ha hazai kontextusban vizsgáljuk őket, nem mindegyik pont releváns számunkra. Például Magyarországon a lakó- és pihenőövezetben eleve 20 km/h-s korlátozás van érvényben, illetve a lakóövezetekben is általában gyakori a 30 km/h-s sebességhatár. Viszont a konkrétumokhoz kevésbé kötődő javaslatok között több olyan található, amelyeket mindenképpen érdemes volna a hazai viszonyokra is adaptálni, pl. a veszélyes pontok azonosítását szolgáló felmérést, akár a Times lakossági hozzáférésű térképes adatbázisához hasonló alapon. Az iskolások közlekedésbiztonsági és ezen belül



Fotó: <http://ghostbikes.org>

A kampány egyik legfontosabb és egyben leghasznosabb eleme a #cyclesafe (kerékpározás biztonságosan) munkanév alatt létrehozott térinformatikai rendszer.

kerékpáros felkészítésére számos jó példát láthattunk már hazánkban is (pl. 2009-ben a Közlekedésbiztonsági Road Show a Nemzeti Közlekedési Hatóság szervezésében, Bringasuli 2010-2011 a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium támogatásával, Szuperbringa Program a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretében stb.), illetve a kerékpáros közlekedés bizonyos mértékig a gépjárművezető-oktatási tananyag részét is képezi. Nagyon fontos volna, hogy ezek a tendenciák tovább erősödjenek, és a segítségükkel minél szélesebb körben, illetve minél fiatalabb korban rögzüljenek az alapismeretek. Aki gyerekkorában megismerkedett a biztonságos kerékpáros közlekedés követelményeivel, és tudását a gyakorlatban is elmélyítve alapkészséggé fejlesztette, jó eséllyel felnőttként is felelős gépjárművezető és/vagy kerékpáros lesz.

ÖSSZEFOGÁS, CÉLTUDATOS KOMMUNIKÁCIÓ

A Times kampánya kiváló példája annak, hogy az alulról kezdeményezett összefogás és a média kiemelt figyelme hogyan segíthet sikerre egy jó ügyet. A magazin által felvetett kérdések és javaslatok

ugyanis eljutottak egészen a politika szintjéig. A kampány hatására a brit közlekedési minisztérium felszólította a helyi tanácsokat, hogy kezeljék kiemelten azokat a veszélyes csomópontokat, amelyeknek közlekedésbiztonsági szempontból indokolt az újratervezése. Továbbá a Transport for London, a főváros autópálya-ügynöksége számára a londoni önkormányzati képviselők 15 millió fontos támogatást ítélték meg a veszélyes városi csomópontok kerékpáros közlekedés-

biztonságának javítására. Skóciában a parlament 2012 márciusában megszavazott egy, a Times magazin manifesztumával összhangban álló kerékpáros intézkedéscsomagot, melynek keretében kiterjesztenék a városközpontokban a 30 km/h-ás övezeteket, illetve 2015-re minden gyermek számára kerékpáros oktatást biztosítanának.

Azt is fontos megemlíteni, hogy a magazin kerékpáros kampányát 2012 áprilisáig több mint 32 ezren írták alá, és ez jól példázza, hogy a lakossági nyomás képes komoly hatást gyakorolni a döntéshozatalra mind helyi, mind pedig nemzeti szinten. 2012 februárjában a Times manifesztumát maga a parlament is megvitatta, ahol többek között a helyi kerékpáros biztosok ki-nevezésének kérdése került napirendre. Ugyanakkor a többi pont is pozitív

fogadtatásban részesült, sőt, a kerékpáros gyermekoktatás témája külön hangsúlyt kapott. Egyedül a két %-os finanszírozási javaslat osztotta meg a képviselőket, és az indítvány megvitatása az együttműködés helyett inkább politikai kérdéssé vált a kormány és az ellenzék között. Míg a miniszterek ódzkodtak attól, hogy az autópálya-ügynökség éves 4,9 milliárd fontos költségvetésének két %-át a kerékpáros infrastruktúra korszerűsítésére fordítsák, az ellenzék azt hangsúlyozta, hogy hajlandóak volnának éves szinten akár 100 millió fontot is az ügynek szentelni.

A Times-kampány lakossági támogatottsága is alátámasztja: az egyéni lépések hatása megfelelő szervezés mellett összeadódik és hatványozottan érvényesül.

Mindenesetre a kampány eddigi sikerei igen figyelemreméltóak, és várhatóan újabb és újabb eredmények születnek majd. Mind a szellemibiciklik mozgalma, mind a Kerékpározásra alkalmas városok kezdeményezés jól példázza, milyen lehetőségek rejlenek a közösségi összefogásban és a céltudatos kommunikációban, amelyben katalizátorként működhet a megfelelő médiacsatorna bevonása is. Nem kevésbé fontos tanulság, hogy világosan látszik, milyen fogékonyság és szociális érzékenység övezi a kerékpározás biztonságának kérdését nemzetközi szinten, és amint azt a Times-kampány lakossági támogatottsága is alátámasztja, az egyéni lépések hatása megfelelő szervezés mellett összeadódik és hatványozottan érvényesül.

Váczai Vincent

LEGYEN AZ ÖN TELEPÜLÉSE ÉS MUNKAHELYE IS KERÉKPÁROSBARÁT!

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium kis-, közép- és nagyvállalat, közintézmény és non-profit szervezet kategóriákban meghirdette a „**Kerékpárosbarát Munkahely 2012**” címetek, nagyközség, község, város, valamint megyei jogú város és fővárosi kerület kategóriákban pedig a „**Kerékpárosbarát Település 2012**” címetek.

A pályázati adatlap és az információs háttéranyag letölthető a www.kormany.hu honlapról.

A beérkezési határidő:
2012. szeptember 28.



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM





Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram

BIZTONSÁGGAL AZ UTAKON

ÉLET ÚTON

a biztonságos közlekedésre felkészítés programja



Mercedes-Benz



Közúti Közlekedési Szakértői Tanács



MŰZEUM

