

# Közlekedés- biztonság

A Nemzeti Közlekedési  
Hatóság szakmai lapja.  
2013 | 1-2. szám

**Egyszerűbb ügyintézés:  
a Magyary Program ismertetése**

**Évértékelő interjú  
Győri Gyulával,  
az NKH elnökével**

**2012. évi előzetes  
baleseti adatok**

*„Az a célunk, hogy a közlekedésbiztonság jobban megjelenjen a köztudatban.”*

**Beszélgetés Jean Todttal,  
a Nemzetközi Automobil Szövetség elnökével**



# KÖZÜTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI AKCIÓPROGRAM

## ÉLET ÚTON

a biztonságos közlekedésre felkészítés programja



Mercedes-Benz



KISKÖRÖSI KÖZÜTI  
SZAKGYŰJTEMÉNY



EGY LEHETŐSÉG A BIZTONSÁGOSABB ÉLETRE

# Tisztelt Olvasó!



Fotó: Deák-Kapusi

**M**egtiszteltetés számomra a közlekedésbiztonsági szakterület egyik legfontosabb kiadványában első ízben köszönteni az olvasókat a 2013. évben!

A Közlekedéstudományi Intézet számos feladata között kiemelkedő fontosságú a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos tevékenység. Az intézet nagy hangsúlyt helyez a közlekedésre nevelésre és a gépjárművezető-képzés új rendszerének kialakítására, ezért is vállalt a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium által elindított ÉLET ÚTON programban alapító szervezetként szakmai és koordinációs szerepet. A közlekedőket minden körülmények között segíteni kell abban, hogy biztonsággal vehessenek részt a forgalomban. Ez a feladat nagyságából adódóan nem lehet egyetlen szervezet, egyetlen szakterület ügye, s eredmény elérésére csak az érintettek együttműködésével nyílnak reális lehetőségek.

Számos körülmény mellett éppen ennek a területnek a sokszínűsége, multidiszciplináris jellege és az itt jelentkező újszerű feladatok arra ösztönzik a KTI-t, hogy hatékonyan alkalmazkodjon a közlekedési szakigazgatás elvárásaihoz, az önkormányzati igényekhez, a szabadpiac viszonyaihoz, a nemzetközi fejlődési irányokhoz, és képezze le felépítésében a változásokat, tudjon megfelelni az újszerű feladatoknak.

Szorosabbra kell fűzni az együttműködést a szakmai partnerintézményekkel, tovább kell növelni a részvételt a nemzetközi tudományos életben, az ott szerzett új tapasztalatokat be kell építeni a hazai tudásbázisba. A közlekedésbiztonsági munka területén is számos olyan projekt és folyamat van, ami hangsúlyozza ennek fontosságát.

Az ÉLET ÚTON programnak például határozott szándéka, hogy a közös gondolkodás példája legyen. Cél az is, hogy naprakész ismeretekkel rendelkezzenek a kerékpárosok, az autósok, és ne fejeződjön be a képzésük a járművezetéshez szükséges okiratok megszerzése után sem. A közlekedésre nevelés és a járművezetés oktatása elválaszthatatlan. A KTI ehhez a kutatási eredményeket, szakmai-módszertani program kidolgozását tudja biztosítani.

Az utóbbi évek változást hoztak az infrastruktúra-fejlesztés és -üzemeltetés szemléletében. A leggyakrabban közúti közlekedési auditként aposztrofált tevékenység ellátásához ki kellett alakítani annak rendszerét. Szükség van képzett auditorokra és oktatóhelyekre. Ez a szemlélet és ez a tevékenység rendkívül fontos eredményeket hozott eddig, és meggyőződésem, hogy ez így lesz a jövőben is.

A 2013. év elé úgy nézek – különösen a közlekedésbiztonság vonatkozásában –, hogy az alapkövek letétele után az építkezés kezdetét hozza el.

Kívánok ehhez mindenkinek sok erőt, az elmúlt időszakhoz hasonló szakmai elhivatottságot, és hasznos ismereteket a Közlekedésbiztonság hasábjain!

Tombor Sándor,  
a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.  
ügyvezető igazgatója

# közlekedés- biztonság

A Nemzeti Közlekedési  
Hatóság szakmai lapja.  
2013 | 1-2. szám

Interjú Jean Todt-tal, a Nemzetközi Automobil Szövetség elnökével  
A közlekedésbiztonság még nem prioritás  
**4. oldal**



12.

Évértékelő Győri Gyulával, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökével  
A közlekedés közös ügyünk  
**12. oldal**



4.

Interjú Jean Todt-tal,  
a Nemzetközi Automobil Szövetség elnökével  
A közlekedésbiztonság  
még nem prioritás  
**4. oldal**

Egyszerűbb ügyintézés  
tizennégy közúti közlekedési  
hatósági eljárásban

**8. oldal**

Évértékelő Győri Gyulával,  
a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökével  
A közlekedés közös ügyünk

**12. oldal**

Az autógyártókat is érinti  
az EU-szabályozás módosítása  
Kötelező új biztonsági  
berendezések

**16. oldal**

A személysíriülési balesetek  
és a halálos áldozatok száma is csökkent  
Tovább javult a közlekedésbiztonság

**20. oldal**

A fuvarozás piaci erősödésének kulcsa:  
fejlesztések és együttműködés  
II. Magyar Fuvarozói Fórum 2012  
**24. oldal**



24.

Bíró József, az NKH elnökhelyettese,  
az Utügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal vezetője  
„Szépen közlekedni jó”

**28. oldal**

Az új szabályozás nyomán emelkedhet  
a közszolgáltatások színvonala  
A közhasznú közlekedés  
új dimenziói

**30. oldal**

A hatékony és biztonságos légi közlekedés alapjai  
Repülés Műszaki, Gazdasági Napok

**34. oldal**

A rendszer hét radar valós idejű adatait összesíti  
MATIAS szoftver:  
a világ élvonalában

**38. oldal**

A HungaroControl élenjáró szolgáltató  
kíván lenni Európában

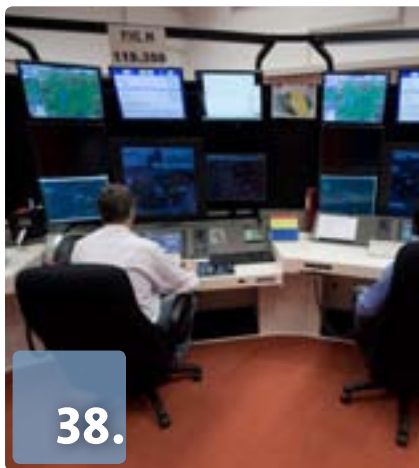
A magyar légtér biztonságáért

**42. oldal**

Hallgatói mozgalomból  
nemzetközileg is elismert egyesület  
Civilek a balesetmentes  
közlekedésért

**45. oldal**

Öt kérdésre öt válasz Dr. Holló Péterrel,  
a KTI kutató professzorától  
Fontos a rendőri jelenlét az utakon  
**46. oldal**



38.



Öt kérdésre öt válasz Dr. Holló Péterrel, a KTI kutató professzorától  
**Fontos a rendőri jelenlét az utakon**  
**46. oldal**

Ott kell lennünk, ahol az európai fejlesztésekről döntenek  
 Jobb, szakszerűbb és ésszerűbb közlekedést!  
**62. oldal**



A zéró tolerancia valamennyi  
 járművezetőre vonatkozna  
 Teljes alkoholtilalom  
 Németországban?

**49. oldal**

A sikeres auditon átesett  
 Közlekedésbiztonsági Szervezet gyorsértékelése  
 2012 a balesetvizsgáló szemszögéből

**50. oldal**

Lyonban tartotta  
 2012. évi téli közgyűlését az EuroTra  
 Közlekedésbiztonsági díj  
 a fejlesztésekért

**53. oldal**

Az állam feladata, hogy a közúti közlekedést  
 a lehető legbiztonságosabbá tegye

Fenntartható fejlődés  
 és közlekedésbiztonság

**54. oldal**

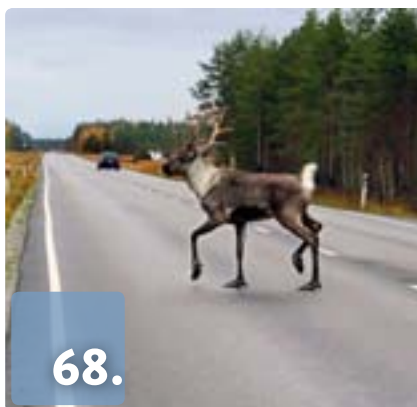
Ott kell lennünk, ahol az európai  
 fejlesztésekről döntenek  
 Jobb, szakszerűbb  
 és ésszerűbb közlekedést!

**62. oldal**

A szakmai együttműködés erősítése  
 a visegrádi országok között

Regionális közlekedésbiztonsági  
 projekt indul

**64. oldal**



**68.**

Megfelelő szabályozás, több ellenőrzés,  
 folyamatos kommunikáció  
 A jó pontrendszer életet menthet

**66. oldal**

Bevált és követendő megoldások északon  
 Skandináv úti sajátosságok

**68. oldal**

Az Európai Közúti Biztonsági Charta  
 „merész” vállalása

Cél: 30 000 élet megmentése

**72. oldal**

A szülőnek pozitív példát kell mutatnia  
 gyermeke számára

Gyerekvilág Élmenyhétvége

**74. oldal**

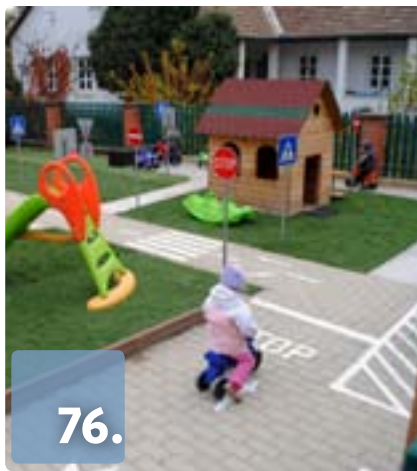
Az eredményesség záloga  
 a folyamatos és koordinált felkészítés  
 Közlekedésre nevelés már  
 óvodáskortól

**76. oldal**

A módszer egyszerre innovatív,  
 látványos és biztonságos

Világító burkolatjelek

**80. oldal**



**76.**



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG**

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

Felelős kiadó: Győri Gyula, az NKH elnöke • A szerkesztőbizottság elnöke: Schwáb Zoltán, közlekedésért felelős helyettes államtitkár • Felelős szerkesztő: Somogyi Gábor • Főszerkesztő: Örvös Nándor • Szerzők: Bajkó Erika, Baranyai Attila, Bánfalvi Győző, Berta Tamás, Bíró Angelika, Enyedi Imre, Gégegy István, Kiss Nikolett, Simon V. Attila, Schwáb Zoltán, Strbík László, Tóth Viktória, dr. Torók Árpád, Váci Vincent • Fotó: AbsolutVision, Deák Krisztina, Gégegy István, Iró Zoltán, Kapusi Zoltán, ThinkStock • 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 márciusban jelenik meg. A kiadvány ingyenes.





Fotó: Iró Zoltán

Interjú Jean Todt-tal, a Nemzetközi Automobil Szövetség elnökével

# A közlekedésbiztonság még nem prioritás

A modern társadalmak legnagyobb csapásának tekinti a közúti tragédiákat Jean Todt, aki rövid budapesti látogatása alatt exkluzív interjút adott lapunknak. Az FIA elnöke szerint a közlekedésbiztonság javítása nemzetek, kormányok és ideológiák felett álló ügy, amit csak együttes erővel, közös akarattal lehet sikerre vinni.

**A gigantikus cél: tíz év alatt ötmillió ember életének megmentése!**

– *Délután háromkor érkezett, éjfélkor már repül is tovább, eközben díjat ad át, tárgyal és szervez. Mindig ilyen örült tempóban él?*

– Az FIA elnökeként ez a sűrű menetrend és sok utazás a kötelességeim közé tartozik. Nagy figyelmet kell fordítanom a klubtagokra, a sportra és a mobilitásra egyaránt, de követnem kell a sport, illetve a közlekedés alá tartozó programokat, és irányítani kell a szervezetet is. Ez folyamatos utazással jár. Múlt héten Törökországban volt a közgyűlés, majd Katarba utaztam a dohai fórumra, ezt követően Párizsban dolgoztam az irodámban, most Budapesten vagyok, jövő héten pedig a genfi irodámban végzem a teendőimet. Közben folyamatosan érkeznek az e-mailek a postafiókomba, szóval a technikának hála útközben is tudok dolgozni, irányítani. De ez a pozíció meg is követeli ezt a munkatempót. Ha tisztességesen akarom elvégezni a feladatomat, nincs választási lehetőségem. Nem rutinból dolgozom, ilyen az élettempóm, nálam ez a normális menetrend. Különben is úgy gondolom, hogy a túl sok rutin nem tesz jót.

– *A Közép-európai Zóna országai részére kiírt éves kupasorozat (CEZ) díjkiosztójára érkezett Budapestre: hova sorolná ezt a sorozatot az autóversenyzés világában?*

– Az FIA zónákra oszlik. A Közép-európai Zóna tizenkét országot foglal magában: Olaszország, Ausztria, Csehország, Szlovákia, Lengyelország, Szlovénia, Horvátország, Szerbia, Montenegró, Macedónia, Bosznia-Hercegovina és Magyarország. Kilencféle sportág több kategóriájában hirdettük végeredményt a különböző országok versenyein szerzett pontok alapján. A díjkiosztókat hagyományosan szép külsőségek között rendezik, ezzel is emelve a sorozat tekintélyét. 2009-ben Montenegróban volt, 2010-ben Krakkóban, 2011-ben Sza-

rajévóban, 2012-ben Budapesten, idén pedig Olaszországban lesz a díjkiosztó. Tekintve, hogy igen sok ország autósportja képviselteti magát magas rangú szövetségi tisztségviselőkkel és a díjazottakkal, egy-egy ilyen rendezvényen rendre háromszázan képviselik országukat az aktuális díjátadón. Az FIA közösség 140 országból áll, vagyis a tagok tíz százaléka a Közép-európai Zónából való, tehát ez szervezetünk egyik fontos területe. Fantasztikus látni, hogy mennyi versenyző és győztes van, és örömmel tölt el, hogy kitüntethetem őket.

– *Az FIA-n belül miként érvényesül a közlekedésbiztonsági szemlélet?*

– A közlekedésbiztonság mandátumom prioritásai közé tartozik, és a versenyzés, különösen a verseny pályás autóversenyzés területén sokat tettünk az ügy érdekében. A ralisport még mindig nagyon veszélyes, hiszen nem erre a célra kialakított utakon zajlik, nincsenek olyan elemek, amelyek specifikusan a biztonságot növelik. Ugyanakkor a gépjárművek, a versenyzők és a navigátorok felszerelése biztonságosabbá vált. Ezzel egybevégezően létrehoztunk egy „Súlyos balesetek” munkacsoportot az FIA-n belül, hogy hatékonyabban foglalkozhassunk ezzel a problémával. Az FIA másik pillére a mobilitás. A mobilitás a klubon belül azt jelenti, hogy megfelelő szolgáltatásokat biztosítunk a tagok számára – akik hétköznapi közlekedők –, legyen szó gépjármű-karbantartási munkákról, turizmusról, a vámügyi adminisztrációs folyamatok felgyorsításáról, nemzetközi gépjármű-vezetői engedélyekről, környezetvédelemről vagy természetesen közlekedésbiztonságról. Folyamatosan kommunikálunk a klubtagokkal, a kormányokkal, az Egészségügyi Világszervezettel, a Világbankkal, az ENSZ-szel, az Európai Bizottsággal annak

## NÉVJEGY

Jean Todt (1946). Francia sportvezető, a Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) elnöke, a Scuderia Ferrari Formula-1-es csapat korábbi vezetője, majd technikai igazgatója. Karrierjét az autósportban ralinavigátorként kezdte. Az aktív versenyzéstől 1981-ben vonult vissza. A Todt által menedzselte Peugeot csapat 1985-ben nyert rali-világbajnoki címet, majd ezt a következő szezonban megismételte. A Formula-1-be a Ferrari révén került 1993-ban, regnálása alatt lett a Ferrari ismét sikeres istálló. Az ő idejében Schumacher öt, Räikkönen egy világbajnoki címet szerzett, emellett a csapat több konstruktóri vb-címet is besöpört. 2009-től az FIA elnöke. A francia kormánytól 2007-ben megkapta a Becsületrendet.



Jean Todt FIA elnök mandátumának prioritásai közé tartozik a közlekedésbiztonság

érdekében, hogy a közlekedésbiztonságot prioritásként kezeljék. A modernkori társadalom már sikeresen megbirkózott a malária, a tuberkulózis, a HIV problémáival, de úgy érzem, a közlekedésbiztonság nem kap akkora prioritást, mint amekkorára szükség volna.

– Mit gondol arról, lehetséges, hogy az autóversenyzők a fiatalok példaképeivé váljanak közlekedésbiztonság tekintetében?

– Hogyne, hiszen már azok! Nagyon hálás vagyok az olyan versenyzőknek, mint Michael Schumacher, Sebastian Loeb, Alonso,



A közlekedésbiztonság állapota a mai társadalmak egyik legnagyobb csapása – véli az elnök

Hamilton vagy Felipe Massa. Bármelyik pilótát kérjük fel, mind-egyikük kész a közreműködésre. Mindannyian felszólalnak az FIA közlekedésbiztonsági programja mellett, és hisznek benne. Véleményem szerint ez nem csupán az autóversenyzők, minden sportoló esetében fontos, hiszen – például, ha a labdarúgást nézzük – nemcsak az edzésre való eljutásról van szó, de a meccsre érkező nézőknek is közlekedniük kell, ami balesetekkel járhat. Így mindenkinek hozzá kellene járulnia a közlekedés biztonságához, aki csak fel tud szólalni. Úgy gondolom, a sztárok ügy mellett elkötelezettsége nagyon sokat segít üzeneteink eljuttatásában.

– Az FIA elnökeként a biztonságos közlekedés élharcosa. Évente a világ útjain 1,3 millió ember szenved halálos balesetet, és további 50 millióan sérülnek meg. A Közlekedésbiztonsági Cselekvési Program keretein belül 2011-2020 között ötmillió ember életét szeretnék megmenteni. Az FIA Action for Road Safety globális kampánya különösen kedves a szívének. Hogy áll most a projekt?

– Valóban, évente 1,3 millió ember veszíti életét a közutakon világszerte! A fejlett országokban a helyzet az oktatás, a szankcionálás, a közúthálózat és a járművek állapota miatt javulást mutat, de a legtöbb fejlődő országban ennek pont a fordítottja jellemző; romlik a mutató. Ennek az az oka, hogy az oktatás és a bírságolás elégtelen, virágzik a korrupció, a közúti infrastruktúra rossz állapotú, és a járműállomány elöregedett. Bízom benne, hogy mindezek tudatosításával, illetve az ENSZ által 2011 májusában indított Közlekedésbiztonsági Cselekvési Program 2011-2020 nevű program támogatásával hozzájárulhatunk e szörnyű statisztikák javításához. Sajnos a közlekedésbiztonság állapota a mai társadalmak egyik legnagyobb csapásává vált. Ezért megalkottuk az úgynevezett Aranyszabályokat,

### Az FIA Action For Road Safety (Közlekedésbiztonsági Akció) Aranyszabályai

#### BIZTONSÁGBAN AKAROK LENNI Ezért fogadom, hogy...

- bekapcsolom a biztonsági övet  
*Minden utasért én felelek.*
- betartom a KRESZ-t  
*A szabályok azért vannak, hogy védjenek bennünket.*
- betartom a sebességkorlátozásokat  
*Az én autóm fémből van, míg a gyalogosok és gyerekek nem abból vannak.*
- ellenőrzöm a gumiabroncsokat  
*Fontos, hogy ne legyenek elkopva, és elég levegő legyen bennük, beleértve a pótgumiabroncsot is.*
- csak józanul vezetek  
*Ha alkohol vagy kábítószer befolyása alatt vezetek, veszélyt jelentek az utakon.*
- védmezem a gyermekeimet  
*Biztonságban rögzítem őket az üléseikben.*
- körültekintő leszek  
*A vezetés közbeni telefonálás és sms-írás miatt veszélyes vagyok.*
- megálllok, ha elfáradtam  
*Jobb később odaérni, mint soha.*
- bukósisakot fogok viselni  
*A biciklik és motorkerékpárok nem védik a fejemet.*
- udvarias és előzékeny leszek  
*Tiszteltem a többi gépjárművezetőt.*





Jean Todt (középen) Nyírfás Juliannával és Bessenyei Zoltánnal, a CEZ bajnokaival a decemberi budapesti díjkiosztón

amelyek célja a nevelés. Budapesten mind a tizenkét tagország képviselőjét lefényképeztettem az Aranyszabályokkal, mert úgy gondolom, hogy a közlekedésbiztonság nagyköveteinek kell lenniük. Ha az emberek követni fogják az Aranyszabályokat, higgye el, kevesebb baleset lesz az utakon.

– *Hogy kalkulál, a tízéves kampány mikor hozhat érezhető javulást a halálos balesetek terén?*

– Jóllehet, a terv szerint ötmillió életet mentünk meg az utakon 2020-ig, de ez csak akkor lehetséges, ha az összes kormány megfelelően jár el. Csakis együttes erővel, közös akarattal tudunk ennyi életet megmenteni és további 50 millió sérülést elkerülni a következő tíz évben. Ugyan közutakról beszélünk, de ezt az ügyet leginkább egy hatalmas hajó megmozdításához lehet hasonlítani: a jó irányba való kormányzás időbe telik, és a fordulás sem történik azonnal. Véleményem szerint az ügy szempontjából döntő jelentőségű, hogy a közlekedésbiztonságot prioritásként kezeljük, ezért minden energiánkat arra kell koncentrálnunk, hogy a világ vezetői számára is elsődlegessé váljon a közlekedésbiztonság fontossága.

– *Mikor tekinti úgy, hogy missziója, a közlekedésbiztonság növelése végéhez ért? Mikor lenne elégedett az eredményekkel?*

– Ezt a küldetést sosem lehet bevégezni. Ha azt látjuk majd, hogy a baleseti statisztikák minden országban csökkenést mutatnak, ez azt fogja jelenteni, hogy a hajónk jó irányban halad. Továbbá eredményt jelent, ha a problémát nem kampányként, hanem állandó témaként, kiemelten kezelik. Sokat beszéltünk korábban az emberiséget sújtó borzasztó járványokról: ezeket az orvostudomány kezelte. Most annak jött el az ideje, hogy a közlekedésbiztonságról beszéljünk. Ha nem ezt tesszük, akkor a közleke-

dés könnyen a társadalom első számú csapásává válhat. Szerencsére a folyamat elkezdődött, egyre többet hallunk a közlekedésbiztonságról és ennek fontosságáról.

– *A magyar statisztika a halálos közúti balesetek számában eredményes évtizedet zárt, ma a magyarországi közutakon fele annyi ember veszíti életét, mint tíz évvel ezelőtt. A magyar közlekedési szakhatósággal milyen a kapcsolata?*

– Amikor tavaly Budapestre érkeztem a feleségemmel, aki a közlekedésbiztonság globális nagykövete, az akkori köztársasági elnökkel, szakminiszterekkel, államtitkárokkal, témavezetőkkel, illetve a kérdésben nagyon aktív Magyar Autóklub vezetőivel beszélgettem a közlekedésbiztonságról. A statisztikák mutatják, remek munkát végeztek e területen. Az a célunk, hogy a közlekedésbiztonság jobban megjelenjen a köztudatban, és továbbra is biztosak lehessünk abban, hogy a kormány erősen elkötelezett az ügy iránt.

– *Évtizedekig dolgozott az autóversenyzés csúcskategóriájában, a Formula-1-ben, így nyilván nem közömbös önnek, hogy a Hungaroring licencengedélyét 2021-ig meghosszabbítják. A szerződés aláírásához bizonyos módosításokat kell elvégezni a pályán, erre a kormányzati akarat megvan. Miképp kommentálja a hírt?*

– A Hungaroring része a hagyományos rendezvényeknek nemcsak a Formula-1-ben, de más kategóriákban is. Az élsport fontos a példaképteremtés miatt, ugyanakkor a pályát még jobban ki lehetne használni például a gépjárművezető-oktatásra. Az autóverseny nagyon népszerű sport Önöknél, örömmel látom a növekedést az F1-es és a többi kategória esetében is. Magyarország dinamikusan fejlődik az autóversenyzésben.

Váczai Vincent, Simon V. Attila

# Egyszerűbb ügyintézés tizennégy közúti közlekedési hatósági eljárásban

Idén októbertől egyszerűbb eljárásban intézhető egyebek mellett a jogosítvány elvesztésének bejelentése, az elveszett rendszám pótlása, vagy a gépkocsik forgalomból való ideiglenes kivonása. Megszűnik az ideiglenes vezetői engedély, a lejárt érvényességű forgalmi az ellenőrzéskor nem veszik el a helyszínen. A Magyar Zoltán Közigazgatás-fejlesztési Program részeként az állampolgárok számára kedvező módon változik a járművek kötelező felelősségbiztosításának igazolása is. A kormány elfogadta a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) javaslatait a közúti közlekedési hatósági és igazgatási ügyekben az ügyfelekre háruló adminisztratív terhek csökkentésére. A módosításokkal kétféle eljárás (az ideiglenes vezetői engedély kiadása és a lejárt érvényességű forgalmi engedély bevonása) megszűnik, további 12 esetben az ügyintézés a folyamatok átszervezésével, elektronizálásával jelentősen egyszerűsödik.

Az NFM előterjesztésében megfogalmazott javaslatok két eljárás esetében azok megszüntetésére és 12 eljárás esetében – alapvetően az elektronizálás irányában történő fejlesztéssel együtt – folyamat-átszervezéssel megvalósuló egyszerűsítésére vonatkoztak. A közúti közlekedéssel kapcsolatos igazgatási eljárások alapvetően a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatal (KEK KH) és a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) hatás-

» Az állampolgárok számára a változások mindenképpen kedvezőek lehetnek, láthatóan Magyarország jó úton halad.

körébe vagy szakmai irányítása alá tartozó, ma az okmányirodákban, 2013 októbertől a Kormányablakoknál intézett hatósági eljárásokat érintik. Az előterjesztésben foglalt egyszerűsítési javaslatok fő irányai:

- az Ügyfélkapu útján indíthatóvá váljanak azok az eljárások, ahol az ügyfél személyes megjelenése mellőzhető,
- a Kormányablakokban végzett igazgatási-nyilvántartási tevékenység ne az ügyfél által „hozott papírokon” alapuljon, hanem közvetlen elektronikus kapcsolat útján a közlekedési hatóságtól kapja meg a szükséges adatokat, az NKH és a KEK KH informatikai rendszerei közötti rendszer-szakrendszer kapcsolat megvalósításával,
- a nyilvántartó által kezelt adatok elektronikus úton kerüljenek hasznosításra a hatósági ellenőrzésekhez, valamint az okmány-másolatok kiállításához, az ügyfél adminisztratív adatszolgáltatásainak mellőzésével.

Az állampolgárok számára a változások mindenképpen kedvezőek lehetnek, láthatóan Magyarország jó úton halad. Hogy teljesebb képet kapjunk, az előzményekre néhány gondolat erejéig érdemes visszatekintnünk. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium döntését követően a Nemzeti Közlekedési Hatóságot 2012. augusztus



Fotó: Iró Zoltán



Fotó: Iró Zoltán

közepétől Győri Gyula, korábbi légügyi elnökhelyettes irányítja. A minisztérium részéről a kinevezés kapcsán megfogalmazódott, hogy a közlekedési hatóság esetében is szükséges a dinamikusabb működés feltételeinek biztosítása, a hatósági feladatok gyorsabb és hatékonyabb ellátása, a fejlesztési tárcát érintő uniós projektek hatósági engedélyezésének a felgyorsítása. Kiemelt feladatként került meghatározásra a Magyar Zoltán Közigazgatás-fejlesztési Program intézkedési tervének 15. pontja alapján a lakossági ügyfelekre háruló adminisztratív terhek csökkentése, továbbá a jogszabályok nyelvezetének közérthetőbbé tétele érdekében elfogadott Egyszerűsítési Program közlekedési elemeinek végrehajtása. Azért, hogy az állampolgárok számára a gépjárművek forgalomba helyezése, a műszaki vizsga, a forgalmi engedélyek, a rendszámablak és jogosítványok kiadása érezhetően egyszerűsödjön, szükséges volt a közlekedési hatóság részéről egy sokkal aktívabb, a végrehajtást tekintve kezdeményezőbb fellépés. Nos, az új vezetés teljesítette a feladatot, az NFM, a Nemzeti Közlekedési Hatóság és a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatal példaértékű együttműködése alapján és szakértői javaslataira építve készült el az előterjesztés. A Nemzeti Közlekedési Hatóságról tudható, hogy az állami közlekedés felügyeleti rendszer országos intézményeként, valamennyi közlekedési ágazat hatósági és szakhatósági feladatait látja el. Operatív közfeladatokat végez, lakossági és társasági, valamint intézményi kapcsolatai szerteágazóak, érinti a közlekedés valamennyi résztvevőjét. Része a közlekedés fejlődését befolyásoló, közlekedésbiztonsági, környezetvédelmi és versenyképességi feladatok megoldásának. Ennek érdekében új stratégia megfogalmazására volt szükség, amely a nemzeti érdekek mentén, a jogszerűség és a

szakszerűség alapján, a közlekedési ágazat és a közlekedési szolgáltatások korszerű, eredményes működésének és fejlődésének elősegítését biztosítja. A hatóság a közlekedők és a közlekedési szolgáltatók érdekeit egyaránt védi, feladatai közé tartozik a tisztességes verseny és valamennyi közlekedő jogkövető magatartásának hatósági felügyelete. Mára elmondhatjuk, az NKH a közlekedési ágazat mindennapjait meghatározó, korszerű szakmai kompetenciákkal rendelkező hatóság, társadalmi és gazdasági szerepe kiemelten fontos. Korszerű közlekedési hatóságként, a szükséges technikai háttér és technológiai tudás birtokában, a legmodernebb ügyintézés lehetőségeinek megteremtésével, a közlekedés valamennyi résztvevője számára adaptív és átlátható módon biztosítja a hatósági ügyintézés valamennyi elemét.

» Több eljárásban mellőzhető az ügyfél személyes megjelenése, az ügyek indítása az Ügyfélkapun keresztül intézhető majd.

A Magyar Zoltán Közigazgatás-fejlesztési Program alapján, a lakossági ügyfelekre háruló adminisztratív terhek csökkentése, a jogszabályok nyelvezetének közérthetőbbé tétele érdekében elfogadott Egyszerűsítési Program közlekedési elemeinek végrehajtása alapján több eljárásban mellőzhető az ügyfél személyes megjelenése, az ügyindítás az Ügyfélkapun keresztül intézhető majd. A nyilvántartási rendszerek összekötésével az okmányirodák, Kormányablakok közvetlen elektronikus kapcsolat útján kérhetik majd le a szükséges adatokat. Az ügyfelek a hatósági ellenőrzések

és az okmánymásolatok kiállítása során is mentesülnek az adatszolgáltatás alól. A szolgáltató állam koncepciójának megvalósítása jegyében tehát az állampolgár helyett a jövőben a hatóság dolgozik. Az informatikai rendszerek felkészítését követően, idén októbertől elektronikus úton lehet bejelenteni a közúti járművekhez tartozó hatósági okmányok és vezetői engedélyek elvesztését, megsemmisülését, kezdeményezni az elveszett rendszám-tábla pótlását, a jármű forgalomból történő ideiglenes kivonását, majd forgalomba helyezését, a törzskönyv adatváltozás miatti cseréjét. A változásokkal megszűnik az ideiglenes vezetői engedély használata, a lejárt érvényességű forgalmi engedélyt az ellenőrzéskor a jövőben nem veszik el a helyszínen. Az ideiglenes vezetői engedély kiadása helyett ma már megoldható a végleges vezetői engedély gyors pótlása. A lejárt műszaki vizsgával közlekedő jármű esetén – a szabálysértés büntetésének fenntartása mellett – a hatóság valódi célja, hogy vizsgára vigyék a járművet. Ehhez nem szükséges és célszerű, ha az ellenőr a forgalmi engedélyt a helyszínen elveszi, mivel a legtöbbször jóhiszemű autós így nem tudja levezéngázni az autóját, amíg vissza nem kapja a papírjait. A szükséges törvénymódosításokkal és informatikai fejlesztésekkel 2013 második felére a gépjárművek kötelező felelősségbiztosításának igazolása is egyszerűbbé válhat. A kormányzati kezdeményezés országgyűlési támogatása esetén a biztosítói igazolást a továbbiakban nem kell majd a forgalmi engedély mellett tartani. A kötelező biztosítás meglétét a jármű műszaki vizsgájakor és tulajdonosváltáskor a nyilvántartás útján ellenőrzik. A mozgáskorlátozottak a jövőben egyszerűbben és gyorsabban pótolhatják parkolási igazolványukat. Az okmány cseréjekor, pótlásakor a hatóság a korábbi igazolvány kiállításakor rögzített vagy a személyi és lakcímnnyilvántartásban tárolt fényképet és aláírást használhatja fel. Az új rendelkezések döntő részben 2013. október 1-jén léphetnek hatályba. Megalkotásukkal a szaktárca a Magyar Zoltán Közigazgatás-fejlesztési Program Egyszerűsítési Programjában foglalt feladatát teljesíti. A javaslatokat a fejlesztési minisztérium, a Nemzeti Közlekedési Hatóság és a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatal szakértői az Új Széchenyi Terv forrásaiból támogatott projekt keretében készítették elő.

A szaktárca javaslatait a kormány elfogadta, a szabályozásváltozásokat tartalmazó rendeletet 2013. január 16-án kihirdette.

Az NFM elképzelései tartalmilag három témakörbe csoportosíthatók. Az első esetében az előterjesztésben a közúti közlekedési igazgatási ügyek körébe tartozó – a gépjárművekhez és a járművezetéshez szükséges – különböző okmányok kiadásának, cseréjének és pótlásának eljárás egyszerűsítéséhez szükséges javaslatokat foglaltuk meg. Ilyenek a gépjármű forgalmi engedélyének, törzskönyvének, rendszámának kiadása, ezek adatmódosulása (pl. az adásvétel eladói elektronikus bejelentése), a vezetői engedély megszerzéséhez tartozó hatósági és igazgatási eljárások összekapcsolása. A javaslatok tehát az igazgatási eljárásokat szabályozó, a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet módosítására irányultak, ezért néhány további hatásköri és végrehajtási kérdést szabályozó Korm. rendeletet kellett módosítani. A szabályozásváltoztatási javaslatok az eljárások többségénél

az elektronikus úton (Ügyfélkapu útján) történő ügyindítás lehetőségét teremtik meg, valamint mellőzhetővé teszik a hatóság által megismerhető adatok ügyfél általi igazolását, például az NKH szakszolgáltatásból vagy a nyilvántartásból emelik át a szükséges adatokat. Az előterjesztés alapján az adatok változásával kapcsolatos bejelentések egyszerűsítése megvalósul azáltal, hogy a bejelentéseket elektronikus úton is meg lehet tenni. A szaktárca javaslatot tett egyes törvényi rendelkezések módosítására is, így az Illetéktörvénynek az igazgatási szolgáltatási díj elektronikus megfizetését biztosító rendelkezési pontosítására, a szabálysértésekkel kapcsolatos törvényi rendelkezésekben a járművezetéstől történő eltávolítás hatálya pontosítására is. A javaslat alapján a következő eljárások esetében válik lehetővé az elektronikus ügyintézés, a KEK KH 2013. október 1-re történő informatikai felkészülése mellett:

- a közúti járművekhez tartozó hatósági okmányok és vezetői engedélyek esetében az okmány elvesztésének, megsemmisülésének bejelentése;
- a nemzetközi vezetői engedély igénylése;
- a törzskönyv adatváltozás miatti cseréje;
- az elveszett rendszám-tábla pótlásának kezdeményezése;
- a jármű forgalomból történő ideiglenes kivonása, majd forgalomba helyezése.

A szaktárca javaslatában az ideiglenes vezetői engedély okmány használatának megszüntetésére tett javaslatot, valamint a lejárt forgalmi engedély bevonásának mellőzését javasolta, mindezt a kormány elfogadta.

A második témakör esetében a gépjárművek kötelező felelősségbiztosításának ügyfél általi igazolása egyszerűsítésére készült a javaslat, amely szerint elhagyhatóvá válik a forgalmi engedély mellett tartott biztosítói igazolás, miközben a jármű műszaki vizsgájának feltétele lesz a biztosítás meglétének hatósági ellenőrzése, amely elektronikus úton a nyilvántartóból történhet meg. E cél megvalósítása érdekében a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, valamint a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény módosítására vonatkozó javaslatot tartalmazta az előterjesztés, továbbá a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet kisebb módosítására van szükség. A megvalósításhoz a javasolt törvénymódosítások 2013. tavaszi ülészen történő elfogadása, valamint ezzel párhuzamosan további informatikai fejlesztések szükségesek, így 2013 közepére tervezhető ezen egyszerűsítés megvalósulása.

A harmadik témakörben az NFM előterjesztése a mozgáskorlátozottak parkolási igazolványának igazgatási folyamatát tervezi egyszerűsíteni, így a jogosultságot megalapozó orvosi-szakmai kérdésekre nem terjed ki. Egyszerűsítési és gyorsítási lehetőséget a parkolási igazolvány pótlása (az állapot véglegessé válása esetén az ennek megfelelő okmány kiadása) terén az elektronikus ügyintézés biztosítja. Így a korábbi igazolvány kiállításához a személyi és lakcímnnyilvántartásban tárolt fénykép és aláírás kerülhet felhasználásra az okmány kiadásakor. A parkolási igazolvány pótlása esetében az elektronikus ügykezdés megvalósítása 2013. október 1-jével lehetséges, összhangban a járási hivatalok Kormányablakainak létrehozásával.

A szaktárca javaslatait a kormány elfogadta és a szabályozásváltozásokat tartalmazó kormányrendeletet 2013. január 16-án 5/2013. (I. 16.) Korm. számon kihirdette.

