

# Közlekedés- biztonság

A Nemzeti Közlekedési  
Hatóság szakmai lapja.  
2013 | 3-4. szám



**Célzottan  
közlekedésbiztonságot  
javító fejlesztések**

**20 éves az ORFK – OBB**

**Ingyenes közlekedés-  
biztonsági képzés**

*„Az ANS III központ megalapozza, hogy a HungaroControl  
a legkorszerűbb léginavigációs szolgáltatók közé tartozzon.”*

**Szepessy Kornél, a HungaroControl  
Magyar Légitársasági Szolgálat Zrt. vezérigazgatója**



**HungaroControl**

Magyar Légiforgalmi Szolgálat

SZAKÉRTELEM

MEGBÍZHATÓSÁG

HATÉKONYSÁG

INNOVÁCIÓ

CSÚCS-TECHNOLÓGIA

Magyarország meghatározó szereplője az európai légi közlekedésnek.

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

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

[www.hungarocontrol.hu](http://www.hungarocontrol.hu)

**Straight to the point**

# Tisztelt Olvasó!



dr. Becske Loránd főigazgató

**M**egtiszteltetés számomra, hogy a lap e számának kezdő hasábján köszönhetem Önt. A Közlekedésbiztonság című folyóirat – melynek magam is rendszeres olvasója vagyok – adósságtörlesztés. Adósságtörlesztés egyrészt azért, mert a mai, panaszkodáshoz szokott világunkban végre rendszeresen megjelenik egy olyan szakmai, mégis olvasmányos, érdekes témákat felvető, a nem közlekedési szakemberek számára is élvezhető folyóirat, amely az olvasók – remélhetőleg egyre népesebb – tábora elé tárja eredményeinket, törekvéseinket. Mert kijelenthetjük, hogy a közlekedés biztonsága területén vannak eredményeink, méghozzá olyanok, amelyekre büszkéek lehetünk.

Adósságtörlesztés azért, mert ezeket az eredményeket a közlekedés biztonsággal foglalkozó valamennyi szervezet közös, tervszerű, összehangolt munkájával értük el és érzük majd el a jövőben is. Biztos vagyok benne.

És legvégül azért, mert azon vívmányok, eredmények mögött, amelyekről e lap hasábjain a szerzők beszámolnak, kollégáink komoly, megfeszített, felelősségteljes munkája áll. Az az űr, amelyet a Közlekedésbiztonság című folyóirat betölt, többek között az ő munkájuk széles körű elismerése is.

A XX. század vége felé a jogalkotók és az egyes nemzetközi szervezetek felismerték, hogy a közlekedési balesetek megelőzéséhez fűződő társadalmi érdek magasabb, mint az elkövetők megbüntetéséhez kapcsolódó büntetőjogi igény érvényesítése. Éppen ezért az egyes országokban egymás után jöttek létre azok a szervezetek, amelyeknek feladata az, hogy feltárják a balesetek okait, és lehetőségeikhez mérten javaslatot tegyenek arra, hogy a jövőben hogyan lehet megelőzni a hasonló jellegű eseményeket.

Ma már az Európai Unió valamennyi tagállama rendelkezik ilyen szervezettel. A magyar közigazgatás rendszerén belül ezt a feladatot a Közlekedésbiztonsági

Szervezet látja el, amely országos illetékességgel végzi a vasúti, a vízi és a légi közlekedési területen bekövetkezett balesetek, események szakmai vizsgálatát. Vizsgálataink során nem felelősöket, hanem okokat keresünk, zárójelentéseink és az azok részeként kiadásra kerülő biztonsági ajánlásaink pedig nem büntetésre, hanem kizárólag megelőzésre koncentrálnak. Paradoxon, de a célunk tulajdonképpen az, hogy ne legyen munkánk, ne kelljen balesetek helyszínére vonulnunk, és Ön, mint a közlekedés résztvevője, legfeljebb konferenciákon, összejöveteleken találkozzon velünk.

Ez az idilli – és valljuk be, utópisztikus – helyzet azonban még igen messze van, sajnos kijelenthetem, hogy van munkánk bőven. De meggyőződésem, amennyiben tevékenységünkkel, biztonsági ajánlásainkkal csak egy balesetet megelőztünk, csak egy embertársunk életét, testi épségét megóvtuk, akkor már nem dolgoztunk hiába.

Egyik legerősebb fegyverünk a nyilvánosság, a tapasztalatok közzétételének lehetősége, és többek között ebben nyújt nekünk segítséget a Közlekedésbiztonság című szaklap. Az újság jelen és jövőben megjelenő számainak forgatásához, olvasásához kellemes időtöltést kívánok Önnek. De kérem, közben ne feledje, hogy a közlekedésnek valamennyien résztvevői vagyunk, ezért a biztonság fejlesztése közös ügyünk, mindannyiunk érdeke.

# közlekedés- biztonság

A Nemzeti Közlekedési  
Hatóság szakmai lapja.  
2013 | 3-4. szám

Urbán Tamás, a Nemzeti Közlekedési Hatóság általános elnökhelyettese  
NKH: híd a jogszabályok és az ügyfelek között  
**40. oldal**



40.



8.

Visszaemlékezések, elismerések a húszéves évfordulón  
ORFK – OBB jubileumi emlékülés  
**8. oldal**

A hazai baleset-megelőzési  
tevékenység meghatározó szereplője  
20 éves az ORFK – OBB!  
**4. oldal**

Visszaemlékezések, elismerések  
a húszéves évfordulón  
ORFK – OBB jubileumi  
emlékülés  
**8. oldal**

Dr. Kontrát Károly, a Belügyminisztérium  
parlamentari államtitkára:  
„Most a megelőzés terén kell  
előrelépniünk”  
**12. oldal**

Schwáb Zoltán, az NFM közlekedésért  
felelős helyettes államtitkára:  
„Tegyük jobbá az életünket!”  
**14. oldal**

Dr. Hatála József r. altábornagy,  
az ORFK – OBB leköszönő elnöke:  
A szakmaiság megtartása  
a lényeg!  
**16. oldal**

Dr. Túrós András, az ORFK – OBB  
korábbi elnöke:  
Hétvégi kamionstop: felére  
csökkent az áldozatok száma  
**18. oldal**

Az ORFK – OBB legnagyobb sikere  
a folyamatos és eredményes működés  
Húsz év margójára  
**20. oldal**

A beruházást az európai légi  
közlekedés változásai indokolják  
Átadták Magyarország új  
légiforgalmi irányítóközpontját  
**22. oldal**

Fokozódó európai szintű együttműködés  
a biztonságosabb repülésért  
Fókuszban a repülésbiztonság  
**26. oldal**



22.

Montenegrói légügyi küldöttség járt  
Budapesten a Nemzeti Közlekedési Hatóság  
meghívására

Élénkülő nemzetközi kapcsolatok  
**30. oldal**

Delegacija crnogorskih vazduhoplovnih vlasti  
je posjetila Budimpeštu na poziv Nacionalnih  
transportnih vlasti (NTV)

Uspostavljanje međunarodnih  
odnosa

**31. oldal**

Beszélgetés Heinz Sommerbauerrel,  
az osztrák légügyi hatóság vezetőjével

Gyümölcsöző tapasztalatcsere

**36. oldal**

Gespräch mit Heinz Sommerbauer,  
Vorstand der österreichischen  
Luftfahrtbehörde Austro Control

Wichtiger Erfahrungsaustausch

**37. oldal**

Urbán Tamás, a Nemzeti Közlekedési  
Hatóság általános elnökhelyettese

NKH: híd a jogszabályok  
és az ügyfelek között

**40. oldal**



44.

A résztvevők száma évről évre nő, ami a kampány sikerét jelzi  
 Kerékpárosbarát Település és Munkahely  
**58. oldal**

KözOP – Célzottan közlekedésbiztonságot javító fejlesztések  
 Az 55 milliárd forintos program  
**44. oldal**



58.

A hatóságok könnyebb eligazodását  
 célozza az egységes vezetői engedély  
 Egyenjogosítványok  
 az Európai Unióban  
**43. oldal**

KözOP – Célzottan közlekedésbiztonságot  
 javító fejlesztések  
 Az 55 milliárd forintos program  
**44. oldal**

A szakmai összetartozás, párbeszéd  
 és együttműködés jegyében  
 A magyar közlekedés helyzete  
 az EU-ban  
**48. oldal**

TISPOL és ECR: kiemelt cél  
 a közlekedésbiztonság javítása  
 Európai közúti ellenőrzések  
 2013-ban  
**52. oldal**

Nemzetközi vasúti szakmai konferencia  
 a Hotel Radissonban  
 A baleset a legdrágább tanulási  
 mód  
**54. oldal**

Máris bizonyított a folyami információs  
 rendszer  
 PannonRIS-ről a Pannónián  
**56. oldal**



52.

A résztvevők száma évről évre nő,  
 ami a kampány sikerét jelzi  
 Kerékpárosbarát  
 Település és Munkahely  
**58. oldal**

Ertsey Annamária, a Nemzeti Közlekedési  
 Hatóság gazdasági elnökhelyettese  
 Megfelelő embert  
 a megfelelő feladatra  
**62. oldal**

Tetszés szerinti tanulási tempóban  
 haladhat a diák  
 Ingyenes közlekedésbiztonsági  
 képzés tanulóknak, tanároknak  
**64. oldal**

Díjazták a magas szintű  
 tudományos és szervezőmunkát  
 KTE: évvértékelő,  
 elismerések átadásával  
**68. oldal**

Az italtól „felbátorodott” sofőrök általában  
 a megengedett sebességet is túllépik  
 Percenként 120 alkoholszondás  
 ellenőrzés  
**69. oldal**

Egy tudatos vezető dilemmái  
 a szabályok körül  
 Szemben az árral?  
**70. oldal**

A poszttraumás stressz-zavar vizsgálata  
 közlekedési balesetek kapcsán  
 Okozhat-e lelki tüneteket  
 egy baleset átélése?  
**72. oldal**

Dr. Melegh Gábor, igazságügyi szakértő  
 Az autó nem fegyver  
**78. oldal**

Közlekedésbiztonsági szempontból  
 értékelhető a találmány  
 Pofonegyszerű gumikopásjelző  
**80. oldal**



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG**

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

Felelős kiadó: Györi Gyula, az NKH elnöke • A szerkesztőbizottság elnöke: Schwáb Zoltán, közlekedésért felelős helyettes államtitkár • Felelős szerkesztő: Somogyi Gábor • Főszerkesztő: Ötvös Nándor • Szerzők: Bajkó Erika, Baranyai Attila, Barsi-Biró Gabriella, Gégény István, Háy György, Kiss Nikolett, Recskáné Mazányi Judit, Simon V. Attila, Somogyi Gábor • Fotó: AbsolutVision, Deák Krisztina, Gégény István, Iró Zoltán, Kapusi Zoltán, Soros Péter, 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 májusban jelenik meg. A kiadvány ingyenes.



A hazai baleset-megelőzési tevékenység meghatározó szereplője

# 20 éves az ORFK – OBB!

Az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság (ORFK – OBB) húsz évvel ezelőtt állt a magyarországi baleset-megelőzési tevékenység élére, azóta a prevenció meghatározó szereplőjeként vesz részt a közúti balesetek számának csökkentésében.

A bizottság hivatalos születésnapja

1992. november 24. A két évtizedes jubileum nagyszerű lehetőség a visszatekintésre, a megemlékezésre, a mérlegkészítésre és az elvégzett feladatok rövid értékelésére.

A hazai szervezett keretek között zajló baleset-megelőzés történetében egyedülálló a 20 éves jubileum. Az ORFK – OBB szakmai elődjének tekinthető Országos Közlekedésbiztonsági Tanács (OKBT) 1973 januárjában alakult meg. A tanács erős állami irányítás mellett, ugyanakkor viszonylag kevés „külső” szakember közreműködésével teremtette meg a hazai prevenció alapjait, majd 19 év elteltével, 1992-ben fejezte be működését. Az ORFK – OBB az OKBT által megkezdett baleset-megelőzési tevékenységet továbbfejlesztette, új alapokra helyezte, jól működő országos hálózatot hozott létre, és kiszélesítette a társadalmi kapcsolatok körét.

Napjainkban az ország valamennyi részén baleset-megelőzési bizottságok működnek, s a több mint 40 területi





Fotó: ORFK - OBB

és helyi bizottság munkája mintegy 400-450 főt érint közvetlenül. A baleset-megelőzés társadalmi bázisának kiszélesedésében vitathatatlan szerepük volt a közlekedésbiztonsági tevékenységben érintett állami, valamint társadalmi szervezeteknek és szervezeteknek, a hatóságoknak, érdekképviselőeknek és a civil kezdeményezéseknek.

Közismert, hogy az ORFK - OBB sokrétű, a baleset-megelőzés csaknem valamennyi területére kiterjedő tevékenységet folytat. Munkájának központi eleme az a tájékoztató és felvilágosító jellegű közlekedésbiztonsági kommunikáció, melyet a közlekedők valamennyi rétegére kiterjesztve végez.

A kommunikáció során az ORFK - OBB a hagyományos és a legújabb közlésmódokat egyaránt alkalmazza. A sajtótájékoztatók, a tévé- és rádióinterjúk, a spotok és rövidfilmek, valamint a közterületi megjelenések (óriásplakátok, city-light poszterek stb.) mellett egyre nagyobb jelentősége van a világháló által nyújtott lehetőségeknek,

hiszen az internet az információáramlás leggyorsabban fejlődő területe. Az ORFK - OBB 2007 óta rendelkezik internetes elérhetőséggel (jelenleg két honlapot is működtet), 2012 januárjában pedig önálló facebook felülettel is színre lépett. Utóbbi oka, hogy a közösségi portált legnagyobb arányban a közlekedés szempontjából leginkább veszélyeztetett korosztály, a fiatalok használják, így részükre ezen a csatornán hatékonyabban lehet preventív üzeneteket továbbítani.

Az ORFK - OBB munkájának talán legismertebb formája, hogy országos szintű közlekedésbiztonsági kampányokat folytat. Ezek a kampányok alapvetően a legveszélyesebb közlekedési magatartások ellen irányulnak, de a védtelen közlekedők biztonsága is kiemelt figyelmet élvez. A védtelen közlekedők előtérbe helyezését jelzi, hogy az ORFK - OBB a 2011. esztendő a „kerékpárosok évének”, míg 2012-t a „motorkerékpárosok évének” nyilvánította, idén pedig a továbbra is aggasztó trendet felmutató kerékpárosok



Fotó: ORFK - OBB



Fotó: ORFK - OBB



Fotó: ORFK - OBB

mellett a gyalogosok biztonságával foglalkozik többet. Az ORFK – OBB országos kampányait valamennyi közlekedő jól ismerheti, hiszen az elmúlt két évtizedben gyakorlatilag úton-útfélen lehetett velük találkozni. Egyes kampányelemek nemzetközi sikereket értek el. Például a „Zebra a gyalogosoké!” kampány plakátja 2010 márciusában a Tunéziában megrendezett közlekedési kampányok nemzetközi fesztiválján első helyen végzett.

Az ORFK – OBB a megalakulása óta részt vesz a közlekedésre nevelésben (kiadványok készítése, tanévkezdeti kampányok stb.). A baleset-megelőzéssel foglalkozó munkatársak, valamint 2008 szeptemberétől az iskolarendőrök révén rendszeres kapcsolatot tart fenn a tanintézetekkel, s az elsők között csatlakozott az „ÉLET ÚTON” programhoz.

A tradicionálissá vált felmenő rendszerű országos gyermek- és ifjúsági vetélkedők mellett az ORFK – OBB más rendezvényeket is szervez. Az elmúlt évben újraindult a 90-es években nagy sikert aratott „Közlekedik a család” vetélkedő, míg a rendőrszakmai versenyek (balesethelyszínelők, járőrök, karos forgalomirányítók, vízrendészeti járőrök versenye) célja a közlekedésrendészeti munkatársak felkészültségének javítása, az elméleti és gyakorlati ismeretszint bővítése.

A jubileumi visszatekintés nem lenne teljes, ha kihagynánk a sorból azt az emlékművet, melynek fő alakja – a szárnyas angyal – az ORFK – OBB jelképévé, logójának meghatározó elemévé vált. Csaknem 17 évvel ezelőtt – valószínűleg elsőként a világon – Budapesten felállításra került egy emlékmű, mely a közúti balesetek áldozatainak állít emléket. *Mihály Gábor* szobrászművész alkotása



közadakozásból, az ORFK – OBB, valamint az érintett állami és társadalmi szervek együttműködése révén valósult meg. 1996 ősze óta hagyománnyá vált, hogy az emlékműnél Mindenszentek időszakában koszorúzási ünnepséget rendezünk, amikor a közúti áldozatok emléke előtt rójuk le a kegyeletünket.

Az ORFK – OBB két évtizedes tevékenységének sokszínűségét, az elvégzett feladatokat lehetetlen egy rövid cikk keretében bemutatni. Ugyanakkor szükséges megemlíteni, hogy az ORFK – OBB az elmúlt időszakban számos nagy sikerű konferenciát és egyéb rendezvényt szervezett, részt vett közlekedésbiztonsági projektekből, felméréseket, kutatásokat és egyéb tudományos munkákat támogatott, jogszabály-módosítási javaslatokat fogalmazott meg, és olyan programokat indított útjára, mint a „Charta a józan közlekedésért”, vagy a „Charta a motorkerékpáros közlekedés biztonságáért”.



Fotó: Iró Zoltán





Fotó: Iró Zoltán

Az ORFK – OBB a nemzetközi porondon is megállja a helyét, erre utal széles körű nemzetközi kapcsolatrendszere. Tagja ugyanis a PRI-nek (a Balesetmegelőzési Világszervezetnek), 2004 májusa óta rendszeres kapcsolatot tart fenn a TISPOL-lal, az Európai Közlekedésrendészeti Szervek Hálózatával, teljesíti a Salzburg Fórum tagállamok együttműködéséből adódó feladatokat, s részt vesz az ENSZ EGB közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos ülésein.

Az ORFK – OBB történetében eltelt 20 év, két sikeres évtized. Csak remélni tudjuk, hogy a következő időszakban hasonló intenzitással folytatódik az a szilárd alapokra épülő munka, melynek eredménye a közúti balesetek és halálozások számának csökkentésében mérhető.

Gégény István



Fotó: Iró Zoltán

Fotó: ORFK – OBB

## A BALESET-MEGELŐZÉS „HŐSKORA”

**A magyarországi prevenció rövid története az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság létrehozását megelőző évtizedekben.**

**Néhány fő.** Hazánkban a baleset-megelőzés nem folyt mindig szervezett keretek között. A „hőskorszakban”, az 50-es és a 60-as években a prevenciót az állami feladatok között nevesítették, a kapcsolódó feladatok a belügyi és az oktatási tárca munkájában jelentek meg. Akkoriban mindössze néhány fő foglalkozott baleset-megelőzéssel, a koordináció szintje alacsony volt, s a végrehajtás – a gyermekek közlekedésre nevelése, valamint a felvilágosító propaganda végzése – jellemzően a rendőrség feladatát képezte.

**A fordulat.** A szervezett baleset-megelőzési munka kezdete 1972-höz köthető, amikor a 2024/1972. számú MT határozattal létrehozták az Országos Közlekedésbiztonsági Tanácsot. Az OKBT életre hívását az indokolta, hogy a hazai közúti közlekedés fejlődése rendkívül felgyorsult, a gépjárműpark rohamosan fejlődött, s a közúti balesetek, valamint a halálos áldozatok száma rendkívüli mértékben – 10 év alatt három-négyszeresére (!) – emelkedett. Az OKBT 1973. január elsején kezdte meg a működését, és fennállásának 19 éve alatt jelentős sikereket ért el a hazai baleset-megelőzés területén.

**Vég és kezdet.** A rendszerváltás időszakának jogszabályi változásai a baleset-megelőzési tevékenységre is hatást gyakoroltak. 1992-ben a kormány – elismerve és megköszönve az OKBT addigi sikeres tevékenységét – visszahívta a belügyminisztert és a közlekedési minisztert az OKBT elnökségéből, ezáltal a szervezet működése gyakorlatilag befejeződött.

A 2002/1992. Korm. Határozat 7/a pontja meghatározta, hogy „a balesetek megelőzésére szolgáló közlekedésbiztonsági tevékenységet a rendőrség közlekedési szolgálatának irányításával kell folytatni”. Erre figyelemmel az Országos Rendőr-főkapitányság még abban az évben, egészen pontosan 1992. november 24-én létrehozta az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottságot.



Visszaemlékezések, elismerések a húszéves évfordulón

# ORFK – OBB jubileumi emlékülés

A húszéves évfordulóját ünneplő ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság emlékülésére 2013. február elsején került sor a rendőrség Teve utcai székházának nagy auditóriumában.

Az emlékülést hosszas előkészítő munkálatok előzték meg. Ez nem is csoda, hiszen a 90-es évek kezdete óta sokan vették ki aktívan részüket abból a munkából, amely a személysérüléssel közúti balesetek és halálos áldozatok számának visszaszorítására irányult.





### SIKERKOVÁCSOK

A rendezvényre a szervezők mindazokat meghívták, akik az elmúlt 20 év során sokat tettek azért, hogy sikerre vigyék a hazai baleset-megelőzés ügyét. A résztvevők között voltak olyanok, akik a kezdetekben, a „hőskorszakban” fáradoztak annak érdekében, hogy az ORFK – OBB megkezdhesse működését. Sokan vettek részt, akiknek a 90-es években kifejtett tevékenysége a mai napig példaértékűnek tekinthető, míg mások – főleg a fiatalabb korosztály tagjai – az ezredfordulót követően lettek a preventív munka részesei.

Az emlékülés moderátora *Óberling József* r. ezredes, az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztály vezetője, az ORFK – OBB ügyvezető elnöke volt. Az elnökségi asztalnál foglalt helyet, és beszédet tartott *Konrád Károly*, a Belügyminisztérium parlamenti államtitkára, *Schwáb Zoltán*, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) közlekedésért felelős helyettes államtitkára, az ORFK – OBB társelnöke, *dr. Hatala József* r. altábornagy, országos rendőrfőkapitány, az ORFK – OBB elnöke, *dr. Gyurkovics Sándor*, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium (KHVM) nyugalmazott államtitkára, valamint *dr. Túrós András* ny. r. altábornagy, az Országos Polgárőr Szövetség elnöke. Ugyancsak az elnökség tagja volt

*dr. Halmosi Zsolt* r. dandártábornok, az ORFK közbiztonsági főigazgatója, az ORFK – OBB alelnöke.

Az előadásokból a résztvevők megtudhatták, hogy az ORFK – OBB megalakításában kezdeményező szerepet játszott *dr. Túrós András* ny. r. altábornagy, aki 1992-ben a közterületi rendőri munkát irányító országos rendőrfőkapitány-helyettes volt, továbbá *dr. Kercs László* r. ezredes, az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztály akkori vezetője, aki sajnos már nem lehet közöttünk. Az ORFK – OBB létrehozásában a végleges döntést *dr. Pintér Sándor* belügyminiszter, akkori országos rendőrfőkapitány hozta meg.

### 24 EZER MEGMENTETT ÉLET

A preventív munka sikeréhez a kezdetektől fogva elengedhetetlen volt a társmisztériumokkal (kiemelten a közlekedési tárccal), valamint a közlekedésbiztonsági munkában érintett szervekkel, intézményekkel, hatóságokkal, érdekképviseletekkel, illetve a civil szervezetekkel való együttműködés. A számos együttműködő partner közül *dr. Gyurkovics Sándor*, a KHVM államtitkára az elsők között mondott igent a kezdeményezésre, s lett támogatója és aktív részese a bizottság létrehozásának. Az ORFK – OBB működése





Fotók: Iró Zoltán



abban az időszakban vette kezdetét, amikor a közúti közlekedésbiztonság a legmagasabb halálzási mutatókat produkálta, s amikor az Egyesült Királyságban olyan hirdetések láttak napvilágot hazánkkal kapcsolatban, mint: „Meg akar halni? Akkor menjen autóval Magyarországra!” (Idézet dr. Gyurkovics Sándor beszédéből.)

Schváb Zoltán, az NFM közlekedésért felelős helyettes államtitkára rövid beszédében méltatta az ORFK – OBB elmúlt 20 évi tevékenységét. Kiemelte, a bizottság sikerét jelentős részben annak köszönheti, hogy szilárd társadalmi kapcsolatrendszerrel és jól működő országos hálózatot épített ki, és folyamatosan, az igényeknek, elvárásoknak megfelelően alakította át munkamódszereit.

Dr. Hatala József r. altábornagy ismertette, hogy 1992 óta, azaz az ORFK – OBB létrehozását követően mintegy 24 000 ember életét lehetett megmenteni a közlekedésbiztonsági intézkedések és beavatkozások által, ideértve a „megmentett” személyeket, s mindazokat, akik nekik köszönhetik világrajövetelüket. Ez a szám egy közepes város lakosságának felel meg.

Dr. Túrós András ny. r. altábornagy, aki jelenleg az Országos Polgárőr Szövetség elnökeként tagja az ORFK – OBB koordinációs testületének, visszaemlékezésében a neves szakmai előd, az

Országos Közlekedésbiztonsági Tanács működésével hasonlította össze a bizottság tevékenységét. Utalt arra is, hogy amíg az Országos Bűnmegelőzési Tanács gépezete „döcögösen” haladt, addig az ORFK – OBB sikert sikerre halmozott.

#### „VALÓDI” EMLÉKÜLÉS

A jubileumi emlékülésen a közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében végzett kiváló munkája, valamint az ORFK – OBB baleset-megelőzési tevékenységének támogatása elismeréseként mintegy 200 fő kapott oklevelet, és részesült tárgyjutalomban. Akik jelen voltak a rendezvényen – a jutalmazottak, közlekedésbiztonsági szakemberek és a sajtó képviselői – tapasztalhatták, hogy „valódi” emlékülésen vehettek részt: a hazai közlekedésbiztonság meghatározó, legjelesebb képviselőivel, visszatekintésekkel, érdekes szakmai csemegékkel, és olykor bizony még az érzelmek is megjelentek.

A jubileumi emlékülésen utoljára jelent meg hivatalosan az ORFK – OBB elnökeként dr. Hatala József r. altábornagy, hiszen az Országos Rendőr-főkapitányság vezetője 62. életévének betöltése miatt február 5-én nyugállományba vonult.

Gégény István



Dr. Kontrát Károly, a Belügyminisztérium parlamenti államtitkára:

# „Most a megelőzés terén kell előrelépniünk”

Az eredmények nem jöttek maguktól, ehhez kiemelkedő következetesség és odaadó munka kellett, vallja dr. Kontrát Károly, aki a 20. évfordulóját ünneplő ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság emlékülésén szólalt fel a rendőrség Teve utcai székházának auditoriumában. A Belügyminisztérium parlamenti államtitkára elismeréssel szólt arról, hogy a program több mint tízezer életet mentett meg az elmúlt húsz évben.

– Természetesen köszönet és elismerés jár mindazoknak, akik az elmúlt húsz évben munkájukkal segítettek a kimagasló eredmények elérését – mondta dr. Kontrát Károly. – Az OBB-t a húsz évvel ezelőtti induláskor az 1992-ben hivatalban lévő kormány hozta létre, azzal a nem titkolt szándékkal, hogy csökkentse a drasztikusan megnőtt balesetek számát. A kilencvenes évek elejére aggasztóvá vált a helyzet a magyar közutakon. Soha nem tapasztalt mértékben nőtt a személyi sérüléssel és halálessel végződött balesetek száma. Az akkori kormány a baleset-megelőzés összetett és bonyolult feladatát a rendőrségre bízta. A döntés helyességét az eredmények igazolják. Ehhez azonban sok ezer szakember munkája kellett, az eredmények nem jöttek maguktól. Ezen a területen ugyanis csak kiemelkedő következetességgel, szigorú ellenőrzéssel lehet eredményt elérni. Ezért az odaadó munkáért jár az elismerés, a köszönet.

– *Miért pont 1990 lett a magyar közúti közlekedés fekete éve?*

– Ebben az időszakban ipari méretekben kerültek be Magyarországra nagy teljesítményű használt gépjárművek, ami a magyar sofőrök fegyelmetlenségével párosult. A helyzetet tovább súlyosbította a romló közlekedési morál: lazult a fegyelem, a szabályok betartása helyébe a durva, gyakran szándékos szabálysértések léptek, és mindezt rontotta a balesetek súlyosságának növekedése. Nyilvánvalóvá vált, hogy ebben a közegben csak összehangolt, komoly szervezetszerű erőfeszítés lehet sikeres. Szerencsére a média is felkarolta az ügyet, a balesetek bemutatásával folyamatosan fenntartotta a figyelmet, és az országos felvilágosító kampányok élére állt.

– *Kiket, illetve milyen eseményeket emelne ki az elmúlt húsz évből?*  
– Azokat a szakembereket, akik élethivatásuként tekintettek a közlekedésbiztonságra. Aztán a hivatalban lévő kormányok több évtizedes erőfeszítését, hiszen a közlekedésbiztonság a politika felett álló nemzeti ügy. De egy ilyen évfordulón illendő név szerint is említést tenni azokról, akik szakértelmüket, beosztásukból fakadó erőforrásait szentelték az ügynek. Az ORFK – OBB létrehozásában kezdeményező szerepet játszott dr. Túrós András nyugalmazott rendőr altábornagy, aki 1992-ben a közterületi rendőri munkát irányító országos rendőrfőkapitány-helyettes volt; dr. Kercs László rendőr ezredes, az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztály akkori vezetője, aki sajnos már nem lehet közöttünk; az ORFK – OBB megalakításában dr. Pintér Sándor jelenlegi belügyminiszter, akkori országos rendőrfőkapitány is jelentős szerepet játszott. A végleges döntést az akkori kormány hozta meg. De a preventív munka sikeréhez a kezdetektől fogva elengedhetetlen volt a társmisztériumokkal – legfőképp a közlekedési tárccal –, valamint a közlekedésbiztonsági munkában érintett szervezetekkel, intézményekkel, hatóságokkal, érdekképviselőkkel, illetve a civil szervezetekkel való együttműködés. Az ORFK – OBB sikerét jelentős részben annak köszönheti, hogy szilárd társadalmi kapcsolatrendszert és jól működő országos hálózatot épített ki.

– *Magyarország vállalta, hogy az EU-normának megfelelően 2020-ig, vagyis tíz év alatt a felére csökkenti a közúti balesetek áldozatainak számát. Hazánk időarányos mutatói jók, akkor elégedettek lehetünk?*

– Mindennap többet kell tennünk ezért. Ha sikerül elérni, akkor 2020 után új célt javasolnék az akkori döntéshozóknak: egyetlen ember se haljon meg a közutakon! Szép és nehéz feladat, ez lenne a maximum, amit el lehetne érni. De én úgy gondolom, hogy a maximumnál alább ne adjuk! Az eredmények önmagukért beszélnek: 1992-ben 2100-nál is többen vesztették az életüket közúti balesetben, 2012-ben pedig 605-en. Óriási eredmény, több mint tízezer életet mentett meg a program az elmúlt húsz évben. De a 605 haláleset is nagyon sok, további erőfeszítések szükségesek. A Nemzeti Együttműködés Kormányára létrehozta a Belügyminisztériumot, amivel a terület újabb forráshoz jutott. Ennek is köszönhető, hogy Magyarország európai összevetésben is kimagasló eredményt ért el a halálos közlekedési balesetek csökkentése terén. Abban, hogy hazánk ennek elismeréseként megkapta az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács, az ETSC Közúti Közlekedésbiztonsági PIN-díját, az OBB-nek is fontos szerepe volt. Az eredmények javításához most a megelőzés terén kell előrelépniünk.

S. V. A.



Fotó: Iró Zoltán

Schváb Zoltán, az NFM közlekedésért felelős helyettes államtitkára:

# „Tegyük jobbá az életünket!”

Értékteremtés, nemes kihívás, példás cselekedet – hangzott el az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottságot méltató emlékülésen, amikor a szervezet érdemeiről esett szó. *Schváb Zoltán* szerint a 20 éves évfordulóját ünneplő bizottságnak elvülhetetlen szerepe volt abban, hogy tavaly hazánk kapta az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács, az ETSC Közúti Közlekedésbiztonsági PIN-díját, amely a terület legrangosabb szakmai elismerése. A közlekedésért felelős helyettes államtitkárral az emlékülés után beszélgettünk.

– *Most ünnepel, az ezt megelőző húsz évben viszont dolgozott az OBB, és az eredmények azt mutatják, kifejezetten jól. Miként látja, a szervezet eljutott saját határaihoz, vagy akár még ennél is többet tehetett volna a közlekedés ügyéért?*

– Nincs olyan területe az életnek, amelyre azt lehetne mondani, hogy innen nincs továbbfejlődési lehetőség. De ha azt nézzük, honnan hova jutott az OBB, akkor azt mondom: emberek ezreinek életét mentette meg húsz év alatt, ami a legszebb dicséret szónál is sokkal nyomósabb érv a minősítéskor. Az OBB tevékenysége a társadalmi összefogás és a kiváló szakmai együttműködés legjobb példája. A közlekedésbiztonság a jelenlegi közlekedési szakpolitika egyik meghatározó területe. Kulcskérdés, amely döntően befolyásolja a magyarországi közlekedési kultúra fejlődését, a közlekedők biztonságérzetét, mindennapjait. Ez az a terület, ahol átgondolt, hosszú távú programok megvalósításával, mérnöki pontossággal megtervezett intézkedésekkel érhetünk el eredményeket. Építő, előremutató szakmai programok következetes végrehajtásával a közlekedésbiztonsági helyzet tovább javítható, elkerülhető a közúti baleseti mutatók elmúlt évek trendjeivel ellentétes romlása. A balesetmegelőzési tevékenység egyik legfontosabb letéteményese az Országos Balesetmegelőzési

Bizottság, amelynek társelnökeként magam is elkötelezett híve vagyok a nemzeti közlekedésbiztonsági célkitűzések megvalósításának.

– *A hazai közlekedés hogy illeszkedik a nemzetközi trendekbe? Egyáltalán: Európa milyen nyomvonalon halad?*

– EU-tagként pontosan azon a nyomvonalon haladunk, mint a többi tagország, a különbség a nemzeti sajátosságokban rejlik. Amikor a magyar közlekedés ügyéről beszélünk, akkor arra a kérdésre keressük a választ, hogy a magyar közlekedési rendszer egésze hogyan tud vagy lesz képes a jövőben megfelelni a társadalmi és gazdasági elvárásoknak. Az ágazat ideális fejlesztési irányát az egyre növekvő társadalmi igények és a gazdasági keretfeltételek együttes viszonyrendszerében kell megtalálnunk. A hatékony fejlesztést azonban csakis a lehetőségek, az ésszerűség és a nemzeti érdekek mentén valósíthatjuk meg. Ez nem egyszerű feladat, hiszen a gazdasági érdek és a társadalmi igény gyakran egymással ellentétes érdekeltsgű. Ezért csak egy jól tervezett rendszer lehet képes hatékonyan kiszolgálni, építő módon fejleszteni. Az ágazatok közötti ésszerű erőegyensúly megteremtése a mai közlekedéspolitikai nagy kihívása. Ráadásul a mobilizációs igények kielégítése mellett legalább egyenértékű törekvésként kell kezelni az energiatakarékossági, klímavédelmi és a közlekedésbiztonsági szempontok érvényesülését is. A közlekedési kormányzat számára nincs más út, mint az ésszerű közlekedéspolitikai célkitűzések megvalósítása.

## ELSŐKÉNT KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI FEJLESZTÉSEKRE

– *És miből?*

– Európában elsőként a magyar kormányzat volt képes jelentős pénzügyi lehetőségeket teremteni kifejezetten közlekedésbiztonsági célú fejlesztésekre. Kezdeményezésemre első alkalommal különítettünk el célzott forrásmennyiséget személysérüléssel járó balesetek megelőzését elősegítő infrastruktúra-fejlesztésekre, közlekedésbiztonsági beavatkozásokra az Új Széchenyi Tervben. A tételes projektlista a problémákat, baleseti gócpontokat legalaposabban ismerő vasúttársaságok és közútkezelők szakmai javaslatai alapján állt össze. A fejlesztések megvalósítására szánt összesen mintegy 55 milliárd forintból sosem látott mértékű országos közlekedésbiztonsági program indult. Első körben az ÁAK 13,2 milliárd, a MÁV 12,4 milliárd, a Magyar Közút 11,4 milliárd, a GYSEV pedig 982 millió forintot fordíthat közlekedésbiztonsági beruházásokra. Az összesen mintegy 38 milliárd forint értékű fejlesztések jellemzően nem igényelnek építési engedélyezési eljárást. E munkálatok ezért legkésőbb 2015 második felére



mind a négy hálózaton befejeződnek, eredményük hamarosan megmutatkozik a baleseti statisztikai adatok további javulásában. A projektekkel viszonylag kis költségráfordítással komoly eredményeket érhetünk el a balesetek számának csökkentésében, kimenetelük nyitottságában, az okozott személyi és anyagi károk mérséklésében.

– *A szabályok európaiak, a kormányzati stratégia európai, de az átlag magyar sofőr mennyire európai?*

– Az eddig felsorolt elemek, illetve kormányzati szándékok semmit sem érnek, ha az emberi tényezőt figyelmen kívül hagyjuk. A közlekedő emberek szabálykövetési hajlandóságát és felkészültségét

hogy Magyarország uniós csatlakozását követően, 2004-ben vállalta az európai közlekedésbiztonsági célkitűzések teljesítését. A kedvező tendencia tavaly is folytatódott, meggyőződésem szerint ezeket az eredményeket nem értük volna el az ORFK – OBB munkája nélkül.

– *Az elismerések terén Ön személyesen is érintett, hiszen az OBB húszéves évfordulóján kitüntették. Ennek milyen értéke van az Ön szemében?*

– A lelkemnek tett nagyon jót, kifejezetten kedves nekem. Évek óta tevékenyen részt veszek a bizottság munkájában, kifejezetten szívügyemnek tekintem a közlekedésbiztonság javítását célzó intéz-



Fotó: Iró Zoltán

fokozását prioritásként kezeljük. Munkánk eredményét jelentősen befolyásolja a szabályozási háttér: a közlekedésre nevelés, oktatás, képzés minősége, a közúti ellenőrzések és azok gyakorisága, a tettenérés, a lebukás valószínűsége, a szabályszegés szankcionálásának mértéke, továbbá a baleset-megelőzési tevékenység intenzitása, az alkalmazott kommunikációs és felvilágosító eszközök hatékonysága.

#### NEMZETKÖZI ELISMERÉS MAGYARORSZÁGNAK

– *A baleset-megelőzési sikertörténet nemzetközi elismerést váltott ki, tavaly hazánk kapta a PIN-díjat, amely a terület legrangosabb szakmai elismerése. Hova sorolja ezt a díjat?*

– Óriási eredmény, ha az ember munkáját elismerik, különösen fontos ez akkor, ha egy országról van szó. A halálos közúti balesetek számának csökkentésében elért kimagasló eredményével tavaly Magyarország érdemelte ki az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács, az ETSC Közúti Közlekedésbiztonsági PIN-díját. A közúti közlekedési balesetek halálos áldozatainak száma 2001 óta negyvenkilenc százalékkal csökkent. Tovább árnyalja a képet, hogy Magyarország a megelőző évhez képest elért 14 százalékos csökkenéssel is az európai élmezőny tagja. A díjat odaítélő testület indoklásában kiemelte, az előrehaladás különösen elismerésre méltó annak fényében,

kedéseket. Értéket teremteni, nyomot hagyni magunk után a világban, érdemben tenni a családjunkért, városunkért, országunkért, ez egy nemes kihívás, méltó törekvés, példás cselekedet. Ha valami rajtunk is múlik, az az, hogy milyen lesz hazánk a következő húsz évben, hogy milyen lesz itt élni. Az életminőség meghatározó tényezője a mindennapok biztonsága, amelynek az egyik legfontosabb eleme, hogy nyugodtan útnak engedhetjük-e szeretteinket, okkal kell-e féltünk magunkat és családtagjainkat a közlekedési balesetektől. Úgy gondolom, bármely szakpolitika elsődleges célja, hogy jobba tegye az életünket. De ez rajtunk is múlik. A legfontosabbnak azt tartom, hogy tegyünk érte. Tegyük jobba az életünket! Működtesük tovább az eddigi hatékonysággal és folytonos javulásra törekedve az Országos Balesetmegelőzési Bizottságot még sokszor húsz évig.

#### A NULLA LEGYEN NULLA!

– *Ha húsz év múlva is itt állunk, kit, mit szeretne maga körül látni?*

– Jó lenne, ha a teremben lévő összes kolléga akkor is itt lehetne. Húsz év múlva arról szeretnék beszélni, hogy a közutakon halálos balesetet szenvedők száma a nulla felé közelít, hogy ez az abszolút szám ne vágy, hanem realitás legyen.

S. V. A.

Dr. Hatala József r. altábornagy, az ORFK – OBB leköszönő elnöke:

# A szakmaiság megtartása a lényeg!



Az ORFK – OBB működésében mindvégig a szakmai szempontok érvényesültek, és soha nem befolyásolták sem politikai, sem pedig egyéb szempontok. Álláspontom szerint hosszú távon csak így lehet eredményt elérni, és ez jót tett a szervezet hírnevének, megbecsültségének is – nyilatkozta lapunknak *dr. Hatala József* r. altábornagy, az ORFK – OBB leköszönő elnöke.

– *Tábornok úr! Szakmai pályafutása során mikor került először kapcsolatba a baleset-megelőzéssel?*

– Éppen három évtizede, azaz 1983-ban kerültem kapcsolatba a közlekedésbiztonsági és a baleset-megelőzési munkával. Akkor lettem ugyanis baleset-helyszínelő a BRFK közlekedésrendészetén. A következő lépcsőfok 1985, amikor tisztté avattak, s fiatal hadnagyként a Fővárosi Közlekedésbiztonsági Tanács munkájába is bekapcsolódtam. Bár az FKBT hatásköre – a nevéből adódóan – elvileg csak Budapestre terjedt ki, az itt végzett munka azonban az egész országban mérvadó volt. Azóta a prevenció gyakorlatilag végigkísérte a szakmai pályafutásomat.

– *Hogyan emlékszik vissza az ORFK – OBB létrehozásának időszakára?*

– Tanúja voltam, amikor a rendszerváltást követően a baleset-megelőzés feltételrendszere gyökeresen megváltozott. A jogszabályi környezet átalakítása és egyéb hatások miatt az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács (ezzel együtt az FKBT is) befejezte aktív működését, majd a munka 1992 végétől új felállásban, immár az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság irányításával folytatódott. Emlékszem, akkoriban Magyarország a közlekedésbiztonság szempontjából Európa szegyenpadján ült. Az idegenforgalmi szezon megelőzően a nyugat-európai országokban rendkívül negatív jelzőkkel illették a magyarországi közúti állapotokat, és be kell ismernünk, volt is a kritikákban igazság. A 90-es évek eleje és közepe a „kiütkeresés” jegyében telt el. Próbáltuk megtalálni mindazokat a beavatkozási területeket, eszközöket és lehetőségeket, melyek által a balesetek és halálesetek száma a legnagyobb hatásfokkal csökkenthető. Szerencsénkre nagyon sokan voltak, akikre támaszkodni lehetett. Számos kiváló szakemberrel dolgozhattunk együtt, akik elszántan segítettek a munkánkat, s ennek a koordinációnak az ORFK – OBB nagyszerű teret adott.

– *Ön két alkalommal is betöltötte az ORFK – OBB elnöki tisztségét, s eddig egyedülálló módon, a húszból tíz évig állt a bizottság élén. Volt-e valamilyen különbség a két periódus között, a feladatok jellegére vagy más szempontokra figyelemmel?*

– Bevallom, soha nem gondoltam arra, mennyi időt töltöttem az ORFK – OBB élén. A jubileumi emlékülésen hallottam a kollégáimtól ezeket az adatokat. Utánaszámoltam, s valóban: nekem is tíz év jött ki, amiért egyébként nagyon szerencsésnek érzem magam. Először 1998-tól 2006-ig, majd 2010-től 2013. február elejéig voltam az ORFK – OBB elnöke. A kérdésre válaszolva: a két időszak gyökeresen eltért egymástól, össze sem lehet hasonlítani azokat. A 90-es évek második felében minden egyes nap keményen küzdöttünk azért, hogy leszorítsuk a halálos áldozatok számát. Közreműködtünk jogszabályi javaslatok kidolgozásában s azok véleményezésében. Az új közlekedésigazgatási rendelet megalkotása mellett akkor folytak a kezdő vezetői engedély és a pontrendszer műhelymunkálatai, továbbá terítéken volt a drog hatása alatti járművezetés kérdésköre is. Ezen túl új technikai eszközöket szereztünk be, s a prevenció területén is aktív munka folyt. A közlekedésbiztonsági kommunikáció mellett nagy hangsúlyt fektettünk a közlekedésre nevelésre. Elindítottuk az „Egy iskola egy rendőr” mozgalmat, minden szeptemberben egy hónapos tanévkezdeti kampányt folytattunk – ez szerencsére a mai napig hagyomány –, s felmenő rendszerű versenyeket szerveztünk a gyermekeknek. Mindezek érdekében a rendelkezésre álló anyagi eszközeinket maximális hatásfokkal igyekeztünk kihasználni. Öröm volt látni,

amikor a rengeteg munka meghozta az első eredményeket. A küzdelmes első periódussal szemben a 2010-től eltelt időszak már jóval nyugodtabb volt. Hatodik éve a hazai közúti közlekedésbiztonság kedvezően alakul, soha nem látott mértékben csökkent a balesetek és a közúti áldozatok száma, és ez minden szakembert, így minket is elégedettséggel tölt el. Ugyanakkor tudjuk, hogy az eredmények soha nem jönnek maguktól, így folyamatosan új módszereket és megoldásokat kell találni, hogy a trend folytatódjon.

– *Mit tart az ORFK – OBB legnagyobb sikerének?*

– Először is a szakmaiság megtartását. Az ORFK – OBB működésében mindvégig a szakmai szempontok érvényesültek, és soha nem befolyásolták sem politikai, sem pedig egyéb szempontok. Álláspontom szerint hosszú távon csak így lehet eredményt elérni, és ez jót tett a szervezet hírnevének, megbecsültségének is. A másik nagy eredmény, hogy számításaim szerint az ORFK – OBB az eltelt két évtizedben mintegy 24 ezer ember életének megmentéséhez járult hozzá, ami egy Siófok méretű város teljes lakosságának felel meg.

– *Voltak-e olyan meghatározó személyes élményei, sikerei, amelyekre a mai napig szívesen emlékszik vissza?*

– Számtalan ilyen élményem volt, s nagyon nehéz ezek közül egyet kiemelni. Szakmai szempontból legszívesebben talán az objektív felelősség bevezetését megelőző időszakra emlékszem vissza. A jogszabály 2008. januári hatálybalépését hosszú évek előkészítő munkája előzte meg. Eleinte rendkívül nagy szakmai és politikai ellenállásba ütköztünk, de mi elszántak voltunk. Apró lépésekkel, következetes stratégiával haladtunk. Akkoriban minden jelentősebb szakmai anyagunkba beírtuk az objektív felelősség szükségességét, alapos indoklással láttuk el javaslatainkat, felhasználtuk a nemzetközi tapasztalatokat, s időnként még lobbiztunk is annak érdekében, hogy törekvéseinket siker koronázza. Az utóbbi öt év minket igazolt. Volt értelme küzdeni, és ismételten megerősödött bennem az a tudat, hogy soha nem szabad feladni!

– *Tábornok úr! Ön a jubileumi ülésen jelentette be nyugállományba vonulását, ami egyben az ORFK – OBB elnöki tisztségéből való leköszönését is jelenti. Új beosztása mennyiben kötődik a baleset-megelőzéshez?*

– Nyugállományba vonulásomat követően miniszterelnök úr a belügyminiszter úr javaslatára a Nemzeti Büntörvénykezési Tanács elnökének nevezett ki. Ebből a tisztségéből adódóan a jövőben is tagja leszek az ORFK – OBB koordinációs testületének, így továbbra is részt veszek a bizottság munkájában. Nagyon sokat tanultam a baleset-megelőzésnél, és ezeket a tapasztalatokat szeretném a büntörvénykezés területén is hasznosítani. A prevenció két területének a „sarokköve” lényegében ugyanaz, hiszen a büntörvénykezés is a felnövő nemzedék biztonságának fokozására, megfelelő nevelésére, felkészítésére irányul. A büntörvénykezés célja egyrészt, hogy kevesebb legyen a bűnelkövetők száma, másrészt pedig csökkenteni kell az áldozattá válás kockázatát. Az ORFK – OBB és az NBT együttműködésében jelentős potenciálok vannak, ezeket kell megtalálnunk és kihasználnunk. Tisztában vagyok azzal, hogy a prevenció hatása hosszabb távon mérhető, és a ma befektetett munka talán csak egy évtized múlva hozza meg az eredményét. De meggyőződésem, ha céltudatosan és következetesen dolgozunk, akkor a büntörvénykezési munka is hasonló eredményeket hoz majd, mint amelyeket a baleset-megelőzés napjainkban fel tud mutatni.

Gégyény István



Elévülhetetlen érdemeket szerzett az ORFK – OBB létrehozásában dr. Túrós András, aki 1992-ben országos rendőrfőkapitány-helyettesként kapcsolódott be a munkába. A nyugalmazott rendőr altábornagy szerint – aki ma az Országos Polgárőr Szövetség elnöke és a MÁV biztonsági igazgatója – további jogszabály-módosításokkal lehet a jövőben számottevő fejlődést elérni.

Dr. Túrós András, az ORFK – OBB korábbi elnöke:

# Hétvégi kamionstop: felére csökkent az áldozatok száma

– Ha egyetlen eseménnyel szeretné érzékeltetni az OBB elmúlt húsz évét, melyiket emelné ki?

– Napestig lehetne sorolni a számokat, a tendenciákat, amelyek húsz év alatt meghatározták az OBB életét, számomra azonban ezek közül egyértelműen a kamionforgalom hétvégi korlátozása emelkedik ki. Az OBB a nemzetközi tapasztalatokra építve indította el a jogszabályváltozást, hiszen 1995-ben drámaian megnőtt a hétvégi halálos áldozatokat követelő közúti balesetek száma. Különösen a nyári időszakban vált súlyossá a helyzet, minden szombaton és vasárnap 15-17 ember vesztette életét. Megvizsgáltuk a rendelkezésre álló adatokat, és arra a következtetésre jutottunk, hogy a víkendeken igen nagy kockázatot jelent a kamionforgalom. A gyors áttekintés után Gyurkovics Sándorral elkészítettük a jogszabály módosítását, és ezután rekordgyorsasággal megjelent a kormányrendelet. A hétvégi kamionstop bevezetése után döbbenetesen gyorsan, már a következő hetekben robbanásszerű javulás állt be a magyar közutakon: a felére, hét, nyolc áldozatra csökkent a korábbi szám. Ha ezután egy hétvégén tízre emelkedett, rögtön kielemeztük az okokat. Az eredmények egyértelműsítették, nagyon okos és hasznos döntés volt a kamionstop bevezetése. A kamionforgalom egyébként manapság is nagy biztonsági kockázatot jelent, megoldás lehet, ha ennek jelentős részét a vasúti közlekedésre terelnénk. Előbb vagy utóbb újabb szabályozásra lesz szükség.

– Az iparági legendárium szerint az OBB ténykedése még az osztrák közlekedési minisztert is megihlette, aki állítólag annyira hitetlenkedett a magyar eredmények láttán, hogy személyesen akarta hallani a valóságot.

– A fényszóró nappali használatát lakott településen kívül kötelezően előíró jogszabályváltozás után Bécsbe hívtak, ahol az akkori közlekedési miniszter, a későbbi osztrák kormányfő, Viktor Klíma fogadott. Szó szerint azt kérdezte: „Ezt hogy sikerült Magyarországon bevezetni?” Tudniillik Ausztriában erről népszavazást akartak tartani. Elmondtam, nekünk van egy Országos Balesetmegelőzési Bizottságunk, melynek véleményét figyelembe veszi a kormány.

– A közlekedésbiztonság igazi sikerágarat, tíz év alatt Európa egyik legtöbbet javuló országa lettünk. Rendészeti, rendőrségi eszközökkel, a büntetések növelésével azonban a szakértők szerint már nem lehet számottevő fejlődést elérni. Igaz ez? Ha igen, akkor mivel lehet még a közlekedésbiztonságot javítani?

– Meggyőződésem, hogy a szigorú büntetési gyakorlatot továbbra is fenn kell tartani a baleseti kockázatot jelentő közlekedési szabálysértőkkel szemben. A továbblépés iránya szerintem az, hogy a passzív járművezetőkkel – mondjuk egy parkoló gépjármű esetében – ne járjunk el ugyanolyan szigorúan, mint az aktív szabálysértőkkel. De azoknak, akik a közlekedésre komoly veszélyt, biztonsági kockázatot jelentenek, továbbra is kemény büntetésre kell számítaniuk.

– Milyen közlekedéssel kapcsolatos jogszabályváltozást tartana most aktuálisnak?

– Úgy gondolom, nem helyes, hogy élethosszig tartó vezetői engedéllyel rendelkezünk, mert negyven, ötven év alatt rengeteget változnak a jogszabályok és változik maga az ember is. Célszerű volna, ha a járművezetői engedélyt tizenöt évenként meg kellene újítani. Vizsgálni annak tükrében kellene, hogy az illetőnek milyen volt az eltelt tizenöt évben a közlekedési előélete. A hibapont nélkülieknek egyszerű, a problémásabb gépjárművezetőknek szigorított vizsgát kellene tenniük. Hiszek benne, hogy ez az egyszerű jogszabálymódosítás alapvetően megváltoztatná a járművezetők viszonyát a közlekedési szabályokhoz. A motoros balesetek megelőzésére – különös tekintettel a nagymotorokon közlekedőkre – kötelezővé tenném a védőruha, a kerékpárosoknak pedig a bukósisak viselését. A gyalogosok és kerékpárosok nagyobb szabálytiszteltre ösztönzése a közeljövő kiemelkedő feladata. Az OBB húsz éve alatt óriási eredményeket ért el a közlekedésbiztonság terén, azt kívánom, hogy visszatérjen a kilencvenes, kétezres évek elején tapasztalt lelkesedés. Ha emellett megvalósulnak a közlekedésben tervezett infrastrukturális fejlesztések, akkor húsz év múlva száz alá csökkenhet a halálos kimenetelű közlekedési balesetek száma az adott esztendőben.

S. V. A.

Az ORFK – OBB legnagyobb sikere a folyamatos és eredményes működés

# Húsz év margójára

„1992 óta az ORFK – OBB a hazai baleset-megelőzés meghatározó és megkerülhetetlen képviselője, amelyet minden hazai közlekedő ismer, ezen túl nemzetközi összehasonlításban is megállja a helyét. A bizottság tevékenysége hozzájárult ahhoz, hogy jelentősen csökkent a személysérüléssel közúti balesetek és halálos áldozatok száma, ezért a sikert mi is a magunkénak érezzük.” Emlékezés és előretekintés **Óberling József** r. ezredessel, az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztály vezetőjével, az ORFK – OBB ügyvezető elnökével.

– Főosztályvezető Úr! Szakmai pályafutása mióta kötődik az ORFK – OBB működéséhez?

– Már több éve dolgoztam az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztályán, amikor 1996-ban – az akkori baleset-megelőzési osztály vezetőjeként – az ORFK – OBB titkára lettem. Néhány hónap elteltével már jött is az első „mély víz”, hiszen a PRI, azaz a Balesetmegelőzési Világszervezet 1996 őszén Budapesten tartotta világkongresszusát, és a szervezési feladatok ránk hárultak. Megjegyzem, hogy a PRI rendezvénye nagy elismerése volt a közlekedésbiztonsági helyzet javítására irányuló törekvéseknek, továbbá ekkor avattuk fel a Baleseti Áldozatok Emlékművét is a Flórián téren.

Az ORFK – OBB titkári funkciót 2004-ig töltöttem be. Akkor néhány évre elkerültem ugyan a főosztályról, s előbb az Autópálya Rendőrség parancsnoka, majd a Nemzeti Közlekedési Hatóság stratégiai és módszertani igazgatója lettem, de az OBB-vel a kapcsolat soha nem szakadt meg. Az ORFK-hoz történt visszakérésemet követően, 2009 óta vagyok az ORFK – OBB ügyvezető elnöke, ami számomra egyrészt új szerepkör, másrészt pedig nagy megtiszteltetés.

– Milyen volt a közúti közlekedésbiztonság helyzete az ORFK – OBB létrehozása idején?

– A rendszerváltás időszakában a hazai közúti közlekedésbiztonság katasztrofális helyzetben volt. Soha nem fordult elő annyi



személysérüléssel közúti baleset, és soha nem haltak meg annyian közútjainkon, mint azokban az években. A közlekedésbiztonság „fekete évében”, 1990-ben 2432 fő vesztette életét közlekedési balesetben, s ez éppen négyszerese a 2012. évi 605 áldozatnak. A különbségeket úgy is szemléltethetjük, hogy akkoriban naponta átlagosan hét áldozatot követelt a közúti közlekedés, míg napjainkban kevesebb mint két főt, ami persze még mindig csaknem kettővel több az elfogadhatónál. A kedvezőtlen trendre tekintettel nyilvánvaló volt, hogy tenni kell valamit, méghozzá minden olyan területen, amely a közlekedés biztonságára hatást gyakorol. 1992 igen aktív eszterdőnek bizonyult, hiszen kormányhatározatot adtak ki a közlekedésbiztonság javításával kapcsolatos feladatokra, abban az évben jelent meg a rendőrség baleset-megelőzési koncepciója, s november 24-én megalakult az ORFK – OBB.

– Mennyiben volt jó döntés a prevenció ügyét a rendőrség hatáskörébe utalni?

– Az ORFK – OBB létrehozása nem egy pillanat műve volt, hanem azt hosszas egyeztetések előzték meg, többek között a Belügyminisztérium, az ORFK, valamint a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium vezető tisztségviselői részvételével. Egy olyan szervezet létrehozása volt a cél, mely országos hálózatot kiépítve, széles társadalmi kapcsolatrendszert működtetve képes irányítani, koordinálni a baleset-megelőzési feladatokat. A személyi feltételrendszer megléte, valamint a hagyományok a rendőrség irányába mutattak, s mindezeket figyelembe véve rendelkezett a 2012/1992. Korm. határozat



Fotó: Iró Zoltán

arról, hogy a balesetek megelőzésére irányuló feladatokat a rendőrség közlekedési szolgálatának irányításával kell folytatni. Az eltelt két évtized bebizonyította, hogy helyes döntés volt.

– *Vannak-e személyes élményei a „régiből”?*

– Húsz éve egy rendkívül aktív időszak vette kezdetét, s a munkát hamarosan követték az első eredmények is. Az ORFK – OBB „hőskorszakát” igazi csapatmunka jellemezte, melyből beosztásától függetlenül mindenki kivette a részét. Számomra örökre emlékezetes marad, amikor dr. Túrós András tábornok úr, az ORFK – OBB akkori elnöke a tőle megszokott lezser, ámde fegyelmezett stílusában saját kezével vetette papírra, majd színezte ki elképzelését az egyik preventív kampányunkkal, nevezetesen egy óriásplakáttal kapcsolatban. Ezenkívül természetesen számtalan más emlék van, felsorolni is nehéz lenne azokat.

– *Az ORFK – OBB az elmúlt két évtizedben kiemelt figyelmet fordított a gyermekekre. Mi ennek az oka?*

– Két ok is kiemelhető: egyrészt a gyermekek a legveszélyeztetettebb és legsérülékenyebb képviselői a közlekedésnek, másrészt ők lesznek a jövő felnőtt közlekedői, gépjárművezetői. A gyermekek még nem rendelkeznek azokkal az ismeretekkel, melyek a biztonságos közlekedéshez szükségesek, továbbá a rájuk leselkedő veszélyekkel sincsenek tisztában, s a figyelmük sem eléggé koncentrált. Mindezekon túl a gyermekkorban van még egy fontos tulajdonsága: ez a legfogékonyabb időszak az emberi lét során, amikor a tanulás hatásfoka kiemelkedően magas, és ez jó lehetőséget jelent a helyes közlekedési magatartás kialakításában. Az ORFK – OBB a megalakulása óta részt vesz a gyermekek közlekedésre nevelésében. Különböző kiadványokat készítünk a gyermekek részére, tanévközi kampányt szervezünk minden év szeptemberében, továbbá a baleset-megelőzési munkatársak, valamint 2008 óta az iskolarendőrök révén rendszeres kapcsolatot tartunk fenn a tanintézetekkel. Elsők között csatlakoztunk az ÉLET ÚTON programhoz, felnő rendszerű országos vetélkedőket hirdetünk az iskolások részére, évente kiírjuk a „Közlekedésbiztonság gyermekszemmel” rajzpályázatot, továbbá közlekedésbiztonsági szaktáborokat és egyéb rendezvényeket is szervezünk.

– *Mit tart az ORFK – OBB legnagyobb sikerének?*

– A húsz év alatti folyamatos és sikeres működést. 1992 óta az ORFK – OBB a hazai baleset-megelőzés meghatározó és megkerülhetetlen képviselője, amelyet minden hazai közlekedő ismer, ezen túl nemzetközi összehasonlításban is megálljuk a helyünket. Az is tény, hogy az ORFK – OBB tevékenysége hozzájárult a személyesüléses közúti balesetek és halálos áldozatok elmúlt időszakban bekövetkezett csökkenéséhez, ezért a sikert mi is a magunkénak érezzük. Nagyszerű érzés, hogy két évtized alatt több ezer ember életét lehetett megmenteni a különböző intézkedések által. Biztos vagyok abban is, hogy a gyermekek közlekedésbiztonsági helyzetében tapasztalható sikerekben az ORFK – OBB-nek jelentős érdemei vannak, és nem a véletlenül múlt, hogy az 1990. évi 107 áldozattal szemben 2011-ben mindössze 12 gyermek vesztette életét közúti balesetben.

– *Végezetül: hogyan tovább 2013-ban?*

– Természerűen folytatjuk tovább a munkánkat. Januárban elfogadtuk az idei baleset-megelőzési irányelveket, mely az előre látható és tervezhető feladatainkat tartalmazza, ide értve a főbb kampányokat, közlekedésbiztonsági vetélkedőket, rendezvényeket stb. Természetesen rugalmasan bővítjük a feladatok körét, amennyiben menet közben ennek szükségét érezzük. A 2013-as esztendő az ittas járművezetés visszaszorítása évének nyilvánítottuk, hiszen a szesz ital befolyásolt állapotban történő vezetés egyike a létező legnagyobb közúti veszélyforrásoknak. Ezen túlmenően a gyalogosokkal és a kerékpárosokkal is többet kívánunk foglalkozni, hiszen a tapasztalatok és a baleseti mutatók alapján sok a tennivaló ezeken a területeken. Különösen a kerékpárosok helyzete aggasztó, hiszen tavaly átlagosan számítva minden nyolcadik személyesüléses közúti balesetet kerékpáros okozott. Február 27-én egy sajtótájékoztatóval nyitottunk, ahol a tavaszi közlekedés sajátosságaira és a kerékpáros közlekedés biztonságára hívtuk fel a figyelmet, majd hamarosan jön a motorkerékpáros szezonkezdés és a húsvét az ittas vezetés elleni kampányunkkal. Az előttünk álló feladatok sokaságára tekintettel kijelenthetem: idén sem fogunk unatkozni.

Gégyény István





A beruházást az európai légi közlekedés változásai indokolják

# Átadták Magyarország új légiforgalmi irányítóközpontját

Felavatták Magyarország új, 13 milliárd forintból épült légiforgalmi irányítóközpontját. A csúcstechnológiával felszerelt új navigációs központ jelentősen fejleszti Magyarország légi közlekedési infrastruktúráját. Az Európai Bizottság és az EUROCONTROL képviselőinek jelenlétében rendezett ünnepélyes megnyitón lekapcsolták a régi légiforgalmi központot, az új ettől kezdve háttértámogatás nélkül üzemel.

A HungaroControl Zrt. ANS III elnevezésű, komplex fejlesztési programjának egyik eleme az új irányítóközpont megnyitása volt. A projekt tovább erősíti a légiforgalmi irányítás hatékonyságát, egyúttal biztosítja, hogy a magyar légiforgalmi szolgálat hosszú távon is képes legyen megfelelni az uniós teljesítménycéloknak. Az új központ felszerelése világszínvonalú: olyan magasan fejlett, innovatív eszközökkel és szoftverekkel vértették fel, mint például a világszerte elismert, részben magyar fejlesztésű MATIAS navigációs rendszer. Az ANS III megnyitása lehetőséget teremt arra, hogy a HungaroControl egy helyre telepítse innovációs vállalkozásait, létrehozva ezzel egy korszerű légiforgalmi K+F és szimulációs tudáscentrumot. A magyar irányítók a NATO felkérése nyomán a tervek szerint az új központból irányíthatnák majd Koszovó magas légtérének forgalmát.

### NEM CSAK MAGYAR, EURÓPAI ÉRDEK IS

A megnyitón *Németh Lászlóné* nemzeti fejlesztési miniszter kiemelte: az ANS III program hosszú évekre előre megalapozhatja Magyarországot és a HungaroControl szerepét a kontinens légi közlekedésének integrációs folyamataiban. „Mivel Magyarország a közép-európai térség fontos közlekedési csomópontja, infrastruktúra-fejlesztése nemcsak magyar, hanem térségi és európai érdek is” – fogalmazott a miniszter, hozzátéve, hogy a közlekedésfejlesztés az Európai Unió és Magyarország számára is prioritás. A megnyitón a tárcavezető közreműködésével ünnepélyesen leállították a korábbi irányítóközpontot, amelynek minden funkcióját sikeresen és zökkenőmentesen vette át az ANS III központ.

*Frank Brenner*, az európai légiforgalmi szolgálatokat összefogó kormányközi szervezet (EUROCONTROL) főigazgatója



Fotók: Iró Zoltán

### A HUNGAROCONTROLRÓL

A HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt. a nemzetközi légiforgalmi irányítás egyik legpontosabb, leghatékonyabb és legmegbízhatóbb szolgáltatója. Az EUROCONTROL statisztikái és előrejelzései szerint Európa felett évente csaknem tízmillió járat közlekedik, ám ez a szám a következő 20 évben megduplázódhat. Az elmúlt években a HungaroControl több olyan jelentős beruházást indított el, amelyek légi navigációs szolgáltatásainak fejlesztését célozzák, garantálják a növekvő légi forgalom biztonságos kezelését, és egyben elősegítik a küszöbön álló uniós integráció sikerét.

A HungaroControl stratégiai célkitűzése, hogy az elkövetkező két-három évben, akár más szolgáltatókat bevonva, egy olyan légi navigációs tudáscentrumot hozzon létre, amely kiszolgálhatja a közép-európai régió igényeit. Az új irányítóközpont átadása lehetővé teszi, hogy a HungaroControl egy helyre – a felszabaduló épületbe – telepítse innovációs vállalkozásait. A tudáscentrum kialakítását a légi navigációt támogató kutatás-fejlesztés, szimuláció és képzés iránti növekvő nemzetközi piaci kereslet alapozza meg, amelyet részben éppen az európai integráció és a funkcionális légtérblokkok létrehozása generál. A HungaroControl célja, hogy a hét közép-európai országot tömörítő regionális együttműködés, a közép-európai funkcionális légtérblokk (FAB CE) kiváló szolgáltatásokat nyújtson és a legmagasabb műszaki-technológiai színvonalon működjön.

példaértékűnek nevezte az ANS III beruházást és a nemzetközi összehasonlításban is kiemelkedően precíz technikai átállást. Brenner megerősítette, hogy az ANS III teljes kapacitással üzemel, és az átállás nem okozott késést a légitársaságoknak.

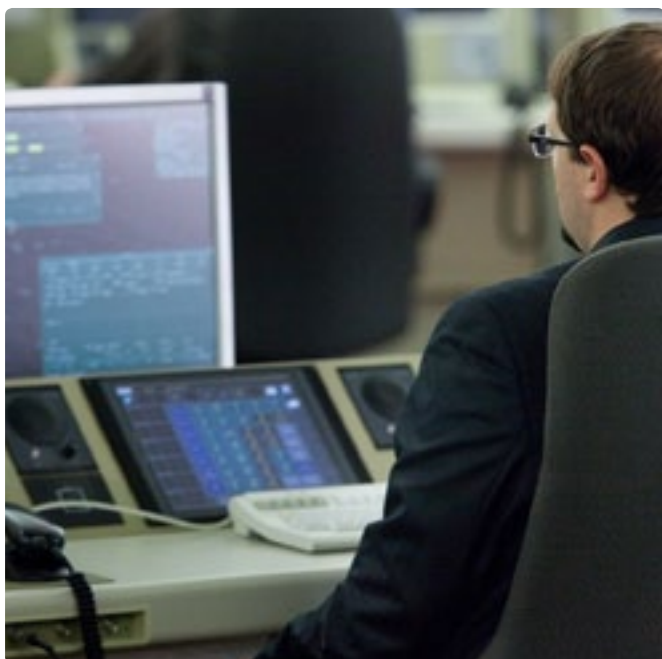
### 3 SZINT, 10 EZER NÉGYZETMÉTER

*Szepessy Kornél*, a HungaroControl vezérigazgatója elmondta, a megnyitott új irányítóközpont és a létrejövő budapesti tudáscentrum a térség légi navigációs fejlesztésén kívül ahhoz is hozzájárul, hogy a HungaroControl egy több lábbon álló szolgáltató legyen, amelyik képes hosszú távon megőrizni önállóságát Európában, kiszolgálva a régió és a kontinens más szolgáltatóinak piaci igényeit is. A 13 milliárd forintból megvalósult, közel tízezer négyzetméter alapterületű, háromszintes légi navigációs központ kivitelezéséhez az Európai Unió hatmillió eurós támogatást nyújtott a Transzeurópai Hálózatfejlesztési Terv (TEN-T) keretében. A megnyitón és a beruházás jelentőségét méltató beszédében Szepessy Kornél kiemelte: az Egységes Európai Égbolt program hatékonyságnövelésre ösztönzi az európai légiforgalmi szolgálatokat, amelyeknek fel kell készülniük a várható forgalomnövekedésre, az uniós teljesítménycélok megvalósítására és a finanszírozási rendszer változásaira. E kihívások a HungaroControlt is arra

készítik, hogy hosszú távú működését a változó piaci feltételekhez igazítva alakítsa ki, és folyamatosan fejlessze szolgáltatásait és működési hatékonyságát. Ennek egyik állomása az ANS III program megvalósítása, és ezen belül az új irányító központ átadása. A beruházást az európai légi közlekedésben tapasztalható dinamikus változások indokolják. „Az ANS III program mérföldkövet jelent a HungaroControl életében” – fogalmazott Szepessy Kornél vezérigazgató, aki elmondta, a beruházás önmagán túlmutató jelentőségű. „Ez a központ nem egy hagyományos épület, hiszen a munkahelyek tervezésébe és kialakításába aktívan bevontuk az irányító kollégákat, és az építkezés során maximálisan figyelembe vettük, beépítettük az ő igényeiket és javaslatukat.” A vezérigazgató szerint az ANS III központ megalapozza, hogy a HungaroControl mind műszaki-technológiai értelemben, mind szakmai szempontból a legkorszerűbb légi navigációs szolgáltatók közé tartozzon.

### NATO FELKÉRÉSRE KOSZOVÓ FELETT

Amint elhangzott, az ANS III program négy irányból biztosítja, hogy a magyar légiforgalmi irányítás hosszú távon is képes legyen megfelelni az uniós teljesítménycéloknak: hozzájárul



### „NE KERÜLHESSENEK MEG BENNÜNKET”

Az utóbbi időben felerősödött a lobbizás, különösen az öt legnagyobb európai állam részéről, annak érdekében, hogy a számukra kedvező irányba tereljék az Egységes Európai Égbolt projekt alatt zajló integrációs folyamatokat. Ez távolról is jelentheti, hogy a teljes uniós légtérét a jelenleginél kevesebb, akár csupán néhány központból irányítják majd. A tét hosszú távon nem kevesebb, mint a kis irányító szolgáltatók léte, függetlensége – mondta el Szepessy Kornél, akitől azt is megkérdeztük, mit tehetnek a kisebb szolgáltatók a fennmaradásuk érdekében.

– A kisebb államoknak érdemes összefogniuk, ahogyan például a skandinávok teszik, vagy ahogyan mi, közép-kelet-európaiak is törekszünk erre. A HungaroControl aktívan dolgozik azon, hogy a FAB-ok kereteinél szélesebb, közös, regionális platformot alakítsunk ki, aminek segítségével hatékonyabban érvényesíthetjük az érdekeinket az unión belül. A CEAP munkanevet viselő kezdeményezésünkben szerepet vállal már Lengyelország, Szlovákia, Románia, Bulgária és Szlovénia is. Bízunk abban, hogy egy ilyen blokk valóban komoly tényezővé tud válni az átalakuló, integrálódó Európában. A kérdésről tárgyaltunk a megnyitón jelen lévő Frank Brennerrel, az európai légiforgalmi szolgáltatókat összefogó kormányközi szervezet (EUROCONTROL) főigazgatójával is, aki hozzánk hasonlóan képzeli el az európai légi integráció jövőjét. Április elejére Pozsonyban formalizálni kívánjuk a közép-európai országok részvételével kialakított együttműködést, hogy többé ne kerülhessenek meg bennünket.

a repülésbiztonság növeléséhez, jelentősen bővíti a kapacitásokat, javítja a légiforgalmi irányítás gazdasági hatékonyságát, és közvetve csökkenti a környezeti terheket. Az ANS III program bemutatásakor Szepessy Kornél kifejtette: az új irányítóközpont megteremti annak lehetőségét, hogy a HungaroControl egy helyre, a korábban használt központ épületébe telepítse innovációs vállalkozásait, és létrehozza a közép-európai régió igényeit kiszolgálni képes légi navigációs tudásközpontját. Itt kap majd helyet az irányítóközponttal megegyező technológiát üzemeltető kényszerhelyzeti központ, az Entry Point Central akadémia, amelyet Európa egyik legnevesebb oktatási intézetével közösen alapítottak, valamint regionális kutatás-fejlesztési és szimulációs központjuk, a CRDS. De ide telepítik a teljesen valóságghű képet adó, 360 fokos látványszögűre bővített 3D toronyszimulátort is.

Szepessy Kornél végezetül egy új, nemzetközi jelentőségű felkérésre is kitért: „Az ANS III az az épület, ahonnan a magyar légiforgalmi irányítók a NATO felkérésére Koszovó magas légtérét is irányíthatják majd. A magas szintű technológiai felkészültséget és tudást igénylő megbízás során szerzett tapasztalatok a későbbiekben is kamatoztatható tudástöket jelentenek majd a HungaroControlnak” – mondta.

Az ünnepélyes megnyitón az összes felszólaló kiemelte: a HungaroControl fejlesztései hosszú távra biztosítják, hogy a magyar légiforgalmi irányítást műszaki-technikai értelemben az európai élvonalba sorolhassák.

S. V. A.

Fokozódó európai szintű együttműködés a biztonságosabb repülésért

# Fókuszban a repülésbiztonság



Az utóbbi években mind több kezdeményezés lát napvilágot Európán belül a repülésbiztonság fokozása érdekében. A légi közlekedésben érintett különféle szervezetek fokozódó aktivitással rendeznek szakmai fórumokat az általuk leginkább fontosnak ítélt repülésbiztonsági kérdésekben, elemeznek új jelenségeket. 2011-ben pedig megalakult és tavaly óta aktívan működik a balesetvizsgáló szervezetek európai hálózata is.

### KONFERENCIA A LOC BALESETEKRŐL

Az elmúlt időszak eseményei közül kiemelkedik az Európai Unió szakmai szervezete, az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség által a Repülőgép feletti uralom elvesztése – megelőzés és az uralom visszaszerzése címmel szervezett konferencia. A Loss of Control (röviden LoC) témakörében megrendezett eseményen a légügyi hatóságok és nemzetközi szervezetek szakemberei mellett a polgári és állami üzemeltetők, repülőgépek és berendezések gyártói, egyetemek, kutatóintézetek képviselői vettek részt, több mint kétszázan. A kiválasztott téma fontosságát indokolta, hogy mára a nagygépes balesetek közül a LoC típusúak szedik világszerte a legtöbb halálos áldozatot. A balesetek számában a futópályával kapcsolatos események az előbbieket ugyan felülmúlják, de ezek általában messze nem

Elhangzottak olyan vélemények, hogy alapjaiban kell újragondolni a pilóták kiválasztásának, képzésének és vizsgáztatásának rendszerét.

annyira súlyosak. A probléma jelentőségére figyelmeztetett a 2009-es év két megrázó LoC balesete is, az amerikai Continental légitársaság Buffalo mellett lezuhant Q400-as, illetve az Air France Atlanti-óceánba vesztett A330-as repülőgépével történt tragikus esemény.

Az előadásokban nagy hangsúlyt kaptak a nagymértékben automatizált repülőgépek légi üzemeltetése kapcsán felmerülő speciális problémák. Egy konkrét eset adat- és hangrögzítő felvételei alapján készült videóval illusztrálták, hogy egy váratlan helyzetben gyakorlatilag kezelhetetlen mennyiségű információ zúdulhat a repülőgép személyzetére. Mégis valamiképpen fel kellene készíteni a pilótákat az ilyen helyzetek kezelésére. Másrészt pedig számítani kellene arra, hogy az automatikák rendszeres használata miatt idővel a pilótáknak nemcsak manuális (repülőgép-vezetői) képességei gyengülhetnek, de az olyan alapvető helyzetmegítélési készsége is, mint például a süllyedési távolság fejben történő kiszámítása. Ezért elhangzottak olyan vélemények, hogy alapjaiban kell újragondolni a pilóták kiválasztásának, képzésének és vizsgáztatásának rendszerét.

További kiemelt problémakörként tekintették át a jelen lévő szakemberek a repülőgépek extrém repülési helyzeteket, elsősorban az átesést és az ellene való védekezést. A nagy gyártók jelentős

anyagi erőforrásaikra támaszkodva kiterjedt vizsgálatokat és kísérleteket folytattak annak kiderítésére, hogy a ma használt szimulátorok extrém helyzetekben mennyire élethűen követik a valódi repülőgépek viselkedését, és mennyire hatékony a rajtuk végzett gyakorlás. A résztvevők abban egyetértettek, hogy ezen a területen

A mai szimulátorok a jól megválasztott képzési program, valamint oktatók segítségével a jelenlegi állapotukban is értékes segítséget nyújthatnak.

is van még mit fejleszteni, ezzel együtt a ma használatos szimulátorok a jól megválasztott képzési program, valamint oktatók segítségével a jelenlegi állapotukban is értékes segítséget nyújthatnak. A gyártók elméleti oktatóanyagok, segédletek és szimulátorképzési programjavaslatok elkészítésével támogatják a pilóták továbbképzését ilyen extrém helyzetek gyakorlása céljából.

Azt, hogy a repülésbiztonság valóban mennyire „szívügye” a gyártóknak, mi sem jelzi jobban, mint hogy a két nagy konkurens cég, az Airbus és a Boeing több előadást is közösen tartott. Így arról is hallani lehetett, hogy a szimulátorok vezérlésének alapját adó matematikai modellek továbbfejlesztésétől várják elsősorban, hogy az eddigieknél élethűbben imitálják az extrém repülési helyzetbe került repülőgépek viselkedését. Viszonylag hamar elérhető cél lehet az átesés veszélyére figyelmeztető remegés élethűségének javítása (különösen nagyobb repülési magasságban), míg hosszabb időtávon várható a szimulátorok mozgatórendszerének továbbfejlesztése.

### REPÜLŐGÉPEK ELLENI LÉZERTÁMADÁSOK

Az EASA konferenciáját alig néhány nap múlva követte az EUROCONTROL nemzetközi szemináriuma a repülőgépek ellen elkövetett lézertámadások kérdéskörében. A repülőgépek személyzetének – sokszor nem is tényleges támadási céllal, hanem egyszerűen emberi butaságból elkövetett – megzavarása lézerral egyre több problémát okoz világszerte. A támadások egyaránt érintenek polgári és állami légi járműveket. Az Európában regisztrált esetek túlnyomó többsége (92%) a megközelítés, további 6% pedig a felszállás során, tehát földközelségben és este, a 19–23 óra közötti időszakban következik be, ami tovább növeli a veszélyességüket. Ez utóbbi azért kiemelendő, mivel a pilóták sötétben alkalmazkodott szeme érzékenyebb a besugárzásra.

Igen kemény hangot ütöttek meg a pilótaszövetségek és légitársaságok képviselői. Szorgalmazták, hogy a pilóták néhány perces látásromlását is minősítsék „cselekvőképzetlenségnek” (incapacity) – aminek következtében az eset súlyos repüléseménynek minősül –, az ennek előidézésére irányuló cselekményt

A tapasztalatok szerint a lézerek jelölése nem igazán tartja vissza az elkövetőket, ugyanakkor megkönnyíti az eset későbbi jogi megítélését.

pedig „jogtalan beavatkozásnak”, és üdözzék is ennek megfelelően. A szigorú fellépést indokolja, hogy az esetek 6%-ában a lézersugárzás mindkét pilótát éri. A lézertámadás miatt kialakult



Dán, olasz és magyar szakemberek vizsgálják a magyar eseményben érintett hajtóművet Nápolyban

látászavarok 15%-ában a pilóták látásának regenerálódása több percre, 4%-ában pedig több óra hosszat tartott. Számos esetben kellett szemorvoshoz fordulni, és előfordult az egészségügyi alkalmasság több hónapos elvesztése is.

Adódik a kérdés: vajon milyen legális célt szolgálhat a normál pontereket több százszorosan vagy akár ezerszeresen meghaladó teljesítményű, hordozható lézersugárzó személyi birtoklása és használata? Az európai légi forgalom 14 meghatározó szervezete közös állásfoglalást juttatott el az Európai Bizottsághoz, melyben uniós szintű fellépést sürgetnek, és egyebek között kezdeményezik a veszélyesen nagy teljesítményű lézerek forgalmazásának korlátozását a lőfegyverekéhez hasonlóan. További javaslatuk a repülőgépek és irányítótornyok személyzetének egységes felkészítése a lézertámadások megelőzésére, valamint a lézersugarak elleni technikai védekezést szolgáló kutatás, fejlesztés uniós szintű támogatása. Az eddig tett intézkedések tapasztalatai szerint a lézerek megfelelő jelölése, figyelmeztető felirattal, piktogrammal való ellátása nem igazán tartja vissza az elkövetőket, ugyanakkor megkönnyíti az eset későbbi jogi megítélését. A jövőre nézve biztató fejlesztésekről is hallani: várhatóan hamarosan elkészül egy nanotechnológiás fólia, amely a pilótafülke ablakaira ragasztva – remélhetőleg – elnyeli majd a lézersugarakat.

#### ENCASIA A HATÉKONYABB BALESETVIZSGÁLATÉRT

2012 óta aktívan működik a nemzeti balesetvizsgáló hatóságok európai hálózata, az ENCASIA (European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities). Létrehozását a légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről szóló 996/2010/EU rendelet irányozta elő a tagországok részére azzal a céllal, hogy megerősítsék a balesetvizsgáló szervezetek függetlenségét, javítsák a balesetvizsgálat és ezzel a megelőzés hatékonyságát. Az ENCASIA-nak öt munkacsoportja működik jelenleg, amelyek közül kettőnek („Best practice” és „Communication and internet presence”) a magyar Közlekedésbiztonsági Szervezet (KBSZ) is a tagja. A kommunikációs munkacsoport az ENCASIA honlapjának elindításán dolgozik, míg a legjobb gyakorlatra összpontosító munkacsoport az egyes balesetvizsgáló szervezeteknél kialakult újszerű módszerek feltárását és bemutatását tűzte ki célul. Legutóbb épp a magyar szakemberek kezdeményezésére került napirendre, hogy miként lehet hasznosítani a balesetvizsgálat során a repülőgépek fedélzetén lévő új technikai eszközöket. A KBSZ repülésbiztonsági szakembere ismertette egy felújított MIG 15-ös repülőgép 2011. július 18-án, Szolnoknál történt balesetének vizsgálatát, amikor a fedélzeti adat- és hangrögzítő



A közös munka során a szakemberek megállapították a kiváltó okot, és a közösen kiadott biztonsági ajánlások egyike szigorúbb ellenőrzéseket javasolt

hiányában is – egyéb eszközök felhasználásával – rekonstruálni tudták az esetet. A balesetvizsgálók rendelkezésére állt ugyanis egy gyakorlatilag profi minőségű videofelvétel, valamint a repülőgép fedélzetén volt egy GPS. Ezek adatait sikerült visszanyerni és számítógéppel összevetni, aminek eredményeként a szakemberek egy gyengébb adatrögzítőből kinyerhető információkhoz jutottak.

Magyarország a kezdetektől nagyon aktívan részt vesz az egységes európai repülési adatbázis (ECCAIRS) töltésében, kezelésében.

A tapasztalat az, hogy sok esetben az ilyen viszonylag egyszerűbb technikai eszközök – digitális fényképezőgép, okostelefon, PGS stb. – is segíthetnek a holtpontról elmozdítani a baleset vizsgálatát.

Meghozta az első eredményét, hogy Magyarország a kezdetektől aktívan részt vesz az egységes európai repülési adatbázis (ECCAIRS) töltésében, kezelésében is. A magyar balesetvizsgáló szervezet a kezdetekig – 2002-ig, a Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet megalapításáig visszanyúlva – feltöltötte a rendszerbe valamennyi

hozza érkezett bejelentését, a kivizsgálások eredményeit, a kiadott biztonsági ajánlásokat. Ezt először főként a saját munkáját segítő tette, hiszen a rendszer igen sokféle lehetőséget ad az adatok rendszerezésére, trendek viszonylag korai felismerésére, viszont akkor még nem kapcsolódtak össze az egyes nemzeti adattárak. Mára azonban „kinőtte” magát a közös adatbázis, és valóban közösségi adatforrásként szolgál, hiszen minden balesetvizsgáló szervezet ugyanabba a rendszerbe tölti fel az eseteit. Így jöhetett létre a magyar gyakorlatban elsőként egy olyan közös kivizsgálás, amelyben a dán, az olasz és a magyar balesetvizsgálók együtt dolgoztak. Kiderült ugyanis, hogy a három országban gyakorlatilag ugyanaz a jellegű esemény történt egy repülőgéptípussal (ATR), mindhárom esetben ugyanaz a típusú hajtómű hibásodott meg. A közös munka során a szakemberek megállapították, hogy a hajtómű turbinalapátjainak anyaghibája volt a kiváltó ok, és mivel ilyen meghibásodással 2005 és 2011 között 28 esetet tudtak összefüggésbe hozni, az ugyancsak közösen kiadott biztonsági ajánlások egyike az érintett turbinalapátok röntgenkészülékkel történő szigorúbb ellenőrzését javasolta.

*Bajkó Erika, Háy György  
Közlekedésbiztonsági Szervezet*

Montenegrói légügyi küldöttség járt Budapesten  
a Nemzeti Közlekedési Hatóság meghívására

# Élénkülő nemzetközi kapcsolatok



Először 2011 őszén merült fel az NKH – személyi összetételében és szellemiségében megújult – Légügyi Hivatalának vezetőiben, hogy a repülés biztonsága, továbbá a helyenként határokon átnyúló repülésszakmai problémák gyors tisztázása érdekében szükség lenne felvenni a kapcsolatot a térség társszerveivel, légügyi hatóságaival. E szándék megvalósulásának első állomását az jelentette, amikor a Légügyi Hivatal küldöttsége 2012-ben Bécsben, az osztrák légügyi hatóságnál, az Austrocontrolnál tett látogatást. Idén januárban pedig a montenegrói Légügyi Hivatal delegációját fogadta az NKH Légügyi Hivatala, hogy együttműködési megállapodást írjanak alá. A sort – ugyancsak januárban – az Austrocontrol viszontlátogatása folytatta, és előkészületben van a cseh, a lengyel, illetve a szlovák légügyi szervekkel történő kapcsolatfelvétel is.

Fotó: Iró Zoltán





Delegacija crnogorskih vazduhoplovnih vlasti je posjetila Budimpeštu na poziv Nacionalnih transportnih vlasti (NTV)

# Uspostavljanje međunarodnih odnosa



U jesen 2011. godine menadžeri vazduhoplovnih vlasti, obnovljeni duhom i novim osobljem, a u interesu letačke sigurnosti, kao i u pogledu brzih razjašnjenja tehničkih problema sa letovima van granica u određenim mjestima, smatrali su neophodnim udruživanje sa drugim organima, vazduhoplovnim vlastima u regionu. Prva faza ove namjere je realizovana u 2012. godini kada je mađarska delegacija vazduhoplovnih vlasti posjetila austrijsku kontrolu letjenja, austrijske vazduhoplovne vlasti u Beču. Vazduhoplovne vlasti su u januaru ove godine primile delegaciju crnogorskih vazduhoplovnih vlasti u cilju potpisivanja Sporazuma o saradnji. Ovakav način saradnje će se nastaviti sa povratnom posjetom austrijske kontrole letjenja takođe u januaru, s tim što je povezivanje sa Češkim, Poljskim i Slovačkim vazduhoplovnim organima takođe u pripremi.



## TAPASZTALATCSERÉVEL INDUL AZ EGYÜTTMŰKÖDÉS

A montenegrói küldöttség látogatása során elsőként *Dragan Durovic* igazgatót kérdeztem az együttműködési megállapodás előzményeiről és tartalmáról.

– *Milyen elképzelésekkel érkeztek hazánkba az NKH Légügyi Hivatalának meghívására?*

– Mint a montenegrói polgári légiközlekedési hatóság leginkább a magyar légügyi hatósággal való együttműködésre fókuszálunk. Ugyanakkor örömmel vesszük a HungaroControl vezetőinek részvételét is a megbeszéléseken, mert hozzáteszem, hogy a mi szervezetünk Montenegróban nemcsak a légiforgalmi irányítás, hanem a repülőterek és a légitársaságok hatósági felügyeletét is végzi. Ezért a HungaroControllal mi is kezdeményeztünk kapcsolatot a légiforgalmi irányítás területén. Hogy miért éppen Magyarországot választottuk? Nos, mert ismert, hogy Magyarország vállalta a koszovói magas légtér újrainvitásának a szakmai lebonyolítását. Természetesen emellett nagyon fontos a magyar légügyi hatósággal is együttműködnünk, tekintettel arra, hogy Magyarország uniós tagállam.



Dragan Durovic

Montenegró kis ország, viszonylag kevés lakossal, ám ez nem jelenti azt, hogy ne kívánnánk emelni a légi közlekedés szakmai színvonalát. Ezért bizakodva tekintünk a megbeszélésekre és az együttműködésre, amely reményeink szerint kölcsönös haszunkra válik majd.

– *Konkrét eredményekre számítanak, vagy csak egy általános keretmegállapodásra?*

– Elsősorban a tapasztalatcsere építünk, hiszen a két állam légügyi hatósága eltérő rendszerben dolgozik. Hogy mást ne mondjak, Magyarország légügyi hivatala áttételesen egy minisztérium része, mi viszont a közszférától független ügynökséggént dolgozunk, szervezeten és pénzügyileg is független szervezetként. Ez a modell egyébként a szlovén és a horvát minta alapján épül fel, amely az

európai térségben egyre inkább teret nyer. Köszönhetően annak is, hogy az elmúlt két évben sikerült nagy tapasztalatú, jól felkészült szakemberekkel emelni a szakmai színvonalat.

– *Milyen kapcsolatban vannak az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséggel (EASA), hiszen nyilvánvaló, hogy előbb-utóbb oda kívánnak csatlakozni?*

– Azt gondolom, hogy Horvátország után Montenegró lesz a következő EU-hoz csatlakozó állam. Az erre vonatkozó tárgyalások már megkezdődtek, és abban a pillanatban, ahogy ez megvalósul, az EASA-nak is tagjai leszünk, amellyel egyébként már most is jó kapcsolatokat ápolunk. A management boardban megfigyelőkel veszünk részt, és több egyezményt, köztük SAFA egyezményt is aláírtunk már az európai szervezettel. A különböző szakterületeink pedig minden évben átesnek EASA felülvizsgálaton.

– *Miként értékeli az NKH Légügyi Hivatalával aláírt együttműködési megállapodást?*

– Nagyon komoly lépésnek tartom, mert ezzel hivatalos háttérrel adunk a jövőbeni együttműködésünknek. Egyedül csak az szomorít el, hogy Magyarország elveszítette a Malévet, a nemzeti légitársaságát, így Podgorica, a fővárosunk nem érhető el közvetlenül Budapestről. Ugyanakkor nem hivatalosan hallottam már arról, hogy megfontolás tárgya a nemzeti légitársaságunk közvetlen járatának indítása Budapestre – választotta lapunk érdeklődésére a montenegrói Légügyi Hivatal igazgatója.

## A FOLYAMATOK ALAKÍTÁSÁBAN KELL MEGJELENNÜNK

*Győri Gyula*, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke voltaképpen hazai pályán érezhette magát, amikor a montenegrói küldöttség látogatása kapcsán kérdeztem.

– *Örömmel veszi munkatársai nemzetközi aktivitását?*

– Szerénytelenség nélkül mondom, hogy annak idején – meg légügyi elnökhelyettesi beosztásomban – magam kezdeményeztem a környező országokkal való kapcsolatfelvételt. Nyilvánvaló, hogy az NKH elnökeként sem változott meg a társszervekkel való együttműködésről alkotott véleményem. Fontosak ezek a kapcsolatok, mert ha ezeket elhanyagoljuk, az egyik pillérünket veszítjük el. Különösen így van ez a Légügyi Hivatal esetében, amelynek kapcsolatrendszere – akár polgári, akár katonai vonatkozásban – sok tekintetben nemzetközi. Ennek az egyébként nemzeti hivatalnak a szempontjából egyáltalán nem mindegy, hogy ott áll-e azon uniós tagországok között, ahol az Egységes égbolt égisze alatt leosztják a feladatokat, vagy ott, ahol maga is beleszólhat a folyamatok alakításába. Nekünk ugyanis vannak olyan sajátosságaink, amelyeket muszáj megjeleníteni az európai szabályozási környezetben is.

– *Nem tart attól, hogy egyszer valaki azt mondja Önnek: a cipész maradjon a kaptafánál, magyarul a diplomácia legyen a diplomatáké?*

– Nem, mert magam is hasonlóan gondolom, azzal, hogy a diplomácia legyen a diplomatáké, a szakdiplomácia pedig legyen a szakmáé. Mi az első pillanattól kezdve együttműködünk a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium külügyi főosztályával, a Külügyminisztérium illetékes főosztályaival, illetve katonai kérdésekben a Honvédelmi Minisztériummal, és mindig szem előtt tartottuk, hogy ne lépünk túl a nagydiplomácián. Nekünk elsősorban a környező országokkal kell nagyon jó kapcsolatokat ápolnunk, hiszen a légi közlekedés, de a vasúti forgalom vagy éppen a hajózás ügyei is így kezelhetők a leghatékonyabban. A déli államok



## SARADNJA POČINJE RAZMJENOM ISKUSTAVA

Tokom posjete crnogorske delegacije, prvo što sam pitao gospodina direktora *Dragana Đurovića* su osnove i sadržina Sporazuma o saradnji.

– *Koja su bila Vaša očekivanja kada ste došli u našu zemlju na poziv NTV vazduhoplovnih vlasti?*

– S obzirom da mi predstavljamo crnogorske vazduhoplovne vlasti, naš glavni cilj je saradnja sa mađarskim vazduhoplovnim vlastima. Isto tako, veliko nam je zadovoljstvo što, menadžeri mađarske kontrole letjenja takođe, učestvuju u razgovorima, jer, dođao bih, naša organizacija ne vrši samo nadzor vazdušnog saobraćaja u Crnoj Gori, već takođe vrši zvanični nadzor aerodroma i aviokompanija i provajdera kontrole letjenja. Tako da smo pokrenuli saradnju i sa mađarskom kontrolom letjenja s obzirom na region vazdušne kontrole saobraćaja. Zašto smo baš odabrali Mađarsku? Dakle, između ostalog i zato što je poznato da je Mađarska preuzela tehničko upravljanje ponovo otvorenim kosovskim višim vazdušnim prostorom, sa kojim se graniči i Crna Gora. Naravno, veoma je značajno za nas da saradujemo sa vazduhoplovnim vlastima Mađarske, s obzirom da je Mađarska zemlja članica Evropske Unije. Crna Gora je mala zemlja, sa relativno malim brojem stanovnika, ali to svakako ne znači da ne želimo da značajno podignemo tehničke standarde vazdušnog saobraćaja. Tako da, imamo velika očekivanja od ovih razgovora i saradnje, i nadamo se da će se ispostaviti da su na obostranu korist.

– *Da li očekujete neke posebne rezultate, ili samo opšti okvirni sporazuma?*

– Najviše očekujemo razmjenu iskustava, obzirom da vazduhoplovne vlasti ove dvije zemlje funkcionišu na različitim sistemima. Ne bih zalazio u detalje, ali vazduhoplovne vlasti Mađarske su indirektno dio Ministarstva, dok mi funkcionišemo kao Agencija koja je nezavisna od državne uprave, kako organizacijski, tako i finansijski. Osim toga, ovaj naš model se bazira na modelu Slovenije i Hrvatske i sve se više afirmiše u evropskom regionu. Takođe, zahvaljujući ovoj činjenici mi smo u poslednje dvije godine uspeli da podignemo tehničke standarde uz pomoć izuzetno informisanih stručnjaka sa velikim iskustvom, tako da je značajno porastao naš kredibilitet ne samo u regionu, već i šire.

– *Kakve kontakte imate sa Evropskom Agencijom za bezbjednost vazduhoplovstva (EASA), nakon svega očigledno je da želite da se priključite prije ili kasnije?*

– Predpostavljam da je nakon Hrvatske, Crna Gora slijedeća država za pristupanje Evropskoj Zajednici. Pregovori u ovom pogledu su već započeti, i onog trenutka kada se to postigne, mi ćemo takođe biti član EASA. Zapravo, mi već negujemo dobre odnose sa njima. Naši zaposleni, kao posmatrači učestvuju u upravnom odboru, i mi smo potpisali brojne sporazume sa ovim evropskim tijelom, uključujući SAFA sporazum. EASA svake godine vrši specijalizovane kontrole naših različitih oblasti.

– *Kako ocjenjujete sporazum o saradnji potpisan sa NTA vazduhoplovnim vlastima?*

– Smatram da je to veoma ozbiljan korak, jer sa ovim mi pružamo zvaničnu osnovu za našu saradnju u budućnosti. Jako mi je žao zbog činjenice da je Mađarska izgubila Malév, nacionalnu aviokompaniju, tako da se iz Budimpešte ne može direktno doći do Podgorice. Istovremeno, ja sam nezvanično u saznanju, o postojanju interesovanja za inicijativu uvođenja direktnog leta ka Budim-

pešti – odgovorio je direktor crnogorskih vazduhoplovnih vlasti na pitanja koja je postavio naš časopis.

## MORAMO BITI PRISUTNI U RAZVOJU OVOG PROCESA

Pitao sam gospodina *Gyula Győri*, predsjednika Nacionalnih vlasti za saobraćaj, da li se osjeća kao domaćin u vezi sa posjetom crnogorske delegacije.

– *Da li ste zadovoljni sa aktivnostima Vaših međunarodnih kolega?*

– Bez lažne skromnosti mogu da kažem, da u trenutku kada sam bio potpredsjednik, lično sam inicijirao udruživanje okolnih zemalja. Jasno je da moje mišljenje kao predsjednika NTV o saradnji sa istim organima se nije promijenilo; ova udruživanja su bitna, jer ako ih zanemarimo izgubićemo neke od našim oslonaca. Ovo se posebno odnosi na vazduhoplovne vlasti za koje je sistem udruživanja od međunarodnog značaja bilo to udruživanje civilnog ili vojnog karaktera. Posmatrano iz ugla drugačijih nacionalnih vlasti, onda nije tako beznačajna činjenica da li je ta država zemlja članica Evropske Unije, gdje se zadaci uručuju pod okriljem Jedinstvenog



Gyula Gyula

Ne ba, ili kad pak mogu sami učestvovati u razvoju ovih procesa. Na kraju, mi imamo naše specijalnosti koje se moraju predstaviti u okruženju evropske regulative.

– *Da li ste zabrinuti da će vam neko reći: svako treba da se drži svog dijela posla, drugim riječima, ostavite diplomatiju diplomatama?*

– Ne, zato što imam isto mišljenje da diplomatijom treba da se bave diplomate, ali trgovačku diplomatiju treba prepustiti trgovcima. Od prvog trenutka mi smo saradivali sa MND sektorom za inostrane poslove, sa nadležnim sektorom Ministarstva inostranih poslova, i u pogledu vojnih pitanja sa Ministarstvom odbrane. Uvijek smo imali na umu da ne možemo prekoračiti granice diplomatije. Prvenstveno, treba da negujemo dobre odnose sa zemljama u okruženju, jer



– köztük Montenegró – kénytelenek együttműködni egymással is, miközben az például, hogy Szerbiával közösen működtet egy HungaroControlhoz hasonló szervezetet, meglehetősen furcsa, legalábbis innen nézve. Számunkra azonban a lényeg az, hogy Montenegróval és más volt jugoszláv tagállamokkal is jó a kapcsolatunk, ennek pedig a szakma csak az előnyét élvezheti.

– *Ha már itt tartunk, mennyire szorgalmazza, elnök úr, hogy akár a hajózás, akár a vasút terén is szülessenek hasonló nemzetközi kapcsolatai a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak?*

– Röviden azt mondhatom, hogy elengedhetetlennek tartom a különböző szintű együttműködések, amelyek – az általam sokszor hangoztatott ésszerűség jegyében – sokszor a mindennapi életet, a hatósági munkát könnyítik meg. Szakmai kapcsolattartás nélkül se vizen, se szárazföldön és természetesen a levegőben sincs hatékony, közös munka.

### FONTOS PARTNER LEHET MONTENEGRÓ

A montenegrói delegációval folytatott megbeszélések egyik szakaszába bekapcsolódott Szepessy Kornél, a HungaroControl Zrt. vezérigazgatója is, akitől először arról érdeklődtem, részükről honnan jött a kapcsolatfelvétel ötlete.

– Amikor a HungaroControl a magyar tárgyalódelegáció tagjaként elkezdett a koszovói magas légtér irányítása ügyében belefolyni a balkáni légiközlekedési diplomáciába, akkor jött az ötlet, hogy Montenegró kiváló partner, érdemes az együttműködésben gondolkodni.

– *Mire alapozhatják ezt az együttműködést, és milyen területekre terjedhet ki?*

– Jelenleg ez az együttműködés elsősorban a koszovói magas légtér megnyitásához szükséges szakmai feltételek megteremtésére irányul. Mint ismeretes, ezt a magas presztízsű megbízást Magyarország – a magyar Külügyminisztérium, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a Honvédelmi Minisztérium, a Nemzeti Közlekedési Hatóság és a HungaroControl együttműködésének eredményeként – a NATO nemzetközi pályázatán nyerte el tavaly áprilisban. Az észak-atlanti tanácsi határozat sikeres teljesítéséhez ebben a térségben minden szövetségesre nagy szükségünk van, így a Koszovóval szomszédos Montenegróra is. Ennek jegyében építjük szakmai kapcsolatainkat a balkáni régióban, aminek fontos és logikus állomása Montenegró. Úgy vélem, hogy ennek az együttműködésnek ugyanakkor lehetnek egyéb területei is, minthogy Montenegró nagyon speciális helyzetben van. Az egykori Jugoszlávia, Csehszlovákia és Szovjetunió függetlenné vált tagállamaival ellentétben ugyanis Montenegró úgy döntött, hogy nem hoz létre saját nemzeti légiforgalmi szolgáltatót, és nem vásárol ilyen szolgáltatót külföldről sem. Ehelyett társtulajdonosa lett egy olyan szolgáltatónak, amelyet az a Szerbia működtet, amellyel egy átmeneti időszakban Montenegró államszövetséget alkotott.

– *Kimondhatjuk, hogy a koszovói megbízás üzlet is egyben?*

– A HungaroControl számára ez a megbízás elsősorban reputációs haszonnal jár. A NATO megbízása azt jelenti, hogy a nemzetközi szakmai és diplomáciai közvélemény a HungaroControlt a kontinens egyik legfelkészültebb, leghatékonyabb légiforgalmi irányító szolgáltatóként ismeri el. Természetesen a projekt során felmerülő költségeinket megtérítik ugyanúgy, ahogy ez a kontinens összes légiforgalmi irányítója esetében történik.



### MINDENKITŐL LEHET ÉS ÉRDEMES TANULNI

Vélhetően Farkas András légügyi elnökhelyettes, hivatalvezető tud a legtöbbet a két ország hatósága kapcsolatfelvételének körülményeiről.

– Azt gondolom, hogy a kapcsolatfelvételeknek azok a nemzetközi konferenciák kedveznek legjobban, amelyek egyébként részei a Légügyi Hivatal nemzetközi tevékenységének, munkatársaink folyamatos képzésének. Bár ezek a konferenciák vagy tanfolyamok nem kifejezetten a kapcsolatok felvételét szolgálják, a különböző országok képviselői óhatatlanul is beszédbe elegyednek egymással. Ez jó, mert nekünk kapcsolatot kell építeni a világgal, a környező országokkal, akár olyanokkal, amelyektől mi tanulhatunk, akár olyanokkal, amelyek tőlünk tanulhatnak. De soha nincs éles határ a kettő között. Voltaképpen Montenegró Légügyi Hivatalával is hasonló módon vettük fel a kapcsolatot.

– *Ebben az esetben Önök vagy inkább ők tanulhatnak a másiktól?*

– Mivel egy viszonylag fiatal államról van szó, első látásra úgy tűnhet, mintha talán mi tudnánk jobban az ő segítségükre lenni. De mivel a Légügyi Hivatal 2011-ben megkezdett teljes átalakulása sem ért még véget, mindenképpen szükségünk van a környező országok szakmai tapasztalataira is. Ezt a célt szolgáltatta az elmúlt évben az osztrák Austrocontrolnál tett látogatás is. A most aláírt együttműködési megállapodás egyik fontos hozadéka éppen az, hogy ezen a módon is gazdagítsuk a szakmai tapasztalatainkat.

– *Jól gondolom, hogy a megállapodás tulajdonképpen általános elveket szögez le?*

– Így van. Néhány pontja általánosan a légi igazgatásra, a repülőterek, a légterek használatára vonatkozik, illetve a légi járműüzemben tartás kérdéskörét érintik. Amikor pedig a konkrét munka is megkezdődik, akkor látjuk majd, hogy esetleg mely területeken, milyen együttműködésre van lehetőség vagy szükség.

– *Ön szerint elképzelhető, hogy egy kisebb ország kisebb – 42 munkatársat foglalkoztató – légügyi hatóságától is lehet tanulni?*

– Szerintem mindenképpen a tanulás vágyával kell hozzáállni mindenhez. Óvakodnék az olyan kijelentésektől, hogy a mi struktúránk, a mi hivatalunk a legjobb, noha az elmúlt két esztendő fejlődése bizakodásra adhat okot. Ettől függetlenül két átalakulóban lévő szervezetről van szó, amelyek fejlődési pályája között látok olyan párhuzamokat, amelyekről érdemes szót váltani.

Somogyi Gábor



Fotó: Iró Zoltán

bavljenje avijacijom može biti efektivno jedino na ovaj način, kao što to važi za željeznički i vodeni saobraćaj. ...Južne zemlje, uključujući Crnu Goru, su takođe prinuđene da sarađuju jedna sa drugom, dok je, na primjer, prilično čudno da zajedno sa Srbijom, Crna Gora upravlja organizacijom koja je slična mađarskoj kontroli letjenja, barem kad se posmatra iz ove pozicije. Međutim, ono što je za nas bitno, jeste da imamo dobre odnose sa Crnom Gorom i drugim jugoslovenskim državama koje mogu biti samo od koristi za ovu struku.

– *Ako idemo tako daleko, gospodine Predsjedniče, koliko ste spremni da budete inicijator sličnih međunarodnih udruženja koja će uspostaviti Nacionalne saobraćajne vlasti u oblasti pomorstva ili željezničkog saobraćaja?*

– Mogu ukratko reći da saradnju na različitim nivoima smatram bitnom, kao što u pogledu racionalnosti često naglašavam da to olakšava svakodnevni život i rad vlasti. Bez održavanja profesionalnih kontakata, nijedan efektivan rad ne može biti zajednički odrađen, bilo to na vodi, kopnu ili naravno u vazduhu.

### CRNA GORA BI MOGLA BITI ZNAČAJAN PARTNER

Jednom dijelu diskusije sa crnogorskom delegacijom prisustvovala je *Kornél Szepessy*, direktor mađarske kontrole letjenja LLC. Odmah na početku, postavio sam mu pitanje da li je ideja o udruživanju jednostrana.

Kada je mađarska kontrola letjenja počela da se uključuje u vazduhoplovnu diplomatiju Balkana u oblasti kontrolisanja kosovskog višeg vazdušnog prostora, pojavila se ideja da bi Crna Gora bila odličan partner, i da vrijedi razmišljati o saradnji.

– *Na čemu bi se zasnivala ova saradnja, i koje oblasti bi obuhvatala?*

– U ovom trenutku saradnja je namijenjena prvenstveno stvaranju neophodnih tehničkih uslova za otvaranje kosovskog višeg vazdušnog prostora. Kao što je poznato, Mađarska je u aprilu prošle godine dobila ovo visoko prestižno ovlaštenje u NATO-ovoj međunarodnoj tenderskoj proceduri, kao rezultat saradnje između mađarskog Ministarstva inostranih poslova, Ministarstva nacionalnog razvoja, Ministarstva odbrane, Nacionalnih saobraćajnih vlasti i mađarske kontrole letjenja. Zbog uspješne implementacije odluke Sjevernoatlantskog saveza u ovom regionu, imamo veliku potrebu za svakim saveznikom, uključujući Crnu Goru koja je susjedna država Kosova. U tom smislu mi gradimo profesionalne odnose na Balkanu, i Crna Gora je značajna i logična etapa u tome. Istovremeno, smatram da se

ova saradnja može proširiti i na druge oblasti, s obzirom da je Crna Gora u posebnoj poziciji. Na suprot državama bivše Jugoslavije, Čehoslovačke i Sovjetskog Saveza koje su postale nezavisne, Crna Gora je odlučila da ne osniva svoju vlastitu kontrolu letjenja niti da kupuje ove usluge iz inostranstva. Umjesto toga Crna Gora je postala suvlasnik Kontrole letjenja kojom upravlja i Srbija sa kojom je Crna Gora formirala zajedničku državu tokom prelaznog perioda.

– *Možemo li reći da je kosovsko ovlaštenje i poslovni dogovor – dil?*

– Za mađarsku kontrolu letjenja, ovo ovlaštenje podrazumijeva dobit prvenstveno u pogledu reputacije. NATO-ovo ovlaštenje znači da međunarodno profesionalno i diplomatsko javno mnjenje prepoznaje mađarsku kontrolu letjenja kao najbolje informisane, najefikasnije usluge kontrole vazdušnog saobraćaja. Naravno, naši troškovi koji nastaju u toku ovog projekta naplaćuju se na isti način kao što se to radi za sve kontolore vazdušnog saobraćaja na kontinentu.

### OD SVAKOG SE MOŽE UČITI I TO ZNANJE ISKORISTITI

Potpredsjednik za mađarsko vazduhoplovstvo i rukovodilac sektora *András Farkas* po svoj prilici najviše zna o okolnostima udruživanja između vlasti ove dvije države.

Mislim da međunarodne konferencije i postojeća obuka za naše osoblje predstavljaju međunarodne aktivnosti vazduhoplovnih vlasti i kao takve su, zapravo, najpovoljnije mogućnosti za uspostavljanje udruživanja. Iako ove konferencije ili kursevi nisu konkretno naznačeni za uspostavljanje udruživačkih odnosa, predstavnici različitih zemalja neizbježno stupaju u kontakt jedni sa drugima. Ovo je dobro, jer nama je potrebno da izgradimo odnose sa svijetom, sa zemljama u okruženju, ili sa onima od kojih mi možemo učiti, ili sa onima koje mogu od nas učiti. Ali, nikad ne postoji jasna granica između ovo dvoje. Zapravo, mi smo kontaktirali sa crnogorskim vazduhoplovnim vlastima na sličan način.

– *U ovom slučaju, da li mi ili oni učimo od drugih?*

– Pošto pričamo o relativno mladoj državi, na prvi pogled bi se moglo reći da smo mi strana koja može više pomoći. Ali, s obzirom da je 2011. godine počela kompletna izmjena vazduhoplovnih vlasti i još uvijek nije završena, nama je svakako potrebno profesionalno iskustvo zemalja iz regiona. Prošle godine smo bili u posjeti austrijskoj kontroli letjenja baš iz tog razloga. Jedan značajan benefit upravo potpisanog Sporazuma o saradnji je baš taj, da mi možemo takođe obogatiti naše profesionalno iskustvo na ovaj način.

– *Da li sam dobro shvatio, ovim sporazumom se propisuju opšti principi?*

– Upravo tako. Nekoliko tačaka se primjenjuje na upravljanje vazduhoplovstvom uopšte, do upotrebe aerodroma i vazdušnih prostora, ili kratak osvrt na pitanja koja se tiču vazduhoplovnih operacija. Međutim, kada ovaj ugovor počne da funkcioniše, vidjećemo kakva vrsta saradnje je u kojim oblastima je moguća ili neophodna.

– *Da li se može očekivati, po vašem mišljenju, da vi možete čak nešto naučiti od prilično male države i njenih vazduhoplovnih vlasti, koja ima 42 zaposlena radnika?*

– Definitivno smatram da moramo svemu ovome pristupiti sa željom da učimo. Bio bih obazriv sa tvrdnjama da je naša struktura i naša vlast najbolja, iako razvoj u protekle dvije godine nam pruža razlog za samopouzdanje. Bez obzira na ovo, govorimo o dvije organizacije koje su u procesu transformacije, za koje vidim podudaranja između njihovih pravaca razvoja koji su vrijedni razmjene riječi o tome.

Gábor Somogyi



Beszélgetés Heinz Sommerbauerrel, az osztrák légügyi hatóság vezetőjével

# Gyümölcsöző tapasztalatcsere



Ezekben az időkben, amikor a légi közlekedésre igen szigorú szabályok vonatkoznak, s ez a szabályozás egyre csak bővül, különösen fontos, hogy a légügyi hatóságok tapasztalatot cseréljenek, egymástól tanuljanak – mondta *Heinz Sommerbauer*. Az osztrák légügyi hatóság, az *Austro Control* vezetője fontosnak tartja, hogy a hatóságok kölcsönösen támogassák egymást, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatalával (LH) történő együttműködést pedig mindkét fél számára gyümölcsözőnek nevezte.

Fotó: Iró Zoltán



Gespräch mit Heinz Sommerbauer, Vorstand der österreichischen  
Luftfahrtbehörde Austro Control

# Wichtiger Erfahrungsaustausch



„In der heutigen Zeit, in der sehr strenge Regeln im Flugverkehr gelten, und die Vorschriften immer mehr werden, ist es besonders wichtig, dass sich die Luftfahrtbehörden untereinander austauschen und voneinander lernen“, erklärte *Heinz Sommerbauer*. Der Vorstand der österreichischen Luftfahrtbehörde Austro Control hält es für wichtig, dass die Behörden einander gegenseitig unterstützen, die Zusammenarbeit mit dem ungarischen Luftfahrtamt hält er für „sehr ergiebig für beide Seiten“.



A repülés biztonsága, továbbá a helyenként határokon átnyúló repülésszakmai problémák gyors tisztázása érdekében az NKH Légügyi Hivatala felvette a kapcsolatot a térség társszerveivel, légügyi hatóságaival. Ennek első állomása volt az LH bécsi látogatása még tavaly. A jó hangulatú, eredményes január végi vizontlátogatás alkalmából beszélgettünk az Austro Control első emberével a The Quadrum Irodaházban.

– *Immár második alkalommal találkozik az osztrák és a magyar hatóság. Hogyan értékeli a közös munkát?*

– Nagyon jónak és nyitottnak. Mindenről tudunk és akarunk is beszélni, mindezt nyílt, barátságos és konstruktív légkörben. Bizonyítja ezt az is, hogy a szimulátor teremben járva az egyik pilótánk azonnal be is pattant a gépbe, és kipróbálta. Mindezeken túl persze a munkacsoportok keretében az együttműködést egészen konkrét kérdésekben is meghatároztuk.

rendszeresen kérdezi az ügyfeleink véleményét. Ezáltal mindig pontosan tudjuk, mi tetszik azoknak, akik nálunk veszik igénybe a szolgáltatást, mely pontokban kell jobbnak lennünk, tehát folyamatosan kapunk visszajelzést a piactól. Ezeket az adatokat évente három-négy alkalommal megkapjuk, majd fókuszcsoport segítségével is elemezzük, végül kezeljük és megoldjuk. Tehát nem lehet ránk azt mondani, hogy csak megkérdeztük a piacot, aztán nem csinálunk semmit. Ez nagyon nem lenne jó. Így viszont büszkék vagyunk arra, hogy három év alatt jelentősen javítani tudtuk az ügyfél-elégedettségi mutatónkat.

Továbbá azt is fontosnak tartjuk, hogy ezekben az időkben, amikor a szabályozás ilyen nagymértékű, folyamatosan tájékoztassuk az ügyfeleket, ne hagyjuk őket magukra az információáradattal. A közelmúltban rendeztünk például az EASA támogatásával egy workshopot pilóták, illetve más, a repülésben érdekelt felek számára, amelyben a törvénykezés részleteit egészen konkrétan és



Nyílt, barátságos és konstruktív légkörben folyt a két szervezet közötti második találkozó is. Az együttműködést egészen konkrét kérdésekben is meghatározták

– *Mit kell tudni az Austro Controlról?*

– A csaknem húszéves múltú visszatekintő Austro Control kissé különbözik az európai hatóságok többségétől, ugyanis egyszerre repüléshatóság, valamint légiforgalmi irányító szerv. Ez utóbbi feladatot Önöknél a HungaroControl látja el.

– *„Ügyfélbarát módon gondolkodni és cselekedni” – ez olvasható a honlapjukon. Talán Ön előtt is ismert, hogy a magyar kormány eltökölt szándéka – ezért indította útjára a Magyar-programot – a hatósági munka egyszerűbbé és átláthatóbbá tétele. Az e téren szerzett tapasztalataikkal, esetleg konkrét ötletekkel tudják segíteni a magyar hatóság munkáját?*

– Azt gondolom, hogy ebben a kérdésben élen járunk. Jó néhány évvel ezelőtt indítottunk egy úgynevezett Ügyfélszolgálati Programot, ami azt jelenti, hogy egy, a területen igen elismert külső cég

gyakorlati vonatkozásaiban ismertettük. Végül is az emberek fizetnek ezért, elvárják a hatóságtól a megfelelő bánásmódot. Nálunk sem mindig volt ez így, de a hatóság alapjaiban véve változott meg a szolgáltatás és a párbeszéd irányába.

– *Milyen benyomásokkal távozik Budapestről? Lesz folytatása az együttműködésnek?*

– Természetesen. A legjobb munkatársaimmal vagyok itt, jelezve, hogy valóban szeretnénk tovább szélesíteni az együttműködést. Nagyon fontosnak tartom, hogy egy másik szervezettel partnerségben bármikor gond nélkül felhívassuk egymást. A kollégáink már ismerik egymást, telefonon közvetlenül tudnak beszélgetni, ez pedig nem lenne ilyen könnyű, ha nem találkoznának személyesen is.

Kiss Nikolett





Im Interesse der Flugsicherheit und der raschen Abklärung von länderübergreifenden fachlichen Fragen in der Luftfahrt hat das ungarische Luftfahrtamt der Nationalen Verkehrsbehörde Kontakt zu den Partnerorganisationen in der Region, den verschiedenen Luftfahrtbehörden, aufgenommen. Der erste Schritt wurde noch im letzten Jahr gesetzt, als das ungarische Luftfahrtamt in Wien zu Besuch war. Wir haben uns nach dem erfolgreichen Gegenbesuch, der Ende Jänner in guter Atmosphäre stattfand, mit dem Geschäftsführer von Austro Control im Bürohaus The Quadrum unterhalten.



Heinz Sommerbauer, Vorstand der Austro Control  
Heinz Sommerbauer, az osztrák légügyi hatóság vezetője

– Die österreichische und die ungarische Behörde treffen sich nun schon zum zweiten Mal. Wie bewerten Sie die gemeinsame Arbeit?

– Als sehr gut und sehr offen. Wir können und wollen über alles sprechen, all das passiert in einer offenen, freundschaftlichen und konstruktiven Atmosphäre. Das hat sich auch dadurch gezeigt, dass im Simulatorraum einer unserer Piloten gleich einen Simulator ausprobiert hat. Außerdem wird im Rahmen von Arbeitsgruppen die Kooperation bezüglich ganz konkreter Fragen ausgearbeitet.

– Was sollte man über Austro Control wissen?

– Die schon seit fast zwanzig Jahren bestehende Austro Control unterscheidet sich ein wenig von der Mehrheit der europäischen Behörden, weil die Luftfahrtagentur und die Air Navigation Services, d.h. die Flugsicherheit, die in Ungarn von der Hungaro-Control ausgeübt wird, unter einem Dach sind.

– „Wir denken und handeln kundenorientiert“, steht auf Ihrer Webseite. Vielleicht wissen Sie davon, dass die ungarische Regierung

entschlossen ist – das ist der Kern des Magyary-Programms –, die Behördenarbeit einfacher und transparenter zu machen. Können Sie die Arbeit der ungarischen Behörde in diesem Bereich mit eigenen Erfahrungen, eventuell konkreten Ideen unterstützen?

– Ich glaube, dass wir in dieser Frage sehr weit fortgeschritten sind. Vor einigen Jahren haben wir bereits ein Customer Care Programm gestartet, bei dem wir regelmäßig die Zufriedenheit unserer Kunden abfragen. Dadurch wissen wir immer genau, was jenen gefällt, die unsere Dienstleistungen in Anspruch nehmen und in welchen Bereichen wir uns verbessern müssen, wir erhalten also ständiges Feedback von den Kunden. Die genauen Daten erhalten wir drei- oder viermal im Jahr, wir analysieren sie auch mit Hilfe einer Fokusgruppe, schließlich nehmen wir uns der Probleme an und lösen sie. Es ist also nicht so, dass wir unsere Kunden nur befragen und dann nichts tun. Das wäre überhaupt nicht gut. So sind wir aber stolz darauf, dass innerhalb von drei Jahren die Kundenzufriedenheit in bedeutendem Maße gestiegen ist.

Weiters halten wir es auch für sehr wichtig, in Zeiten, in denen das Regulativ so dicht ist, unsere Kunden laufend zu informieren und sie in der Informationsflut nicht alleine zu lassen. Vor kurzem haben wir beispielsweise mit Unterstützung der EASA einen Workshop speziell für Piloten veranstaltet, in dem wir sehr detailliert auf die neue Gesetzgebung eingegangen sind. Die Leute zahlen ja schließlich und erwarten dafür von der Behörde eine entsprechende Behandlung. Das war auch bei uns nicht immer so, doch in den vergangenen Jahren haben wir uns konsequent in Richtung Service und Dialog weiterentwickelt.



Ich halte es für sehr wichtig, dass wir mit anderen Behörden ein partnerschaftliches Verhältnis pflegen – sagte Heinz Sommerbauer

– Welche Eindrücke nehmen Sie aus Budapest mit nach Hause? Wird sich diese Zusammenarbeit fortsetzen?

– Natürlich. Ich bin mit meinen Topexperten hierhergekommen, damit wollten wir signalisieren, dass wir diese Zusammenarbeit wirklich fortsetzen wollen. Ich halte es für sehr wichtig, dass wir mit anderen Behörden ein partnerschaftliches Verhältnis pflegen und einander jederzeit anrufen können. Unsere Kollegen kennen einander schon, sie können offen miteinander sprechen, das wäre nicht so einfach, würden wir nicht auch den persönlichen Kontakt pflegen.

Nikolett Kiss

Urbán Tamás, a Nemzeti Közlekedési Hatóság általános elnökhelyettese

# NKH: híd a jogszabályok és az ügyfelek között

Más kívülről megítélni egy hatóság életét és ugyanezt belülről megélni – fogalmazott az önmagát a Nemzeti Közlekedési Hatóság egyik szürke eminenciásának tartó Urbán Tamás, aki a közlekedési infrastruktúra kivitelezésben eltöltött esztendőik után került az NKH általános elnökhelyettesi székébe. Építőmérnökként az út- és hídépítés területén építőként, majd építtetőként szerzett, több mint tízéves szakmai tapasztalattal a háta mögött oldalt váltott, és az NKH második embereként, a közlekedési hatóság csapatát erősíti.

– *Építőmérnöki kivitelezői tapasztalatai mennyire határozzák meg napi elnökhelyettesi munkáját? Mekkora előny, előny-e egyáltalán, hogy „mindkét térfélen játszott”?*

– Sok mérnöktársamhoz hasonlóan én is szó szerint a gödör szélén kezdtem, öt ember és négy lapát társaságában. Ez azzal az előnnyel feltétlenül járt, hogy a munka értékének megbecslésén túl a mostani pozíciómban az „előéletem” miatt tudom, milyen jogszabályokra lenne szüksége az ágazatnak ahhoz, hogy megfeleljen a jelenkori elvárásoknak. Az egyetem után a közlekedési infrastruktúra kivitelezésben helyezkedtem el, hiszen mindig érdekelt a közlekedés és minden, ami ehhez kapcsolódik: az út és a vasúti pálya, a híd- és az alagútépítés. A helyszíni művezetői feladatok után folyamatosan jöttek az újabb lépcsőfokok az építésvezetésen át egészen az autópálya-építési munkák komplex projektvezetéséig a hozzátartozó pénzügyi lebonyolítással együtt. Többek között részt vettem az M3-as autópálya több szakaszának építésében is, ha arra megyek, még ma is nosztalgiaiával gondolok

azokra az évekre. Azért lettem mérnök, mert építeni, alkotni szeretek. A terepen szerzett tapasztalatok hasznát nyilván hatósági elnökhelyettesként is élvezem.

– *Mekkora váltás volt, hogy anno a hatóság előírásait alkalmazta, most pedig ugyanezek betartatása az egyik feladata?*

– Nem akkora a különbség, mint amilyennek első hallásra gondolná, és tulajdonképpen, ha innen nézzük, a kinevezésem sem jelentett számomra akkora változást, hiszen hosszú évek óta a közlekedési szakterületen dolgoztam. Az építési kivitelezési, majd később a műszaki ellenőri munkát követően és az állami beruházói szerepkör után hatósági ember lett belőlem. Ennek egyrésztől határozottan megfigyelhető egyfajta szakmai logikai íve – viccesen azt is mondhatnám, hogy rablóból lesz a legjobb pandúr –, illetve ezekkel a tapasztalatokkal a hátam mögött tisztában vagyok azzal, kinek mi a szerepe, hol a helye az ágazatban. Azt gondolom, illeszkedem a folyamatokba, ezért gyakorlatilag zökkenőmentesen álltam át a „túloldalra”.

## NÉVJEGY

Okleveles építőmérnök. Elnökségi tag a Közlekedéstudományi Egyesületben (KTE), tagja a Magyar Útügyi Társaságnak (MAÚT) és a Nemzetközi Alagútépítő Egyesület Magyar Tagozatának (ITA-AITES). 2012–2015 között a magyar állam képviseletében részt vesz az Útügyi Világszövetség (AIPCR) a közúti hidak munkabizottságának munkájában. A közlekedési infrastruktúra kivitelezésben eltöltött évek alatt dolgozik az M3-as, az M30-as és az M6-os autópálya több szakaszának építésén, a 37-es út bővítésén. 2005 és 2008 között projektiroda-vezetőként vesz részt a Bábaapáti Kis- és Középes Aktivitású Nukleáris Hulladékártó munkálataiban. 2010-től a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (NIF) Közúti Igazgatóságának vezetője, az európai uniós társfinanszírozású operatív programok végrehajtója (KözOP, ROP, ETE, IPA, ISPA), valamint a hazai költségvetési forrású közúti beruházások irányítója. A támogatási szerződések megkötése (megvalósíthatósági tanulmányok, tanulmánytervek), a tervezés, az engedélyeztetés, az építési munkák és a garanciális feladatok szakmai irányítási munkáit látja el. Az NKH általános elnökhelyettese.



– Az Önt ismerők szerint nem forradalmi hevülettel, sokkal inkább mérnöki precizitással foglalta el a székét. Így érzi?

– Nem volt preconcepcióm, inkább azt mondanám, hogy kelőképpen nyitott szellemben ültem az elnökhelyettesi székbe. Mint általában lenni szokott, most is hamar kiderült, egészen más a falakon belülről ugyanaz a probléma, mint kívülről. Az idők folyamán persze változik az ember, mérnökből valamelyest „botcsinálta jogász-sza” is kellett fejlődni az évek során, hiszen most is elsősorban jogszabályokkal, azok alkalmazásával, engedélyekkel foglalkozunk. A gondolkodásmódom ezzel együtt nyilván mérnöki maradt. „A” pontból szeretek „B”-be jutni, hiszen kivitelezői múltam okán alapvetően eredményorientált vagyok, tehát a kívánt cél elérése az elsődleges. Ezalatt azt értem, hogy jelen esetben az eszköz, az odavezető út a jog, de a jogszabályok útvesztőjében történő barangolás közben nem szabad elfeledkeznünk arról, mi is az igazi cél. Azt gondolom, ezzel a pragmatikus attitűddel a múltban és a jelenben is a jogászokkal és a pénzügyesekkel is hatékonyan tudok együtt dolgozni. Pályafutásom során volt, hogy akár sok száz embert is irányított a vezetéssel dolgozó csapat, és a kivitelezési munkák közben alakult ki a mai munkastílusom is: csapatban, a vélemények, észrevételek meghallgatásával, mérlegelésével és az így kialakított konszenzussal szeretek dolgozni, de ha a helyzet úgy kívánja, akkor döntök.

– Elnökhelyettesként három főosztályra fókuszál. Milyen elvek mentén vezeti ezeket? Van-e speciális rangsor közöttük?

– Egyiket sem helyezném a másik elé, a rendezőelv ugyanis más: azt szeretném, ha a Nemzeti Közlekedési Hatóság lehetne a híd az ügyfelek és a jogszabályok között. Az említett három főosztály is eszerint az elv szerint közelít az ügyekhez. Ez fontos szemlélet az ügykezelésben, ebben a szellemben közelítünk ma a feladatokhoz. A három említett főosztály közül a Vasúti Igazgatási Főosztály egyik alapvető feladata a vasútvállalatok működési engedélyeinek kiadása. Ezzel szabályozza a piacra lépést a vasúti személyszállításban és az árufuvarozásban egyaránt. A piacfelügyelet kiterjed a vasúti pályahálózathoz való hozzáférés és a pályavasúti szolgáltatások nyújtásának felügyeletére: az egyenlő bánásmód elvének érvényesítésére, a piaci szereplők érdekeinek védelmére, a tisztességes és hatékony piaci verseny fenntartásának elősegítésére. Ennek eredményeként a vasúti személyszállító és árufuvarozó társaságok kiszámítható feltételek között működhetnek, ami a szolgáltatások színvonalára is pozitív hatással van. A főosztály a vasúti személyszállításban az utasok jogainak védelmét, a jogszabályokban, a személyszállítási üzletszabályzatokban foglaltak szerinti szolgáltatások felügyeletét látja el országosan, Budapesten, Miskolcon, Debrecenben és Szegeden, sőt még a turistavasutakon is. Az utasok panaszaikkal a főosztályhoz fordulhatnak jogorvoslatért.

– A Másodfokú Hatósági Főosztályra átlagban napi tíz ügy jut: elérte a határait?

– A főosztály fellebbezési ügyekben országos illetékességgel másodfokon jár el minden közlekedési szakterületre kiterjedően a vonatkozó jogszabályok szerint. Volumenét tekintve évente nagyságrendileg 3000-3500 döntést hoz. Ez az ügyszám valóban komoly terhet ró a munkatársakra. Az elsőfokú hivatalok úte, vasúti, légügyi, közúti gépjármű-közlekedési és képzési ügyekben önállóan járnak el, ilyen például egy pályaalakalmassági vizsgálat vagy repülőtéri engedélyezés ügye, de idetartozik a megyei közlekedési felügyelőség által kirótt pénzbírság elleni fellebbezés is. Amennyiben az ügyfél sérelmezi az elsőfokú döntést, akkor fellebbezését a Másodfokú Hatósági

Főosztály bírálja el, amelyik megvizsgálja, hogy a hatályos jogszabályok betartása szerinti határozat született-e. Ha igen, akkor helyben hagyja, ha nem, akkor megsemmisíti, de akár meg is változtathatja, illetve új eljárás lefolytatását is előírhatja. Ezzel a közigazgatási eljárás ugyan lezárul, de a rá nézve sérelmes határozatot nem köteles elfogadni az ügyfél. Ilyenkor még a bírósághoz fordulhat, és végül ügyében a bíróság dönt. A Másodfokú Hatósági Főosztály feladata az, hogy ellenőrizze a jogszerűséget, és szerezzen érvényt a korrektt szakmai döntések érvényesülésének. Ezzel az eljárással, ha valóban indokolt, az ügyfél lényegesen hamarabb juthat hozzá az igazához és csökken a bíróságok leterheltsége is. A speciális jogszabályi megközelítés miatt szakmailag jól felkészült, speciális szakértők kellenek, ugyanis döntést kell hozni egymástól nagyon távol álló, mégis a közlekedés egészét érintő ügyekben. Mondok néhány példát: egy alagútépítés ügyében éppúgy el kell bírálni a Másodfokú Hatósági Főosztálynak a fellebbezést, mint egy mozdonyvezető egészségügyi problémája esetén. De gyakran foglalkozunk közigazgatási bírságolási, jármű műszaki engedélyezési, képzési, jogosítványszerzési és pályaalakalmassági ügyekkel is, amikor egy ötvenéves buszvezetőről kell eldönteni, hogy a pályaalakalmassági vizsgálat eredménye miatt valóban alkalmatlan-e a szakmájára. Ez a terület azért is roppant érzékeny, mert ha a vizsgált személy fáradt, kialvatlan volt a vizsgálat napján, egy megismételt alkalommal, kipihenten már más vizsgálati eredményt is képes produkálni.

– Az NKH mint jogalkalmazó mennyire vesz, mennyire vehet részt a jogalkotásban?

– A minisztériumok rendre megküldik a Jogi Főosztálynak a közlekedéssel, az NKH tevékenységével összefüggő tervezett jogszabályok szövegét, és támaszkodnak is az itt megfogalmazott szakértői véleményre. Az NKH-nak mint jogalkalmazónak nagy gyakorlata van a vonatkozó jogszabályok gyakorlati alkalmazása terén, így azt gondolom, nagyon is jó és hasznos résztvevője ennek a folyamatnak. A harmadik irányításom alatt álló főosztály ugyanis a Jogi Főosztály, amelyik a jogalkotásban való részvételen kívül ellátja a hatóság jogi teendőit, illetve az esetleges perekben képviseli a hivatal álláspontját. Megjegyzem, a speciális szakterületek jogi nyelvezetét jól ismerő kollégák kevés pert veszítenek, aminek persze része az első- és másodfokon dolgozó munkatársaink precíz és pontos, jogszerű munkája. Az osztály megítélésem szerint alapvetően jól és megbízhatóan működik.

– Elnökhelyettesként a hivatali logika szerint Önnek kell helyettesítenie Győri Gyulát, amennyiben az NKH elnöke elutazik, vagy valamiért nem tudja ellátni a feladatát. Mit jelent ez Önnek?

– Nagy feladat, de úgy vélem, mivel törekszem arra, hogy összességében gondolkozzam a hatósági ügyeket illetően – és ebben nyilván szerepet játszik az is, hogy a jogi, illetve másodfokú ügyek miatt elengedhetetlen, hogy rálátásom legyen az összes hatósági szervezetre –, ezért delegálták hozzám ezt az elvi helyettesítési feladatot. Erre azonban – elnök úr egy-egy napos hivatalos távolléteit leszámítva – szerencsére még nem volt szükség.

Összességében elmondható: mérnökként, azt gondolom, sokkal inkább a hatóság egyik szürke eminenciása vagyok, aki a háttérben, nem a reflektorfényben dolgozik. Akkor teszem jól a feladatomat, ha az általam irányított területek nem szerepelnek az újsághírekben. Klasszikus háttérmunka az enyém, szerintem így is kell lennie, mert az NKH csak akkor lehet a jogszerűség bástyája, ha tevékenysége minden szempontból jogszerű és szabályos.

Simon V. Attila

A hatóságok könnyebb eligazodását célozza az egységes vezetői engedély

# Egyenjogosítványok az Európai Unióban

Egységessé válik a vezetői engedélyek megjelenése az Európai Unióban.

A jogszabályi kötelezettség teljesítésével február 7-től Magyarországon is új típusú jogosítványokat adnak ki. Az új vezetői engedély továbbra is kártya formátumú, ám az eddigiekhez képest tartalmaz néhány új elemet.

Matzon Ákos Frigyes Munkácsy-díjas festőművész a tulajdonosa az első uniós jogosítványnak, melyet Schwáb Zoltán, közlekedésért felelős helyettes államtitkár és Vetési Iván, a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatala (KEKKH) elnöke adott át az új jogosítványok bevezetésével kapcsolatos sajtótájékoztatón.

– Magyarország európai uniós csatlakozásával egyidejűleg kötelezettséget vállalt arra, hogy a jogharmonizációs feladatokat végrehajtva, az adott uniós előírásokat kihirdeti és beiktatja a magyar jogszabályi rendszerbe. Az irányelv átültetéséhez szükséges jogszabályváltozások, az új EU-konform előírások ez év január 19-én léptek hatályba – mondta el Schwáb Zoltán. A helyettes államtitkár felhívta a figyelmet: a közúti balesetek – ezen belül a halálos kimenetelűek – száma még mindig magas Európában és Magyarországon

A vezetői engedély továbbra is a megszokott módon igényelhető, az igénylés költsége nem változik, valamint az okmány gyártatása az államnak sem kerül többletköltségbe.

egyaránt, annak ellenére, hogy az utóbbi években a hazai közlekedésbiztonság jelentős mértékben javult. Hozzátette, a motoros balesetek számában az említett javulás nem tapasztalható, ezért mondható hangsúlyosnak az irányelv motorkerékpáros kategóriák megszerzésére vonatkozó feltételeinek javítása.

A közlekedési tárca ezek tükrében kezdett bele 2010-ben a képzési és vizsgáztatási rendszer átfogó reformjába, melynek eleme többek

között a jogosítványok harmonizációja, a járművezetéshez szükséges egészségügyi előírások módosítása, új jármű-kategóriák bevezetése. Ennek megfelelően a „C” kategória, azaz a tehergépkocsi az eddigi 18 helyett 21 éves kortól vezethető. Autóbuszra, valamint könnyű pótkocsiból álló járműszerelvényre („D”) és a korlátozás nélküli motorkerékpárra („A” kategória) 21 helyett 24 éves kortól szerezhető jogosítvány. Ha a járművezető legalább kétéves, „A2” alkategóriájú jármű vezetésére jogosító engedéllyel rendelkezik, akkor már 21 éves kortól kaphat „A” kategóriát. Ritkábban, a korábbi három helyett öt évente kell egészségügyi vizsgálaton részt venni a 45–60 év közötti, 2. alkalmassági csoportba tartozó autósoknak. A 60 év feletti vizsgálaton két évente kötelesek egészségügyi vizsgálaton megjelenni. A korábbiakkal ellentétben a tehergépkocsi, autó- és trolibuszok, pótkocsi járműszerelvények vezetésére szóló jogosítvány is csak 2. csoportú egészségügyi alkalmassági vélemény birtokában szerezhető.

## MIBEN VÁLTOZOTT AZ ÚJ JOGOSÍTVÁNY?

- ▶ Az előoldalon három hullámvonal található dombornyomott „MAGYARORSZÁG” és „VEZETŐI ENGEDÉLY” feliratokkal.
- ▶ Egy ovális alakú lézergravírozott elem a kibocsátás dátumát és a „HUN” felirat változó képét mutatja.
- ▶ A dátumok megjelenése is módosul, az eddigi formátum (ÉÉ.HH.NN) sorrendje megfordul (NN.HH.ÉÉ.).
- ▶ A szabályozás számos új jármű-kategóriával bővült, például a négykerékű (quad) és az elektromos meghajtású motorokéval.
- ▶ A jogosítványt bármilyen okból lecserélő, pótoló járművezetők számára automatikusan új típusú jogosítványt állítanak ki.

Vetési Iván, a KEKKH elnöke a sajtótájékoztatón hangsúlyozta: az új okmány teljes mértékben megfelel az uniós irányelvben előírtaknak. A jogosítványt a szerkezeti kialakítása alkalmassá teszi chip befogadására is, valamint a biztonsága az új elemek beépítésével nő. A vezetői engedély továbbra is a megszokott módon igényelhető, az igénylés költsége nem változik, valamint az okmány gyártatása az államnak sem kerül többletköltségbe. Az elnök hozzátette, Magyarországon jelenleg ötféle jogosítvány van forgalomban, az Európai Unióban pedig több tucat. Az egységesítés a hatóságok könnyebb eligazodását is célozza.

Kiss Nikolett

KözOP – Célzottan közlekedésbiztonságot javító fejlesztések

# Az 55 milliárd forintos program

Nemcsak Magyarországon, de az uniós tagállamokban is példa nélküli az a közlekedésbiztonsági fejlesztés, amelytől a szaktárca a baleseti statisztikai adatok további jelentős javulását várja. A Közlekedési Múzeumban rendezett konferencián elhangzott, hogy a közlekedésbiztonsági beruházások teljes értéke meghaladja az 55 milliárd forintot, de a programra fordítható összeg akár 72 milliárd forintra is nőhet.

## MAGYARORSZÁG JÓ ÚTON HALAD

„Meggyőződésem, hogy az Új Széchenyi Terv személyi sérüléssel közúti balesetek megelőzését szolgáló célzott közlekedésbiztonsági fejlesztéseket tartalmazó csomagja a hazai közlekedéspolitika egyik legfontosabb kezdeményezése az elmúlt években” – mondta megnyitó beszédében *Schváb Zoltán*, közlekedésért felelős helyettes államtitkár a KözOP – Célzottan közlekedésbiztonságot javító fejlesztések című februári szakmai konferencián. A Közlekedési Múzeumban rendezett szakmai napon számokkal is alátámasztotta érvelését. Mint mondta, a támogatási szerződéssel rendelkező köz-

Magyarország jó úton halad, 2012 közlekedési szakpolitikai mérlegét az ágazat egészét érintő, dinamikus döntések sora jellemezte.

lekedésbiztonsági beruházások teljes értéke meghaladja az 55 milliárd forintot, de az első ütemben előkészített további fejlesztések megvalósításával a programra fordítható összeg 72 milliárd forintra nőhet. „A fejlesztési programok jellemzően népszerűek, társadalmi és gazdasági hasznosságuk aligha vitatható, érdemeik kétségtelenek



Schváb Zoltán, közlekedésért felelős helyettes államtitkár

– jelentette ki Schváb Zoltán, egyúttal úgy vélte, a kezdeményezés a konstruktív és kompetencia alapú szakmai együttműködés mintapéldája. Magyarország jó úton halad, s a 2012-es esztendő közlekedési szakpolitikai mérlegét a közlekedési ágazat egészét érintő, dinamikus döntések sora jellemezte. A közlekedési kormányzat legnagyobb kihívása, hogy képes-e rendet tenni a közlekedés egész területén. