

Közlekedés- biztonság

A Nemzeti Közlekedési
Hatóság szakmai lapja.
2012 | 3-4. szám



Nemzeti
Közlekedési
Hatóság

DÖNTÉSEIBEN
SZAKSZERŰ
ÉS JOGSZERŰ



Új épületben
a HungaroControl

Vízi ellenőrzések
tapasztalatai

BalatonRide és
a motorosok biztonsága

„ÉSSZERŰSÉG, NEMZETI ÉRDEK, JOGSZERŰSÉG”

| Győri Gyula, a Nemzeti Közlekedési Hatóság új elnöke



CSÚCSTECHNOLÓGIA

INNOVÁCIÓ

SZAKÉRTELEM

MEGBÍZHATÓSÁG

HAJTEKÖNYVSÉG

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 ériék el úti céljukat.

Straight to the point

 **HungaroControl**

Magyar Légiforgalmi Szolgálat

www.hungarocontrol.hu

Tisztelt Olvasó!



Schwáb Zoltán, közlekedésért felelős helyettes államtitkár

A Nemzeti Közlekedési Hatóságot 2012 augusztusától Győri Gyula személyében új elnök vezeti. Útmutatóként az NKH új elnöke egy interjúban úgy fogalmazott: „szerintem akkor teszi jól egy állami hivatal vezetője, ha időnként – legalábbis fejben – kilép a hivatalból, és megpróbál rá ügyfélként tekinteni”. Állami intézményt vezetni szolgálat, amely lehetőséget biztosít a szakma legjobb szakemberei számára, hogy bizonyítsák rátermettségüket, szakmai hozzáértésüket. A legjobb hivatalok versenyének győztese az lesz, ahol az ügyfél valóban ügyfélként érzi magát, és ahol az ügyeinek intézésében mindazon segítséget megkapja, ami alapján úgy érzi, hogy az állami intézmény érte van. Értünk, állampolgárokért.

De mit kell tudni a közlekedési hatóságról? Az én olvasatomban a közlekedési hatóság azért van a világon, hogy rend legyen a közlekedés területén, Magyarországon. Hogy szabványos és szabályos utak épüljenek, a járművek műszaki biztonsága előírászerű legyen, a közlekedési vállalatok piaci tevékenysége szabályozott keretek között működjön, hogy megtanuljon biztonságosan vezetni, aki jogosítványt akar. Hogy közlekedési hatóságként ellenőrizze a közlekedés területén a piaci verseny tisztaságát, a szabályok betartását, hogy biztosítsa az éilhető mobilitás mellett a közlekedésbiztonság és a környezetvédelem szempontrendszer maradáktalan érvényesülését, és hogy konstruktív módon működjön. Mindemellert közös célunk, hogy egy éilhető és érthető közlekedési rendszert építsünk Magyarországon.

Mérnöként én magam is építeni szeretek, tenni azért, hogy a közlekedés egészére vonatkozólag elmondhassuk, hogy jobbak, rendezettebbek, szakszerűbbek és ésszerűbbek lettünk. Hogy Magyarországon a közlekedési ágazatban rendet tettünk, megszüntettük a káoszt, és új utat mutattunk. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium részéről megfogalmazásra került, hogy a közlekedési hatóság esetében is szükséges egy dinamikusabb működés feltételeinek biztosítása, a hatósági feladatok gyorsabb és hatékonyabb ellátása, a fejlesztési tárcát érintő uniós projektek hatósági engedélyezésének a felgyorsítása, a kormányhivatalok közlekedési felügyelőségeivel való szakmai kapcsolattartás zökkenőmentes biztosítása. A Nemzeti Közlekedési Hatóság az állami közlekedésfelügyeleti rendszer országos intézményeként, érdekelt a kormányhivatalok és a közlekedési felügyelőségek esetében is egy konstruktív, szakmai alapokon nyugvó, kooperatív együttműködésben. A kormányhivatalok közlekedési felügyelőségeivel együtt részese a közlekedés fejlődését befolyásoló közlekedésbiztonsági, környezetvédelmi és versenyképességi feladatok megoldásának. Ennek érdekében új stratégia megfogalmazására van szükség, amely a nemzeti érdekek mentén, a jogszerűség és a szakszerűség alapjain, a közlekedési ágazat és a közlekedési szolgáltatások korszerű, eredményes működésének és fejlődésének elősegítését biztosítja.

Schwáb Zoltán

közlekedés- biztonság

A Nemzeti Közlekedési
Hatóság szakmai lapja.
2012 | 3-4. szám

Interjú Győri Gyulával,
a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökével
Repülőgépkabin, mint tanítómester
4. oldal



Lediplomázott a magyar–skandináv légi
akadémia első évfolyama
Ősztől irány a magyar légtér
8. oldal

Interjú Győri Gyulával, a Nemzeti Közlekedési
Hatóság elnökével
Repülőgépkabin, mint
tanítómester
4. oldal

Lediplomázott a magyar–skandináv
légi akadémia első évfolyama
Ősztől irány a magyar légtér
8. oldal

A repülőtér a normál kapacitásának
70%-ával üzemelhet
Virtuális repülőtéri
irányítóközpont
14. oldal

Novemberig tart a „türelmi idő”,
utána jönnek a szankciók
Kötelező a légalcoholmérő eszköz
Franciaországban
18. oldal

A közúti közlekedésbiztonság alapja lehet
Magyarországon is
Magától értetődő és megbocsátó út
20. oldal



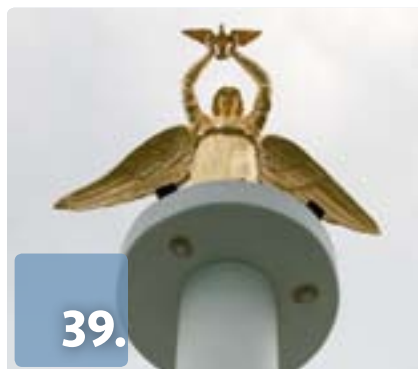
Hideg vízbe eső horgász, hídpillérnek
ütköző szállodahajó
Közlekedésbiztonság a vizeken
24. oldal

A Tour de Pello-n jártunk
Közelednek egymáshoz bringások
és járművezetők
26. oldal

A balesetek gyors észlelése hozzájárul
a károk csökkenéséhez
eCall: a bevezetés lehetőségei
30. oldal

Első fél év: van még tennivaló
a közlekedésbiztonság javításában
Kevesebb balesetben haltak meg
többen
36. oldal

A béke, a barátság és az egyetértés szimbóluma
a síófoki kikötőben
Angyal vár haza
39. oldal





44.

Jogkövető a hajós társadalom,
de jogsértések itt is előfordulnak
Aki fél a víztől, ne hajózzon!

44. oldal

Az iskolások biztonsága az egyik
legalapvetőbb társadalmi érdek
20. tanévkezdeti kampány

74. oldal



74.

A kedvező változások ellenére további jelentős
javulásra van szükség
Biztonsági övek, gyermekülések

40. oldal

Népszerű VOLT a közlekedésbiztonsági
tudatformáló akció

Az élet nem visszahívható!

42. oldal

Jogkövető a hajós társadalom,
de jogsértések itt is előfordulnak
Aki fél a víztől, ne hajózzon!

44. oldal

A baleset-megelőzés a közlekedési prevenció
„húzóágazata”

A közlekedésbiztonsági prevenció
kulturális esélyei

50. oldal

A motorosok a déli partot is birtokba vették
BalatonRide: második felvonás

58. oldal

Új korszak kezdődik a térség légi irányításában
Újabb lépés a sikeres jövő felé

62. oldal



42.



62.

Elfogadhatatlanul sok fiatal hal meg
az utakon az EU-ban

Gyermekek biztonságos
közlekedésre nevelése

68. oldal

Egyfajta minimális standard meghatározása
lehet a megoldás

Kötelező motoros védőruházat?

72. oldal

Az iskolások biztonsága az egyik legalapvetőbb
társadalmi érdek

20. tanévkezdeti kampány

74. oldal

A nemzetközi finanszírozási gyakorlatban már
bizonyított a rendszer

Értékelemzés = költséghatékonyság

76. oldal

A közlekedés gyorsabbá, biztonságosabbá
és színvonalasabbá vált

Számóriások Debrecenben

80. oldal



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

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

Felelős kiadó: Győri Gyula, az NKH elnöke • Felelős szerkesztő: Somogyi Gábor • Főszerkesztő: Ötvös Nándor • Szerzők: Andrassev Dávid, Igor, Bajkó Erika, Baranyai Attila, Berkesi Ádám, Berta Tamás, Bíró József, Dudás Dező, Gégeny István, Prof. Dr. Holló Péter, Kibédi-Varga Lajos, Dr. Legeza Enikő, Markovits-Somogyi Zita, Sesztakov Viktor, Sipos Tibor, Somogyi Gábor, Török Ádám, Trencsényi Dávid, Urbán-Frendl Ildikó • Fotó: AbsolutVision, Bartolf Ágnes, Deák Krisztina, Gégeny István, Iró Zoltán, Kapusi Zoltán, Németh Béla, Salamon László, Somogyi Gábor • Címlapfotó: Iró Zoltán • A szerkesztőség címe: 1067 Budapest, Eötvös u. 20. • E-mail: kommunikacio@nkh.gov.hu • Készült a Cre-Vision Kft. gondozásában • Nyomda: Bonex-Press Kft. • ISSN 2062-6916 • Következő számunk novemberben jelenik meg. A kiadvány ingyenes.



Beszélgetőpartnerünk: Győri Gyula, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke

Repülőgépkabin, mint tanítómester

A tömör hír mindössze úgy szólt, hogy augusztus 13-án Urbán Györgyöt Győri Gyula váltotta a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöki székében. Egy ilyen típusú közleményt persze lehet ilyen meg olyan szempontból értékelni, minősíteni, lapunk azonban úgy döntött, az egyik leginkább érintettől, Győri Gyula elnöktől kér interjút kinevezéséről, elképzeléseiről, a hatóság munkájáról.

– Elnök Úr! A kinevezését többen meglepődve, mások viszont – és a tapasztalataim szerint ők voltak többen – lelkesedéssel fogadták, és nagy várakozással tekintenek várható tevékenységére. Volt olyan lap, amely úgy tette közzé kinevezése hírét, hogy „Csúcsvezető lett Győri Gyulából”. Ön miként értékeli ezt a megkülönböztetett figyelmet?

– Egyáltalán nem csodálkozom azokon, akik kinevezésem hírét meglepetéssel fogadták, hiszen magam sem gondoltam, hogy rám esik a döntéshozók választása. A felkérés tehát engem is meglepett, de természetesen nem mondanék igazat, ha azt mondanám, hogy nem esett jól, hiszen ez a korábbi munkám elismerését is jelentette egyben. Egészen pontosan azt, hogy elnökhelyettesként az NKH Légügyi Hivatalának szervezetét, munkastílusát,

Sokan bíznak abban, hogy az a fajta „vállalati kultúra”, amely a Légügyi Hivatalban a megvalósulás stádiumába lépett, tovább vihető.

kultúráját – egy gyorsan összekovácsolódott vezetői csapattal és magas szakmai szintű munkatársakkal – sikerült úgy kialakítani az elmúlt több mint másfél évben, hogy az sok tekintetben példaeértékű lett a hatóságon belül. Természetesen mindez nem valósulhatott volna meg az említett jó csapat nélkül, mert a mai világban

„one man show-val” már nem lehet eredményeket elérni. Bizakodásra ad okot, hogy – amint említette – valóban sokan bíznak abban, hogy az a fajta „vállalati kultúra”, amely a Légügyi Hivatalban a megvalósulás stádiumába lépett, tovább vihető. Persze, ne gondoljon semmilyen csodára, hiszen a közigazgatás nem egy pro-

Szerintem akkor teszi jól egy állami hivatal vezetője, ha időnként – legalábbis fejben – kilép a hivatalból, és megpróbál rá ügyfélként tekinteni.

fitorientált gazdasági társaság, soha nem volt és nem is lesz az, lévén, más a feladata, a társadalomban, a közigazgatásban betöltött szerepe. Ám ettől függetlenül szerintem akkor teszi jól egy állami hivatal vezetője, ha időnként – legalábbis fejben – kilép a hivatalból, és megpróbál rá ügyfélként tekinteni. Mert ami természetes belülről, az távolról sem természetes kívülről. Az emberek többségének még manapság is görcsbe rándul a gyomra, ha egy hivatalban kell ügyet intéznie, mert tart a hivatal „packázásától”. Az igazság azonban ez esetben is a féléton van, hiszen egyfelől a közigazgatási eljárások szabályait kevesen ismerik, nehezen emészti meg az ügyintézési határidőket, kérdéseikre pedig többnyire félvállról válaszolnak a hivatali munkatársak. Másfelől pedig – és ezt sem érdemes titkolni – sok hivatalnok indokolatlanul is úgy gondolja, az utolsó másodpercig ki kell használnia az egy-egy ügy elbírálására rendelkezésére álló időt. Ha ez nem így történne, mindenkinek – hivatalnak és ügyfélnek – jobb lenne a hangulata, megváltozna az egymásról alkotott véleménye. Nos, ezen az úton indultunk el tavaly a Légügyi Hivatalban, és szeretném, ha ezt a törekvésünket most már a Nemzeti Közlekedési Hatóság minden munkatársa megértené és elfogadná. Ne felejtse el, hogy komoly nemzeti érdek is fűződik ahhoz, hogy európai színvonalú, szolgáltató hatóságot építsünk. És hogy csúcsvezető lettem-e? – vetette fel egy újságcikkre hivatkozva. Azt hiszem, utoljára csak sportolóként vágytam csúcsokra, amúgy pedig – éppen sportolói mentalitásom miatt – mindig igyekeztem tökéletesen megfelelni az éppen előttem megjelenő kihívásoknak. Amikor pedig azt igazolták vissza, hogy sikerült teljesítenem az aktuális feladatot, mindig a csúcson éreztem magam.



Fotók: Iró Zoltán



– A Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökévé történő kinevezésével egyidejűleg több magas beosztású vezető – elnökhelyettesek és hivatalvezetők – cseréjére is sor került. Ez már része volt az imént vázolt folyamatnak?

– A kormányzat és a közlekedésért felelős minisztérium is úgy gondolta, hogy – bár a Nemzeti Közlekedési Hatóság megfelelő pályán mozgott – szükség van egy dinamikusabb, rugalmasabb, ezzel

Utoljára csak sportolóként vágytam csúcsokra, amúgy pedig mindig igyekeztem tökéletesen megfelelni az éppen előttem megjelenő kihívásoknak.

egyidejűleg gyorsabb reagálásra képes vezetésre. Szerencsére sikerült megnyernünk olyan jól felkészült, fiatal szakembereket, akik pályafutásuk során álltak már a szakma másik oldalán is, azaz, a versenyszférában is megmérettették magukat. A saját bőrükön tapasztalhatták meg, hogy adott ügyekben mennyit jelent egy hivatal hozzáállása, gyors vagy éppen lassú ügyintézése. S bár nagyon kevés idő telt még el az új elnökhelyettesek, illetve hivatalvezetők munkába állása óta, talán már mondhatom, hogy személyükben jó döntést hoztunk. Az Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal eddig is jó kezekben volt Bíró József elnökhelyettes irányítása alatt, a Légügyi

Hivatal élére most kinevezett Farkas András elnökhelyettes szakértelméhez pedig ugyancsak nem férhet kétség. De ugyanezt mondhatom Érsek Istvánról, a Gépjármű-közlekedési Hivatal vezetőjéről, aki felsővezetőként hosszú ideje dolgozik már a Nemzeti Közlekedési Hatóság állományában. Nem tagadom, szerettem volna friss erőket hozni a vezetésbe, akiktől elvárható, hogy felelős döntéseket hozzanak a maguk területén, és modern, európai közigazgatási szemléletmóddal irányítsanak egy-egy szakágazatot.

– Sok helyen olvashattuk öntől, hogy az ésszerűség, a nemzeti érdek és a jogszerűség hármast tartja irányadónak. Ráadásul mindig hozzátesszi, hogy a felsorolás sorrendje sem mellékes. Kifejtené ezt bővebben is olvasóinknak?

– Szerintem, akik idáig eljutottak az olvasásban, nagyjából már sejthetik is, mire gondolok. De nem szeretnék kitérni a konkrét válasz elől. Egy állami hivatal esetében voltaképpen fordított sorrendnek kellene szerepelnie, ám azért helyezem mindenek elé az ésszerűséget, mert sokszor éppen annak megvalósulásából következik vagy következne a nemzeti érdek, illetve a jogszerűség. Mondok egy példát. Ha egy hivatal hosszú időn át végez olyan tevékenységet, munkafolyamatot, amelyről maga is tudja, hogy értelmetlen, hogy az idő túlhaladt rajta, és ezt nem jelzi a jogalkotónak, akkor ez nyilvánvalóan nem erősíti a nemzeti érdeket. Ettől persze még lehet az adott lépés jogszerű, de egy állami hivatalnak nem csupán az lenne a dolga, hogy a nemzeti érdek ellenében butaságokat hajtson végre a jogszerűség elve mögé bújva. Tisztában vagyok azzal, hogy sokkal



Fotók: Iró Zoltán

kényelmesebb így dolgozni, de nem vállaltam volna el a feladatot, ha ezt a szemléletet vallanám. Ez természetesen nem azt jelenti, hogy minden szabályt meg kell vizsgálni és újra kell írni, hiszen a hazai közigazgatás alapvetően jól működik. De tegyük a kezünket a szívünkre, és mondjuk ki, mindenki találkozott már olyan hivatali helyzettel, amikor maga az ügyintéző sem tudott magyarázatot adni az egyébként jogszerű lépése okára. Azt gondolom, egy állami ható-

» Egy állami hivatal arra hivatott, hogy rendet tartson, betartassa a szabályokat, amely viszont csak akkor lehet sikeres, ha házon belül is rend van.

ság vezetőjének nem a hivatal számaiban, statisztikáiban kell elmélyülnie, hanem tenni valamit a mozgásterében feltűnő anomáliák ellen. Ez persze – éppen a jogszerűség betartása miatt – nem megy egyik napról a másikra, de feladni semmiképpen sem szabad.

– Az Önt már régebben közelebbről ismerő munkatársak egybehangzóan állítják, hogy kemény, szinte katonás rendet és fegyelmet kívánó vezető, aki ugyanakkor képes meghallgatni és elfogadni kollégái véleményét is...

– Ha arra gondol, amire én, akkor nem érzek ellentmondást a két személyiségvonás között. Meggyőződésem ugyanis, hogy egy

hivatal rangját, tekintélyét maguk az ott dolgozó szakemberek fegyelmezett munkája adja. Ahol ez hiányzik, ahol – egy kicsit sarkítva – akár az íróasztalon rendtelenség van, ott az ügyfelek is úgy érzik, bármit megtehetnek. Márpedig egy állami hivatal arra hivatott, hogy rendet tartson, betartassa a szabályokat, amely viszont csak akkor lehet sikeres, ha házon belül is rend van. És akkor egy csapásra kialakul az a jó értelemben vett tekintély, amelynek alapja a szakértelem és nem a kincstári felsőbbrendűség sugalmazása. Nyilvánvaló, hogy ezt elvárom a munkatársaimtól, ám ez nem zárja ki, hogy egy jó hangulatú, a nyitott kérdések megvitatására képes hivatalba járjanak be. Komolyan gondolom, hogy csak így érdemes dolgozni, illetve így lehet eredményesen dolgozni. Az igazság az, hogy manapság is meglehetősen sokat ülök repülőgép kabinjában, amely önmagában is nagy tanítómester. A jobb vagy a bal ülésben helyet foglaló kapitány, illetve elsőtiszt pontosan tudja, hogy egymásra vannak utalva, ami nem zárja ki azt, hogy a repülés megkezdése előtt megvitatassanak néhány kérdést. Sőt, szükség is van erre, hiszen mindenkinek lehet egy jobb ötlete, más, megfontolandó véleménye. A levegőben azonban már csak egyetlen döntéshozó van, a kapitány. Vitának ott már nincs helye, mert ebben a műfajban a szabályokat vérrel írják. A közigazgatásban ugyan számítógépen írják a szabályokat, de a munka menetéről alkotott elképzelésem nagyjából azonos az imént talán plasztikusabban megfogalmazott folyamattal.

Somogyi Gábor

Lediplomázott a magyar–skandináv légi akadémia első évfolyama

Ősztől irány a magyar légtér

Véget ért az első tanév a skandináv módszer szerint kialakított légiforgalmi irányító iskolában, az *Entry Point Central*ban. Július 6-án tizenketten vehették át az egész Európában magas színvonalúként elkönyvelt diplomájukat. Ezzel azonban még közel sincs vége a tanulásnak, a hallgatók a HungaroControlban folytatják tanulmányaikat. Ellentétben a hazai trendekkel, ha végeznek, fix munkahely várja őket. *Menráth Gábort*, a HungaroControl központjában működő légi akadémia vezetőjét kérdeztük a képzés tapasztalatairól és a további tervekről.

– Az Entry Point Central egy vegyesvállalat, amelynek a tulajdonosai a HungaroControl Zrt. és a svéd bejegyzésű, de egyébként három skandináv ország által tulajdonolt Entry Point North. A légiforgalmi irányítók képzése két részből áll, egy alapképzésből és egy úgynevezett jogosító képzésből. A kezdő képzés végén a leendő légiforgalmi irányítók „gyakornok légiforgalmi irányító szakszolgálati engedélyt” kapnak. Ez feljogosítja őket arra, hogy különböző helyi sajátosságok megtanulása után egy adott légiforgalmi irányító egységénél munkahelyi gyakorlati oktatáson vegyenek részt. Ez azt jelenti, hogy további szimulátoros képzést követően már ők irányítanak „élesben a frekvencián”, egy oktató felügyelete mellett. Ezután eltelik egy bizonyos idő, egészen addig, amíg már magabiztosan képesek önállóan irányí-

tani. Az Entry Point Centralnál e képzési folyamat első részét csinálják végig, ez nagyjából az egész képzés fele.

– A most diplomát kapott hallgatók innen hova mennek tovább?
– A nyári szünet után folytatódik a képzésük a HungaroControlnál. Eddig egy általános légtérben, az úgynevezett generic airspace-ben megtanulták a légiforgalmi irányítás alapjait. Ősztől a szimulátorban már a magyar légtérben fognak dolgozni.

» A diplomát kapott hallgatók a generic airspace-ben megtanulták a légiforgalmi irányítás alapjait, ősztől a szimulátorban már a magyar légtérben fognak dolgozni.

– Az első évben csak magyar diákokat képeztek. A következő tanévben megnyitják az iskola kapuit más országok hallgatói előtt is?

– Vannak ilyen terveink, de jelen pillanatban ez még nem százszázalékos. Az első évben a képzés minőségének elsajátítása volt a leglényegesebb. Az Entry Point Centralnak ugyanis az a célja, hogy pontosan ugyanazt a magas színvonalú képzést biztosítsa, mint amit a svéd anyavállalatnál nyújtanak. Ugyanazt a know-how-t, struktúrát és metodikákat alkalmazzuk, mint a malmői bázison.

– A végzett tizenkét diák mind Magyarországon fog dolgozni a tanulmányai befejezése után?

– Igen, mindegyik a HungaroControlnál dolgozik majd.

– A következő évfolyamot már nem csak Budapestre képzik? Ezzel a papírral hol kaphatnak állást?

– Európában mindenhol elfogadják ezt a végzettséget. De azért nem annyira egyszerű az élet, hogy innen kimennek és bárhol jelentkezhessenek, mert ez egy nagyon költséges képzés. Olyanok jönnek hozzánk, akiknek a szolgáltató, a későbbi munkáltatójuk megfinanszírozza az oktatást.

– Mit jelent az, hogy nagyon költséges?

– Több tízmillió forintokról beszélünk.

– Tehát a lediplomázott hallgatóknak már megvan a fix állása?

– Így van, de csak abban az esetben, ha sikeresen teljesítik a követelményeket. Ha ez nem sikerül, egy szerződés rendelkezik arról, mi a teendő.



Fotók: Salamon László

– *Hányan jelentkeztek az első évfolyamra?*

– Az előző évben több mint háromszáz jelentkezőt regisztráltunk. Tizenöt diákot választott ki és küldött oktatásra az Entry Point Centralhoz a HungaroControl. Közülük tizenketten végeztek, mert menet közben hárman sajnos nem tudták teljesíteni a feltételeket. Nagyon magasak a követelmények, ezért akik itt végeznek, ezen a szinten Európában bárhol megállnak a helyüket.

– *A következő évfolyamon lehet, hogy sokkal többen tanulnak majd, vagy tartják a 12–15 fős osztálylétszámot?*

– Mindig a szolgáltatók határozzák meg az igényt. Ha száz szakemberre lenne szükség, akkor százat oktatnánk. Ehhez persze fejleszteni kellene a kapacitásunkat, de vannak középtávú tervek, amelyekből nagyjából be tudjuk lőni azt, hogy mekkora igénye van például a HungaroControlnak.

– *Miben új ez a módszer a korábbi, HungaroControlban megszokott képzéshez képest?*

– Négy újdonságról mint alappillérről beszélhetünk. Az első, hogy a korábbi magyar nyelvű képzéssel ellentétben angol nyelven oktatjuk a diákokat. A második, hogy nagyon hamar gyakorlati képzést kapnak a hallgatók, tehát az elméletben szerzett tudást a gyakorlatban is kipróbálhatják. Korábban

négy hónapig ültek az iskolapadban, és csak utána mentek a szimulátorba, illetve annak elődjébe. Most az ötödik héttől kezdve már szimulátoros képzésben vesznek részt. Ebből is látszik, mennyire gyakorlati központú a képzés. A harmadik újítás, hogy kettős gyakornoki szakszolgálati engedélyt kapnak. Ez azt jelenti, hogy a légiforgalmi irányítás három nagy egysége közül kettőben tudnának dolgozni, és a korábbi szo-

» Az Entry Point Central célja, hogy ugyanazt a színvonalas képzést biztosítsa, mint amit a svéd anyavállalatnál. Ugyanazt a knowhow-t, struktúrát és metodikát.

kástól eltérően, sokkal később kell eldönteni, hogy ez melyik legyen. Régebben már négy hónap után el kellett határozni, merre orientálódnak tovább. Így most kilenc hónapja van a szolgáltatónak eldöntenie, melyik egységben kamatoztatja a végzősök tudását. A negyedik különbség a korábbiakhoz képest a tananyagok minden részletre kiterjedő kidolgozottsága. A magas színvonalú, egységes minőségű oktatásnak ez az egyik záloga.

Magyarország ellenőrzött légtérében a HungaroControl irányítja a légi közlekedést. A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérén az irányítótorony munkatársai dolgoznak, a repülőtér környezetében lévő légi járműveket a közeli körzet irányítói, a magasabb légtérekben lévőket pedig a távolkörzet irányítói kezelik az év minden napján, a nap 24 órájában. A légiforgalmi irányítók alap- és továbbképzéséről szintén a HungaroControl gondoskodik. A HungaroControl feladata a légtérfelhasználói igények elbírálása, a katonai és polgári légi járművek elkülönítése, és annak garantálása, hogy egyszerre csak annyi repülőgép használja a légtér, amelynek biztonságos irányításához a személyi és technikai felté-

telek adottak. A légiforgalmi szolgálat koordinálja a ferihegyi repülőtér kapacitásainak felhasználását, átfogó forgalmi tájékoztatást nyújt a le- és felszálló gépeknek, valamint aktuális meteorológiai információkkal látja el a pilótákat. A nem ellenőrzött légtérben közlekedő gépek számára pedig repüléstájékoztató szolgálatot biztosít. A magyar szakemberek a MATIAS automatizált légiforgalmi irányító és tájékoztató rendszer segítségével szervezik hazánk légi közlekedését. A MATIAS a világ egyik legkorszerűbb légiforgalmi irányító rendszere, amelyet a HungaroControl a felhasználói igények változásának megfelelően, folyamatosan fejleszt 1999 óta. A MATIAS folyamatosan dolgozza fel a brüsszeli repülésirányítási központtól érkező

tervadatokat, és kapcsolatot tart a külföldi légiforgalmi irányító rendszerekkel is. Ezenfelül tartalmazza a védett légtér adatait, illetve az időjárással kapcsolatos, folyamatosan frissülő információkat. Mindezek összesítésével maximális pontosságú, valós idejű képet ad a magyar légtérről, az ott tartózkodó repülőgépek helyzetéről és mozgásáról. A MATIAS az információk megjelenítésén és rögzítésén kívül rövid és középtávú konfliktuskutatást végez az összes repülőgép helyzetének és valószínűsíthető jövőbeli mozgásának elemzésével. Felhívja az irányító figyelmét a lehetséges konfliktushelyzetekre, azonnal jelez, ha a légi jármű veszélyes légtér közelébe ér, illetve, ha eltér a repülési tervben leírt útvonaltól vagy a számára engedélyezett magasságtól.



– A Wizz Airrel kötöttek egy megállapodást. Mi ennek a lényege?

– Megkerestük a Wizz Airt, akik nagyon segítőkészek voltak. A légitársaságnak köszönhetően a képzés során a diákok lehetőséget kapnak arra, hogy egy repülőgép pilótafülkéjében az első pillanattól a célállomásig és vissza, testközelből láthassák azt, mi történik a mikrofon túloldalán. Végig hallgatják és nézik az eseményeket, együtt élnek a forgalommal és a pilóták tevékenységével. A cél, hogy ne csak egy hangot halljanak, vagy egy jelet lássanak a radarernyőn, hanem megismerjék, hogy ténylegesen mi történik a pilótafülkében.

– Svédországban ez a rendszer már működik, sőt, immár Magyarországon is. Európában van még valahol valamilyen Entry Point? Miért pont hazánkba jöttek a skandinávok?

Ha most elkezdjük valakinek a képzését, akkor az körülbelül öt év múlva fog beérni. Addigra lesz akkora rutinja, hogy már valóban nagyon magas szinten dolgozhat.

– Ilyen jellegű együttműködésről máshol nem tudok. Arról őket kellene megkérdezni, miért éppen minket választottak. Lehet azért, mert olyan jók vagyunk. A saját motivációnkat viszont tudom. Négy évvel ezelőtt, 2008-ban a HungaroControl akkori vezetősége döntést hozott arról, hogy fel kell térképezni, milyen irányba fejlesszük tovább az oktatást. Nem voltunk elégedetlenek, de az európai trendek és a jövőbelátás azt sugallta, hogy a későbbiekben az akkori színvonal nem lesz elegendő ahhoz, hogy versenyképesek legyünk akár a régióban, akár Európában. Ekkor született egy döntés arról, hogy mindenképpen fejleszteni kell. Utána azt kellett eldönteni, hogy saját magunk fejlesszünk, vagy egy partner segítségével. Az első esetben iszonytató befektetéssel kellett volna számolni, továbbá az eredmény is kétséges, valamint időben is hosszadalmas. Akkor azonban ismét bebizonyosodott, hogy a véletlenek mennyit számítanak: hagyományosan jó a kapcsolat a magyar és a dán légiforgalmi szolgáltató között, és mivel az Entry Point North egyik tulajdonosa Dánia, könnyen fel tudtuk venni egymással a kapcsolatot. Ezután hamar kiderült, hogy nagyjából ugyanazt akarjuk: ők kerestek egy hozzánk hasonló partnert, mi pedig egy hozzájuk hasonlót. De azért nem volt ennyire egyszerű, nagyjából két évig tartó tárgyalássorozat kellett ahhoz, hogy mindenképpen meg tudjunk állapodni.

A FEAST-et, azaz az Első Európai Légiforgalmi Irányító Felvételi Tesztet (First European Air Traffic Controller Selection Test) kifejezetten légiforgalmi irányítók felvételére fejlesztették ki. Ez a számítógép-alapú vizsgáztató rendszer számos felmérő eszközt tartalmaz, és egy sor olyan képességet mér, amelyek fontosak lehetnek a légiforgalmi irányító tanfolyam elvégzése és a munkakör jövőbeni betöltése szempontjából. Segítséget nyújt a kiválasztásban, és a legfontosabb irányítói képességek jól kidolgozott mérésével csökkenti a képzésből esetlegesen kieső hallgatók számát. Az Eurocontrol által kifejlesztett tesztet Európa 24 országában használják a polgári és a katonai légiforgalmi irányítók kiválasztásában.





Fotók: Salamoni László

Menráth Gábor, az „Entry Point Central” vezetője



– Más, például a környező országokban is van helyi képzés. Tekintve a színvonalat, akkor járnak a legjobban, ha hozzánk küldik képzésre a leendő légi irányítókat?

– Azt mondom, hogy persze, úgy járnak a legjobban, de mindenkinek saját magának kell eldöntenie, hogy neki mi a jó. Azt merem állítani, hogy mi egy nagyon magas színvonalú képzést nyújtunk bárkinek, akinek erre igénye van.

2008-ban az európai trendek és a jövőbelátás azt sugallta: az akkori színvonal később nem lesz elegendő a versenyben maradáshoz akár a régióban, akár Európában.

– A szolgáltató jobban jár anyagilag, mintha az Entry Point North-nál oktatná a hallgatókat?

– A képzés díja ugyanaz, de kilenc hónapig kell itt tartózkodnia a hallgatóknak, ezért a járulékos költségek, a lakhatás és a mindennapos kiadások nálunk azért valószínűleg olcsóbbak.

– Milyen hatással volt akár a HungaroControlra, akár az Entry Point Centralra a Malév csődje?

– Nagyon fontos, hogy a HungaroControl árbevételének döntő többsége, közel 90 százaléka nem a Malévtól folyt be, hanem a nemzetközi légi forgalom többi szereplőjétől. Ezért a Malév leállása nem

veszélyezteti a HungaroControl gazdálkodását, stratégiai terveit. Közép- vagy hosszú távon valamilyen hatással lesz ránk a leállítás, de a mértékét még nem lehet megmondani. Jelenleg még nincs baj. Meg kell várni, hogy a trendek hogyan változnak. A légiforgalmi irányító képzés nem egy-két évre történik, ha most elkezdjük valakinek a képzését, akkor az körülbelül öt év múlva fog beérni. Addigra lesz akkora rutinja, hogy már valóban nagyon magas szinten dolgozhat.

– Csak Budapestre képeznek légiforgalmi irányítókat? Azért van még néhány repülőtér Magyarországon.

– A jelenleg egyedüli, úgynevezett ellenőrzött repülőtér itt van Ferihegyen. Ha igény lenne rá, természetesen máshova is tudnánk képezni, de egyelőre ilyen nem merült fel.

– Hogyan látja az első tanév végén az akadémiát? Teljesültek a várakozások?

– Büszke vagyok a diákokra, nagyon szép teljesítményt nyújtottak azok, akiknek sikerült elvégezni az évet. Elégedett vagyok, mert a tapasztalatok azt mutatják, az iskola maradéktalanul teljesítette a hozzá fűzött reményeket. Ez egy szép jövőképet sejtet. Az volt az elvárás, hogy hatékony legyen az oktatás, nagy forgalmat tudjanak elvinni a hallgatók a képzés végén, és magabiztosan tudjanak dolgozni. Ezek maximálisan teljesültek. Azt még meg kell jegyezni, hogy a HungaroControl bátorságára vall, hogy egy korábbi oktatási rendszert hátrahagyott, és egy teljesen új rendszert ilyen rövid idő alatt átvett és ezzel folytatta tovább a képzést. Ez egy nagyon nagy lépés volt. De megéri, úgy tűnik.

Andrassew Dávid Igor

A repülés Magyarországon válságfüggő ágazat, recesszió esetén gyorsan visszaesik, ám a kilábalás kezdetén megnövekedett légi forgalom talán az elsők között képes jelezni az emberek megújult optimizmusát.

Kisgépből sok van Magyarországon, s ha a pilóta és/vagy az utasok képesek kifizetni a néhol már literenként 700 forintba kerülő repülőbenzint, akkor repülnek is. Csakhogy a gazdasági válság ezt a szektort is nagyon érzékenyen érintette, ezért manapság jóval kevesebb a turisztikai, kiképző vagy sportcélú kisgépes repülés, mint akár csak néhány évvel ezelőtt. 2010 ebből a szempontból még jó évnak számított. Akkoriban a repülőtereken megfizethető áron mérték az üzemanyagot – mondta el a HungaroControl Zrt. Körzeti Repüléstájékoztató Részleg vezetője. Molnár Csaba beszámolt róla, ami a Cessnákat, illetve a nagyobb UL-eket, valóságos kis repülőgépeket illeti, egyre nagyobb számban rendelkeznek válaszjeladóval (transzponderrel) vagy rádióval, így velük nem olyan nagy ördögösség a kapcsolatot tartani. Sőt, ma már számos teljesítmény-vitorlázógépen van transzponder, illetve komoly rádióberendezés, amelyet korábban a magas elektromos energia igény miatt gondoltak elspórolni. Azóta azonban megjelentek a kisebb fogyasztású, energiatakarékos modellek, és a gépek szárnyára-hátára már sokan szerelnek napelemeket is. A HungaroControl Zrt. munkatársai, ha például meteorológiai információra van szüksége egy pilótának, akkor beszerzik a leg-

frissebb adatokat, vagy ha egy bekapcsolt válaszjeladóval repülő kisgép navigációs problémák miatt kér tőlük új irányokat, nagy pontossággal segítenek neki megtalálni a helyes irányt – magyarázta a részlegvezető.

A repüléstájékoztató szolgálat másik nagyon fontos feladata, hogy forgalmi információkkal segítsen elkerülni a veszélyes légi megközelítéseket. Ezt csak akkor tudja, ha van információja a légtérben működő valamennyi repülő eszközről. Ennek az információnak fokozott jelentősége lehet, például párás, ködfoltos időben, alacsony felhőalapon, lecsökkent látástávolság esetén. Egy időben kapott helyes információ akár életet is menthet. Tiszta időben is jó előre felkészülni a levegőben más légi eszközzel való találkozásra. Ilyen ideális körülmények között is nehezen lehet meglátni a horizont alatt szemből közeledő forgalmat. A tájékoztatótól kapott információ tartalmazza a mérvadó forgalom irányát, magasságát, a légi jármű típusát, valamint a találkozás számított idejét.

Csakhogy a pilóták egy része nem különösebben szeret repülési tervet (útvonaltervet) benyújtani – talán felesleges túlihagynak is tartják ezt a dolgot, sőt, gyakran még csak be sem jelentkeznek rádión. Ellenben olyan pilóta kevés akad, aki ne hallgatná repülés közben a rádiót, s ha azt a helyes frekvenciára állítja, „anonim” módon is hasznos információkhoz juthat. Azok a pilóták, akikkel rendszeres a repüléstájékoztató szolgálat kapcsolata, sokszor elpanaszolják: egyszerűen nem értik, hogy sok



Molnár Csaba

pilóta miért nem veszi igénybe ezt a rendkívül hasznos, egyszerű és mindenki számára ingyenes szolgáltatást.

Molnár Csaba a számokról szólva elmondta: évi negyvenezer gépmozgás átlagát tekintve, a nem ellenőrzött légtérben 60-70 százalék közé tehető azon pilóták aránya, akik előzetes repülési tervet adnak le. Még az UL-esek egy része sem használ transzpondert, nem is beszélve a sárkányosokról, siklóernyősökről, motoros ernyősökről. Nekik sokszor még pilótajogositásra sincs szükségük, nem foglalkoznak a körülöttük repkedő forgalommal. Fontos tudni, ha bármi káresemény bekövetkezne a repülés során, a biztosító első kérdése az lesz: hol vannak a dokumentumok, elsősorban a repülési terv? Ha ilyen papír nincs, a szabályzat meg az előírás lehetetlenné teszik, hogy tovább foglalkozzanak az ügygel.

Egy kis Cessnában ülve gyakran látjuk-halljuk, hogy a pilóta rádiózik, forgalmaz, valakivel beszél. Általában csak kurta szakszavak, a földi halandó számára ismeretlen kifejezések hangzanak el, többnyire magyarul, de esetenként angolul is. Ilyenkor lehet, hogy a repülőtéren toronnyal vagy egy másik pilótával, de valamivel több esély van rá, hogy a légiforgalmi szolgáltató úgynevezett repüléstájékoztató szolgálatával (FIS), az ott szolgálatot teljesítő egyik repüléstájékoztatóval beszél a pilóta – magyarázza Székely Zoltán, a HungaroControl Zrt. biztonsági igazgatója.

Nem a gép mérete számít, hanem hogy milyen légtérben repül. Általánosságban azt mondhatjuk, hogy az a légi forgalom, amely a 9500 láb alatti légtérben repül, maga felelős a megfelelő elkülönítésért. A HungaroControl repüléstájékoztató szolgálatának az a feladata, hogy tájékoztatást, információt vagy tanácsot adjon a repüléstájékoztató igénybe vevő pilótáknak. De ennek is az a feltétele, hogy a pilóta előzetesen adjon le repülési tervet, legyen bekapcsolva a gépén a válaszjeladó, ismertebb nevén transzponder, és persze folyamatos rádiókapcsolatot tartva kérjen is a tanácsokból.

A 9500 láb nagyjából 2750 méternek felel meg. A kisgépes forgalom általában ez alatt zajlik. Itt található a nem ellenőrzött légtér, ahol a pilóta a felelős minden döntéséért, minden cselekedetéért. Ebbe nem szólnak bele a HungaroControl munkatársai, nem utasítják őt semmire. Ez nem azt jelenti, hogy ne figyelnének erre a légtérre is. A radarjaikon megjelenik ez a forgalom is, bár elsősorban azoknak a gépeknek az útját tudják követni, amelyek működik a válaszjeladó berendezés – mondja a részletekről szólva Székely Zoltán.

A pilótának kell bejelentkeznie, és ha bármilyen információra van szüksége, a HungaroControl körzeti repüléstájékoztató szolgálatát információt szolgáltat neki, segíti a döntései meghozatalában, esetleg tanácsot is ad. És mindenképpen figyelemmel kíséri, hogy minden rendben van-e vele és körülötte. A szolgáltatás nem kötelező, de nem is kerül pénzbe, ha valaki igénybe veszi. A HungaroControlnak egyébként hármas feladata van a nem ellenőrzött légtérben közlekedő kisebb vagy nagyobb gépekkel kapcsolatban. Ezek közül az első a riasztó szolgálat ellátása. Előfordulhat, hogy egy repülőgép bajba kerül. Ilyenkor természetesen kérhet segítséget, de ha például kényszerleszállást kell végrehajtania, hasznavehetetlené válik a rádiója és nincs a pilótának térrerje, vagy más okból – például sérülés – nem tud kommunikálni, akkor mindenféle kérés nélkül is a HungaroControl feladata, hogy riassza a megfelelő szolgálatokat, hogy azonnal megindulhasson a kutatás, mentés. E téren is alapfeltétel, hogy előzetesen megkapják

a repülési tervet, és hogy a gép válaszjeladója be legyen kapcsolva.

A repülési tervet írásban, faxon vagy akár telefonon is le lehet adni. A lényeg az, hogy lehetőség szerint ez ne rádión, közvetlenül a felszállás előtt vagy éppen már felszállás után történjen meg. Ez azért fontos, mert a rendelkezésre álló frekvenciákat nem szerencsés hosszú percekre lefoglalni, hiszen azok arra valóak, hogy a pilóták és az irányítók – ez esetben a repüléstájékoztatók – rövid, lényegre törő üzeneteket válthassanak egymással. Ezek egyébként nyílt frekvenciák, amelyeket egy időben használhat akár az összes, adott légtérben repülő pilóta is.

Ennél jóval hétköznapibb a repüléstájékoztató szolgáltatás, amely információi alapján a pilóták maguk képesek végrehajtani a repülést,

a földön az útját. A repüléstájékoztatók rugalmasak és szolgálatkészek, mert a felfogásuk szerint ez is a repülésbiztonság része.

A forgalmazásban általános a magyar nyelv használata, de az is sokszor előfordul, hogy angolul kérnek a pilóták információt, persze a megfelelő, mindenki által érthető, a szakmában meghatározott kifejezésekkel. Ilyenkor a HungaroControl tájékoztató szolgálat is angolul válaszol. A lényeg az, hogy a repülésbiztonságán ne eshessen csorba.

A harmadik szolgáltatás a tanácsadás. Ezt a 4000 láb felett zajló forgalomban, az úgynevezett F osztályú légtérben, vagyis 1200 és 3000 méteres magasság között lehet igénybe venni. Ez is díjmentes, és nagyban hasonlít az információs szolgáltatásra, csak hogy annál bővebb. Ez már nemcsak azt



Székely Zoltán

a légtérben egymástól való elkülönítést. Forgalmi tájékoztatást kapnak annak érdekében, hogy elkerüljék a többi, éppen a levegőben, az ő légtérükben zajló forgalmat, vagyis ne ütközzenek össze senkivel a levegőben. Így akár éjszaka, vagy helyenként rosszabb látási viszonyok közepette is biztonságosan eljuthatnak az úti céljukhoz.

A tájékoztatás ezenkívül kiterjedhet számos más területre, hiszen az erre szolgáló frekvenciák elhangzanak például időjárási figyelmeztetések vagy bármi más, amit a pilóták fontosnak tartanak közölni a szolgálattal és a többi pilótával. A munkatársak üzeneteket is eljuttatnak annak, akinek kell, sőt, már arra is volt példa, hogy valakinek taxit rendeltek a repülőtérré, hogy az utas minél hamarabb folytathassa

jelenti, hogy forgalmi tájékoztatást adnak a környéken zajló ismert forgalomról, hanem a forgalom elkerülését segítő tanácsokat is nyújtanak a pilótáknak.

A HungaroControlnál egy integrált repülésbiztonsági és minőségirányítási rendszert működtetnek, amely kiterjed a cég minden operatív területére. Az a feladat, hogy az általuk nyújtott szolgáltatás megkövetelt repülésbiztonsági szintje garantált legyen – természetesen attól függetlenül, hogy ezért a szolgáltatásért fizetnek vagy sem. A munkát mindig a nemzetközi sztenderdek irányítják, azokhoz kell alkalmazkodni, azoknak kell megfelelni. Minden, amit tesznek, az ICAO nemzetközi előírásain alapul, s akár utólag is ellenőrizhető.

A repülőtér a normál kapacitásának 70%-ával üzemelhet

Virtuális repülőtéri irányítóközpont

A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren ma is álló és működő irányítótoronyt 1983. augusztus 29-én adták át, azóta műszaki állapota leromlott, felújításra szorul. Cikkünk célja a felújítási munkálatok alatt folyó légiforgalmi irányítási feladatok ellátásának vizsgálata, különös tekintettel a közlekedésbiztonság fenntartásának, illetve a lehető legzökkenőmentesebb légi forgalom irányítás szempontjaira.

BEVEZETÉS

A magyar légiforgalmi irányítás mindenki számára legismertebb szimbóluma a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér irányítótornya. Az irányítótoronyból a teljes magyar légi forgalom egy részének – jellemzően a budapesti érkező-induló légi járművek – irányítása zajlik. A torony hatáskörébe a repülőtéri irányítás tartozik, melynek részét képezi az érkező és az induló, azaz a le- és felszálló repülőgépek, a repülőtér közvetlen környezetében közlekedő légi járművek, valamint a repülőtér bizonyos területein működő földi járművek irányítása. 1983. augusztus 29-én került átadásra az irányítótorony, és másnap este 8-kor a Malév egyik járata volt az első, amelyet az új toronyból irányítottak. Azóta járatok millióinak segítette biztonságos le- és felszállását az irányítótorony, amelyben a Magyar Légiforgalmi Szolgálat, a HungaroControl szakemberei végzik munkájukat. [1] Az épület bővíthetőségét először 2000-ben használták ki, amikor is további két szintet építettek be a torony pilonjai közé. Az irányítótorony kiemelt figyelmet élvez, központi helyénél, méreténél és a repüléshez társított elengedhetetlen szerepénél fogva meghatározó szimbóluma a budapesti repülőtérnek. A távoli, virtuális torony bevezetése megoldást jelenthet az irányítótorony romló műszaki állapota miatt szükségessé vált felújítási munkálatok problémájára; továbbá előremutató, fejlesztési lehetőségként újabb, gazdaságilag értékesíthető képességgel növelheti a HungaroControl lehetőségeit. A virtuális irányítótorony kiépítésével a HungaroControl hosszú távú irányítási képességet kíván kiépíteni. Mivel a légi közlekedésben az általánosan megkövetelt repülésbiztonsági szint nem függ a forgalomtól, a berendezéseket ugyanúgy üzemeltetni kell alacsony kihasználtság mellett is, így a HungaroControl virtuális repülőtéri irányító technológiája megoldást jelenthet más repülőterek számára is. A fajlagos költségek ebben az esetben úgy csökkenthetők, ha több repülőteret azonos szakszemélyzet szolgál ki, így a fenntartás költségei több repülőtér között oszlanának meg. Ez hosszú távon mindenképp megtakarítást eredményezhet, ezáltal csökkentve a repülőterek költségeit, és javítva azok versenyképességét.

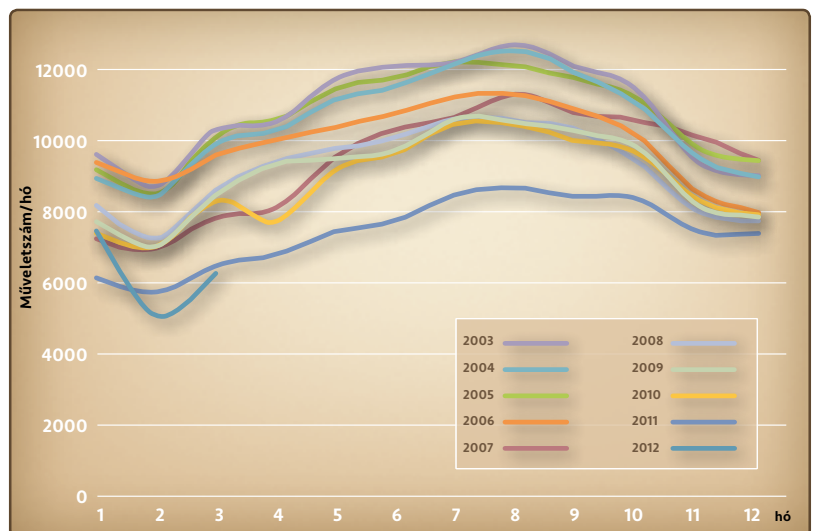
VIRTUÁLIS TORNYOK TECHNOLÓGIAI MEGVALÓSÍTÁSA

A tartalék irányítóközpont* (*contingency facility – CF*) feladata, hogy kényszerhelyzet esetén átvegye az irányítást az elsődleges toronytól, és fenntartsa a repülőtér működését olyan vészhelyzetben, amely a toronyt teljesen üzemképtelenné teszi. Az irányítóközpont elhelyezését és védelmét úgy kell megoldani, hogy az esemény, amely a torony kiesését eredményezi, ne legyen hatással annak működésére, ugyanakkor gyorsan és zökkenőmentesen le lehessen bonyolítani az átállást [2]. Az elhelyezésre elfogadható kompromisszum, ha a contingency központot a torony néhány kilométeres körzetében, de már a repülőtér területén kívül építjük meg. A katonaságnál már léteznek megoldások ilyen irányítótornyok hordozható kialakítására is, mellyel a mozgósításnak köszönhetően bármilyen pozícióból lehet irányítani a műveleteket, és ellátni a kiesett torony szerepét. A nemzetközi szakirodalom és gyakorlat áttekintése alapján a repülőtér a contingency irányítóközpont segítségével is a normál kapacitásának 70%-ával üzemelhet. A contingency irányítóközpontra vonatkozó kapacitáscsökkentési előírások nagyon hasonlóak az alacsony látástávolság melletti eljárásokhoz. Contingency torony jelenleg (2012. május) csak az angliai Heathrow repülőtéren működik. A contingency torony miatti kapacitáscsökkenés felső korlátját a rossz látási viszonyok esetén alkalmazandó LVP kapacitáscsökkentéséhez igazították. Ezért a továbbiakban a nemzetközi és hazai példánál az LVP-k kapacitáscsökkentési hatását vizsgáljuk meg. Ezeket a létesítményeket különböző – a vizuális ellenőrzés lehetőségét is biztosító – kamerarendszerekkel továbbfejlesztve jönnek létre a virtuális „irányítótornyok” (*virtual control facility – VCF*).

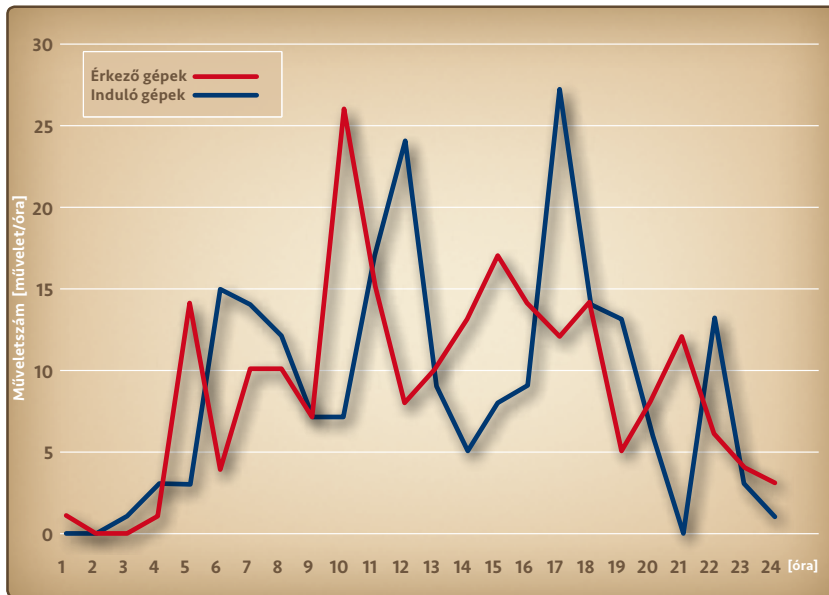
AZ ALKALMAZÁS GAZDASÁGI HATÁSAINAK ELEMZÉSE

A fent leírt nemzetközi adatok alapján tanulmányunkban a virtuális torony gazdasági hatásainál feltételeztük, hogy hazánkban is LVP eljárások alapján fog a virtuális irányítóközpont működni, valamint hogy a HungaroControl hosszú távú célként, képességfejlesztésként tekinti a központ megépítésére. A jelenleg prognosztizált éves 3–4%-os forgalomnövekedéssel számolva (Budapest Airport adatai alapján) a kapacitásigény 2015-re éri el a gazdasági válságot megelőző 2006. évi csúcst. Az 1. ábrán jól látható az éves szezonális – a nyári csúcs –, valamint a 2012-ben bekövetkezett MALÉV-csőd hatására kieső több mint 25%-os műveletszám-csökkenés.

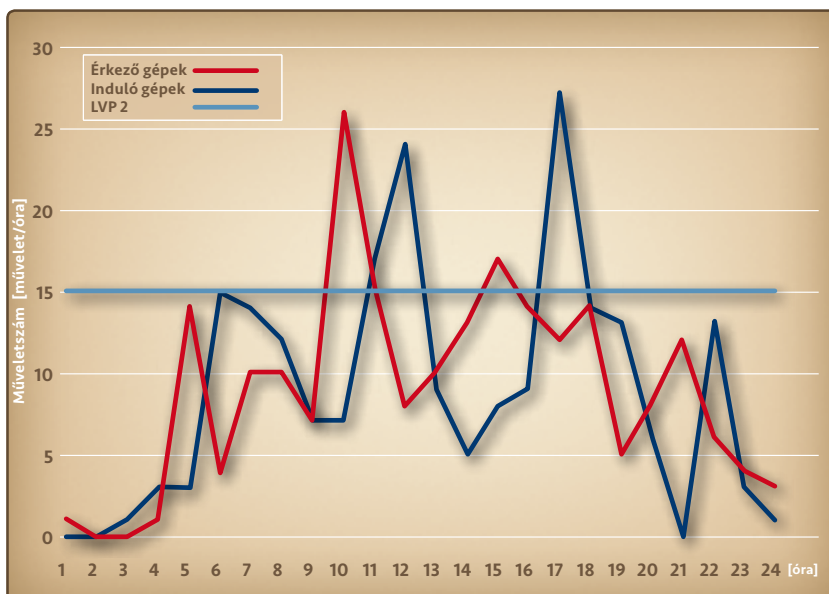
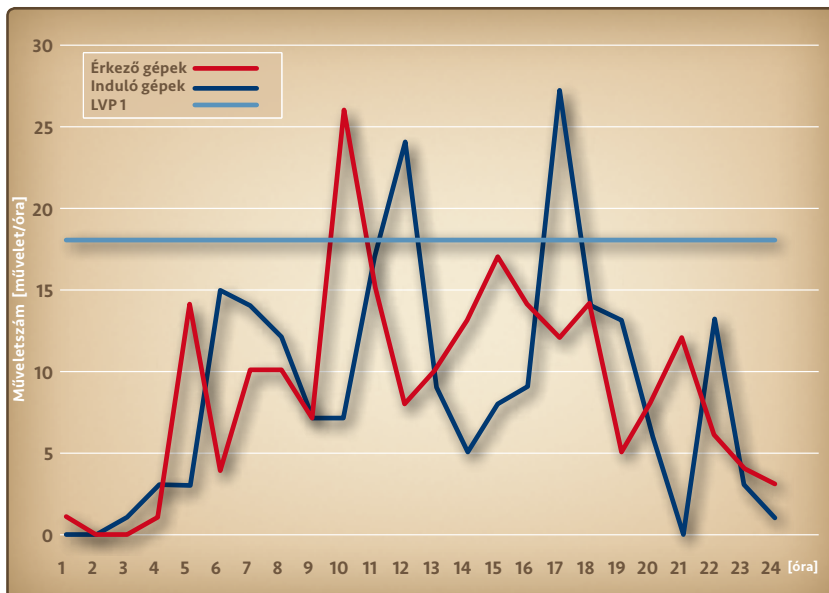
* A szerzők tudatosan kerültek a torony szót, hiszen a virtuális távoli irányítás akár egy föld alatti védett teremből is megvalósítható!



1. ábra: Légiforgalmi műveletek alakulása (forrás: dr. Gyarmati Károly, HungaroControl)



2. ábra: Maximális műveleti számok (forrás: HC adatok alapján saját szerkesztés)



3. ábra: A virtuális irányítóközpont kapacitáscsökkentő hatása a közlekedésbiztonság fenntartása érdekében (forrás: HC adatok alapján saját szerkesztés)

A vizualizáció nélkül kiépített (contingency) irányítótorony munkahelyről a jelenleg alkalmazásban lévő eljárások alapján a normál kapacitás 70–73%-át lehetséges kiszolgálni. A helyi eljárások hitelesítéséhez kivetített kép nélküli szimulációk készültek. A HungaroControl 3D torony szimulátorban végrehajtott gyakorlatok elemzése megállapította, hogy 24 leszálló légi jármű/h és 15 felszálló légi jármű/h forgalom lebonyolítható vizualizáció (kameraképek) nélkül is. A jelenlegi aktív irányítás kapacitása biztosítható egy munkateremből is, így a hosszabb távú rekonstrukció esetén is fenntartható marad a Liszt Ferenc repülőtér forgalma. Tekintettel arra, hogy jelenleg LVP2 és LVP1 eljárások esetén megegyező nagyságú (10 tengeri mérföld) térközt kell tartani az azonos futópályára megközelítést végző légi járművek között, LVP2 esetén nagy valószínűséggel a mostani LVP1=15 leszálló légi jármű/h kapacitást is fenn lehet tartani. A budapesti futópályák geometriai adottságai és a rendelkezésre álló korszerű technológiák a jelenlegi 27 légi jármű/óra (hétvégén 22 légi jármű/óra) érkező mozgás elméleti kapacitást tesznek lehetővé. A fenti elméleti kapacitásérték alapján a virtuális irányítóközpontból 18 légi jármű/óra (15 légi jármű/óra) érkező mozgás az elméleti kapacitáshatár. (2. ábra)

A rendelkezésre álló statisztikai adatok feldolgozása kimutatta, hogy az érkező és az induló gépeknél is átlagosan 9 művelet/óra volt a vizsgált időszakban. Ha figyelembe vesszük a nemzetközi gyakorlatot, és a 2006-os maximális terhelés fényében vizsgáljuk az LVP kapacitáscsökkentését – ezzel reprezentálva a CF hatását –, akkor a következő információkhoz jutunk. (3. ábra)

Látható, hogy a csúcsidőszaki terhelés, mind indulási, mind érkezési műveletszámot tekintve meghaladja a biztonságosan kezelhető szintet. Mindazonáltal a napi teljesítmény fenntartásával, a csúcsidőszak széthúzásával a probléma megoldható. (4. ábra)

A mellékelt grafikonok, melyek a csúcsidőszakok – közlekedésbiztonsági céllal történő – széthúzásának egy lehetőségét mutatják be, nem foglalkoznak a légitársaságok igényeivel. Ez alatt azt kell érteni, hogy amikor egy járatot eltol a program az előző vagy a következő órába, nem veszi figyelembe, hogy ez hogyan érinti az utasokat, a légitársaságot, a másik repteret, útvonalat stb. Ezzel a repülőtéren felhasználható résidők időpontjai eltolódnak, ugyan a csúcsidőszaki forgalom nagysága csökken, de a csúcsidőszak hossza megnő [3]. Ebből a szemszögből érdemes megvizsgálni a változtatásokat, hogyan érintik ezek

a járatokat, és milyen módon lehetne a rendszerben történt változásokra reagálni. A tanulmány terjedelmi korlátai nem teszik lehetővé ezek részletesebb bemutatását, de minden bizonnyal érdemes megemlíteni az esetleges lehetőségek közül néhányat, amelyek megértéséhez segítséget nyújt az 5. ábra.

Ezért tekintettel arra, hogy a virtuális torony bevezetésének tervezett időpontja a 2015-ös év, az addig kialakuló, akkor már ismert tényadatok figyelembevételével, amennyiben szükséges, a félévente megrendezett IATA-konferencián esetlegesen előre be lehet jelenteni a készülő változásokat, és az aktuális év előtti konferencián a légitársaságok már képesek előre felkészülni ezekre a módosításokra.

ÖSSZEFOGLALÁS

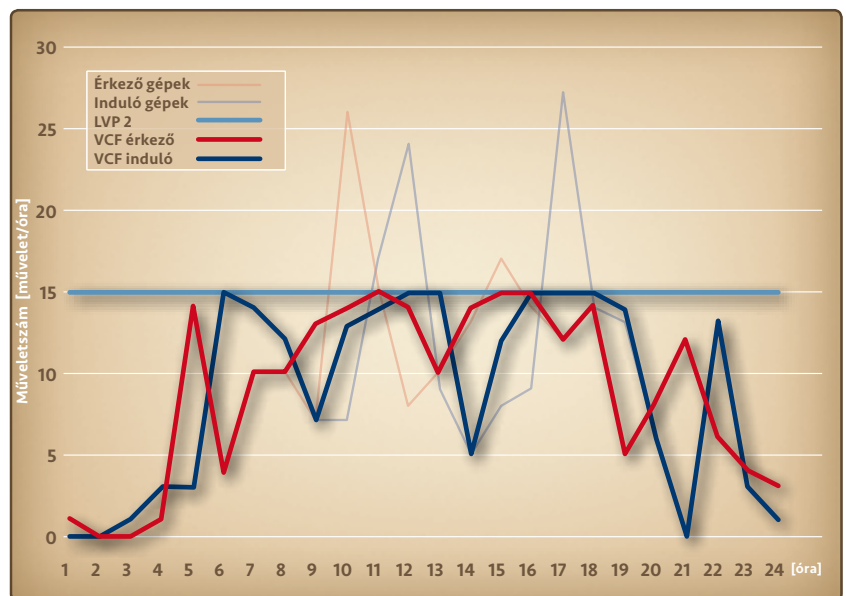
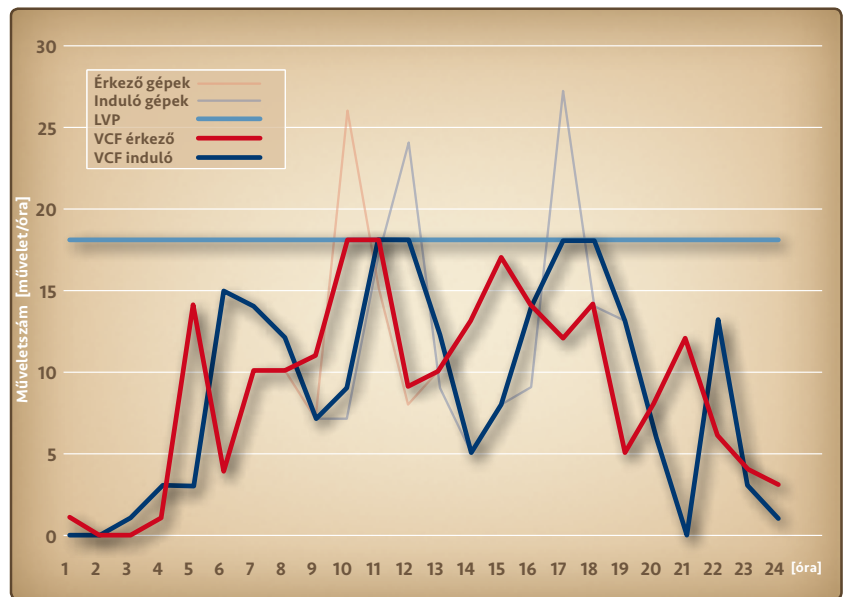
A virtuális központ vizsgálatánál a MALÉV csődbe menetele előtti viszonyokat vettük alapul, hiszen valószínűsíthetően a projekt indulásáig már normalizálódik a helyzet. További nemzetgazdasági szempont lehet az úgynevezett multi-torony kialakítás. Ez egy olyan képességet jelentene a HungaroControlnak, melynek során a HungaroControl virtuális központja képes lenne átvenni más irányítótornyok feladatait. Vizsgálataink alapján elmondható, hogy Budapesten megvalósítható egy központi virtuális irányító munkaterem, ahonnan akár hosszabb távon is biztonságosan és megfelelő forgalmi kapacitással lehetséges repülőtéri irányító szolgáltatást nyújtani, nem csak Budapest részére. A projekt kapcsán megszerzett tudást és technológiát tovább lehet kamatoztatni távoli torony alkalmazások kifejlesztésére is. Ezzel olyan képességet fejleszthet ki a HungaroControl, amellyel egyértelműen tényleges versenyelőnybe kerülne a környező szolgáltatókkal szemben a légiforgalmi irányítási piacért folytatott versenyben.

Dudás Dezső
projektmenedzser, HungaroControl

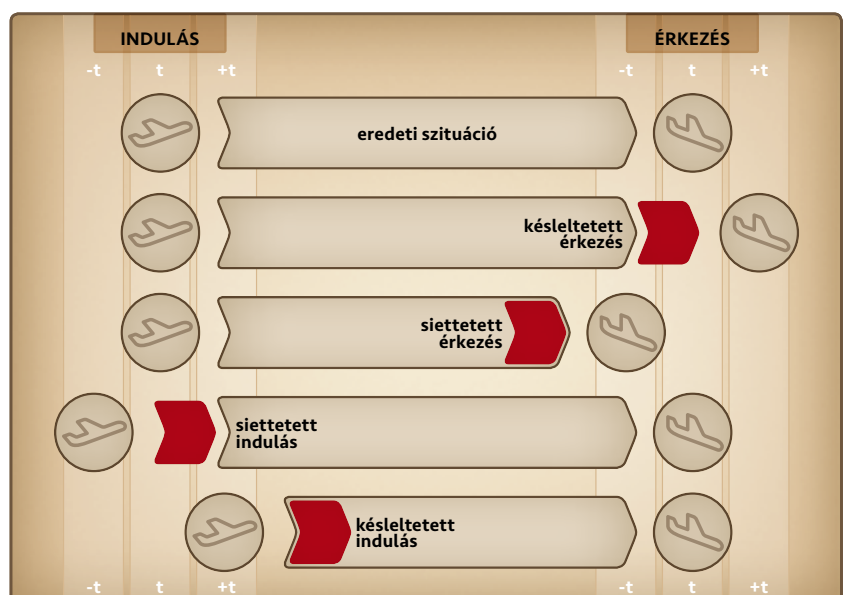
Markovits-Somogyi Rita
BME, Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar,
Közlekedésgazdasági Tanszék

Török Ádám
KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.
Közlekedéspolitikai és -gazdasági Tagozat

FELHASZNÁLT IRODALOM:
[1] Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér
(http://hu.wikipedia.org/wiki/Budapest_Liszt_Ferenc_Nemzetközi_Repülőtér)
[2] Készenléti torony megvalósíthatósági tanulmány, HungaroControl, 2011
[3] Török Ádám: Kényszerhelyzeti torony kialakításának vizsgálata, kutatási jelentés, 2012 KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.



4. ábra: A virtuális irányítóközpont hatása a napi műveletszámra (forrás: HC adatok alapján saját szerkesztés)



5. ábra Csak a budapesti résidők változtatása (forrás: saját munka)



Franciaországban új jogszabály lépett hatályba. Ezentúl minden járműben kötelező tartani légalkoholmérőt. A rendelkezés megsértői bírságra számíthatnak, függetlenül attól, hogy francia állampolgárok vagy külföldiek.

Novemberig tart a „türelmi idő”, utána jönnek a szankciók

Kötelező a légalkoholmérő eszköz Franciaországban

2012. július elsejétől hatályos az új „légalkoholteszt-törvény” (breath-test law) Franciaországban. A jogszabályi előírások szerint minden járművezető köteles magánál tartani olyan eszközt, mely a kilélegzett levegő alkoholtartalmának mérésére alkalmas. Ellenkező esetben a sofőrt helyszíni bírsággal sújthatják. Az intézkedés a legutóbbi megnyilvánulása azoknak a kormányzati tevékenységeknek, melyek az itasan okozott balesetek visszaszorítására irányulnak Franciaországban.

a balesetek fő oka (megelőzve a gyorsajtást is!). A francia kormányzat azt reméli, hogy az új jogszabály hatálybalépésével éves szinten mintegy ötszáz emberi életet tud megmenteni.

A kötelezően előírt légalkoholmérők vonatkozásában a jogalkotók nem a rendőrök által is alkalmazott kézi elektromos készülékekre gondoltak, hanem olyan egyszerű és olcsó mechanikus eszközökre, melyeket a benzinkutaknál és az autóboltokban is meg lehet



Fotó: aszerzőtől



A légalkohol-tesztterekre vonatkozó előíráson felül a gépi meghajtású járművek vezetőinek a láthatóság, észlelhetőség magas szintjét biztosító mellénnyel, valamint veszélyre figyelmeztető háromszóggal (hazánkban: elakadásjelző háromszög) is rendelkezniük kell. Az új szabályok nemcsak a francia állampolgárokra, hanem a külföldi járművek vezetőire is vonatkoznak. A hatálybalépést követően, 2012. novemberig, a franciák „türelmi időt” biztosítanak, azaz néhány hónapig nem alkalmaznak szankciót, a fenti időpont után viszont a helyszíni bírság összege 11 euró lesz.

Az intézkedés hátterében az áll, hogy Franciaországban évente mintegy négyezer ember veszti életét szeszes italtól befolyásolt állapotban okozott közlekedési balesetben, így az ittas vezetés

vásárolni (a bal oldali képen a már felfújott eszköz látható). A kétdarabos, műanyag tasakban kapható „ethylotest” készlet ára például kilenc euró körül van, de 50-100 darabos készletek is beszerezhetők, illetve on-line rendelhetők. Az előzőeknél komolyabb, de a rendőri kivételnél jóval egyszerűbb és olcsóbb elektromos légalkoholmérő készülékek is vásárolhatók (lásd a jobb oldali képen).

A hírre a piac gyorsan reagált: az internetes honlapok sokasága kezdte hirdetni a különböző „ethylotest”-eket.

Franciaországban a hatályos szabályok szerint az ittas vezetés limitje 0,5 g/l (autóbusz-vezetőknél 0,2 g/l), ezen érték alatt a járművek vezetőit nem szankcionálják.

Gégény István

A közúti közlekedésbiztonság alapja lehet Magyarországon is

Magától értetődő és megbocsátó út

BEVEZETÉS

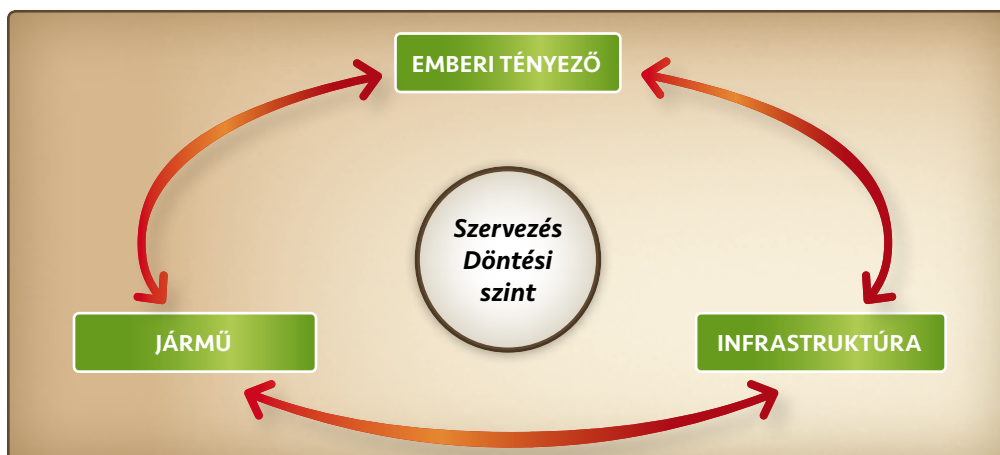
Európa szívében, tranzitországgként, kiemelten fontos, hogy megkezdődjön, illetve elterjedjen a „magától értetődő és megbocsátó” utak elvének oktatása. Néhány hazai egyetem már elkezdte az újfajta szemléletmód tanítását, azonban ennek széles körű elterjesztéséhez idő kell. A folyamatban lévő közúti infrastruktúra fejlesztéseknél is figyelni kell legalább arra, hogy a tervezés alatt álló utak illeszkedjenek ehhez az elgondoláshoz, melynek lényege, hogy bármit is teszünk a tervezés-építés-üzemeltetés területén – ideértve az információs rendszerek alkalmazását is –, azzal a céllal tegyük, hogy segítse az úthasználók biztonságos közlekedését. Emberek közlekednek, ezért számolni kell a hibázás lehetőségével, és törekedni kell a következmények, a balesetek kimenetelének enyhítésére. A közúti biztonság alapja a kiegyensúlyozott kölcsönhatás az úthasználók, a járművek és a közúti infrastruktúra között. A közúti infrastruktúra biztonsága függ az egész út, az útkörnyezet kialakításától, beleértve a geometriai tervezést, a forgalomtechnikai kialakítást, az út menti berendezések telepítését, a közúti felület és az információs technológia alkalmazását.

Annak érdekében, hogy továbbra is folytatódjék a halálos balesetek és sérülések csökkenő tendenciája, szükségessé vált az emberek, a járművek és az infrastruktúra kölcsönhatásának egy sokkal átfogóbb megközelítése. Hollandiában ez a szemlélet a „fenntartható biztonság” néven ismert. Ez a megközelítés más országokban is kialakult, például Svédországban a „Vision Zero” (senki ne veszítse életét, vagy ne sérüljön meg súlyosan közlekedési baleset következtében) elnevezést kapta. Az elmúlt évtizedben ez a pro-aktív szemlélet eredményesnek bizonyult a közlekedésbiztonság további fejlesztésében és a baleseti statisztika javításában is. A fenntartható biztonság célja, hogy ne terheljék a jövő nemzedékeit a jelenlegi és a jövőbeni mobilitási igényekből adódó közúti közlekedési balesetek következményeivel. A szemlélet alapgondolata: megelőzés – gyógyítás helyett.

Alapvetően egy fenntarthatóan biztonságos forgalmi és közlekedési rendszerben az intelligens és biztonságos infrastrukturális tervezés minimálisra korlátozza a baleseti veszélyt. Olyan esetekben, ha a balesetek mégis bekövetkeznének – hiszen az emberek természetüknél fogva hibázhatnak –, a körülményeknek köszönhetően minimális a súlyos sérülés esélye. Az elgondolás lényege az utak és környezetük jól átgondolt infrastrukturális tervezése.

1. ábra:

Ember, jármű,
infrastruktúra
kapcsolata
(forrás: saját
szerkesztés)



MAGÁTÓL ÉRTETŐDŐ ÚT

Magától értetődők (a kevésbé helytálló „önmagukat magyarázó” fordítást a továbbiakban nem használjuk) azok az utak, amelyeket úgy alakítottak ki, hogy tudat alatt is arra ösztönözzék a járművezetőket: az adott körülményeknek megfelelő sebességet válasszák. Az ilyen típusú utak kialakítása világszerte elterjedt és népszerűvé vált.

A folyamat a '60-as években kezdődött, amikor kimutatták, hogy a perifériás látás igen fontos szerepet játszik a vezetési sebesség becslésében.¹ A tanulmányok szerint a látótér nagysága befolyásolja a vezetési sebesség érzékelését. (Például a vezetők rendszerint alulbecsülik a sebességet széles utakon, ahol nincsenek alkalmas vonatkoztatási pontok.)

A '60-as és '70-es években egy svéd kutatócsoport irányelveket dolgozott ki a városi utak tervezésére a közlekedésbiztonsági szempontok figyelembevételével.² Később további tanulmányok születtek a témában (Mazet, Dubois és Fleury, 1987). Ezek mind egyike azt állítja, hogy olyan utakat kell tervezni, melyek segítik a közlekedőket a helyes vezetési sebesség megválasztásában. Hangsúlyozzák, hogy ehhez *kevés, egységes úttípus kialakítása, az úthálózat szabványosítása* szükséges. Ez azért fontos, mert így a járművezetők a különböző úttípusok és azok jellemzői ismeretében gyorsan felismerhetik és alkalmazhatják a körülményekhez legjobban igazodó vezetési stílust.

A „self explaining” kifejezést Theeuwes és Godthelp használta először (1992, 1993). Az ő értelmezésük szerint is a *szabványosított úttípusok* jelentik a magától értetődő jelleg lényegét. Véleményük szerint a megfelelő közlekedési környezet csupán kialakításával biztonságos vezetői magatartás tanúsítására ösztönözheti a járművezetőket.

A kifejezés eredeti értelmezésében tehát az utak szabványosításának a koncepcióját jelenti, azóta azonban ez egyéb elemekkel is kiegészült (például pszichológiai szempontokkal), és ma már ezek együttesen alkotják a *magától értetődő út* fogalmát.

MEGBOCSÁTÓ KÖRNYEZET

Az elnevezés arra utal, hogy az út „megbocsátja” a járművezető esetleges hibáját. Ez azt jelenti, hogy az útpályát és környezetét olyan módon alakították ki, hogy az elkövetett hibák ne okozzanak feltétlenül balesetet, illetve ha a baleset mégis bekövetkezik, minél kevésbé legyenek súlyosak a következmények.

Az első tanulmányt, amelynek középpontjában az út menti veszélyes elemek álltak, az AASHTO³ adta közre (*Highway Design and Operational Practices Related to Highway Safety*) 1967-ben. Ezt 1974-ben átdolgozták és korszerűsítették. Az 1977-ben, szintén az AASHTO által kiadott jelentés (*Guide for Selecting, Designing and Locating Traffic Barriers*) részletes irányelveket fogalmazott meg a biztonsági korlátok és ütközéscsillapító eszközök alkalmazásáról. Végül 1988-ban egy, az AASHTO kiadásában megjelent könyv (*Roadside Design Guide*) összefoglalta az addigi ismereteket, a kutatások eredményeit és a legkorszerűbb eljárásokat.

Bár az út menti szabad terület vizsgálatának ötlete az Egyesült Államokból eredeztethető, és a korai kutatásokat is ott végezték, a megbocsátó környezet koncepciója azóta világszerte elterjedt. A következőkben, a nyugat-európai országokban terjedő szemléletmódot alapul véve, bemutatjuk a 6. számú főút Budapest és Hidas közötti szakasza magától értetődő és megbocsátó jellegének értékelését.

ÉRTÉKELÉS

Adatmodell – Az adatok felvételét geodatabázisban rögzítettük. Az adatmodell lényegét tekintve egy objektumorientált adatmodell, melynek célja a térinformatika szempontjából az volt, hogy intelligens egyedeket definiálhassunk és kapcsolatokat teremthessünk a többi egyeddel. A geodatabázis modell közelebb hozta egymáshoz a fizikai és a logikai adatmodellt. A megbocsátó és magától értetődő jelleg kiértékelésére a meghatározó paraméterek és ahhoz kapcsolódó balesetcsökkenések súlyozott értékeit rendeltük hozzá.

1. Santo Salvatore (1967): Vehicle speed estimation from visual stimuli

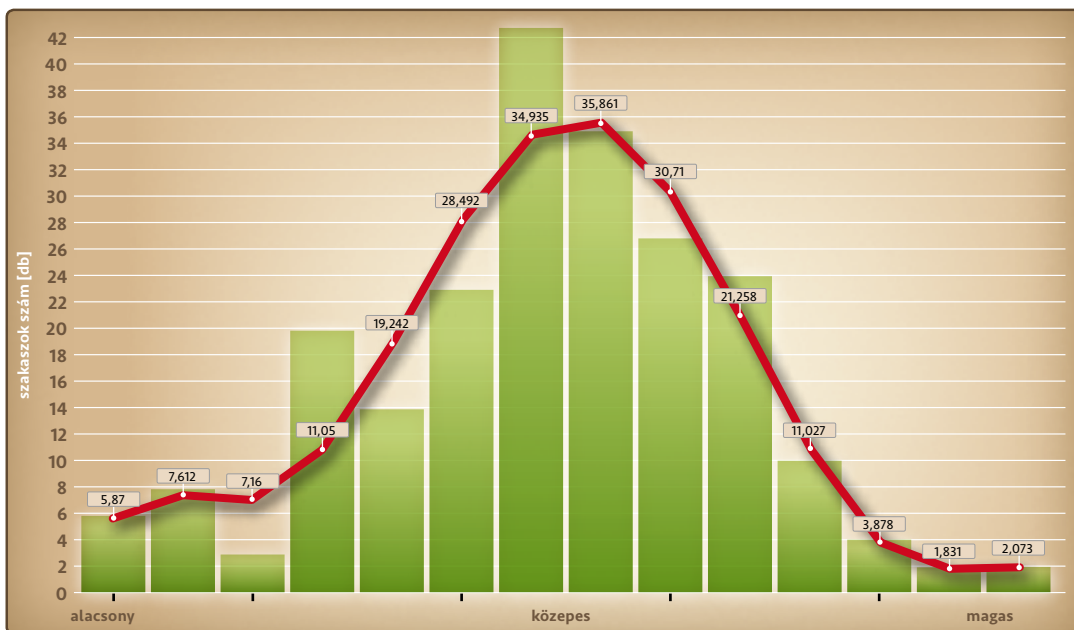
2. The Scaft Guidelines 1968: Principles for Urban Planning with Respect to Road Safety

3. American Association of State Highway and Transportation Officials

Adatfelvétel eredménye – A 6. számú főút lehatárolt szakaszaiból álló mintához a megbocsátó és magától értetődő jelleg minősítés eredményeként a biztonsági kategória ismérvet rendeltük. A megbocsátó és magától értetődő kategória ekvidisztáns beosztásával képzett mintacsoportok gyakorisáértékeit vizsgálva elmondható, hogy a 6. számú főút szakaszainak kategóriájuk szerinti eloszlása közel normális eloszlást követ (2. ábra). A 6. számú főút vizsgálata során értékelt szakaszok száma 221. A mintához rendelt kumulált kockázat átlagos értéke 137,61, míg a kumulált kockázat szórása 36,1. A vizsgálat alapján elmondható, hogy a 6. számú főút jelentős részére a megbocsátó és magától értetődő jelleg nem jellemző. A 6. számú főút szakaszait jellemző megbocsátó és magától értetődő kategória megoszlását a 2. ábra szemlélteti.

2. ábra:

A 6. számú főút Budapest–Hidas közti külterületi szakaszainak magát magyarázó és megbocsátó jelleg szerinti értékelése



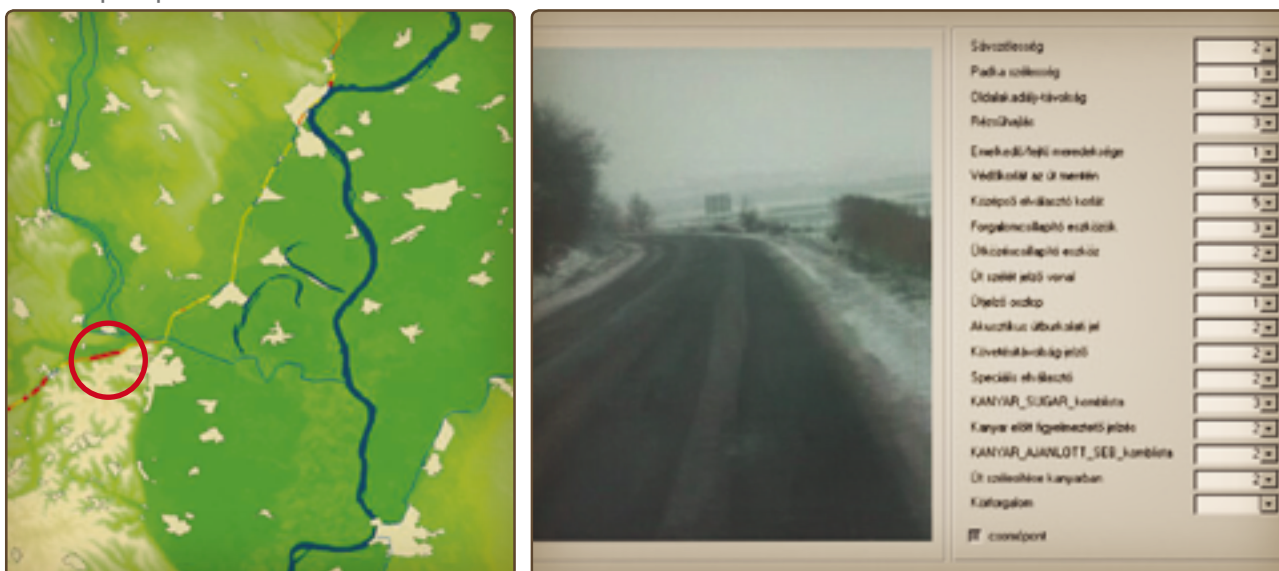
MEGHATÁROZÓ KERESZTMETSZETEK

A térinformatikai rendszerben történő adatrögzítés, értékelés és ábrázolás lehetővé teszi, hogy akár szabad szemmel is átfogó képet alkothassunk az út minősítéséről. Az egyik legrosszabb minősítést elért útszakaszt és a kapcsolódó paramétereket mutatjuk be a 3. ábrán.

3. ábra:

ArcGIS térinformatikai rendszerben megjelenített adatállomány és a kapcsolt paramétertáblázat

Láthatjuk, hogy a 6. számú főút Szekszárdtól pár km-re fekvő szakaszán a magától értetődő és megbocsátó jelleg alacsony értéket vesz fel, ez a legrosszabb minősítéssel, pirossal jelzett szakasz.



A súlyozott értékeléssel kapott útminősítési pontszám a keresztmetszetnél 51 pont, ami a legalacsonyabb jellegcsoportba tartozik.

VALIDÁLÁS

Annak érdekében, hogy az új felmért paraméterek a korábban rögzített és az EuroRAP módszerrel értékelt adatokkal összevethetőek legyenek, azonos adatsort használtunk az értékelési eljáráshoz, ezért a geoadatbázishoz hozzárendeltük az egyes útszakaszokhoz tartozó baleseti adatokat (2005–2007), megkülönböztetve a halálos, súlyos, illetve a könnyű sérüléses baleseteket.

Meg kellett vizsgálnunk, hogy az egyes magától értetődő és megbocsátó jellegkategóriák és a baleseti adatok között van-e egyáltalán bármilyen kapcsolat. Ennek eldöntésére függetlenségvizsgálatot végeztünk. A populációból vett mintának az egyes megbocsátó és magától értetődő jellegcsoportba tartozó különböző kimenetelű baleseti adatok felelnek meg.

HIPOTÉZIS FELÁLLÍTÁSA

A nullhipotézisünk az volt, hogy az egyes ismérvek egymástól függetlenek, tehát az egyes megbocsátó és magától értetődő jellegcsoportok és a kialakult balesetek között nincs összefüggés.

Annak eldöntésére, hogy igazoljuk feltevésünket, a mintát próbafüggvénnyel teszteltük.

Alkalmasan a próbafüggvényünk egy egymintás, nem paraméteres χ^2 próbafüggvény, amivel a függetlenségvizsgálat elvégezhető.

$$\chi^2 = \sum_i^n \sum_j^n \frac{(f_{ij} - f_{ij}^*)^2}{f_{ij}^*} \quad \text{ahol } f_{ij} - \text{ a valós baleseti adatokból képzett mátrix elemei}$$

$$f_{ij}^* - \text{ a származtatott egymástól független elemek}$$

Öt különböző megbocsátó és magától értetődő jellegcsoportot különböztettünk meg, majd a három év baleseti adatait összevonva, a következő kiinduló táblázathoz jutottunk (1. táblázat).

Jelleg-csoport	Balesetek száma 2005-2007		
	Halálos	Súlyos	Könnyű
5	14	17	25
4	9	41	45
3	19	44	50
2	10	30	36
1	24	105	173

1. táblázat:
Összevont baleseti
adatok csoport szerinti
gyakorisága

HIPOTÉZISVIZSGÁLAT MENETE

Meg kell határoznunk a peremgyakoriságok tagonként megfelelő szorzatának és teljes minta elemszámának hányadosából származtatható független tényezőket, majd ki kell vonni az [1,1] cella empirikus gyakoriságát (f_{11}) az elméleti független eloszlás [1,1] cellájának gyakoriságából (f_{11}^*). A különbség értékét négyzetre kell emelni, majd el kell osztani ezt a számot az elméleti független eloszlás [1,1] cella gyakoriságával (f_{11}^*). Ezt el kell végezni mindegyik cella esetében, majd ezeket a számokat össze kell adni. Ennek a mátrixnak az összegzésével jutunk a Khi próbafüggvény statisztikai értékéhez, amely $\chi^2 = 21,48$ értéket mutatott.

Mivel a próbafüggvény szabadságfoka 8 volt, és ötszázalékos szignifikancia ($P=95\%$) szint mellett állapítottuk meg a függetlenségre vonatkozó feltevésünket, ezért a Khi próbafüggvény kritikus értéke 15,507.

$$C = \sqrt{\frac{\chi^2}{N \min((s-1)(o-1))}} \quad \text{ahol } s - \text{ a sorok száma}$$

$$o - \text{ az oszlopok száma}$$


A VIZSGÁLAT EREDMÉNYE

A próbafüggvénnyel meghatározott 21,48-as érték magasabb, mint a kritikus 15,507 és a Cramer együttható értéke $C=0,599$, ezért kijelenthetjük, hogy a megbocsátó és magától értetődő jellegcsoport, valamint a baleseti adatok egymástól nem függetlenek, és közöttük közepes függőség állapítható meg.

Berta Tamás, KTI

Dr. Legeza Enikő egyetemi docens, BME

Sipos Tibor, KTI



A nyári melegben, aki csak teheti, igyekszik a vízpartokon vagy éppen a vízre hűsölni. Ilyenkor sokan még azok közül is vízre szállnak, akik az év egyéb időszakában legfeljebb csak az uszodában látnak nagyobb vizet. A tapasztalat azonban az, hogy mégsem ők jelentik a legnagyobb veszélyforrást, talán mert egyúttal tisztelik is az ismeretlent.

Hideg vízbe eső horgász, hídpillérnek ütköző szállodahajó

Közlekedésbiztonság a vizeken

CSENDES MELEG HÓNAPOK

A Közlekedésbiztonsági Szervezet (KBSZ) 2006 márciusa óta gyűjti a bejelentéseket a vízi közlekedés során történt eseményekről az ország egész területéről. Az elmúlt évek tapasztalatai alapján, a nyári hónapokban a kedvtelési célú, amatőr hajózók körében – szerencsére – egyre kevesebb a halálos kimenetelű vízi közlekedési baleset. (Az adatgyűjtés nem terjed ki a strandolás során igénybe vett úszó alkalmatlanságokra, mint amilyen a gumimatrac vagy a vízbicikli.) 2012 meleg hónapjai – májustól augusztusig – igen csendesen teltek a közlekedésbiztonság szempontjából. Lapzártánkig nem történt halálos áldozatot követelő vízi közlekedési baleset. Április végén, a Dunán, Harta közelében borult fel egy kishajó, négy személlyel a fedélzetén, de őket is kimentették épségben. Július végi esemény, hogy a Tiszán – eddig tisztázatlan okból – elsüllyedt egy kikötött kishajó, amelyen azonban nem tartózkodott senki.

ROSSZABB SZEZONOK IS VOLTAK...

Az elmúlt nyarak sajnos nem mutattak ilyen kedvező képet. A KBSZ életében az eddigi két legszomorúbb statisztikájú év 2007 és 2008 volt. 2007-ben, május elejétől szeptember végéig, heten haláltak meg kedvtelési célú hajózás közben. Abban az esztendőben gyakorlatilag minden olyan esemény megtörtént, amelyek figyelmeztetésül kell, hogy szolgáljanak az alkalmi vízre szállóknak – és sajnos ezek következményekkel is jártak. Az események sorát egy dunai baleset nyitotta: négyfős társaság túrakenut bérelt, és mivel nem voltak összeszokott túrázók, egy keveset gyakoroltak indulás előtt. Mentőmellényt nem viseltek, és alig töltöttek néhány percet a vízben, amikor egy motoros kishajó keltette hullámokon felborultak és a vízbe estek. Akik tudtak valamennyire úszni, azok kievickéltek a kb. 20 méterre lévő partra, de egy társuk a vízbe veszett. Egy másik alkalommal a vitorlást a nyílt vízben horgonyozták le egy kis fűdőzésre, ám a horgony felszakadt, és nem mindenki érte el a távolodó hajót. Szeptemberben pedig egy ünnepelés ért szomorú véget: felborult a megengedettnél több személyt szállító motoros kishajó, és az egyik utas holttestét már csak a búvárok tudták kiemelni.

2008-tól kezdve fokozatosan javult a helyzet. 2010. májustól szeptemberig már csak három halálos kimenetelű vízi közlekedési baleset történt, 2011-ben pedig kettő. Megszívlelendő tapasztalat, hogy az elmúlt években mindig történt kenus túra közben egy-két baleset. Sajnos időnként még gyakorlott túrázókat is elér a végzet: egyszer az elhaladó hajó hullámai borították fel a kenut, és az egyik utas nem tudott partot érni.

A PECÁSOK SEM VÉDTELENEK

A horgászok gyakorlatilag egész évben járják a vizeket, általában jól ismerik az adott terepet, mégis néha elképesztő esetek történnek meg velük. Volt olyan horgász, aki a saját székét tette be a csónakjába, mint ülőalkalmatlanságot, amely azonban felborult, a horgász a tóba esett és megfulladt. Arra is akadt példa – éppen az idei évben –, hogy a „nagy fogás” kiemelése közben esett a hideg vízbe a horgász, és már nem tudtak rajta segíteni.

MEGSZÍVLELENDŐ SZABÁLYOK

Remélhetően az év hátralévő időszaka is hasonlóan „csendes” lesz. Mindazonáltal érdemes feleleveníteni a legfontosabb szabályokat, amelyek adott esetben akár élete(ke)t is menthetnek:

- Kötelező a mentőmellény 16 év alatt mindenkinek, felnőttek esetében pedig az úszni nem tudóknak!
- Vízi sporteszköz – például vízi és egyéb vontatott eszköz, „banán” – használata során mentőmellényt kordól és úszni tudástól függetlenül mindenkinek viselnie kell!
- Mindig legyen a csónakban a víz kimerésére alkalmas eszköz!
- Fontos az időjárás-előrejelzés minimális ismerete, az esetleges viharjelzések megfelelő értelmezése, betartása!
- Rendkívül fontos, hogy ismerjük a vízterület sajátosságait – örvények, zúgók, zsilipek, figyelmeztető táblák, sebesség- és egyéb korlátozások stb. – különféle vízállások esetén!
- Vízitúrázóknak csak képzett túravezetővel induljanak útnak, és az utasításait mindenki tartsa be!
- Alkoholfogyasztás után ne üljünk vízeszékbe!

Nyáron megnövekszik az egyéb forgalom is a vizeken. Ebből a szempontból is kedvezően indult az idei szezon, lapzártánkig egyetlen személyszállító hajóval történt említésre méltó esemény. Az esztergomi Mária Valéria híd völgyemeneti nyílása előtt megszűnt egy szállodahajó áramellátása. A motor leállt, lehetetlenné vált a kormányzás, s a hajó a völgyemeneti hidnyílás bal oldali pillérének ütközött. A parancsnok vészhorgonyzással ledobta a farhorgonyt, ezzel némileg csökkentve az ütközés nagyságát. Személyi sérülés, környezetszennyezés nem történt, az anyagi kár viszont jelentős. A híd pillére nem rongálódott meg.

Bajkó Erika, KBSZ kommunikációs vezető

A Tour de Pelso-n jártunk

Közelednek egymáshoz bringások és járművezetők



Az utóbbi időben – remélhetőleg a Superbringa Programnak is köszönhetően – enyhülni látszanak a motorizált és a kerékpárral közlekedők közötti ellentétek. Ugyanakkor sok még a tennivaló a kerékpárosok biztonságos közlekedése terén, amelyhez minden olyan verseny hozzátehet valamit, mint amilyen például a Tour de Pelso, közismertebb nevén a Balaton-kerülő túra volt június elején. Egy közel kétezer biciklist megmozgató verseny ugyanis nagyban hozzájárul a közlekedő partnerek egymás iránti toleranciájának javításához, a közutak igazságos megosztásához.

Lapunk természetesen végigkísérte az elképesztő versenyt, amelynek már a rajtja is lenyűgözőre sikerült. Hihetetlen látvány, amint a siófoki strand előtti sétányt annyira benépesítik a biciklisek, hogy – túlzás nélkül – egy gombostűt is nehéz lenne leejteni. Még az időjárás is kegyeibe fogadta a résztvevőket, hiszen a korábbi napok komoly esőzése után amolyan igazi kerékpáros túraidőre ébredtünk ezen a napon.

A MOL ÉRDEKELT A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉSBEN IS

Pontban 9 órakor a főtámogató MOL elnök-vezérigazgatója, Hernádi Zsolt sütötte el a rajtπισztolyt, a maraton – 204 kilométeres – távon induló versenyzők tömege pedig hömpölyögni kezdett a móló melletti starthelyről a Sió-híd felé. Még el sem kerekedett az utolsó versenyző, amikor rövid interjúra kértük a sportbarát Hernádi Zsoltot.

– *Mi motiválta a MOL vezetését, hogy egy ilyen verseny mögé álljon?*

– Igazából majdnem mindegy, hogy egy adott járművet mi hajt, hiszen az utakat is megosztjuk, nemcsak autók, hanem biciklik is közlekednek rajta. Közös érdekünk, hogy összehangoljuk a biciklisek és az autósok közlekedését, függetlenül attól, hogy az egyiket az ember, a másikat a benzin hajtja.

– *De az önök számára mégiscsak az utóbbi jelenti az üzletet...*

– Igen, és autósaink háromnegyede bringázik is, tehát nem nehéz kapcsolódást találni. De ma a lényeg mégis az, hogy itt most több százan fognak 204 kilométert letekerni a Balaton körül. Ebben az esetben őket belülről hajtja valamiféle hatalmas energia.

– *Miként minősítené a hazai kerékpárosok közlekedési kultúráját?*

– Azt gondolom, hogy az általánosítás mindenkit bántana.

Tényleg vannak – finoman szólva – érthetetlen viselkedésű emberek, mint ahogy az autósok között is. Az autósok idegesek, ha a kerékpárosok a közutakon cikáznak, a biciklisek pedig akkor, ha az

EGY MAJDNEM PROFI

Molnár Ferenc, a Waberer's International Zrt. munkatársa 4. helyen végzett a maraton, 204 kilométeres távon, s bár kérdésemre mosolyogva válaszolt, nem volt teljesen elégedett az eredményével.

– Szerettem volna megnyerni a versenyt, sajnos most nem jött össze. Az utolsó 60 kilométeren, Balatonföldvárnál négy sráccal megszöktem a mezőnytől, de ők aztán nem bírták a tempót. A Balatonakarattyai dombon feljöttem, és onnantól egyedül próbáltam a célig beérni. Gyakorlatilag az utolsó métereken fogtak be, amikor nekem már elfogyott az erőm. Ugyanakkor vigasztal, hogy tavaly fél órával rosszabb időt kerekéztem. Most 5 óra 10 perc alatt teljesítettem a távot, ami majdnem 40 km/órás átlagnak felel meg.

– *Az imént említette, hogy, ha esik, ha fúj, biciklivel jár be dolgozni Érdről Pestszentlőrincre...*

– Igen, ez így van, de most már egy kis kerülővel, mert először elmegyek Biatorbágyig. Így gyakorlatilag naponta lehajtom a 100 kilométeremet.

– *Mi az eredményesség titka egy ilyen versenyen?*

– Nagyon komoly állóképesség, amelyhez rengeteget kell tekerni. Közvetlenül a verseny előtt kell egy kis pihenő, ezért én szerdán edzettem legutóbb.

– *Ön bizonyára tudja értékelni a Tour de France mezőnyében indulókat...*

– Természetesen, de tudni kell, hogy azok a profik nagyon korán kezdték a bringázást, 8–10 éves korukban már biciklin ültek. Én pedig két éve kezdtem.

– *Holnap le tudna még nyomni egy ilyen kört?*

– Szerintem most is, csak az időeredményem lenne egy kicsit rosszabb. De nagyon sok munka van e mögött.





JOBB, MINT EGY CÉGES TRÉNING

A profi biciklis ruházatok láttán úgy tűnt, a Balaton Maratonon nagyon sok cég csapatként is képviseltette magát. Ez ugyancsak jó jel a jövőre nézve, hiszen a példa ragadós lehet. Erről az egyik részt vevő csapat vezetőjét, Pais Józsefet, a DAF ügyvezető igazgatóját kérdeztem:

– Tavaly volt az első versenyünk, de akkor még a rövidebb távon indultunk. Idén hárman már a 204 kilométeren, hárman pedig a Tihany Túrán indulnak. Ez a verseny egyébként a három társaság – a Waberer’s, a Schmitz és a DAF – között egy kis játékos háziverseny is, amelyben minden cégnek indítania kellett legalább hat főt, akik közül minimum három a nagy körön indul. Több lehet, de a legjobb hat ideje számít majd. A magam részéről célba érésre számítottam, ebben az évben nincs más elvárásom.

– *A cégen belül népszerű ez a sportág?*

– Azt mondanám, ahhoz képest, hogy tavalyelőtt kezdtük el, most már egy nyolcfős biciklis csapat jött össze. Nemcsak az együtt biciklizés a szép ebben, hanem a folyamatos fejlődés, ugyanúgy, ahogy az üzleti életben. Voltaképpen ez egy vállalati tréningnek is felfogható, ahol ügyfelekkel és partnerekkel találkozhat az ember.

– *Van jelentősége annak, hogy az ügyvezető igazgató maga is versenyez, ráadásul a gyilkos hosszabbik távon?*

– Szerintem ez mindhárom cégre igaz, hiszen egyik helyen sem húzza ki magát a sport alól az első számú vezető, és szurkol csak az oldalvonal mellől. Jőmagam teljesen amatőrként futottam neki ennek az egésznek, nincs többéves biciklis múltam. Most csak nagy szélre és esőre nem készültünk, hiszen az duplázná a táv hosszát. Ha idén nem sikerül, nekirugaszkodunk jövőre is.



dr. Balázs Árpád, Siófok polgármestere ...



Fotók: Somogyi Gábor



... és Hernádi Zsolt, a MOL elnök-vezérigazgatója



autósok a kerékpárutakat nem tisztelik. Szerintem valamennyi szereplőnek van még teendője a közlekedési morál javítása érdekében.

– *Milyen összefüggést lát a kerékpározás és a közlekedésbiztonság javulása között?*

– Szerintem egyértelmű az összefüggés. A városi közlekedésben jól ismerjük a túlzásúft utakat, miközben külföldön pontosan látjuk, miként is néz ki egy fejlett város, ahol komoly bicikliút-hálózatok működnek. Sokan – tévesen – azt gondolhatják a MOL-ról, hogy az egyedüli érdeke minél több üzemanyag értékesítése. Azt azonban elfelejtik, hogy mi magunk is ebben az országban élünk.

– *Ön is kerékpározik?*

– Persze, gyakran a munkahelyemre is biciklivel megyek be.

– *Indult már a Tour de Pelso-n?*

– Most veszek részt először ezen a versenyen, de csak a 76 kilométeres távon, mert a 200-as egy kicsit talán sok lenne – válaszolta kérdésünkre az elnök-vezérigazgató, majd rögtön hozzá is látott, hogy bemelegítsen a később induló rövidebb távra.

SIÓFOK, AHOL A BRINGÁSOK OTTHON VANNAK

A verseny rajtjánál dr. Balázs Árpád, Siófok polgármestere láthatóan büszkén tekintett a kerékpárosok végeláthatatlan tömegére, nem véletlen, hogy örömmel nyilatkozott lapunknak.

– *Miért fontos egy ilyen rendezvény a városnak?*

– Egy vendégfogadó településnek minden rendezvény fontos, amely idevonz embereket. Ennek egy kicsivel nagyobb a jelentősége, hiszen rá tudunk mutatni arra: az elő- és utószezonban a Balatonnak kiváló adottságai vannak ahhoz, hogy sportoljunk. A kerékpározás az egyik kiemelt, mondhatnánk, hogy sikerárgazat a tó partján, de itt említhetném a túrázást vagy a futást is. A Balatonnál nincsenek túlzottan nagy emelkedők, ezért is alkalmas a kerékpározásra. Másrészt pedig rendkívül tiszta a levegő, tehát nem egy urbánus környezetről van szó. A balatoni városok is zöldek, parkosítottak.

– *Sokan azt mondják, hogy a közlekedésben veszélyes partner a kerékpáros. Oszítja ezt a nézetet?*

– Nem gondolom, hogy ez így van. Én magam autózom és kerékpározom is, tehát mindkét oldalról látom a nehézségeket. Természetesen figyelni kell egymásra, de egy 50 kilométerrel, vagy az üdülőterületeken 40-nel haladó autósok számára nem lehet probléma a kerékpárosokra figyelni. A belterületen persze jó, ha kerékpárút van, amelyből nagyon sokat építünk a Balaton partján, így Siófokon is. De ha nincs ilyen, akkor sem tartom veszélyesnek a kerékpározást.

– *Nyilván ismeri a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. és az ORFK – OBB együttműködése keretében megvalósuló Superbringa, illetve ÉLET ÚTON programot. Ezek alapján is, miként vélekedik a kerékpározás népszerűsítéséről?*

– Hála Istennek, a kerékpározást már nem is kell annyira népszerűsíteni, önmagától is egyre jobban terjed, hiszen környezetbarát és egészséges sport, illetve közlekedési eszköz. A fejlesztési programoknak voltaképpen nem a propagandára kell irányulnia, hanem arra, hogy minél több jó minőségű kerékpárutat építsünk, minél inkább összekössük az ország településeit, hogy bárki bárhol elindul, a kitarásának és az erőnlétének megfelelően az ország bármely részére elérhessen – hangsúlyozta végzetül a polgármester.

Somogyi Gábor

A balesetek gyors észlelése hozzájárul a károk csökkenéséhez

eCall: a bevezetés lehetőségei

BEVEZETÉS

Schváb Zoltán közlekedésért felelős helyettes államtitkár 2011. június 6-án, Lyonban írta alá Magyarország nevében az európai egységes vész hívó rendszer létrehozásáról szóló eCall Egyetértési Megállapodást. A balesetek gyors észlelése elősegíti a hatékony kármegelőzést, illetve kárelhárítást, hozzájárul a baleseti károk jelentős csökkenéséhez. Ezért cikkünk az eCall rendszer bevezetéséhez szükséges előkészítő feladatok vizsgálatával foglalkozik.

Jelen tanulmány az Európa Tanács 2009-ben kiadott jelentésének (Lindenbach et al., 2009.) eredményeiből indul ki, amely összefoglalta és megvizsgálta a téma jelentősebb kérdéseit és megoldásra váró problémáit. A kutatás első lépésében a bevezetéssel kapcsolatos gazdasági és műszaki feltételekre vonatkozó nemzetközi kérdőíves felmérést végeztünk. A felmérés célja annak megállapítása volt, hogy országonként, a nemzeti rendszerek helyi sajátosságaira tekintettel, milyen módon tervezik a bevezetéshez szükséges pénzügyi és műszaki feltételek megteremtését. Ennek megfelelően a kérdőív kitért a szükséges fejlesztések finanszírozási hátterére, tehát hogy az esetlegesen szükséges hálózatbővítés állami, magán- vagy vegyes finanszírozási háttérrel valósulhat-e meg. A kérdőív tartalmazta továbbá, hogy az egyes csatlakozó országoknak milyen fejlesztésekre van szükségük a segélyhívó központ kialakításához, amennyiben azt képessé szeretnék tenni a különleges eCall adatcsomag fogadására. Külön kérdés foglalkozott azzal, hogy az újonnan forgalomba helyezett járművek körén kívül célszerűnek látná-e bármilyen jellegű eCall-lal kapcsolatos kötelező érvényű intézkedés bevezetését. Az utolsó kérdés pedig arra vonatkozott, hogy tervezi-e az adott ország, hogy az eCall rendszer a jövőben az eToll rendszerrel együttműködve üzemelhessen, tekintve, hogy



várhatóan a tervezett rendszerfunkciók átfedései miatt a közös rendszerfejlesztés a költségek csökkentését eredményezné.

A kutatás második szakaszában az eCall rendszer bevezetéséhez kapcsolódó lehetséges forgatókönyvek műszaki jellemzői kerültek azonosításra. Többfunkciósaként vizsgálendő, hogy a GSM rendszerek sajátosságai okán alkalmasak lehetnek közúti forgalomszámlálás végzésére.

Az utolsó szakaszban a forgatókönyv-változatok költség-haszon elemzését végeztük el. Ebben a szakaszban szcenárióként tételesen megvizsgáltuk a várható pénzügyi és gazdasági költségeket, illetve hasznokat.

A 112-ES SZÁMRA ÉPÜLŐ SEGÉLYHÍVÓ RENDSZER

A 112-es segélyhívó szám az Európa Tanács 1991. július 29-ei döntése alapján jött létre. Ez az egyesített vészhívó szám a világ számos országában vezeték nélküli telefonról és mobilkészületről egyaránt ingyenesen hívható a hét minden napján, a nap 24 órájában, az egész Európai Gazdasági Övezetben. A 112-es számot nemzetközivé tették, amit több tényező is indokolt.

Például ez a szám már korábban is vészhívások fogadására szolgált Németországban, Portugáliában, Norvégiában, Dániában, Hollandiában és Olaszországban is. Nagyon egyszerűen tárcsázható, mégis nehezen hívható tévesen, illetve nem szándékosan („zsebből”).

Jelenleg hazánkban a 112-es hívásokat – akár vezeték nélküli, akár mobilkészületről indítják – a rendőrség központjába irányítják, ahol az operátor a kiérkezés után továbbkapcsolja a hívást a mentők,



a tűzoltók vagy a rendőrség felé. A bejelentő ekkor még csak a megyei központtal kerül kapcsolatba, így további kapcsolások szükségesek, míg a legközelebbi, területileg illetékes szervekhez elér, illetve a tényleges mentés megkezdődhet. A rendszer tehát korántsem tekinthető kellően hatékonynak, hi-

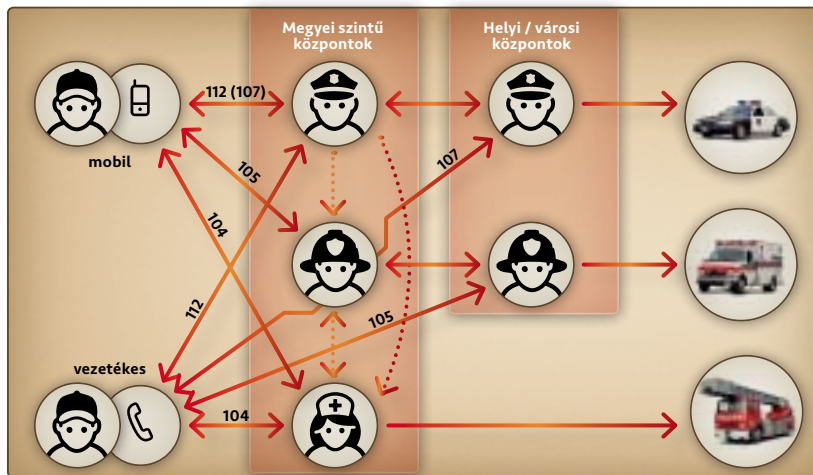
E112-ES SEGÉLYHÍVÓ

Az E112-es rendszer a 112-es hívószám hálózati továbbfejlesztése, amely a mobilhálózat segítségével megteremti a lehetőséget a vészhelyzet helyének meghatározására. E szolgáltatás alapja az, hogy a GSM hálózat alkalmas a bekapcsolt mobiltelefon elhelyezkedésének cella alapú meghatározására.

Az E112-es rendszer bevezetésével kapcsolatban meg kell említeni, hogy a 2009/136/EK irányelv szerint az állampolgárok védelmében a segélyhívást kezdeményező hívó fél helyének meghatározásához szükséges információkat hozzáférhetővé kell tenni. Ennek megfelelően a jövőben, a hívás beérkezését követően, a hívó helyére vonatkozó információk a sürgősségi szolgálatot ellátó szervek rendelkezésére kell, hogy álljanak. Sajnos a rendszer egyelőre viszonylag pontatlan, sokszor csak több száz méteres „pontosság” érhető el (Bara, 2012).

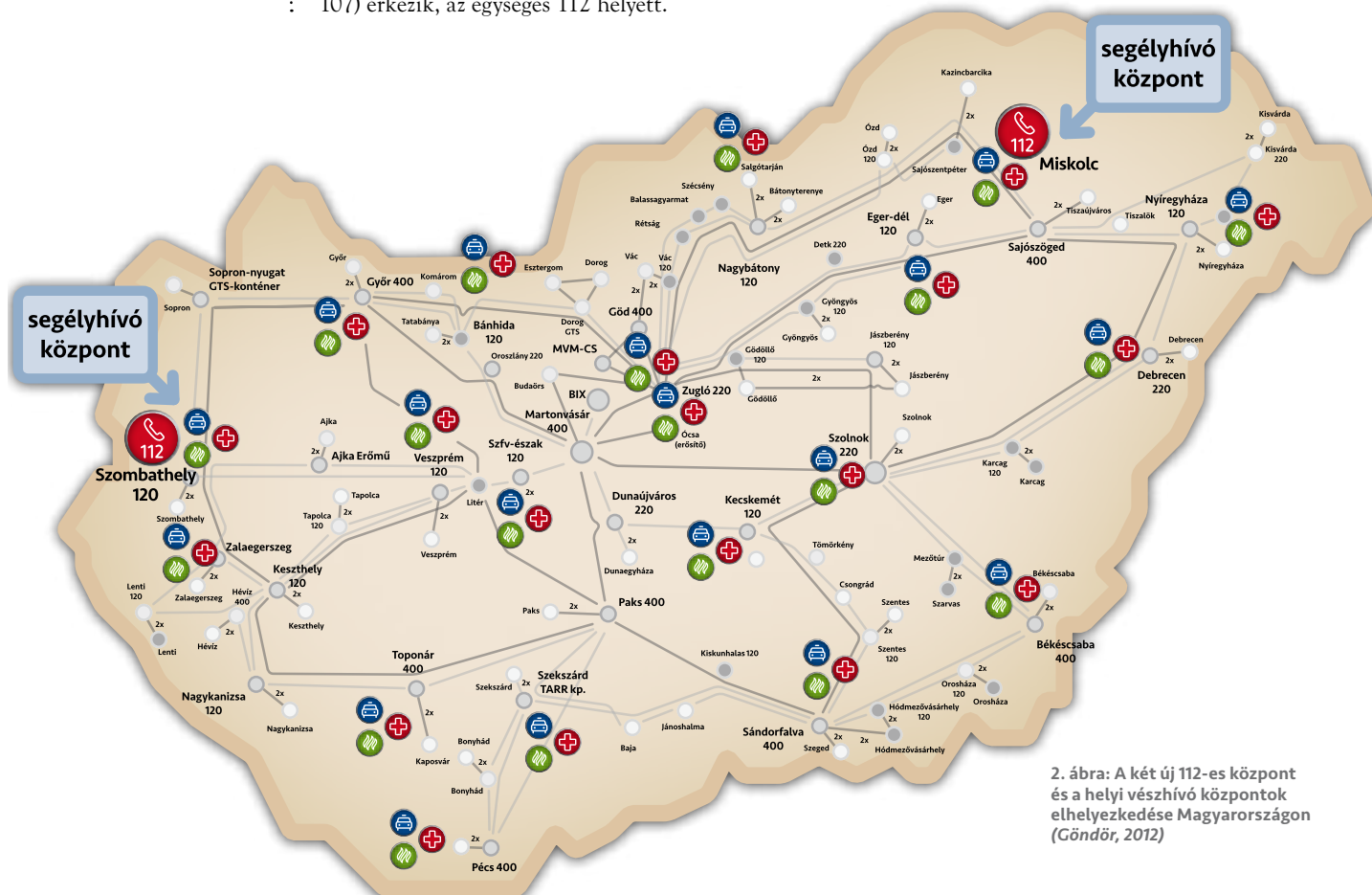
A hazai bevezetés során a hívások kezelésére a tervek szerint két segélyhívó központ hoznak majd létre, amely az Országos Rendőr-Főkapitányság, az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság és az Országos Mentőszolgálat sürgősségi tevékenységét hivatott összehangolni.

Ezekben a központokban szakképzett kollégák fogadják majd a hívásokat, akik el tudják dönteni,



1. ábra: A jelenleg is működő hazai rendszer felépítése (Göndör, 2012)

szen sok értékes másodperc veszik el, mire elindulhatnak a sürgősségi szolgálatok. A jelenlegi 112-es hívószám valójában inkább csak a külföldi turisták számára jelent egyszerűsítést, amennyiben az eddigi három szám helyett (104, 105, 107) csupán a 112-t kell használniuk. Azonban a hazai vészhívások többsége még a mai napig is a dedikált számokra (104, 105, 107) érkezik, az egységes 112 helyett.



2. ábra: A két új 112-es központ és a helyi vészhívó központok elhelyezkedése Magyarországon (Göndör, 2012)

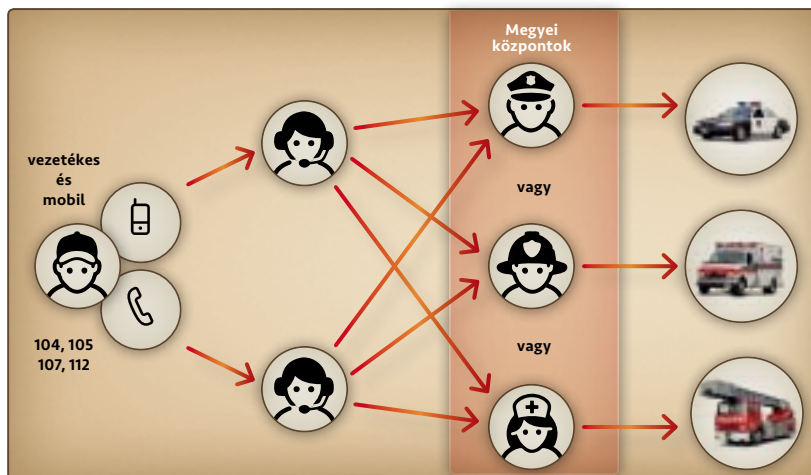
hogyan az adott hívás melyik szerv kompetenciája. Különös figyelemmel fogják kezelni azon hívások kiszűrését, amelyek nem vészhelyzet bejelentésére irányulnak. Ugyanis a tapasztalatok szerint gyakran tudakozónak tekintik a 112-es számot, mely jelentős többletköltséget indukál a rendszerben, és sokszor más előtt teszi foglalttá a számot egy forgalmasabb időszakban.

A hívásfogadó központok számának csökkenése az európai tapasztalatok alapján jelentős megtakarítást eredményez, mert így kevesebb bevetés irányítással és szervezéssel foglalkozó munkatársra van szükség.

Az új központ kiépítésénél kulcsfontosságú kérdés, hogy milyen gyorsan érkezik be a segélyhívás, illetve, hogy milyen gyorsan reagál a rendszer. Jelenleg csak a 105-ös segélyhívó 170 különböző helyre fut be az országban, és ezután még számos kapcsolás szükséges, amíg a sürgősségi szolgálatok valóban elindulhatnak a helyszínre. Így sokszor hosszú másodpercek vesznek el a tényleges mentési folyamat megkezdéséig.

A tervezett rendszerben a 3. ábra szerint két tevékenységirányító ügyelet látja el azokat a kommunikációs feladatokat, melyek ahhoz szükségesek, hogy a segítséget kérő személyhez a legrövidebb idő alatt juthasson el a legközelebb lévő egység. Mindezek mellett nagyon fontos az is, hogy az egykapus rendszerben nem a betegnek kell eldöntenie, kit hívjon, hanem a hívásfogadó dönti el a megfelelő kikérdezési protokoll alapján, hogy hova irányítsa majd a hívást.

Az új rendszer esetében már mindegy lesz, hogy a hívást mobil- vagy vezetékes telefonról indítjuk. A jelenlegi rendszer még különbséget tesz a földi és mobilhívás között, hiszen vezetékes telefonról érkező hívás esetén automatikusan a területileg illetékes szervhez irányítja a bejelentőt, míg, ha a hívás mobilról érkezik, több kapcsolás után juthat el a hívó fél az illetékes szervhez. (A jelenlegi rendszer struktúráját lásd az 1. ábrán.)



3. ábra: Az átalakítás utáni vész hívások strukturális szerkezete (Göndör, 2012)

AZ ECALL RENDSZER

Az eCall rendszer egy olyan speciális területe a hagyományos segélyhívó rendszereknek, amely automatikusan működésbe lép, ha a járműben elhelyezett szenzorok balesetet észlelnek (de akár manuálisan is kezdeményezhető segélyhívás a járműben elhelyezett vész hívó gomb segítségével). Aktiválódása után a rendszer tárcsázza a 112-es európai segélyhívó számot, telefonos kapcsolatot létesít a megfelelő segélyhívó központtal (PSAP¹), és hívás közben elküldi a baleset adatait (MSD²) a mentőszolgálatoknak, beleértve a baleset időpontját, a balesetet szenvedett jármű pontos helyét a menetiránnyal együtt (ez különösen autópályák és alagutak esetében fontos).

EURÓPAI HELYZETKÉP: KÉRDŐÍVES FELMÉRÉS

Az európai helyzetkép felmérése céljából öt kérdést tartalmazó kérdőívet állítottunk össze, amelyet 24 ország, 34 témában jártas szakértőjének küldtünk ki.

¹ PSAP: Public Safety Answering Point, azaz Közbiztonsági Válaszpont, KBVP: A segélyhívásokat elsőként fogadó fizikai hely, amely egy adott tagállam hatósága vagy a tagállam által elismert magánszervezet
² MSD: Minimum Set of Data, azaz minimális mennyiségű adat (MMA) (140 byte) az EN 15722 szabvány szerint továbbítani kell telefonos kapcsolaton keresztül a hívás elején

1. táblázat: Európai helyzetkép levelezések alapján (Cseffalvay, Török, 2012)

	Szükséges beruházás		Finanszírozási forma állam/MNO			2015 előtti járművek beépítése	eCall - eToll
	MNO ³	PSAP	MNO	GOV ⁴	EU		
Ausztria Helge Molin	n.a.	korszerűsítés ~50.000€/PSAP (100 db PSAP) 2017-re 9 marad	n.a.			nem kötelező	nem
Dánia Martin Hellung-Larsen	szoftverfrissítés! MNO üzemeltet	fejlesztés: in-band modem		1,5 millió €		piaci forgalomba kell állítani, egyéni döntés	nem
ERTICO Andy Rooke	fejlettségtől függ	fejlesztés: in-band modem	n.a.	n.a.	50%	HeERO 2	nem
Nagy-Britannia Donald Macdonald	n.a.	n.a.	magánfinanszírozás			nem kötelező	nem
Németország Bernd Schmidt	szoftverfrissítés!	250 különböző fejlettségű PSAP	döntés csak a final report után			piaci forgalomba kell állítani, egyéni döntés	nem
Norvégia Egil Bovim	szoftverfrissítés! + in-band modem	fejlesztés alatt	fejlesztés alatt	később kormány üzemeltet	50%	manuális hívás támogatása	nem

Első kérdésünk a szükséges fejlesztésekre vonatkozott, melyre Hellung Larsen Martin, a dán Közlekedésbiztonsági és Szállítási Ügynökség vezetője elmondta, hogy a PSAP központok kiépítésének költségét pontosan még nem ismerik. A hálózatüzemeltetés várhatóan továbbra is a mobilszolgáltatók feladata marad, és előre láthatóan a végleges bevezetéshez csupán szoftverfrissítésre lesz szükség.

Második kérdésünkkel a segélyhívó központok szükséges átalakításának mértékét próbáltuk felmérni. Helge Molin, az osztrák Közlekedési Minisztérium Innovációs és Technológiai Hivatalának szakembere válaszában rámutatott, hogy 2017-re a jelenlegi közel 100 segélyhívó központ helyett csupán kilencet szeretnének üzemeltetni. A korszerűbb központok létesítésével jelentősen csökkenthetők a jelenlegi rendszer működési költségei.

2. táblázat: Gazdasági elemzés összehasonlító táblázata (Berkesi, 2012)

	Beruházás összköltsége			
	Beruházás költsége (HUF)	Működtetési költség (HUF)/év	NPV (HUF)	IRR (%)
Korlátos állami forrás-allokáció 2030-ig	3 216 499 200	2 814 436 800	21 957 255 152	62
Korlátlan állami forrás-allokáció 2030-ig	3 216 499 200	2 814 436 800	9 027 314 977	36
Racionális környezet 2050-ig	3 216 499 200	2 814 436 800	8 817 976 826	8

Projekt fix tényezők		
1.	Diszkontráta/alternatíva költség	5,5%
2.	Halálozás egységköltsége (HUF)	255 660 496
3.	Halálos közúti balesetek száma (fő)	822
4.	Balesetek „számának/súlyosságának” csökkenése	4,00%
5.	Balesetek „számának/súlyosságának” csökkenése (fő/év)	32,88
6.	Súlyos sérülések baleseti költsége (HUF)	34 292 415
7.	Súlyos sérülések száma (fő)	5 600
8.	Súlyos sérülések csökkenésének mértéke	1,00%
9.	Súlyos sérültek csökkenésének mértéke (db)	56
10.	Telepítési költség/autó (HUF)/felhasználót terheli ebben az esetben	0
11.	Gépjárműállomány 2014-ben (db)	3 199 195
12.	A 2014-es gépjárműállomány X %-ába kerül beépítésre a rendszer	20%
13.	2014-es gépjárműállomány X %-ába kerül beépítésre a rendszer (db)	639 839

3. táblázat: Harmadik alternatíva, projekt fix tényezők alakulása (optimális, 4%-os eredményességet feltételezve)

A finanszírozás megoszlására vonatkozó harmadik kérdésünkre legtöbbször az EU-s norma szerinti 50%-os uniós támogatást említették, és szinte minden válaszadó kizárta a magántőke bevonásának lehetőségét.

Negyedik kérdésünkre – Várható-e, hogy a 2015 előtt forgalomba került járművekbe kötelezővé teszük a beépítést? – egyhangúan az a válasz érkezett, hogy a rendszerek könnyű és olcsó elérhetőségét

biztosítani kell, de mivel jelenleg nem született uniós szabályozás, csupán ajánlás, így a felhasználók nem kötelezhetők a járművön belüli rendszer beépítésre.

Ötödik kérdésünk az eToll⁵ – eCall közös bevezetésre vonatkozott, de itt minden válaszadó egyöntetűen elutasította a közös platform lehetőségét.

A FEJLESZTÉSEK MEGVALÓSÍTHATÓSÁGÁNAK ELEMZÉSE

A forgatókönyv-változatokat a gazdasági értékelés eredményeként meghatározott mutatószámok segítségével hasonlítottuk össze. Az NPV⁶, az IRR⁷ és a beruházás teljes költségét forgatókönyv-változatokként megvizsgálva lehetőségünk nyílik a társadalmi-gazdasági szempontból kedvezőbb hatásokat generáló alternatíva kiválasztására.

Az összehasonlító táblázatban a beruházás összköltsége két tételből áll. Az első az egyszeri beruházási költség – mely a két PSAP központ kiépítéséből tevődik össze –, a második a működtetés éves költsége, ami évente adódik hozzá az összköltséghez, és 2030-ig vettük számításba az első két esetben.

A táblázat jól szemlélteti, hogy az első esetben, amikor korlátos állami forrásallokációt tételeztünk fel, igen kedvező a megtérülési ráta 62%-os értéke. Természetesen ebben az esetben az állam érdeke, hogy minél több, 2015 előtt gyártott autóra építsék be az automata segélyhívó rendszert, ugyanis ekkor a beépítés költségei a jármű üzemeltetőjét terhelik, viszont a rendszer nagyobb lefedettségéből eredő társadalmi haszon már az állam „bevételeit” növeli. A beruházás nettó jelenértéke, még a jócskán alulbecsült értékek mellett is igen magas (csupán 2%-os javulást feltételezve a baleseti halálozásban). Akárcsak a többi nemzetközi tanulmányban, itt is a járműpark teljes lefedettségét feltételeztük.

A második alternatívában, ahol korlátlan állami forrásallokációval számoltunk, a jelenérték és a megtérülési ráta mértéke is szerényebb.

A valósághoz legközelebb álló esetet a 2. táblázat harmadik sorában mutattuk be, itt ugyanis a számítások során már a következő paramétereket vettük figyelembe: a projekt fix tényezőit a 3. táblázat tartalmazza.

A konstans tényezők meghatározása során becsült paraméterértékek:

1. Csak a valóban eCall-lal szerelt autók javítják a biztonsági értéket (nem 100%-os lefedettséget tételezünk fel!).
2. eCall autóra szerelésének költségeit nem az állam, hanem a felhasználók fizetik meg.

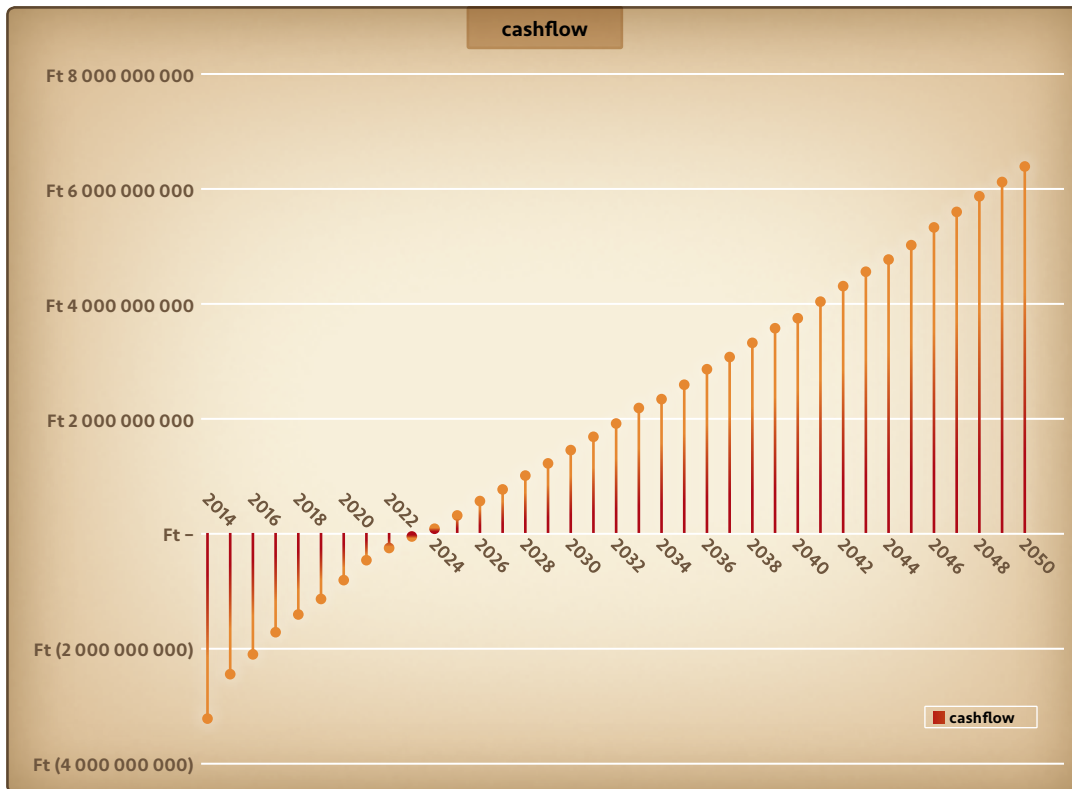
³ MNO: mobilszolgáltató

⁴ GOV: állami szerepvállalás

⁵ eToll: elektromos útdíjfizetési rendszer

⁶ NPV (Net Present Value): Nettó jelenérték

⁷ IRR (Internal Rate of Return): Belső megtérülési határráta



4. ábra: A cash-flow évenkénti alakulása a 3. forgatókönyv-változat alapján (Berkesi, 2012)

- Pontos értékkel számoltunk az egy balesetben megjelenő halálozás vizsgálatakor: 255 660 496 Ft/halálozás (COWI útmutató 2011).
- Halálos közúti balesetek számát 4%-kal csökkent a rendszer.
- Pontos értékkel számoltunk a súlyos sérülések baleseti költségénél: 34 292 415 Ft/súlyos sérült (COWI útmutató 2011).
- A súlyos sérülteket külön vizsgálva további 2%-os javulást eredményez a rendszer használata.
- 2015 előtt gyártott autók 20%-ába beszerelik a rendszert, mivel feltételeztük, hogy nem kötelezi az állam a beépítést.
- Jelen forgatókönyv-változat esetében a közlekedési beruházások jellemző hosszabb megtérülését feltételeztük (35 év), mivel a kiindulásként

figyelembe vett 15 év alatt valószínű körülmények között nem térül meg a beruházás.


Természetesen a magas beruházási költségek és az eCall rendszerrel felszerelt kis járműflotta miatt néhány évig társadalmi-gazdasági szempontból még nem térül meg a projekt. A következő években azonban, a halálos áldozatok számának 4%-os csökkenését feltételezve, éves szinten már közel hétmilliárd forint baleseti költségmegtakarítást eredményez a rendszer. Az elemzés eredményét a fenti Cash Flow diagram szemlélteti.

Összességében elmondható, hogy a beruházást célszerű megvalósítani, mert a vizsgált időintervallumon belül társadalmi-gazdasági szempontból a fejlesztés megtérülése várható.

Török Árpád tudományos munkatárs, KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. Közlekedésbiztonsági Központ
 Berkesi Ádám gyakornok, KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. Közlekedésbiztonsági Központ
 Sesztakov Viktor központvezető-helyettes, KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. Közlekedésbiztonsági Központ

IRODALOM

- TRL, UK: Jonathan Franciscs, Omar Anjum, Jean Hopkin and Alan Stevens; Inter-utXXI, Hungary: Agnes Lindenbach; TNO, The Netherlands: Mak Joost, Mattieu Nuijten; VTT, Finland: Niina Sihvola, Risto Kulmala, Risto Oorni, Marko Nokkala; ERTICO, Belgium: Monica Schettino; eSafetyAware, Belgium: Irina Patrascu, Jacob Bangsgaard; Vrije Universiteit, The Netherlands: Killian van Wees, 2009.: Impact assessment on the introduction of the eCall service in all new type-approved vehicles in Europe, including liability/legal issues. European Commission November 2009.
- Göndör László, 2012.: A 112-es hívószámra épülő egységes segélyhívó rendszer. EU Emergency Services Workshop, Lettország RIGA 2012. április 18-20.
- Bara Gyula, 2012.: A 112-es hívószámhoz kapcsolódó EU-s szabályozás. EU Emergency Services Workshop, Lettország RIGA 2012. április 18-20.
- Cseffalvay Mária, Török Árpád: Közlekedésbiztonsági problémák észlelésének és azonosításának rendszerét leíró rendszerterv készítése. KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. 2012.
- Berkesi Ádám, 2012.: Automatikus közúti segélyhívó rendszer hazai bevezetésének értékelő elemzése. Diplomatervezés – Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem.



Első fél év: van még tennivaló
a közlekedésbiztonság javításában

Kevesebb balesetben haltak meg többben

Az év első hat hónapjában
a személysérüléssel közúti balesetek,
valamint az ittasan okozott balesetek
száma csökkent, ugyanakkor a balesetben
meghalt személyek száma nőtt.
A kerékpárosok aránya a balesetet okozók
közül tovább növekedett.

A Közlekedésbiztonság korábbi lapszámaiban már több alkalommal is olvashattak arról, hogy Magyarországon az elmúlt években célirányos közlekedésbiztonsági intézkedések egész sorát vezették be az emberi élet, a testi épség és egészség védelme érdekében. A beavatkozásoknak köszönhetően hazánkban a közúti közlekedés biztonsága jelentősen javult, hiszen 2001 és 2011 között a közúti balesetben meghalt személyek száma több mint 48%-kal csökkent.

Tekintettel arra, hogy a 2011. esztendő is jelentős sikereket hozott – hiszen a halálos áldozatok számát további 14%-kal sikerült visszaszorítani –, a közlekedésbiztonsági munkában érintett szakemberek várakozással tekintenek a 2012. év alakulására felé.

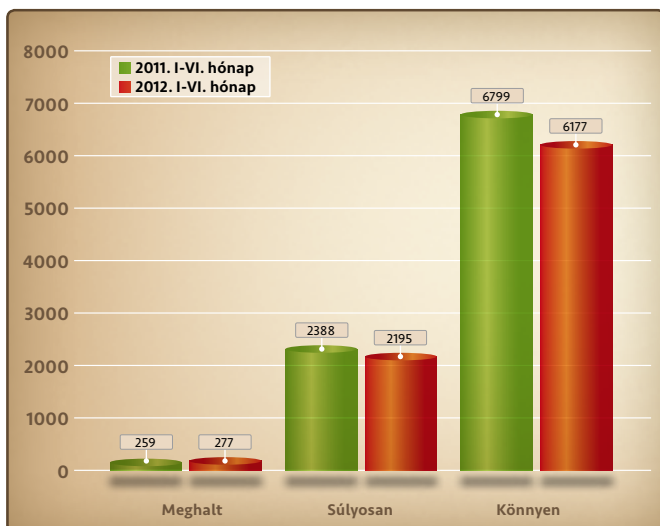
**A SZEMÉLYSÉRÜLÉSES KÖZÜTI BALESETEK ALAKULÁSA
2012. I-VI. HÓNAPJAIBAN**

A rendőrség havi szinten összesíti és értékeli a közúti balesetekkel kapcsolatos adatokat. Ezek az adatok a balesetet követő 24 óras helyzetnek felelnek meg, ezért előzetesnek tekinthetők. Az elmúlt évek tapasztalatai alapján az előzetes adatok a végleges (a balesetet követő 30 napos állapotnak megfelelő) adatoktól csekély mértékben térnek el, ezért meghatározott közlekedésbiztonsági folyamatok értékelésére, elsődleges következtetések levonására, valamint a trend alakulásának figyelemmel követésére alkalmasak.

Az előzetes statisztikai adatok alapján 2012. január 1. és június 30. között összesen 6753 személysérüléses közúti baleset történt, 5,31%-kal kevesebb, mint 2011 azonos időszakában (akkor 7132 balesetet regisztráltak). A csökkenő tendencia a súlyos és a könnyű sérüléssel járó balesetek vonatkozásában mutatható ki. A súlyos sérüléses balesetek száma 5,97%-kal (2043-ról 1921-re), míg a könnyű sérüléses balesetek száma 5,42%-kal (4852-ről 4589-re) csökkent. A halálos kimenetelű közúti balesetek számában ugyanakkor 2,53%-os növekedés tapasztalható (237-ről 243-ra).

Az adatok részletesebb megvizsgálása azt mutatja, hogy megyénként az országos átlagtól akár jelentős eltérések is lehetnek. Az általános csökkenő trendtől eltérően hat megyében ugyanis nem csökkent, hanem nőtt a személyi sérüléssel járó balesetek száma, ebből egy megyében 10%-ot meghaladó mértékben (Komárom-Esztergom megyében 16,13%-kal). Ezzel szemben a balesetek számának átlag feletti csökkenése tapasztalható Tolna (-21,23%), Heves (-20,87%) és Baranya megyében (-15,35%).

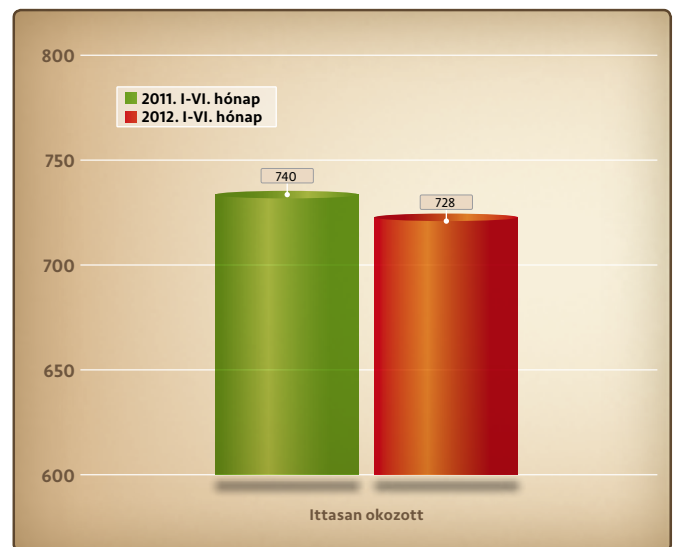
A közúti közlekedésbiztonság terén a Föld minden pontján a balesetben meghalt személyek számának alakulása számít a legfontosabb tényezőnek, hiszen az áldozatok pótolhatatlan veszteséget jelentenek a családoknak, ismerősöknek és a társadalomnak egyaránt.



Személysérüléses közúti közlekedési balesetek során meghalt, megsérült személyek száma

Az első félévi adatok alapján az állapítható meg, hogy a balesetek súlyossági foka nőtt, hiszen a személysérüléses közúti balesetek számának csökkenése ellenére többen haltak meg közútjainkon. Számokban kifejezve: a tavaly június végén regisztrált 259 áldozattal szemben idén az első fél évben 277 fő vesztette életét közúti balesetben. A 18 fövel több emberi élet elvesztése 6,95 %-os növekedést jelent. 2012. június 30-ig összesen 55 olyan naptári nap volt, amikor nem történt halálos kimenetelű közúti baleset (tavaly időarányosan 46 ilyen napot regisztráltak).

Az ittasan okozott személyi sérüléssel járó közúti balesetek alakulása relatíve kedvezően alakult, hiszen a tavalyi 740-nel szemben idén június végéig 728 ittas baleset történt (1,62%-os csökkenés). Ugyanakkor az idei alacsonyabb balesetszámra tekintettel az ittasan okozott baleseteknek az összes személysérüléses közúti baleseten belüli aránya kismértékben nőtt (a tavalyi 10,38%-kal szemben 2012. június végén 10,78%-ra alakult).

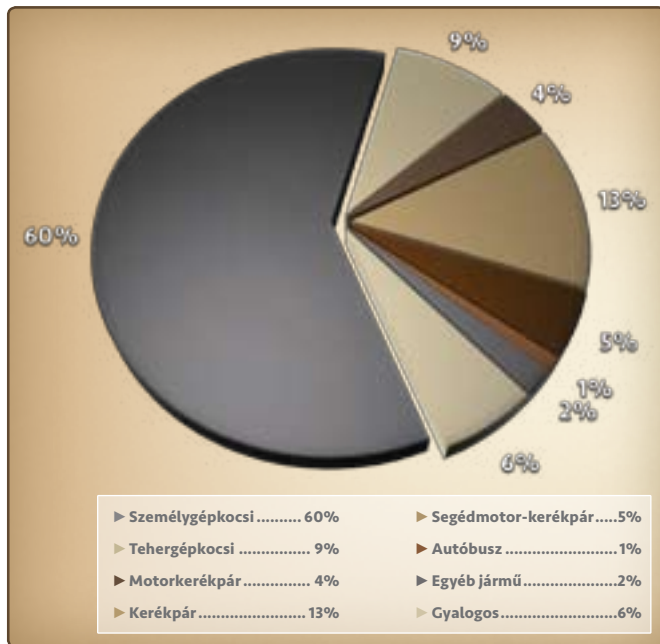


Ittasan okozott balesetek

A szeszes italtól befolyásolt állapotban okozott közúti balesetek aránya Bács-Kiskun, Tolna, Heves, Somogy és Vas megyében meghaladta a 15%-ot, míg a legkedvezőbb értékek (5,5% alatti arány) Budapesten és Csongrád megyében mérhetők.

A közúti balesetek legfőbb okai gyakorlatilag változatlanok. A személyi sérüléssel járó balesetek 27%-ának a háttérben a gyorsajtás áll (1811 baleset), az elsőbbségi jog megsértése miatt 1619 baleset (részaránya 24%), a kanyarodási szabályok megszegése miatt pedig 993 baleset (részaránya 15%) történt.

A közúti balesetek túlnyomó részét, 60%-át a személygépkocsi-vezetők okozták, bár megjegyzendő, hogy a közúti forgalmon belüli aránya ennek a közlekedői csoportnak a legmagasabb. A tehergépkocsi-vezetők a balesetek 9%-ának, az autóbussz-vezetők pedig az összes baleset 1%-ának az okozásáért felelősek.



Balesetek okozói

A kerékpárosoknak a baleseteket okozók körében betöltött aránya tovább nőtt, mértéke elérte a kimagasló 13%-ot (858 balesetet okoztak kerékpárral a tavalyi 782-vel szemben, s ez 9,1%-os növekedésnek felel meg). Megjegyzendő, hogy a személygépkocsi-vezetőknél kivül 10% feletti baleseti részesedése kizárólag a kerékpárosoknak van, és az igazi kerékpáros hónapok (július és augusztus) adatai – cikkünk írásakor – még nem ismertek. A kerékpárosok kirívó helyzetét jelzi, hogy több közlekedési balesetet okoztak, mint a tehergépkocsi- és az autóbusz-vezetők, valamint az „egyéb” járművek vezetői összesen.

BALESETBEN MEGHALT SZEMÉLYEK CSOPORTOSÍTÁSA A 2012. I-VI. HAVI ADATOK ALAPJÁN

A rendőrség előzetes baleseti statisztikai adatainak rendszere csak szűkebb körű adatok gyűjtését és elemzését teszi lehetővé. Ezek az adatok ugyanakkor az Országos Rendőr-főkapitányság Központi Főügyeletének napi szintű (24 órás ügyeleti) jelentéseinek áttekintésével részben kiegészíthetők, különösen a balesetben meghalt személyek vonatkozásában.

A napi jelentésekben fellelhető adatok alapján állítottuk össze az alábbi táblázatot, mely a 2012. június 30-ig meghalt személyeket csoportosítja a közlekedés védtelen képviselői vonatkozásában, 2011 azonos időszakának adataival összehasonlítva.

Balesetben meghalt	2011. I-VI. hónap	2012. I-VI. hónap
Gyermekek	5	13
Gyalogosok	58	60
Kerékpárosok	27	28
Motorkerékpárosok	18	14
Segédmotoros kerékpárosok	8	11

Balesetben meghaltak

A táblázat adatai alapján idén június 30-ig a közúti balesetben meghalt kerékpárosok számában 1 fős, a gyalogosok számában 2 fős, míg a segédmotoros kerékpárosok számában 3 fős növekedés tapasztalható. Ezzel szemben a motorkerékpáros áldozatok száma 4 fővel csökkent.

A balesetben életüket veszített gyermekek száma ugyanakkor kifejezetten kedvezőtlenül alakult, hiszen a tavalyi 5 fővel szemben idén 13 gyermek halt meg közúti balesetben június végéig. Utóbbival kapcsolatban azonban szükséges megjegyezni két fontos tényezőt. Az első, hogy a gyermektragédiák túlnyomó része – hosszú évek tapasztalatai alapján – nem a gyermekek önálló közlekedése során (gyalogosként vagy kerékpárosként közlekedve) következik be, hanem akkor, amikor a gyermek járműben utazik. Ez azt jelenti, hogy a gyermektragédiák háttérben többnyire a felnőttek (járművezetők) felelőtlen közlekedése, jogsértő magatartása áll. A második fontos tényező – s ez az első félévi statisztikai mutatók értékelése szempontjából fontos –, hogy 2012-ben sajnálatos módon azoknak a tragédiáknak a száma nőtt meg, amelyekben egyszerre több gyermek is életét veszítette (tehát kevés balesetben halt meg több gyermek). Emlékezzünk vissza például a közelmúlt eseményeire, amikor egy anya járművel éjszaka közlekedve áttért a menetirány szerinti bal oldalra, s a szemből érkező kamionnal frontálisan ütközve saját és három kisgyermek halálát okozta. Egy másik balesetben két felnőtt és két kisgyermek veszítette életét, míg egy babakocsi elsodródása két csecsemő halálát okozta.

A 2012. I-VI. HAVI ADATOK ÖSSZEHASONLÍTÁSA A KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI CÉLKITŰZÉSEKKEL

Magyarország hatályos közlekedéspolitikai programja a „Magyar Közlekedéspolitika 2003–2015” címet viseli. A Magyar Országgyűlés 19/2004. (III. 26.) OGY határozatával elfogadott programja 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-es adatokhoz képest. Második célként a program a személysérüléssel közúti balesetek számában azonos mértékű – tehát 50%-os – csökkenési értéket fogalmaz meg, azzal a kitételrel, hogy itt mellőzi a „legalább” kifejezés használatát.

Amennyiben a 2012. I-VI. havi adatokat a 2001. év – azaz a közlekedéspolitikai program báziséve – azonos időszakának adataival hasonlítjuk össze, akkor megállapítható, hogy:

- a személysérüléssel közúti balesetek száma 18,3%-kal csökkent (8267-ről 6753-ra),
- a balesetekben meghalt személyek száma 46,7%-kal csökkent (520-ról 277-re).

Az ismertetett adatok alapján a hazai közlekedéspolitikai koncepciónak a közúti áldozatok számára vonatkozó célkitűzése időarányosan – 2012. június 30-ig – kedvezően alakult.

Végezetül két megjegyzés. A 2012. első félévi adatok a közúti balesetben meghalt személyek számának növekedéséről számolnak be. Ez a tény kétségtelenül kedvezőtlen, s a korábbi évek trendjétől eltérő irányba mutat. Ugyanakkor azt is figyelembe kell venni, hogy a tragédiák számának növekedése a közúti balesetek számának több mint 5%-os csökkenése mellett következett be, ami a balesetek súlyossági fokának növekedésére utal. Fontos továbbá, hogy a közúti közlekedésbiztonság trendjében bármilyen irányú változás csak hosszabb időszak adatainak értékelése alapján állapítható meg, hiszen néhány hónappal ezelőtt, 2012. március végén a balesetben meghalt személyek számában még 3,05%-os csökkenést mérhettünk.

Gégény István

A béke, a barátság és az egyetértés szimbóluma a siófoki kikötőben

Angyal vár haza

A „Béke Jóságos Angyala” fogadja és búcsúztatja a hajókat és hajósokat ezentúl a siófoki kikötőben. A keleti móló végén, a hajózási jelzőfény tetején, tíz méter magasan felállított szobrot a VI. Finnugor Világkongresszus nyitónapján avatták fel az adományozók és a befogadó város képviselői.

KÖZÖS AJÁNDÉK SIÓFOKNAK

Kiterjesztett aranszárnyakkal fordul az angyal a Balaton felé, fel-emelt kezében a béke jelképét, egy galambot bocsát útjára – így fogadja a biztonságosan révbe érő hajókat és legénységüket mostantól a siófoki kikötő. Pjotr Sztronszkij orosz szobrászművész alkotásának elhelyezéséhez, a talappal és a móló új betonköpenyével együtt mintegy száztonnányi építmény felállításához – miként arról Balázs Árpád, Siófok polgármestere is beszélt az avatónapon – a hatóságok rekordgyorsasággal, néhány hét alatt megadtak minden engedélyt.

A Béke Jóságos Angyala nevű szobor a béke, a barátság és az egyetértés nemzetközi szimbólumaként a Jótett Világa Jótékonyági Szervezet Nemzetközi Szövetségének, a Kultúra és Művészet Nemzetközi Akadémiájának, valamint az Orosz Nyelvű Írók Nemzetközi Föderációjának közös ajándékaként került a Balaton parti városba. Az adományozókkal és a város vezetésével együtt a VI. Finnugor Világkongresszus résztvevői is megjelentek az avatási ünnepségen.

KÖSZÖNET AZ EGYÜTTMŰKÖDÉSÉRT

Drozdov Nyikolaj Nyikolajevics, orosz akadémikus beszédében mindenekelőtt köszönetét fejezte ki mind a város vezetésének, mind a hatóságoknak, hogy a szobor ilyen gyorsan és pontosan a helyére „röppenhetett”. A tudós, aki Magyarország üdülő fővárosának nevezte Siófokot, kiemelte: részben a finnugor népek alkotják Oroszország őslakosságát, így kiemelkedő jelentőségű, hogy a négyévente megrendezett világkongresszus ad alkalmat az avatásra. Az akadémikus az ünnepséget megelőzően a „Béke város” címet adományozta az angyalt befogadó Siófok városának, Balázs Árpád polgármester pedig a Világvárosok Nemzetközi Stafétájának tagsági oklevelét és a Béke Érdemrendjét vehette át tőle. Drozdov emellett kitüntetésben részesítette Démuth Pál siófoki alpolgármestert és Kenéz Istvánt, Balatonlelle első emberét is. Utóbbi azért az együttműködésért kapta az elismerést, amiért az Orosz Nyelvű Írók Nemzetközi Föderációjának kérésére Balázs Árpáddal közösen segített annak a



Fotó: Iró Zoltán

balatonlelleli háznak a felkutatásában, ahol Anton Gyenyikin fehér-orosz tábornok, az orosz cári hadsereg altábornagya 1922 és 1925 között élt, és ahol megírta polgárháborús emlékiratait.

AZ ANGYAL A BIZTONSÁGBA HÍV

Balázs Árpád polgármester ugyancsak köszönetet mondott a hatóságok együttműködéséért. Mint mondta: „A Nemzeti Közlekedési Hatóság sem látja akadályát ennek, egyébként pedig már az ókorban, az alexandriai kikötőknél is szokás volt szoborral kiegészíteni a hajózók számára szolgáló kikötői jelzőfényt. Az alkotás talapzatán elhelyezett emléktábla négy nyelven, oroszul, észtül, finnül és magyarul emlékeztet majd a világtalálkozóra, mely komoly diplomáciai esemény, és igen megtisztelő, hogy Siófok lehet a helyszíne.” Hozzátette: gazdasági válságok idején az emberek leggyakrabban befelé fordulnak, kevesebbet foglalkoznak a külvilággal, így kiemelkedő gesztus az orosz néptől, hogy válságos periódusban is képesek nagylelkűen adományozni. „A hajósok tudják, hogy a kikötő a biztonságot jelenti. Az angyal a biztonságba hív, és tudjuk, mögötte nem csupán mi magunk, de családunk és az egész város is biztonságban van.”

Hasonló „Békeangyal” a világ számos jelentős nagyvárosában létezik már, ilyen szobor őrködik többek között Berlin és München fölött, de a Buckingham-palota békéjét is egy hasonló aranyozott angyalszobor védi.

Trencsényi Dávid

A kedvező változások ellenére további jelentős javulásra van szükség

Biztonsági övek, gyermekülések

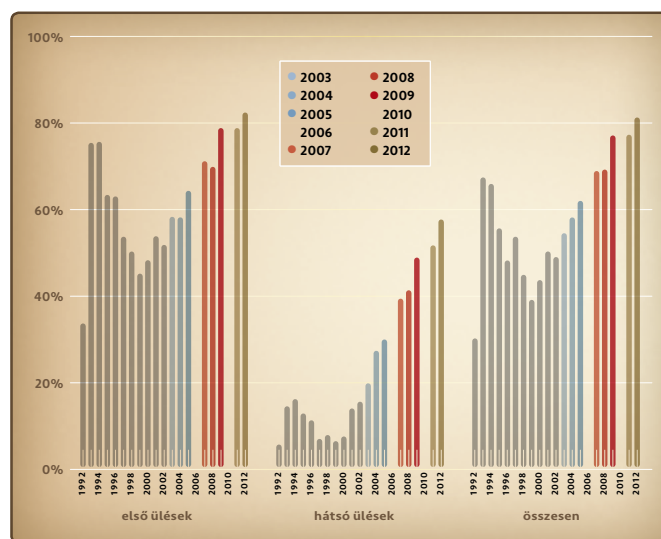
A biztonsági övet viselők aránya az egyik legfontosabb – a gépjárművezető, illetve a gépjárműben utazók szabálybetartási szintjét, valamint a tudatformálás és rendőri ellenőrzés eredményességét tükröző – közlekedésbiztonsági teljesítménymutató. Magyarország e tekintetben szinte egyedülálló idősorokkal és a legjobb gyakorlatok közé sorolható adatgyűjtési módszerrel rendelkezik. 2012-ben – többéves szünet után – az ORFK – OBB megbízására újból sor került a biztonsági övek és gyermekülések használati arányának országos, reprezentatív minta alapján történő felmérésére.

A felmérés dr. Véssey Tamás tudományos főmunkatárs (TÜV NORD KTI Kft.) vezetésével készült, és végrehajtására két ütemben került sor [1]. Az első felmérést egy országos, a biztonsági öv használatára ösztönző kampány megkezdése előtt, míg a másodikat annak befejezése után végezték. A cél az volt, hogy a két felmérés eredményeinek összehasonlításából következtetni lehessen a kampány hatékonyságára.

Az ez évet megelőző utolsó országos felmérés 2009-ben volt. 2010-ben semmilyen felmérés nem történt, míg 2011-ben csak lakott területen belül (Győrben) végeztek adatgyűjtést. Mivel tavaly sem autópályán, sem országúton nem került sor megfigyelésre, az összegzett (átlagos) 2011. évi értékeket fenntartással kell fogadnunk, azok csupán tájékoztató jellegűek. Más a helyzet viszont a 2009. és 2012. évi adatokkal, ezekben az években teljes körű,

minden útkategóriára kiterjedő felmérést végeztek. A változások, trendek elemzésénél a 2012. évi felmérés két szakaszának összesített eredményeit vettük figyelembe.

Az 1. ábra a valamennyi útkategóriára vonatkozó (átlagos) biztonsági öv viselési arányokat szemlélteti.



1. ábra: Átlagos biztonsági öv viselési arányok Magyarországon 1992 és 2012 között

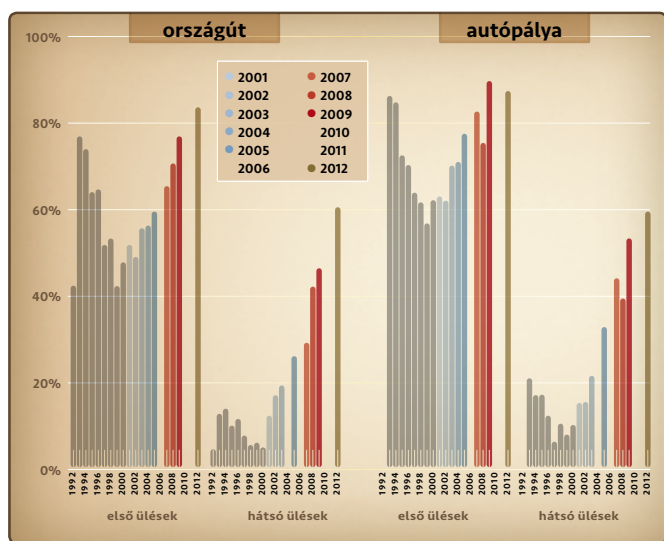
Kedvező tapasztalat, hogy nem csupán sikerült megőrizni az eddigi eredményeket, de az első és a hátsó üléseken is növekedett a biztonsági övet szabályszerűen becsatolóak aránya. Ez azt jelenti, hogy mind az első, mind a hátsó üléseken a felmérések kezdete

» Az első felmérést egy országos, a biztonsági öv használatára ösztönző kampány megkezdése előtt, míg a másodikat annak befejezése után végezték.

(1992) óta legnagyobb értéket sikerült megfigyelni, de a valamennyi ülésre összegzett átlagértékről is ugyanez mondható el. Az első üléseken 82,4%, a hátsókon 57,5% volt ez az érték, ami átlagosan (valamennyi ülésre értelmelve) 80,8%-nak felel meg.

Vizsgáljuk meg, milyen változások figyelhetők meg útkategóriák szerinti bontásban.

A 2. ábra az országúton, illetve autópályán megfigyelt övviselési arányokat mutatja a személygépkocsik első és hátsó üléseire.

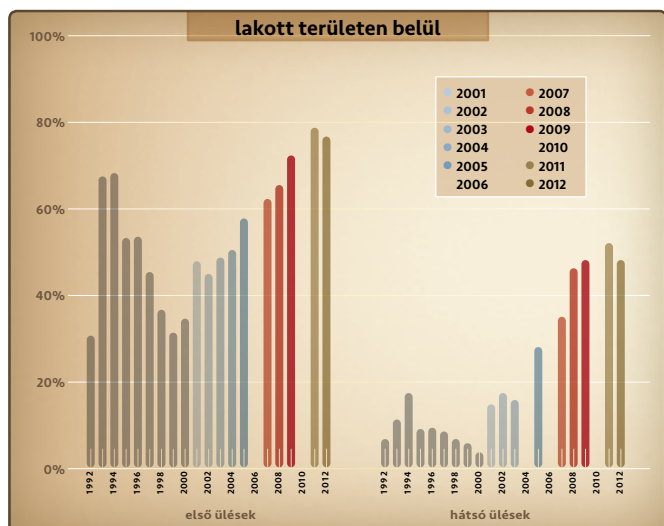


2. ábra: Biztonsági öv viselési arányok országúton és autópályán, személygépkocsik első és hátsó ülésein

Kedvező változás, hogy az országutakon a 2012. évi értékek – mind az első, mind a hátsó üléseken – az eddigi legnagyobbak. A biztonsági övet viselők aránya az első üléseken meghaladta a 80%-ot (82,8%), míg a hátsókon elérte a 60%-ot (60,3%). Főleg a hátsó ülések esetén figyelhető meg ugrásszerű növekedés (a 2009. évi 46,1%-ról 60,3%-ra), azonban vitathatatlan, hogy további javulásra van szükség.

Az autópályákon „vegyes” a kép. Míg az első üléseken kismértékű csökkenés figyelhető meg (88,8%-ról 86,9%-ra), addig a hátsó üléseken (52,7%-ról 58,8%-ra) nőtt a biztonsági övet viselők aránya. Lakott területen kívül tehát a hátsó üléseken egyértelműen kedvező változás figyelhető meg mind országutakon, mind autópályákon.

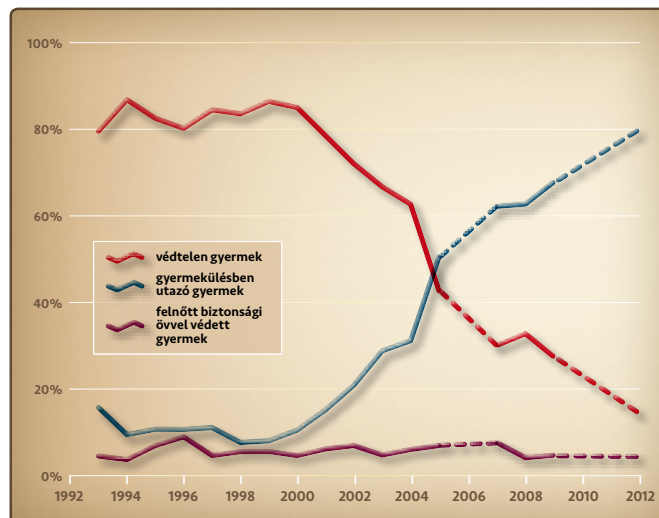
A 3. ábra a lakott területen belül kapott eredményeket mutatja. Lakott területen mind az első, mind a hátsó üléseken kismértékű visszaesés tapasztalható, ami a hátsó üléseken nagyobb mértékű, mint az elsőkon.



3. ábra: Biztonsági öv viselési arányok lakott területen belül, a személygépkocsik első és hátsó ülésein

Egyértelműen kedvezőnek mondható azonban a biztonsági gyermekülések használati arányának változása (4. ábra).

A biztonsági gyermekülésben utazó gyermekek aránya 2012-ben elérte a 80%-ot. Ha ehhez hozzáadjuk a felnőtt biztonsági övvel rögzített idősebb gyermekek 4,3%-os részesedését, 15,7% lesz a védetlenül (mindenféle rögzítés nélkül) utazó gyermekek részaránya.



4. ábra: Személygépkocsiban utazó gyermekek védettsége 1993-tól 2012-ig

A kétségtelenül javuló irányzat ellenére nem elégedhetünk meg ezzel az eredménnyel, a megfelelő utasvisszatartó rendszerrel rögzített gyermekek részarányának további növelésére van szükség. Általánosságban is elmondható, hogy bár a biztonsági övet viselők és a biztonsági gyermekülést használók aránya kedvező változásokat mutat, további jelentős javulást kell elérni, hiszen a legjobb közúti közlekedésbiztonsági mutatókkal rendelkező országokban 95% feletti, nem ritkán 98-99% ez az arány. Nagyon fontos lenne a további folyamatos ismeretterjesztés, mert még mindig látni szülő ölében utazó, vagy ami meglehetősen ijesztő: a felnőttel együtt becsatolt, esetleg a hátsó ülésen térdelő és hátrafelé nézegető, vagy az ablakon kihajoló gyermekeket, ami óriási veszélyeket jelent számukra.

2011. évi adatokon nyugvó becslések szerint a hazai biztonsági öv viselési arány 95%-ra növelésével további 45 emberélet lenne megmenthető évente, 195 súlyos és 366 könnyű sérülés pedig elkerülhetővé válna [2], [3]. A 95%-os arány elérése – figyelembe véve az utóbbi évek növekvő tendenciáját – egyáltalán nem tekinthető irreálisnak.

Köszönetnyilvánítás: Ezúton mondok köszönetet Kiss Csaba alezredes úrnak (ORFK – OBB), hogy megbízásával lehetővé tette a felmérés végrehajtását, dr. Véssey Tamás kollégámnak értékes szakmai tanácsaiért és Tóth Árpád munkatársamnak az ábrák szakavatott, színvonalas elkészítéséért.

Prof. Dr. Holló Péter
a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.
kutató professzora, a Széchenyi István Egyetem tanára

IRODALOM:

- [1] Utasvédő berendezések használati arányainak felmérése. A KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. 2440-009-2-2 sz. zárójelentése. Témafelelős: dr. habil Holló Péter, közreműködött: dr. Véssey Tamás, Budapest, 2012. június
- [2] Prof. Dr. Holló Péter: Közúti közlekedésbiztonság Magyarországon, Közlekedéstudományi Szemle, 62. évf. 2. sz. /2012., 4-11. old., ISSN 00234362
- [3] Rune Elvik & Truls Vaa: The Handbook of Road Safety Measures, Elsevier, 2004., ISBN: 0-08-044091-6

Népszerű VOLT a közlekedésbiztonsági tudatformáló akció

Az élet nem visszahívható!

A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram ÉLET ÚTON programjának részeként a Közlekedéstudományi Egyesület Közlekedésbiztonsági Tagozatának tagjai a Nemzeti Közlekedési Hatósággal és a Wilfing Áron Egyesület a Közlekedésbiztonságért és Toleranciáért civil szervezettel együttműködve idén is sikeres közlekedésbiztonsági szemléletformáló tevékenységet végeztek a civil faluban felállított közlekedésbiztonsági sátorban, a Soproni VOLT Fesztiválon.

A fesztivál 95 ezer fős látogató seregéből több ezren látogattak el a közlekedésbiztonsági sátorhoz, próbálták ki a biztonsági öv szimulátort és az ittas állapotot imitáló „részeg szemüveget”. 2012-ben is igen nagy számú, közel 1200 fiatal töltötte ki a közlekedés közbeni mobiltelefon-használati szokásokkal kapcsolatban összeállított kérdőívet, valamint mérte fel tudását a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakemberei által összeállított KRESZ-teszten. Az idei mobilozási szokásokat felmérő kérdőív egyik legfontosabb újdonsága, hogy külön kezeltük a kerékpárosokat és a gépjárművezetőket, annak érdekében, hogy a különböző közlekedési módok eltérő mobiltelefon-használati szokásait meg tudjuk állapítani. Ezenkívül figyelembe vettük a technika fejlődésével párhuzamosan változó mobilozási szokásokat. Az idén 17 kérdésesre bővült kérdőív kitért az okostelefonok által nyújtott szolgáltatások közlekedés közbeni használatának vizsgálatára is (közlekedés közbeni SMS-ezés, e-mailezés, navigálás, csevegés, böngészés, bejelentkezés stb.). A KRESZ-teszt hagyományosan 13+1 kérdésből állt, melyek közül több kérdés az aktuális KRESZ-módosításhoz kapcsolódott.

A helyszíni kitelepülésen azt tapasztaltuk, hogy a fiatalok nagyon érdekesnek találták a sátor előtt felállított biztonsági öv szimulátort, kisebb unszolásra szinte kivétel nélkül kipróbálták. Érdeklődve kérdeztek rá az eszköz közlekedésbiztonsági hátterére, és válaszaink alapján szinte kivétel nélkül elképedve fogadták meg, hogy ezek után bizony becsatolják a biztonsági övet. A tömegeket vonzó gyakorlati eszközök mellett a kérdőívet, illetve tesztet kitöl-

A KRESZ-teszt hagyományosan 13+1 kérdésből állt, melyek közül több kérdés az aktuális KRESZ-módosításhoz kapcsolódott.

tők között ajándékként kiosztott fényvisszaverő karpántok és matricák hozzásegítettek minket ahhoz, hogy a kutatási témánk alapjául szolgáló kérdőívet szívesen kitöltsék a fiatal fesztiválozók.

Örömmel tapasztaltuk, hogy fiatalos lendületünknek és izgalmas programjainknak köszönhetően sátrunk előtt a civil faluban egyedülálló módon minden este még sötétedés után is kisebb-nagyobb csoportok sorakoztak, így nemegyszer a fesztivál főszerzői által meghatározott záróra betartása is nehézséget okozott.



1. diagram: A gépjárművezetés közbeni mobiltelefonálás gyakorisága



Fotók: Németh Béla (KTE), WAE, PRR

A közlekedés közbeni mobilozási szokások jellemzőit felmérő kérdőív, valamint a KRESZ-tesztek adatfeldolgozása megtörtént, az adatsorok kiértékelése folyamatban van. Az eredményekről következő számunkban részletesen számolunk, ízelítőnek azonban rávilágítunk néhány fontos kérdésre.

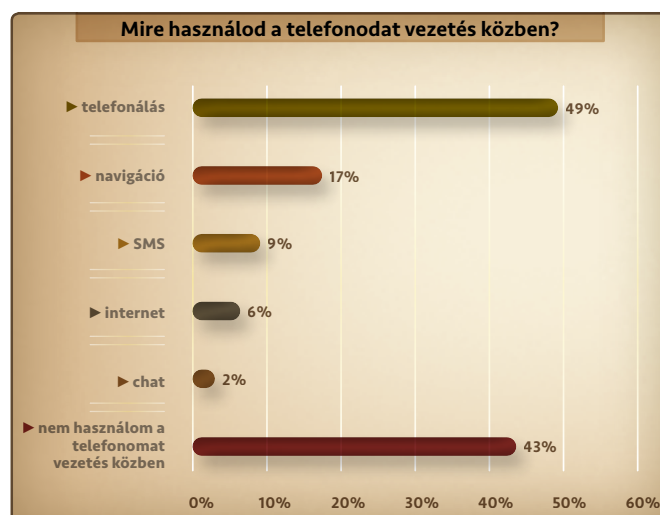
...fiatalos lendületünknek és izgalmas programjainknak köszönhetően sátrunk előtt minden este még sötétedés után is kisebb-nagyobb csoportok sorakoztak.

Az 1. diagram azt mutatja, hogy a gépjárművezetők közel fele mobilozik vezetés közben. Bár a telefonhasználat gyakoriságát tekintve a 2011. évi felmérés eredményeihez képest nincs számottevő változás, a mobilozási szokások folyamatosan változnak.

A 2. diagramon jól látszik, hogy a mobiltelefonok, különösen az okostelefonok ugrásszerű elterjedése miatt a mobiltelefon-használati szokások közül már nemcsak a telefonbeszélgetés, hanem az üzenetírás, navigálás és további alkalmazások – vagyis a kiemelt kockázatot jelentő funkciók – használata is emelkedik. Ez annál is inkább veszélyes, mivel a telefonok ilyen jellegű felhasználása a figyelem lekötésén túl rövidebb-hosszabb időre a közlekedő tekintetét is elvonja az útról.

Fentiek miatt a közlekedésbiztonság fejlesztésében élen járó szereplők összefogásával tennünk kell a közlekedés közbeni mobiltelefon-használat kockázatainak felismertetéséért, tudatosításáért és visszaszorításáért. A kutatás alapján szeretnénk a fiatalokkal összefogni és új lapot nyitni a közlekedés közbeni mobilhasználat kultúrájának formálásában, mert: **AZ ÉLET NEM VISSZAHÍVHATÓ!**

Bíró József és Kibédi-Varga Lajos
KTE Közlekedésbiztonsági Tagozat



2. diagram: Vezetés közbeni mobiltelefon-használati szokások

Jogkövető a hajós társadalom, de jogsértések itt is előfordulnak

Aki fél a víztől, ne hajózzon!





A Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) hajózási szakemberei jó viszonyt ápolnak a hajósokkal, nekik nem a büntetés, hanem a hajózási tevékenység végzése során a jogszabályokban előírt minimum követelményrendszer érvényre juttatása a fő céljuk, a vízi közlekedés biztonsága érdekében. Sokan példát vehetnek róluk. Augusztus közepén kiemelt ellenőrzést végzett a hatóság több balatoni kikötőben, valamint a Duna folyam budapesti és mohácsi szakaszán, a 2012-es ellenőrzési tervnek megfelelően. Elkísértük az NKH embereit a Balaton keleti medencéjébe, Balatonligára, Balatonkenesére, Balatonfüredre és Siófokra.

A SZABÁLYKÖVETÉS MÉLYEBBEN GYÖKEREZIK

Mivel az időjárásra tekintettel kell lenni, a teljes évet nem tudják az ellenőrök lefedni. Az ellenőrzések tavasszal kezdődnek, amikor a jobb idő megérkezik, és egészen az ősz beálltáig, szeptember végéig tartanak. A Balatonon ez volt az utolsó kiemelt ellenőrzési hétvége, ettől függetlenül, ha valamilyen esemény történik, vagy bejelentést kapnak, természetesen megvizsgálják az ügyet – mondja Kozma Zoltán. A hajózási hatósági referens a hajózási, üzemeltetési engedélyekkel, hajók nemzetközi hívóazonosítóival foglalkozik az NKH-nál, illetve a „terenp” a hatóság jogkörében eljárva, ellenőrzési tevékenységet végez.

Nem túl nagy a hajós társadalom, alapvetően a jogsértések száma sokkal csekélyebb, mint az élet más területén. Emellett fontos figyelembe venni, hogy komoly a hagyományok szerepe. Aki erre a szakmára vagy hobbira adja a fejét, régi, tradicionális dolgot próbál követni, egyfajta életérzésnek akar a részese lenni. Emiatt a szabálykövetés és a megfelelés mélyebben gyökerezik, nagyságrendekkel kevesebb a renitens ember, mint máshol. Ez persze nem jelenti azt, hogy egyáltalán nincsenek ilyenek – magyarázza Kozma.

egyéb hajózási létesítményeknek is rendelkezniük kell a jogszabályban előírt engedélyekkel. Ez persze természetes, nincs ez másképp a szárazföldön sem. Ám, míg egy autóvezető esetében magától értetődő, hogy az eredeti iratait tartja magánál, a hajósoknál gyakran előfordul, hogy – sok esetben közjegyzővel hitelesített – fénymáso-

» Gyakori probléma, hogy sokan egyéni mentőeszközöket helyeznek el a hajón, mert azt gondolják, hogy elegendő, ha van. Tévednek.

tokat mutatnak az ellenőrzések során. Azt azonban kevesen tudják, hogy ez így teljesen szabálytalan. A legfőbb indok, hogy féltik az okmányokat a víztől. Erre a tapasztalt ellenőr csak annyit mond, hogy aki fél a víztől, ne hajózzon, hiszen pár száz forintos vízhatlan (hor-gász) kellékekkel gond nélkül meg lehet védeni az iratokat. „Aki ha-



A FÉNYMÁSOLAT TELJESEN SZABÁLYTALAN

A legjellemzőbb szabálysértések az okmányok hajón történő kezelésével, illetve azok lejártával függenek össze. A hajózás alapvető feltétele: a hajózásra való alkalmasság, mely – a tárgyi és személyi feltételrendszer egyidejű teljesülése esetén következik be – feltétele a vízi közlekedésben való részvételnek. Mindkét feltétel teljesülését az NKH által kiállított okmányok igazolják, melyeket komplexen ellenőrzik a hatóság emberei. Illetve, mint ebben az esetben is, a kikötőknek és

józik, erre is kell, hogy áldozzon, mint az autósoknak a téli-nyári gumira.” Gyakori probléma még, hogy sokan egyéni mentőeszközöket, mentőgyűrűket és mellényeket helyeznek el a hajón, mert azt gondolják, hogy elegendő, ha van. Tévednek. Ezeknek a kellékeknek is minősítettnek és szabványosnak kell lenniük. A nem szabványos eszközök veszélyt jelenthetnek a használója számára. A felnőtteknek kialakított mentőmellény egy gyereknek veszélyes lehet, így éppen azt a feladatát nem látja el, amire készítették.

AZ ENGEDÉLY ÚTKÖZBEN LEJÁRT

A tapasztalatok alapján a hajósok nem ellenséggént tekintenek a hatóság embereire, hiszen annyira szűk társadalomról beszélhetünk, hogy javarészt ismerik egymást. Ha máshonnan nem, telefonon már beszéltek az engedélyekkel kapcsolatban az ügyintézőkkel. Az ellenőrzéseket például, ha nem kirívó esetről van szó, előre egyeztetni is lehet. Sőt, éppen a jó viszony miatt a hajósok segítenek abban, hogy ezeket minél hatékonyabban végre lehessen hajtani. Amennyiben valami kifogásuk van, azt szóvá is



Fotók: Iró Zoltán

teszik. Éppen a mély hagyományok miatt, ha például olyan szabályozás lép életbe, amit nem tartanak megfelelőnek vagy indokoltnak, azt élesen kritizálják.

Az aktuális ellenőrzésen kiderült egy kismeghajóról, hogy amikor elfoglalta a kikötőhelyét, érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkezett a korlátozás alá eső vízterületen, ám az időközben lejárt. Emiatt a kikötőmester rendkívül kellemetlen helyzetbe került, hiszen – véleménye szerint – jóhiszeműen járt el a kikötőhely biztosításakor, de az okmány lejártát már nem kísérte figyelemmel. Ezzel kapcsolatban meg is jegyezte, hogy az egy évre szóló, év közben lejárt üzemeltetési (motorcsónak-használati) engedély rossz megoldás, éppen azért, mert hiába fogadja be a hajót érvényes üzemeltetési engedéllyel, ha az szezon közben lejár. Mivel a rendelet szerint a kikötőmesternek nem kötelessége folyamatosan ellenőrizni az okmányok érvényességét, azt javasolta, hogy célszerűbb lenne minden év december 31-éig kiadni az engedélyeket, hiszen télen úgyis

zárva tartanak a kikötők. Ha pedig szezon előtt jelentkeznek a hajósok, hogy ismét el akarja helyezni a hajóját, látszana, hogy az egész szezonra van engedélye.

SZANKCIÓK A FOKOZATOSSÁG ELVE SZERINT

Az ellenőrzés részleteiről érdemes tudni, hogy a hatóság embereinek helyszíni bírság kiszabására nincs lehetőségük. Abban az esetben, ha szabálytalanságot észlel a hajózási hatóság, eljárást indít az érintettel szemben. Az eljárás keretein belül a tényeken alapuló



döntésben kerül megállapításra, hogy ki, milyen jogsértést követett el. Amennyiben a szabálytalanság nem kirívó, azaz nincs jelentős anyagi kár, és emberélet sem forog veszélyben, továbbá a vízi közlekedés biztonságát sem veszélyezteti, akkor a jogszerű hely-

Éppen a mély hagyományok miatt, ha olyan szabályozás lép életbe, ami nem megfelelő vagy indokolt, azt élesen kritizálják.

zet helyreállítása a cél, amire felhívják az érintett figyelmét. Ha ez nem vezet eredményre, akkor következnek a szigorúbb hatósági lépések, amelyek a fokozatosság elvét követik: először csak figyelmeztető jellegű bírságokról beszélünk, de ezek ismételten kivethetőek



Fotók: Iró Zoltán

és összegük is növelhető, ha szükséges. Végző esetben a pénzbírság mellett a hatóság által kiállított okmány, dokumentum, illetve engedély is visszavonásra kerülhet.

Az ellenőrzésen, amelyen részt vettünk, több alkalommal is figyelmeztetéssel éltek a hatóság emberei. Ezek az esetek egytől egyig az emberek felelőtlenségére vezethetők vissza. Kirívó szabálysértés nem történt, az említett lejárt engedély mellett csak apróbb esetekben kellett „pittyenteni” a hajókörttel. Egyik esetben egy idős házaspár úszkált jócskán a parttól megengedett távolságon túl, egy másik alkalommal pedig egy komplett családot kellett rendre utasítani, mert szintén a kijelölt terület határán kívül fürödtek és ugráltak a vízbe vízbicikliről. Ilyenkor nem csak az a veszély fenyegeti őket, hogy esetleg rosszul lesznek, mert napszúrást vagy görcsöt kapnak. Az is valós veszély, hogy elgázolja őket egy hajó, hiszen nem látszanak jól a vízben, számítani meg nem lehet rájuk, hiszen

tiltott helyen fürödnek. Egy másik esetben két vitorlást láttunk a nádas előtt, őrizetlenül állni. Márpedig a Hajózási szabályzat szerint a hajók elhelyezésére a kikötők szolgálnak, nyílt vízben – a ná-

» Az ellenőrzésen több alkalommal is figyelmeztetéssel éltek a hatóság emberei. Ezek az esetek az emberek felelőtlenségére vezethetők vissza.

das előtt – őrizetlenül nem tartózkodhatnak. Amennyiben a hajófedélzeten felügyeletet ellátó személy tartózkodik, akkor lehetőség van a veszteglésre, ám ez is szigorú szabályokhoz kötött. Ebben az esetben azonban egyértelműen szabálytalan veszteglésről volt szó.



Egy hasonló esetről számolt be az egyik kikötőmester, aki elmondta, hogy van egy vitorlás, amelyik éjszakánként a parttól távol, ki-világítatlanul és személyzet nélkül szokott horgonyozni, ahelyett, hogy beállna a kikötőbe. Kozma Zoltán ezzel kapcsolatban kijelenti, az nem gond, ha valaki leáll éjszakára, ám a már említett veszte- gési szabályokat be kell tartania. Tehát nem hagyhatja magára a ha-

Az a kormányrendelet, amely azért született, hogy környezetvédelmi okokból korlátozza a hajók mozgását, helyel- közzel betölti a szerepét.

jót felügyelet nélkül a nyílt vízen, őrszemélyzetnek minden esetben tartózkodnia kell a fedélzeten. Ilyenkor a vízi járművet biztonságosan le kell horgonyozni, hogy sem a szél, sem pedig az áramlatok a hajót ne sodorhassák el, továbbá másik hajó által keltett hullá- mok se okozhassanak gondot. Mindezeket túl a vízi jármű megvi- lágításáról is gondoskodni szükséges. Ha ezek a feltételek teljesül- nek, nincs akadálya, hogy egész éjjel a hajóról nézzük a csillagokat. Az új Hajózási szabályzat megjelenése óta éppen az ilyen esetek mi- att a vízi rendőrök számos esetben eljárta-

HÁROMSZÁZ ENGEDÉLY KISHAJÓRA

Az elmúlt tíz évben nagyjából háromszáz üzemeltetési engedélyt adott ki az NKH belső égésű motorral hajtott kishajóra. Minden esztendőben vannak elmaradók és újként belépők is, de ez a há- romszáz nagyságrend hosszú évek óta stagnál. Ez azt jelenti, hogy az a kormányrendelet, amely azért született, hogy környe- zetvédelmi okokból korlátozza ezeknek a hajóknak a mozgását a Balatonon, a Velencei-tavon, a Fertő tavon, a Tisza-tavon, il- letve a Duna egyes ágain, helyel-közzel betölti a szerepét – véli Kozma Zoltán.

Természetesen Magyarországon nem csak magyarok hajóznak. Az Európai Unióban a tagállamok elfogadják egymás hajózási képesi- téseit a kölcsönösség jegyében, az uniós irányelveknek megfelelően. Kozma Zoltán felhívja a figyelmet, hogy hiába a megfelelő képesi- tés, nem biztos, hogy a lengyel, a német vagy az osztrák hajós kellő biztonsággal tud közlekedni a Balatonon, ha nincs meg a megfele- lő ismerete a vízterületről. Tudnia kell, hogy hol lehet hajózni, il- letve hol van a megfelelő vízmélység a hajója biztonságos közleke- déséhez. Érdeklenség, hogy a jogkövető magatartás a külföldiekre is jellemző, olyannyira, hogy nem is tudni olyan szabálysértésről, amelyet ők követtek el.

Andrassew Dávid Igor

ORSZÁGOS SZINTEN IS JÓ A HELYZET

A síófoki mellett további négy Hajózási Hatósági Szolgálati és Ellenőrzési Pont (továbbiakban SZEP) található az országban: Tokajban, Komáromban, Mohácson és Szegeden. Alapvetően ezeknek a SZEP-eknek ugyanaz a feladatuk, mint balatoni társuknak, persze a helyi sajátosságok miatt akadt eltérés. Kérdésünkre pontos esetszámot nem tudtak mondani, mivel sok Budapestre benyújtott – és az ottani statisztikában megjelenő – kérelem nyomán indult eljárásban is közreműködnek, ügyintézőként járnak el. SZEP-enként nagyjából két-háromezre- teszik az esetek számát évente. Igazán extrém történésekről – szerencsére – nem hallottunk. Tokajban nagyon fontos feladatkör a nagyjából Záhonytól Kisköréig található kikötők, átkelőhelyek, vízi sportpályák engedélyezése. Rendszeresen, nagyjából havonta kétszer tartanak időszakos szemlét a környéken üzemelő kishajók számára. Nyári extrém esetről Németh László hajózási referens nem tudott beszámolni, de felhívta a figyelmet az elrendelt és kiemelt jelentőségű vízi közlekedési ellenőrzésekre. Mint a referens beszámolt róla, nagyon sok új kikötő létesült az elmúlt egy-két évben, és várhatóan számos kikötőt létesítenek még a következő időszakban. Ezek esetében tapasztalhatóak hiányosságok, bár, mint mondta, a közlekedésben aktívan résztvevők egyre inkább igyekeznek betartani az előírásokat, az ellenőrzésekkel pedig fel tudták tární ezeket. Németh László úgy

gondolja, hogy rövid idő alatt megoldást találnak a feltárt hiányosságok pótlására. A referens fontosnak tartotta elmondani, hogy nem a vízi közlekedés biztonságát veszélyeztető problémákat találtak, pusztán adminisztrációs hiányosságokat, illetve engedély(ek) hiányát tárták fel. Mohácson a dunai ki- és belépő hajóforgalom, valamint a drávai határvíz miatt vannak eltérések a többi SZEP-hez képest. A balatoni, lábakon álló vízi állásokkal ellentétben náluk a nagy vízszintingadozás miatt az egészen más szabályozás alá tartozó úszóműállások száma tetemes – mondta el kérdésünkre Draskovits Gergely. A hajózási referens beszámolt egy nyáron történt érdekes esetről. A történethez érdemes tudni, hogy az ellenőrzések során használt szolgálati kishajó hossza nagyjából 14 méter. Éppen ezért a kedvtelési célú, nagyjából kisebb hajókat általában megkülönböztető jelzéssel és kézjelekkel szólítják fel arra, hogy a hajó mellé álljanak. Ameddig a hajóvezető előkeresi az iratokat, a kötelező felszerelést, segítenek a hajóját kézzel meg- és eltartani. Ebben az esetben egy jetski tulajdonosa – járművét az ellenőrtől féltve – jelezte, hogy nem szorul segítségre, inkább ne nyúljanak hozzá járművéhez. Miután azonban – persze nem tervezetten – beleesett a vízbe, már szívesen vette, mikor két oldalról a hóna alá nyúlva visszasegítették a járművére. A komáromi SZEP-nél elmondták, hogy a Duna nemzetközi hajóforgalma jelentős. A schengeni övezetbe való csatlakozásunk

óta a kötelező határellenőrzés itt megszűnt ugyan, de a komáromi kikötőben a hajósok továbbra is szívesen állnak meg készleteik kiegészítésére, illetve ez idő alatt a hajózási hatóságot is gyakran felkeresik, hogy elintézzék hivatalos ügyeiket. Az ügyfélfogadás ideje alatt benyújtott Hajós szolgálati könyvvel vagy hajóokmányokkal kapcsolatos kérelmeket – amennyiben nem szorulnak hiánypótlásra – a 30 napos ügyintézési határidő helyett azonnal el tudják végezni – számolt be a részletekről Maszlavér Anett. A dunai ellenőrzéseken kívül ebben az évben a Fertő tó magyarországi szakaszán lévő hajózási létesítményeket is ellenőrizték – tette hozzá. A szegedi SZEP hajózási referense elmondta, a Tiszán az áru- és személyszállítás nem olyan számottevő mértékű, mint a Dunán, de azért van – főleg kedvtelési célú – hajózás a Tiszán és mellékfolyóin, a Maroson, illetve a Körösön. Katona Ferenc beszámolt róla, hogy a szegedi kikötőkben és Szeged vonzáskörzetében, Algyőn, Mindszentén, Csongrádon és Makón több száz kisgéphajó üzemel, így az okmányok pótlása, cseréje és a vizsgáztatások száma egyre nő. Ezt a referens örvendetesnek nevezte. A folyón főleg a kedvtelési kishajózás és a turizmus számottevő, melynek legnépszerűbb helye a Tisza-tó. Éppen ezért a kiemelt hatósági ellenőrzések, valamint a hajózási létesítmények engedélyezésének többsége oda koncentrálódik.

A baleset-megelőzés a közlekedési prevenció „húzóágazata”

A közlekedés- biztonsági prevenció kulturális esélyei¹



1. ábra: A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2011–2013 pozícionálása



2. ábra: A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2011–2013 pillérstruktúrája

A WHO HÁROMFÁZISÚ ÉRTELMEZÉSE

- Az elsődleges megelőzés a probléma, konfliktus kialakulásának megelőzése. Magában foglalja az univerzális alapellátási formákat.
- A másodlagos megelőzés a célzott segítségnyújtás, illetve a probléma kialakulását követően a veszélyeztetettek gondozása.
- A harmadlagos megelőzés speciális ellátásokat jelent. Konkrét formában be kell avatkozni, hogy az ártó magatartás megszűnjön.

„A prevenció sajátos feladatrendszerével és eszköztárával nélkülözhetetlen részese a közlekedésbiztonság javítására irányuló tevékenységnek. Baleset-megelőzés nélkül nem létezik közlekedésbiztonsági tevékenység.”

(www.közszemle.hu)

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI PREVENCIÓ MAGYARORSZÁGON

Magyarországon a baleset-megelőzés minden más prevenció területét megelőzve, már az 50-es évektől állami feladatként működött, 1972-ig több szaktárca önálló tevékenységként, ez időtől viszont az OKBT (Országos Közlekedésbiztonsági Tanács) megalakulásával jól szervezett keretek között folyt. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény alapján deklarált állami feladat, mely több tárca, állami szerv, társadalmi szervezet, intézet, érdekképviselő stb. együttműködésével valósul meg.

A baleset-megelőzési feladatok végrehajtásában kezdetektől fogva folyamatosan jelentős szerepet vállalt a rendőrség és azon belül az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság.

Az eredményes tevékenység végzéséhez, az országos hálózat működéséhez, a kommunikációs kampányok folytatásához és az egyéb baleset-megelőzési feladatok végrehajtásához szükséges pénzügyi háttérrel a 188/1996. (XII. 17.) Korm. rendelet határozza meg, mely egyben a Közúti Közlekedésbiztonsági

¹ Előadás formájában elhangzott 2011. október 22-én a KTE és az NKH közös rendezésében megtartott „A járművezető és a közlekedés biztonsága” című konferencián

Akcióprogram jogszabályi alapját is jelenti. Ennek célrendszerét és kidolgozási folyamatát a vonatkozó európai és hazai stratégiai dokumentumok alapján határozták meg, mely négy pilléren nyugszik, s szinte számtalan „sor” tartalmazza azokat az intézkedéseket, melyek eredményeként a sokszereplős közlekedésbiztonsági prevenció meghozza majd az elvárt eredményeket.

MI A PREVENCIÓ?

A prevenció megelőzést jelent, azon lépések összességét, melyek minimalizálják, illetve kiküszöbölik azokat a társadalmi, pszichológiai és szociális hatásokat és feltételeket, melyek érzelmi, pszichés vagy fizikai betegségeket, vagy társadalmi-gazdasági problémákat okoznak, vagy hozzájárulnak ezek kialakulásához (Wikipédia enciklopédia).

A külföldi szakirodalmi konvenció szerint a prevenció kifejezést olyan közbeavatkozások megnevezésére tartják fenn, melyek már azelőtt megtörténnek, hogy a rendellenesség elkezdődne. Szó szerint a megelőzés azt jelenti, hogy valaminek a bekövetkezését, megtörténését megakadályozzuk.

A PREVENCIÓ SZINTJEI A SZAKIRODALOM SZERINT²

Elsődleges (primer) prevenció

Célja az egészség általános védelme, az egészségkárosodás és a megbetegedések bekövetkeztének megelőzése, a fizikális ellenálló képesség, a mentális jólét, a környezeti biztonság megőrzése, valamint a fertőző betegségekkel szembeni védelem erősítése, annak érdekében, hogy egy adott népességben belül mérséklődjön a fizikális és mentális rendellenességek és zavarok új eseteinek előfordulási aránya.

Itt történik az oksági megelőzés.

Másodlagos (szekunder) prevenció

Célja a korai stádiumban lévő esetek gyors, hatékony megoldása, amikor még nem rögzült az állapot. Ez jellemzően szűréssel történhet.

Harmadlagos (tercier) prevenció

A károsító hatások, a várható következmények megelőzése, kiküszöbölése, ártalomcsökkentés. Jellemzően rehabilitáció útján valósulhat meg.

A WHO nemzeteken átívelő projektben, a „Global Status Report on Road Safety”, azaz a közlekedésbiztonság globális helyzetéről készített riportban előzetesen bekéri, összegyűjti s feldolgozás után publikálja a nemzeti stratégiákat, a közlekedésbiztonságot érintő adatokat, a nemzeti jogalkotási gyakorlatokat, valamint a szolgáltatások és a balesetek bekövetkezése utáni helyzet kezelésének módozatait.

A PREVENCIÓ SZÍNTEREI A SZAKIRODALOM SZERINT^{3,4}

A hazai szakirodalom csupán néhány területet említ, ilyen pl. a drogprevenció, az öngyilkosság-megelőzés és az egészségügyi szűrések rendszere. Érdekes módon az egészségügyi területet megelőzve hosszú évekkel megjelenő közlekedési prevenció nem integrálódott a hazai prevenciók szakirodalomba, úgy tűnik, mintha két külön országról lenne szó.

Ez oly mértékben szűk értelmezése a prevenciónak, amely már nem csupán teoretikusan, de a gyakorlatban is régen meghaladott. Külföldi szakirodalmi adatok tanúsága szerint más országok esetében

A KÜLFÖLDI SZAKIRODALOM NÓMENKLATÚRÁJA:

- Általános preventív beavatkozások, melyek célcsoportja a nagyközönség vagy a populáció egy bizonyos csoportja, akik nem azonosíthatók egy meghatározott, egyedi veszély alapján.
- A szelektív prevenciók beavatkozások célja a populáció olyan egyéneinek vagy alcsoportjainak védelme, akik veszélyeztetettsége jelentősen magasabb a populáció átlagánál.
- A célzott preventív beavatkozások célcsoportja olyan erőteljesen veszélyeztetett egyének csoportja, akiket úgy azonosítottak, mint akik minimális, már észlelhető és egyértelműen beazonosítható jeleit vagy tüneteit viselik a veszélyeztetettségnek, de még nem mutatnak diagnosztikus szintet jelen pillanatban.

Az Európai Unió Bizottsága programja, a „Road Safety Action Programme”, azaz a „Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram” ajánlásokat tartalmaz a tagországok számára. Már a 2003–2010 közötti program is az emberi tényezőt állította a középpontba. A legfőbb ajánlásai:

- viselkedésváltozás ösztönzése
- új műszaki megoldások használatának ösztönzése
- a pálya, az infrastruktúra fejlesztése
- biztonságos áru- és személyszállítás, javaslat: a hivatásos gépjárművezetők rendszeres képzése
- mentő- és baleseti szolgáltatások fejlesztése
- adatelemzés és a hozzáférés biztosítása.

OTTAWAI CHARTA (WHO, 1986)

Megállapításai szerint az egészségi állapot csak úgy javítható, ha bizonyos egészségi feltételek (béke, lakóhely, oktatás, táplálék, környezet, személyi jövedelem, gazdasági erőforrások, szociális igazság és egyenlőség) rendelkezésre állnak. Ez többszintű tevékenységi igényt jelent:

- Képviselet azokat a körülményeket és hatótényezőket, amelyek az egészséget fejleszthetik.
- Képesé tenni, hogy egészségi lehetőségeiket az emberek kibontakoztathassák.
- Közvetíteni a különböző társadalmi érdekek között az egészség érdekében. (Topolánszky)

² Ozsváth Mária (2010), Gosztonyi G., Pik K. (1998): A szociális munka szótára (Grafit Kiadó, Budapest) ISBN 978-963-8548-84-9, Csürke József (2005): A mentálhigiéniéről

³ Ozsváth Mária (2010), Gosztonyi G., Pik K. (1998): A szociális munka szótára (Grafit Kiadó, Budapest) ISBN 978-963-8548-84-9, Csürke József (2005): A mentálhigiéniéről – lényegében ezek a prevenció funkcionális területei, szinterei, amely életterekben a prevenció maga megvalósul, ld. itt: 4

⁴ A Nemzeti Drogstratégia másként értelmezi a szintereket – helyesen: család, iskola, munkahely, szabadidő, egyházak, média, információs társadalom, honvédség, gyermekvédelem, roma, kockázati csoportok, www.drogstratégia (2011) Topolánszky Ákos (2007)

JAKARTAI CHARTA (WHO, 1997)

1997-re jelentős hangsúlyeltolódásokat tapasztalunk. Az emberi tényező fontossága kiemelt szerepet kap, megjelennek az „emberi tőke” és a „beruházás az emberi tőkébe” fogalmak, egyben ez válik kulcsfontosságú tényezővé. Az ajánlások között a támogató háttér fontossága, a tanulás kiemelt szerepe, a szükséges információkhoz való hozzájutás, a közösségek szerepének felértékelődése, egyben az emberek és közösségeik megerősítése, a szolidaritás kap nagy hangsúlyt. A fejlesztéspolitikában a fókusz áthelyezése az emberre, a transzparencia és az elszámoltathatóság kap kiemelt figyelmet. Megjelennek a 21. század prioritásai, a környezetvédelem és a káros termékek gyártásának korlátozása, a piac, a munkahelyek és az állampolgárok védelme.



Dahlgren - Whitehead modell

Szemléletesen és a maga komplexitásában jeleníti meg az összefüggérendszer Dahlgren és Whitehead (1991) ábrája. A Nemzetközi dokumentumokban, így például az Európai Unió Amsterdami szerződésében deklarálták (152 cikkely): minden közösségi politika megfogalmazásában és megvalósításában meg kell jelennie a magas szintű egészségvédelemnek. Az Egészségügyi Világszervezet különböző deklarációiban is egyértelműen központi helyet foglal el az emberek egészséghez való joga, a kormányzati-politikai felelősség, a támogató közösség, valamint a különböző intézményrendszerek felelőssége.

Dahlgren és Whitehead (1991) az egészségre hatással lévő tényezők szintjeit mutatják be. Egy szocioökonómiai elméletet dolgoztak ki, melyben megkísérlik leképezni az egyént, a fizikai és társadalmi környezete és a kialakuló anomáliák közötti összefüggéseket. A középpontban az egyének állnak meghatározott alkati génekkel. Őket az egészségükre hatással lévő környezet veszi körül, amely azonban megváltoztatható. Az első szinten a személyes viselkedés és az életmód hatásrendszere áll, amely szintén erőteljesen hat: javíthat vagy ronthat az egyéni státuson, pl. döntések sora, hogy dohányzunk vagy nem, milyen élelmiszereket stb. fogyasztunk. A következő szint a szociális és közösségi hatások rendszere. Az egyénekre szintén hatással vannak a baráti közösségek, kapcsolati hálózatok, minták és a társadalom normái, amiben élnek. Ez a szint is létfontosságú, mivel kölcsönös támogatást nyújthatnak a közösség tagjainak kedvezőtlen feltételek esetén. De akár segítség nélkül is hagyhatják, vagy ellenkezőleg, negatív hatást gyakorolhatnak rá. A harmadik szint tartalmazza a strukturális tényezőket, az általános társadalmi-gazdasági, kulturális és környezeti feltételeket. Ide tartozik pl. a lakhatás, a munkakörülmények, a különböző szolgáltatásokhoz való hozzáférés és az alapvető feltételekhez történő hozzájutás, mint pl. az oktatás.

A strukturális tényezők között, ezen a legmagasabb társadalmi szinten helyezkedik el a közlekedés is, amely szintén mint az általános helyzetet javító, megkönnyítő, avagy éppen megnehezítő, gátló tényező jelenhet meg. Gondoljunk pl. a munkavállalási lehetőségekre, ezeket mennyire képes szélesíteni egy jó közlekedési rendszer, infrastruktúra és kultúra, amelyek kellemes és az embert szolgáló gyakorlatban nyilvánulnak meg, de ez a más szolgáltatásokhoz történő hozzáférést is igen magas százalékban determinálja.

ez az integráció meg tud valósulni, melynek eredménye egy tágasabb, átfogóbb értelmezés.

Az újabb magyar szakirodalomban már megjelenik e tágabb értelmezés lehetőségének gondolata.

KOCKÁZATI TÉNYEZŐK MEGELŐZÉSE, PRIMORDIÁLIS PREVENCIÓ⁵

Általában összetársadalmi, kormányzati tevékenységek tartoznak ide, melyek célja megakadályozni a tömegesen veszélyeztető tényezők, környezeti, gazdasági, szociális, magatartás- és életmódminták kialakulását és elterjedését.

Ebbe a körbe számos társadalmi szintű intézkedés sorolható, s ez a megfogalmazás elvileg tartalmazhatja a közlekedési prevenciót is, azonban ez expliciten még itt sem jelenik meg.

A prevenció értelmezésének ez a széttagoltsága igen káros hatásokkal jár, mivel így a prevenció horizontális egysége nem tud megjelenni az állampolgárok fejében. Ezáltal nem világos, hogy a különböző területek, pl. a betegségmegelőzés és a baleset-megelőzés egy töről fakadnak, ugyanannak a szemléletnek és akaratnak a megnyilvánulásai. Ezzel szemben az a jó, hogyha egy ország polgárai képesek egyben látni a prevenció horizontját, mert komoly üzenet ez a számukra. Ahol a prevenció sok szinten működik, ott a prevenció több mint szemlélet vagy nézőpont, egyben kormányzati elkötelezettség a polgárok hosszú távú védelme mellett.

Az üzenet így szól: az ország vezetői számára nem csupán az fontos, hogy az ország polgárai épek és egészségesek legyenek, de az is, hogy hosszú távon legyenek képesek önmaguk épségének és egészségének fenntartására, és ehhez megkapják a szükséges kormányzati segítséget.

Azért is hasznos, ha a prevenció horizontális összefüggései egyértelműek, mert a kapcsolódó területek között a baleset-megelőzés, a közlekedési prevenció igazi „húzóágazat” drámai és rapid mivoltából következőleg, az áldozatok azonnali halála önmagában figyelemfelkeltő erejű. Egy betegségből eredő halál jellemzően jóval hosszabb eredetű és lefolyású folyamat. Tehát a területek együttműködéséből külön-külön és együttesen is mindannyian profitálhatnak/profitálhatunk.

A közlekedés területén az Európai konvenciónak megfelelően a „Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram” kerete és megnevezése jelenti a nemzeti közlekedésbiztonsági prevenciók stratégiát (ld. 1. és 2. ábra).

Már a prevenció szintjei esetében is, de a területi és szinterei esetében még nyilvánvalóbb, hogy sokkal szélesebb körben értelmezem ezek meghatározását. Ha egyfelől a nemzetközi gyakorlatot mértékadóknak tekintjük, másfelől a fent vázolt összefüggések

5 Ozsváth Mária, (2010)

valóságértékét elfogadjuk, akkor könnyű elfogadni álláspontomat is, mely szerint a prevenció értelmezése a maga komplexitásában életünk minden vonatkozásában működőképes – és kell is működnie –, azaz mind a fizikai, lelki, mentális és szociális épség- és egészségvédelem területeit át kell ölelnie. Ez egyben azt is jelenti, hogy egységes, rendszerszintű koncepcióba rendezetten, egymással harmonizálva, a részkérdésekben egymásnak visszaköszönve, azaz a szinergikus lehetőségekre építve célszerű működtetni.

Ez attól még bonyolultabb, hogy ugyan lehetnek jelentős átfedések egy-egy tartalmi terület prevenció-s tevékenysége között, de ez nem feltétlenül szükségszerű. Pl. amikor a közlekedésbiztonsági prevenció óvodás- vagy kisiskolás korban a szabálytudat optimális kialakításán, vagy az együttműködés, az egymásra felelősen figyelés képességének kialakításán munkálkodik, ez pozitív transzfere lehet a drog-megelőzésnek és az egészségvédelemnek is.

Ezek az átfedések jelentős szerepet tölthetnek be, ha kellően integrált koncepcióban működnek, ami az egységes szemléletben és harmóniában nyilvánul meg, így erősítve egymás hatását. Azonban közös vezérlő koncepció hiányában, ellentmondások esetén az egyik hatás agyoncsaphatja a másikat, sőt az ellentét mindkettőt!

Az összeadódásokat szinergiának nevezzük, és hatványozott erőt jelentenek így együtt, megerősítve egyben mindazon „forrást” is – amely lehet tanár, szakkönyv, kampány, média, hatóság stb... –, amelyek információi összezsengenek, harmonizálnak egymással.

Sajnálatosan azonban azt is szociálpszichológiai törvényszerűségek determinálják, hogy amikor az egyik forrásból kapott információ ellentmond a másik forrásból kapott információnak, akkor ez az ellentmondás, ez a negativizmus tovább munkál bennünk. Ha az egyik forrás közelebb áll hozzánk, akkor azt az információt elfogadva kizárjuk a másikat, s ezzel együtt a kizárt információ forrását is „leírjuk”, azaz a továbbiakban a tőle érkező összes információt elutasítjuk. Ha egyik forrás sem közeli, de közöttük észleljük az ellentmondást, akkor viszont igazi „diszergiás kör” jön létre, azaz a források hatékonysága negatív előjelbe csap át.

Ezért tartogat hihetetlenül sok „láthatatlan veszélyt”, ha az „emberi tényező” területén tervezünk hatásokat elérni.

Míg a műszaki, materiális alapú tudományok esetében egyszerű a képlet, azaz a 2×2 mindig négy, s a $2+2$ is mindig négy, az emberi világban ez koránt sincs így. Leírva talán szíven üt ez az állítás bárkit, aki ebbe még nem gondolt bele, de mindennapi életünkben is számos példát találhatunk azokra a hatásrendszerekre, melyek ugyan megfoghatatlanok, de működnek. Mindenki tapasztalhatja, hogy egy jó kapcsolat szárnyakat ad, mely segítségével magasan felülmúlhatjuk

önmagunkat, és olyan dolgokat viszünk végbe együtt, amelyeket legmerészebb álmainkban sem hittünk – azaz, az $1+1$ vagy $2+2$ nem 2 és 4, de száz is lehet. Sajnos olyanokat is tapasztalhatunk, hogy valaki megbénít, tehetetlenné tesz, vagy éppen a legrosszabbat hozza ki belőlünk – ha nem vigyázunk. Vagyis itt az $1+1 = 0$, de a hatás olyannyira diszergikus is lehet, hogy az eredmény messze mínuszba is kerülhet. Ilyenkor jön a betegség, a baleset – mint mínusz –, csak éppen az ok-okozati viszonyt nem látják a szereplők. Mi, kívülállóként gyakran látjuk.

Ezért nem célszerű csupán mérnöki logikára alapítani olyan fejlesztéseket, amelyekben ugyan van út, pálya, infrastruktúra, gép – de emberek közlekednek benne, rajta, vele. Az emberi viselkedést ugyanis más törvényszerűségek igazgatják, és ezek, noha ugyanolyan erősségűek, mint a fizika törvényei, mivel bonyolultabbak – és nem is nagyon tanítják őket –, a civil nagyközönség számára kevésbé érthetőek.

Tehát az általam körvonalazott prevenció megvalósítása éppolyan komplex feladat, mint definíciója. Szereplői pedig: elsőként maga a kormányzat, amely biztosítja a megfelelő kereteket, azonban mind a tevékenységekből, mind a felelősségből delegál egyfelől a társadalom intézményrendszerei, másfelől szervezetei és közösségei, harmadrészt az egyes állampolgárok felé is.

Ennek lényege, hogy az egyének és a közösségek számára adottak legyenek annak feltételei, hogy egyfelől képesek legyenek, másfelől legyen lehetőségük is olyan életmód, életforma kialakítására, amelyben adottak számukra a testi, lelki, mentális és társas épség és egészség fenntartásának és fejlesztésének/fejlődésének feltételei.

Ez erőteljes paradigmaváltás az idáig uralkodó széttagolt helyzettel szemben, mivel ebben a megközelítésben a prevenció gyakorlatának felelőssége is megoszlik. Elhárul a társadalom egyoldalú felelősségvállalása, és bekapcsolódik az immáron képest tett egyén és a közösség felelősségvállalása a saját és a többiek preventív magatartásáért.

Így a prevenció fajtái az én olvasatomban:

Primer prevenció

Minden szocializációs szintéren és minden életterületen szükséges, hogy az adott területen a szereplőkkel együttműködésben megakadályozzuk a károsító vagy kóros folyamatok elindulását. Ez oktatási-képzési, szemléletformálási, információ- és tudásmegosztási folyamatokat éppúgy implicál, mint a társadalmi igények megjelenését a prevenció és annak eredménye vonatkozásában egyaránt. Tehát az egészség és épség, mint érték megjelenését és a megfelelő aktivitással jelentkező törekvéseket azok megóvására és fejlesztésére.

Ez a közlekedésben a horizontális és vertikális együttműködés „mindenekfelettségét” jelenti, azt,

hogymindenki vigyáz magára is és mindenki vigyáz a többiekre is. Érdekes módon így a legbiztonságosabb és egyben a leggyorsabb is a közlekedés.

Szekunder prevenció

Ugyanezen területeken és színtereken szintén a szereplőkkel együttműködésben a kialakult károsodások, megbetegedések megállítása, rehabilitációja és korrekciója. Nyilvánvaló, hogy itt is szükséges a fent részletezett igények és értékek megléte és aktív képviselése. E nélkül ugyanis egy influen-zából is lehet országos méretű fertőzést létrehozni, csak annyi kell hozzá, hogy ne vigyázzon a többiekre senki, és minden beteg megfertőzőn még két másik embert. A közlekedésben akkor tudjuk tette- rni ennek hiányát, ha azt tapasztaljuk, hogy jellemzően nem szabálybetartóak az emberek, ahol elsőbbség járna számukra, ott sem kapják meg azt egyértelműen. A gyengébb képességűekkel intoleránsak, általában udvariatlanok, s nem működik a szolidaritás sem. Fel sem fogják ezek a szereplők, hogy önös, erőszakos nyomulásukkal lényegében nem csupán a többieket, de önmagukat is hátráltatják, emellett mérhetetlen mennyiségű distresszt gerjesztenek. Még önmagukban is. A distressz káros stresszt jelent, kezdetben reverzibilis, majd irreverzibilissé váló károsodásokat okoz, végső stádiuma a halál.

Tercier prevenció

Ugyanezen területeken és színtereken szintén a szereplőkkel együttműködésben a kialakult károsodásokból és megbetegedésekből fakadó, további következményekkel járó károsodások csökkentése, kezelése és/vagy megszüntetése. Látható, hogy az én értelmezésem a társadalom jóval szélesebb körét vonja be a prevenció értelmezésébe és ezzel a közös felelősségvállalásba.

A definíciónak azok a kitételei, melyek szerint: az egyének és a közösségek számára adottak legyenek annak feltételei, hogy egyfelől képesek legyenek, másfelől lehetőségük is legyen olyan életmód, életforma kialakítására, amelyben adottak számukra a testi, lelki, mentális és társas egészség és fejlődés feltételei, számos további követelményt implikálnak. Szintén csak érintőlegesen említek ezek közül néhányat – a teljesség igénye nélkül –, egy egyszerű példán keresztül bemutatva.

Az, hogy egészségesen és károsító anyagoktól mentesen étkezhessenek az emberek, alapvető és egyben egyszerű követelménynek tűnik az első olvasatra. Azonban, ha kicsit elmélyedünk e kérdésben, rájövünk, hogy korunk egyik legnagyobb kihívása, hogy képesek legyünk mindent tudni az egészséges étkezésről, az egészséges ételekről, s hogy képesek is legyünk ezekhez hozzájutni. Ugyanilyen óriási kihívás, hogy mit igyunk? Mi képes és hogyan az évente

a szervezetünkbe juttatott több kiló mérget eltávolítani? Hogyan tudunk tiszta vízhez jutni?

És sajnos a többi szintér sem egyszerű, tetézve azal, hogy a fogyasztói társadalom milliárdnyi téves információját, amit ránk zúdít, hogyan lehetünk képesek „átszűrni”, honnan juthatunk és hogyan ahhoz a tudáshoz, ami mégiscsak képessé tesz eligazodni? Hozzáteve azt az eredményt, hogy mára a civil nagyközönség már jellemzően képtelen a különbségtételre a tényinformációk és a véleményinformációk között. Ez pedig végzetes következménnyel jár mind az egészségre, mind a megbetegedések arányaira a népességben, mind a mortalitásra. Természetesen ezeken a területeken is közös felelősség a „munkálkodás”, de jelen cikkben szűkebb témám, a közlekedéssel kapcsolatos prevenció kulturális esélyeit járom körül.

MIT JELENT A KÖZLEKEDÉSBEN A PREVENCIÓ?

A közlekedés területén megvalósuló prevenció szerencsénkre olyan tudásigénnyel lép fel a közlekedőkkel szemben, amely lényegesen könnyebben szerzhető meg, mint a fenti példa esetében szükséges tudásrendszer. Emellett az összefüggés is priméribb szinten van, könnyebben belátható a civil nagyközönség számára is, amely szempont szintén megkönnyíti a területen a szükséges elmozdulást.

Vagyis „munkahipotézisként” egy, a fentinel szűkebb, egyben konkrétabb definíciót ajánlok:

A közlekedésbiztonsági prevenció olyan megelőzést jelent, azon lépések és intervenciók összességét, melyek minimalizálják, illetve kiküszöbölik azokat a közlekedés során vagy kapcsán fellépő társadalmi, pszichológiai és szociális hatásokat és feltételeket, melyek közlekedési sérüléseket, következményes pszichés, mentális és fizikai betegségeket, vagy társadalmi-gazdasági problémákat okoznak, vagy hozzájárulnak ezek kialakulásához.

A beköszöntőben láttuk, hogy milyen szélesen értelmezi a nemzeti közlekedésbiztonsági prevenció- os stratégia = Közúti Közlekedésbiztonsági Akció- program a szükséges preventív intézkedéseket, s hogy milyen sok szereplő milyen sok szintéren fázadzik ezek megvalósításán. Most azt vizsgáljuk meg, hogy e munka számára milyen esélyeket tartogatnak kulturális mélyrétegeink. Ahhoz, hogy a prevenció magyar kultúrában gyökerező esélyeit számba vehessük, Magyarországot, mint szervezeti rendszert, mint szervezeti kultúrával rendelkező szervezeti rendszert, mint a közlekedési kultúrát is magában foglaló szervezeti rendszert elemezhessük, vázlatosan áttekin- tjük a szervezeti rendszerek lényegét, különösen a szervezeti kultúra szempontjából.

A SZERVEZETI KULTÚRA KONCEPCIÓJA

A szervezetek elméletében nagy szerepet ját- szik a szervezeti kultúra koncepciója. Ahogyan a szociológiai kutatásnak rokontudományaival,

a szociálpszichológiával és a kulturális antropológiával való interdiszciplináris kölcsönhatásai során meg kellett alkotnia a kultúra olyan átfogó tudományos koncepcióját, mely képessé tette a legalapvetőbb, legátfogóbb, egyben legnehezebben kezelhető társadalmi jelenségek megragadására, hasonlóképpen a szervezetekkel foglalkozó tudomány is elérkezett ahhoz a ponthoz, hogy a legmélyebb rétegekben munkálkodó, a mindennapi problémátudat számára sokszorosan elfedett s a legkevésbé látható jelenségekkel is képes legyen foglalkozni. Ehhez a komplex vizsgálódáshoz volt szükség a szervezeti kultúra koncepciójára. (Varga)

Kezdetben a szervezeti kultúra fogalmát viszonylag szűk értelemben használták, amikor is a szervezeti viselkedést leíró egyik változásnak tekintették a szervezeti kultúra dimenzióját. Ilyen módon ez a kulturális dimenzió egyenrangú szerepet játszott a szervezetelméletben olyan dimenziókkal, mint a vezetési struktúra, a technika, a termelés vagy az alrendszerek hierarchiája. Ebben az értelmében a szervezeti kultúra fogalma főként az emberi viselkedés spontán hagyományozódó szabály- és szokásrendszerét tartalmazta.

Modernebb értelmezésében azonban a kultúrakoncepció egy szinttel magasabb logikai kategóriává vált. Ez a felfogás a szervezetszemlélet paradigmaváltását tartalmazza. Alapvető kérdése ugyanis a szervezetelméleteknek, hogy hogyan modellezzék a szervezetet és magát a szervezeti működést?

Történeti fejlődése során több ilyen alapmodellt dolgoztak ki. Taylor és követői a gép-paradigmát alkalmazták a szervezetekre. Ebből az alapfeltevésből kiindulva, a szervezetek fejlesztésére olyan programokat alakítottak ki, amelyek az ésszerűsítő mérnöki racionalitáshoz voltak leginkább hasonlatosak – a szervezeti emberi viszonyok területén is! (Mint pl. a munkafolyamatok megszerzése, az irányítás vagy az ellenőrzés rendszere stb...)

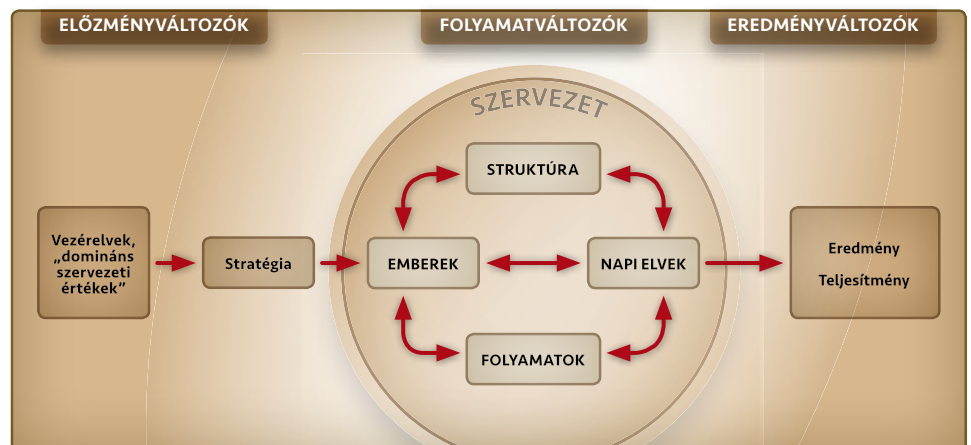
A taylori szervezeti paradigmikus modell óta számos más modell született még. Így pl. az organizmus paradigmája, amely olyan élőlényhez hasonlítja a szervezeteket és intézményeket, amely azért bocsátkozik különböző interakciókba, hogy a környezetéhez a lehető legjobban legyen képes alkalmazkodni.

Ugyancsak az interakciót állítja szemlélete középpontjába, de nem az alkalmazkodás, hanem komplexebb szempontok, döntő módon a fejlődés szempontjából a szervezet, mint nyílt rendszer paradigmikus szemlélete. A szervezeti kultúra paradigmikus felfogása lényegében a rendszer szemléletű magyarázóelvet építette tovább, és helyezte specifikusabb társadalomtudományi keretbe.

Mindezen tudományos előzmények alapján alakítottam ki a szervezeti kultúra egy olyan „munka-definícióját”, amely egyrészt kielégíti a fenti paradigmakövetelményeket, másrészt a közlekedésbiztonság érdekében tervezett országos méretű és hatókörű folyamat – átalakítások, fejlesztések és akciók – praktikumában is segítséget képes nyújtani. Emellett egy kognitív átvezető utat jelent Hofstede filozófiájának és rendszerének befogadásához.

Néhány lényegi szempontot emelek ki:

- A szervezeti kultúra a szervezet kötőanyaga, mely a szervezet stabilitását biztosítja a változó feltételek mellett is.
- Stabil rendszerként a szervezet szabadon léphet interakcióba a környezetével, mert a szervezeti kultúra csak rá jellemző sajátos megkülönböztető jegyei hordozzák és spontán módon újratermelik a szervezet identitását.
- A szervezeti szintű identitás a szervezet tagjai számára a szervezettel történő egyéni azonosulási folyamatainak alapjául és befogadó szövetétül szolgál.



Az egyén szempontjából ez az identitás-bázis funkció a szervezeti kultúra legfontosabb funkciója.

- Formai szempontból a szervezeti kultúra legfontosabb jegye, hogy mint stabilizáló és identitásképző bázis a szervezeti történet, múlt és hagyományok hű hordozója és őrzője.
- A szervezeti kultúra megjelenési szinterei azok a kognitív – tudatos, de jellemzőbben féltudatos vagy tudattalan – tartalmak, amelyek a szervezeti önképhez, benne az emberi viselkedések és emberi viszonyok szabályozásához tartoznak.
- Ezek tárgyasulásoként, a dologi, folyamatszabályozási és szervezési ügyekben is messzemenően lecsapódnak a napi gyakorlat során, a szervezet tagjainak viselkedésében megnyilvánuló, kifejeződő értékek formájában.

A kutatások fényében látható, hogy ha sikerült megragadnunk egy szervezeti kultúra alaptéziseit, néha még egyszerű jelmondatokban is megragadható rendezőelveit, akkor magának a szervezetnek a lényegét

ragadtuk meg, amelynek megértése a szervezet továbbfejlődésének kulcsát adja a kezünkbe. Vagyis csupán azok lesznek eredményes szervezetátalakítási, szervezetfejlesztési akciók, melyek esetében sikerül a kultúrával összhangban cselekedni. Frappánsan összetömörítve: „A stratégiai tervezés kultúrája a jövő szervezeti kultúrájának stratégiája! A tervezés tartalma a tevékenység hogyanja, folyamata a vezetés értékrendszerének tükröződése. A fejlesztés kultúrája a kultúra fejlesztése.” (Joó)

Még egy fontos szempontot emelek ki, azt, hogy a kutatások szerint a fejlődésre, a jövőbeli programokra, újjászervezésekre irányulás ténye és mikéntje maga is fontos és integráns része a szervezeti kultúrának. A fejlődésre és a jövőre való irányulás lehet ugyanis az egyik legerőteljesebb kultúrateremtő tényező, mely értelmet ad a kemény munkának, a közös erőfeszítésnek, a viszontagságok elviselésének, s így „tapadási pontként” szolgálhat a szervezet összes tagja számára. (Hofstede, Varga) Egyben ez a kultúra-tényező tükrözi leginkább a fejlődés paradox természetét: ebben az esetben ugyanis a fejlődésre irányulás maga az állandó, hagyományozódó kultúra-tényező, amely ezáltal a stabilitást szolgálja.

Ezen a ponton érezhető tehát leginkább a szervezeti kultúra dinamikája és dialektikája. A szervezeti kultúra belső mikrokozmoszai – a döntési kultúra, a munkakultúra, a célegyeztetési kultúra, a vezetési kultúra, a konfliktusok és problémák kezelésének és megoldásának a kultúrája, a folyamatok szervezésének és végrehajtásának a kultúrája, a viselkedés- és magatartáskultúra és a többi – együttesen is, ám külön-külön is kínálják a jövőre irányuló változtatási támadáspontokat,

melyek egyben akcióprogramokká fogalmazhatók.

Az Európai Unió és Magyarország is épp ezt tette, amikor a „Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram” keretében meghatározta azokat a támadáspontokat és akciókat, amelyek a közlekedés további biztonságának érdekében szükségesek.

Ha a közlekedési kultúra belső mikrokozmoszait akarjuk beazonosítani, akkor az objektív tényezőkből, a szakirodalom nomenklatúrájában a strukturális és kontextuális elemekből, mint alapvető kultúra-meghatározókból kell kiindulnunk. Ezek pl. a KRESZ maga, az úthálózat struktúrája, a közlekedésszervezés alapelvei, a járműpark összetétele, mennyiségi és minőségi jellemzői, a szabálybetartás gyakorlata, valamint a szabálybetartás kontroll- és sankcionálási gyakorlata, ebben az általánosan kötelező szabályok

és a kivételek lehetősége, a közlekedők számára a balesetek önmaguktól történő eltávolításának lehetőségei – mivel ezek azok a tényezők, amelyek alapvetően meghatározzák az emberi viselkedést.

Ezek folyamatos elemzése és újragondolása azért létfontosságú, mert „láthatatlan” módon irányítják az emberi magatartást, s ha nem abban az irányban, amerre a közlekedésbiztonságot szolgáló szándék mutat, akkor ebben a rejtett módban „magunknak gyártjuk a problémákat”. Pl. ez az a „rejtett dimenzió” (Hall), amelynek segítségével a defenzív, proszociális⁶ és szabálykövető szokások kialakításához is hozzá tudunk járulni.

Ezekből származtathatók a közlekedési magatartás rész-kultúrái, mint pl. az elsőbbségadás kultúrája, az úthasználat kultúrája, a gyalogos és kerékpáros közlekedők viselkedési kultúrája, s tiszteletük gyakorlata a gépjárművezetők részéről, vagy ugyanígy a gyermekekkel és idősekkel történő bánásmód gyakorlata. Azt kell látnunk, hogy ha egy középiskolás egy buszon rezzenéstelenül ül és hallgatja a médialejáróján a zenét, amikor felszáll egy idős ember, és nem adja át a helyét, az pontosan ugyanaz a jelenség, mint amikor egy „nagyfiú” egy nagy kocsi-ban nem ad elsőbbséget egy ott arra jogosult járműnek. Vagyis az érvényben lévő Társadalmi Szerződés megszegése, be nem tartása.

Megkérdelhetjük: ez hogyan lehetséges? S kibonthatjuk, hogy hol, mely ponton, ki mulasztott, ki a felelős. A szülő, mert nem volt eléggé határozott a szabályok tanításában. Az iskola, mert konfliktuskerülő volt s elnézte a kisebb hiányosságokat. A „közmorál”, mert rossz példákat mutatott. A társak, mert nem segítettek a rossz példák helyes értelmezésében és ellensúlyozásában, és még hosszan folytathatnánk a sort. Azt látjuk, hogy sokan, sok szintéren mulasztottak egy-egy keveset, amely mulasztások összeadódva társadalmi méretű anomáliákká nőttek. Ezen az úton ezer irányba el lehetne ágazni, de most nem indulunk másfelé, nem keresünk felelősöket, csupán mindezek megelőzésének lehetőségeit.

E cikk első részében összefoglaltam minden olyan információt, amely majd megkönnyíti a második részbeli elemzés gondolati befogadását. Ebben a részben majd a közlekedési prevenció lehetőségeit mérlegeljük kulturális örökségünk fényében. Megismerkedünk a világ legnagyobb volumenű kultúrakutatásának világszintű adataival – s benne hazánk pozícióinak számaival és tartalmi részleteivel, szomszédaink és történelmi társaink adataival éppúgy, mint a számunkra idegen, messzi kultúrák érdekességeivel. Ezáltal távlatot kapunk az önelemzéshez, napi közlekedési gondjaink értelmezéséhez.

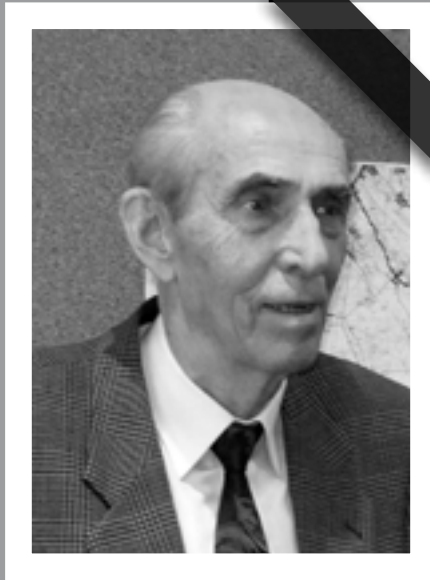
Urbán-Frendl Ildikó

Folytatjuk!

6 lásd: keretes írásban

Proszociálisnak nevezünk minden olyan viselkedést, amely másokra nézve pozitív következménnyel jár. A humanizmus és demokratizmus magas szintű értékeiben gyökerezik, s a segítségnyújtáson, együttérzésen, beleélésen, szolidaritáson és együttműködésen alapuló viselkedés céltudatos koragyermekkori családi, óvodai és iskolai alakításának elmélyült és szerteágazó pedagógiai munkájával erősíthető meg. (Fodor) Minden megszülető gyermeknek tudnia kell, hogy minden jó gondolat és tett egyben önjutalmazó képességgel is bír, azaz a társaknak nyújtott segítség nem csupán a társakban kelt jó érzéseket, de bennünk is. A természet ugyanis endorfinok termelésével jutalmazza a társaknak – így az osztálytársadalomnak, azaz az emberiségnek – nyújtott jótetteket, vagyis jól fogjuk érezni magunkat. De ez még nem minden, ezzel egy időben az immunrendszerünk erősödik, azaz életképességünk is javul ezáltal.

Elhunyt Bogár Pál



1927–2012

Pótolhatatlan veszteség érte a közutas társadalmat: 2012. augusztus 16-án, 85 éves korában elhunyt Bogár Pál, a Székesfehérvári Közúti Igazgatóság nyugalmazott főmérnöke.

Bogár Pál 1927. szeptember 2-án született Tésén. Erdész családból származott, 1951-ben erdészmérnöki diplomát szerzett Sopronban. 1952. február 1-jén állt munkába a Székesfehérvári Útfenntartó Vállalatnál. A többirányú soproni egyetemi képzés (főtantárgyként oktatták az útvasútépítést is) alapján az útfenntartás, útépítés iránt kötelezte el magát.

1958-tól, a KPM közúti igazgatóságok megalakulásától folyamatosan, 1983-ig (nyugdíjba vonulásáig) a Közúti Igazgatóság dolgozója. 1958–1963-ig műszaki osztályvezetőként, 1963–1983-ig igazgatóhelyettes főmérökként dolgozott. Utóbbi beosztásában meghatározó szerepe volt Fejér megye és Székesfehérvár közúthálózatának fejlesztésében. Szakmai tevékenységét számos kitüntetéssel honorálták. E tevékenységének elismeréséül kapta meg 1997-ben a Fejér megye díszpolgára kitüntetést is.

2011-ben életművét a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Baross Gábor-díjjal ismerte el.

Igazgatóhelyettesi működése időszakában a Székesfehérvári Közúti Igazgatóság országosan elismert, példaként emlegetett szervezet volt. Vezetése alatt számos fiatal mérnök szerzett szakmai gyakorlatot, élettapasztalatot, vált országosan ismert szaktekintéllyé.

Az '50-es évek közismert sportembere, az 1955-ben Európa-bajnokságot nyert magyar kosárlabdacsapat kapitánya.

1983-ban a közúti igazgatóságok összevonása következtében kérte nyugdíjazását, de mint nyugdíjas műszaki tanácsadó 1999-ig továbbra is folyamatosan végzett munkát a Fejér Megyei Állami Közútkezelő Kht.-nál.

Bogár Pált nemcsak mint mérnököt, mint a szakma területén jelentős érdemeket szerzett kollégát tartjuk követendőnek, de emberi nagysága is példaként áll előttünk. Emlékét úgy tudjuk leginkább megőrizni, hogy továbbvisszük azt a szellemiséget, amit Ő követett.

Munkája mindannyiunkat kötelez erre.

A motorosok a déli partot is birtokba vették

BalatonRide: második felvonás





2011 után immár másodszer indult a BalatonRide, a változatos programokat felvonultató, családokra méretezett motorkerékpáros esemény az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság (ORFK – OBB) rendezésében. A helyszínt a Balaton déli partján a Rider Beach biztosította.





HÁTTÉR

2010. július 22-én az Európai Bizottság elfogadta a 2011–2020-ra vonatkozó közlekedésbiztonsági programot, melyben azt a célt tűzték ki, hogy a közúti balesetek halálos áldozatainak száma a felére csökkenjen az évtized végéig. A program hét stratégiai területet határozott meg az 50 százalékos célkitűzés teljesítése érdekében, közöttük „A motorkerékpárosok közlekedésbiztonságának javítását”. Ennek oka, hogy amíg az elmúlt időszakban más jármű-kategóriák esetében egyértelműen csökkent a halálos kimenetelű balesetek és a súlyos sérülések száma, addig a motorkerékpároknál alig vagy egyáltalán nem figyelhető meg csökkenés.

A magyarországi közlekedésbiztonsági törekvéseket és feladatokat tartalmazó, a nemzeti fejlesztési miniszter és a belügyminiszter által aláírt „Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2011–2013” a közlekedő csoportok vonatkozásában első helyen említi a motorkerékpárosokat, mint a hazai közlekedésbiztonság egyik leginkább beavatkozásra szoruló területét.

Az elmúlt években az ORFK – OBB preventív tevékenységének egyre gyakrabban került középpontjába a motorkerékpáros közlekedés biztonsága. Ennek oka, hogy a motoros közlekedés rohamos fejlődése mellett a hazai baleseti statisztikák arról számolnak be, hogy az elmúlt időszakban növekedett a személysérülések motorbalesetek száma, s 2012-ben ugyanannyian haltak meg motorkerékpáron (52 fő), mint tíz évvel ezelőtt. A BalatonRide II. egyike volt azoknak a kiemelt rendezvényeknek, melyek a „Motorkerékpárosok éve 2012” programjai keretében valósultak meg.



Fotók: Iró Zoltán

ÉSZAKRÓL DÉLRE

A Balaton környékén a motoros találkozók és túrák alapvetően az északi partra, a Balaton-felvidékre és a Bakony kanyargós útjaira jellemzőek. A BalatonRide tavaly szakított ezzel a hagyománnyal, s a déli partra csábította át a motorosokat és a kikapcsolódásra vágyó családokat. 2011. május végén a debütáló BalatonRide-ot mostoha időjárási viszonyok között tartották meg, a hideg, szeles idő mellett az eső is befolyásolta a programokat, valamint az érkező motorkerékpárosok számát. 2012. augusztus 18-án azonban gyökeresen más volt a helyzet. Kánikula, főszezon, megtelt kemping, érdeklődő családok és sok motoros résztvevő – mindezek biztosították a BalatonRide II. sikerét.

A BalatonRide az ORFK – OBB rendezvénye, amelynek szervezésében a Somogy megyei Balesetmegelőzési Bizottság, a motoros közlekedésbiztonsági események rendezésében jelentős tapasztalatokat felhalmozó Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület (RSOE), valamint a Rider Beach egyaránt közreműködött. Az igazán változatos programok közül – a teljesség igénye nélkül – említsük meg a legfontosabbakat.

» A motoros felvonulás résztvevői Szántódon megkoszorúzták Szent Kristóf, a közlekedők védőszentjének szobrát.

A 10 órakor kezdődő hivatalos megnyitón Schwáb Zoltán, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedésért felelős helyettes államtitkára, az ORFK – OBB társelnöke köszöntötte a megjelenteket. Röviden ismertette az aktuális közlekedésbiztonsági helyzetet, hazánkban ezen a téren elért eredményeit, és szökölt a „Motorkerékpárosok éve 2012” meghirdetéséről, valamint a motorkerékpáros közlekedés biztonságosabbá tételével kapcsolatos tervekről, feladatokról.

PROGRAMDÖMPING

A Honda Safety motorkerékpáros vezetéstechnikai bemutatója mellett motoros felvonulásra is sor került (a Rider Beach–Szántód–Rider Beach útvonalon) rendőrmotorosok felvezetésével, melynek résztvevői Szántódon megkoszorúzták Szent Kristóf, a közlekedők védőszentjének szobrát. A rendezvényen különböző vetélkedőket szerveztek a gyermekek és a felnőttek részére. „Kívül is légy kemény” címmel motorkerékpáros védőruha bemutatót rendeztek, tesztlapot lehetett kisebb nyereményekért kitölteni, s baleset-megelőzési kiállításokat is megtekinthetett a közönség. Az úgynevezett „részszemüveg” idén sem hiányozhatott, mely különösen a családok körében volt népszerű. Az ittas állapot szimulálására alkalmas szemüvegekkel az érdeklődők különböző feladatokat hajthattak végre.

A helyszínen a résztvevők csatlakozhattak az ORFK – OBB által 2010-ben megindított „Charta a motorkerékpáros közlekedés biztonságáért” mozgalomhoz, továbbá megismerhették a motorosok tizparancsolatát, melyet több szervezet 2012. júniusban, az alsóörsi Harley Davidson Open Road Fest nyilvános fórumán tett közzé.

A délutáni program keretében a jelenlévők szórakoztatásáról, a zenei aláfestésről a Zorall SörOlimPia gondoskodott.

Gégény István



A HELYSZÍN

A BalatonRide II. helyszíne a Rider Beach volt, mely a Balaton déli partján, Balatonszemes és Balatonlelle között található, a Vadvirág kemping Balatonlelle felőli végénél. A Rider Beach nyílt szándéka, hogy a hazai motoros társadalom életének szerves részévé váljon. Ennek jegyében egy motorkerékpáros központ megépítését tűzte ki a Balaton déli partján, ellensúlyozandó az északi part eddigi hegemoniáját. A tulajdonos maga is ismert személyiség a hazai motorosok körében, s az sem véletlen, hogy a főépület narancssárga-fekete színt kapott.

Új korszak kezdődik a térség légi irányításában

Újabb lépés a sikeres jövő felé



Fotók: Iró Zoltán

A HungaroControl ANS III komplex fejlesztési programja jelentős mozzanathoz érkezett. 2012. augusztus 30-án átadták a legmodernebb technikával létrehozott, a határidők pontos betartásával elkészült épületet, mely új távlatokat nyit a cég jövőjében, a légi irányítás fejlődésében, a légi irányítók képzésében, továbbképzésében, illetve jelentősen növeli, erősíti hazánk megítélését nemzetközi viszonylatban.

Újabb mérföldkőhöz érkezett a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt. Az ANS III komplex fejlesztési program keretein belül teljes egészében átadásra került az új, csúcstechnológiával felszerelt irányítóközpontnak helyet adó épület. A központ végleges átadásának és használatbavételének tervezett időpontja: 2013. február. Az ünnepélyes megnyitón jelen volt dr. Völner Pál, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) infrastruktúráért felelős államtitkára, Szepessy Kornél, a HungaroControl Zrt. vezérigazgatója, Ughy Attila, Budapest XVIII. kerületének polgármestere és Bodnár Ferenc, a Swietelsky Magyarország Kft. területi igazgatója, az épületet kivitelező konzorcium képviselője. Továbbá tisztelet tette az eseményen Jenőfi György helyettes államtitkár (NFM), Győri Gyula, a Nemzeti Közlekedési Hatóság újonnan kinevezett elnöke és dr. Lévai István, XVIII. kerületi alpolgármester is.

A kivitelezés terv szerint, csúszások nélkül haladt az alapkőletételtől az épület átadásáig. A források több mint 85 százalékát a HungaroControl önerőből finanszírozta.

A meghívott hazai és külföldi társszervek képviselőinek, a HungaroControl partnereinek és a sajtó képviselőinek szívélyes fogadtatása után az új épület aulájában kezdetét vette az ünnepélyes átadási ceremónia. Szőke Katalin, a HungaroControl marketing- és kommunikációs vezetője köszöntőjét követően elsőként Völner Pál szólta a jelenlévőkhöz.

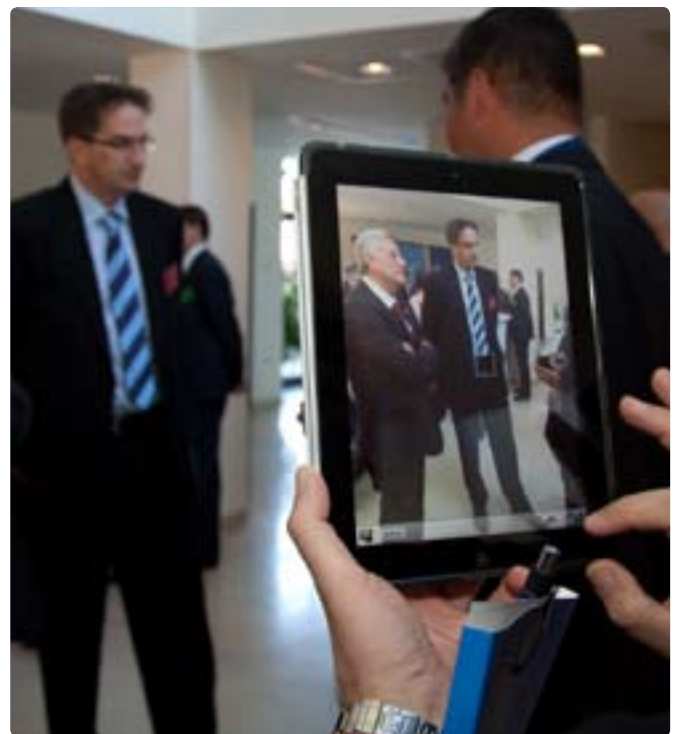
Az infrastruktúráért felelős államtitkár elmondta, az ilyen beruházások nélkülözhetetlenek ahhoz, hogy minél többet hozzátehessenek az Egységes Európai Égbolt programhoz, illetve, hogy az európai uniós szabályozások által támasztott követelményeknek megfeleljenek. Méltatta a kivitelezők sikerességét, pontosságát, azt, hogy a mai magyar építőipar képes ilyen kiemelkedő teljesítményekre. A kivitelezés terv szerint, csúszások nélkül haladt az alapkőletételtől egészen az épület átadásáig. Kiemelte, ez a 13 milliárd forintos beruházás 5,964 millió eurós uniós támogatást kapott a Transzeurópai Hálózatfejlesztési Terv (TEN-T) keretében, mely igazolja, hogy e beruházás jelentősége túlmutat a magyar viszonyokon. A források több mint 85 százalékát a HungaroControl

önerőből finanszírozta. Időközben a társaság egy pályázat kapcsán elnyerte a NATO kijelölése alapján a koszovói magas légtér irányításának lehetőségét, ami azt jelenti, hogy jó úton jár a cég. A HungaroControl foglalkozik továbbá oktatással is, mely progra-

Ahol ilyen fontos beruházás zajlik, ott innováció, oktatás van, külföldi hallgatók érkeznek, és ezáltal kinyílik a tér a peremkerület számára, ami nagyon jó és hasznos dolog.

mok keretében megalapozzák a magyar légi irányítás jövőjét, biztosítják a szakemberképzést. Völner Pál beszéde végén megköszönte mindazok munkáját, akik a program előkészítésében, kivitelezésében részt vettek, és reményét fejezte ki, hogy 2013 februárjában a végleges átadás, a régi épületből való átköltözés is a korábbi sikeres, tervszerű elképzelések alapján zajlik majd.

Ughy Attila, Budapest XVIII. kerületének polgármestere beszéde előtt rövid játékra hívta a jelenlévőket, akik okostelefonjaik segítségével és egy Fly Radar nevű programmal betekintést nyerhettek a HungaroControl munkájába. Így valós idejű adatokat



láthattak az érdeklődők közlekedő repülőgépekkel, képekkel, információkkal. Ughy Attila rámutatott arra, hogy a kerület viszonylatában milyen nagy szerepe van a HungaroControlnak. Ahol ilyen fontos beruházás zajlik, ott innováció és oktatás van, külföldi hallgatók érkeznek, és ezáltal kinyílik a tér a peremkerület számára, ami nagyon jó és hasznos dolog. Örömet fejezte ki, hogy otthont adhat a kerület a repülőtérnek, a légi irányításnak. Elmondta, az elmúlt 13-15 hónap alatt nemcsak az épület szerkezete, de a kerületi önkormányzat és a HungaroControl kapcsolata is jelentősen fejlődött. Fontosnak tartotta kiemelni,



Ughy Attila, Budapest XVIII. kerületének polgármestere

hogy nem csupán a projektet kivitelező személyek közötti kapcsolat mélyült el, hanem a társaság Társadalmi Felelősségvállási Programjában is előrelépések történtek. E program keretein belül a HungaroControl támogatja a kerületi utánpótlássporthoz. Továbbá a zöldfelület- és játszótérépítések, utak építéséből is kiveszi a részét, így minden kerületbe érkező vállalkozás, beruházás számára követendő példát tud mutatni. Mivel hosszú távon egymás mellett kell élni a kerülettel, az ilyen hozzáállás mindenképp példaértékű. A városrész lakóinak türelmét is méltatta, mivel a beruházások kivitelezése kellemetlenségekkel jár, de cserébe fejlődést is biztosít, mely többek között munkalehetőséget is hoz magával. Ughy Attila köszönetét fejezte ki ezen intézményes



Völner Pál, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium infrastruktúráért felelős államtitkára

kapcsolat kialakulásáért és fejlődéséért, hangsúlyozva, hogy ennek az együttműködésnek hosszú távon fenn kell maradnia. A 9640 négyzetméter területen elvégzett építési munkákat kivitelező konzorcium képviselőjében Bodnár Ferenc elmondta, az új épület több szempontból is egyedülálló. A külső árnyékoló szerkezetébe 14,5 km kerámiaelemet építettek be, mely megoldás Magyarországon párját ritkítja, illetve az épületet burkoló üvegablak is a létező legnagyobb kivitelűek. A kivitelezést 2011. március 2-án kezdték meg az építési szerződés aláírásával, és 17 hónappal később a létesítmény megkapta a használatbavételi engedélyt. Abban, hogy a határidők betartásával haladhasson a projekt, a kivitelezőkön kívül a HungaroControl műszaki stábjának és



Fotók: Iró Zoltán

az építési tervek készítő csapatnak is nagy szerepe volt. Bodnár Ferenc az épület használatához sok sikert kívánva adta át a szót a HungaroControl vezérigazgatójának.

A munkahelyek tervezésébe bevonták a majdani munkatársakat is. Az anyagokat és a technikai berendezéseket az ő közreműködésükkel, a velük való egyeztetések után választották ki.

Szepessy Kornél aláhúzta, a HungaroControl és az ANS III program életében nagy jelentőségű ez a pillanat. A jelenleg is folyamatban lévő MATIAS rendszer telepítése kapcsán megjegyezte, hogy részben már üzemelő berendezések foglalnak helyet az új épületben, de a munkálatok még javában folynak, a végleges telepítés befejezéséig sok feladat vár rájuk. Az új épület felépítése mel-

az ő közreműködésükkel, a velük való egyeztetések után választották ki. Ezen interaktív folyamatok során egy valóban felhasználóbarát munkakörnyezetet sikerült kialakítani.

További érdekesség, hogy sok, kisebb-nagyobb innovatív műszaki megoldással igyekeztek a környezetvédelem és az energiatakarékosság tekintetében kialakítani az épületet, melyek a fenntartható fejlődés céljait is szolgálják. Szepessy Kornél az előtte szólók által is már kiemelt fontosságúnak tartott kivitelezési pontosságot újfent megemlítette, mely nélkül nem lehetett volna időben átadni az épületet, és a technológia véglegesítése sem kezdődhetne el. Az új épület átadása a HungaroControl ANS III programjának egyik legfontosabb része – mely komplex fejlesztési program célja a cég jövőjének megalapozása –, üzleti stratégiájának egyik legfontosabb eleme. Az egyesülő európai légiforgalmi irányításban való részvételhez, jelenléthez ez a program elengedhetetlen. Az új épület a technológiai színvonal megőrzésében, a fejlesztések kivitelezésében és a HungaroControl tudásközpontjának létrejöttében vállal



Az ünnepélyes átadón egymást követték a köszöntők. (Bodnár Ferenc, Ughy Attila, Szepessy Kornél, Szőke Katalin, Völner Pál)

lett korszerűsítik kommunikációs eszközeiket, illetve fejlesztik MATIAS nevű irányító és tájékoztató szoftverüket. A program befejezéséhez még két-három hónap szükséges, ekkor lehet majd azt mondani, hogy az új irányítóközpont alkalmas az élesítésre.

Az új épület átadása a HungaroControl ANS III programjának egyik legfontosabb része, mely komplex fejlesztési program célja a cég jövőjének megalapozása.

E momentum tervezett időpontja ez év decembere. Kiemelte, hogy az új irányítóközpont sok tekintetben is rendhagyó. Így többek között a munkahelyek tervezésébe bevonták a majdani ott dolgozó munkatársakat is. Az anyagokat, technikai berendezéseket

jelentős szerepet. A jelenlegi, felújított irányítóközpontba „költözik” a CRDS, a Közép-Európai Szimulációs Központ, amellyel a térség és az érdeklődő ügyfelek légtér-szimulációs igényeit tudják kielégíteni. Szintén az új tudásközpontban kap helyet az Entry Point Central Academy, a HungaroControl és a térség légiforgalmi irányító képzésének bázisa. Ide kerül a 360 fokban látószögűre bővített, háromdimenziós toronyszimulátor is, melyen a légiforgalmi toronyirányítókat képzik. Új funkcióként a jelenlegi telepített technikának a 70 százalékos megfelelőjét ugyancsak itt helyezik el, ami szimulációs célokat is szolgál, mellyel az Európai Központi Kutatási és Szimulációs Programban is részt tudnak venni. Szepessy Kornél elmondta, ez a program és az új épület fog helyet adni a NATO felkérésére a koszovói magas légtér irányításában vállalt feladatoknak is, mely irányítás szintén ebből az épületből történik majd. Az új épület és az irányítóközpont az egész térség pozíciójának javulása érdekében készült, és a HungaroControl mindent

megtesz a jövőben, hogy támogassák a térség fejlődését az európai légiforgalmi irányításon belül. Szepessy Kornél végül megköszönte a beruházás támogatóinak, résztvevőinek az együttműködést, akik nélkül nem jöhetett volna létre ez a jelentős előrelépés a HungaroControl életében és a hazai légi közlekedés fejlődésében.

A köszöntő beszédek után következett az ünnepélyes szalagátvágás, melyben Völner Pál, Szepessy Kornél, Ughy Attila és Bodnár Ferenc közreműködtek, s ezzel hivatalosan is megnyitották az új épületet. A megjelentek pezsgővel koccintottak az épület átadására

A Nemzeti Közlekedési Hatóság és a HungaroControl sikeres együttműködését a barátinak nevezhető emberi, munkatársi kapcsolatok is jelentősen elősegítik.



Fotók: Iró Zoltán

és az ANS III program későbbi sikerére. A szalagátvágást követően a résztvevőknek és a sajtó képviselőinek alkalmuk nyílt néhány szót váltaniuk az esemény kiemelt meghívottaival.

Győri Gyula a Nemzeti Közlekedési Hatóság és a HungaroControl kapcsolatáról beszélt, kiemelve, hogy bár az NKH felügyelő hatósága a HungaroControl Zrt.-nek, számos együttműködési pont létezik közöttük. Ilyen például a légi irányító szakemberek képzése és ennek ellenőrzése. A koszovói magas légtér irányítása kapcsán is együttműködik az NKH a HungaroControllal, mivel a hatóságnak ott is vannak feladatai, melyek kidolgozása megköveteli a közös, összehangolt munkát. A sikeres együttműködést a barátinak nevezhető emberi, munkatársi kapcsolatok is jelentősen elősegítik.

Völner Pál aláhúzta, hogy a HungaroControl beruházásai közvetlen költségvetési terhet nem jelentenek az országnak, mert a cég saját bevételeiből finanszírozza a fejlesztéseit. Ez szerencsés konstrukció,

így lehet a világ, illetve Európa felé is teljesítményt felmutatni, minél magasabb szintű, világszínvonalú szolgáltatást biztosítani.

A rendezvény záró mozzanataként Bajkó Gábor műszaki-fejlesztési osztályvezető és Orosz János karbantartási csoportvezető végigvezette az érdeklődőket az épület főbb területein. Bemutatták többek között az irányító berendezéseket kiszolgáló szerverszobát, ahol a gépek hűtését energiatakarékos módon oldották meg: létrehoztak egy hűtőfolyosót, ezáltal nem kell az egész helyiséget hűteni. Koncentráltan jut a hideg levegő a gépekhez, így sok energiát takarítanak meg. A gépterem után következett a hatalmas irányítóterem, ahonnan a magyarországi légteret és a koszovói magas légtér irányítják majd. Az irányítópultokat, technikai berendezéseket mind tudatosan, a leendő munkatársak bevonásával választották ki. A takarékosagra jellemző többek között, hogy az épületben gyűjtik az esővizet, és ezt felhasználva öblítik a toaletteket. Az épületben lépten-nyomon a környezettudatosság és az energiatakaré-

Az épületben lépten-nyomon a környezettudatosság és az energiatakarékosság szempontjából átgondolt megoldásokkal, anyagválasztásokkal találkozunk.

kosság szempontjából átgondolt megoldásokkal, anyagválasztásokkal találkozunk. Végül bemutatták az érdeklődőknek a majdani irodákat, melyek teljes egészében az elkészült épület készültségi fokát jelezték, már csak a berendezések hiányoztak, melyek az ANS III program végleges átadásának határidejére az összes technikai felszereléssel együtt elnyerik végső helyüket. Minden bizonnyal – ahogy eddig is – a sikeres folytatódik, és legközelebb a már teljes egészében berendezett, élesben működő légiforgalmi irányító központban ünnepelhetjük ezt a sikeres beruházást.

Baranyai Attila



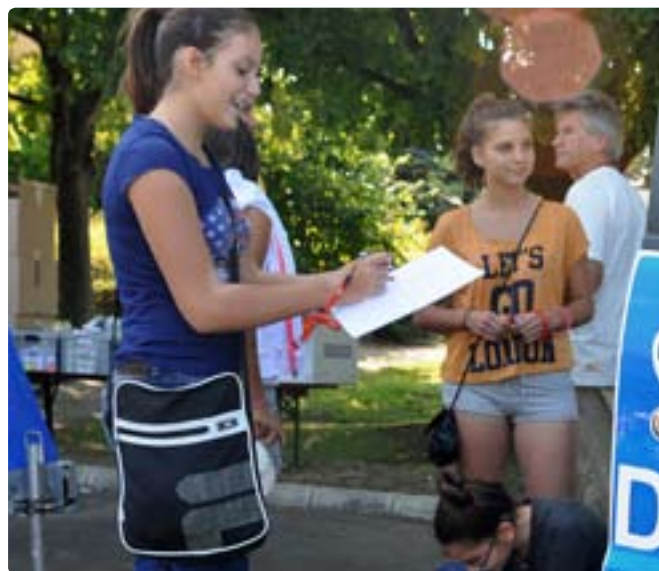
Elfogadhatatlanul sok fiatal hal meg az utakon az EU-ban

Gyermekek biztonságos közlekedésre nevelése

Mire egy kisgyermek eléri a 18. születésnapját, kétszer nagyobb valószínűséggel hal meg közlekedési balesetben, mint 30, 40 vagy 50 éves korában – hangzott el a sokkoló adat a 8–18 éves korosztály számára rendezett közlekedésbiztonsági napon a Zánkai Gyermek- és Ifjúsági Centrumban, augusztusban. A rendezvényt a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM), illetve az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság (ORFK – OBB) szervezte a ciprusi EU-elnökség alkalmából júliusban megtartott 4. Európai Közúti Biztonsági Nap nemzeti kísérőprogramjaként.

A program elsődleges célja a fiatalok tudatos szerepvállalásának elősegítése a biztonságos közlekedés érdekében, elméleti és gyakorlati ismereteik bővítése, valamint a fiataloknak szóló közlekedésbiztonsági felhívás népszerűsítése volt. A Balaton-parti rendezvényen az NFM és az ORFK – OBB szakemberei bemutatták a fiataloknak szóló, a közlekedésre neveléssel kapcsolatos eddigi intézkedéseket, programokat. Az érdeklődő gyerekek KRESZ-tesztet tölthettek ki, a Közlekedési Múzeum szervezésében pedig játékos formában ismerkedhettek meg a közlekedési eszközökkel. Az elmélet mellett a fiatalok gyakorlati kerékpáros ügyességi pályán is gyakorolhatták a közlekedés legalapvetőbb szabályait, emellett pedig aszfaltrajzversenyen is részt vehettek.

Az esemény kapcsán Schwáb Zoltánnal, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedésért felelős helyettes államtitkárával, az ORFK – OBB társelnökével beszélgettünk.



Fotók: Bartoif Agnes

– Mennyire kicsi kortól érdemes elkezdni a gyerekek nevelését a biztonságos közlekedésre?

– Játsszani mindenki szeret. Sokkal jobb játékos formában, egészen kicsi kortól kezdve megtanulni az elméleti, illetve gyakorlati ismeretek alapjait, természetesen életkor-specifikusan, mint később, egy esetleges közlekedési balesetben.

– Ez mit jelent, hány éves kortól?

– Zánkán még nem fogadtunk óvodásokat, mert a szülők nem engedték el őket. De maga a közlekedésre nevelés az óvodában kezdődik. Ide kisiskolás kortól jöttek a gyerekek, ők már sokkal fogékonyabbak a játékra, sokkal érdeklődőbbek, illetve a közlekedés aktív résztvevői. Egyrészt a szülők révén, autóval, biciklivel és motoron, másrészt gyalogosként jelentős távolságokat tesznek meg egyedül vagy idősebb testvérrel az iskolából hazafelé.

Nagyon fontos felismerni, hogy a gyermek nem kis felnőtt, nem tud biztonságosan közlekedni, erre meg kell tanítani. Érdekeség, hogy ha a gyerekeket egy a mostanihoz hasonló rendezvényen megkérjük, hogy jelöljék be egy lapon, mikor biztonságos lelépni az úttestre, ha egy autó 50 kilométer/órás sebességgel halad, és tudják, hol kezd el fékezni, azt tapasztaljuk, hogy a valós féktávolság felére teszik nagyjából a bábukat. Ez azt jelenti, hogy

a gyerekek önmaguktól nem érzik a veszélyt, ezt meg kell tanítanunk nekik. Az ilyen rendezvények pont ezt a célt szolgálják. Itt ők maguk is beülhetnek egy ék alakú csúszópályára, ahol ütközni tudnak, így átérzik a veszélyt. Másrészt találkoznak a rendőrökkel, akikben nem az ellenséget, hanem a barátot látják, miután szoros kapcsolatot alakítanak ki egymással.

– *Hogyan kerülnek közel a rendőrök a gyerekekhez?*

– Nyugodtan kérdezhetnek a rendőröktől, fordulhatnak hozzájuk, ha nem értenek valamit. A rendőrség nagyon sok programot indított, egyebek mellett az Iskola rendőre programot, amelynek keretében például a Szuperbringa programunkkal azokat a településeket szólítjuk meg, ahol sokan járnak iskolába kerékpárral. Ilyenkor a rendőrség, az NKH, illetve a megyei kormányhivatalok közlekedési felügyelőseinek szakemberei átnézik a bicikliket. Ha megfelelő a kétkerekűek állapota és a felszereltsége, erről egy kis matricaigazolást kapnak a gyerekek. Ha nem, akkor a szülőnek küldenek egy levelet, amiben felkérjük, hogy tegye a kerékpárt biztonságossá. Emellett el kell végezni egy kis játékos gyakorlati és elméleti képzést, hogy hogyan is kell biciklizni.

– *A számok mit mutatnak, fogékonyak a gyerekek az ilyesféle oktatásra?*

– Rendkívül fogékonyak! Egytizedére esett vissza az elmúlt tizenöt évben a közúti közlekedésben elhunyt gyermekek száma. Azonban, ha európai uniós szinten nézzük, akkor azt tapasztaljuk, hogy évente harmincegyszer ember hal meg az EU-ban közlekedési balesetben, amiből hatezer fiatalkorú. Ez a szám elfogadhatatlanul magas.

Ha figyelmesen megnézzük a statisztikákat, láthatjuk, hogy a fiataloknak több mint 85 százaléka motorkerékpáron vagy autóban hal meg. A nemek közti különbség pedig azt mutatja, hogy ezen belül is az áldozatok háromnegyede fiú. Ez jól jelzi a hormonoknak és egyebeknek a működését.

– *Ez azt jelenti, hogy a fiatal fiúk vagánykodnak, és érdemes lenne erről őket leszoktatni, vagy megmutatni nekik, miért nem érdemes megőrülni?*

– Egészen biztosan. Nagyon fontos, hogy elérjük azt, hogy a most felnövő generáció tudatosabb, felelősségteljesebb, előrelátoőbb legyen, mint az elődei. Azt viszont tudnunk kell, mert a való-





Fotók: Bartótfi Ágnes

FIATALOK KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI NYILATKOZATA

- Fontos az életem.
- Fontosnak tartom és tiszteltem mások életét.
- Fontos, hogy ne történjen velem közlekedési baleset.
- Fontosnak tartom, hogy mások se sérüljenek meg közlekedési balesetben.
- Fontos számomra a saját testi épségem, és ugyanúgy mások testi épsége is, ezért tiszteltem a közlekedés szabályait.
- Elítéltem a felelőtlenül és szabálytalanul közlekedőket.
- Fontosnak tartom, hogy az életemben elérjem a céljaimat, és azt akarom, hogy ezt senki se veszélyeztesse.
- Fontosnak tartom, hogy a családokban minden fiatal épen és egészségesen nőjön fel, hogy sikeres és boldog felnőtt lehessen.
- Fontosnak tartom a biztonságos közlekedést.

ságtól nem szabad elrugaszkodni, hogy mindenki életében van egy olyan korszak, amikor nem törődik másokkal, sőt, önmagával sem. Ilyenkor szerelmi, vagy egyéb bánatból, vagy vagányságból, vagy bármi egyéb okból tudatosan szabályszegők a gyerekek. Ezek mind-mind együttesen is jelentkezhetnek, ha pedig ne adj' isten alkoholt vagy drogot is fogyasztanak, a veszély egyre nagyobb. Tudnunk kell, ha alkoholt és drogot fogyaszt valaki, harmincöttszörösére nő a halálos baleset kockázata.

– *Mit lehet tenni, hogy kicsit megnyugodjanak a fiatalok?*

– Gondoljunk abba bele, hogy a drog és az alkohol szempontjából a legveszélyeztetettebb korosztálynak a 18–25 éveseket tekinthetjük. Ezek a fiatalok még nem éltek igazán, nem biztos, hogy megtalálták életük szerelmét, nem biztos, hogy eljutottak álmaik városába, nem biztos, hogy tudják egyáltalán, mi az élet. Ezért sem pénzt, sem pedig erőforrást nem szabad sajnálni. Azt azonban látnunk kell, hogy a hagyományos módszerekkel a fiatalokat nem tudjuk megfogni. Azzal, hogy tartunk nekik egy kon-

Huszonkét évvel ezelőtt, 1990-ben 107 gyermek vesztette életét Magyarországon közlekedési balesetben, 2011-ben mindössze 12, míg 2012. augusztus 13-ig 16. A számokból is látszik, hogy az, amit az elmúlt 22 évben tettek a szakemberek annak érdekében, hogy a gyerekek sokkal kisebb közlekedésbiztonsági kockázatnak legyenek kitéve, nem volt eredménytelen – minderről Óberling József rendőr ezredes, az ORFK közlekedésrendészeti főosztályvezetője, az ORFK – OBB ügyvezető elnöke beszélt. A tavalyi 12 áldozatból nyolcan gépkocsiban, utasként vesztették életüket. Jól látható, hogy ezeket a gyerekeket is a felnőttek hajszolták a halálba, mert nem vigyáztak rájuk kellően – magyarázta az ezredes, majd hozzátette: az ideai számok azt mutatják, tenni kell valamit, mert ha nem avatkozunk be, akkor rossz irányba mennek a folyamatok.

A jó hírekről szólva Óberling József elmondta, az erő és az elszántság mellett számos ötletük van, hogy mivel lehet még jobban ráirányítani a figyelmet arra, hogy a gyerekek a legkevésbé tehetnek arról, ha baleset áldozataivá válnak, mert a felnőttek azok, akik nem vigyáznak rájuk. Emellett, mint mondta, van egy csomó dolog, amit a gyerekek is megtanulhatnak, például a kerékpározással, vagy a nagyobbak a segédmotorral kapcsolatban. De megismerhetik azokat a veszélyhelyzeteket is, amelyek nemcsak a gyalogos vagy a kerékpáros közlekedés során, hanem a gépkocsiban utazva leselkednek rájuk. Az sem baj, ha a gyerek szól a szüleinek, hogy be kellene kapcsolni a biztonsági övet, vagy lakott területen nem kellene százzal menni.

ferenciát, ahol öltönyben és nyakkendőben megyünk oda hozzájuk, nem tudunk célt elérni. A mostanihoz hasonló fesztiválokot kell szervezni, oda kell menni közéjük olyan ruhában, mint amelyet ők is viselnek, át kell vennünk az ő szóhasználatukat, és az ő korosztályukban kell olyan hangadókat találnunk, akik hajlandóak az üzeneteinket képviselni. Éppen ezért július végén leültem a fiatalok szervezeteinek a hangadó képviselőivel, és nagyon komolyan átbeszéltük a helyzetet. Ezután ígéretet tettek arra, hogy segítik a munkánkat. A fiataloknak szóló sajtónak is óriási a szerepe, mert valljuk be, a politikai napilapok nem a kedvenc olvasmányaik. Ráadásul ők az interneten, a Facebookon élnek, ott kell őket megtalálnunk. Emellett nagyon fontos, hogy találjunk olyan, akár celebnek is nevezhető személyiségeket, akik véleményformálóan tudnak hatni. Ezen vagyunk, ezen dolgozunk, és azt



Schwáb Zoltán (NFM), Óberling József (ORFK – OBB)

gondolom, hogy nagyon jó úton haladunk, ezt pedig az Európai Unió elismerése is alátámasztja.

– *Mi ez az elismerés pontosan?*

– Brüsszelben, június végén vettük át a Belügyminisztériummal közösen az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács ügynevezett PIN-díját. Ezt a közlekedésbiztonság területén elért kimagasló magyar teljesítményért kaptuk. Magyarország 2010-hez képest 2011-ben 14 százalékkal tudta csökkenteni a halálos közlekedési balesetek számát, ami európai rekord volt tavaly.

– *Ez azt jelenti, hogy mi vagyunk, akik a legjobban fejlődnek ezen a téren?*

– Mi voltunk tavaly, akik a legjobban fejlődtek. Ezt a díjat 2013-ban kell megvédenünk vagy átadnunk az utánunk jövőeknek. Mindenesetre az Európai Bizottságnak jövőre számot kell adnunk, hogy mit csináltunk az idén. Az ez évi statisztikák arra figyelmeztetnek bennünket, hogy hatékonyan és komolyan kell fellépniük a halálos balesetek visszaszorítása érdekében, mert a tendencia jelenleg romló pályán van. Minden erőforrást arra kell csoportosítani, hogy megállítsuk a romlást, és ellenkező irányba fordítsuk.

– *Mi az a Fiatalok közlekedésbiztonsági nyilatkozata?*

– Ez egy sorvezető. Mindenki gondolja végig, tegye hozzá, amit gondol, és a saját kis közösségében terjessze. Nem szentírásnak szántuk a nyilatkozatot, hanem gondolatébresztőnek.

Andrassew Dávid Igor

Egyfajta minimális standard meghatározása lehet a megoldás

Kötelező motoros védőruházat?

Interjú Óberling József rendőr ezredessel, az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztály vezetőjével, az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság ügyvezető elnökével

– Főosztályvezető Úr! Az elmúlt hónapokban a megszokottnál intenzívebben foglalkoztak a motorkerékpárosok kérdéskörével. Mi ennek az oka?

– A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság a 2012. esztendő a „Motorkerékpárosok évének” nyilvánította. Ennek megfelelően idén a motorkerékpáros közlekedés biztonságára a korábbiaknál nagyobb hangsúlyt fektetünk, a represszív és preventív munkánkban egyaránt. Magyarországon a motorkerékpáros közlekedés biztonsága az elmúlt időszakban az általános trendhez képest kedvezőtlenebbül alakult. Míg 2001-ben – a közlekedéspolitikai koncepciók bázisában – 495 motorkerékpáros okozott személyesérüléses közúti balesetet, addig 2011-ben már 663. Ezáltal az eltelt tíz év függvényében a motorkerékpárosok által okozott balesetek növekedésének mértéke 33,9%. Meg kell jegyezni ugyanakkor, hogy időközben a járműpark is jelentősen megváltozott, hiszen az előző évtizedben a motorkerékpárok száma több mint 50%-kal nőtt.

– A „Motorkerékpárosok éve” rendezvényei keretében milyen lehetőségek vannak? Milyen intézkedéseket terveztek, illetve valósítottak meg?

– Elmondhatom, hogy a tervezést már az előző év végén megkezdjük. Összeállítottunk egy tevékenységi listát a motorkerékpáros közlekedés biztonságának fejlesztésével kapcsolatban, majd januárban a Nemzeti Fejlesztési Minisztériummal is konzultáltunk ebben a kérdéskörben. A konkrét munkát kora tavasszal kezdtük meg. Egy sajtótájékoztatóval indítottunk, mely során – még a motoros szezon kezdete előtt – röviden ismertettük a motorkerékpáros közlekedés helyzetét, a főbb biztonsági kockázatokat, s vázoltuk elképzeléseinket azzal kapcsolatban, hogyan tud a rendőrség a maga részéről hozzájárulni a helyzet javításához. A sajtótájékoztatót követően fokoztuk és célirányossá tettük a kommunikációs tevékenységünket. A média hagyományos területei mellett – mint például a TV, rádió, írott sajtó – kiemelt figyelmet fordítottunk és fordítunk ma is az internetes lehetőségeinkre. Tisztában vagyunk azzal, hogy a közlekedők egyre nagyobb része a világhálóról szerzi be az információkat. Különösen igaz ez a fiatalokra, akik körében a közösségi portálok valósággal hódítanak. Ezért állandó honlapunkon, valamint facebook felületünkön minden fontos hírt elérhetővé tettünk, mely a biztonságos motorozással kapcsolatos, sőt az érdekességeknél is helyet adtunk.

– Alsóörs neve már-már összeforrt a motorozással...

– Idén is részt vettünk hazánk legnagyobb motorkerékpáros rendezvényén, az alsóörsi Harley Davidson találkozón, ahol önálló

sátorral voltunk jelen, s a motoros társadalom színe-java részére egy jól sikerült motoros fórumot szerveztünk. Megfogalmaztuk és közzétettük a motorosok tízparancsolatát, folytattuk a 2010-ben megindított „Charta a motorkerékpáros közlekedés biztonságáért” mozgalmat, míg legutóbb, augusztus 18-án saját rendezvényünkre, a BalatonRide II-re került sor Balatonszemes mellett, a Rider Beach területén. Fontos azonban megjegyezni, hogy valamennyi megjelenésünknek volt egy közös pontja: a motorkerékpáros védőruházat fontosságának hangsúlyozása.

– Miért tartják fontosnak, hogy a motorosok védőruházatot viseljenek?

– A válasz nagyon egyszerű. A motorkerékpár-vezetők és utasik testét nem veszi körül acélkarosszéria, s nem védik olyan életmentő passzív megoldások, mint például a biztonsági öv vagy a légszák. Éppen ezért a motorkerékpárosok a közúti közlekedés védtelen képviselői közé tartoznak, akiknek baleset esetén a halálvesztés kockázata mintegy 18-szor nagyobb, mint a személygépkocsiban utazóknak. Véleményem szerint szakmailag nehezen indokolható, hogy amíg a személygépkocsi-vezetők és utasik részére a biztonsági öv használatát évtizedek óta jogszabály teszi kötelezővé, addig az egyébként is védtelenebb motorkerékpárosok akár pólóban, rövidnadrágban és strandpapucsban is legálisan közlekedhetnek nagy teljesítményű motorkerékpárjaikkal az autópályákon.

– Rendelkeznek-e ismeretekkel, illetve tapasztalatokkal arról, hogy Európa más országaiban a motorkerékpárosok felszerelését miként szabályozzák?

– 2012. április közepén nemzetközi megkereséssel éltünk néhány olyan rendőri szerv felé, melyek hozzánk hasonlóan a TISPOL (European Traffic Police Network) tagjai. A megkeresés a motorkerékpáros védőruházzal kapcsolatos jelenlegi szabályozásra vagy az azzal kapcsolatos jövőbeni tervekkel irányult. Eredménynek tartom, hogy tizenöt országból kaptunk választ. A válaszok alapján megállapítható, hogy a legtöbb országban – például Spanyolországban, Németországban, Hollandiában, Svédországban, Norvégiában, Ausztriában, Szlovéniában és Görögországban – semmilyen előírás nincs a motorkerékpáros védőruházzal, természetesen a bukósisak kötelező használatán kívül. Néhány országban ugyanakkor az általánostól kisebb-nagyobb mértékben eltérő szabályozásokat találunk.

– Említene néhány példát?

– Franciaországban már napjainkban is kizárólag olyan bukósisakot lehet használni, mely fényvisszaverő csikkal rendelkezik. 2013

januárjától lép hatályba az a szabályozás, mely szerint motorkerékpárral csak olyan személy közlekedhet, akinek a ruházatán a fényvisszaverő felület mérete eléri a minimálisan meghatározott 150 cm²-t.

Egy másik példa Olaszország, ahol a szenátus közlekedési bizottsága 2010 áprilisában egy javaslatot fogalmazott meg a motorkerékpáros védőruházattal kapcsolatban. Az olasz elképzelés lényege, hogy járműteljesítménytől függően szabályozná a védőöltözetet. Alsó határ a 11 kW teljesítmény, mely alatt csak a bukósisak használata lenne kötelező. 11 kW felett egészen 25 kW-ig a bukósisak mellett védőkesztyűt és „technikai” mellényt kellene minimálisan viselni, utóbbinak különösen a könyök és a váll védelmét szükséges ellátnia. 25 kW-tól 52 kW-ig a motorkerékpárosnak bukósisak, védőkesztyű és technikai mellény használatát írják elő (a mellénynek gerinc protektort is tartalmaznia kellene). 52 kW teljesítmény felett az előzőeken túl speciális motoros nadrágot vagy protektorokat tartalmazó motorkerékpáros „öltönyt” szükséges viselni. A bizottsági javaslatot egyelőre tervezetként kezelik, hiszen még nem ment át az olasz törvényhozás megfelelő szintjein.

– Van-e olyan európai uniós tagállam, ahol már jelenleg is hatályban van motoros védőruházattal kapcsolatos előírás?

– Igen. Erre példa Belgium, ahol 2011. szeptember 1-jén módosították a közlekedési törvénynek a motorkerékpáros bukósisak

joga és kötelessége” címmel. Ez a dokumentum a közlekedői csoportok sorában első helyen emeli ki a motorkerékpárosokat, mint az európai közúti közlekedésbiztonság leginkább aggasztó területét. Az ETSC az úgynevezett „rövid határidős” feladatok sorában két feladat végrehajtására tesz javaslatot. Az első, hogy a gépjárművek töréscsúszójáról elhíresült EuroNCAP-hoz hasonlóan meg kellene teremteni egy biztonsági alapú minősítési rendszert a motorkerékpáros bukósisakokkal kapcsolatban. Második nevesített feladatként szükségesnek tartják egy minimális standard meghatározását a motorkerékpáros védőruházat területén.

A védőruházat kérdésköre az Európai Bizottság hatályos, 2010. július 22-én elfogadott közlekedésbiztonsági programjában is helyet kapott. A 2020. december 31-ig érvényes programban a Bizottság hét stratégiai célt fogalmazott meg, ezek egyike kifejezetten a motorkerékpáros közlekedésbiztonság javítására irányul. A motoros kétkezes közlekedésével kapcsolatban a Bizottság több európai szintű intézkedésre tett javaslatot, ideértve, hogy általános előírásokat terveznek kidolgozni a védőfelszerelésekre – pl. motorkerékpáros védőruhára – vonatkozóan, és megvizsgálják a légszak motorkerékpárba (esetleg védőruházatba) történő beszerelésének lehetőségét.

– Várható-e, hogy a motoros védőruházat kérdéskörével a közeljövőben Magyarországon foglalkoznak a jogalkotók?



használatára vonatkozó részét. A belga szabályozás alapján a motorkerékpár vezetőjének és utasainak kesztyűt, hosszú ujjú kabátot és hosszú nadrágot vagy overallt kell viselniük, továbbá olyan csizmát vagy magas szárú cipőt, mely védi a bokát. Ez az előírás minden 50 cm³-t meghaladó motorkerékpár vezetőjére és utasára vonatkozik, függetlenül attól, hogy a jármű két-, három- vagy négykerékű. A rendelkezés megsértőivel szemben bírságot szabnak ki, melynek összege 50 euró. Megjegyzem, hogy a visszajelzések alapján a szakma megosztott a szabályozás elégséges voltában. A belga közlekedésbiztonsági szakemberek egy része további szigorítást sürget (például a protektorok használatának előírását), hiszen a jelenlegi szabályozás alapján a vászonkesztyű, gyapjúnadrág vagy éppen kosárlabda-cipő viselése egyaránt megfelel az előírásoknak.

– Közösségi szinten, uniós dokumentumokban megfogalmazódott-e már a motorkerékpáros védőruházat szükségessége?

– Két dokumentumban is kifejeződik ez az igény. Elsőként az Európai Közlekedésbiztonsági Tanácsot, azaz az ETSC-t említem meg, mely 2008-ban adta ki a 4. Közúti Biztonsági Akcióprogrammal kapcsolatos javaslatait „Közlekedésbiztonság, mint mindenki

– Nem vagyok jós, így erre nem tudok konkrét választ adni. Ugyanakkor azt gondolom, hogy a kérdéskör megvizsgálása mindenképpen indokolt. A védőruházat kötelezővé tétele korántsem számít eretnek gondolatnak, erre utalnak a már ismertett európai példák. Álláspontom szerint – amennyiben a szabályozás megvalósul – nem a mindenre kiterjedő részletes előírás, hanem egyfajta minimális standard meghatározása lehet a megoldás.

A kérdéskör vizsgálata során figyelembe kell venni a nemzetközi tapasztalatokat, és mindenképpen meg kell hallgatni a motorosok véleményét. Ennek mentünk elébe, amikor június elején egy részletes kérdőívet készítettünk a védőruházattal kapcsolatban, melyet valamennyi motorkerékpáros rendezvényünkre elvittünk.

Ezen túl a velünk kapcsolatban álló motorkerékpáros szervezetek és vezetéstechnikai központok is segítenek abban, hogy a kérdőív minél több motoroshoz eljusson. Reményeim szerint hamarosan több ezer kitöltött kérdőívvel fogunk rendelkezni, melyek elemzésével és összesítésével a KTI Közlekedéstudományi Intézetet bízunk meg.

– Köszönöm az interjút!

Gégyény István

Az iskolások biztonsága az egyik legalapvetőbb társadalmi érdek

20. tanévkezdeti kampány

Az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság tradicionális tanévkezdeti kampánya ünnepélyes tanévnyitóval vette kezdetét szeptember 3-án, a budaörsi Herman Ottó Általános Iskolában. Folytatódnak az „Iskola rendőre” és a „Szuperbringa” programok.

SIKERES KAMPÁNY

Szeptemberben az iskoláskorú gyermekek veszélyeztetettsége magasabb az átlagnál. Ennek fő oka, hogy a gyermekek a nyári vakáció után gyakorlatilag egyszerre jelennek meg a mindennapok közlekedésében, még él bennük a nyári „felszabadult” állapot, de a társakkal való találkozás öröme úgyszintén csökkenti az életkornál fogva egyébként is alacsony szintű veszélyérzetüket. A gyermekekre leselkedő veszély másik oldala, hogy a nyári szabadságokat követően a felnőttek is tömegesen jelennek meg az utakon. A forgalomban részt vevő gépjárművek száma ugrásszerűen megemelkedik, zsúfoltá válnak a belterületi utak, így az autósok oldaláról jelentkező közlekedésbiztonsági kockázat is megnövekszik.

Mindezekre tekintettel a tanévkezdeti időszakában a rendőrség kiemelt feladata a legkisebbek és a legvédtelenebbek, azaz a gyermekek védelme. Az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság (ORFK – OBB) az 1992. novemberi megalakulását követően rendszeresen meghirdeti az egy hónapig tartó tradicionális tanévkezdeti kampányát, mely ötödik éve az „Iskola rendőre” program részét képezi, s a lakosság köréből egyértelműen kedvező visszhangot vált ki. Idén a jubileumi, azaz huszadik tanévkezdeti kampányt ünnepelhetjük.

Az eddigi kampányok sikerét jelzi, hogy a fokozott figyelemfelhívással, a veszélyek tudatosításával és a rendőri jelenlét biztosításával hozzájárultak ahhoz, hogy szeptemberben az iskolák környezetében, a tanítás megkezdése és befejezése időszakában személyi sérüléssel járó közúti gyermekbalesetek hosszú évek óta nem fordultak elő.

ÜNNEPÉLYES TANÉVNYITÓ

A 2012. évi tanévkezdeti kampány hivatalosan szeptember 3-án, 8 órakor vette kezdetét. Az ünnepélyes keretek között

megtartott tanévnyitónak és sajtóeseménynek a budaörsi Herman Ottó Általános Iskola adott otthont. Az ünnepségen megjelent többek között Kiss Csaba rendőr alezredes, az ORFK – OBB főtitkára, dr. Molnár Gábor, Budaörs alpolgármestere, Turcsik Viktor iskolaigazgató, Berta Tamás, a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. Közlekedésbiztonsági Központ vezetője, dr. Csipker Norbert rendőr őrnagy, a Budaörsi Rendőrkapitányság vezetője és Török Csaba rendőr alezredes, a Pest megyei Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Osztályának vezetője.



Szeptemberben az iskolák környezetében, a tanítás megkezdése és befejezése időszakában személyi sérüléssel járó közúti gyermekbalesetek hosszú évek óta nem fordultak elő.

Kiss Csaba köszöntőjében megjegyezte, hogy az ORFK – OBB azért választotta 2012-ben a budaörsi Herman Ottó Általános Iskolát az ünnepség helyszínéül, mert az elmúlt időszakban az iskola vezetése kiemelt figyelmet fordított a tanulók közlekedésre nevelésére, s ezt a tevékenységet a pedagógusok a szakemberek által is elismert módon, magas színvonalon végzik. Beszédében Kiss Csaba ismertette az Iskola rendőre kampány és a tanévkezdeti kampány

szerepét, hangsúlyozta a közlekedésre felkészítés fontosságát a gyermekek biztonsága és a szabálytisztelő közlekedési magatartás kialakítása szempontjából. Végezetül az ORFK képviselőjében átadta a „Digitális úthálózat és digitális útkereszteződés” című számítógépes programot, melyet a tanárok és a diákok is kiválóan tudnak hasznosítani az iskolai közlekedésre nevelés során.

FIGYELEMFLHÍVÓ SZÓRÓLAPOK

A tanévnyitó ünnepségen az általános iskolában első napjukat töltő kisdíjak láthatósági fényvisszaverő léggömböt kaptak. A rendezvény további menetében az iskola által kijelölt elsősök (összesen 24-en) az iskola rendőre kíséretében szabályosan átkeltek az intézmény melletti kijelölt gyalogos-átkelőhelyen. (Érdeemes megjegyezni, hogy ezt az átkelőt a gyermekek biztonsága érdekében nemrég látták el forgalomirányító fényjelző készülékkel.)



DEMONSTRATÍV RENDŐRI JELENLÉT

A tanévkezdés hónapjában, szeptemberben, a tanítás megkezdésének és befejezésének időszakában a közlekedésbiztonsági szempontból veszélyeztetett iskolák környékén fokozott rendőri jelenléttel

A visszajelzések és az eddigi tapasztalatok alapján sikeres az „Iskola rendőre” program: az előző tanévben 2765 oktatási intézmény vett részt a programban, a munkába 2143 rendőr kapcsolódott be.

találkozhatunk. A rendőrség – a polgárőrökkel együttműködve – demonstratív jelenléttel kívánja elősegíteni a gyermekek biztonságos közlekedését. Az ellenőrzések nemcsak a járművezetők közlekedési magatartására, hanem a passzív biztonsági eszközök használatára is kiterjednek.

Az új tanévben ismét aktivizálják magukat az iskolarendőrök, és folytatódik a „Szuperbringa” program is. A rendőrség által 2008. szeptember 1-jén indított „Iskola rendőre” program a visszajelzések és az eddigi tapasztalatok alapján jelentősen segítette a gyermekek védelmére irányuló átfogó bűn- és baleset-megelőzési tevékenységet. Sikerét jelzi, hogy az előző tanévben nem kevesebb,



mint 2765 oktatási intézmény vett részt a programban, a munkába 2143 rendőr kapcsolódott be.

Az iskola rendőrei októberben felkeresik az érintett általános iskolákat, s osztályfőnöki órák keretében tájékoztatják a diákokat a közúti közlekedés veszélyeiről, valamint a helyes és biztonságos közlekedési magatartásról. Amennyiben az oktatási intézmény vezetője erre lehetőséget ad, az iskola rendőre a szülők részére fogadóórát is tart.

2012. szeptember 3-án hazánkban mintegy 1,3 millió diák kezdte meg az új tanévet, közülük kb. 100 800 első osztályos általános iskolai tanuló. Az iskoláskorúak biztonsága, a jövő generációjának biztonságos életvitelre nevelése az egyik legalapvetőbb társadalmi érdek. Őszintén reméljük, hogy az „Iskola rendőre” program, a tanévkezdési kampány, a tanintézeti keretek között történő közlekedésre nevelés és más tevékenységi formák az új tanévben is eredményesen szolgálják az iskolások biztonságát.

Gégény István

A nemzetközi finanszírozási gyakorlatban már bizonyított a rendszer

Értékelemzés = költséghatékonyság

A források jobb felhasználásának és a közösségi érdekek hatékonyabb érvényesülésének érdekében a kormány új módszerek és kontrolling megoldások bevezetését tervezi a 2014-es uniós költségvetési ciklus alatt. Ezek egyike lehet az Egyesült Államokban már elterjedt értékelemzés technikája. A részletekről szakmai tájékoztatást Michael Holt tartott, lapunknak Csepreghy Nándor, a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség kommunikációs vezetője és Kmetty Géza, USA-ban élő magyar szakember adott tájékoztatást.

Amerikai tapasztalatokra és pozitív példákra építve, értékelemzés bevezetésének lehetőségét méri fel Magyarország az európai uniós, nagy infrastrukturális projektek esetében. Az értékelemzés módszere tengerentúli példák alapján sikeresen alkalmazható a közút-fejlesztés, autópálya-építés, árvízvédelem, gazdasági és szociális infrastruktúra fejlesztések területén is.

Az USA-ban szövetségi finanszírozás esetében egymillió dollár felett kötelező az értékelemzés, ami 10 százalékos megtakarítást eredményez.

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség (NFÜ) felkérésére augusztus utolsó hetében nemzetközileg elismert amerikai szakértők látogattak Budapestre, hogy az új módszerről, az értékelemzésről megosszák személyes tapasztalataikat magyar kollégáikkal. Az uniós finanszírozás és az amerikai államok szövetségi kormánya által támogatott beruházások pénzügyi rendszere ugyanis számos hasonlóságot mutat. A módszer

lényege, hogy egy projekt a funkcionális értékeit maximálisan megtartva vagy akár javítva, a lehető leghatékonyabb forrásfelhasználással valósuljon meg. Az Egyesült Államokban szövetségi finanszírozás esetében egymillió dollár felett kötelező értékelemzés elvégzése, ami tapasztalataik szerint átlagosan 10 százalékos megtakarítást eredményez, és nagyban hozzájárul a projektek minőségének és ezáltal megvalósíthatóságának, fenntarthatóságának javításához.

Az értékelemzés módszere nemcsak az effektív, azonnal jelentkező kiadásokkal, értékekkel foglalkozik, hanem a beruházás utóéletével is.

– *Miért éppen most fontolgatják az értékelemzés bevezetését? – kérdeztük Csepreghy Nándort, az NFÜ kommunikációs vezetőjét.*

– Idén júliusban, az Új Széchenyi Terv egyik állomásán Orbán Viktor miniszterelnök beszélt arról, hogy ma a Magyarországon folyó fejlesztések 90 százaléka részben vagy egészen európai uniós forrásokból valósul meg. Ezért kiemelkedően fontos, hogy a hazánkba beáramló összegeket a leghatékonyabban használjuk fel. Lassan lezárul az EU 2007–2013-as költségvetési időszaka, így ez a legjobb pillanat ahhoz, hogy felkészüljünk a 2014-ben kezdődő új ciklusra, mindent elkövetve a hatékonyságunk és eredményességünk javításáért. Ezért keressük most a lehetőségeket, hogy olyan, a nemzetközi finanszírozási gyakorlatban már kipróbált és bizonyított rendszert vezessünk be, amely segít céljaink megvalósításában.

– *Így találtak az értékelemzésre?*

– Igen, az értékelemzés módszere az Amerikai Egyesült Államokban már kötelező a közforrásokból finanszírozott nagyberuházások esetében. De látjuk, hogy egyre népszerűbb ez a technika Nyugat-Európában is. Az értékelemzés lényege: segít meghatározni a forrásfelhasználás leghatékonyabb módozatát. Így, ha ebben eredményesebbek vagyunk, adott pénzkeret mellett ezután több fejlesztést valósíthatunk meg.

– *Az USA-ban a gyakorlat átlagosan 10 százalékos megtakarítást eredményez. Mire számítanak Magyarországon?*

– Az értékelemzés nem egyszerűen azonnali megtakarítást eredményez, nem ez a lényege. Egy példán keresztül megpróbálom



Fotó: NFÜ

Csepregy Nándor, az NFÜ kommunikációs vezetője



A Nemzeti Fejlesztési Ügynökség kezdeményezésére magyar szakemberek egy héten keresztül ismerkedhettek a módszerrel

Az értékelemzés cél oldalról elemzi a mindenkori állapotokat, szem előtt tartva a megvalósíthatóság szempontjait, így a baleset-megelőzést is.

megvilágítani azt a hosszú távú gondolkodást, amely egyszerre számol a kivitelezés költségeivel és a fenntarthatósággal. Két útvonal találkozásakor kereszteződést kell építenünk – ennyi bizonyos. Az azonban már kérdéses, hogy jelzőlámpás csomópontot vagy körforgalmat hozunk-e létre. Ha az értékelemzés módszerével vizsgáljuk a problémát, a következőt látjuk: az egyszeri beruházási költségek jóval alacsonyabbak jelzőlámpa telepítése esetén. Azonban kimutatták, hogy a várakozási idő ekkor átlagosan 30 másodperc gépkocsinként, míg ha körforgalmat építenek, ugyanez csupán 2,7 másodperc. Az üzemeltetési és az úthasználók költségeit figyelembe véve, hosszú távon ezért jóval olcsóbbnak bizonyul a körforgalom, emellett az utóbbi funkcionálisan jóval biztonságosabbnak tekinthető. Tehát az értékelemzés módszere nemcsak az effektív, azonnal jelentkező kiadásokkal, értékekkel foglalkozik, hanem a beruházás utóéletével is. Az egyszerű, technikai megvalósításnál két-három lépéssel mélyebben elemzi a problémát, és ennek tükrében tesz javaslatot a megoldásra.

– Az infrastruktúra-fejlesztések esetében a közlekedésbiztonsági szempontok teljes körű érvényesítésére nem minden esetben van lehetőség. A „megbocsátó utak” kialakításakor az értékelemzés, költség-

haszon elemzés figyelembe veszi-e a baleseti kockázatokat, az esetleges személyesérüléses vagy anyagi káros balesetek költségeit?

– Természetesen. Az értékelemzés módszerének lényege, hogy objektív képet adjon a beruházásról, minden szempont értékelésével. Pontosan kell látnunk, hogy maga az útépités nem lehet cél, csupán egy módszer bizonyos célok elérése érdekében. Az értékelemzés cél oldalról elemzi a mindenkori állapotokat, szem előtt tartva a megvalósíthatóság szempontjait, így a baleset-megelőzést is. Az értékelemzésről beszélve mégis a legkézzelfoghatóbb eredmény a forintosítható megtakarítás. Az Amerikai Védelmi Minisztérium 1983-2011 között több mint 51 milliárd dollárt spórolt az értékelemzés alkalmazásával, míg 2010-ben az Amerikai Közlekedési Hivatalok 2–2,5 milliárd dollárral költöttek kevesebbet, ugyanezt a módszert alkalmazva. Természetesen nem az USA kiváltsága az értékelemzés, Kínától az Egyesült Arab Emírátságokig, Dél-Koreától Hongkongig, Japántól Braziliáig széles körben alkalmazzák a módszert. A Japán Értékelemzési Társaságnak 24 ezer tagja van, míg Európában – becslések szerint – mintegy 50 ezer értékelemzést hajtanak végre egy esztendőben – ebből csak a londoni metró 150–180-at. Az angol hadiiparban az egymillió fontot meghaladó projekteknél kötelező az értékelemzés alkalmazása.

– Nem ismeretlen Magyarországon sem a módszer. Ilyen szemléletmóddal fejleszt a paksi atomerőmű, ahol például a radioaktív hulladékok tárolásának megoldására alkalmazták az értékelemzést. A korábbi eljárás alapján 11 tároló kamrára lett volna szükség,



Michael Holt, amerikai értékelemzési szakértő



Kmetty Géza, magyar származású, USA-ban élő szakember

A helybeliek igényei is érvényre jutnak a kiviteli tervekben, így a végeredmény: mindenki számára hasznos és élhető, szerethető környezet.

azonban az új módszerrel a feladat megoldhatóvá vált csupán négy megnövelt kamra építésével. A megtakarítás ennél a konkrét projektnél 14 milliárd forint volt.

– Az értékelemzés módszerének legkézzelfoghatóbb eredménye a költségmegtakarítás. Ön szerint a magyar útépitések esetében is lehet spórolni ezzel a technikával? – faggattuk Kmetty Gézát, az USA-ban élő, magyar származású szakértőt.

– Az értékelemzés egyik lényege éppen az, hogy növeli egy-egy projekt költséghatékonyosságát. Olyan ellenőrzési mechanizmust vezetne be a projektek esetében, amely jelenleg nem látható. Meggyőződésem, hogy az Európai Unió két ponton is hibát követ el: egyrészt nem írja elő a kötelező értékelemzést az általa támogatott beruházások esetében, másrészt az elterjedt utófinanszírozási formagátolja az átlátható, jó hatékonysággal működő rendszerek kialakulását, főleg a mostanéhoz hasonló, hitelszegény időszakokban.

– Hatékonyabb beruházás, vagyis olcsóbb?

– Nem a legolcsóbb megoldás kiválasztása a célunk. Az értékelemzők szempontja az, hogy a rendelkezésre álló pénzből több funkciót lásson el a beruházás, vagy a megcélzott funkciókat olcsóbban lehessen megvalósítani. De gyakran előfordul az is – és

erre az értékelemzés hívhatja fel a figyelmet –, hogy maga a problémafelvetés hibás. Vagyis van pénzünk, el is tudjuk költeni, de olyan problémát akarunk megoldani, amelyek vagy nem is léteznek, vagy rosszul közelítjük meg. Ilyenkor van döntő szerepe a funkcionális elemzésnek.

– A projekt megvalósításának mely szakaszában lépnek be az értékelemző szakemberek?

– A saját példámot előhozva: Arizona állam úttervező hivatalának vagyok a konzultánsa. Itt folyamatosan készülnek az előtervek, megvalósíthatósági tanulmányok. Ezek legtöbbször társadalmi és szakmai egyeztetésre van szükség, amelynek koordinálásában már részt veszünk, így azonnal integrálni lehet a közösségi és szakmai érdekeket és elképzeléseket – sok esetben kompromisszumokat – a tervekbe. A kivitelezési tervek 30 százalékos készletléti szintjéig lehet érdemben beavatkozni, érvényre juttatni az értékelemzésből eredő következtetéseket. Ennél későbbi szakaszban már annyira költséges lenne a tervek felülbírálata, megváltoztatása, hogy nem lehetne beépíteni a tapasztalatokat.

– A költséghatékonyság mellett milyen további eredménye lehet az értékelemzés módszerének?

– Egy útépités vagy lakóövezeti nagyberuházás esetén egyebek mellett alaposan felmérjük a helybeliek igényeit, véleményét. Ezeket később, megfelelően súlyozva, érvényre juttatjuk a kiviteli tervekben, így a végeredmény: mindenki számára hasznos és élhető, szerethető környezet.

Trencsényi Dávid

A közlekedés gyorsabbá, biztonságosabbá és színvonalasabbá vált

Számóriások Debrecenben

Óriási számok röpködtek a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség (NFÜ) „Óriási számok” kampányának debreceni állomásán, augusztus utolsó napján. Néhány példa Schwáb Zoltán közlekedésért felelős helyettes államtitkártól: 2591 kilométer autót, vasút és kerékpárút épült vagy újult meg az Új Széchenyi Terv 638 fejlesztésének keretében. Mindez több mint 306 milliárd forint uniós és hazai támogatás segítségével valósult meg.

VERSENYKÉPESSÉG-NÖVELŐ BERUHÁZÁSOK

„A 2591 kilométer megépített vagy felújított út javítja az állampolgárok életminőségét, bővíti a közlekedők lehetőségeit, növeli Magyarország versenyképességét. A már befejeződött beruházások 116 kilométer erejéig érintik a vasutat, 515 kilométer kerékpárút épült, továbbá 1590 kilométer hosszan újítottunk fel autótutakat, és 370 kilométer új utat építettünk. Jelenleg is folyamatban van több mint 450 kilométer vasút, autótút és kerékpárút fejlesztése” – mondta Schwáb Zoltán. Hozzátette: mindezek a beruházások az ország és a régióközpontok nemzetközi elérhetőségének javítását, a gyorsforgalmi és főúthálózatok építését és bővítését, a közösségi közlekedés fejlesztését, kül- és belterületi kerékpárutak létesítését szolgálják. A támogatásoknak köszönhetően a közlekedés országos és regionális szinten, az elővárosokban és városokban is gyorsabbá, biztonságosabbá és színvonalasabbá vált.

A SZÁMOK A KÖZÖS SIKEREK JELKÉPEI

Somogyi Béla, Debrecen alpolgármestere a rendezvényen kiemelte: „Az Észak-alföldi Régióban több mint 7300 beruházás számára ítél meg 1000 milliárd forintnál is több uniós és állami támogatást a kormány. A közlekedésfejlesztéshez kapcsolódva – az Új Széchenyi Terv forrásainak köszönhetően – 95 beruházás keretében 512 kilométer út megvalósítása, felújítása történt már meg. Hajdú-Bihar megye 2815 támogatott fejlesztéssel rendelkezik, amelyből csaknem

1800 már meg is valósult. Debrecen is gyarapodott az elmúlt években – közel 1500 uniós beruházás közül csaknem 930 már le is zárult. Megvalósul a belvárost tehermentesítő nyugati kiskörút egy olyan, fontos szakasza, melynek szükségességét már száz évvel ezelőtt is érezték, s megépítését tervezték elődeink.”

„A számok, amelyekről beszélünk, mind-mind a közös sikereket jelképezik, az Új Széchenyi Terv forrásaiból megvalósult fejlesztések fontos eredményeit rejtik magukban” – jelentette ki Csepreghy Nándor, az NFÜ kommunikációs vezetője.



Fotók: NFÜ

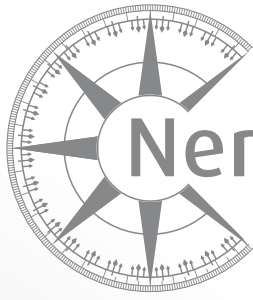
VESZPRÉM, SZEGED, PÉCS, DEBRECEN...

Veszprém Óváros terén hangzott el az első „óriási szám”: akkor 2.508 oktatási fejlesztést szimbolizáló hintabaglyot avattak fel. Ezt követően Szegeden a „Bordásfalat”, vagyis az 1.269 egészségügyi intézményfejlesztés és a hozzá tartozó „aktív” térbútort a világbajnok mórakalmi ugrókötelesek avathatták fel. Pécsnek a 6.894.721 jutott, amely az uniós támogatással az ország egész területén megvalósult turisztikai látványosságokat látogatók számát jelezte. Debrecen után még Győr, Miskolc és végül Budapest számíthat az „óriási számok” feltűnésére.

Trencsényi Dávid

MOTOROZZ VÉDŐRUHÁBAN!





Nemzeti Közlekedési Napok 2012

Közösség és közlekedés

Hotel Azúr, Siófok, 2012. október 1-3.

A Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ szervezésében 2012. október 1-3. között harmadik alkalommal kerül megrendezésre a **Nemzeti Közlekedési Napok**, a közlekedési szakterület nemzeti szintű éves fóruma.

A konferencián, immár hagyományosan, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a közlekedési háttérintézmények, vállalatok, hatóságok, a vezető kutatóhelyek és kutatók valamint a piac legfontosabb vállalatainak képviselői osztják meg ismereteiket, elvárásaikat, tapasztalataikat.

A konferencia jelmondata: **Közösség és közlekedés.**

Az alap gondolat köré szervezett témák között kiemelt hangsúlyt kapnak a közlekedési projektek előkészítési, pályázati szakaszai, az építés, megvalósítás folyamata, és a projektzárás problémái.

Külön szekciókban kerülnek megvitatásra:

- az innováció,
- a fejlesztési esettanulmányok,
- az intelligens közlekedési rendszerek,
- a járművezetőket érintő hatások,
- a városi közlekedés és
- a határon átnyúló kapcsolatok fejlesztése és fenntartása.

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

Részletes program és információk: www.nemzetikozlekedesinapok.hu