*Schwáb Zoltán, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium helyettes államtitkára*



Fotó: Iró Zoltán

Évértékelő Győri Gyulával, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökével

# A közlekedés közös ügyünk

Az ésszerűséget, nemzeti érdeket, jogszerűséget a hatóság mindennapi életébe emelő elnök szerint a nagyobb szabadságot kapott hivatalok éltek a lehetőséggel, így elkezdődhetett az NKH szolgáltatásközpontú átalakítása. Az előző esztendő lehangosabb sikere a légügyi audit levezénylése volt, idén jön az ügyfélszolgálat megújítása az elektronikus ügyintézással, az országos ügyeleti rendszer kiépítése és az NKH munkafeltételeinek javítása. Ez volt, ez lesz – interjú Győri Gyulával, az NKH elnökével.

– Elnök úr, ez volt az első teljes negyedév, amelyet az NKH vezetőjeként zárt: mit tapasztalt érkezésekor, és mit ért el ennyi idő alatt?

– A legfontosabb az volt, hogy meghatározzuk a gyorsabb, hatékonyabb működés alapfeltételeit. Mielőtt Németh Lászlóné nemzeti fejlesztési miniszter asszony kinevezett a Nemzeti Közlekedési Hatóság élére, légügyi elnökhelyettesként szolgáltam a közlekedést: ezen a poszton pedig már a gyakorlatban alkalmaztam azokat a módszereket, amelyeket az NKH elnökeként is alkalmazni szeretnék. Ezért konkrét programmal kezdtem bele az átalakításba. Az első negyedévben azonban így is számtalan olyan ügyet kellett megoldani, amelyre korábban nem volt példa, tehát ezekre előre nem lehetett felkészülni. Többféle vezetői attitűd létezik, én kifejezetten annak vagyok a híve, amikor mindenki csapatban, igazi csapatjátékosként dolgozik. Meggyőződésem, hogy a közlekedés irányítása nem „one man show”, sokkal inkább közös ügy, amit csakis együtt gondolkodó, kivételes tudású szakembergárda vihet sikerre. Úgy gondolom, a légügyben bevált újszerű szemléletmód az eddigi elnöki tevékenységemet is meghatározta, hiszen nagy hangsúlyt fektettem arra, hogy az egyes szakterületek a korábbinál tágabb keretek között mozoghassanak. Az elnökhelyettesek, hivatalvezetők dolga az volt, hogy éljenek a lehetőséggel, és tartalommal töltsék

meg azt. Eközben megkezdtük a hatóság szolgáltatásközpontú átalakítását, amely újabb komoly változást hozott az NKH életében.

– Az ön értelmezésében mit jelent a szolgáltatásközpontúság?

– Az elmúlt három hónapban fokozottabban érvényesítettük a közlekedők érdekeit, tovább finomítottuk az ezzel összefüggő szabályozást. A hatóság szolgáltatásközpontú átalakításán az engedélyezési folyamatok egyszerűsítését, az intézkedések átláthatóságának növelését, a lakossági ügyfelekre háruló adminisztratív terhek és az ügyintézési határidők csökkentését értem. Úgy tapasztalom, a közlekedők túlnyomó többsége üdvözlő a szabályok szigorú betartását, a közlekedési szolgáltatók pedig a tisztességes piaci verseny ellenőrzését, érdekeik fokozott védelmét. Ezzel együtt minden intézkedésünk során szem előtt tartottuk a rend és a fegyelem európai normáit. Az átalakítás lényeges eleme, hogy nemcsak a kiemelt, hanem minden egyes ügyfelünk érdekeire koncentrálunk. Ennek a munkának talán leglátványosabb eleme, hogy majdnem negyven ügyben kezdeményeztünk jogszabályváltozást! De a gyors, zökkenőmentes ügyintézés iránti elkötelezettség sem írhatta felül az általam igen szigorúan vett hármas érdeket, az ésszerűséget, a nemzeti érdeket, a jogszerűséget. Felfogásom szerint csakis ezen elvek mentén szabad dolgozunk. Olyan munkatársakat nyertünk meg az ügynek, akik nem csak elfogadják, magukénak is érzik ezeket az elveket.

## EGYSZERŰBB ÉS OLCSÓBB VIZSGA A VITORLÁZÓKNAK

– Mondana egy konkrét példát, amikor az ügyintézési idő lényegesen csökkent az új vezetési módszerek miatt?

– A Győr-Pér repülőtér fejlesztésébe be kíván szállni az Audi. Mindez nagyon örvendetes, hiszen az államnak is jó, ha a költségek megoszlanak, és közös előnyökön alapuló együttműködés alakul ki. Alapesetben egy ilyen specifikus engedélyezési eljárás, amelynek során a légügytől a katasztrófavédelemig, illetve a környezetvédőkig több tucat szervezetnek kell engedélyt kiadnia, időtlen időkig is eltarthatott volna. Örömmel mondhatom, összesen háromszor találkoztam Borkai Zsolttal, Győr polgármesterével. Nem levelezgettünk hosszasan, hanem megkerestük a megfelelő embereket, és kijelöltük a felelősségi szinteket. Ha az egyik szint elakadt, akkor léphetett eggyel feljebb, és csak egyszer fordult elő, hogy az államtitkár úrnak kellett közreműködni. Az ügymenet érezhetően felgyorsult, ami bizonyítja, hogy az NKH szakmai stábjában alkalmas a feladatra. Ugyanakkor nem tagadom, ez a rendszer csak akkor működik, ha mindenki teszi a dolgát. Ezért szükség van szigorú

ellenőrzésre és adott esetben a számonkérésre. A gyorsítási szándékot tehát nagyobb ügyfeleink már érezhetik, célunk, hogy 2013-ban az átlagember is hasonlókat tapasztaljon. E téren is minden okunk megvan a bizakodásra, hiszen már az év első napjaiban megállapodásra jutottunk például a Magyar Vitorlás Szövetséggel abban, hogy a hazai – vitorlázásra alkalmas – vizekre egyszerűsítjük a hajós vizsgát és az oktatási adatbankot. Ez egyúttal azt is jelenti, hogy

Az úgynevezett PART-FCL-ről az európai tagállamok szabadon dönthetnek, ám annak bevezetése akár három évvel is elhalasztható. A legtöbb tagország így tett, hiszen az új jogszabály mindenki előtt ismeretlen, teljesen új végrehajtási eljárásokat kíván, a legegyszerűbb adatlapig mindent az új jogszabálynak megfelelőre kell cserélni. Bár Magyarország számára is kényelmes lett volna a későbbi honosítás, amikor a mások által kialakított eljárásokat csak követni kellett



Fotók: Iró Zoltán

a vonatkozó törvény módosítását követően – reményeink szerint már az idény elején – a vitorlázás iránt érdeklődők nemcsak egyszerűbben, hanem olcsóbban is juthatnak majd hozzá a szükséges jogosítványhoz. A megújulás egyébként egyúttal kormányzati elvárás is volt, hiszen a vezetés értelemszerűen szeretné látni ígéretei konkrét megvalósulását. Úgy gondolom, az NKH 2012-ben megfelelt ennek a kívánalomnak.

– Egykori légügyesként, illetve máig aktív repülőgép-vezetőként nyilván érzelmileg is érintette a Malév megszűnése, az NKH pedig az év legnagyobb visszhangot keltő szakmai sikerét érte el a pilóták szakszolgálati engedélyeinek ügyében. Hova sorolja ezt az eredményt, és milyen állomásai voltak az Európában egyedülálló lépésnek?

– A Malév csődje miatt sajnálatos módon több száz pilóta került az utcára. A Légügyi Hivatal erkölcsi kötelességének érezte az azonnali cselekvést, hiszen a korábbi jogalkalmazási hibák ki nem javítása miatt a magyar pilóták szakszolgálati engedélyeit 2012. április 8. előtt még nem ismerték el Európában. Következésképp hiába kiváló szakemberek, nem kaphattak munkát a kontinensen. Kollégáink iránt érzett felelősségvállalásunk azonban ezt nem engedte, személyes döntésem nyomán – a kockázatot is felvállalva – belevágtunk az új, szakszolgálati engedélyezésre vonatkozó közös európai szabályozás honosításába, egy addig járhatlan eljárási út kitaposásába.

volna, mégis elsőként vezette be a jogszabályt. Ezzel nagy kockázatot, hatalmas munkát vállalt a hatóság, mivel egy alapvetően új előírárendszer alkalmazása korántsem zökkenőmentes, és akár hosszabb átmeneti időszakot is feltételez.

#### EURÓPA LEGJOBBJAI FELÉ TART A LÉGÜGY

– Iparági beszámolók szerint a jogszabály azonnali bevezetése Európa-szerte meglepetést okozott: mekkorát?

– Akkorát, hogy még az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) figyelmét is felkeltette, és a szervezet november közepén a PART-FCL megfelelő alkalmazása kapcsán már ellenőrizte is a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatalát. Az egyhetes audit során az EASA szakemberei azt vizsgálták, hogy Magyarország valóban sikeresen adaptálta-e a jogszabályokat, illetve azt, hogy a Légügyi Hivatal képes volt-e elvégezni ilyen rövid idő alatt az években mérhető feladatot. A minősítésről egyelőre annyit tudni, amit az auditorok záróértékelésükben, szóban megfogalmaztak: megértették ugyan Magyarország indokait, miszerint a Malév-csőd során kialakult helyzet miatt elsőként kívánja bevezetni az új szabályozást, de skeptikusak voltak. Ezért látogattak hozzánk soron kívül. Nem titkolták, hogy az eredményen nagyon meglepődtek, nem hitték, hogy Magyarország a korábbi, 2010-ig értékelte gyenge teljesítménye után képes lesz erre:



az audit kiváló eredménnyel zárult, csak néhány kisebb hiányosságot rögzített. Egyúttal elismerték a Légügyi Hivatal elhivatottságát és kiemelkedő szakmai munkáját. Ezek után a magyar szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóták bárhol repülhetnek Európában, a Malév-pilóták jelentős része már talált is munkát. Úgy gondolom, hogy ez az elmúlt esztendő egyik kiemelkedő sikere volt.

– *Az év komoly sajtófigyelmet kiváltó híre volt a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér üzemzavar miatti átmeneti bezárása: a repülőtér leállt, az NKH a katasztrófavédelemmel közösen hátrította el a problémát. A híradások szerint példás szakértelemmel.*

– A nagyobb károk elhárítása érdekében tudatosan állítottuk le a rendszert: egy fűtés-cső meghibásodása azzal veszélyeztetett, hogy nagynyomású gőz kerül a légi irányítás elektromos hálózatába, amely – ott lecsapódva – beláthatatlan károkat okozhatott volna. A katasztrófavédelem javaslatára cselekedtünk, és minden kollégám nagy odaadással, komoly szakértelemmel kezelte a helyzetet. Az első pillanattól kezdve ott voltunk, az EDR rádióval felszerelt ügyeleti egységünk

Napirenden szerepel az ügyfélszolgálat megújítása: az elektronikus ügyintézésről nagyon sokat várunk. Egyszerűsíteni, gyorsítani kívánjuk a rendszert, amelyet persze ehhez előbb fogadókésszé kell tenni.

riasztotta a terület felelős vezetőit, akik hatékonyan tudtak kommunikálni egymással, és úgy tudtak döntést hozni, hogy minden információ birtokában voltak. Szakembereink felügyelték, hogy az eljárási rend szerint hajtják-e végre a leállást, a kármentést, az utasok elszállítását. Az elsők között értem ki a helyszínre, és kollégáimmal 48 óráig voltunk talpon. Az összehangolt munka eredményeként este tizenegykor már csak nyolcvan utas várakozott a repülőtéren a több ezerből. Végig irányított folyamat zajlott, az eseményt az ilyenkor kötelező protokoll szerint kezeltük. A hiba kijavítása után a repülőtér élete gyorsan visszazökkent a normális kerékvágásba.

### ELEKTRONIKUS ÜGYINTÉZÉSBEN A JÖVŐ

– *A vasúti, hajózási, közúti területekre nézve milyen tapasztalatokat szűrt le ennek az esetnek a kezeléséből?*

– Az ügyeleti rendszer kiépítésének fontosságát: azt kell elérni, hogy az NKH minden információval rendelkezzen a magyarországi közlekedésről! A hivatal ennek birtokában sokkal hatékonyabban tudja a hatósági háttérrel megjeleníteni. Az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság főigazgatójával, dr. Bakondi Györggyel is megújítjuk a két hatóság közötti együttműködést. A szervezetnek óriási tapasztalata van a katasztrófák elhárítása, kezelése terén, de speciális közlekedési helyzetekben, mint például az őszi dunaföldvári hajóbaleset idején is kiderült, bizonyos kompetenciák a hatóság kezében vannak. A veszélyes anyagot szállító hajó megfeneklése után sem az volt a kérdés, melyik szervezet, az NKH vagy a Katasztrófavédelem vezeti-e a mentést, hanem az: vajon mi képesek vagyunk-e megfelelően reagálni, mobilizálható csapatot összerakni? Az ilyen irányú fejlesztésre EU-s forrást is felhasználhatunk, így a közeljövő nagy feladata lesz, hogy kiépítsünk egy magas szintű, azonnali cselekvésre képes ügyeleti rendszert, amely a közutaktól a hajózási, a légi közlekedéstől a vasútig képes lefedni az ország közlekedését.

– *Az NKH civil ügyfelei milyen változásra számíthatnak 2013-ban?*  
– Napirenden szerepel az ügyfélszolgálat megújítása: az elektronikus ügyintézésről nagyon sokat várunk. Egyszerűsíteni, gyorsítani kívánjuk a rendszert, amelyet persze ehhez előbb fogadókésszé kell tenni. A végcél az, hogy a hatóság a központi adatbázisban képes legyen az engedélykérelmező adatainak – vagy az abban bekövetkezett változások – lekérdezésére. Ebbe az irányba kell elmozdulnunk,



mert így egy jogosítvány meghosszabbításának ügyintézési ideje látványosan csökkenhet. Terv a Nemzeti Egységes Kártrendszer keretében az igazolványok számának csökkentése is, ehhez azonban együtt kell működni a közigazgatási tárccal. Erről már egyeztettem Vetési Iván úrral, a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatala elnökével.

– *Az NKH életében milyen változásokat hoz az új év?*

– Elodázhatatlan az NKH gépjárműflottájának cseréje, hiszen a hivatal 77 gépjárművének átlagéletkora 2013-ban meghaladja a tíz évet, év végére pedig az átlagos futásteljesítmény autónként 216 ezer kilométer lesz. Javításra ma már annyit költünk, amennyiből egy bérelt flotta bérleti díja is kitelne. Hozzáteszem, ezekre a gépjárművekre a munkatársak szakmai feladatainak maradéktalan ellátása érdekében van szükség. A költségcsökkentés irányba lehet még az NKH „tömbösítése” is, hiszen a hatóság jelenleg kilenc ingatlanban végzi feladatát. Elsősorban állami tulajdonú épületet keresünk, hogy a magas bérleti díjak ne nehezítsék a működést. Ez persze csak az egyik, ám igen lényeges szempont, de nem szabad figyelmen kívül hagyni azt sem, hogy egy ekkora szervezetet sokkal hatékonyabban lehetne működtetni, ha legalább a hivatalok munkatársai földrajzilag is egy helyen dolgoznának.

Simon V. Attila

Az autógyártókat is érinti az EU-szabályozás módosítása

# Kötelező új biztonsági berendezések





Mostantól csak az öv bekapcsolására figyelmeztető hanggal, gyerekülés-csatlakozással, guminyomás-figyelővel és sebességfokozat-kijelzővel ellátott autókát lehet forgalomba helyezni az Európai Unióban – döntött a szervezet. A változásokról Kovács Tamás, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Jármű Főosztályának vezetője tájékoztatta lapunkat.



Fotók: Iré Zoltán

Az előző év utolsó negyedében komoly változások léptek életbe az Európai Unió területén forgalomba helyezett autókra vonatkozóan: a verdikt szerint a november óta hatályos rendelet új biztonsági előírásokat tett kötelezővé az új autókra. A jogszabály alapján a piacra dobott gépjárműveknek meg kell felelniük a tagállamok és az Európai Parlament által három évvel ezelőtt elfogadott szabályoknak. A rendelet összes pontja a közlekedésbiztonság növelését szolgálja. Kovács Tamás főosztályvezető szerint az új EU-s rendelkezések életbelépésétől a közlekedésbiztonság javulása, a drága

Az új szabályozás bevezetésétől kevesebb közlekedési baleset, kevesebb sérülés és kevesebb anyagi kár várható.

közúti infrastruktúra hatékonyabb védelme várható. „Az elsődleges cél egyértelmű: az utasok biztonságának növelése. Úgy gondolom, e kívánalomnak maximálisan eleget tesz az új szabályozás, a rendszer bevezetésétől kevesebb baleset, kevesebb sérülés, kevesebb anyagi kár várható” – jelentette ki a szakember az uniós szabályváltozásról. A főosztályvezető egyúttal leszögezte, a statisztikai mutatók kedvező változása legjobb esetben is csak évek múltán lesz érzékelhető.

A rendelet értelmében minden új autót fel kell szerelni biztonságiöv-élemlékezővel. A berendezés eddig is része volt az új autók

többségének, mostantól azonban már jogszabály is kötelezi a gyártókat, hogy hangjelzés figyelmeztesse a vezetőt arra, ha elfelejtette bekapcsolni a biztonsági övet. A jelenlegi technikai fejlettség anynyiban változik, hogy a hang- és fényjelzés végig megmaradna az út során, az öv bekapcsolásának elmaradása esetén sem hallgatna el az idegesítően sípoló hang néhány percnyi autózás után.

Ugyancsak kötelező lesz az autókba építeni olyan szabványosított csatlakozási pontokat, amelyekhez legalább két ISOFIX gyermekülést lehet rögzíteni. „A jogalkotó szándéka szerint ezekkel nemcsak biztonságosabban, de kényelmesebben és kisebb helyet foglalva lehet majd csatlakoztatni a kompatibilis gyermeküléseket a hátsó üléshez. A kimutatások egyértelműen alátámasztják, hogy egy baleset során a kisgyermek túlélési esélye nagymértékben megnő, ha szabályosan bekötött, jó minőségű gyermekülésben éri a szerencsétlenség” – értékelte a jogszabályt Kovács Tamás.

Szintén a közlekedésbiztonság növelését éri el a guminyomáellenőrző berendezés kötelezővé tétele. Az újonnan forgalomba helyezett autókra a műszerfalon folyamatosan nyomon követhető lesz a keréknyomás. Az EU szerint a levegőszivárgást észlelve jelentősen csökkenteni lehet a defektok számát, amelyek – pláne a nagy sebességű autópályákon – igen komoly balesetek okozói. „A gyári értékeknek megfelelően beállított keréknyomás garantálja az optimális féktávolságot, ráadásul üzemanyag-megtakarítás is elérhető” – árnyalta tovább az előnyöket a főosztályvezető, aki szerint az Európai Unió további üzemanyag-takarékosságot remél egy másik rendeletről.

Mostantól ugyanis a műszerfalon külön kijelzőnek kell mutatnia az aktuális sebességfokozatot. Ez a fogyasztást optimalizálja.

Mindezekon túl az új autókban meg kell erősíteni a hátsó ülészet, hogy frontális ütközés esetén a csomagtartóban elhelyezett tárgyak ne okozhassanak sérülést; címkének kell felhívni a figyelmet arra, hogy az aktív utasoldali légszákokkal felszerelt

A kötelezettség az új járműtípusokra vonatkozik, az összes, újonnan forgalomba kerülő gépjárműre 2014-től lesz kötelező.

anyósülésre ne helyezzenek az utasok hátrafelé néző gyermekülést; emellett az elektromos autóknál még több biztonsági előírást kell betartaniuk a gyártóknak, hogy ne fordulhasson elő áramütés az utastérben.

A kötelezettség egyelőre az új járműtípusokra vonatkozik, az összes, újonnan forgalomba kerülő gépjárműre (azaz amelynek sem hazai, sem külföldi első nyilvántartásba vétele, forgalomba helyezése vagy használatba vétele még nem valósult meg) csak 2014-től lesz kötelező. „Mivel a szabályváltozás az újonnan forgalomba helyezett autókra érvényes, a már forgalomban lévő járművek gyakorlatilag életük végéig közlekedhetnek a kevésbé biztonságos, kevésbé környezetbarát konstrukciókkal. Jelenleg is rengeteg jármű közlekedik katalizátor, ABS vagy légszák nélkül, ezért úgy gondolom, éveknél, akár évtizedeknél kell eltelni ahhoz, hogy az új, kötelező szabályozás általánosan elterjedjen, és érezhetően javítsa a közlekedés biztonságát” – mondta Kovács Tamás főosztályvezető.

Simon V. Attila

## AZ ÚJ KÖTELEZŐ ELEMELK HATÁLYBALÉPÉSÉNEK HATÁRIDEJE

### M1 (személygépkocsi) és N1 (tehergépkocsi 3500 kg össztömegig) kategóriákban:

#### gumiabroncsnyomás-ellenőrző rendszer

- ▶ új járműtípus esetében: 2012. november 1.
- ▶ létező járműtípus esetében: 2014. november 1.

#### sebességváltás-jelző

- ▶ új járműtípus esetében: 2012. november 1.
- ▶ létező járműtípus esetében: 2014. november 1.

#### elektronikus stabilitásszabályozás

- ▶ új járműtípus esetében: 2011. november 1.
- ▶ létező járműtípus esetében: 2014. november 1.

Sávelhagyásra figyelmeztető rendszer nem követelmény e kategóriákban.

### M2, M3, N2, N3 kategóriákban:

#### gumiabroncsnyomás-ellenőrző rendszer

- ▶ új járműtípus esetében: 2012. november 1.
- ▶ létező járműtípus esetében: 2014. november 1.

#### sávelhagyásra figyelmeztető rendszer

- ▶ új járműtípus esetében: 2013. november 1.
- ▶ létező járműtípus esetében: 2015. november 1.

#### fejlett vészfékező rendszer

- ▶ új járműtípus esetében: 2013. november 1.
- ▶ létező járműtípus esetében: 2015. november 1.

#### elektronikus stabilitásszabályozás


- ▶ új járműtípus esetében: változó határidők 2011. november 1-től 2014. július 11-ig
- ▶ létező járműtípus esetében: változó határidők 2014. november 1-től 2016. július 11-ig.

Sebességváltás-jelző nem követelmény e kategóriákban.

Emelés
Autó rendszerei
Kézikönyv

Autó rendszerei → Szerviz és ellenőrzés


- Guminyomás figyelés
▶
- Olajszint
▶
- Szerviz intervallum
▶
- Kerekek cseréje
▼ ki
- Ablaktörlők cseréje
▼ ki



Rendszerek
Egyéni

TMC

TP



A személy sérüléssel járó balesetek és a halálos áldozatok száma is csökkent

# Tovább javult a közlekedésbiztonság



Ismertté váltak a 2012. évi előzetes baleseti statisztikai adatok, amelyek alapján hazánkban a személysérüléssel közúti balesetek és a halálos áldozatok száma tovább csökkent. Aggasztó ugyanakkor, hogy a kerékpárosok által okozott közúti balesetek száma változatlanul emelkedő tendenciát mutat.

A rendőrség havi szinten gyűjti és elemzi a személysérüléssel közúti balesetekkel kapcsolatos adatokat. Tavaly az első fél évben még korántsem volt egyértelmű, hogy a közúti közlekedés biztonságában 2008 óta tapasztalható kedvező trend folytatódik. Az elmúlt év során ugyanis több olyan hónapot jegyeztünk, amely végén a halálos áldozatok száma meghaladta az egy évvel korábban mért értéket. Az év második felében ugyanakkor – különösen az utolsó negyedévben – a közlekedésbiztonsági helyzet egyértelmű javulást mutatott, s ez hatással volt az éves szintű baleseti mutatók alakulására.

A 2012. évi közlekedésbiztonsági helyzetet bemutató előzetes baleseti statisztikai adatok január közepén váltak ismertté. A Központi Statisztikai Hivatal ellenőrzött és végleges adatainak megjelenése február végén várható. A tapasztalatok szerint az előzetes adatok csekély mértékben még változhatnak. Ennek oka, hogy a balesetet követő 24 órás állapotra épülő előzetes adatokkal szemben a végleges adatok a baleset utáni 30 napos helyzetet tükrözik, s időközben sajnos más sérültek is életüket veszthetik a közúti balesettel összefüggésben.

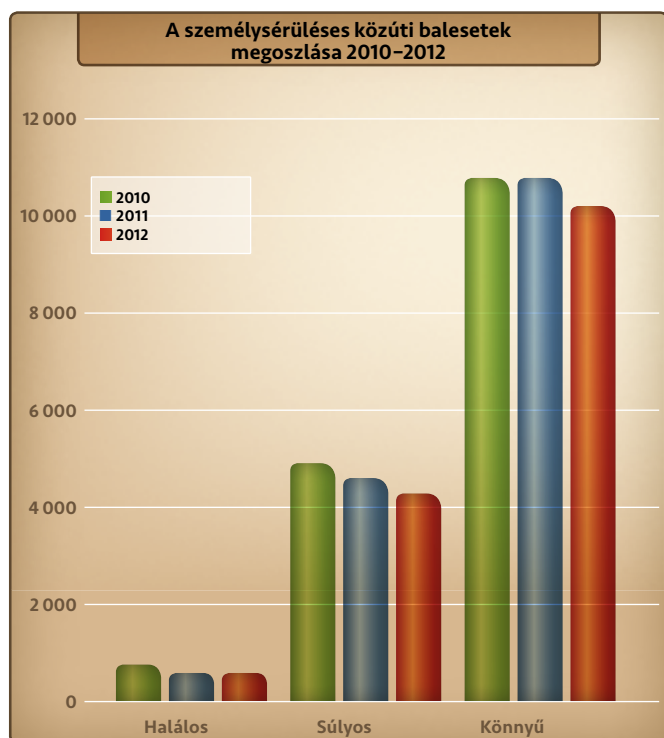
#### ÚJABB SIKERES ÉV VAN MÖGÖTTÜNK

Az előzetes adatok azt igazolják, hogy 2012 egy újabb sikeres esztendő volt a hazai közúti közlekedésbiztonság szempontjából, hiszen a főbb mutatók összességében kedvező tendenciát mutatnak az előző évekhez képest. A rendőrség által közzétett előzetes adatok alapján 2012-ben összesen 15 007 személysérüléssel közúti baleset történt, 5,18%-kal kevesebb, mint 2011-ben (akkor 15 827 balesetet regisztráltak).



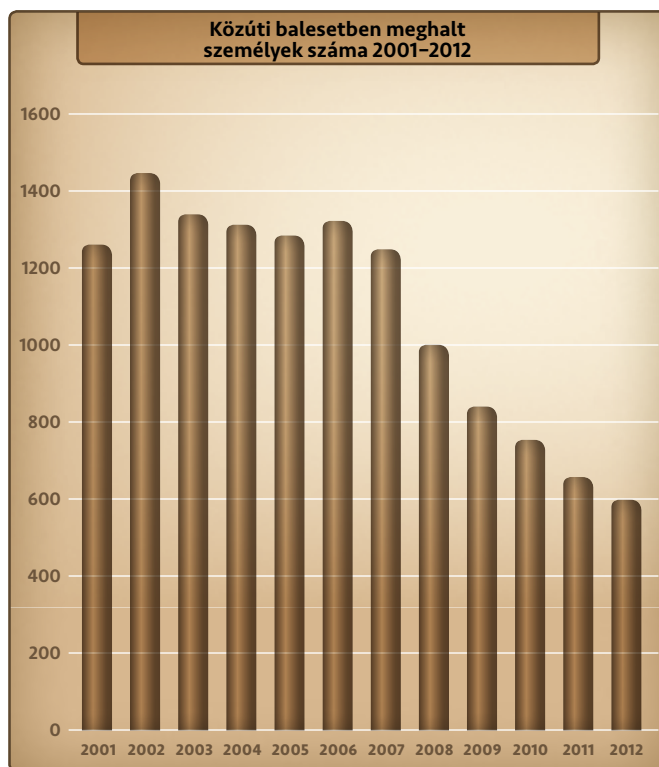
Az első ábra (lásd az előző oldalon) az ezredfordulót követően mutatja be a személy sérülései közúti balesetek alakulását. A 2012. évi helyzet mellett az is jól látható, hogy a balesetek száma 2001-től 2006-ig nőtt, majd azt követően évről évre csökkent.

A 2012. évi kedvező tendencia a halálos, a súlyos és a könnyű sérülései közlekedési balesetek számát egyaránt jellemzi. A halálos kimenetelű balesetek száma 4,26%-kal csökkent (563-ról 539-re), a súlyos sérülései balesetek számában 4,44%-os (4527-ről 4326-ra), míg a könnyű sérülései balesetekében 5,54%-os csökkenés mutatható ki (10 737-ről 10 142-re). A különböző kimenetelű közúti balesetek 2010-2012 közötti alakulását szemléltető diagramon az elmúlt három év folyamatosan csökkenő tendenciája követhető nyomon.



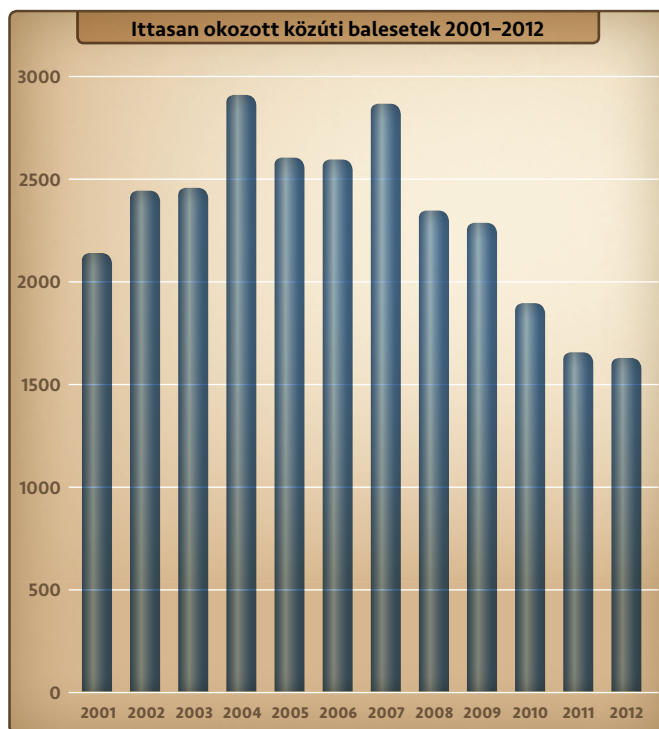
Magyarország hatályos közlekedésbiztonsági programja a halálos áldozatok számának visszaszorítását tűzte ki fő célként. Ezzel kapcsolatban kedvező hír, hogy 2012-ben 40 emberi életet tudtunk megmenteni az előző évhez képest. A 2011. évi 638 főről az elmúlt évben 598 főre sikerült leSORITANI a közúti balesetben meghalt személyek számát, s ez 6,35%-os csökkenésnek felel meg. Az áldozatok számában a legnagyobb mértékű csökkenés Nógrád (-57,4%), Tolna (-44,44% és Csongrád (-43,18%) megyében történt, ugyanakkor meglepő, hogy Baranya megyében 94,12%-kal többen haltak meg közúti balesetben, mint 2011-ben (déli megyénkben 17 fővel szemben 33 fő veszítette életét). A halálos áldozatokon túlmenően a büntetőjogi értelemben nyolc napon túl gyógyuló, azaz súlyos sérülést szenvedett személyek száma 249 fővel (5152-ről 4903-ra), míg a nyolc napon belül gyógyuló, azaz könnyen sérültek száma 1129 fővel csökkent (15 020-ról 13 891-re).

A következő ábra a közúti balesetben életüket veszített személyek számának alakulását ábrázolja 2001 és 2012 között. Az ábrán a 2001. évi állapot – mint bázis – mellett látható a 2002. évi negatív csúcs, a 2006-ig tartó, összességében kedvezőtlen helyzet (akkor a balesetben meghalt személyek számában még



5%-os növekedés mutatkozott), majd a 2007-es fordulat. Az utolsó öt évben a halálos áldozatok száma folyamatos és határozott csökkenést mutat.

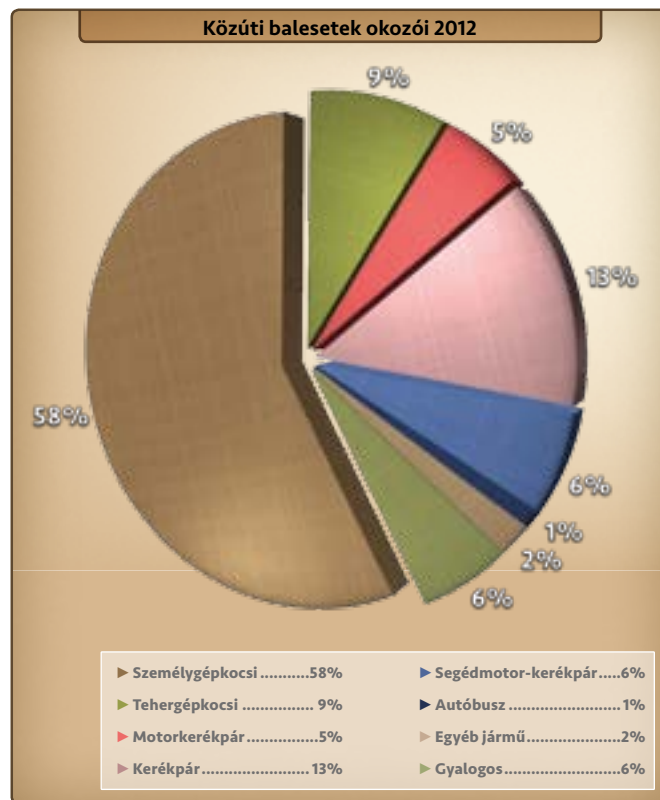
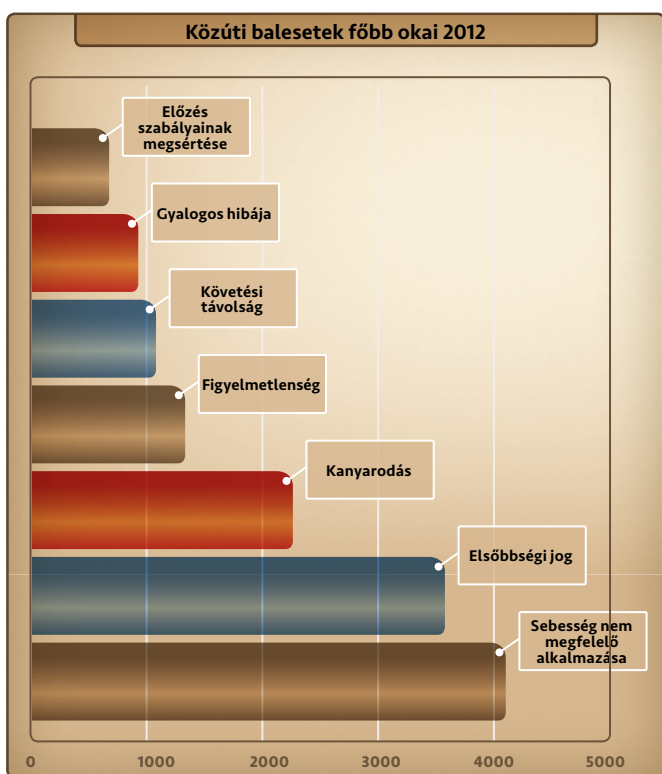
Az ittasan okozott balesetek vonatkozásában folytatódott a kedvező trend, bár a csökkenés üteme mérséklődött. Az előzetes adatok alapján a 2011. évi 1645 fővel szemben 2012-ben 1,40%-kal kevesebb, azaz összesen 1622 személy okozott személy sérülései közúti balesetet szeszes italtól befolyásolt állapotban. Az ittas baleseteknek az összes személyi sérüléssel járó közlekedési balesetben belüli aránya ugyanakkor kismértékben nőtt (10,39%-ról 10,81%-ra).





Az ábra azt a folyamatot ábrázolja, hogy 2001-től az ittasan okozott személy sérüléses közúti balesetek száma eleinte egy fölfelé ívelő, majd egy kisebb hullámvölgyet követően, 2007-től egyértelműen lefelé eszkedő görbe mentén halad. A szeszestől befolyásolt állapotban közlekedők (járművezetők és gyalogosok) által okozott balesetek száma 2009-re már csaknem a 2001. évi szintre esett vissza, majd az utóbbi két évben további csökkenés történt. Az eredmények ellenére 2011-ben átlagosan minden kilencedik személy sérüléses közúti balesetet ittas személy okozott. Az ittasan okozott balesetek vonatkozásában az egyes megyék között jelentős eltérések tapasztalhatók. Az elmúlt évben a legnagyobb mértékben Csongrád (-48,44%), valamint Baranya (-40,63%) megyében sikerült visszaszorítani az ittas vezető számlájára írható balesetek számát, ugyanakkor Hajdú-Bihar megyében 34,55%-os, Heves megyében pedig 32,56%-os növekedést regisztráltak.

1%-át autóbussz-vezetők okozták. A motorkerékpárosoknak 5%-os, a segédmotor-kerékpárosoknak pedig 6%-os a részarányuk a balesetek okozásában. A forgalomban betöltött arányukhoz mérten kifejezetten magas a kerékpárosok aránya a balesetek okozók körében (13%), míg a gyalogosok a közúti balesetek mintegy 6%-át idézték elő.



### A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI CÉLKITŰZÉSEK IDŐARÁNYOS TELJESÜLÉSE

Magyarország hatályos közlekedéspolitikai programja („Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015”) azt a célt tűzte ki, hogy 2015-re felére csökkenjen a személy sérüléses közúti balesetek és a halálos áldozatok száma.

Amennyiben a 2012. évi előzetes baleseti statisztikai adatokat a 2001. év – azaz a közlekedéspolitikai koncepció bázisévének – adataival hasonlítjuk össze, akkor megállapítható, hogy a személy sérüléses közúti balesetek száma 15,12%-kal (18 505-ről 15 007-re), a balesetben meghalt személyek száma pedig 48,26%-kal (1239-ről 598-ra) csökkent (lásd a táblázatot).

A 2012. évi előzetes baleseti adatok ismeretében kijelenthető, hogy hazánkban a közúti közlekedésbiztonság helyzetében további javulás történt, így reális esélye van annak, hogy a halálos áldozatok száma vonatkozásában a 2015-re megfogalmazott célkitűzés teljesüljön.

Gégény István

A közlekedési balesetek főbb okai vonatkozásában az elmúlt évekhez képest nem történt változás.

A 2012. évi összesen 15 007 közúti baleset okai között első helyen emelhető ki az abszolút és a relatív gyorsajtás (4067 eset, az összes baleset 27%-a), másodikként az elsőbbségi jog meg nem adása (3529 eset, 24%), harmadikként pedig a kanyarodás szabályainak meg nem tartása (2247 eset, 15%).

Az előzetes adatok alapján a személy sérüléses közúti balesetek 58%-át személygépkocsi-vezetők, 9%-át tehergépjármű-vezetők,

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Személy sérüléses balesetek</b>	18 505	19 686	19 976	20 957	20 777	20 977	20 635	19 174	17 864	16 308	15 800	15 007
<b>Balesetben meghalt személyek</b>	1239	1429	1326	1296	1278	1303	1232	996	822	740	638	598

A fuvarozás piaci erősödésének kulcsa: fejlesztések és együttműködés

## II. Magyar Fuvarozói Fórum 2012

2012. november 22-én a Magyar Közlekedési Kiadó (MKK) második alkalommal rendezte meg a Magyar Fuvarozói Fórumot a budapesti Aquincum Hotelben, számos szakember részvételével. A konferenciát szakmai partnerként támogatta a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete (MKFE), míg a díszvendégek *dr. Völner Pál*, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) infrastruktúráért felelős államtitkára és *Schváb Zoltán*, a tárca közlekedésért felelős helyettes államtitkára voltak.

*Kiss Pál*, a Magyar Közlekedési Kiadó igazgatójának ünnepélyes nyitóbeszéde után *dr. Vereczkey Zoltán*, az MKFE elnöke, a Magyar Fuvarozói Fórum fővédnöke a használatarányos útdíjjal kapcsolatban tartott előadásában kiemelte azt a felvilágosító munkát, ami a közeljövőben elősegíti a rendszer bevezetését. Az útdíj áthárítása a gazdaság szereplőire, a megbízókra vár, így ennek elfogadtatása fontos feladat, mivel a hazai közúti fuvarozás piaci bővülését csak így lehet megőrizni. Ennek szellemében a győztes-győztes konstrukció lényegére mutatott rá, mely mellett a versenyképességet

A győztes-győztes konstrukció másik eleme maga az állam, a szabályozó szervek, így az együttműködés elkerülhetetlen, ez generálja a dinamikus fejlődést.

javító intézkedések is megalapozzák a szakma további fejlődését. A piaci jelenlét megerősítése többek között az útdíj bevezetésével is lehetségessé válik.

A versenyképességben szerepet játszó konstrukció kapcsán szóba került az üzemanyag-megtakarítás adómentes kifizetése, a bizonylat



Dr. Völner Pál, infrastruktúráért felelős államtitkár

nélkül elszámolható költségek, így a napidíj emelkedése, az üzemanyag-kedvezményrendszer karbantartása (MKFE – MOL kártya), a kereskedelmi gázolaj intézményének megteremtése és a jövedéki adó egy részének visszaigénylése. Ezen intézkedések hatására az utóbbi években a vállalkozások száma nőtt, így az üzemben tartott gépjárműpark is nagymértékben gyarapodott, mely növekedésre a gazdasági válság sem volt rossz hatással. 2004-től 2011-re meghétszereződött a magyar fuvarozók harmadik országos tevékenysége. Az üzemanyag vonatkozásában is sikereket értek el, így a tankolások „hazahozatalával” jelentős jövedékiadó-bevétel keletkezett az államkasszában.

A győztes-győztes konstrukció másik eleme maga az állam, a szabályozó szervek, így az együttműködés elkerülhetetlen, ez generálja a dinamikus fejlődést. A tranzitforgalom által termelt hazai bevételek megtartása, megszerzése érdekében hazánkban is meg kell teremteni azt a környezetet, mellyel a fuvarozó cégek más országokban találkozhatnak, így a hozzáadott szolgáltatások terén is jelentős

előrelépésekre van szükség. Vereczkey Zoltán beszélt az MKFE javaslatairól, mely során a megfelelő gazdasági környezet létrehozásának, a versenyképesség javításának és a díjpolitika kialakításának előnyeit taglalta. A vállalkozások megnövekedett forgóeszköz-szükségletére speciális finanszírozási konstrukciót dolgoznak ki a társszervekkel. További jelentős lépés a kereskedelmi gázolaj meghatározott jövedéki adójának havi rendszerességgel történő visszaigénylése. A hozzáadott szolgáltatások tekintetében szükséges a pihenőhelyek számának bővítése, mely a tranzitforgalom Magyarországon tartásában jelentős szerepet játszik. Az MKFE a fuvarozók versenyképességét javító javaslatai kapcsán előrehaladott tárgyalásokat folytat az illetékes szervekkel, hatóságokkal, így a versenyhátrányokat megszüntető intézkedések a közeljövőben meg tudnak születni. Vereczkey Zoltán arra kérte a fuvarozó vállalkozások képviselőit, a 2013-as éves keretszerződések megkötésekor jelezzék megbízóik felé, hogy a 2013.

A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramban prioritás a szabálykövetési hajlandóság és a közlekedők felkészültségének fokozása.

feladata, mely ezáltal állami kézben marad. A 42 milliárd forintos beruházást költségvetési forrásból finanszírozzák, és az útdíjból származó bevételek is az államkasszába áramolnak majd. Az E-útdíj rendszer kiterjesztése összesen 6300 km gyorsforgalmi és főúthálózatot érint. Szó esett továbbá a díjszabásokról, a műszaki részletekről, a díjmentes útszakaszokról, a díjköteles járművekről, a használatarányos díjrendszerekről, az E-útdíj szervezeti modelljéről.

Az uniós csatlakozást követően jelentősen fejlődött az árufuvarozás és a személyszállítás, amiben a nemzetközi eredmények is



Schváb Zoltán, közlekedésért felelős helyettes államtitkár, dr. Vereczkey Zoltán (MKFE), Wáberer György (NÖFF), dr. Völner Pál és Tombor Sándor (KTI)

július 1-jétől bevezetésre kerülő útdíjakat a fuvar költség részeként ismerjük el, illetve a fuvarozók hívják fel megbízóik figyelmét arra, hogy kalkuláljanak előre a megnövekedett költségekkel.

A kormányzat az elmúlt években sokat segített a fuvarozói ágazat növekedésében, és erre a támogatásra a jövőben is számíthatnak a szállítványozók.

Dr. Völner Pál az elektronikus útdíjról és a közösségi közlekedést érintő kormányzati törekvésekről elmondta, az E-útdíj 2013. július 1-jei, uniós előírások figyelembevételével történő bevezetése, illetve annak előkészítése terv szerint halad. A főbb elvárásokat meghatározták, így a rendszer beszerzése az Állami Autópálya Kezelő Zrt. (ÁAK)

komoly szerepet vállaltak. Az államtitkár hozzátette, a kormányzat az elmúlt években sokat segített a fuvarozói ágazat növekedésében, és megerősítette, hogy erre a támogatásra a jövőben is számíthatnak a szállítványozók.

A közösségi közlekedés fejlesztésével kapcsolatban kijelentette, az átalakítás a mindinkább minőségi kiszolgálásra való törekvés jegyében történik. Az új ellátórendszerek és struktúrák kidolgozása folyamatos, ami a közeljövőben jelentős javulást hoz.

Következő előadóként Schváb Zoltán a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram részleteibe avatta be a jelenlévőket. A közlekedés fejlesztésének, a személy- és teherszállítás eredményességének kulcsfontosságú elemeként emelte ki a közlekedésbiztonság javulása érdekében tett lépéseket, a baleset-megelőzési programokat. Ezek mellett az energiahatékonysági, klímavédelmi szempontok érvényesítését is jelentős feladatként jelölte meg. A fejlesztésekre fordított erőket a legkedvezőtlenebb területekre kell összpontosítani,

így elérve a látványos javulást. A legfőbb cél a biztonság fokozott erősítése, ezzel párhuzamosan az ellenőrzés, a gépjárművezető-képzés reformja. E fejlesztések kiemelten fontosak, melyeket az Új Széchenyi Terv által beáramló finanszírozási források is támogatnak.

Az országos közlekedésbiztonsági program keretében anyagi támogatást kap az ÁAK, a MÁV, a Magyar Közút Zrt., a GYSEV, mely összeget kizárólag közlekedésbiztonsági beruházásokra használhatnak fel. E projektekkel viszonylag kis költségráfordítással kiemelkedő eredményeket lehet elérni a baleset-megelőzés terén.

Schváb Zoltán kitért arra, hogy a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretében az elsődlegesen meghatározott prioritás az emberi tényezőn belüli szabálykövetési hajlandóság és a közlekedők felkészültségének fokozása, mert ezzel érhető el a legjobb eredmény. Így többek között a szabályozási háttér is jelentős szerepet kap, mely létfontosságú a sikeres baleset-megelőzési munkában..



Az előadások szüneteiben a résztvevők kötetlen hangulatban ismerkedhettek, ápolhatták a személyes kapcsolatokat



A fuvarozói szakma jelentős része képviseltette magát a konferencián

Wáberer György, a Nemzeti Összefogás Fuvarozói Fórum (NÖFF) elnöke előadásában felvázolta a magyar fuvarozói piac helyzetét 2008-tól napjainkig, különös tekintettel a nemzetközi fuvarozásra. A válság Magyarországot is érintette, emiatt hanyatlott a gazdaság, visszaestek a fuvarjeláratok, és ezzel kiéleződött a verseny. Ebben a piaci helyzetben mindenkinek korszerűsíteni, fejleszteni kellett, hogy versenyképességét, hatékonyságát megtartsa. Magyarország Lengyelországgal karöltve a legnagyobb európai fuvarozók közé tartozik. Hazánkban a bővülés folyamatos, és a versenyképesség alakulása eléri a nyugat-európai fuvarozó cégek szintjét. A NÖFF elnöke rámutatott, Magyarországon megoldatlan a gépkocsi-vezetői utánpótlás kérdése, így egy képzési program létrehozása jelentősen fellendítené a hazai fuvarozást, mivel közel 6000 fő gépkocsivezetőt tudna a szakma foglalkoztatni. További probléma

a finanszírozás. Ennek egyszerűsítése, a banki folyamatok megkönnyítése nagy előrelépést hozhatna a versenyképesség javításában.

A Vállalkozók és Munkáltatók Országos Szövetségének főttkára, dr. Dávid Ferenc gazdasági kérdésekkel foglalkozott beszédében. Megvonta az elmúlt két és fél év mérlegét, majd a gazdaságélénkítő intézkedések várható hatásait, a minimálbérek és a béren kívüli juttatások rendszerét ismertette.

Verebely Tibor, a T-Systems senior startégiiai presales menedzsere a műholdas díjszedő rendszerek technikai részleteiről tartott tájékoztatót. Szó esett a rendszerek előnyéről, praktikusságáról, működéséről, alkalmazásuk helyeiről és arról, hogy bevezetésük után miként könnyítik meg a fuvarozók munkáját, így segítve őket a fejlődésben, versenyképességük megtartásában. E rendszerek használata elkerülhetetlen a magyarországi elektronikus útdíj bevezetése miatt.

A Nemzeti Adó- és Vámhivatal Jövedéki Igazgatóságának osztályvezetője, Boros Sándor a fuvarozókat érintő adótörvényekről



Marcel Frings (TimoCom)

Fotók: Iró Zoltán

és fuvarozói kompenzációkról szólt. Fontos tényként emelte ki a hatósági, ügyféli, partneri együttműködést, mely a kereskedelmi gázolaj témában elősegítette az elmúlt időszak munkáját. Kitért továbbá az új adózási, visszaigénylési formák bevezetésének történelmi hátterére, arra, hogy milyen gyakorlati tapasztalatokkal gazdagodtak ezen a téren.

Győri Gyula, a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) elnöke és Érsek István elnökhelyettes, a Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal vezetője a hatóságnál történt változásokról tájékoztatták a konferencia hallgatóságát. Győri Gyula a hatóság számtalan átalakulási mozzanatáról beszélt, mely változások egy új szemléletet, ügyfélorientált, hatékonyabb működést eredményeztek, így elősegítve a problémák, feladatok gyorsabb, egyszerűbb megoldását. A szervezeti és működési szabályzatok megújítása, a szolgáltatói

szemlélet kialakítása, a jogszabály-módosítások mind e változásokat segítik elő. Érsek István az NKH mai napig tartó folyamatos megújulásáról szólt. A hatóság központi hivatal lett, a kormányhivatalokon belül megalakultak a közlekedési felügyelőségek. Központi kérdésnek nevezte az ésszerűség, a nemzeti érdek és a jogszerűség hármásának gyakorlatban történő megvalósítását, mindenkor szem előtt tartását. Az NKH elsődleges feladatai többek között a közúti balesetek számának csökkentése, az ügyfelekkel való partneri kapcsolat kialakítása, az eljárások, ügyintézők egyszerűsítése.

A TimoCom vezető képviselője, *Marcel Frings* előadásában ismertette, hogyan tud hatékonyan érvényesülni az informatika a fuvarozási szektorban, illetve az azonnali és hosszú távú fuvarszervezők piacán. Az informatikai lehetőségek kiaknázása ebben az alágazatban is létfontosságú, így a virtuális eszközök bevonásával hatékonyabbá lehet tenni az üzletet. *Marcel Frings* bemutatta az online transzportok tendereit, és kifejtette a mobil, illetve nem mobil területek összeköttetésének fontosságát, egyfajta raktár- és logisztikai börze lehetőségét.

*Vincze Anikó*, a MOL Kártyamenedzsment vezetője a fuvarozók és a MOL közötti, immár öt éves együttműködés sikerét méltatta, örvendve annak, hogy a korábbi megállapodás jó döntés volt, és eredményessége töretlen. Felvázolta, hol helyezkedik el a fuvarozói szakma a felhasználók között, és hogy milyen terveik vannak a továbbiakban is sikeres együttműködés érdekében.

Az MKFE érdekvédelmi prioritásai csúcán a tagvállalkozások érdekeinek védelme, érvényesítése áll. A sikerhez szükséges a tagság, az anyagi háttér és a tudás.

*Vass Róbert*, a DKV Euro Service magyarországi képviselője a Franciaországban 2013 nyarán bevezetendő ökoadó kapcsán elmondta, az új adónem minden fuvarozót érint a tranzitforgalom által, és az ország összes nemzeti útján, közel 15 ezer km útszakaszon kell majd fizetni. *Vass Róbert* a műszaki részletekről, a díjfizetésről, a bevezetés körülményeiről és a díjköteles járművek típusáról is tájékoztatást adott.

A Magyar Szállítványozók Szövetségének elnöke, *Izák Tibor* a magyarországi szállítványozási piac helyzetéről szóló előadásában a fuvarpiaci tendenciákat taglalta a tengerentúli forgalmak esetében, illetve azt, hogy a szövetség milyen együttműködési lehetőségeket lát a fuvarozókkal.

*Bors András*, a Shell FuelSave Partner termékmenedzsere a Shell és a fuvarozók közötti együttműködés során elérhető költségcsökkentési lehetőségekről szólt. A fuvarpiac változásához alkalmazkodott konstrukciók segítségével a vállalkozások sikeresebbek lehetnek. Mint mondta, a folyamatosan fejlesztett Shell FuelSave innovatív üzemanyag-gazdálkodási rendszer szerepe a versenyképesség megőrzésében vitathatatlan, a szolgáltatás komplex, így megkönnyíti a felhasználást és az ellenőrzést.

A fuvarozók kockázatkezelési lehetőségeiről *Matók Zsolt*, az AON Magyarország Kft. gépjármű üzletágának képviselője beszélt. Az AON megfelelő biztosítási szerződéseivel, konstrukcióival folyamatosan ügyfelei rendelkezésére áll, így segíti az esetleges

károk gyors rendezését, a szállítványozók veszteségek nélküli kártalanítását.

*Szabó Lajos*, az iData Kft. ügyvezető igazgatója a GPS-es nyomkövetés előnyeit elemezte. Szó esett arról, hogy az iTrack nyomkövető rendszer segítségével hogyan érhetnek el jelentős megtakarításokat a fuvarozó cégek. A nagy múltú, szakmai díjakkal büszkélkedő technológiai cég kimondottan fuvarozók számára kifejlesztett rendszereivel támogatja ügyfelei sikerességét, hatékonyságát.

*Karmos Gábor*, az MKFE főtákarja a sikeres szolgáltatói érdekvédelem nevében szólalt fel. Megemlítette, hogy 2004-ben a magyar fuvarozók nemzetközi piaci részesedése 1,86% volt, ami mára 3,44%. Ezzel a növekedéssel Magyarország az Európai Unióban a nyolcadik helyet foglalja el. Az országok közötti verseny állása tehát átrendeződött, ami jót jelent hazánknak. A szakmai szervezetek, így az MKFE is nagy szerepet játszottak ezen eredmények elérésében. Az MKFE érdekvédelmi prioritásai csúcán a tagok érdekeinek védelme,



Vincze Anikó (MOL)

érvényesítése áll. A sikerhez szükséges a tagság, az anyagi háttér és a tudás. Mivel egy érdekérvényesítő szervezet egyben gazdálkodó szervezet is, az egyesület is nagy hangsúlyt fektet a gazdálkodásra. Az érdekérvényesítési munkák és a szolgáltatások kölcsönös egymásra hatásával, az előnyök kölcsönös kiaknázásával kell megteremteni az MKFE-tagok részére a lehető legjobb versenyképességi helyzetet. *Karmos Gábor* tényekkel is alátámasztotta az együttműködések sikerességét: példának felhozta a kereskedelmi gázolaj intézményét, így megvalósítva a tényleges győztes-győztes konstrukciót.

A konferencia záróakkordjaként *Kiss Pál* vezetésével, számos szállítványozási vállalkozás vezetőjének részvételével, kerekasztal-beszélgetés formájában vitatták meg a résztvevők a konferencián felmerült kérdéseket.

*Baranyai Attila*

Bíró József, az NKH elnökhelyettese, az Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal vezetője

# „Szépen közlekedni jó”

A közlekedés nem magánügy, hanem az ország legnagyobb „társasjátéka” – vallja. Önként vállalt missziója a közlekedés biztonságának javítása, több szaklapban idézett első diplomamunkáját is ebben a témában írta évtizedekkel ezelőtt. Nem titok, a VOLT Fesztiválra sem „csápolni” jár, s úgy véli, a mérnöki szemlélet is csak annyit ér, amennyit az emberek hasznára lehet fordítani. Bíró Józseffel, az NKH elnökhelyettesével, az Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal vezetőjével beszélgettünk.

– A közlekedés abszolút a mindennapjaink része, de Önnek évtizedek óta a hivatása is. Milyen közlekedő? Mindig nyitott szemmel jár, árgus szemekkel figyeli a hibákat?

– A biztonságos közlekedés életforma, szemlélet. A hétköznapi közlekedésben is az az ars poeticám, hogy „szépen közlekedni jó”. Szeretnék is egy ilyen mozgalmat indítani. A közlekedési baleset ugyanis nem visszafordítható esemény, nem érdemes a saját kárunkon megtanulni. Nem kap új életet az ember, és ezt kell a fiatalok felé is a lehető legtöbb csatornán üzeni. Akár fesztiválokon, biztonsági öv szimulátorral, „részeges” szemüveggel, tesztekkel... A megelőzés lehet az egyetlen jó jel, ehhez pedig az kell, hogy odafigyeljünk a másikra. A közlekedés nem magánügy, talán az ország legnagyobb „társasjátéka”. Ilyen módon ez egyfajta szakmai ártalom is, figyelem a közlekedési morál alakulását, látok jó jeleket is, és hiszek abban, hogy a büntetés és a nevelés alternatívája közül – bár mindkettőnek megvan a helye és a szerepe – a nevelés sok szempontból hatékonyabb.

– A hatékonyabb, dinamikusabb, gyorsabb reagálású vezetés érdekében Győri Gyula elnök kinevezésével több vezető cseréjére is sor került az NKH-ban. Ön viszont jól ismert, „régis arc”. Ez elegendő visszajelzés Önnek arra vonatkozóan, hogy jól végzi a dolgát?

– Elnök úr közelről ismerte a munkámat, az általam irányított szakterület főbb feladatait, hisz az elmúlt két évben Ő az NKH-n belül az ugyancsak speciális, nagy szakértelmet igénylő Légügyi Hivatalt vezette. Egymás mellett ültünk a vezetőiken, átadtuk



Fotó: Iró Zoltán

a másik szakterületek számára is hasznosítható jó munkamódszereket, tapasztalatokat. Jóleső érzés, hogy értékeli a közlekedési igazgatás, közlekedésbiztonság iránti elkötelezettségemet. Egyébként építőmérnöki diplomamunkámat is közúti baleset elemzésből írtam, akkoriban egy teljesen új módszer, a forgalmi konfliktustechnika magyarországi bevezetésével kapcsolatosan. Több szaklapban is megjelent, így kezdőként is kaptam egy olyan impulzust, hogy jó úton járok. Talán e miatt szeretek közügyekkel foglalkozni, szeretek tenni a közösségért, és a közlekedés ilyen. Gyakorlatilag 30 éve a köz szolgálatában állok, végigjártam a szakmai ranglétrát, most már 12 éve az országos igazgatásban dolgozom. Hiszek abban, hogy van

és lehet ráhatásunk az ügyekre, a közlekedési alágazati tapasztalatokat pedig át lehet örökíteni a többi területre. Ilyen módon színes, változatos, sokirányú tevékenységet lehet végezni, pláne, hogy a kollégáim is elhivatott, magasan kvalifikált szakemberek, akik tenni akarnak a fejlesztésekért, ügyfelekért.

– A „szolgáltató hatóság” kialakítása fontos küldetése az új vezetésnek. Hogy látja, az Ön területein ebben mik jelenleg a legfontosabb feladatok?

– Jelentős infrastruktúra-igényes területekről beszélünk. Az Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal mintegy 2000 milliárd forint értékű beruházás engedélyezését végzi. Az útügyi szakterületen az engedélykérő egy szűk szakmai terület: az építető jelentős részben az állam, illetve a települési önkormányzatok. Tehát itt az ügyfélkapcsolat egy más dimenziója jelenik meg. A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.-vel mint ügyféllel – azért, hogy az európai uniós támogatások, beruházások megvalósíthatók legyenek, és Magyarország fel tudja használni az összes rendelkezésére álló uniós forrást – rendszeres havi konzultációt tartunk az ügyek előrehaladása érdekében. Ez kicsit specifikus. Az érintett lakosság felé pedig elektronikus hirdetésményekkel, közvetlen levelezéssel állunk rendelkezésre,

Az a cél, hogy minél több legyen az egyszerűsítés, ésszerűsítés, mely a jogszabályokat a szakszerűség megtartása mellett a korszerű, ügyfélbarát irányba mozdítja.

a nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházásokat soron kívül intézzük. A hatóság tulajdonképpen két feladatot lát el egy engedélyezés során: egyrészt mintegy állami garanciaként vizsgálja a tervet, azok megfelelőségét, ellenőrzi a műszaki biztonsági követelményeket, másrészt egyfajta konszenzust teremt az érintett ügyfelek, tervező, építető, közműszolgáltatók, társadalmi, civil szervezetek, környezetvédők, tömegközlekedési szolgáltatók, útkezelők, szakhatóságok között. Ezt próbáljuk a legnagyobb gyorsasággal és korrektséggel kezelni. Mert ez a fajta konszenzus maga az építési engedély. Rendkívül fontos a hatóságnak ez a típusú megfelelő hozzáállása, hogy ezeket a konszenzusokat létrehozza, és az ellenérdekeltségeket megfelelő műszaki megoldásokkal orvosolja és kezelje.

– A vasút területén mi volt a közelmúltban az elsődleges tennivaló?

– A szaktárca és az elnök úr pro aktivitást is elvár. Azt, hogy legyenek ötleteink, javaslataink adott esetben a vonatkozó jogszabályok ésszerűbbé tételére. Ilyen javaslatunkra változott tavaly december 1-jén a vasúti járművezetők engedélyezésének eljárási rendje. A vasúti járművezetőket uniós eljárási rend alapján egy korszerű kártya formátumú járművezetői engedéllyel látjuk el, ezeket mi adjuk ki. Egy korábbi, adminisztratív, túlbonyolított eljárásrend leegyszerűsítésével az eddigi négy-hat hét helyett egy hét alatt ki tudjuk állítani az okmányt, és ez lényeges különbség. Az a cél, hogy minél több legyen az ilyen típusú egyszerűsítés, ésszerűsítés, mely a jogszabályokat a szakszerűség megtartása mellett a korszerű, ügyfélbarát irányba mozdítja.

– Az ésszerűsítés a vizet is érintette.

– Korábban öt régióban voltak hajó műszaki vizsgáztatási, képzési feladatok, de az NKH átszervezése kapcsán azt kellett megállapítanunk, hogy ezek feladatok a területen viszonylag kisebb

számban jelennek meg, azonban speciális szakértelmet igényelnek. Ezért nem lehetett ezt a feladatot átadni a kormányhivataloknak 19 megyében megfelelő szakmaisággal és költséghatékonysággal. Tudtuk viszont, hogy a fővárosból sem lehet egy egész ország vízi közlekedését igazgatni, éppen ezért úgynevezett Hajózási Hatósági Szolgálati Pontokat hoztunk létre a Duna mentén Komáromban és Mohácson, a Tiszánál Tokajban és Szegeden, a Balatonnál pedig Siófokon. Ebben az a novum, hogy nem közigazgatási egység, hanem feladat alapon vagyunk a vizek közelében. Gyakorlatilag megvalósítottuk az egyablakos ügyintéztést, amikor is a kisebb, egyszerűbb ügyeket ott helyben ezek a szolgálati pontok el tudják intézni, a bonyolultabb ügyekben teljes körű szakmai, szakértői tanácsokat tudnak helyben adni, illetve az ügyfél beadhatja a kérelmét ezen a helyeken, a kollégák továbbítják a többi szakterületnek. Ilyen módon nem az ügyfél, hanem az ügyirat mozog. Mivel a Balaton térsége a hajózási szektorban rendkívül frekvenciát, olyan javaslatot terjesztettünk elő, hogy nyáron még a füredi kikötőben is ügyfélablakot nyitunk a jobb kiszolgálás érdekében. Ezt a miniszter asszony is támogatta. Így jelentős ügyfélbarát hajózási igazgatási rendszert sikerült kialakítani.

– Ezen a területen másik újdonság a vitorlás kishajó vezetői képzés megújítására irányuló törekvés.

– Javaslatot készítünk elő a szaktárca és a tantárgyak összehasonlására, a tananyag korszerűsítésére, együttműködünk a Magyar Vitorlás Szövetséggel, a Kishajóvezető Képzőszervek Szakmai és Érdekvédelmi Egyesületével, és előkészítettük a korszerű számítógépes vizsgáztatási rendszert is.

– Ez azt jelenti, hogy figyelembe tudják, akarják venni az ügyfelek igényeit?

– Természetesen, de e témában inkább úgy fogalmaznék, hogy egymásra találtak a gondolatok: mi magunk is szeretnénk volna a képzési rendszert korszerűsíteni, amihez sok hasznos, figyelemre méltó észrevételt, szakmai javaslatot kaptunk az ügyfelektől is.

– A közlekedés biztonságának javítása állandó, soha véget nem érő feladat. Az ember és a jármű mellett az út az egyik meghatározó tényező ebben a törekvésben. Milyennek látja európai összehasonlításban a hazai helyzetet?

– Az út – lényegét tekintve – egy termelő infrastruktúra. Nincs olyan termék, szolgáltatás, amely valamilyen módon nem

Mi is szeretnénk volna a képzési rendszert korszerűsíteni, amihez sok hasznos, figyelemre méltó észrevételt, szakmai javaslatot kaptunk az ügyfelektől is.

igényel közlekedést. Rendkívül nagy nemzetgazdasági értéket képvisel, de az elmúlt időszakban a jelentős fejlesztések miatt a fenntartásra nem jutott elegendő forrás. Ez a szintizta igazság. Ebben kell, és ismereteim szerint lesz is előrelépés.

– Beszédeiben sokszor idéz verseket. Szereti az irodalmat?

– Nagyon. Apám, anyám pedagógus, valószínűleg itt vannak a gyökerek. Igyekszem egyfajta tolmács lenni a műszaki és a jogi tudás és az emberek között. Az üzenetet át kell adni, el kell juttatni hozzájuk. Hisz a mérnöki szemlélet is csak annyit ér, amennyit az emberek hasznára lehet fordítani...

Kiss Nikolett

Az új szabályozás nyomán emelkedhet a közszolgáltatások színvonala

# A közhasznú közlekedés új dimenziói

Merre tovább, közösségi közlekedés? Ez lehetne a mottója a XIV. nemzetközi közlekedési konferenciának, melyet a Csongrád Megyei Kereskedelmi és Iparkamara, az Enterprise Europe Network, valamint a Dél-alföldi Közlekedésfejlesztési Klaszter rendezett 2012. november 22-23-án, a kamara szegedi székházában, **A közhasznú közlekedés új dimenziói Magyarországon** címmel.

## CÉLOK: KILÁBALÁS ÉS INNOVÁCIÓ

A Magyar Kereskedelmi és Iparkamara (MKIK) szakmai támogatásával lezajlott, több mint száz szakembert vonzó konferenciát Juhász Gyula nyitotta meg. Szeged Megyei Jogú Város Városüzemeltetési Bizottságának elnöke a válságból való kilábalást és az innovációt nevezte meg, mint a két fő elérendő célt, amelyek a közösségi közlekedés fejlődésére is jótékony hatást gyakorolhatnak. Ehhez a kormányzatnak, illetve az önkormányzatoknak is biztosítani kell a projektek folyamatosságát, finanszírozását, és meg kell teremteniük a megfelelő szabályozási feltételeket.

## TÖRVÉNYBEN RÖGZÍTETT KÖVETELMÉNYEK

A közösségi közlekedés jelentős mértékben foglalkoztatja a társadalmat, hiszen az állam jelentős összegeket költ ennek fejlesztésére, a szektor több mint hetvenezer család megélhetését biztosítja, és mert naponta kétfélmillió ember vesz részt a közösségi közlekedésben – hangoztatta dr. Fónagy János, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) parlamenti államtitkára, aki kormányzati megbízatása miatt videóüzenetben köszöntötte a konferencia résztvevőit. Az államtitkár szerint a 2012. július elsején hatályba lépett személyszállítási törvény komoly előrelépést jelent e területen, amely Európában az elsők között szabályozza a közösségi közlekedés közszolgáltatási jellegét és költségvetési finanszírozásának alapvető kérdéseit. A jogszabály, az eddigi éves költségvetési határokat áttörve, lehetővé teszi, hogy a szolgáltató vállalatok három-, öt- vagy akár tízéves



Juhász Gyula, Szeged Megyei Jogú Város Városüzemeltetési Bizottságának elnöke

közszolgáltatási szerződések keretei között gazdálkodjanak, szabják meg a napi működésüket, a fejlesztési, fenntartási, korszerűsítési feladataikat. A törvény többek között előírja az egységes menetrendeket, az összehangolt menetdíj- és jegyrendszert, továbbá hangsúlyozza az egységes fejlesztések követelményét. Ezek a szabályok lehetőséget adnak arra, hogy javuljon e nagyon fontos ágazat szolgáltatásainak minősége, s az erre fordított forrásokat hasznosan, a lehető legnagyobb mértékben belföldön költse el az ágazat. Fónagy János emlékeztetett továbbá, hogy kiemelt kormányzati cél az újból



egységes Magyar Államvasutak létrehozása, a Volán átalakításának folytatása, valamint a társadalom teherbíró képességét szem előtt tartva, az utazási kedvezményrendszer átalakítása.

#### **VOLÁNOK: HÉT HOLDING 2014 VÉGÉIG**

A Volán társaságok átalakítási koncepcióját, az eddigi döntéseket és eredményeket *dr. Márton Péter*, a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. (MNV Zrt.) főigazgatója ismertette. Mint mondta, a Volán társaságokkal kapcsolatos legfontosabb tulajdonosi követelmények a vagyon megőrzése, gyarapítása, az eredményes gazdálkodás és a likviditás fenntartása, mindeközben pedig a költségvetési források hatékony felhasználása, a közszolgáltatás fenntartása, színvonalának javítása. Az átalakítás első lépéseként a jelenlegi működéstől hatékonyabb struktúra jön létre, hét regionális társaság kialakításával, amelyek száz százalékban állami tulajdonúak, ugyanakkor



Dr. Márton Péter, a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. főigazgatója

megtartják jogi önállóságukat. A gépjárműállomány megosztása, a tőke megosztás, illetve a menetrendek átszervezése még folyamatban van. A következő ütemben már a teljes szervezeti integráció megvalósítása a cél – a tervek szerint 2014 végéig –, melynek során a jelenleg működő Volán társaságok állami tulajdonban lévő részvényeit apportálják a régiós központi társaságokba. E folyamat eredményeként végül összesen hét közszolgáltató holding marad, melyek az eddigieknél verseny szempontból felkészültebb vállalatok lesznek, költséghatékonyabban szolgálhatják a közösségi közlekedést, ami

a szolgáltatás minőségének javításával, az információáramlás hatékonyságának növelésével az utazók érdekeit is a legmesszebbmértékig figyelembe veszi. Márton Péter hangsúlyozta, az MNV Zrt., mint a Volán társaságok tulajdonosa, alapvető elvárása a közösségi közlekedés finanszírozásával szemben – amely hosszú távon a megrendelő(k) érdekeivel is egybeesik –, hogy a rendszer átlátható és tervezhető formában, a hatékonyság növelésére ösztönző módon szabályozza a társaságok finanszírozását (regionális átalakítással összefüggő változások, illetve a jelenlegi rendszerben tapasztalható anomáliák kezelése).

#### **KOMPLEX JOGSZABÁLY, FUTÓ PROJEKTEK**

A személyszállítási törvény komplex jogszabály, amely a szakmai, a finanszírozási és a versenyképességi szabályokat egyaránt magában foglalja, egyidejűleg tisztázza a személyszállítási szolgáltatások



Dr. Kerékgyártó János, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Közlekedési Szolgáltatások Főosztályának vezetője

egységes szabályozási kereteit és fogalomrendszerét, ezzel homogén és kiszámítható szabályozási környezetet teremtve – húzta alá *dr. Kerékgyártó János* a Hálózati reform a közösségi közlekedésben című előadásában. Az NFM Közlekedési Szolgáltatások Főosztályának vezetője megerősítette, a törvény jórészt a meglévő korábbi szabályokat új, egységes fogalomrendszer mentén rögzíti, az új szabályozási elemek aránya kb. öt százalék. Az intézményrendszer változásai között említette a teljes körű piacfelügyeletet, a közlekedési szolgáltatók méretgazdaságos, de még versenyképes társasági



Dr. Dabóczy Kálmán, a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. ügyvezető igazgató általános helyettese, a Stratégiai Projekt Igazgatóság vezetője

kereteinek kialakítását, a közúti személyszállításban a felkészülést a szabályozott versenyre, míg a vasúti közlekedésben a 10 éves közszolgáltatási szerződés megkötésére, valamint a pályaműködtetés és személyszállítási tevékenység szétválasztására való felkészülést. A törvény rendelkezik a ráhordó/elhordó funkciók erősítéséről, a kapacitás-kiegészítés szükségességéről a közúti személyszállítás területén, a többcsatornás (helyközi, helyi), egységes elvek mentén működő finanszírozásról, továbbá a regionális/országos/elővárosi tarifarendszerek kialakításáról, amely során alapelv az áttérés a hatósági árképzésből a szakmai árképzésre. Kerékgyártó János a folyamatban lévő projektek közül kiemelte a menetrendek összehangolását, az elektronikus jegyrendszer, elektronikus menetrendi keresők és adatbázisok létrehozását, a budapesti agglomerációs járatok felülvizsgálatát és egységes elővárosi tarifarendszer kialakítását, a Volán alvállalkozói kör megújítását, valamint a hazai járműgyártás és karbantartás revitalizációjának vizsgálatát.

#### FENNTARTHATÓSÁG: KÉRDÉSEK, ÚTRAVALÓK

A fenntartható fejlődés „olyan fejlődés, amely kielégíti a jelen szükségleteit, anélkül, hogy veszélyeztetné a jövő nemzedékek esélyét arra, hogy ők is kielégíthessék szükségleteiket” – idézte a Brundtland Report legfőbb mondanivalóját dr. Dabóczy Kálmán, a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. ügyvezető igazgató általános helyettese, a Stratégiai Projekt Igazgatóság vezetője.



A konferencia résztvevőinek egy csoportja

(Az 1980-as évek közepén az ENSZ Környezetvédelmi és Fejlesztési Világbizottságának elnökeként Gro Harlem Brundtland korábbi norvég miniszterelnök kialakított egy részletes politikai tervet a fenntartható fejlődéssel kapcsolatban. A bizottság zárójelentését, amit röviden Brundtland-jelentésnek neveznek, 1987-ben hozták nyilvánosságra „Közös jövőnk” (Our common future) címmel.) A KTI igazgatója Egyensúly vagy egyen súly? címmel arra kereste a választ, vajon hogyan lehet fenntartható a közösségi közlekedés. Melyek ennek környezetvédelmi, technológiai, pénzügyi feltételei, és ki viseli a terheket, ki fogja fenntartani a rendszert? Mi az állam feladata? Milyen piaci, együttműködési modellben gondolkodunk: szabályozott verseny, liberalizáció vagy protekcionizmus? Regionalizáció vagy országos szervezés? A közösségi közlekedést költséghelynek vagy beruházásnak tekintjük? – megannyi kérdés, melyek megválaszolása elengedhetetlen, ha a fenntartható közhasznú közlekedés megvalósításának lehetőségeiről gondolkodunk. Dabóczy Kálmán mindenesetre megfogalmazott néhány útravalót: nem elég a jó ötlet, rendszerszinten kell tudni integrálni az elemeket; egyértelmű, transzparens célok kitűzése; a gomb és a kabát helyes viszonya; statikus helyett dinamikus rendszerek; egyensúlyi rendszerfejlesztés; együttműködés, teherviselés.

#### AZ ÁTALAKÍTÁS FŐ TERÜLETEI

A rendezvény második napjának első előadója, dr. Völner Pál kormányzati elfoglaltsága miatt nem tudott személyesen megjelenni, ezért a szervezők egy korábban készült interjút vetítettek le, amely szervesen kapcsolódott a konferencia témájához. Az államtitkár ebben cáfolta, hogy a közösségi közlekedés rendszerének átalakítása kapcsán a 38 kedvezményből mindössze négy marad meg a következő évben. A változtatás három fő területet érint majd, a menetrendeket, a szervezeti struktúrát, valamint a kedvezményrendszert. Ez utóbbi tervezetet azonban még nem kezdték el kidolgozni, hiszen az szorosan összefügg az IMF tárgyalások kimenetelével. Ha nem születne megállapodás a valutaalappal, akkor is megtörténik az átalakítás, csak egy enyhébb formában. A nagycsaládos kedvezményről Völner Pál elmondta, a kormány tervezi egy piacfelügyeleti szerv felállítását, ami a kedvezményekkel való visszaéléseket hivatott kiszűrni mind a fuvarozók, mind az utazóközönség részéről.

## GYŐZTES-GYŐZTES KONSTRUKCIÓK

Dr. Vereczkey Zoltán, a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületének (MKFE) elnöke, a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara alelnöke előadásában bemutatta a közúti közlekedési szolgáltatási szektor jelenlegi helyzetét. Győztes-győztes konstrukcióknak nevezte az üzemanyag-megtakarítás adómentes kifizetését, a napidíj mértékének felemelését, az üzemanyag-kedvezményrendszer folyamatos karbantartását a hazai fuvarozók nemzetközi versenyképességének biztosítása érdekében, illetve a kereskedelmi gázolaj intézményének megteremtését, ami lehetővé teszi a fuvarozóknak, hogy visszaigényeljék a gázolaj jövedéki adójának egy részét. Az MKFE elnöke érdek-képviselői szemszögből közelítette meg a tervek szerint 2013. július elsejétől bevezetendő használatarányos útdíj kérdéskörét. Részletezte az egyesület elvárásait a gazdasági környezettel és a díjpolitikával szemben, és ismertette a fuvarozó szakmai szervezetek (MKFE, NiT Hungary, Nemzeti Összefogás Fuvarozói Fórum) közös, a versenyképesség-javító intézkedésekre vonatkozó javaslatait.

## KORMÁNYZATI ERŐFESZÍTÉSEK

A közúti közlekedés aktuális kérdéseiről, egyebek mellett a közúti fuvarozás piaci és versenykörüzetéről, az áru- és személyszállítás teljesítményéről, az engedélyek és az üzemen tartott járművek számának alakulásáról Székely András, az NFM Gépjármű-közlekedési és Vasúti Szabályozási Főosztály osztályvezetője tájékoztatta a hallgatóságot, majd a fuvarozók versenyképességének megőrzését, javítását célzó kormányzati erőfeszítéseket vette számba. Így többek között a napidíjak adómentesek maradtak negyven euróig, és igazolás nélkül, költségként elszámolhatóak; az üzemanyag-megtakarítás meghatározott keretek között továbbra is adómentes; a kereskedelmi gázolajár bevezetésével a fuvarozók jövedékiadó-visszatérítésben részesülnek; felülvizsgálatra került a hatóságok bírságotlasi gyakorlata, és egyes bírságtételek mérséklődtek; csökkent az átírási illeték. A közúti közlekedési szolgáltatók a jövő évtől havonta igényelhetik vissza az áfát, ami segíti a forgóeszköz-finanszírozási problémáik megoldását. Jelentős erőfeszítéseket tesznek a hatóságok az egyablakos ügyintézés bevezetésére, a felesleges adminisztratív kötelezettségek megszüntetésére, az elektronikus útdíjfizetési rendszer bevezetése pedig tovább javíthatja a nemzetközi fuvarozást végző magyar fuvarozók versenyhelyzetét. Székely András ezt követően néhány közelmúltbeli, illetve közeljövőben várható jogszabálymódosításra hívta fel a figyelmet, melyek során lehetőség nyílik a gépjármű forgalomba helyezés, az azt megelőző, illetve az időszaki vizsgálat, a jármű műszaki adatváltozásának egyszerűsítésére, az ügyfelek és a hivatal közötti kommunikáció fejlesztésére, ügyfélbarát tájékoztatás kiterjesztésére, elektronikus ügyintézésre és valós idejű (real time) adatszolgáltatásra.

## VALÓRA VÁLHATNAK A REMÉNYEK, HA...

A rendezvény befejezéseként a résztvevők elfogadták a XIV. nemzetközi közlekedési konferencia ajánlását, melyet dr. Szeri István, az MKIK Közlekedés és Logisztikai Kollégiumának elnöke – akit ismételten felkértek a kollégium vezetésére – ismertetett. A konferencia üdvözölte azt a társadalmi törekvést, miszerint a közhasznú közlekedési szolgáltatások fejlesztésével és biztonságos működtetésével a társadalmi szolidaritás erősödik. Felhívta a konferencia a döntéshozók figyelmét, hogy csupán szervezeti átalakításokkal az európai és magyar társadalmi elvárásoknak nem lehet megfelelni. Világossá



Dr. Vereczkey Zoltán, a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületének elnöke, a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara alelnöke



Székely András, az NFM Gépjármű-közlekedési és Vasúti Szabályozási Főosztály osztályvezetője



Dr. Szeri István, az MKIK Közlekedés és Logisztikai Kollégiumának elnöke

kell tenni a társadalom valamennyi szereplője felé, hogy a megrendelői, finanszírozói és operátori funkciók nem összekeverhető feladatok. A közhasznú közlekedés új magyarországi dimenziói csak akkor váltják be a hozzájuk fűzött reményeket, ha társadalmi közmegegyezéssel, a hatékony hálózatok fenntartásával kiszámítható finanszírozás is kialakul egy jól szabályozott belföldi piacon.

D. E.

A hatékony és biztonságos  
légi közlekedés alapjai

# Repülés Műszaki, Gazdasági Napok

A Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) Légi közlekedési Tagozata 2012. november 21-22. között tartotta meg Repülés Műszaki, Gazdasági Napok című, repülőtér-látogatással egybekötött szakmai konferenciáját a HungaroControl Igló utcai épületében. A rendezvényen megjelent szakemberek a légi közlekedés hazai helyzetéről, az aktuális változásokról, fejlesztésekről, jövőbeni tervekről kaptak részletes tájékoztatást.





Szabó János, a KTE Légiközlekedési Tagozatának titkára a konferencia vezető elnökéként fogta össze az előadások sorozatát

Fotó: Iró Zoltán

Szabó János, a KTE Légiközlekedési Tagozatának titkára köszöntőjében elmondta, a konferencia aktualitását az adja, hogy az általuk kidolgozott Légügyi Stratégia elemeit így tudják érvényre juttatni. Az esemény jelentőségét Szepessy Kornél, a HungaroControl vezérigazgatója is méltatta. A Nemzeti Fejlesztési Minisztériumot dr. Selymes Péter, a tárca Légi- és Víziközlekedési Főosztályának szakértője képviselte a kétnapos szakmai fórumon.

» A légügyi struktúrában egy szervezési és koordinációs osztály jött létre, melynek feladata, hogy segítse a légügyi elnökhelyettes munkáját.

A konferencia első előadásában Győri Gyula, a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) elnöke a hatóságnál bekövetkezett változásokról és a feladatokról szólt. Ezek között szerepel a légügyi szabályok betartatása is, ami nem lehet ellentétes a jogalkotók szándékaival. Ennek sikerességéhez a megfelelő hatósági rendszer kiépítése elengedhetetlen. Az előadó kitért az elmúlt időszak változásaira is, megemlítve egyebek mellett, hogy az új elnökhelyettesek kinevezésének célja, hogy egy megújuló szervezetben a kormány szándékai szerint hatékonyabb jogalkalmazás valósuljon meg. Új alapelveként a szolgáltatói szemlélet nyert teret, aminek lényege az ügyfélközpontúság. A légügyi struktúrában egy szervezési és koordinációs osztály jött létre, melynek feladata, hogy a légügyi elnökhelyettes munkáját segítse a minisztériummal és a társszervezetekkel való koordinációban, így megelőzve a jövőbeni problémákat. Létrehoztak két újabb munkakört, az EASA és az ICAO koordinátori munkák végzése érdekében. Munkatársaikat belső, illetve külföldi szakmai továbbképzésekre, konferenciákra küldik, ezáltal európai színvonalú maradhat mindenkori szaktudásuk. A hatóság feladatai között szó esett az ügyfélbarátság kialakításáról, az ügyfélszolgálat átalakításáról, az elektronikus ügyintézés és az új honlap elindításáról.

A légi közlekedés és repülés fejlesztéséről, nemzetközi tendenciákról és az azokhoz hozzájáruló magyar kutatásokról dr. Rohács József professzor, a BME Légijárművek és Hajók Tanszék vezetője adott tájékoztatást. A múlt fejlesztéseire is emlékeztetett, amikor korunk technikai lehetőségeiről szólt, ezzel szemléltetve a mai irányelveket, a haladás, a fejlődés menetét. Az oktatásra nagy hangsúlyt kell fektetni, hogy a technológiát megfelelőképpen tudjuk haszno-

» A városközpont és a reptér közvetlen összeköttetésének hiánya régi probléma, a rendezésre születtek elgondolások, de az igazi megoldás várat magára.

sítani, és képesek legyünk a magasabb színvonalú, profitábilisabb szintek elérésére. A professzor felvázolta a biztonságra, repülésvédelemre vonatkozó törekvéseket és a forradalmian új technikák szerepét a fejlődésben. A megoldási lehetőségek a technológiai fejlesztésekben rejlenek, így azokra kiemelt figyelmet kell fordítani.

A Magyar Repülőgépipar Alapítvány 2003-ban jött létre azzal a céllal, hogy meghatározza: milyen módon lehetne Magyarországon újjászervezni a repülőgépgyártást és a repülőgépkatrész-gyártást – hangsúlyozta előadásában Hideg Mihály, a Magyar Repülőgépipar



Szepessy Kornél, a HungaroControl Zrt. vezérigazgatója



Vály Zsolt, az UVATERV Zrt. irányítótervezője

Fotók: Iró Zoltán



Hideg Mihály, a Magyar Repülőgépipar Alapítvány elnöke



Pekk Antal, Quality & Safety Manager (Wizz Air)



Soós Gábor, az UVATERV Zrt. szakági igazgatója

Alapítvány elnöke. Az alapítvány számos hazai és külföldi együttműködő partnerrel tart szakmai kapcsolatot, több külföldi pályázaton is részt vesz, így biztosítani tudják a nemzetközi színvonalat. Szó esett a magyar repülőgép-ipari cégek fejlesztéseiről, nemzetközi sikereiről, melyek alátámasztják, hogy az iparág felélesztése jó irányba halad.

Az Út, Vasúttervező Zrt. (UVATERV) képviselőjében több előadó is felszólalt a konferencián. *Bretz Gyula* elnök-vezérigazgató a vidéki és nemzetközi repterek fejlesztése mellett szóba hozta a közúti és vasúti kapcsolatok tervezését is. A már régen halogatott projektek között szerepel többek között a repülőtéri szálloda, a közúti előtéri mélygarázs vagy parkolóház megépítése. Az UVATERV jelenleg a hajtómű-próbázóhely csökkentett tartalmú kiépítésére, a fapados

A rendszerek finomítása, a működés közben felmerülő hibák javítása lényeges feladat, mivel ez vezet a tökéletes repülésbiztonság megvalósulásához.

engedélyezésének hazai jogi szabályozásáról. Szó esett arról is, hogy a helikopterek milyen különleges feladatok elvégzésére alkalmasak, például mezőgazdasági, ipari, katasztrófavédelmi, honvédelmi, rendvédelmi, légi mentési célokra. Leszállóhelyeik megépítésének szigorú szabályrendszerei vannak, így kialakításuk mindig az adott helikopter sajátosságaihoz, felhasználási céljaihoz alkalmazkodik.



Székely Zoltán, a HungaroControl biztonsági igazgatója

légitársaságok utasainak beszállását biztonságossá és komfortosabbá tevő ideiglenes járda kialakítására, a Siófok – Kiliti repülőtér hat-száz méteres, szilárd burkolatú futópályájának létrehozására és több mentőhelikopter leszállóhely tervezésére koncentrálnak.

*Soós Gábor*, az UVATERV szakági igazgatója különböző lehetőségeket ismertetett a Liszt Ferenc repülőtér kötőpályás megközelítése kapcsán. A városközpont és a reptér közvetlen, gyors összeköttetésének hiánya régi probléma, melynek rendezésére már korábban is születtek elgondolások, de az igazán hatékony megoldás még várat magára. A repülőtér megközelítésének követelményei: menetrend szerinti kötőpályás kapcsolat, 20 perc menetidő a városközpont és a repülőtér között, közlekedési fennakadások kizárása. Soós Gábor felvázolta a lehetséges megoldásokat, így az M3-as metróvonal meghosszabbítását, az egyéb vasúti útvonalak összeköttetésének kihasználását.

Az UVATERV harmadik képviselője, *Válay Zsolt* irányítótervező a magyarországi helikopteres repülés helyzetéről adott számot. Beszét a leszállóhelyek jellegzetes fizikai kialakításáról, a mentőhelikopterek leszállóhelyeinek sajátosságairól, azok kiépítésének,


A megfelelő repülésbiztonsági menedzsmentrendszer elengedhetetlen, hogy a repülés biztonsága megfelelő szintre emelkedjen – mutatott rá *Pekk Antal*, a Wizz Air Quality & Safety Managere. Mint mondta, hároméves fejlesztés során közel kerültek a teljes rendszer kiépítéséhez. Feladatuk egy kötelezően előírt program működtetése, mely menedzsmentrendszer része a veszélyek azonosítása, a kockázatok értékelése, azok csökkentése, illetve utóbbi hatékonyságának kontrollja.

A HungaroControl biztonsági igazgatója, *Székely Zoltán* a HungaroControl repülésbiztonsági stratégiáinak világába kalauzolta el a kollégákat. A HungaroControl az új technológiák bevezetésével és saját rendszereinek folyamatos fejlesztésével fokozza a hatékonyságát. A rendszerek finomítása, a működés közben felmerülő rejtett hibák javítása, felismerése, elemzése lényeges feladat, mivel ez vezet a tökéletes repülésbiztonság megvalósulásához. A HungaroControl másik lényeges újítása a repülésbiztonsági paradigmaváltó program, mely számos terület átformálását valósítja meg, ezzel is növelve a hatékonyságot.

*Baranyai Attila*







A rendszer hét radar valós idejű adatait összesíti

# MATIAS szoftver: a világ élvonalában

A HungaroControl Zrt. MATIAS névre hallgató szoftvere kapcsolatban van a környező országok hasonló rendszereivel, azoktól már a gépek légtérbe érkezése előtt percekkel megkapja a rájuk vonatkozó legfontosabb információkat. A világszínvonalú szoftverről Schwáb Zoltánt, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedésért felelős helyettes államtitkárát kérdeztük.

– *Úgy hírlík, a HungaroControl Zrt. szoftvere, a MATIAS funkcionálisát, szolgáltatásait és működési paramétereit tekintve a világ élvonalába tartozik. Mít jelent a betűszó?*

– A „Magyar Automated and Integrated Air Traffic System” rövidítése. A világszínvonalhoz azonban hosszú és rögös út vezetett. A légiforgalmi irányítók munkájának támogatását szolgáló szoftver szállításáról még a kilencvenes évek derekán a HungaroControl Zrt. elődje, a Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság (LRI) kötött szerződést egy nemzetközi, német–francia–angol konzorciummal; ezzel kezdődött meg a ma is használt MATIAS fejlesztése. A szoftver alapját a francia Thales Air Systems EuroCat 2000E programja adja, azonban ezt a kezdetektől fogva a magyar igényekre szabták. Az 1999 decemberétől éles üzemben működő rendszer fejlesztése az üzembe állítása óta folyamatosan zajlik, részben az operatív tapasztalatok, részben a nemzetközi követelményrendszer, valamint a működési környezet változásából, a légi forgalom növekedéséből eredő kihívásokra adott válaszként.

– *Mi a MATIAS fő feladata?*

– A légiforgalmi irányítók tájékoztatása és az előrejelzés. A munkaállomásoknál ülő személyzet ma már nem a radar képernyőjét figyeli, hanem egy monitort, ahol a légtérképnek és az útvonal-információknak egyfajta metszete jelenik meg. A MATIAS összesen hét (négy magyar, két szlovák, egy román) radar által valóban szolgáltatott adatokat összesít. Az adatokhoz tartozik a gépek helyzete, sebessége, magassága. Emellett folyamatosan figyeli a Brüsszelben működő európai repülésirányítási központtól

A HungaroControl Zrt. MATIAS szoftvere komplex kommunikációs szintjét tekintve a világ élvonalában van.

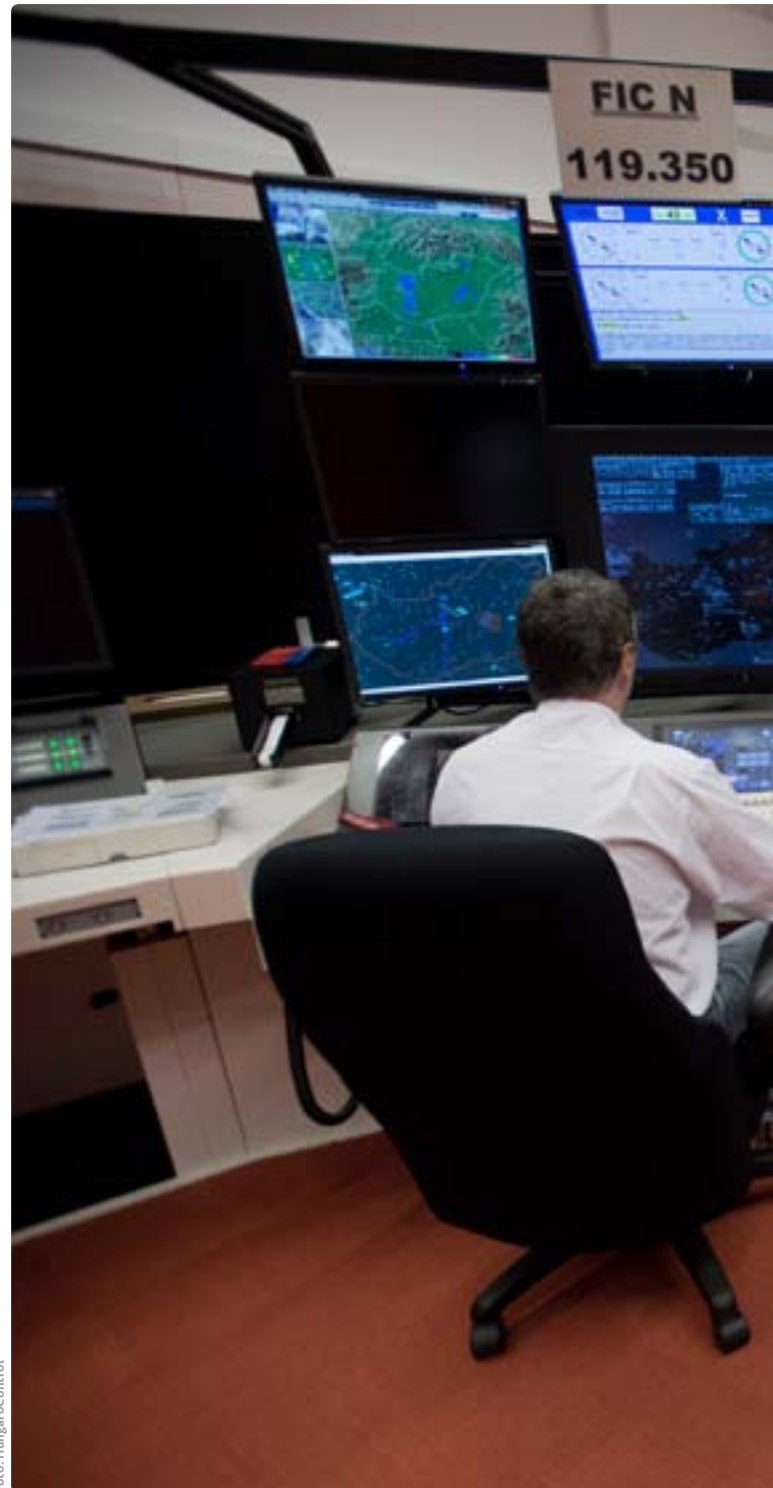
beérkező repülési tervadatokat is, amelyek a magyar légtérrel érintő járatokkal kapcsolatos információkat tartalmazzák: a járatszám mellett például a gép típusát, kiindulási és célállomását, valamint a felszereltségét. Ezen túl a MATIAS kapcsolatban van a környező országok hasonló rendszereivel is, s azoktól már a gépek légtérbe érkezése előtt percekkel megkapja a velük kapcsolatos legfontosabb információkat: az adott gép hol, mikor, milyen magasságon fog a légtérbe érkezni. A szoftver katonai műveletek miatt tartalmazza a védett légtér adatait, továbbá az időjárással kapcsolatos információkat is; az utóbbiak tíz másodpercenként frissülnek. Elmondható, hogy a HungaroControl Zrt. szoftvere komplex kommunikációs szintjét tekintve első helyen van a FAB CE tagállamok között, és vezető helyen a régióban.

– *Milyen kiszolgálói háttér szükséges a MATIAS rendszer működtetéséhez?*

– Radarirányítói és repülőtéri toronyirányítói munkahelyekkel egyaránt rendelkezik, ezáltal komplex módon képes támogatni a HungaroControl Zrt. által végzett összes irányítói tevékenységet, tehát a bevezető- és légtérirányítást, valamint a toronyirányítást a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren. Képes továbbá vidéki repülőtérek irányítói munkahelyeit is támogatni.

– *Mivel támasztaná alá, hogy a szoftver valóban világszínvonalú?*

– Itt jelentettek meg a világon először olyan adatokat, mint a légi járművek fedélzetéről lesugárzott sebesség, magasság,



Fotó: HungaroControl

irányszögadatok az úgynevezett S-módú radartechnológia (Enhanced Mode S) alkalmazásával, amely által lehetővé vált, hogy az irányító ugyanazokat az értékeket lássa a monitoron, amelyeket a pilóta lát a műszerfalán.

– *Milyen fejlesztések történtek 2012-ben a rendszeren?*

– A HungaroControl Zrt. új, ANS-III. irányítóközpontjának megépítése új hardver- és szoftverfejlesztésekkel is együtt járt. Az új MATIAS szoftver még intelligensebb lett, részben uniós előírásokat elégítve ki, másrészt az új igényeknek megfelelően még egyszerűbbé és még inkább felhasználóbaráttá téve az irányítók munkáját. Az új verzió az üzemeltetési és operatív



tapasztalatok alapján szükségessé váló módosításokat tartalmazza, valamint azokat, amelyek az LSSIP (Local Single Sky Implementation Plan) és az Egységes Európai Égbolt (Single European Sky) regulációból adódó kötelezettségek teljesítéséhez szükségesek. A fejlesztés által a rendszer képes többek között az új, 2012 novemberében világszerte bevezetett repülési tervformátum feldolgozására. Továbbfejlesztett funkcionalitása lehetővé tette, hogy a közép-kelet-európai régióban első szolgáltatóként a HungaroControl Zrt. deklarálja a magyar légteret egy új, Európában lépésről lépésre bevezetendő eljárás megkezdésére késznek. Eszerint a légi járműveket az eddigi technológiával ellentétben

a fedélzetről lesugárzott hívójel alapján azonosítja (Eurocontrol ACID program – Mode S ELS Operation).

– Milyen lehetőségek rejlenek még a MATIAS-ban?

– A HungaroControl Zrt. a rendszert az ANS-III. épületbe való beköltözés után is folyamatosan fejleszti. Új, korszerű hardverplatformon fut majd, ami lehetővé teszi a további bővítéseket, mint például a rendszer és a légi járművek fedélzeti rendszere közötti közvetlen adatkapcsolat. Ez kötelező és fontos fejlesztési lépés lesz a közeljövőben, repülésbiztonsági és irányítói kapacitásnövelő tényezőként, a növekvő forgalmi kihívásokra adott válasz gyanánt.

*HungaroControl*

A HungaroControl élenjáró szolgáltató kíván lenni Európában

# A magyar légtér biztonságáért



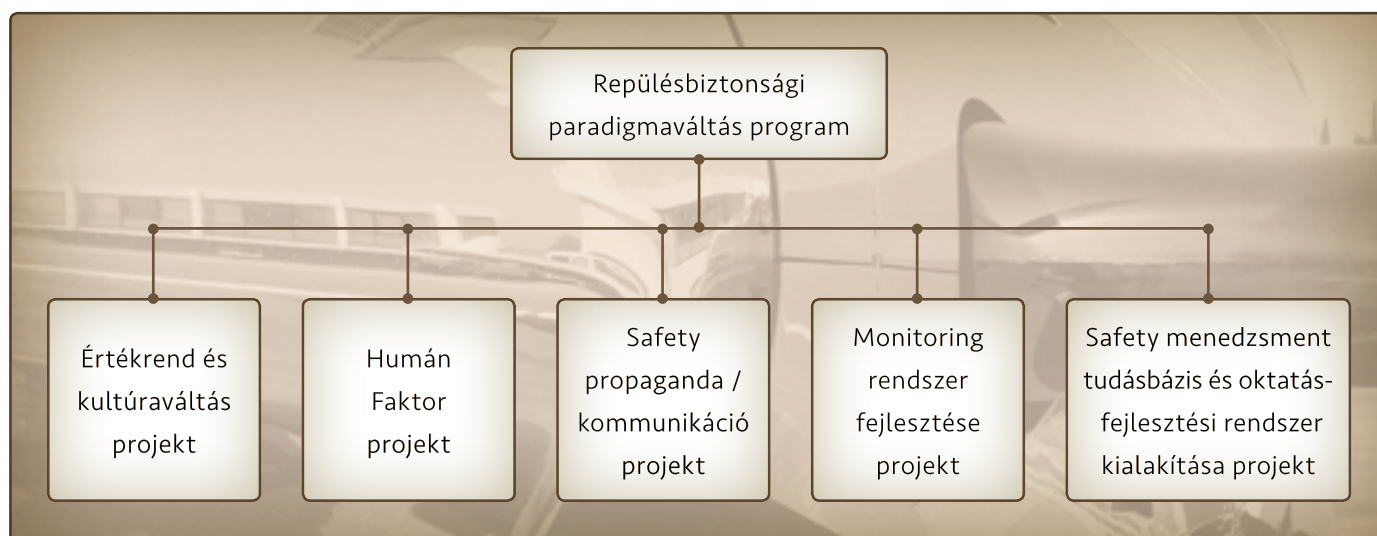
Foto: Absolutvision

Kétezertizenegyben 652 ezer repülőgép átrepülését, föl- és leszállását kellett megoldania a magyarországi légiforgalmi irányításnak. Ez első pillantásra is meghökkentő szám, ám ha azt vesszük, hogy ez naponta közel 1800 tételt jelent, körvonalazódik az a felelősségteljes feladat is, amelyet a nemzeti szakszolgálatnak megszakítás nélkül, állandó készenlétben, hétköznap és ünnepnap el kell látnia. Ezért nem is lehet eléggé hangsúlyozni, hogy a HungaroControl Zrt., illetve a szakminisztérium és a szakhatóságok példás összhangja folytán, Magyarország képes kiválóan együttműködni az iparágat irányító európai és nemzetközi szervezetekkel is. A hazai szakemberek munkája nemcsak az auditok ideje alatt felel meg a szakszerűség, ésszerűség és jogszerűség kritériumainak, hanem minden időben.

### VÁLTOZÓ KÖRÜLMÉNYEK, ÚJ KIHÍVÁSOK

A repülés javarészt nemzetközi „műfaj”, ezért a repülésbiztonsági stratégia kialakítása egyben európai jelentőségű. Ezzel harmóniában a HungaroControl Zrt. elismert és élenjáró szolgáltató kíván lenni Európában. A cég e célnak megfelelően fejleszti repülésbiztonsággal kapcsolatos rendszereit. Egyrészt új technológiák bevezetésével (az új ANS-III irányítóközpont megépítésével és üzembe helyezésével, vagy a MATIAS program kifejlesztésével és folyamatos korszerűsítésével); másrészt repülésbiztonság-irányítási rendszerlemeinek fejlesztésével (repülésbiztonsági bejelentő rendszer); harmadrészt pedig tudatosság- és kultúrafejlesztéssel

A körülmények azonban folyamatosan változnak, új kihívások jelennek meg a repülés világában is, ezért a légiforgalmi szolgálat 2011-ben célul tűzte ki a repülésbiztonsági szint emelését, a repülésbiztonsági kultúra fejlesztését, a repülésbiztonsági paradigmaváltást. Ennek a viselkedésváltozásnak a következők voltak a fő generálói: az értékrend változása és kultúraváltás, a képzés és a tudatosság fejlesztése, a célirányos kommunikáció fejlesztése, az ATM funkcionális rendszer működésére vonatkozó adatok gyűjtése, az automatizált mérési módszerek és eszközök bevezetése, valamint a repülésbiztonságban óriási szerepet játszó humán tényezőkre fordított fokozott figyelem és e tényezők célzott fejlesztése.



(e-learning-es safety képzések és safety workshopok) igyekeznek lépést tartani a nemzetközi kihívásokkal.

A HungaroControl Zrt.-nek ez a törekvése nem új keletű: szinte megalakulása óta teljesíti az ESARR3 (EUROCONTROL Safety Regulatory Requirements) előírásait, miután az ISO 9001:2000 rendszerszabványnak is megfelelő, integrált irányítási rendszert (ISQMS) vezetett be 2003. július 31-étől. A működtetett irányítási rendszer megfelel az EK 1035/2011. (X. 17.) rendeletben meghatározott, a légi navigációs szolgálatok ellátására vonatkozó közösségi SES<sup>1</sup> szabályozásban előírt követelményeknek is. Mindezekon túl a repülésbiztonsági rendszer összhangban van az ISO környezetirányítási és minőségbiztosítási rendszereivel is (ISO 14 001; ISO 9001:2008).

1. Egységes Európai Égbolt

Mivel a HungaroControl Zrt. üzleti stratégiájának egyik fontos célkitűzése, kiemelt programpontja a repülésbiztonság növelése, ennek egyik sarokköve a Just Culture – a magas kockázatú iparágakra kiterjesztett európai uniós – jogelv megvalósítása, vagyis a nem hibáztatás elvén alapuló jelentési kultúra alkalmazásának teljes bevezetése, intézményesítése és kiterjesztése a vállalaton belül. Ez a szemléletváltás máris érezhető jótékony hatását.

### POZITÍV NEMZETKÖZI ÉRTÉKELÉSEK

2012-ben két nemzetközi szervezet is pozitívan értékelt a légi forgalom biztonságát Magyarországon. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (International Civil Aviation Organization, ICAO), az ENSZ repüléssel foglalkozó szervezete 2012 márciusában repülésbiztonsági felülvizsgálatot végzett hazánkban.

Az ICAO egy 2008-as audit alkalmával feltárt eltérések utóellenőrzését végezte el az idén, melynek során jelentős előrelépést állapítottak meg az akkori helyzethez képest. Ez az átfogó repülésbiztonsági ellenőrzés kiemelt fontosságú volt Magyarország nemzetközi megítélése szempontjából, mivel sikerült felzárkózni az európai erős középmezőnybe. Az ICAO – a tagállamok számára kétéves átmeneti időszakot biztosítva – 2013. január 1-jétől vezette be a teljes, átfogó repülésbiztonsági auditrendszer megújító, Folyamatos Monitoring Megközelítés (CMA) alapú Folyamatos Felügyeleti Programot (CMP). A jövőbeni közös munka megszervezése, végrehajtása, ellenőrzése céljából a kormány az érintett intézmények szakértőinek részvételével létrehozta az ICAO Audit Vezetői Csoportot és az ICAO Audit Szakértői Munkacsoportot. További előrelépés várható az auditot követően is, elsősorban a hiányzó jogszabályok kiadásával, hatálybalépítésével és új hatósági eljárások előkészítésével kapcsolatban.

#### ADATOKKAL ALÁTÁMASZTOTT SIKEREK

E repülésbiztonsági sikereket a statisztikai adatok is alátámasztják. Ezek megítélésénél célszerű tisztázni, hogy alapvetően két kategória különül el a légi közlekedésben az irányítói felelősség meghatározásakor. Minden olyan esetet, amelynél összeütközés, rongálás, sérülés következik be, „balesetnek”, minden más esetet „eseménynek” nevezünk. Nem lehet eléggé kiemelni, hogy Magyarországon légiforgalmi irányító hibájából baleset soha nem történt. Az eseményeknél is megkülönböztetünk a biztonsági kockázatoktól függően súlyos vagy kisebb súlyú eseményeket. Súlyos eseménynek minősül az elkülönítési minimumok (például két repülőgép között) ötmérföldes megsértése, vagy egy repülőgép átvezetése tiltott légterén. Öröndetes fejlemény, hogy a HungaroControl Zrt. adatai szerint 2011-ben az azt megelőző évhez viszonyítva jelentősen csökkent Magyarország légterében a súlyos repülőesemények száma, míg a kisebb súlyú eseményeké viszonylag állandó szinten maradt.



Fotó: Absolutvision

A másik nemzetközi bizonyítványt az európai légiforgalmi irányítás számára meghatározó szakmai szervezet, az EUROCONTROL (European Organisation for the Safety of Air Navigation) állította ki a HungaroControl Zrt. számára. Az EUROCONTROL még 2011 végén a HungaroControllal közösen vizsgálta, hogy a magyar légi navigációs szolgáltatónál milyen szinten van a repülésbiztonsági kultúra. A HungaroControl Zrt. csaknem minden munkavállalója részt vett a felmérésben, és az összkép az EUROCONTROL jelentése szerint erősen pozitív. A repülésbiztonság iránti elkötelezettség magas szintű a szervezet minden területén, és ugyancsak magas szinten van a repülésbiztonság iránt érzett személyes felelősség is. A felmérés végrehajtásával a HungaroControl azon három európai légi navigációs szolgáltató közé került, amelyek részt vettek a második, az EUROCONTROL közreműködésével végzett repülésbiztonsági kultúra felmérésen. (Az első ilyen felmérés 2007-ben történt.)

Ez a tendencia 2012-ben is folytatódott. A magyar légiforgalmi szolgálat érintettségét is felvető súlyos esemény 2012 első tizenegy hónapjában egyáltalán nem fordult elő. Ez a tény több mint biztató a 2011-es kettő, illetve a 2010-es négy bekövetkezett, hasonló kategóriájú repülőeseményhez képest. (E korábbi események mindegyike is csupán az elkülönítési minimum megsértéséből adódott, és egyetlen esetben sem beszélhetünk vészhelyzetről.)

A HungaroControl Zrt. valamennyi eseményt saját hatáskörben is elemzi, a belőlük leszűrt tapasztalatokat pedig felhasználja a biztonságnövelő intézkedéseikhez. Az elemzéseket a belső kör mellett rendszeresen megküldi a közlekedésbiztonsági szervezetnek is, hiszen „több szem többet lát” alapon még inkább megnyugtató elővigyázatossági intézkedéseket lehet tenni a közös érdek érvényesüléséért, a magyar légtér biztonságáért.

*HungaroControl*

Hallgatói mozgalomból nemzetközileg is elismert egyesület

# Civilek a balesetmentes közlekedésért

A Hajdúsági Hallgatókért és Civilekért Egyesület (HAHA) régi, jól ismert szervezetnek számít Hajdú-Bihar megyében. A Debreceni Egyetem hallgatói mozgalomból kinőtt egyesület, a helyi megyei rendőrkapitányságokkal karöltve, a régió legfontosabb, baleset-megelőzéssel és közlekedésbiztonsággal foglalkozó civil szervezeteit tömöríti magában.



Fotó: HAHA Egyesület

## ELŐTÉRBE A BALESET-MEGELŐZÉS

Olyan sikeres kampányok fűződnek a HAHA névhez, mint a Hajdú-Bihar, Szabolcs-Szatmár-Bereg és Bács-Kiskun megyei Európai Balesetmentes Est (European Night Without Accident), melynek során egy európai mozgalomhoz csatlakozva, minden év egy adott éjszakáján a megye szórakozóhelyein tartózkodó fiatalok figyelmét felhívják az alkoholfogyasztás veszélyeire. A szervezet jó nemzetközi kapcsolatainak köszönhetően érkezett 2011-ben az Észak-alföldi Régió megyeszékhelyeire a TOP25 roadshow. Itt szimulációs eszközökön és játékokon lehetett megismerkedni a biztonsági öv viselésének

fontosságával, a kedvezőtlen időjárási viszonyok vagy az alkoholos befolyásoltság okozta veszélyekkel, valamint az úgynevezett környezet-tudatos (ecodriving) vezetéssel. Az egyesület jelenleg is futó preventív szolgálata a Daphne program keretében, hat uniós ország egy-egy civil szervezetének összefogásával valósul meg. A City-Zen projekt célja az utcai erőszak és az erőszakos viselkedések visszaszorítása, a tudatos alkoholfogyasztás terjesztése és a baleset-megelőzés.

## A RENDŐRSÉGGEL KARÖLTVE

A HAHA Egyesület tagja a Hajdú-Bihar megyei Balesetmegelőzési Bizottságnak is, amelynek célja, hogy hatékony baleset-megelőzési munka valósuljon meg a megyében. A szervezet így közvetlenül, a rendőrséggel együttműködve tud javaslatot tenni a preventív munkára, a módszerek kidolgozására. A megyei rendőrséggel együtt kidolgozott és megvalósított programok közül többet országos szinten is elismertek. Említést érdemel az elmúlt két évben megrendezett XIX. Kerékpáros Iskola Kupa (KIK) országos döntője, valamint a IX. Középiskolás Közlekedésbiztonsági Kupa (KKK) országos döntője.

## NEMZETKÖZI TÖREKVÉSEK

A Hajdúsági Hallgatókért és Civilekért Egyesület több alkalommal képviselte hazánkat a nemzetközi közlekedésbiztonsági fórumokon delegáltként vagy meghívott szakmai partnerként, legutóbb pedig 2012-ben, Cipruson, az Európai Balesetmentes Napok (European Road Safety Days) keretében a magyar delegáció tagjaként. A szervezetet rendszeresen meghívják az Európai Ifjúsági Baleset-megelőzési Fórumra (European Youth Forum for Road Safety), ahol olyan témákat vitatnak meg a résztvevők, mint például baleset-megelőzési kampányok és az új preventív eszközök, lehetőségek. Az egyesület a 2012-es fórumot előkészítő munkacsoportnak is tagja volt.

A „jó gyakorlatok” Európai Unión belüli elterjesztésének keretében a hajdúsági civil szervezetnek több alkalommal sikerült Bulgáriában, helyi civilekkel együtt, közös közlekedésbiztonsági és baleset-megelőzési programokat megvalósítania: „Youth and Road Safety” – Varshets (2007), Vidin (2008), European Night Without Accident nemzetközi tréning Vidin (2011).

A Hajdúsági Hallgatókért és Civilekért Egyesület szeretne a tevékenységeihez olyan magyar partnereket találni, akiknek a segítségével az országos lefedettség is biztosított a nemzetközi, illetve hazai projektek megvalósításában.

Bánfalvi Győző, Enyedi Imre



### SZAKMAI NÉVJEGY

**1973:** okleveles gépészmérnök, *BME*; **1979:** okleveles gazdasági mérnök, *BME*; **1981:** műszaki doktor, *BME*; **1987:** a közlekedéstudomány kandidátusa, *MTA*; **2000:** az *MTA* doktora, *MTA*; **2002:** habilitált doktor, *BME*; **2004:** egyetemi tanár



Öt kérdésre öt válasz Dr. Holló Pétertől, a KTI kutató professzorától

# Fontos a rendőri jelenlét az utakon

Statisztikailag szembetűnő javulást mutat a közúti balesetek halálos áldozatainak száma a magyar utakon, ám Holló Péter szerint ezt az adatot az országok eltérő jellemzői, fejlettségi szintje miatt nem könnyű beilleszteni egy EU-s rangsorba. A brutális pénzbüntetések visszatartó erejében sem hisz, sokkal inkább a rendőri jelenlétben és a tettenérésben. A kutató professzorral a baleseti trendekről és az egyes országok eltérő közlekedésbiztonsági felfogásáról beszélgettünk.

– Tizedik éve tanít a győri Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszékén: miért érzi úgy, hogy kutató professzorként, az MTA doktoraként, a KTI helyettes központvezetőjeként még a katedrára is fel kell lépnie?

– Egy kutatómérnök számára kifejezetten optimális elfoglaltság a tanítás: frissen tart, állandó készenlétre ösztökél. Jóleső érzés diákjaimnak autentikus dolgokat előadni, hiszen óráimat nem a rutin vezérli, hanem az új információk, fejlesztési irányok megosztásának vágya. Nem könyvből vett elméleteket tanítok, kizárólag saját kutatási eredményeimet, illetve a különböző nemzetközi konferenciákon publikált anyagaimat adom át. Sokáig kérdés volt bennem, vajon jól csinálom-e, mignem egy tavalyi szavazás megnyugtató. Egyetemünk életében először fordult elő, hogy nem a tanár értékelt a diákot, hanem fordítva, a fiatalok az oktatókat. A tanszék négy legnépszerűbb oktatója közé választottak, ami persze messze nem reprezentatív felmérés, mégis jobban örültem neki, mint egy kitüntetésnek. A tanításban az a legélvezetesebb, hogy az ember nap mint nap visszajelzést kap. Várom is, hogy a diákjaim néha hibát találjanak, vagy legalábbis más szemszögből közelítsenek az adott témához, mert olyankor nagyon aktív párbeszéd alakul ki. Szinten tartja az embert.

– Nemzetközi konferenciák állandó vendége, ha lehet azt mondani, sztárelőadója: miként lehet ebbe a körforgásba bekerülni?

– Negyvenkét év munkával. 1971 óta vagyok az intézet munkatársa, végigjártam a számléltrát, voltak mentoraim, publikáltam, kutattam. Ma már több nemzetközi szervezetnek is tagja vagyok, a szakterületemhez kapcsolódó témákban – neves szakmai folyóiratok szerkesztőbizottsági tagjaként – igen gyakran felkérnek

» A tanszék négy legnépszerűbb oktatója közé választottak, ami nem reprezentatív felmérés, mégis jobban örültem neki, mint egy kitüntetésnek.

bírálnak. Ilyenkor a publikációkat elküldik angolul, azt véleményeznem kell, de nem vagyok nagyon köszívű. Az Accident Analysis & Prevention című nemzetközi tudományos szakfolyóirat szerkesztőbizottságának első magyar tagja lehettem, és többek között a SafetyNet elnevezésű EU projektben a témával foglalkozó egyik munkacsoportot vezettem. Nemegyszer előfordult, hogy mentornak kértek fel fiatal kutatók szakmai konferenciáján. Ilyenkor a feladatom a benyújtott előadások segítő szándékú bírálata, majd az adott szekció elnöki teendőinek ellátása. Legutóbb Torinóban voltam egy ilyen konferencián, és az amerikai kollégám elismerően mondta: szerinte én vettem a legkomolyabban a dolgom. Érdekesnek tartom az efféle feladatokat, mert közben rengeteget tanul az ember, és jól követhetők a szakterület fejlődési irányai.

– A hazai közlekedésbiztonság szakértőjeként Ön nem kifejezetten ünnepli az eredményeket, több publikációjában is árnyalta a képet. Pedig a statisztikák azt mutatják, feleannyian haltak meg a közutakon, mint tíz évvel korábban. Nem ez a lényeg? Vagy: nem csak ez a lényeg?

– A fejlődés önmagunkhoz képest valóban óriási! De van egy „rossz” hírem: velünk párhuzamosan a többi ország is rohamléptekkel fejlődik. Hatalmas eredmény, hogy Magyarországon 2001 és 2010 között negyven százalékkal csökkent a közúti balesetek halálos áldozatainak száma, ami a huszonhét EU tagállam negyvennégy százalékos átlagértékéhez képest is igen biztató előrelépés. Csakhogy efféle rangsort készíteni nem könnyű, mivel szerintem nem a lakosság lélekszáma, hanem az adott ország motorizációs

### A PROFESSZOR SZERINT A JÖVŐ

- a szabálysértők tettenérési valószínűségének növelése
- a gépjárművezető-képzés reformja, biztonságközpontúvá tétele
- a többfázisú képzés bevezetése
- a közúthálózat független közlekedésbiztonsági felülvizsgálata
- kis költségű forgalomtechnikai intézkedések széles körű megvalósítása a legbalesetveszélyesebb helyeken



Fotó: Iró Zoltán

fejlettsége a döntő. A gépjárműállományra vetített adatok már egyáltalán nem olyan kedvezőek nemzetközi összehasonlításban. A magyarországi fejlődés vitathatatlan, de még a jelentős javulás ellenére is kedvezőtlennek tartom a hazai közúti biztonság színvonalát. Én nem csak EU-s országokhoz szoktam hasonlítani a hazai halálozási mutatót, és a 18 OECD tagállam értékeit összevetve Magyarország csupán Dél-Koreát tudta megelőzni. De ennél is beszédesebb, hogy ezen a listán még Görögország is előrébb áll, mint mi, pedig ott anarchia van az utakon. Mindez azt mutatja, hogy

Pozitív példákkal is találkozhatunk, egy tízezer autóst érintő legújabb felmérés szerint a magyarok nyolcvan százaléka használja a biztonsági övet.

a közúti biztonság további nagymértékű javítása érdekében újabb intézkedésekre, erőfeszítésekre van szükség. Az EU célul tűzte ki, hogy 2001 és 2010 között ötven százalékkal csökkenteni kell a közúti balesetek halálos áldozatainak számát. Ezt egy év késéssel teljesítettük, ami komoly eredmény, de meg kell jegyezni: a Balti-államok hatvan százalék fölötti eredménnyel vitték el a pálmát.

– *A különböző országok különböző úton érték el a halálos áldozatok számának csökkenését. Nekünk melyik lenne az ideális?*

– Valóban több módszer létezik: Franciaország J. Chirac elnöksége idején például „teleszórta” az utakat traffipaxszal, az eredmény gyors és határozott fejlődéshez vezetett. A svédek más elvek, új elemek mentén képzelték el a közlekedésbiztonság fejlesztését. Kitalálták a megosztott felelősséget, mert úgy vélték: a balesetek túlnyomó többségét hiába okozza a gépjárművezető, a tragédiáknak

mégsem csak a közlekedő ember az egyetlen okozója. A baleset mindig különböző szerencsétlen események láncolata, sorozatos hibák következménye, felelősséggel tartozik érte az út és a gépjármű tervezője, kivitelezője, karbantartója is. A hibák feltárása vezetett oda, hogy Svédország a zord időjárási körülmények ellenére is a világsők között van a közlekedésbiztonság terén.

– *Magyarország melyik eljárást preferálja?*

– A brutális pénzbüntetések visszatartó erejében nem hiszek. Előfordulhat, hogy egy gyorsajtásért akár egy használt autó árának többszörösét kell büntetésként fizetni, ám ez a szabálytalankodás elkövetésekor nem igazán tartja vissza a vezetőt. A szigor ilyen esetben nem sokat ér. A tettenérés lenne a fontos, de erre Magyarországon kicsi az esély. Gondoljon bele: mekkora a valószínűsége annak, hogy ellenőrizték mondjuk a vezetés közbeni ittasságát? Az utóbbi három évben volt ilyenben része? Nem elsősorban a büntetés mértékét, hanem a tettenérés valószínűségét, a rendőri jelenléteket kell növelni a közutakon, utóbbit semmi, még a legnagyobb pénzbüntetés sem helyettesíti. Ugyanakkor pozitív példákkal is találkozhatunk, egy tízezer autóst érintő legújabb felmérés szerint a magyarok nyolcvan százaléka használja a biztonsági övet. Alig több, mint egy évtizede ez az érték éppen hogy meghaladta a 40 százalékot. Ha ezt az arányt kilencvenöt százalékra tudnánk növelni, akkor csak ezzel az egy intézkedéssel évente hatvan további emberéletet tudnánk megmenteni. Olyan véleményem szerint sohasem lesz, hogy a közutakon egyetlen magyar sem veszíti életét, sajnos nem tudunk mindenkit megmenteni. Kutatóként tisztában vagyok azzal, hogy a nulla áldozat csak elvileg létező, nem számszerű célt, hanem etikai közelítést kifejező szám. Bár ezt a kettőt gyakran még szakemberek is összekeverik, mindenképpen törekedni kell az elérésére.

S. V. A.

A zéró tolerancia valamennyi járművezetőre vonatkozna

# Teljes alkoholtilalom Németországban?

A Német Közlekedésbiztonsági Tanács (Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat, a továbbiakban: DVR) a 2012. szeptember 12-én Baden-Württemberg tartomány székhelyén, Stuttgartban megtartott ülésén „frontot nyitott” az ittas járművezetéssel szemben, és a teljes alkoholtilalom elrendelésének kérdéskörét javasolta a politika napirendjére tűzni.

A DVR lépésének hátterében az áll, hogy az ittas járművezetés Németországban is elsődleges szerepet játszik a halálos és súlyos sérülésekkel járó közúti balesetek kialakulásában. A tanács szakértőinek meggyőződése, hogy az abszolút alkoholtilalom bevezetésével az ittasan okozott balesetek, valamint a közúti balesetben meghalt, illetve megsérült személyek száma egyértelműen csökkenni fog Németországban. Tekintettel arra, hogy az ittas vezetés az esetek jelentős részében gyorsabban is párosul, így a tilalom bevezetése a sérülések súlyosságát is mérsékli majd (alacsonyabb ütközési vagy elütési sebesség mellett a sérülések általában enyhébbek).

A statisztikák arról árulkodnak, hogy Németországban 2011-ben körülbelül 400 fő vesztette életét olyan közúti balesetben, melyet szeszes italtól befolyásolt állapotban lévő személy okozott.

A kezdő vezetők és a hivatásos sofőrök esetében Németországban néhány éve már „zéró tolerancia” van, s az intézkedést a társadalom többsége elfogadja.

Az elhunytakon túl 19 809 személy sérült meg hasonló balesetben, közülük 5515-en súlyosan. Ezek a DVR szerint elfogadhatatlanul magas számok, s az alapvető emberi jogok biztosítása (élethez való jog, testi épséghez való jog stb.), valamint a közlekedésbiztonsági érdekek sürgős és radikális lépéseket követelnek. *Walter Eichendorf*, a tanács elnöke úgy véli, az alkoholos befolyásoltág alatt történő

járművezetés a nem megfelelő sebesség alkalmazása, valamint a biztonsági öv használatának elmulasztása mellett az európai utak fő gyilkosának tekintendő. Eichendorf álláspontja szerint a közúti közlekedés résztvevői életének, testi épsége védelmének vitathatatlanul elsőbbséget kell élveznie minden más szemponttal szemben. „A szabályok világosak: aki vezet, ne igyon alkoholt, és aki iszik, az pedig ne vezessen!” – mondja a DVR elnöke.



Fotó: Iró Zoltán

Azt napjainkban még nem lehet megjósolni, hogy Németországban a járművezetés előtti és alatti alkoholfogyasztás teljes betiltása megvalósul-e, és ha igen, mikor. Mindenesetre jó előjel, hogy a kezdő vezetők és a hivatásos sofőrök esetében Németországban néhány éve már „zéró tolerancia” van, s az intézkedést a társadalom többsége elfogadja.

A bő egy évvel ezelőtt, 2011. november 9-én közzétett német közlekedésbiztonsági program ugyanakkor nem tartalmaz olyan kormányzati tervet vagy elképzelést, mely az elkövetkezendő években a teljes alkoholtilalmat valamennyi járművezetőre ki kívánna terjeszteni. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy a zéró tolerancia általános bevezetésére vonatkozó DVR-javaslat nem talál meghallgatásra. A közlekedésbiztonsági programok – a rögzített feladatok mellett – általában rugalmasak, s a trendben történő változás, vagy új, jobbító szándékú javaslat esetén a beavatkozási területek bővíthetők, kiegészíthetők.

Gégyény István

A sikeres auditon átesett Közlekedésbiztonsági Szervezet gyorsértékelése

# 2012 a balesetvizsgáló szemszögéből

A Közlekedésbiztonsági Szervezethez (KBSZ) 2012-ben érkezett bejelentéseket és a szervezet által megkezdett szakmai vizsgálatokat áttekintve, az előzetes értékelés szerint nem látható lényeges eltérés a légi, a vasúti és a vízi közlekedés területén a közlekedésbiztonsági helyzetet illetően az előző évekhez képest. Ki kell emelni továbbá, hogy 2012-ben a tagországok közül elsőként, önkéntes vállalás alapján, a magyar balesetvizsgáló szervezetet auditálta az Európai Vasúti Ügynökség.

## BIZTONSÁG A LEVEGŐBEN

A polgári és az állami célú repülés területén az elmúlt évben valamelyest csökkent a bejelentett esetek száma, aminek alapvetően a MALÉV leállása az oka. A magyar légi közlekedési társaság kiemelt felelősséggel kezelte a repülésbiztonsági kérdéseket, így a bejelentési kötelezettségének is alapvetően mindig eleget tett, beleértve a kisebb jelentőségű, a repülésbiztonság szempontjából lényegi kockázatot nem jelentő eseteket is. A MALÉV tevékenységének beszüntetéséből adódik az is, hogy a bejelentéseket illetően megfordult a hazai, illetve a külföldi lajstromban lévő repülőgépeket érintő esetek aránya; a korábbi kétharmad-egyharmad helyett 50% fölé emelkedett a külföldi légi járműveket érintő esetek száma. A légi közlekedésben a vonatkozó uniós és egyéb nemzetközi előírások, szerződések szerint a területiség elve érvényesül, ami azt jelenti, hogy annak az országnak kell az adott eseményt kivizsgálnia, amelynek területén vagy légtérben az bekövetkezett.

Ez természetesen megmutatkozik a KBSZ által 2012-ben megkezdett szakmai vizsgálatokban is. A bejelentések számszerűségének és minőségének értékeléséhez hozzátartozik az a tény is, hogy változatlan az a tendencia, miszerint a személy- és áru fuvarozással foglalkozó légitársaságoknál sokkal nagyobb a bejelentési hajlandóság, mint a kisebb szervezetek vagy hobbirepülők körében. Ez utóbbiak

gyakorlatilag csak a legsúlyosabb eseteket jelzik a KBSZ felé, míg a nagyobb légitársaságok tevékenységének szerves részét képezik a repülésbiztonsággal összefüggő kérdések.

A repülésbiztonság szempontjából a 2012. év kiemelkedőnek tekinthető abból a szempontból, hogy a hobbirepülők körében kisgéppel halálos kimenetelű balesetet nem jegyezhetünk fel, ami az elmúlt tíz évet tekintve példa nélkül álló. A három halálos baleset mindegyike ejtőernyősökkel történt. A hobbirepülés területén több olyan eseményt is regisztráltunk, amelyek során a repülőgép kisebb-nagyobb



Az Egernél kényszerleszállást végrehajtó repülőgép

mértékben megrongálódott, de a fedélzetén tartózkodók nem sérültek meg. Ilyen volt például, amikor egy leszálláshoz készülő repülőgép elvesztette a teljesítményét, és a pilóta Eger közelében kényszerleszállást hajtott végre. A szakmai vizsgálat eddigi megállapításai nem utalnak műszaki meghibásodásra, így nagy valószínűséggel repüléstechnikai oldalról kell keresni az esetet kiváltó okot. Csakúgy, mint abban az esetben, amikor a felszállást követően a kisrepülőgép egyik motorja leállt, s valamiért a másik motort is lekapcsolták. A kényszerleszállás ebben az esetben is sikeres volt. A vitorlázórepülők körében

sajnos már több súlyos személyi sérülés is történt. Kórházba került annak a vitorlázó repülőgépnél a pilótája és utasa is, amely olyan durván ért földet, hogy a gép törzse is megsérült.

A nagygépes területen áttörést hozott 2012 abból a szempontból, hogy a közös európai adatbázisnak köszönhetően három ország – Dánia, Olaszország és Magyarország – balesetvizsgálói először fogalmaztak meg és adtak ki közös biztonsági ajánlásokat az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) és az érintett hatóság felé. Mindhárom esetben ATR típusú repülőgépek Pratt & Whitney gyártmányú hajtóművei hibásodtak meg. (A magyarországi esemény során egy külföldi lajstromban lévő légi jármű jobb hajtóművében keletkezett tűz a felszállást követően, és a füst az utastérbe is bekerült. A repülőgép visszafordult és problémamentesen leszállt. A fedélzeten pánik tört ki, de személyi sérülés nem történt.) A balesetvizsgálók egymástól függetlenül vitték be a közös adatbázisba az események adatait, majd az egyezőséget látva, a hajtómű közös átvizsgálását kezdeményezték. Az ok végül is a hajtómű turbinalapátjainak anyaghibája volt, s mivel ilyen meghibásodással 2005 és 2011 között 28 esetet tudtak összefüggésbe hozni, a biztonsági ajánlások egyike az érintett turbinalapátok röntgenkészülékkel történő ellenőrzését javasolta. A biztonsági ajánlás jelentőségét jelzi, hogy az ilyen gyártmányú hajtóműből a világon kb. 90 ezer üzemel.

## BIZTONSÁG A FÖLDÖN

A vasúti közlekedés területén 2012-ben számottevően megnőtt a KBSZ által fogadott esetek száma, aminek az az oka, hogy jogszabályi módosítást követően a szakmai vizsgálat hatálya alá kerültek a klasszikus vasút mellett az olyan kötőpályás közlekedési módok is, mint a villamos, a metró, a földalatti, illetve a fogaskerekű. Az újonnan bevont üzemeltetők is komolyan veszik ez irányú kötelezettségeiket, s a szakmai vizsgálatok révén a megelőzés lehetőségét. Mi sem jelzi ezt jobban, hogy míg az elmúlt években 600-700 között stabilizálódott a bejelentések száma, addig 2012-ben elérte a 900-at. A majdnem kétszázados növekedés azonban korántsem azt jelenti, hogy ennyi „problémás” eset lenne a városi közlekedésben, hiszen tavaly több mint 80 esetben a bejelentés arról szólt, hogy közúti jármű ütközött villamosnak, és szinte kivétel nélkül mindig a villamos volt a vétlen. A KBSZ szakemberei az előzetes adatok értékelését követően országos szinten négy esetben döntöttek úgy, hogy szakmai vizsgálatot indítanak villamossal történt esemény kapcsán. Egy alkalommal azért, mert ugyanazon a pályán két villamos egymással szemben közlekedett, más alkalommal, mert kisiklott a jármű, és már a lezárásához közeledik az az eseményvizsgálat, ahol ugyanazon a helyen, egymást követő napokon két villamos is kisiklott.

A klasszikus vasúti forgalom területén ki kell emelni azt az eseményt, amelynek során Tárnok állomáson, a nyíltvonalról visszatoló tehervonat felvágta azt a váltót, amelyet már egy, az állomásból majdan kihaladó személyvonatnak állítottak be, és ráütközött az indulásra váró személyvonatra. Személyi sérülés nem történt, és a járművek sem rongálódtak, ezzel együtt – tekintettel az eset látni veszélyességére – a KBSZ szakmai vizsgálat keretében tekinti át az eseményhez vezető okokat, körülményeket. A baleset vizsgálatát a KBSZ szakemberei már lefolytatták, a vizsgálat megállapításait és a biztonsági ajánlásokat is tartalmazó Zárójelentés publikálása 2013 első negyedében várható.

A tárnoki eset kapcsán a balesetvizsgálók nem látták szükségességét, hogy már a vizsgálat lezárása előtt azonnali intézkedést

javasoljanak, ám másik öt esetben az első megállapítások alapján haladéktalanul javító intézkedések megtételére tettek biztonsági ajánlást. Közlekedésbiztonság szempontjából kiemelkedő az a biztonsági ajánlás, amelyet egy tehervonat kisiklásának vizsgálata során adott ki a KBSZ. A szervezet vizsgálóbizottsága azt állapította meg, hogy a baleset azért következett be, mert a kisiklott teherkocsi tengelyvéganyás csapágyrögzésének biztosítólemeze eltört. Az alkalmazott biztosítólemezt 2006 végén szerelték be, és a felületén látható nyomokból a vizsgálóbizottság arra következtetett, hogy a lemez beszerelésére már használt állapotában került sor. A szakemberek a baleset követően az érintett üzemben tartó egy másik, szintén tengelyvéganyával szerelt kocsián is találtak törött biztosítólemezt. Ezért a KBSZ azt javasolta a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy kötelezze az ilyen csapágyazású járműveket üzemeltető vasúttársaságokat és az ilyen járműveket karbantartó vállalatokat a tengelyvég biztosítólemezek soron kívüli, kellő gondos-



A törött biztosítólemez miatt kisiklott vagonok

sággal és figyelemmel történő ellenőrzésére, a törött, deformálódott vagy mérethibás biztosítólemezek azonnali cseréjére.

A közlekedésbiztonsághoz ugyan csak közvetve kapcsolódik, de az év eseményei közül mindenképpen említést érdemel, hogy 2012-ben a tagországok közül elsőként, önkéntes vállalás alapján a magyar balesetvizsgáló szervezetet, a KBSZ-t auditálta az Európai Vasúti Ügynökség (ERA). A szervezet balesetvizsgálói gyakorlatát magas színvonalúnak értékelték, és jelentésükben a KBSZ-nél alkalmazott eljárások, módszerek közül több olyan elemet is kiemelték, amelyek nem mondhatók általánosnak, és széles körű alkalmazásukat más szervezetek részére is megfontolandónak tartják. Ilyen többek között a záróértekezletek rendszere, amelyeken a Zárójelentés-tervezethez érkezett észrevételeket vitatják meg a szakemberek. Ugyanakkor szorgalmazták, hogy a balesetvizsgálat során a KBSZ az eddigiéknél nagyobb figyelmet fordítson a társaságoknál alkalmazott biztonságirányítási rendszer (Safety Management System) és az esemény körülményeinek, okainak összefüggéseire.

## BIZTONSÁG A VIZEKEN

A vízi közlekedés az átlagosnál rosszabb évet zárt a közlekedésbiztonság szempontjából. 2012-ben hat halálos baleset történt vizeinken, illetve egy magyar matróz szlovák területen esett és fulladt a vízbe. Az év során a horgászat sajnos ismét követelt áldozatokat, hárman estek kedvenc időtöltésük áldozatául. Egy vitorlásbalesetről is értesült a KBSZ, a Balatonon egy vitorlás vezetője tűnt el, keresése azután indult meg, hogy hajója Balatonszepezdnél zátonyra futott, és a fedélzeten nem találtak senkit. Talán nemcsak a tavalyi év, hanem az utóbbi évek egyik legtragikusabb eseménye: kiscigéshajó egy wake boardot vontatva felütött egy zátonyra, aminek következtében vezetője kiesett a hajóból, és ugyancsak eltűnt a vízben.

A KBSZ-hez 2012-ben is viszonylag nagy számban érkezett jelzés elsodródott bójákról. Ez abból a szempontból fontos, hogy ezek a kitűzőjelek tájékoztatják a hajósokat a hajóút aktuális szélességéről.



A dunaföldvári hídlábaknál ütközött bárka mentése

Az úszólétesítményekhez köthető bejelentések csaknem 40%-a külföldi lajstromban lévő járművel kapcsolatos esetről szól. Ezek közül is kiemelkedik a szerb lobogó alatt közlekedő Jasmin ms önjáró tankhajó esete, amely Turnu Severinből szállított biodízel olajat a dunaföldvári kikötőbe. Az út eseménytelenül telt el, a dunaföldvári kikötőnél azonban a hajó egy zátonyon felakadt. A kikötés során a kapitány – elmondása szerint – a szokásos módon járt el; hegymenetben kb. 30 m-re megközelítette a kikötőpontot, és kiadott egy orrkötelet, majd hagyta, hogy a víz sodrása a hajót a kikötő pontonjához befördítse. A manőver azonban nem járt sikerrel, mert a hajó fara felakadt. A hajó sikertelenül próbált saját géperővel leszábadulni, és egy bolgár felségjelű hajó segítségével is eredménytelen maradt. Mindeközben a felakadt hajó kapitánya a szabályoktól eltérve nem értesítette a hatóságokat a történetéről, azt a kikötő személyzete tette meg. A helyzetet nehezítette, hogy a hajó nem rendelkezett dupla (kettős) fenékkal, valamint az

időjárás-előrejelzés a következő napra a környékre viharos erősségű szelet jelzett, emiatt tartani lehetett attól, hogy a hajótest esetleg megroppan, és a rakomány egy része kifolyik a Dunába. A helyzet végül a rakomány átfektését követően szerencsésen megoldódott, de ezzel együtt a szakemberek szükségesnek ítélték a kikötő előtti folyószakasz felmérését, illetve kotrását.

A philadelphiai baleset óta a hajós szakemberek különös figyelemmel kísérik a folyókon feltűnő „egyéb” úszóalkalmatosságokat. Így érthetően a magyar balesetvizsgálók is haladéktalanul szakmai vizsgálatot indítottak, amikor arról értesültek, hogy a Dunán mozgásképtelenné vált egy úszóbusz. Még májusban történt, hogy egyik este egy úszóbusz rövid autóbuszos sétaút után az erre a célra kiépített lehajtón a Dunába hajtott és ott folytatta tovább az útját. Fél óra hajókázás után a kételtű jármű vizsugarhajtóműve műszaki hiba miatt leállt, és a busz sodródni kezdett. A jármű vezetője

mindkét horgonyt kidobta, és azok némi sodródás után végül megfogták a buszt, az utasokat pedig az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság Szent Flórián nevű hajója szállította a partra. Az eset szakmai vizsgálata még tart, a Zárójelentés várhatóan 2013 első felében kerül nyilvánosságra.

Más esetben a horgonyok kevésbé bírták a megpróbáltatást; a Dunaujváros feletti lekötőnél egy mezőgazdasági terménnyel megrakott bárka egyik horgonyláncra elszakadt, és a bárka sodródni kezdett, egészen addig, amíg a dunaföldvári híd lábának nem ütközött. A hídláb kövezésében felakadt bárkát a dunaujvárosi kikötő rendezőhajója mentette le.

További információk a KBSZ által megkezdett szakmai vizsgálatokról, illetve a lezárt eseményvizsgálatok Zárójelentései a KBSZ honlapján ([www.kbsz.hu](http://www.kbsz.hu)) olvashatók.

Bajkó Erika  
KBSZ kommunikációs vezető

Lyonban tartotta 2012. évi téli közgyűlését az EuroTra

# Közlekedésbiztonsági díj a fejlesztésekért

2012. november 23-án és 24-én Lyonban tartotta téli közgyűlését az Európai Közlekedési Képzőszervek Egyesülete (EuroTra). A találkozó házigazdája az EuroTra francia tagszervezete, az AFT-IFTIM (Közlekedési Képzőszerv) volt. A Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete – NiT Hungary 2006 óta tagja az egyesületnek. A KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.-vel kötött együttműködési megállapodás alapján a NiT Hungary-t *dr. Török Árpád* képviseli az EuroTra-ban.

## EURÓPAI SZAKKÉPESÍTÉSI KERETRENDSZER

A közgyűlést a szervezet koordinátora, *Hans Konings* nyitotta meg. Beszédében röviden összefoglalta az előző év legfontosabb tevékenységeit, kiemelve a gdanski közgyűlés eredményeit. Ezután *James Tyler*, az EuroTra elnöke ismertette az ukrán tagszervezet kérését, miszerint a 2013. évi téli közgyűlését tartsa Kijevben az egyesület. A szervezettel kapcsolatos adminisztratív tevékenységek felvázolását követően bemutatásra került az Európai Szakképesítési Keretrendszer (EQF), melynek célja az európai szakképesítések összehasonlítására lehetőséget adó osztályozási rendszer megvalósítása.

## MUNKABIZOTTSÁGOK

A TUR (Dán Közlekedésképzési Tanács) javaslata alapján a szimulátor munkabizottság folytatja munkáját. A tanács kezdeményezte az európai és kiemelten a dán munkaerő-ellátottság minőségi/mennyiségi változásait vizsgáló munkabizottság megalakítását is. Ehhez kapcsolódóan *Magnus Kobke* a járművezetők egészségi állapotával kapcsolatos kérdéseket vizsgáló munkabizottság felállításának jelentősége mellett érvelt.

## KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI DÍJ

A közgyűlés következő pontjaként *James Tyler* felvázolta az EuroTra közlekedésbiztonsági díjával kapcsolatos teendőket. A díjra bármely európai uniós tagországban megvalósult közlekedésbiztonsági fejlesztés kitalálója, illetve tulajdonosa pályázhat. A közlekedésbiztonsági innováció témájában benyújtandó pályázatra tagonként hozzávetőlegesen tíz jelöltet vár az EuroTra igazgatótanácsa.



Fotó: Absolutrússion

## ZSÁMBÉKI TANPÁLYA – SIKER

Ezt követően *Török Árpád*, a NiT Hungary képviselőjében napirenden kívüli hozzászólásában bemutatta a Zsámbékon létesített közlekedésbiztonsági vezetéstechnikai tanpályát, valamint javasolta egy szakmai munkabizottság indítását, melynek célja, hogy vizsgálataiba ezt az új, korszerű tanpályát is bevonja. A magyar tagszervezet részéről tolmácsolt javaslatot az EuroTra közgyűlés üdvözölte.

*dr. Török Árpád*

Az állam feladata, hogy a közúti közlekedést a lehető legbiztonságosabbá tegye

# Fenntartható fejlődés és közlekedésbiztonság

A közúti közlekedés egyike a legszélesebb társadalmi réteget érintő folyamatoknak. Amikor közlekedésbiztonságról beszélünk, nagyon sok dolgot érthetünk ez alatt. Most közelítsük meg egy ország, egy nemzet és annak gazdasága felől a kérdést, hogy világosan lássuk, miként kapcsolódik a közlekedésbiztonság a fenntarthatósághoz, és a közlekedési baleset miben különbözik a legtöbb káros hatástól.

## A KÖZLEKEDÉS KÁROS HATÁSAI

A közlekedés fenntartható fejlődése kapcsán megkerülhetetlen kérdés annak gazdasági és társadalmi vonatkozása, a kényszerűen és tényszerűen fellépő káros hatások, a negatív externáliák. A közlekedéssel kapcsolatban leggyakrabban emlegetett negatív externália a környezetszennyezés, csakúgy, mint például a termelői externáliák esetében. A termelésre, folyamatos növekedésre berendezkedett világban a káros hatásokra is értelmezzük az elviselhető mérték fogalmát.

Ha a környezetszennyezés példáját tekintjük, és csak a vállalat közvetlen anyagi érdekei mentén haladunk, akkor addig növekedhet a „termelés” (ami jelen esetben maga a közúti közlekedés rendszere és folyamata), amíg a vállalat az általa viselt költségeket figyelembe véve, a lehető legnagyobb profitra tud szert tenni, azaz amíg el nem éri a piaci maximumot. Másfelől azonban jelentkeznek az externális költségek (ebben a példában a környezetszennyezésből adódóan). Sajnos ezek a költségek sokkal nehezebben számszerűsíthetők. Mértékük a szennyezés mértékétől függ, a társadalom egésze számára jelentkeznek, így a vállalat hasznának képződése mellett az állam, a társadalom terhei növekednek.

Ha a „társadalmi összhasznot” értelmezzük, akkor a negatív externális költségek figyelembevételével a „piaci optimumtól” a „társadalmi optimumig” jutunk. Ez az új optimum érdeke a „társadalom egészének”, de nem feltétlenül érdeke a vállalatnak. (Fontos megjegyezni, hogy a szennyezés a társadalmi optimumban sem szűnik meg, az externális költségek nem csökkennek le 0-ra).

A közlekedés káros hatásai között azonban a környezetszennyezés (és számos egyéb tényező) mellett ott van a közlekedési balesetkből adódó veszteség is, ami vagy eszközök rongálódását, vagy életek sérülését, illetve elvesztését, vagy mindkettőt jelenti. A közlekedés biztonsága annak mértéke, hogy milyen mértékben jelentkeznek ezek a negatív hatások.

Mit is jelent mindez? Azt, hogy általában mindenki egyetért azzal, hogy a közlekedés biztonságának növelése fontos, azonban tisztán kell látni: mint a termelési rendszerekben, a közlekedésben sem minden szereplő érdekelt abban, hogy tegyen is a káros hatások csökkentéséért (azaz áldozzon erre). Másrészről a balesetkből adódó veszteségek is nehezen számszerűsíthetők, és nehezen mutatható meg társadalmi, nemzetgazdasági jelentősége a biztonság növelésének (bár a nemzetgazdaságot terhelő mértéke forintban kifejezhető).

Ha az egyéneket, embereket kérdezzük, akkor is tipikusnak mondható a témakörrel kapcsolatos azon attitűd, mely szerint a közlekedésbiztonság fontosságával mindenki egyetért, ugyanakkor nehezen értelmezi a lehetséges veszélyeket önmagára („Velem nem történhet meg...”), éppen ezért nehezen vállal áldozatot, különösen anyagi áldozatot (vagy legalábbis nem tudatosan) a biztonság növeléséért. Az ágazat



egyes szereplői, egyes vállalkozások bizonyos értelemben pedig nem érdekeltek abban, hogy ezeket a veszélyeket elismerjék és tegyenek ellene (lásd profitmaximalizálás, vállalati haszon szemben a társadalmi összhaszonnal). Éppen ezért az állam feladata az, hogy a közúti közlekedést a lehető legbiztonságosabbá tegye. Ehhez a rendelkezésére álló szabályozási lehetőségek mellett számos egyéb eszközt is igénybe kell vennie, és el kell érnie, hogy a biztonság társadalmi igényként, a biztonságos közlekedés normái pedig társadalmi normákként jelenjenek meg. Minden olyan országban, ahol a közúti közlekedésbiztonság területén kimagasló eredményeket értek el, magas politikai szinten vállalták fel a közlekedésbiztonság ügyét.

Még egy fontos sajátossága van a balesetnek a többi káros hatással szemben. Ez a hatás azonnali és direkt módon vezethet tragédiákhoz, életek megroppanásához, elvesztéséhez. Kevés olyan ember él Magyarországon is, aki saját ismeretségi vagy családi körében nem szembesült még ezzel. És ezek a tragédiák családokat, közösségeket tehetnek tönkre.

### PROGRAMALKOTÁS A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG JAVÍTÁSÁRA

Magyarországon az 1980-as évek végén a közlekedésbiztonság – elsősorban a közúti közlekedésben – drámaian romlott. A közúti személyi sérüléssel járó balesetek száma 1985-1990 között 42%-kal nőtt, s ezt is meghaladva több mint 48%-os volt a meghalt, megsérült személyek számának emelkedése; míg ebben az időszakban a közúti gépjárműállomány növekedése csak 20% körül alakult. Az általános helyzetképhez hozzátartozik az is, hogy romlott a közlekedési morál: lazult a fegyelem, a szabályok betartása helyébe a durva, gyakran szándékos szabálysértések léptek, és mindezt tovább rontotta a balesetek súlyosságának emelkedése. Az áldozatok között különösen magas volt a fiatalok részaránya, és aggodalomra adott okot az ittasan okozott balesetek számának gyors emelkedése. A baleseti statisztikai adatok elemzéséből egyértelművé vált, hogy önálló, részletesen átgondolt és kidolgozott programra, intézkedéssorozatra van szükség a baleseti helyzet érzékelhető javulása érdekében.

Magyarországon közlekedésbiztonsági programok már az 1970-es és 1980-as években is léteztek, de átfogó programalkotás az 1993-ban kiadott Nemzeti Közlekedésbiztonsági Programmal (NKP) indult el, mely megfelelt a rendszerváltást közvetlenül követő évek elvárásainak, s komplexitásában kezelte a közúti közlekedésbiztonság helyzetét.

Az 1993. évi Maastrichti Szerződés aláírása az Európai Közösség szintjén is megteremtette a jogi feltételeket a hatékony lépések megtételéhez, és az Európai Unióban a 90-es évek második felétől a közúti közlekedés biztonságának kérdése fokozatosan a politika középpontjába került, majd az ezredfordulót követően egyértelműen a kiemelt feladatok egyikévé vált. Mára a közlekedésbiztonsági programok kidolgozása és megvalósításuk folyamatának figyelemmel kísérése a közösség legfelsőbb politikai szintjéhez kötődik.

Az új évezred első évtizedének uniós közlekedésbiztonsági célkitűzéseit az ún. Fehér Könyv fogalmazta meg, melyet az Európai Közösségek Bizottsága 2001. szeptember 12-én tett közzé (címe: „Európai Közlekedéspolitika 2010-ig: itt a döntés ideje”). A Fehér Könyv egyik legfőbb célkitűzése, hogy a 2001-es bázisévhez képest 2010 végére 50%-kal csökkenjen a közúti balesetek halálos áldozatainak száma. Magyarország hatályos közlekedéspolitikai programja, a „Magyar Közlekedéspolitika 2003–2015” az európai uniósnál enyhébb célkitűzéseket tartalmaz. A megfogalmazott cél: a személysérüléssel járó balesetek és a halálos áldozatok számának 2010-ig történő 30%-os, valamint 2015-ig történő 50%-os csökkentése a 2001. évi értékekhez képest.

A hazai közúti közlekedésbiztonsági stratégiaalkotás következő lépcsőjeként 2008-ban megjelent a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2008–2010, felváltva az NKP-t. Ez a dokumentum a közúti közlekedésbiztonság javításának részletes hároméves akcióprogramja volt, célkitűzései a hazai közlekedéspolitikai célkitűzéssel megegyeztek.

Az Európai Bizottság 2010. július 20-án közzétette új időszaki programját „Fejlődés egy európai közúti közlekedésbiztonsági térség irányába: a 2011–2020 közötti időszak közúti közlekedésbiztonságára vonatkozó politikai irányvonalak” címen. Az Európai Bizottság a tagállamokat arra ösztönzi, hogy a közös célokat nemzeti közúti közlekedésbiztonsági stratégiájuk megvalósításával érik el, figyelembe véve sajátos kiindulási helyzetüket, saját igényeiket és körülményeiket. Azt javasolja továbbá, hogy a tagállamok a legkedvezőbb területekre összpontosítsák erőfeszítéseiket. Ezen elvekkel összhangban 2010-ben kidolgozásra került a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2011–2013, ami a következő három évre vonatkozó feladatok irányát és éves intézkedési terveiben a konkrét tennivalókat határozza meg.

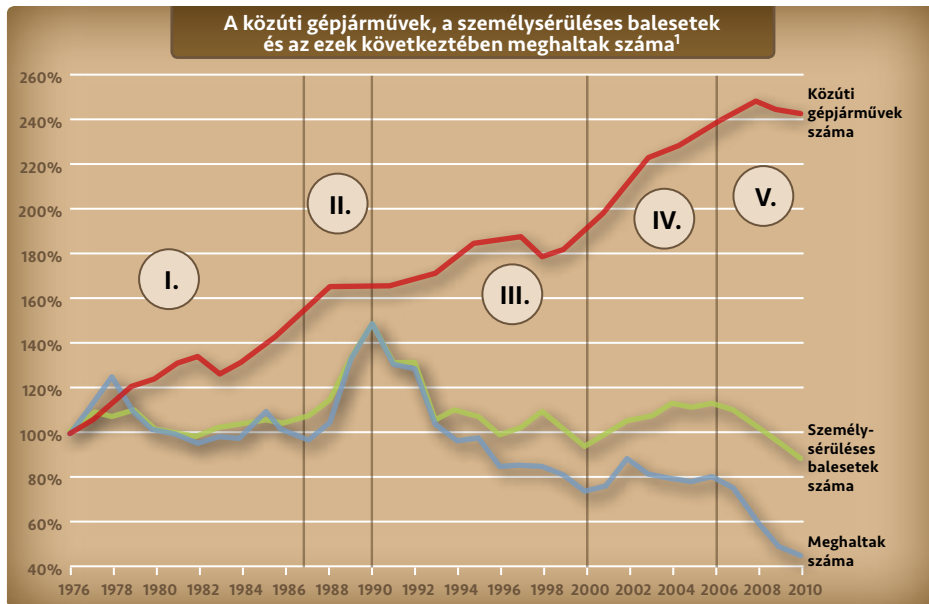
A fent ismertetett folyamatokból jól látható, hogy az európai és a nemzeti közúti közlekedésbiztonsági munka sok ponton kapcsolódik egymáshoz, sőt uniós törekvés, hogy nemzeti programok alkotásán és megvalósításán keresztül ugyan (szubszidiaritás elve), de egységessé váljon az európai tagállamok kezelési módja, hasonló szinten kezeljék az ügyet, és mindenki a lehető legtöbbet tegyen közösségi szinten a közúti közlekedési áldozatok számának csökkentéséért.

**MAGYARORSZÁG KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI HELYZETE**

Ha a magyarországi helyzetet vizsgáljuk, érdemes egy pillantást vetni az európai helyzetre is. Általánosságban igaz, hogy az Európai Unió tagállamainak úthálózatán napjainkban biztonságosabban lehet autózni, mint az ezredforduló idején. Míg 2001-ben az egymillió lakosra vetített közúti baleseti halálesetek száma átlagosan 112 volt, addig 2009-ig ez az érték 70-re csökkent. Az egyes tagállamok között azonban jelentős eltérések vannak. Mindössze 39 fő közúti halott/egymillió lakos értékkel Svédország számít a legbiztonságosabb uniós országnak, míg Romániában a legnagyobb az esélye annak, hogy egy közlekedő közúti áldozattá válik – itt 130 ez az érték. (Megjegyzés: a fenti mutató nem veszi figyelembe a motorizáció szintjét, és a lakosságszáma vetített

adatok jelentős torzításokhoz vezethetnek (a „legjobb” mérőszám, az egymillió járműkilométerre jutó baleseti áldozatok száma), de az összehasonlíthatóság miatt gyakran alkalmazzák ezt a mutatót.) A különbség a régi és az új tagállamok között is kimutatható, hiszen a 2004 előtti tagállamokból álló EU-15-ökben egymillió lakosra mindössze 59 halálos áldozat jutott az EU 27-ek 70 fős átlagával szemben.

A közúti közlekedési balesetben meghalt, illetve megsérült személyekről Magyarországon 1976 óta vannak megbízható adatok. Az, hogy már akkoriban is módszeres adatgyűjtés folyt, egyébként világszinten is kimagasló; vannak olyan fejlett országok (pl. Kanada), ahol a közúti közlekedési balesetek adatgyűjtése még ma is gyerekcipőben jár.

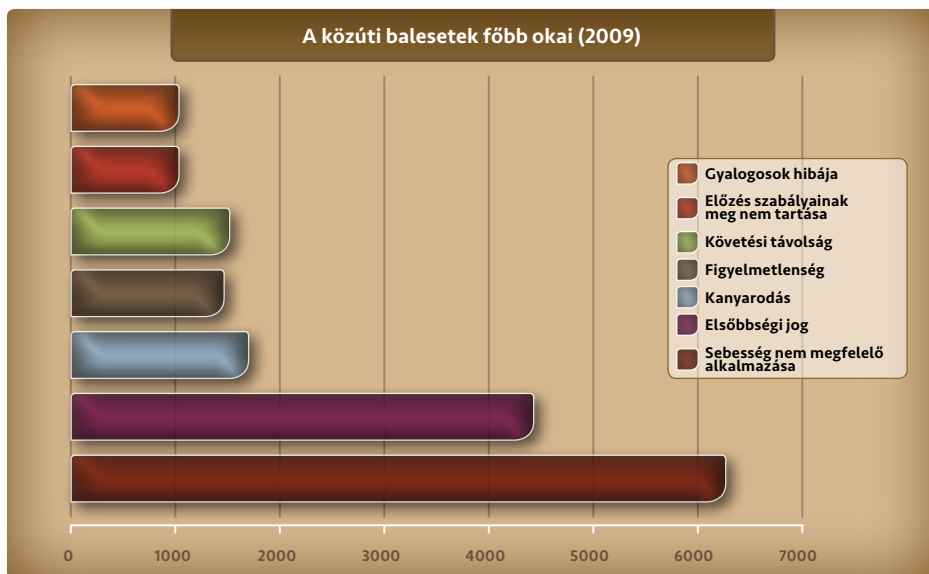


Látható, hogy – leszámítva a stabilitást mutató I. szakaszt – különböző hosszúságú javuló és romló időszakok váltják egymást. Jelenleg – 2006-tól – javuló helyzet jellemzi a hazai közúti biztonságot.

Magyarországon a személy sérüléssel közúti közlekedési balesetek számában 1990 és 2000 között európai mértékkel mérve is jelentős, pozitív irányú változás következett be. A balesetek száma egy évtized alatt 37%-kal, a halálos áldozatok száma 51%-kal csökkent annak ellenére, hogy ebben az időszakban 18%-kal nőtt a nyilvántartásban szereplő hazai gépjárműállomány. Az ittasan okozott balesetek aránya 15,3%-ról 11,8%-ra csökkent. 2001 és 2006 között kedvezőtlenül alakult a hazai közlekedésbiztonsági helyzet, a személy sérüléssel közúti közlekedési balesetek száma 13,4%-kal, a halálos áldozatok száma 5,2%-kal, az ittasan okozott balesetek száma pedig csaknem 30%-kal nőtt. 2007-től aztán javulás indult el, ami 2009-től látványosan és figyelmet felkeltően felgyorsult. Ennek következtében Magyarország 40%-kal tudta csökkenteni a halálos áldozatok számát a 2001. évi értékhez képest, ezzel a hazai vállalást (2010-ig 30%-os csökkentés) meghaladva és átlag körüli értéket elérve uniós összehasonlításban. (A 2001 és 2010 közötti áldozatszám-csökkenés uniós átlaga 43%, ezt 15 tagállamnak sikerült elérni vagy túlszárnyalni.)

A közlekedési balesetek főbb okai viszonylag nagy állandóságot mutatnak. A balesetek rendőrség által nyilvántartott okai között változatlanul első helyen emelhető ki a sebesség nem megfelelő megválasztása (abszolút és relatív gyorsajtás), másodikként az elsőbbségi jog meg nem adása, harmadikként pedig a kanyarodás szabályainak meg nem tartása.

A közlekedési balesetek főbb okai viszonylag nagy állandóságot mutatnak. A balesetek rendőrség által nyilvántartott okai között változatlanul első helyen emelhető ki a sebesség nem megfelelő megválasztása (abszolút és relatív gyorsajtás), másodikként az elsőbbségi jog meg nem adása, harmadikként pedig a kanyarodás szabályainak meg nem tartása.



1. Prof. Dr. habil Holló Péter: A hazai közúti biztonság helyzete a kutató szemével, Autóvezető, 2010. 4. sz., 5-7. oldal

A KSH adatai alapján a személyesérüléses közúti balesetek többségét – több mint 60%-át – személygépkocsi-vezetők, 8-10%-át tehergépjármű-vezetők, átlagosan 1%-át pedig az autóbusz-vezetők okozták. A motorkerékpárosok és a segédmotor-kerékpárosok évente változó, de átlagosan 4-5% körüli részarányt képviseltek a balesetek okozói között, míg a kerékpárosokra 10,2%-os baleset okozói részarány jellemző.

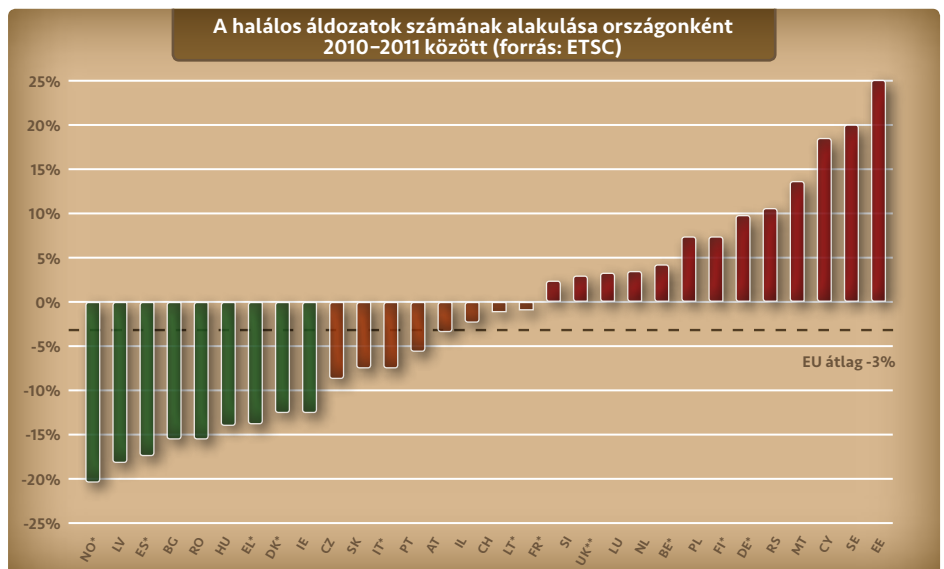
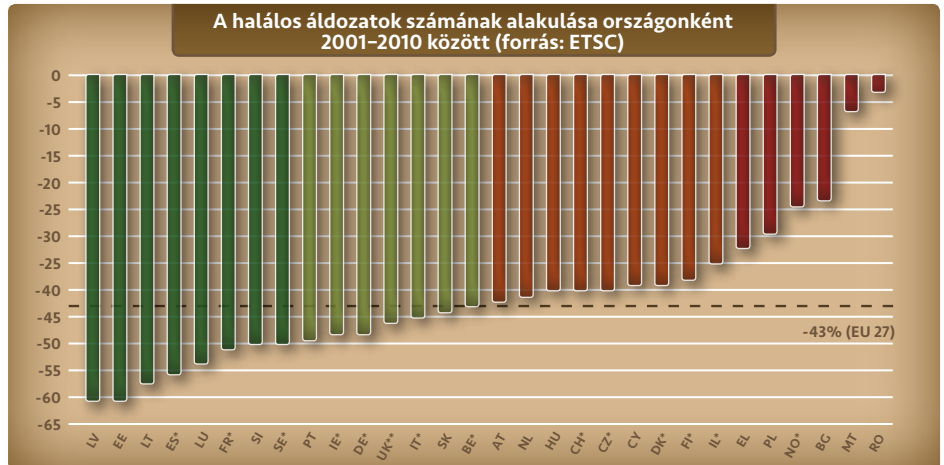
A balesetekben résztvevők megoszlása alapján 2011-ben a motorkerékpárosok aránya 5%, a segédmotor-kerékpárosok aránya 6%, a kerékpárosoké 13% és a gyalogosoké majd' 4%. Az adatok azt jelzik, hogy kiemelt hangsúlyt kell fektetni a védtelen közlekedők, azaz a gyalogosok, kerékpárosok és motorosok biztonságára a jövőben is.

A 2001 és 2010 közötti időszakra elmondható, hogy az EU Fehér Könyvében kitűzött célkitűzést – a halálos áldozatok számának felére csökkentését 2010 végéig – nyolc tagállam érte el, közösségi szinten azonban a teljesítés elmaradt. Ugyanakkor a 43%-os összcsökkenés kimagasló eredménynek számít, hiszen ilyen mértékű sikert egyetlen évtized alatt eddig még soha nem sikerült elérni. A számadatok azt mutatják, hogy a különböző közösségi és nemzeti beavatkozások által az elmúlt évtizedben mintegy 100 000 fő életét sikerült megmenteni az EU-27-ek területén! Azt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy az áldozatok száma csökkentésének pénzben kifejezhető becslést összege az évtized vonatkozásában mintegy 176 milliárd euróra tehető! Az évtized eredményeit vizsgálva elmondható, Magyarország a saját célkitűzését tekintve rendkívül jó eredményként értékelheti a közúti közlekedési balesetben meghaltak számának hazai 40%-os csökkenését, ami európai szinten azonban csak a középmezőnybe való jutáshoz elegendő.

Kedvezőbb viszont akkor ez az érték, ha figyelembe vesszük, hogy Magyarország a kitűzött célokat csak 2004-ben, az Európai Unióhoz való csatlakozásakor vállalta, s a legjelentősebb javulást mindössze három év alatt érte el.

Igazán kiemelkedő eredmény, hogy 2011-ben Magyarország a 2010-es adatokhoz képest további 14 százalékos csökkenést ért el a halálos áldozatok számában, mely eredménnyel (és a korábbi javulással) kiérdemelte az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (ETSC) 2012. évi Közúti közlekedésbiztonsági PIN-díját. (Az ETSC közlekedésbiztonsági kérdésekben szakértői tanácsadást nyújt az Európai Bizottság, az Európai Parlament és a tagállamok részére. 2007 óta minden év júniusában megszervezett konferenciáján hozza nyilvánosságra éves jelentésének eredményeit. A Tanács egyúttal PIN-díjjal ismeri el a közúti biztonság területén kiemelkedő fejlődést elért országokat. Korábban Franciaország (2007), Portugália (2008), Spanyolország és Lettország (2009), Észtország és Írország (2010), Svédország és Litvánia (2011) részesült a kitüntetésben.)

A számadatok vizsgálatán túl, a közlekedésbiztonsági munka mögött álló koncepció, vagy ha úgy tetszik, filozófia változásáról is érdemes említést tenni. A bevezetőben már előrevetítettem, hogy a közlekedési balesetek, mint káros következmények, kissé eltérnek más tényezőktől, miután közvetlen és azonnali halált (vagy komoly sérülést) okozhatnak. Míg egyes tényezőknél (például az említett környezetszennyezésnél) található olyan elfogadható mérték, mely társadalmi optimumnak tekinthető, addig a sérüléseknél ez egyre inkább elfogadhatatlan. A közlekedésbiztonság éllóvasának tekinthető Svédország hirdette meg az ún. Zéró Vízit, mely szerint egyetlen áldozat sem elfogadható. Ez egy új filozófia, ami a kezdeti megrökönyödést követően egyre elfogadottabbá, sőt követendővé válik.



### AZ EREDMÉNYEK HÁTTERE, MÉRFÖLDKÖVEK

Az eredmények a számok tükrében biztatóak és az elmúlt évek sikerét mutatják. Nem szabad azonban eltekinteni azoktól a tényektől, melyek a jövőre nézve komoly feladatokat vetítenek előre. Nézzük meg, milyen tényezők és intézkedések vezettek a javuláshoz, és „mire is elég” ez az eredmény.

- A több évtizedes folyamatos munka, a terület monitorozása és a csaknem két évtizedes stratégiai szemléletben megvalósított szisztematikus munka megalapozta a javulást, de nem szabad elfelejteni, hogy a meghaltak számának közel 50 évvel korábbi szintre való csökkentéséhez a gépjárműtechnika hatalmas fejlődése is hozzájárul. A technikai fejlődés, az aktív és passzív biztonsági eszközök elterjedése jelentősen növeli a túlélés esélyeit, kedvezően befolyásolja a balesetek kimenetelét. (Itt térnek ki az első fejezetben említett azon kijelentésre, hogy az egyének nem vagy nem tudatosan költenek a biztonságra, illetve nem fogalmazódik meg bennük a biztonság igénye és prioritása. Mára szériafelszerelésnek tekinthetőek olyan eszközök, mint például az ABS, a légszák, így a vásárláskor a ráfordítás nem jelenik meg látványosan, s ha többletköltséget okozna, talán egy légszákkal is beérnék a vásárlók. Ugyanakkor hajlandók felárat fizetni pl. egy CD-tárért. S ha nem tudatosul, hogy mit is vásárolt meg és miért, akkor a biztonságérzetet sugalló légszák mögé úgy ül be a járművezető, hogy nem csatolja be a biztonsági övét, hiszen vele úgysem történik baj, a baleset csak másokra leselkedik. Így a biztonságot szolgáló eszközt is önmaga ellen fordítja, mivel ütközés esetén őt nem tartja meg az öv, ezáltal előrelendül, a légszák pedig hatalmas erővel nekiütözik a kinyílás szakaszában, nagyon súlyos sérüléseket okozva).
- A gazdaság élénkülése vagy visszaesése (a GDP alakulása) közvetlen hatást gyakorolhat a közúti forgalomra, a futásteljesítményekre, így a közúti közlekedés biztonságára is. Az elmúlt időszakban válság jellemzi a gazdaságokat, ami a közlekedésbiztonságot kedvezően befolyásolja.

(A KSH 2009-es adatai szerint)

- a közúton szállított áruk tömege 11,1%-kal;
- a közúti árutonna-kilométer teljesítmény 1,3%-kal;
- a helyközi forgalomban autóbusszal szállított utasok száma 6,2%-kal;
- a helyközi forgalomban közlekedő autóbuszok utaskilométer teljesítménye 5,2%-kal;
- a helyi forgalomban autóbusszal szállított utasok száma 6,4%-kal;
- a helyi forgalomban közlekedő autóbuszok utaskilométer teljesítménye 7,0%-kal

esett vissza a 2008. évihez képest.

A Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett közúti járművek száma 2009-ben 106 343 volt, 53%-kal kevesebb, mint 2008-ban (227 251).

Hosszú idő után első alkalommal 2009-ben csökkent az országos közúti gépjárműállomány is. Míg 2008-ban 3 685 677, 2009-ben 3 640 115 volt az év végén nyilvántartott közúti gépjárművek száma.[1]

- 2008-tól jelentős jogszabályi változtatások történtek, ezek nyomán olyan lehetőségek nyíltak meg, melyek markánsan javították a közlekedésbiztonságot. Nem szabad azonban elfelejteni, hogy e lehetőségek „egyszeriek”, gyors eredményt hoznak, de további javulás nem várható tőlük, sőt számolni kell az eredmények némi romlásával is, ha nem megfelelőek a követő akciók.

2008. január 1. (alkalmazás kezdete: május 2.)

Objektív felelősség bevezetése – az üzemben tartó büntethető, ha nem ismert a járművezető

- Az előéleti pontrendszer szigorítása
- Zéró tolerancia – már minimális alkoholfogyasztás esetén is elveszik a vezetői engedélyt

2009. május 1.

A 69/2009. (IV. 2.) Korm. rendelet által módosításra került a 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet. Ennek megfelelően a sebességtúllépésekhez tartozó bírságok immár nem a gyorsajtás %-ban meghatározott mértékűtől, hanem a konkrét km/h-ban meghatározott értékektől függenek.

2009. augusztus 1.

A 2009. évi XLV. törvény módosította a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 20. §-át, mely következtében további közlekedési szabályszegések kerültek be a közigazgatási bírságok rendszerébe.

Ezek az alábbiak:

- a menet közben kézben tartott mobil rádiótelefon használata, a biztonsági öv használata nélküli közlekedés (ezek a 2011. évi módosításokkor kikerülnek)
- a gyermekbiztonsági rendszer használatának elmulasztása,
- a motorkerékpár-bukósíkok használatának elmulasztása.

Összefoglalva elmondható, hogy az európai és hazai javulásnak is vannak olyan katalizátorai, melyek kedvező hatása vagy elodázható, vagy idővel törvényszerűen gyengül, vagy aktuális folyamatok függvényében ingadozik. Ezért a rövid távon elért eredmények mellett nem szabad megfeledkezni azokról a tényezőkről és feladatokról, melyek az eredmények megtartásának, valamint a folyamatos és hosszú távú fejlődésnek, javulásnak a zálogai.

## A KÖZELMÚLT JELENTŐSEBB INTÉZKEDÉSEI

A teljesség igénye nélkül nézzünk meg néhány intézkedést, rámutatva azok jelentőségére!

A közlekedésbiztonság állami feladatai ellátásának koordinációjáért a közlekedésért felelős miniszter, a munka megvalósításáért a közlekedésért felelős szaktárca és a Belügyminisztérium felel. Ennek értelmében az állami feladatok leginkább a két tárcához kötődnek.

Magyarországot szokás tranzitországnak nevezni, ami annyit jelent, hogy fontos európai folyosók szelik át, földrajzi elhelyezkedése okán jellemző az országon áthaladó külföldi (idegen honosságú) járművek tömeges megjelenése az országos közúthálózaton s jellemzően a gyorsforgalmi hálózaton (autópályákon), melyek vezetése igen jól ki is elégíti ezeket az igényeket.

- Az idegen honosságú gépjárművek nemcsak a forgalom növekedéséhez, adott esetben torlódások kialakulásához járulnak hozzá, hanem a közúti közlekedési szabályszegésekből (a gyorsajtás ennek tipikus példája) vagy éppen balesetekből is kiveszik a részüket. Az idegen honosságú járművek által elkövetett szabályszegéseket nehéz szankcionálni, nehéz „utolérni” az elkövetőt. Az adatbázisok megosztására (pl. EUCARIS) és a határon átvélő szankcionálásra mutatkozik törekvés az Európai Unióban, de ennek létrejöttéig kétoldalú megállapodások megkötésével igyekeznek a rendőrség megteremteni ennek lehetőségét.
- A gyorsforgalmi utak fajlagosan a legjobb közlekedésbiztonsági mutatóval rendelkeznek Magyarországon, magyarázható ott a legbiztonságosabb autózni a magyar közúthálózaton. Ugyanakkor a magyarországi autópályák és autótutak biztonsági szintje nemzetközi összehasonlításban nem tartozik a jobbak közé, ezért pl. az ÁAK szisztematikus közlekedésbiztonsági munkával évről évre javítja a feltételeket, beavatkozik a legkritikusabb szakaszokon, és a szabálykövetés és biztonságos használat ösztönzésére kampányokat indít.

Néhány, talán többünk által tapasztalt változtatás és ismert üzenet:

Az M2 autótut forgalombiztonságának növelése – balesetveszélyes szakaszok jelzése, a 2009 őszi lezajlott felújítás során Magyarországon először alkalmazták a záróvonal-átlépések és a frontális balesetek számának csökkentése érdekében a dupla záróvonal közti terület pirosra festését.



Közlekedésbiztonsági plakátkampányok az autópályákon

- Az autópályán bekövetkezett pályaeseményeket elemezve elmondható, hogy az autópályákon a halálos balesetek 20-25%-a azért történt, mert a járművek egymást utolérve ütköznek. Az ilyen utolérési balesetek számának csökkentése érdekében 2009-ben az ÁAK a gyorsforgalmi utak mentén számos, a helyes követési távolság betartására figyelmeztető táblát helyezett el.
- 2010-ben pedig úgy döntöttek, hogy a biztonsági öv viselésének fontosságáról szóló plakátkampányban – a korábbi évekkel ellentétben – az elrettentés irányába mozdulunk el, remélve, hogy jobban eljut a célközönséghez az információ. Ennek megfelelően olyan plakátot készítettek, amely nemcsak felhívja a biztonsági öv használatára a figyelmet, hanem mutatja is az ütközés utáni pillanatot.
- A közlekedésbiztonság kiemelt kezelését mutatja, hogy egyes konkrét biztonsági problémák esetében a közlekedésért felelős helyettes államtitkárság is lépéseket kezdeményezett, kezdeményez. Ennek egyik példája az M70 gyorsforgalmi út felülvizsgálatának elrendelése. Az útszakasz kiemelt balesetveszélyességi kockázattal bírt, amit egy, 2011. június 21-én bekövetkezett baleset újfént bizonyított.

(„A Romániából Spanyolországba tartó autóbussen 4-5 gyermek is ült, de az utasok többségével együtt aludtak, amikor a tragédia történt. Az első információk szerint legalább huszonötön szenvedtek sérülést. A román autóbussz és szlovén kamion ütközése az M70-es autótut 15-ös és 16-os kilométerszelvénye között olyan szakaszon történt, ahol kétszer egy sávra szűkül az út pálya...” (forrás: MTI))



Az eset a közvéleményt, a szakembereket és a szakmai vezetőket is megrázta, és hatékony cselekvésre készítetett. A tragédia hatására a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedésért felelős helyettes államtitkára felülvizsgálatot rendelt el. Szakértői munkacsoport alakult az útszakasz vizsgálatára és intézkedések kidolgozására. A szakértői jelentés nyomán általános érvényű módosításokat is kezdeményeztek, az adott szakaszon pedig jelentős forgalomtechnikai változtatásokat eszközöltek. Többek



között egyértelműsítették a szembejövő forgalom jelenlétét, és markánsabban elválasztották a menetirányokat. A beavatkozások újszerű elemeket tartalmaznak a magyarországi közúthálózaton.

- A szakminisztérium kezdeményezésére sosem látott mértékű országos közlekedésbiztonsági program indult az Új Széchenyi Terv támogatásával, mely értelmében összesen 38 milliárd forint értékben indulhatnak meg személysérüléses balesetek megelőzését elősegítő vasúti és közúti infrastruktúra-fejlesztések. Az ÁAK 13,2 milliárd, a MÁV 12,4 milliárd, a Magyar Közút 11,4 milliárd, a GYSEV pedig 982 millió forintot fordíthat közlekedésbiztonsági beavatkozásokra a társaságok által üzemeltetett hálózatokon.
- A hazai közúti infrastruktúra biztonságosabbá válása kapcsán nagy jelentősége van a 2011-ben megjelent 176/2011. (VIII. 31.) Korm. rendeletnek, ami a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről rendelkezik. A rendelet hatálya a gyorsforgalmi közúthálózat elemeire – beleértve a transzeurópai úthálózat magyarországi részét képező utakat –, az országos főúthálózat elemeire, a 10 000 E/nap keresztszeti forgalomnagyságnál nagyobb forgalmú közutakra, az e közutak közúti biztonsági hatásvizsgálatára, közúti biztonsági auditálására, közlekedésbiztonsági rangsorolására és közúti biztonsági felülvizsgálatára, valamint a közúti biztonsági auditorokra és azok képzését végző szervekre terjed ki.

A rendelet értelmében képzett közúti közlekedésbiztonsági auditorok közlekedésbiztonsági megfontolások alapján ellenőrzik a terveket, vagy vizsgálják felül a rendelet hatálya alá tartozó útszakaszokat, és javaslatokat fogalmaznak meg a biztonság növelése érdekében. A nagy fejlesztések esetében pedig közlekedésbiztonsági hatásvizsgálat szükséges, ami szintén a „biztonság köbevéését” segíti elő.

- Szemléletváltásról árulkodik a szaktárca kezdeményezésére, a releváns szervezetek által közösen életre hívott ÉLET ÚTON Program, ami a biztonságos közlekedésre felkészítés programja. Célja, hogy a közlekedők ún. élethosszig tartó tanulással a kollektív és egységes szemléletformálást követően a közlekedési rendszer jól felkészült és támogatott szereplőivé váljanak. Nagyon fontos eleme, hogy a kategóriás járművezető-képzés „előszobájának” tekinti a közlekedésre nevelés időszakát az óvodás, általános iskolás és középiskolás korban, így annak módszertana és tananyaga is egységes és modulárisan egymásra épülő kell legyen. A program sikerét jelzi, hogy eddig több mint negyven szervezet csatlakozott hozzá, hogy közösen tegyenek a közlekedésbiztonság javításáért. Reményt keltő, hogy olyan multinacionális vállalatok is, amelyek Magyarországra települtek, fontosnak érezték társadalmi szerepvállalásukat, és szintén csatlakoztak a programhoz.
- A témakör iránti fogékonyság és a szerepvállalás növekedését mutatja, hogy a jogszabályban megjelölt tárcák mellett a Közigazgatási és Igazságügyi Minisztérium is fontosnak érezte, hogy tegyen a közlekedésbiztonság javításáért, a gyalogosok biztonságának növeléséért. 2012. február 20-án útjára indította a „Mindenki gyalogosnak születik” kampányt, ami a mindennapi közlekedési kultúrát, a gépkocsivezetők, kerékpárosok és a gyalogosok közötti partnerséget, az egymásra való nagyobb odafigyelést népszerűsítette.
- A gépjárművezető-képzés és -vizsgáztatás a közlekedésbiztonság javításának egyik „alapköve”, melyet a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram is a kiemelt feladatok között kezel. A képzésnek a biztonságos járművezetéshez nélkülözhetetlen elméleti és gyakorlati ismeretek átadását kell biztosítania. A 2004 szeptemberében bevezetett számítógépes elméleti vizsgáztatás tapasztalatai mind a vizsgázók, mind a hatóság számára kedvezőek.

• A közúti közlekedésről szóló és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának általános szabályairól, továbbá a vezetői engedélyekről szóló módosítások egyebek mellett részletesen meghatározzák a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzése során alkalmazott távoktatási (e-learning) módszer bevezetésével kapcsolatos szabályokat, továbbá a „mopedautók” vezetésére is jogosító „AM” vezetői

engedély kategória megszerzésének feltételeit. Számos helyen pontosabbá váltak a képzésre és vizsgáztatásra vonatkozó részletszabályok (pl. alapfokú iskolai végzettség igazolása, elméleti és gyakorlati tanfolyami képzés szétválasztása, a vizsgáztatás során jelentkező visszaélések megakadályozása, a járműkezelési ismeretek tantervi oktatásának korszerűsítése).

- Az Országos Rendőr-főkapitányság, valamint az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság számára a gyermekek védelme és a közlekedési nevelő munkában való aktív részvétel immár évtizedek óta az egyik legkiemeltebb feladat. A rendőrség 2008. szeptember 1-jével hirdette meg „Az iskola rendőre” programot, amely az eddigi tapasztalatok alapján nagymértékben segítette a gyermekek védelmére irányuló átfogó bűn- és baleset-megelőzési tevékenységet. A programban tavaly mintegy 2800 oktatási intézmény vett részt; a munkába csaknem 2200 rendőr kapcsolódott be. Az iskolarendőrök a közlekedésre nevelésben is kiemelkedő szerepet játszanak, hiszen rajtuk keresztül elérhetővé válnak a gyermekek és az oktatási intézmények.
- A prevenció egyik letéteményeseként az ORFK – OBB folyamatos kampányokkal igyekszik felhívni az embereket, a közlekedők figyelmét a biztonság fontosságára, a közlekedés veszélyeire. Az ORFK – OBB több sikeres óriásplakát-kampánya közül az egyik legsikeresebb volt „A zebra a gyalogosoké!” című óriásposzter, amely első helyezést ért el a Tunéziában 2010. március 4-6. között megrendezett 6. Nemzetközi Közlekedésbiztonsági Kampányok Fesztiválján.
- A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium megbízásából a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ 2010 novemberében pályázatot hirdetett önkormányzatok számára forgalombiztonsági beavatkozások tervezettségére, valamint csomópontok és kisköltségű forgalombiztonsági beavatkozások megvalósítására. A pályázott gyalogátkelőhelyek, sebességkorlátra figyelmeztető berendezések, buszöblök, forgalomcsillapító szigetek, jelzőlámpák közül csaknem valamennyi megvalósult: összességében 54 önkormányzat 85 beruházása készülhetett el 2012 májusáig.



## A LEGFONTOSABB FELADATOK

A legfontosabb feladatok az emberi tényezőhöz kapcsolódnak a jövőben is. A szemléletformálás, az információ átadása, tehát a klasszikusan megelőzési feladatok folytonossága szükséges. Ugyanakkor a közlekedésre felkészítés rendszerét meg kell újítani, hatékonyabban kell működtetni, és el kell köteleződni a több évtizedes következetes végrehajtás mellett, akkor is, ha az eredmények csak később várhatóak.

Jelenleg általánosságban elmondható, hogy a közlekedésre nevelés (aminek a közoktatásban kell megvalósulnia) nem megfelelő, a gyermekek felkészítése hiányos, csakúgy, mint ennek nyomán az ismereteik. Bár a közlekedésért felelős tárca (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium) és a Belügyminisztérium tesz erőfeszítéseket a hiányosságok ellensúlyozására, a közoktatási rendszer nélkül ez nem lehet kellően hatékony.

Komoly nehézségekkel kell szembenézni a járművezető-képzés területén is; a piaci viszonyok, a lakosság árzékenysége, illetve a hiányos alapismeretekkel érkező jelöltek együttesen rosszul felkészült friss gépjárművezetők közutakon való megjelenéséhez vezet.

Mindeközben gondoskodni kell arról is, hogy az aktív felnőtt lakosság folyamatosan megismerhesse a szabályok változását, és tisztában legyen a veszélyforrásokkal (pl. alkohol, fiziológiai korlátok stb.). A közeljövő kihívása lesz, hogy Magyarországon is egyre jellemzőbb az ún. idős járművezetők jelenléte.

Mindeközben, a bevezetőben is említett okok miatt, a fenntarthatóság érdekében növelni kell a piaci szereplők és a lakosság, összességében pedig a társadalom téma iránti érzékenységét, a társadalmi kontrollt, és segíteni kell a helyes normarendszer elfogadottságának és elterjedésének növekedését.

A hazai közlekedésbiztonságról elmondható, hogy jó irányba halad, hozzájárul a fejlődés fenntarthatóságához, de az eredmények elismerése mellett a jövőre, a jövő feladataira kell koncentrálni. Bátor és következetes munkavégzés szükséges, hogy a közlekedésbiztonság terén éllovas országok között tudhassuk és tarthassuk hazánkat.

*Berta Tamás központvezető*

### Hivatkozások

- Közüti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2011-2013
- www.baleset-megelőzes.eu
- www.kozlekedes-biztonsag.hu
- ÁAK háttéranyagok

Ott kell lennünk, ahol az európai fejlesztésekről döntenek

# Jobb, szakszerűbb és ésszerűbb közlekedést!

Közutas családban, mérnökök között nőtt fel, így nagyon nem is lehetett más belőle, mint műszaki ember. Viszonylag sima karrierív. Jelenlegi munkahelyén, az NKH elnökhelyetteseként a hivatal stratégiai irányalkotója, az EU-s projektek felügyelője, a beszerzések irányítója. A 32 éves Schwáb Viktor György szerint sorsdöntő év lesz 2013.

– Nagy képzelőerő kell ahhoz, hogy elhiggyük, gyerekkorában azt mondta édesanyjának: mama, én stratégiai vezető akarok lenni. De akkor mi akart lenni?

– Mérnök. Mindig is ez vonzott, és egyáltalán nem akartam elkerülni a sorsom. (Édesanyám orvos volt, hogy a kérdésre is feleljek. Ő azt szerette volna...) Igazi közutas családban nőttem fel, édesapám építőmérnökként dolgozott, s már gyerekként is nagyon tetszett a munkája. Ráadásul a családi nyaralások során is mérnökök között voltam, mivel szüleim barátai is ezen a pályán mozogtak. A testvérem szintén építőmérnök... Szóval nem is akartam más lenni. Tulajdonképpen középiskolás korom óta ez érdekelt, pláne, hogy a mára megszűnt, de a maga korában híres Kvassay Jenő Közlekedés-építő Szakközépiskolába jártam. Nem is volt kérdés, hogy az egyetem is ilyen szakra jelentkeztek. Már az egyetem alatt is dolgoztam a szakmában, mígnem 2006-ban egy állásinterjút követően az állami szférába, a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.-be kerültem. Emellett számos szakmai és társadalmi szervezetnek segítettem a munkáját, többek között évek óta szakértője vagyok az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottságnak. Kedvenc témám a biztonságos közlekedésre nevelés. Az NKH-ban új feladatok vártak, örömmel mondtam igent a felkérésre. Tavaly igazoltam a hatóságához.

– Mit takar a stratégiai elnökhelyettes pozíció?

– Az NKH stratégiai koncepcióján olyan hosszú távú intézkedéseket értünk, amelyek segítik célkitűzéseink megvalósítását, a problémák megoldását. Jelenleg kettős irányultságú. Egyik a hatóság ügyfeleinek minél teljesebb kiszolgálása, másik a hatóság szervezetének alakítására tett javaslatok, amelyek az optimális működést elősegítik. A közlekedés számtalan ágában nagy változások



Fotó: Iró Zoltán

zajlanak, melyekre jól felkészült munkatársakkal reagálnunk kell. Azért dolgozunk, hogy a közlekedés egésze jobb, rendezettebb, szakszerűbb és ésszerűbb legyen. Amikor a magyar közlekedés ügyéről beszélünk, arra keressük a választ, hogy maga a rendszer miként tud megfelelni a társadalmi és a gazdasági elvárásoknak. Nagyjából ezeknek az irányoknak a meghatározása a dolga egy stratégiai foglalkozó vezetőnek és munkatársainak.

– Drasztikusan csökken egyes szakhatósági engedélyek kiadási ideje, a korábbi hatvan nap helyett harminc alatt kell elbírálni egy ügyet. Erre milyen stratégiája van?



– A rendelet alkalmazása óriási feladat, hiszen a korábbi idő feleződött, a kiemelt üggyé nyilvánított esetekben harminc nap lett. Komoly logisztikát kíván az Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivataltól, hogy adott esetben akár negyven helyre – a mentőktől a tűzoltókig, a földhivataltól a katasztrófavédelemig – elküldött tervcsoportot visszaérkezésük után ilyen rövid idő alatt véleményezzék, és ezekből elfogadható határozat szülessen. Ez egyfelől nehézség, hiszen a korábban működő rendszert felül kellett írni, másfelől üdvözlendő, ugyanis az NKH így a gyakorlatban demonstrálja, hogy elmozdult a szolgáltatói hatóság státusa felé.

– *Ez mennyiben növeli a hibázás lehetőségét? Elképzelhető, hogy a szakmaiság elve sérül a gyorsaság miatt?*

– Az NKH semmilyen körülmények között nem engedheti meg azt, hogy például a gyorsaság miatt balesetveszélyes határozatot hozzon. Ebben nincs kompromisszum! Egy mérnöki létesítménynek olyannak kell lennie, hogy ott évtizedek múlva is elférjen a szállító jármű, és az utasokat ne veszélyeztesse semmi stb. Hosszú távon gondolkozunk, rossz vagy akár csak felületes engedélyt sem engedhetünk ki a kezünk közül!

– *Tartható a harmincnapos határidő?*

– A koncepció lényege, hogy a dokumentáció majdan digitális formában is leadható legyen a társhatóságoknak. Ez azonban nem elég, még hatékonyabb munka kell, az eddiginél is jobban együtt kell működni az érintetteknek.

– *Melyek az NKH stratégiai alapvetései 2013-ban?*

– A közelmúlt példái mutatták meg, hogy mennyire fontos a veszély, illetve katasztrófa-helyzetek azonnali kezelése, az ilyen szituációkban nyújtott hatósági eljárások gyorsasága. Az NKH stratégiájában szerepel egy új, a Nemzeti Fejlesztési Minisztériummal együttműködésben kialakított egységes ügyeleti figyelő rendszer létrehozása. A hatóságnál jelenleg is jól működik az ügyeleti rendszer a légügyi területen és a vízi utakra, ráadásul stratégiai partnerével, az RSOE-vel együttműködve egy új információs és kommunikációs rendszert, a folyami információs szolgáltatásokat, a RIS-t működteti és alkalmazza. Ennek előnyét egy olyan gyakorlati példán érzékeltetném, amikor a hatóság online juthat információhoz a Dunán történekről. A folyami hajókon működő információs rendszerrel, a hajóazonosító berendezés segítségével élőben követhető, hogy milyen hajó lépett be Magyarországra, szállít-e veszélyes anyagot, helyesen adta-e meg méretadatait. Itt fontos megjegyezni, hogy korábban az NKH több mint 140 állami tulajdonú hajóazonosító készüléket adott használatba kormányzati szervek és magánvállalkozások részére pályázati úton. Az eszközök európai uniós támogatással, az NFM, az NKH, az RSOE és a hajósgazdák összefogásával kerültek beszerzésre és telepítésre, és az NKH vagyongazdálkodása alatt állnak. Ez komoly hatású előrelépés. Ugyancsak stratégiai fontosságú a közlekedésbiztonság, a baleset-megelőzés, és beszélhetünk a biztonságot szolgáló infrastruktúra- és a közlekedésfejlesztés kérdéseiről is. Ehhez kapcsolódik a hazai tervezői és mérnöki piac védelme, a biztonságosabb közlekedésre nevelés feladatainak megoldása, valamint a gépjárművezetőképzés rendszerének megújítása és így tovább. Ezek a témák sokat szerepelnek a szakmai sajtóban, így ezt most nem fejteném ki.

– *Amennyiben „esemény” történik, mi a menetrend?*

– Szakembereink, akik állandó ügyeleti szolgálatban vannak, eldöntik, hogy az adott veszélyhelyzetben szükség van-e hatósági közreműködésre. Ez az első. Például a hajózásnál ez élesen körülhatárolható. Az NKH-nak van arra jogosultsága, hogy biztonsági

szempontból adott esetben eldöntse, a hajó hol és milyen feltételek mellett köthet ki, illetve a Hajózási Hatóság rendelhet el szükség esetén részleges vagy teljes hajózási zárlatot, amennyiben azt a személyek vagy a természetes és épített környezet védelme megköveteli. A katasztrófa elhárítása is csak ezután kezdődhet, ami viszont már szakhatósági feladat.

– *A Projektkoordinációs Főosztály felállításával új terület felé nyitott az NKH. Itt mi a prioritás?*

– A megfelelő szakemberekkel a megfelelő hatékonyság elérése az EU-s projektekben. A cél egyértelműen az, hogy részt tudjunk venni a különböző pályázatokon, és ehhez megfelelő szervezetet alakítsunk ki. Az Európai Unió támogatásával indult Magyar-program sikeressége bizonyította, hogy képesek vagyunk az EU-s forrásokkal hatékonyan élni. 2013-ra tovább bővült az interneten intézhető hatósági eljárások köre, és egyszerűsödött több jármű-igazgatási eljárás is. A jármű tulajdonjogában történt változásról a régi tulajdonos már az interneten is bejelentést tehet. A Magyar-program és egyéb EU-s programok keretében történt informatikai fejlesztés nyomán a későbbiekben ennél merészebb változásokat is tervezünk.

– *Milyen EU-s pályázatokon indul a hatóság 2013-ban?*

– A Duna vízügyi feltérképezése az egyik projektünk, a folyó ugyanis folyamatosan változik, a régi térképek sok esetben már elavultak. Aztán pályázunk az Ügyfélkapu továbbfejlesztésére is, az ügymenet további modernizálása érdekében. A legnagyobb projekt egy új technológia csatasorba állítása lesz. Ez többek között a kamionok menet közbeni tengelysúlymérését, a sebesség ellenőrzését biztosítja. A közutakon elhelyezett automata tesztállomások országos kiépítésével jelentősen megnőne a forgalomban szabálytanul résztvevők kiszűrésének lehetősége. A korszerű fejlesztési eredményeket naprakészen alkalmazó közlekedési projektek elvezethetnek a biztonság növeléséhez, a meglévő infrastruktúrák hatékony védelméhez. A technika magyarországi alkalmazása, illetve meghonosítása élvezi a kormányzat támogatását is, ezzel együtt éveken átívelő projekt lesz. Pillanatnyilag a megvalósíthatósági tanulmány indításánál tartunk. Aztán szándékaink szerint még ebben a ciklusban megkötjük a szerződést, a program 2015-ben futhat ki. Egy másik területet is szeretnék megemlíteni. A Nemzetközi Főosztály feladata annyiban szintén követhető az EU-hoz, hogy nyitnia kell más országok szaktárcái felé, továbbá az NKH-nak jelen kell lenni az európai és az ENSZ szakmai szervezetekben. Az a cél, hogy ott legyünk, ahol az európai fejlesztésekről döntenek, a közvetlen információk biztosítják a szakmai beleszólás lehetőségét.

– *Márciustól a Piacfelügyeleti és Minőségbiztosítási Főosztályhoz fordulhatnak panasszal azok az utasok, akik elégedetlenek az adott busztársaság szolgáltatásaival. Ön szerint a változás után rohamra kell számítaniuk?*

– Rohamra, panaszáradatra talán nem, de komoly munkára igen. A főosztály megalakításától azt várjuk, hogy az EU-s elvárásoknak megfelelően működjön. A panaszok elbírálása nagy feladat, hiszen az országban nagyjából 1700 társaság foglalkozik buszos személyszállítással. Ebben benne vannak a nagyvárosi szolgáltatók, de a csupán egyetlen busszal üzemelő kisvállalkozás is. Amennyiben a szolgáltatás színvonala vagy bármilyen más sérelem miatt panasszal él az utas, első fokozatban a társasághoz kell fordulnia. Ha az ott kapott válasz, indoklás számára nem kielégítő, akkor fordulhat másodfokon az NKH főosztályához. A feladat színvonalas ellátása az NKH ügyfélbarát, szolgáltatói szemléletét fogja bizonyítani.

S. V. A.

A szakmai együttműködés erősítése a visegrádi országok között

# Regionális közlekedésbiztonsági projekt indul

A KTI Közlekedéstudományi Intézet Közlekedésbiztonsági Központja 2012 őszén pályázatot nyújtott be a Visegrádi Alaphoz, a „Négy Visegrádi Állam közötti közlekedésbiztonsághoz kötött szakmai együttműködés erősítése” címmel, amelyet 2012 novemberében pozitívan bíráltak el.



A Visegrádi Országok csoportja

## 1. BEVEZETÉS

A rövidített angol elnevezés szerint PRO-SAFE (Intesifying PROfeSsionAl collaboration For safEr road transportation among the Visegrad countries) projektre elnyert támogatás 15 000 eurót tesz ki, ami kiegészül a KTI – Közlekedésbiztonsági Központon kívül még bevont négy partner 7640 eurós önrészeivel. Így a projekt teljes költségvetése 22 640 euró. A bevont külföldi partnerek esetében a támogatás-önrész aránya 70-30 százalék. A KTI – Közlekedésbiztonsági Központ mint projektirányító esetében a támogatás 60 százalékot, míg az önrész 40 százalékot ér el. A partnerek önrésze elsősorban a kutatók hozzáadott értéket képviselő

munkájában testesül meg. A pályázatban a KTI – Közlekedésbiztonsági Központ partnerei jeles szlovák, cseh és lengyel közlekedéskutató intézmények:

- Regional Road Traffic Centre – Road Safety Centre in Olsztyn [www.word.olsztyn.pl](http://www.word.olsztyn.pl)
- University of Zilina [www.uniza.sk](http://www.uniza.sk)
- Motor Transport Institute [www.its.waw.pl](http://www.its.waw.pl)
- Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. [www.cdv.cz](http://www.cdv.cz)

A program továbbá a Magyar Útügyi Társaság támogatását is élvezi.

## 2. A PROJEKT CÉLJA

A projekt célja a közlekedésbiztonsághoz kapcsolódó együttműködés fejlesztése a Visegrádi Országok között, illetve a nemzeti közúti közlekedésbiztonsági programok közös pontjainak azonosítása, összehangolása és a jövőre vonatkozó iránymutatások megfogalmazása az adott szakterületen mértékadó szakemberek bevonásával.

A projekt elsődlegesen két szakterületet érint:

- 1./ a határokon átnyúló turizmus közlekedésbiztonsági szempontjait a Visegrádi Négyek között, és
- 2./ a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló EK rendeletet (2008/96/EK).

A projekt során realizálódó célok a következő tevékenységeket foglalják magukban:

1. információcsere az aktuális tevékenységeket illetően (ismeretek átadása, kutatások előkészítése, együttműködés),
2. tapasztalatcsere (szakmai konferenciák, kiadványok, beszélgetések),
3. az eredmények széles körű terjesztése (weboldal, publikációk készítése).

## 3. KONFERENCIASOROZAT A PROGRAM CÉLKITŰZÉSEINEK ELÉRÉSE ÉRDEKÉBEN

Szintén a Nemzetközi Visegrádi Alap által támogatott pályázatot nyert a Premium Relations Kft. „Moving Towards V4 Road Safety Strategy” címmel. A két projekt tartalmilag összefügg, hiszen az érintett országok közlekedésbiztonságának javítását célozzák. A két pályázatból összefonódó célok elérése érdekében egy konferenciasorozatot terveztünk, melynek első állomásán már túl is vagyunk.

- **Stratégiaelemző fórum – 2013. 01. 24-25., Budapest**  
A rendezvény célja a visegrádi országok közlekedésbiztonsági stratégiáinak elemzése, illeszkedési lehetőségek és

különbségek meghatározása, valamint egy V4 közös közlekedésbiztonsági irányelv meghatározása volt.<sup>i</sup> A konferencián a KTI szakmai partnerként vett részt, és a SOL „Save Our Lives” projekt programjának tapasztalataiból merítve, egy tematikus workshopot szervezett.

- **Helyzetfelfutató konferencia – 2013. 03. 08., Varsó**  
A nyitókonferencia a szakmai párbeszéd kezdete, amely eseményen meghatározzák a közlekedésbiztonsági együttműködés szakmai és tudományos irányvonalait.
- **„Munkacsoport” konferencia – 2013. 07. 12., Budapest**  
A második szakmai konferencia célja a közös tudás elmélyítése a következő szakterületeken:
  1. A határokon átnyúló turizmus közlekedésbiztonsági szempontjai a Visegrádi Négyek között
  2. Közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló EK rendelet (2008/96/EK)
- **Zárókonferencia: értékelés – 2013. 12. 06., Pozsony**  
A zárókonferencia célja, hogy értékelje a szakmai párbeszédet, meghatározza a projekt során elért főbb szakmai és tudományos eredményeket a közlekedésbiztonság területén, kijelölje a további együttműködés kereteit, és megalapozza egy írásbeli szakmai dokumentum elkészítését.

A projektet 2014. január 31-ig kell lezárni.

#### 4. A KTI – KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI KÖZPONT SZEREPE A REGIONÁLIS KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG ELŐMOZDÍTÁSÁBAN

A KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. keretein belül működő Közlekedésbiztonsági Központ hosszú évek óta küzd a közlekedésbiztonság javításáért és fejlesztéséért.<sup>ii</sup> Így egyebek mellett törekszik az Európai Unió által előírt szabályozások megvalósítására, és folyamatosan dolgozik a közép-kelet-európai régió országai egymás közti kapcsolatainak erősítésén, a közlekedésbiztonsági helyzetük javításán.<sup>iii</sup> A KTI – Közlekedésbiztonsági Központ három éve 11 közép-kelet-európai partnerrel együttműködve dolgozik a SOL „Save Our Lives – Átfogó közlekedésbiztonsági stratégia a közép-európai régióra” elnevezésű projekten. A program 12 mintarégiót támogat a térség nyolc országában annak érdekében, hogy fejlessze közlekedésbiztonsági szemléletüket a fenntartható közlekedés jegyében, ezzel csökkentve a közúti közlekedés során bekövetkező balesetek, sérülések és halálesetek számát. A magyarországi mintarégió Győr városa, amelynek a hazai partnerek a helyi érdekelt felekkel közösen elkészítették a 2012–2020-as időszakot felölelő közlekedésbiztonsági stratégiáját.<sup>iv</sup> A közép-kelet-európai régió sajátos közlekedésbiztonsági problémákkal küzd, amelyre tekintettel a Közlekedésbiztonsági Központ céljának tekinti, hogy hazánk a problémák feltárásában, a közös stratégia megalkotásában, illetve a jogszabályok alkalmazásában élen járjon, így a nemzetközi programokban kezdeményező szerepet vállaljon.<sup>v</sup> Ilyen program például a 2008-ban indított Közép- és Kelet-Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Kerekasztal. A találkozó legfontosabb célkitűzése, hogy olyan szakmai fórumot biztosítson a közép- és kelet-európai országoknak, amelyen lehetőség nyílik megismerni a szomszédos, hasonló adottságú és hasonló közlekedésbiztonsági problémákkal küzdő országok közlekedésbiztonsági tevékenységeit.

A közlekedésbiztonság javítása fontos cél a Visegrádi Négyek országai számára is, ezért az folyamatosan megjelent az elnökségi

programban. 2009 és 2010 között az elnökségi program megvizsgálta a közlekedésbiztonság kérdéseinek határokon átnyúló végrehajtását, a megfelelő szabályzási prioritásokat, azonban a gyakorlati együttműködés területén szükségesek további lépések. A fenti okok miatt gondolta úgy a KTI – Közlekedésbiztonsági Központ vezetése, hogy a PRO-SAFE projekttel pályázik a Visegrádi Alaphoz.

#### 5. A VISEGRÁDI ALAPRÓL

A V4 együttműködésének egyik legsikeresebb területe a pozsonyi székhelyű Nemzetközi Visegrádi Alap, amelyet a négy ország 2000 júniusában állított fel. Ez a V4-es együttműködés egyetlen létező intézménye. Az Alap hivatott erősíteni a tagországok együttműködését a kultúra, a tudomány és kutatás, az oktatás, illetve az ifjúsági cserekapcsolatok és határ menti kooperációk területén. Az Alap jelenleg már évi hétmillió euróval gazdálkodó költségvetésének (tagállamonként 1,75 millió euró) köszönhetően a négy tagországból minden esztendőben hat alkalommal lehet pályázatokat benyújtani a pozsonyi titkárságra. A pályázatokra összesen 2,2 millió euró fordítható. A projektköltségek legfeljebb 70 százalékát adja az Alap. Előfinanszírozásra is van lehetőség. Az önrész sem szükségképpen pénz, hanem lehet munka, természetbeni hozzájárulás is. Az intézmény eddigi működése alatt megközelítőleg 3500 projektet finanszírozott és több mint 1500 ösztöndíjast támogatott. A projektek fele a kulturális együttműködés erősítésére irányul, emellett lényeges cél még a kooperáció a tudományos kutatások (18%) és az oktatás (13%) területén, továbbá a fiatalok csereprogramjai (11%) és a határokon átnyúló együttműködés (6%). A projektekben legalább három visegrádi országból kell részt venniük partnereknek, de lehetőség szerint mind a négynek a bevonásával lehet elindítani azokat. A pályázatokra elsősorban civil és nonprofit szervezetek, önkormányzatok, iskolák, vállalatok és magánszemélyek jelentkezhetnek.

#### 6. KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

A PRO-SAFE projekt a Visegrádi Alap támogatásával valósul meg. The project is supported by the International Visegrad Fund (www.visegradfund.org).

*Dr. Török Árpád tudományos munkatárs,  
PhD, KTI – Közlekedésbiztonsági Központ, torok.arpad@kti.hu  
Bíró Angelika projektasszisztens,  
KTI – Közlekedésbiztonsági Központ, biro.angelika@kti.hu  
Strbik László közlekedésbiztonsági újságíró,  
KTI – Közlekedésbiztonsági Központ, strbik.laszlo@kti.hu*

Felhasznált irodalom:

- i. <http://v4roadsafety.eu/?page=about> – alapján
- ii. Berta Tamás, Török Árpád (2012): Az M70-es autópálya közlekedésbiztonsági vizsgálatának tanulságai., Magyar Közlekedés XX:(10) pp. 10-11.
- iii. Markovits-Somogyi Rita, Sipos Tibor, Török Árpád (2012): A közúti forgalom irányításával szemben támasztott társadalmi elvárások modellezése. Közlekedéstudományi Szemle 3: pp. 36-41.
- iv. Kiss Ágnes Orsolya (2011) Győr közúti közlekedésbiztonsági helyzetének értékelése. Sol – Save Our Lives. Camion Truck & Bus, 2011. 10. sz. pp. 62-63. és Miroslava Mikušová: Save our lives – the strategy of road safety for Central Europe. Improved Road Safety as the result of the synergy of actions – International Road Safety Congress, 6-8.12.2011, Torun, Poland. <http://www.drogizaufania.pl/upload/referaty.pdf> – alapján
- v. Hlédik Erika, Lógó Emma, Török Ádám (2012): Közúti közlekedési infrastruktúra keresztmetszeti kialakításának értékelése matematikai módszerekkel., Közlekedéstudományi Szemle 62:(6) pp. 15-20.

Megfelelő szabályozás, több ellenőrzés, folyamatos kommunikáció

# A jó pontrendszer életet menthet

A közelmúltban fejeződött be az Európai Bizottság támogatását élvező BESTPOINT projekt, mely a jelenlegi közlekedési előéleti pontrendszerek átvilágítása mellett arra is javaslatot tett, hogyan lehet javítani a kontinensünkön működő pontrendszerek hatásfokát. A projektről a konkrét munkálatokban is érintett Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (ETSC) a közelmúltban rövid ismertetőt adott ki.

A közúti közlekedési előéleti pontrendszer (egyes országok szóhasználatában: büntető pontrendszer) évtizedek óta bevált nemzetközi gyakorlatnak tekinthető a közlekedésbiztonság kedvező irányú befolyásolására. Napjainkban az Európai Unió 27 tagállama közül 21 országban alkalmazzák ezt a jogintézményt, mely országonként eltérő sajátosságokat mutat. A pontrendszerek lényege, hogy meghatározott közlekedési szabályszegés(ek) elkövetéséhez a hatályos jogszabály automatikusan előéleti pont(ok) hozzáadásáról rendelkezik, s a törvényben meghatározott maximális pontszám elérése esetén ideiglenesen visszavonják a vezetői engedélyt.

Egyes országokban (például Franciaországban és Luxemburgban) nem az előzőekben leírt, hazánkban is alkalmazott „pontoszerző”, hanem az úgynevezett „pontvesztő” rendszer működik, azaz minden

» A pontrendszerek a közlekedési szabályok megszegőit egy objektív, előre látható „figyelmeztetési” szisztéma alkalmazásával önkéntes jogkövető magatartásra ösztönzik.

gépjárművezető alanyi jogon kap meghatározott pontszámot, melyből szabályszegés esetén pontok kerülnek levonásra. A pontok elfogyása esetén a vezetői engedélyt visszavonják. Hollandiában és Máltán a pontrendszer személyi hatálya kizárólag a kezdő vezetőkre terjed ki,



» A pontrendszerek hatékony működéséhez szükséges kulcsfontosságú területek: megfelelő szabályozási háttér, közúti rendőri ellenőrzések magas száma, rendszeres kommunikáció.

míg hat tagállamban (Belgiumban, Svédországban, Portugáliában, Észtországban, Litvániában és Szlovákiában) jelenleg még nincs működő pontrendszer. Szlovákiával kapcsolatban érdemes megjegyezni, hogy a pontrendszer bevezetésének igénye néhány évvel ezelőtt kormányzati szinten felmerült, s a hazai pontrendszer lényegéről, valamint a megszerzett tapasztalatokról a magyar rendőrségtől kértek információt. A pontrendszerek abban térnek el a hagyományos szankcióktól (például a pénzbírságoktól), hogy a közlekedési

szabályok rendszeres megszegőit egy objektív, előre látható „figyelmeztetési” szisztéma alkalmazásával önkéntes jogkövető magatartásra ösztönzik, s ezáltal képesek kedvező irányban befolyásolni a közúti közlekedésbiztonságot.

A BESTPOINT projekt során egy átfogó jellegű kézikönyv (Handbook) készült, mely többek között a pontrendszerek hatékony működéséhez szükséges kulcsfontosságú területeket is meghatározza. Mindenekelőtt fontos a megfelelő szabályozási háttér, hiszen elengedhetetlen, hogy a pontrendszer a közlekedésbiztonságra legveszélyesebb, valamint leggyakoribb szabályszegések visszaszorítására irányuljon, továbbá ezeket a megfelelő szigorral kezelje. Hasonlóan fontos a közúti ellenőrzések szintjének (enforcement level) fokozása, hiszen csak a rendőri ellenőrzések magas száma biztosíthatja a pontrendszer hatékony működését, a közlekedők



tudatának megfelelő formálását. Végezetül a hatékony pontrendszer működtetésének harmadik fő eleme a rendszeres és színvonalas kommunikáció, mely során tudatosítani kell a közlekedőkkel, hogy a közúti közlekedés szabályainak megszegése a vezetői engedély elvételét eredményezi.

A dokumentum megállapítja, hogy a pontrendszer társadalmi támogatottsága szinte valamennyi érintett országban magas fokú, meghaladja a hagyományos szankciók elfogadottságát. A közlekedők a pontrendszert összességében korrektnek és fair-nek tartják, hiszen elsősorban a többszöri (sorozatos) szabályszegők részére jelent komoly és reális fenyegetettséget, s önkéntes utánképzéssel van lehetőség a pontok számának csökkentésére.

A jelenlegi pontrendszerek egyik legfőbb kritikája, hogy nem kellően hatékonyak (vagy éppen teljesen hatástalanok) a külföldi szabályszegőkkel szemben. Amíg a közúti közlekedési szabályszegések meghatározott adatainak átadásáról, a határokon átvélő

Luxemburgban, ha külföldi járművezető szabályszegést követ el, akkor egy „virtuális” luxemburgi vezetői engedélyt állítanak ki részére, és a nyilvántartásban a levont pontok számát is rögzítik.

együttműködésről szóló EU-direktíva hatálybalépését követően a járművezetők külföldön nem érezhetik majd magukat „törvények felett állónak”, hiszen a legnagyobb kockázatú szabályszegések elkövetése esetén (gyorshajtás, tilos jelzésen áthaladás stb.) a szankció saját országukban is eléri őket, addig a pontrendszer esetében más a helyzet. A pontrendszerek vonatkozásában nincs uniós szintű

#### BESTPOINT: HÁTTÉR-INFORMÁCIÓK

A BESTPOINT projekt támogatója és társfinanszírozója az Európai Bizottság MOVE Főigazgatósága. A projekt futamideje két év volt, s 2012 szeptemberében fejezte be küldetését. A széles nemzetközi támogatást élvező projektet az osztrák Közlekedésbiztonsági Kuratórium (Kuratorium für Verkehrssicherheit, röviden: KFV) koordinálta. A munkálatokban 11 kutatóintézet, illetve közlekedési hatóság vett részt: a német BAst, a cseh CDV, a görög CERTH, a dán DTU, a francia IFSTTAR, a lengyel ITS, az ír RSA, a holland SWOV, a finn VTT, továbbá a Máltai Közlekedési Hatóság és az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács.

A BESTPOINT projekt főbb megállapításait egy kézikönyv tartalmazza, mely teljes terjedelemben elérhető a [www.bestpoint-project.eu](http://www.bestpoint-project.eu) honlapon. A kézikönyv mellett a projekt során két fő dokumentum készült. A „Deliverable1” áttekintést ad az európai közlekedési pontrendszerek főbb jellemzőiről, míg a „Deliverable2” a pontrendszer hatékony működéséhez szükséges tudnivalókat ismerteti. A projekt honlapja az utóbbi két dokumentumot is tartalmazza.

szabályozás vagy direktíva, így a nemzeti jellegű jogszabályok előéleti (büntető) pont kiszabását kizárólag a saját ország hatóságai által kiadott vezetői engedélyek tulajdonosai részére teszik lehetővé. Kivétel ez alól Luxemburg, mely valós példát mutat a külföldi szabályszegők megfelelő kezelésére. Közismert, hogy Luxemburg alapvetően tranzitország, ahol kifejezetten magas az áthaladó külföldi járművek aránya. Ezért a területét és a lakosságát tekintve egyaránt kis országban azt a nagy ötletet találták ki, hogy amennyiben külföldi járművezető szabályszegést követ el, akkor egy „virtuális” luxemburgi vezetői engedélyt állítanak ki a részére, s a nyilvántartásban a szabályszegés miatt levont pontok számát is rögzítik. Ha a járművezető az összes pontját elveszti, akkor tényleges vezetői engedélyt – például közúti ellenőrzés során – a helyszínen bevonják. A luxemburgi példa ösztönözheti a többi tagállam jogalkotóit hasonló jellegű szabályozás megalkotására és életbeléptetésére.

Gégény István

Bevált és követendő megoldások északon

# Skandináv úti sajátosságok

Jávorszarvast ábrázoló táblák, többszörösen bordázott felfestések, szöges gumik, motorháztető alól kilógó elektromos csatlakozók – mindezek mindennaposak a skandináv országok közlekedésében.

## JÁVORSZARVAS SPECIÁLIS JELZŐTÁBLÁN

Ha valaki a messzi északon, azaz Skandináviában jár, s ott gépjárművel közlekedik, olyan közúti jelzésekkel, műszaki vagy egyéb megoldásokkal találkozhat, amelyek Magyarországon aligha ismertek. Kezdjük a közúti jelzőtáblákkal! Hazánkban a vadállatok veszélyére a jól ismert tábla figyelmeztet, a jobbról balra (vagy az úttest bal szélén megismételt táblák esetében balról jobbra) ugró szarvas emblémával. Finnországban, Svédországban és Norvégiában ez a tábla ismeretlen, helyette azonban van egy másik, mely a jávorszarvas vagy más nagy testű vadállat (rénszarvas, barnamedve, rozsomák stb.) megjelenésének lehetőségére, áthaladási útvonalára hívja fel a figyelmet.

A jávorszarvassal való ütközés a közutakon rendkívül nagy kockázatokkal járhat, ami nem véletlen, hiszen ez a legnagyobb szarvasfaj a Földön. Testhosszuk a 290 cm-t, marmagasságuk a 200 cm-t, testsúlyuk pedig a fél tonnát is elérheti. Világszerte óriási területen terjedtek el, kontinen-

sünkön főleg a skandináv térségben élnek. Különösen a lápos, mocsaras, erdős vidéken érzik jól magukat, márpedig ilyenből – különösen Finnországban és Svédországban – igencsak sok van.

Beszéltem finn emberekkel, akik elmondták, hogy a jávorszarvas – saját megfogalmazásuk szerint – „nagyon buta” állat. Ha a jávorszarvas közúton tartózkodik, s jármű közeledik felé, sem a reflektor, sem a hangjelzés nem bírja a vadállatot mozgásra kényszeríteni (ez a rénszarvasra is igaz). A gépjárművezetőknek ezért már a képzés során azt javasolják, hogy ha szarvast látnak az úton, minden esetben lassítsanak vagy szükség esetén álljanak meg, s várják meg, amíg a vadállat – általában a jármű felé nézve – lassan elvonul (a felső kép éppen egy ilyen pillanatot ábrázol).





Ugyancsak veszélyes lehet, ha az út nyomvonala több méter magas sziklák között, egy mélyedésben vezet, mert nemegyszer előfordult már, hogy az erdőből kifutó több száz kiló súlyú szarvas nem vette észre a hirtelen keletkező szintkülönbséget, és az autó tetején landolt. Ezeknek a baleseteknek sajnálatos módon többnyire tragédia a vége.

A jávorszarvas Finnországban az állam tulajdona, s ez mondható el más nagy testű vadon élő állatok esetében is. Ha egy járművezető olyan helyen üt el jávorszarvast, ahol a vadállat megjelenésére számítani kell (pl. ezt jelzőtáblával előre jelezték), akkor nagy valószínűséggel a sofőr viseli a baleseti és kárfelelősséget egyaránt. Márpedig az így elejtett jávorszarvas – nemétől, agancsméretétől stb. függően – akár több millió forintnak megfelelő összegbe is kerülhet. A tapasztalatok szerint vadon élő állat elütése esetén akkor van esély a felelősség elkerülésére, amennyiben a járművezető mindent megtett, hogy ne történjen baleset, s terhére nem róható fel semmilyen szabályszegés. (Ilyen eset például, amikor a vadállatot nem a gépjármű elejével üti el, hanem az állat szalad a jármű oldalának.)

#### ELLENŐRZŐPONTOK, DUPLA BORDA A BIZTONSÁGÉRT

A speciális jelzőtáblákon túl egyéb skandináv jellegzetességek is ismertek. Svédországban a jelentős tranzitforgalmat lebonyolító gyorsforgalmi utakat már évtizedekkel ezelőtt (a 70-es



évektől kezdve) úgy alakították ki, hogy azokon közúti ellenőrzésre alkalmas helyek találhatóak. A svédek tehát időben felismerték a gyorsforgalmi utakon végrehajtott közúti ellenőrzések rendkívüli veszélyét, s tettek is lépéseket azok megelőzése érdekében. A „Trafikkontrollplats” táblákkal jelzett, az utak jobb szélén kiépített öblös helyek nem minősülnek nyilvános parkolóknak, azok kizárólag hatósági ellenőrzések végzésére és járművek leállítására alkalmasak.

Kevesen tudják, hogy a bordázott, ezáltal hanghatás kiváltására alkalmas útburkolatokat, vagy hasonló hatású, az útburkolatra felfestett közúti jelzéseket az északi országokban már évtizedek óta alkalmazzák. Ezek a jelzések szó szerint életet menthetnek (hiszen a gumiabroncs ráhaladása erős zajt idéz elő), s nagy segítséget nyújtanak a figyelmetlen, vagy a már régóta vezető, koncentrálni kevésbé tudó sofőröknek, továbbá a nagyméretű tehergépjárművek vagy autóbuszok vezetőinek.

Ma már hazánkban is találkozhatunk bordázott felfestésekkel. Skandináviában azonban „továbbfejlesztették” ezt a megoldást. Egyrészt a bordázás jóval mélyebb, mint ahogy azt Magyarországon tapasztalhatjuk, másrészt nemcsak az úttest szélét, hanem a terelő- vagy záróvonalat is bordázzák. A külső sáv jobb szélén a bordázás általában duplikált. Ha haladásunk során járművünk jobboldali kerékeivel a sáv jobb szélét érintjük, akkor egy enyhébb hanghatás hallunk. Amennyiben ennél veszélyesebben térünk jobbra, akkor az útburkolatból kimart bordák mélyebbek és nagyobbak, azaz a hanghatás jelentősen fokozódik, sőt kifejezetten ijesztővé válik. Utóbbi hatására a járművezetők ösztönösen is mindent megtesznek azért, hogy a gépkocsi visszatérjen a forgalmi sávba, s ott haladjon tovább.



Az úttest széleinek, valamint közepének bordázása télen még nagyobb szerepet tölt be a biztonságos autózás érdekében. Skandináviában, azon belül különösen Finnországban nagyobb hegyek vagy dombos vidékek általában nincsenek (a jégkorszaki jég formázta ilyenné a tájat). Ennek megfelelően a lakott területen kívüli főutak – a képen is látható módon – többnyire egyenes vonalvezetésűek, széleiknél pedig jellemzően sűrű fenyves található.

Télen a finn tájat szinte folyamatosan vastag hó borítja, az út felszíne havas vagy rosszabb esetben jeges, így zajkeltő bordák hiányában a járművezető sokszor nem észlelheti, hol van az úttest széle vagy közepe.

### FÉMSZÖGES AUTÓ- ÉS KERÉKPÁRABRONCSOK

Ha már a téli közlekedésről esik szó, említsünk meg egy másik sajátos-  
ságot is. A szöges gumiabroncsok használata kontinensünk túlnyomó  
részén, így hazánkban is tiltott. A skandináv országokban ugyan-  
akkor télen ezek nélkül gyakorlatilag lehetetlen lenne közlekedni.  
Finnországban például jogszabály kötelezően írja elő a szöges – azaz  
apró fémbetétekkel ellátott – gumiabroncsok alkalmazását a téli hóna-  
pokban, függetlenül attól, hogy az út felületét hó, illetve jég takarja,  
avagy sem. A rendőrség elvileg ellenőrizheti és szankcionálhatja a szö-  
ges gumiabroncsok használatát, de erre általában nincs szükség, mert  
minden finn gépjármű-tulajdonosnak természetes, hogy a saját és csa-  
ládja biztonsága érdekében októbertől szöges gumiabroncsot szerel  
az autójára (a használati arány gyakorlatilag 100%-os!).



A fémszögekkel ellátott gumiabroncsok jeges, illetve megfa-  
gyott hóval borított útszakaszokon rendkívüli tapadást képesek  
biztosítani. Tavasztól őszig azonban az északi országokban sem hasz-  
nálhatják ezeket a speciális abroncsokat. Ha télen a szöges gumiab-  
roncsból egy-egy fémbetét kiesik, akkor sincs probléma, mert ezál-  
tal levegő nem távozik az abroncsból.

Magyarországon általában meglepődnek azon, ha valaki télen,  
különösen havas vagy jeges burkolatú úton kerékpározik. Finn-  
országban ez teljesen természetes, mert – talán ez sokak számára új-  
donság – az üzletekben kerékpárokra is lehet fémszögekkel ellátott  
téli gumiabroncsot kapni.



### TÉLI ELŐMELEGÍTÉS IDŐKAPCSOLÓVAL

Finnországban, valamint Svédország és Norvégia északabbra eső  
területein aligha lehet gépkocsit vásárolni (vagy eladni) téli előmelegít-  
tő nélkül. A parkolóban gyakori látvány, hogy a gépkocsi motor-  
háztetője alól egy elektromos csatlakozó lóg ki, vagy a jármű elejére  
egy speciális dugaljzatot szereltek.

A téli előmelegítés lényege, hogy egy kábellel összekötik a gép-  
kocsit egy kültéri elektromos áramszolgáltató egységgel. A jármű





indítása előtt általában 30-60 perc időtartamban a gépkocsi motorját (hűtővizét stb.) a rendszer felmelegíti, ezáltal a jármű a fagyos, nem ritkán -30 fokos téli időszakban is könnyen indítható.

Elektromos előmelegítésre nemcsak a dermesztő téli éjszák után, de hosszabb nappali leállást követően is szükség lehet. A kültéri elektromos egység (a képen látható módon) időkapcsolóval rendelkezik, ezért az előmelegítés kezdete és időtartama egyaránt beállítható.

A legtöbb helyen már a parkolókat is úgy alakítják ki, hogy a kizárólagos használatú parkolóhelyek elejére egy-egy elektromos oszlopot helyeznek el, amelyre az előmelegítő rendszer csatlakoztatható. A finn emberek elismerten híresek becsületességükről, így eszközbe sem jut más parkolóhelyére állni, s az elektromos áramot „más költségére” fogyasztani.

### AUTOMATA SEBESSÉGMÉRÉS – NINCS PARDON

A sebességtúllépés (a relatív és az abszolút gyorsajtás) a skandináv országokban is a közutak legfőbb gyilkosának számít, ezért egyre nagyobb számban telepítenek automata sebességmérőket a forgalmas főútvonalak, veszélyeztetett útszakaszok mentén. Finnországban a nagyobb városok (Helsinki, Tampere, Turku stb.) környezetében tucatjával találkozhatunk ilyen teljesen automata működésű eszközökkel. A rendszer a finn szigorra jellemző módon már a viszonylag kis mértékű sebességtúllépést (pl. a megengedett sebességhatár öt-nyolc km/h-val történő túllépését) is rögzíti.



### MEGOLDÁSOK ITTAS VEZETÉS ELLEN

Végezetül az ittas vezetés elleni küzdelemről. A skandináv államokban a szeszes ital fogyasztása hosszú idő óta kiemelt egészségügyi és közlekedésbiztonsági problémának számít. Tekintettel arra, hogy az északi országok klímája szőlőtermelésre, illetve a sörgyártáshoz nélkülözhetetlen alapanyagok termesztésére kevésbé alkalmas, így a mindennapok során inkább a magas alkoholtartalmú égetett italok fogyasztása jellemző. (A bor és a sör ára igen magas.)

Annak ellenére, hogy például Finnországban az alkoholtartalmú italok forgalmazása állami monopólium – ennek megfelelően bort és égetett szeszes italokat csak meghatározott üzletekben lehet vásárolni –, az ittas járművezetők aránya az előző évtized közepéig igen magas volt. Ezért az állam különböző megoldásokat keresett (és talált) a probléma megoldására.

Először is jelentős mértékben fokozták a közúti alkohol-ellenőrzések számát, s ennek érdekében új elektromos kézi légalkoholmérő készülékeket szereztek be. Napjainkban minden finn rendőr rendelkezik elektromos alkoholteszterrel, akinek feladata részben vagy egészben a közúti ellenőrzések végrehajtása. Ezen túl jogszabály írja elő, hogy valamennyi közúti ellenőrzést kötelező jelleggel a járművezető légalkoholszintjének a mérésével kell kezdeni.

Az alkohol-ellenőrzések módszere is sokat változott. A más európai országok (Svájc, Szlovénia stb.) rendőrségei által is átvett „finn módszer” lényege, hogy a megfelelően előkészített, kijelölt leállítási helyen több rendőr bevonásával egyszerre több járművezetőt ellenőriznek, mindössze néhány másodperc alatt. Amennyiben a jármű vezetője nem ittas, úgy azonnal tovább haladhat, míg pozitív eredmény esetén az érintetteket félreállítják, s velük szemben eljárás indul.

Finnország az Alcolock bevezetésében is az élen jár, ugyanis az európai országok közül elsőként tette kötelezővé ennek a fontos biztonsági eszköznek az alkalmazását. Az Alcolock egy olyan készülék, mely a jármű beindítását előzetes légalkoholminta-vételéhez köti. Ez lehet egy hagyományos elektromos légalkoholmérő készülék, vagy más – például slusszkulcsba épített – technikai megoldás. A jármű vezetőjének mindenképpen bele kell fújni a készülékbe ahhoz, hogy a járművel közlekedni tudjon. Ha a levegőmintában az alkoholszint meghaladja a jogszabályban engedélyezett mértéket, a jármű nem indítható be.



Finnországban jelenleg a visszaeső ittas járművezetők esetében rendelik el kötelező jelleggel az Alcolock alkalmazását. Ugyanakkor a megoldás kiemelkedő preventív hatása miatt egyre több munkáltató (közlekedési vállalatok, szállítványozó cégek stb.) él a lehetőséggel, s épített járműveibe hasonló készülékeket. Az előző képen például egy olyan autóbusszban látható beépített elektromos légalkoholmérő készülék, mely Tampere repülőtérétől a városközpontba szállítja az utasokat. Ezt a példaértékű megoldást, úgy gondolom, hazánkban is terjeszteni kellene.

Gégény István

## Az Európai Közúti Biztonsági Charta „merész” vállalása



# Cél: 30 000 élet megmentése

Az Európai Közúti Biztonsági Charta legújabb kampánya nem kisebb célt tűzött ki maga elé, minthogy egyetlen ember se veszítse életét közúti balesetben kontinensünk útjain.

A közlekedésbiztonsági kérdésekben és programokban jártas szakemberek minden bizonnyal meglepődnek, amikor első alkalommal meglátják a 2004-ben életre hívott Európai Közúti Biztonsági Charta (European Road Safety Charter, a továbbiakban: ERSC) legújabb kampányának szlogenét. Az ERSC ugyanis „lépett egy nagyot” a korábbiakhoz képest, hiszen a logójában feltüntetett, eddig ismert 25 000 helyett immár 30 000 emberi élet megmentése a kitűzött cél.

Közismert, hogy az előző évtized közlekedéspolitikai törekvéseit tartalmazó, az Európai Közösségek Bizottsága által kiadott „Fehér Könyv”-ben az szerepelt, hogy 2001 és 2010 között felére csökkenjen a közúti áldozatok száma az európai uniós tagállamok területén. Számokra lefordítva ez mintegy 25 000 emberi élet megmentését jelentette. Ez a szám jelent meg az ERSC logójában is, s a „25 000 Lives to Save” üzenet hosszú éveken keresztül bejárta Európa szinte valamennyi szegletét.

Az ERSC új akciótervében azonban már egy továbbfejlesztett, egyedülálló célt tűzött ki, továbbá hangsúlyozta, hogy „Road Safety as a priority for everyone”, azaz a közlekedésbiztonságnak minden egyes ember életében prioritást kell élveznie. 2011-ben mintegy 30 000 ember vesztette életét közúti balesetben az európai utakon, 24 000-rel kevesebb, mint 2004-ben. Ugyanakkor az ERSC úgy látja, még mindig sok a tennivaló, hiszen „minden egyes közúti haláleset elfogadhatatlan!”

Az ERSC felhívja a közlekedésbiztonsági tevékenységben érdekeltet és valamennyi közlekedő figyelmét arra, hogy együttes munkával további 30 000 emberi életet lehetne megmenteni. Ezáltal elérhető az új cél, mely szerint: „No More Victims on the Roads!”, azaz „Senki ne veszítse életét közúti balesetben!”

A 30 000 élet megmentése lett tehát az új ERSC szlogen, amely része az új logónak is. Az ERSC arra kéri az európai közlekedőket, hogy csatlakozzanak ehhez a speciális, egyedülálló és nemes kezdeményezéshez! Mutassa meg mindenki, hogy az internetes weboldalukon található „Fogadalom” (Pledge) támogatásával a közlekedése során felelősséget érez saját és mások élete, testi épsége, valamint egészsége iránt, és a szabályok betartásával is hozzá kíván járulni ahhoz, hogy kontinensünkön egyetlen család se gyászolja balesetben elveszített tagját.

Gégény István

### A FOGADALOMRÓL



„Tegyen fogadalmat, és segítsen nekünk megmenteni 30 000 életet!” – olvasható az ERSC közleményében. Tekintettel arra, hogy 2011-ben mintegy 30 000-en vesztették életüket közúti balesetben az uniós utakon, ezért nem kevesebb, mint 30 000 oka van annak, hogy mindenki csatlakozzon a kezdeményezéshez.

Íme néhány oka a számos közül:

- A közlekedésbiztonság egyike a fő közegészségügyi kérdéseknek az Európai Unióban. A 2011. évi mintegy 30 000 közúti áldozat éppen annyit jelent, mintha 205 Boeing 737s típusú, utasokkal teli repülőgép zuhant volna le, s a becsapódást senki nem élte volna túl.

- A fiatalok különösen veszélyeztetettek a közúti közlekedésben. A tizenévesek korosztályában a közlekedési baleset a fő halálozási ok.

- A becslések szerint Európában minden egyes közúti halálesetre négy maradandó károsodás (agysérülés, gerincoszlop-sérülés stb.), nyolc súlyos sérülés, valamint 50 könnyű sérülés jut.

- Azt, hogy a közlekedésbiztonság terén lehet eredményeket elérni, az igazolja, hogy az előző évtizedben összesen 102 000 életet sikerült megmenteni, s a közúti tragédiák száma uniós szinten 43%-kal csökkent!



## NÖVEKVŐ AKTIVITÁS – MAGYAROKKAL

Az Európai Közúti Biztonsági Charta olyan platform, melyben alapvetően vállalatok, egyesületek, kutatóintézetek és helyi hatóságok vesznek részt. Ezek a szervezetek csatlakozásukkal vállalták, hogy konkrét közlekedésbiztonsági akciókat kezdeményeznek, illetve megismertetik egymással a már bevált gyakorlati módszereket, annak érdekében, hogy megoldást találjanak a közúti biztonsággal kapcsolatos problémákra, melyekkel az emberek mindennapi életükben vagy a munkájuk során találkozhatnak.

Az ERSC-t az Európai Bizottság Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatósága hozta létre, s szövegét hivatalos formában a 3. Európai

Közlekedésbiztonsági Akcióprogram mellékleteként, 2004-ben adták ki. A Charta célja a halálos kimenetelű közúti balesetek számának csökkentése. A Chartát eddig több mint 2100 szervezet írta alá, s továbbra is nyitva áll a csatlakozni szándékozók előtt. Az ERSC munkatársai minden évben figyelemmel követik az aláíró szervezetek által végzett munkát, s a legjobb teljesítményt elérőket az adott év végén úgynevezett „Kiválósági díj”-jal jutalmazzák („Excellence in Road Safety Award”).

A magyarországi szervezetek 2009-ig nem töltötték be említésre méltó szerepet a Charta rendszerében és tevékenységében. 2009. május 20-án azonban a Hotel Duna

Intercontinental nagytermében tartott ERSC rendezvényen 27 magyar szervezet írta alá az Európai Unió egyik legfontosabbnak tartott közlekedésbiztonsági dokumentumát. Az akkor csatlakozó szervezetek sorában megtalálható – a teljesség igénye nélkül – az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság, a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft., a Közlekedéstudományi Egyesület, a Magyar Biztosítók Szövetsége, a GRSP Magyarország Egyesület, az Országos Polgárőr Szövetség és a Magyar Vöröskereszt. Később más hazai szervezetek és önkormányzatok is csatlakoztak a tevékenységében egyre aktívabb Európai Közúti Biztonsági Chartához.

A szülőknek pozitív példát kell mutatnia gyermeke számára

# Gyerekvilág Élményhétvége



Fotók: Iró Zoltán

A tavalyi év vége egyik legnagyobb családi eseményét a Gyerekvilág Élményhétvége jelentette, ahol minden a gyerekekről szólt. November 16-18. között immár hetedik alkalommal rendezték meg a budapesti Papp László Sportarénában az eseményt, melyen a Nemzeti Közlekedési Hatóság és a Közlekedéstudományi Intézet közösen vett részt. A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretében másodszor volt alkalmunk bemutatni ilyen nagyszabású családi rendezvényen közlekedésbiztonsági törekvéseinket.

#### KÖZLEKEDÉSRE NEVELÉS EGY ÉLETEN ÁT

A Közúti Közlekedésbiztonság Akcióprogram 2011-2013 kiemelten kezeli a védtelen közlekedők helyzetét, amelynek egyik leghangsúlyosabb pontja a közlekedésre nevelés javítása. Így nagyon fontos, hogy már gyermekkortól elkezdjük a biztonságos közlekedésre való oktatást. Az Európai Unió által meghatározott stratégia irányvonalaival követve, az Akcióprogram keretében 2011-ben elindult ÉLET ÚTON program kiemelt célkitűzése egy olyan átfogó



képzési rendszer kidolgozása, amelyen keresztül megvalósítható az egész életen át tartó tanulás. Ennek fontosságát tudjuk hangsúlyozni a családi rendezvényeken, ahol szülő és gyerek együtt vesz részt. A szülő kötelessége nemcsak tanítani a gyermekeket, hanem pozitív példát is kell mutatnia. Az ÉLET ÚTON program egyik célja, hogy a közlekedésre nevelést minél szélesebb körben – a gyermekortól az időskorig – lefedje.

#### GONDOSAN ÖSSZEÁLLÍTOTT MINIKRESZ PARK

Ennek egyik állomását jelentette – immár „hagyományteremtő módon”, másodszor – a Babamama Expo és Gyerekvilág kiállítás, ahol célzottan érthettük el a kisgyermeket és szülőiket. A kiállítás a gyerekek számára izgalmas témákat elevenített meg, míg a szülőknek érdekes termékeket mutatott be, számtalan helyszíni programmal, foglalkozással és játékkal kiegészítve. Ennek szellemében hoztuk létre a KTI szakmai irányításával és munkatársai jelenlétében, segítségével a 2012-es Gyerekvilág rendezvényen a MiniKRESZ parkot. A forgalomtechnikai kialakításnál ügyeltünk a főútvonal, az alárendelt útvonal, az egyirányú utca és a gyalogátkelőhely megjelenésére, így a gyerekek játszva tanulhatták meg az elsőbbségi helyzet értelmét és szerepét, az elsőbbségadást, a kötelező haladási irány jelentőségét, az egyirányú út használatát. A főútvonalat keresztezte egy gyalogátkelőhely, ahol a gyerekek gyalogosan mehettek be a közlekedési eszközeikért, és így kezdhettek el közlekedni a pályán. A gyalogátkelőt fényjelző készülékkel láttuk el, amely bejelentkezés után vált periódust, ezzel is tanítva a gyerekeket a gyalogátkelőhelyen való helyes közlekedésre és a nyomógombos bejelentkezés szerepére.

#### ISMERETSZERZÉS – JÁTÉKOSAN, KOMOLYAN

A kiállításra látogató gyerekek úgy vehettek részt a „közlekedésben”, ha a gyalogátkelőhelyen biztonságosan átkeltek, és beneveztek a következő „körre”. A pályán egyszerre maximum nyolcan tartózkodhattak, és forgószínpad-szerűen váltották egymást. A járműválasztás előtt a Közlekedéstudományi Intézet egyik munkatársa magyarázta el a pálya szabályait, és a gyerekeknek válaszolniuk kellett néhány közlekedéssel kapcsolatos kérdésre. Ha mindenki megtanulta a szabályokat, kaphatott bukósisakot és láthatósági mellényt, majd választhatott az életkorának, magasságának és tudásának megfelelő járművet. A legügyesebbek, akik betartották a szabályokat, és biztonságosan kerekedtek, a MiniKRESZ filmek figuráival ellátott matricán kívül „extra” ajándékot is kaptak: egy pár prizmacit, amit a saját bringájukra tehetnek fel. Akik többször körbetekertek a MiniKRESZ pályán, és elfáradtak, azok a KRESZ-pálya melletti asztaloknál szakavatott közlekedési szakemberek segítségével és ellenőrzésével egy tíz feladatból álló rajzos KRESZ-tesztet és egy 13+1-es KRESZ-totót tölthettek ki, valamint Picicicás és Macikutyás közlekedési kifestőt színezhettek ki. Mindezek mellett a gyermekek két darab A4-es méretű közlekedési tárgyú képes kirakóval is tesztelheték ügyességüket.

#### NYITÁSTÓL ZÁRÁSIG TELT HÁZ

Azok a gyerekek, akik 10 pontot vagy annál többet értek el a KRESZ-totón, részt vehettek a sorsoláson a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram által felajánlott ajándéksomagokért, melyekben fényvisszaverő mellényt, karpántot, tájékoztató kiadványokat és egy-egy családi belépőt nyerhettek a MiniCity kreatív gyerekvárosba.

A jó hangulatú gyerekszivajból egyértelműen megállapíthatuk, hogy a MiniKRESZ pálya óriási sikert aratott az idelátogató apróságok körében, a gyermekek érdeklődése a péntek délelőtti nyitástól a vasárnap késő délutáni zárásig elapadhatatlannak tűnt, szinte folyamatos volt a telt ház. A három nap alatt több ezer gyermek fordult meg a MiniKRESZ standon, és mélyíthette el közlekedési ismereteit.

*Tóth Viktória, Strbik László*

Az eredményesség záloga a folyamatos és koordinált felkészítés

# Közlekedésre nevelés már óvodáskortól



KRESZ-park egy szentendrei alapítványi óvoda kertjében

Fotó: GRSP

Az utóbbi években az állam kiemelt feladatként foglalkozik a hazai közúti közlekedésbiztonság javításával, a balesetek, valamint az áldozatok, sérültek számának lehető legnagyobb mértékű visszaszorításával. A munka stratégiai kereteit a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram adja. Ezen belül indította útjára közel két évvel ezelőtt a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a biztonságos közlekedésre felkészítés programját, az ÉLET ÚTON-t, mely az élethosszig tartó nevelést, oktatást tűzte zászlajára. Összeállításunkban az óvodás korosztály közlekedésre nevelésének aktuális helyzetét járjuk körbe két, a témával foglalkozó szakember segítségével.

#### A NEVELÉSI FOLYAMATOK JAVÍTÁSA

A közlekedésbiztonság esetében különösen fontos, hogy az intézkedések, fejlesztések elsősorban a megelőzésre irányuljanak, hiszen így nagyobb eséllyel mérsékelhető a bekövetkezett balesetek száma, súlyossága és azok következményei – tájékoztatott *Berta Tamás*. A KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. Közlekedésbiztonsági Központ vezetője szerint megfelelően átgondolt intézkedések, az emberi és a technikai tényezők külön-külön és egymással összehangoltan is megvalósuló fejlesztése, de leginkább a nevelési folyamatok javítása szükséges ahhoz, hogy még kevesebb baleset történjen hazánk közúthálózatán. A közlekedés biztonságának alapvető eleme az ember, ezért kiemelten fontos az élethosszig tartó tanulás, aminek szerves része a közlekedésre nevelés és képzés. A felkészítés során oktatni, nevelni, képezni és informálni kell a már önállóan közlekedőket és a néhány év múlva a közlekedésben egyedül megjelenő generációkat, a mai óvodás korosztályt egyaránt. A szakember úgy véli, az óvodások felkészítésének alapja, hogy az óvodapedagógusokhoz eljussanak a közlekedésre neveléssel kapcsolatos információk, a gyermekek értelmi szintjéhez igazodó szakanyagok. Mivel kevés óvoda – és iskola – engedheti meg magának, hogy külső szakértőt vagy közlekedési végzettségű pedagógust alkalmazzon, ráadásul a megfelelő szakértelem mellett a közlekedési ismeretek átadásához, a gyerekek képesség- és készségfejlesztéséhez szükséges eszkörendszer sem áll az oktatási intézmények rendelkezésére, vagy csak nagyon minimális mértékben, ebben a helyzetben még nagyobb hangsúlyt kell fektetni a folyamatos tájékoztatásra és tájékozódásra. Ehhez a felelős szakminisztériumok és állami intézmények mellett természetesen a pedagógusok megfelelő aktivitására is szükség van.

#### FŐ CÉL A BIZTONSÁG FOKOZÁSA

Az életkori szakaszokra jellemző baleseti jellegzetességeket figyelembe véve, a gyermekek életkori sajátosságaihoz, fejlettségéhez igazodva, fokozatosan és folyamatosan kell a nevelési programokat

felépíteni – hangsúlyozta *Berta Tamás*. Már óvodáskorban célszerű tudatosítani a gyerekekben, hogy a biztonságos közlekedésre – gyalogosként vagy kerékpárosként is – nap mint nap törekedni kell, úgy kell közlekedni, hogy se én, se mások ne kerüljenek veszélybe. A nevelőmunkában szerzett eddigi tapasztalatok egyértelművé teszik, hogy csak a rendszeres és folyamatos óvodai (és iskolai) közlekedésre nevelés lehet eredményes és hatékony, amiben éppúgy meghatározó szerep jut az oktatási-nevelési intézményeknek, illetve pedagógusainknak, mint a szakmai intézményeknek és szervezeteknek.

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium – együttműködve az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottsággal, a Nemzeti Közlekedési Hatósággal és a Közlekedéstudományi Intézettel – 2011 áprilisában indította útjára a biztonságos közlekedésre felkészítés programját. Az ÉLET ÚTON program a közlekedésre nevelést és a járművezető-képzést egységes rendszerként kezeli. Ez azt jelenti, hogy már az óvodáskortól kezdődő közlekedésre nevelés alapozza meg a járművezető-képzést, illetve a közlekedési rendszer egészét, ami által a közlekedők ún. élethosszig tartó tanulással a kollektív és egységes szemléletformálást követően a közlekedési rendszer jól felkészült és támogatott szereplőivé válnak. A közlekedésre nevelés legfőbb célja a közlekedés és az abban résztvevők biztonságának fokozása, mely csak felkészült közlekedőkkel és a szabálykövetési hajlandóság növelésével érhető el. Ennek érdekében rendszeressé és koordinálttá kell tenni az erre irányuló nevelést, oktatást, felvilágosítást és kommunikációt. Nagyon fontos a biztonságos közlekedéssel kapcsolatos ismeretek és képességek megszerzése – már óvodáskortól –, illetve azok megtartása, fenntartása egy egész életen át – tette hozzá a KTI Közlekedésbiztonsági Központ vezetője.

#### KTI: ÁLLANDÓ ÉS MOBIL TANPÁLYÁK

A Közlekedéstudományi Intézet, együttműködve a Nemzeti Fejlesztési Minisztériummal és a Nemzeti Közlekedési Hatósággal, egy állandó mini KRESZ-parkot üzemeltet a város szívében, a MiniCity kreatív gyerekvárosban, a 3–11 éves gyerekek számára. Az 56 m<sup>2</sup>-es pályán a gyerekek megtanulhatják a legalapvetőbb közlekedési szabályokat, a biztonságos közlekedés alapjait.

A KTI rendszeresen együttműködik a GRSP Magyarország Egyesülettel is közlekedésbiztonsági projektekben, így például a közlekedésre nevelési programokban. Az ÉLET ÚTON program keretében többször jelent meg közösen a két szervezet különféle rendezvényeken, ahol mobil KRESZ-parkot üzemeltettek és közlekedésbiztonsági játékokat szerveztek a gyermekeknek. A KTI önállóan is üzemeltet két mobil KRESZ-parkot, amelyeket lakossági és közösségi rendezvényeken állít fel a gyermekek számára. A Zöldövezet Egyesülettel együttműködésben kerékpárokat és futóbicikliket is beszerztek, így a KRESZ-pályákat azok a gyerekek is használhatják, akiknek nincs járművük.

Az intézet az elmúlt években számos népszerű családi rendezvényen, gasztronómiai és zenei fesztiválon, közlekedési szakmai rendezvényen vett részt, amelyeket mindig nagy érdeklődés kísért. Néhány nagyobb rendezvény, a teljesség igénye nélkül: Opel Családi Nap, Városligeti Gyereknapp, Gyerekvilág Kiállítás és Baba-Mama Expo, Harley Davidson Open Road Fesztivál, Mobilitási Hét és Autómentes Nap.

## NEM SZABAD HÁTRADÓLNI!

A közlekedésbiztonság javítására jelentős erőforrásokat fordított Magyarország, ennek ellenére a gyermekek és fiatalok közlekedésbiztonsága 2007-ig csak szerény mértékben javult. A 2008-ban bevezetett intézkedések és azok szigorú betartása azonban meghozta a várva várt fordulatot: azóta évente egyre kevesebb fiatalkorú veszti életét közúti balesetben. Hátradólni, elkényelmesedni azonban nem szabad! Az eredmények megtartása, még inkább további javítása érdekében folytatni, bővíteni kell a gyermekek, fiatalokat védő komplex megelőzési programokat, amelyben fontos szerephez jut a közlekedésre nevelés – már óvodás kortól.

Berta Tamás rámutatott, a KTI számos feladata között kiemelkedő fontosságú a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos tevékenység. A Közlekedésbiztonsági Központ fontos szerepet vállalt a közlekedésre nevelés és a gépjárművezető-képzés új rendszerének kialakításában: szakmai és koordinációs feladatok ellátása az ÉLET ÚTON programban, döntés-előkészítés, döntéstámogatás, jogszabály-előkészítés, szakmai háttér biztosítása stb.



Mobil KRESZ-park



KRESZ-tanpálya Maklár: a helyiek közlekedésbiztonság iránti elkötelezettségének bizonyítéka



Fotók: GRSP

Az ÉLET ÚTON program együttműködési stratégiájának kidolgozásában a Közlekedéstudományi Intézet aktívan közreműködött. A közlekedésre felkészítésnek – így az ÉLET ÚTON programnak is – a korosztályokra kell épülnie, mert nemcsak a kognitív és pszichoszociális fejlődés különböző fokaival találkozhatunk az egyes korcsoportokban, hanem a velük kapcsolatos közlekedésbiztonsági problémák is korosztály szerint specializálhatók. A stratégiában a 0–5 éves, illetve a 6–10 éves korcsoportban jól definiálva megjelennek a mobil KRESZ-parkok, mint javasolt közlekedésre nevelési eszközök, hiszen ezek az egyik leghatékonyabb eszközei a gyakorlati képzésnek.

### KORSZERŰ KÖZLEKEDÉSI JÁTSZÓTÉR

Mivel tud hozzájárulni az óvodás korosztályok biztonságos közlekedésre neveléséhez egy civil szervezet? Pausz Ferenc, az ÉLET ÚTON program egyik civil partnere, a GRSP Magyarország Egyesület ügyvezető igazgatója lapunknak elmondta, szervezetük megalakulásától kezdve nagy hangsúlyt fektet a hazai közlekedésbiztonság javítására, így kiemelt jelentőséggel kezeli a

gyermekek közlekedésre nevelését is. Az e témakörben megvalósított első projektjük öt évvel ezelőttre nyúlik vissza, amikor az egyesület számára együttműködést ajánlott a Felelősséggel a Közösségért Alapítvány, a budapesti Orczy-kertben található STOP Közlekedési Park felújítása és gyermekprogramok lebonyolítása céljából. A tárgyalásokba menet közben a Nemzedékek Biztonságáért Alapítvány is bekapcsolódott, így végül háromoldali megállapodás született. Az utóbbi alapítvány vállalta a KRESZ-park működtetése során a gyerekprogramok egy részének megszervezését. A KRESZ-park létrehozásában komoly szerepet vállalt továbbá a Fővárosi Közterület-felügyelet Rt. a burkolati jelek festésével, a forgalomtechnikai jelzések felújításával. A főváros legkorszerűbben felszerelt közlekedési játszótere hatékonyan segíti elő a gyermekek biztonságos közlekedésre nevelését. A parkban a valós közúti helyzetek szimulálása érdekében többek között jelzőtáblákat, működő jelzőlámpákat, vasúti átjárót és körforgalmat helyeztek el, így a kicsik valóban játékos módon sajátíthatják el a biztonságos közlekedés alapjait, szerezhetik meg és gyarapíthatják közlekedési ismereteiket. A Shell Hungary Kft. egy mini oktató benzinkutat létesített a park bejáratánál, hogy a gyermekek egy töltőállomással, mint a gépjárművek életében nélkülözhetetlen helyszínnel is megismerkedhessenek.

### MOBIL KRESZ-PARKOK

A GRSP Magyarország Egyesület akkori tervei között az is szerepelt, hogy felmérje az országban működő KRESZ-parkokat, s katalizátora legyen annak a folyamatnak, mely révén egyre több településen indulnak el az ilyen irányú fejlesztések. Ez a munka anyagi okok miatt egyrészt megfeneklett, másrészt új irányt vett 2010-től. Pausz Ferenc kiemelkedő jelentőségűnek nevezte az egyesület életében a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központtal (KKK) három éve kötött együttműködési megállapodást, mely alapján a GRSP Magyarország öt mobil KRESZ-parkot üzemeltet. A nyolc közép-európai országot érintő SOL (Save Our Lives) közlekedésbiztonsági projekt keretében megvalósított győri, valamint egy budapesti és három fővárosi intézményben működő tanpályák – melyek szakszerű működtetéséhez komplett dokumentáció és módszertani útmutató áll rendelkezésre – azóta is jelentős mértékben segítik a gyermekek közlekedésre nevelését.

A mobil KRESZ-pályát egyszerre húsz-harminc gyermek tudja használni. Nagy előnye, hogy a gyerekekkel közösen lehet felállítani, a pedagógusok a kicsikkel együtt helyezhetik el a táblákat,





STOP Közlekedési Park: a főváros legkorszerűbb közlekedési játszótere

bójákat, alakíthatnak ki gyalogátkelőhelyeket vagy épp körforgalmat. Arra is érdemes figyelmet fordítani, hogy a gyerekek szívesen találnak ki maguknak forgalmi helyzeteket. Irányítással, kis segítséggel, ezt kihasználva hosszú távon válik a mobil KRESZ-park hatékony, élvezetes eszközzé a közlekedési szabályok elsajátításának folyamatában. A KRESZ-pálya segítségével különböző forgalmi szituációkban próbálhatják ki a gyermekek kockázat nélkül, játékos formában a biztonságos közlekedést.

### TANPÁLYA MAKLÁRON ÉS SZENTENDRÉN

Az egyesület egy másik közlekedésbiztonsági projektben is jelentős részt vállalt. Maklár község – a közlekedés biztonságáért felelősséget érző – vezetése és lakossága KRESZ közlekedési park létrehozására szánta el magát a helyi általános iskolában, s ez ügyben megkeresték a GRSP-t és a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központot, támogatásukat kérve a KRESZ-tanpálya létrehozatalában. Az egyesület örömmel ajánlotta fel szakmai segítségét, de emellett – a KKK-val és az ORFK – OBB-vel közösen – anyagilag is hozzájárult a park kialakításához. A tanpályát 2009. május 30-án avatták fel ünnepélyes keretek között, ahol jelen voltak az említett szervezetek vezetői, a társközségek polgármesterei, a megyei rendőrség vezetői és a Magyar Közút helyi vezetése is.

2011-ben ismét gyümölcsözőnek bizonyult az egyesület és egy alapítvány közös munkája. A GRSP Magyarország ezúttal a szentendrei Egészséges és Derűs Gyermekekért Alapítvánnyal fogott össze, hogy KRESZ-parkot hozzanak létre az alapítvány óvodájának kertjében. A szentendrei tanpályát az év őszén adták át, melynek kialakításához sok segítséget nyújtott a 3M, a KKK és a For-Vid Kft. Az átadásra elkészült a módszertani anyag is, melynek továbbfejlesztése 2013-ban folytatódik egy óvodai mintaprojekt keretén belül.

### ÓVODAI KÍSÉRLETI MINTAPROJEKT

A GRSP Magyarország Egyesület ügyvezető igazgatója ezzel kapcsolatban kifejtette, az NKH megbízásából tavaly decemberben kezdtek neki egy nagyobb lélegzetű munkának, mely az óvodai

közlekedésre nevelés aktuális helyzetét járja körbe egy kísérleti mintaprojekt alapján. A kutatási program megvalósítása során – óvodavezetők, óvodapedagógusok, óvodás korú gyermekek tapasztalatainak, véleményének felhasználásával – elkészítene az óvodák számára egy szakmai tájékoztató anyagot, melyben feltárják az óvodai közlekedésre nevelés aktuális kérdéseit, feladatait és közlekedésbiztonsági szempontokat figyelembe vevő közlekedési környezetét. A projekt részeként javaslatokat dolgoznak ki az óvodai közlekedésre nevelés kompetenciaalapú programjára, oktatási módszereire, eszközeire (például mobil tanpálya) és szakanyagaira, az óvodapedagógusok közlekedéspedagógiai, oktatás-módszertani és didaktikai képzésére (tréningcsomag összeállítása az óvodapedagógusok közlekedésbiztonsági ismereteinek bővítésére). A mintaprojekt alapján az óvodák elkészíthetik saját közlekedésre nevelési programjukat, vagy ha már rendelkeznek ilyenrel, akkor korrigálhatják, kiegészíthetik azt az új és beépíthető szakértői javaslatokkal.

D. E.

### KÖZLEKEDÉSRE NEVELÉS – KÖVETKEZETESEN!

A Nemzeti Gyermekek- és Ifjúságbiztonsági Akcióterv a „Közös kincsünk a gyermek” Nemzeti Csecsemő- és Gyermekegészségügyi Program keretében, az Egészségügyi Minisztérium megbízásából, az Országos Gyermekegészségügyi Intézet koordinációjával, az érintett tárcák, kormányzati szervek, civil szervezetek és a fiatalok bevonásával készült, mely 2010 és 2019 között a 0–24 éves korcsoport véletlen balesetek okozta halálozásának 30 százalékos csökkenését tűzte ki célul. Az akcióterv kiemelten kezeli a gyermekek és fiatalok körében a közlekedésbiztonság erősítését, és ennek elérésében jelentős szerepet szán az óvodai és általános iskolai közlekedésre nevelési program kidolgozásának, a közlekedési, közlekedésbiztonsági ismeretek beépítésének az oktatási rendszerbe. A közlekedési balesetek előfordulása csökkentésének legfontosabb eszköze a biztonságos közlekedésre nevelés modern, az életkori sajátosságokat figyelembe vevő következetes megvalósítása.

„Az első osztályba lépő tanulók eltérő szintű és mélységű közlekedési ismeretekkel rendelkeznek. Az utak forgalma egyre komolyabb veszélyforrást jelent számukra. Ezért a gyermekek önálló közlekedésre való felkészítése alapvető fontosságú a balesetek megelőzésében. Ez az a kor, amikor egyre inkább érdekli őket a közlekedés, szeretnének önállóan közlekedni, de még nem rendelkeznek kellő ismeretekkel, veszélytudattal. Elengedhetetlen a tudatos közlekedésre nevelés megkezdése már egészen kisgyermekkorban, az óvodában, az általános iskolában. Az általános iskola közlekedési ismeretanyagának és gyakorlati tevékenységeinek az óvodában kifejlesztett, a közlekedésben is jól használható képességekre kell épülnie. Az érdeklődés felkeltése és fenntartása mellett lényeges szempont, hogy a gyerekeket megtanítsuk a közlekedési szabályokra, felhívjuk a figyelmüket, hogy a biztonságos közlekedéshez nélkülözhetetlen a szabályok betartása, a fegyelmezett magatartás” – áll az akcióterv Közlekedésre nevelési program a 6–10 éves korosztály számára című fejezetében.

A módszer egyszerre innovatív, látványos és biztonságos

# Világító burkolatjelek

**Hollandiában világító útburkolati jelzésekkel látják el a nagy forgalmat lebonyolító autópályákat 2013 közepétől. Biztonság, mindenekelőtt! De azért az esztétikum sem mellékes!**

## FÓKUSZBAN AZ ÉSZLELHETŐSÉG

A biztonságos közlekedéshez szükséges információk túlnyomó részét látásunk útján szerezünk. Éjszaka, illetve rossz látási viszonyok között (párás, ködös időszak, intenzív eső vagy havazás stb.) a vizuálisan megszerezhető információk mértéke jelentősen csökken, ezáltal közlekedésünk biztonsági kockázata megnövekszik. A különböző útburkolati jelzések információt vagy éppen kötelezettséget jeleznek számunkra, ezért észlelhetőségük a nap minden időszakában kiemelt fontossággal bír. Amennyiben a látási viszonyok kedvezőtlenül alakulnak (köd vagy más csapadék esetén, illetve sötétedést követően), az útburkolati jelek és más közúti jelzések jelentősége tovább nő.

## RAGYOGÁS EGY SÖTÉT FESTMÉNYEN

A hollandok egy innovatív és környezetbarát (energiakímélő) módszert fejlesztettek ki annak érdekében, hogy a közlekedés biztonságosabb és nem utolsósorban élvezhetőbb legyen: ragyogó, világító útburkolati jelzések segítik majd a közeljövőben az autópályákon közlekedőket. A „smart road design” kettős célt szolgál: egyrészt a közúti útburkolati jelzéseket teszi láthatóvá még kedvezőtlen látási viszonyok esetén is (és a „sötét aszfalt” sem lesz többé akadály), másrészt többtinformációkkal látja el a gépjárművezetőket.

A koncepció mögött a holland *Dan Roosegaarde*, valamint cége, a Studio Roosegaarde áll, míg az ötlet megvalósításában az infrastruktúra-fejlesztésekben érdekelt Heijmans Group működik közre. Az új megoldás lényege abban rejlik, hogy az autópályákat saját fejlesztésű, úgynevezett fotolumineszkáló port tartalmazó útburkolati jelekkel látják el. A fotolumineszcencia egy fizikai folyamat, mely során az anyag valamilyen külső hatásra (pl. fény éri) fotonokat nyel el, ezáltal gerjedt

állapotba kerül, majd azt követően – rövidebb vagy hosszabb idő elteltével – fényt bocsát ki.

A fotolumineszkáló porral készült útburkolati jelzéseket a napali fény tölti fel, melynek következtében a jelzések akár 10 órán keresztül is világíthatnak, jelezve a forgalmi sávokat elválasztó terelevonalat, záróvonalat, az úttest szélét, vagy éppen más közúti jelzést. Dan Roosegaarde szerint „a látvány olyan, mintha ragyogást látnál egy sötét festményen”.

## HÓPEHELY, NAPKORONG A BURKOLATON

A speciális por nem csak a „hagyományos” útburkolati jelzések észlelését segítheti elő. A porral olyan speciális jelzések is megjeleníthetők az úttesten, mint például a hóhelyek, melyek csak akkor világítanak, ha a hőmérséklet egy bizonyos pont alá (a tervek szerint  $-5\text{ }^{\circ}\text{C}$  alá) esik. Az így láthatóvá váló jelzés azt tudatosíthatja a gépjármű vezetőjében, hogy az úttest csúszóssá válhat. Hóhely mellett természetesen napkorong is megjeleníthető a burkolaton, ami például a  $+20\text{ }^{\circ}\text{C}$  feletti aszfalthőmérsékletet, a tapadási viszonyok megváltozását jelezheti.

Az első világító közúti jelzéseket 2013. első fél évében telepítik Hollandia Brabant tartományának egyik autópályájára, annak néhány száz méteres szakaszára. A hatásvizsgálatot, a tapasztalatok elemzését követően a technológia további térnyerésére, újabb szakaszok jelzésekkel történő ellátására kerülhet sor. A megoldás iránt az Egyesült Államokban is érdeklődés mutatkozik, különösen a nyugati parton, többek között olyan világcégek részéről, mint a Google.

## TALÁL MÁNYOK BEVETÉSRE KÉSZEN

A tervezett intelligens megoldások a fotolumineszkáló porral azonban nem érnek véget. Nem kizárt, hogy öt éven belül már találkozhatunk szél meghajtású világító eszközökkel, továbbá interaktív lámpákkal, melyek a járművek közeledése, valamint elhaladása esetén világítanak. Az elektromos járművek közlekedését segítő, az elektromágnesesség elvén alapuló indukciós sávok megvalósítása sem várhat sokáig magára. Csak a Studio Roosegaarde cég 20 olyan innovatív találmányt jegyez, melyek elterjedésével biztonságosabbá és környezetkímélőbbé válhat a közúti közlekedés.

Gégény István





# GYEREKVILÁG ÉLMÉNYHÉT VÉGE



Jófej vagy?

Közlekedj  
szabályosan!

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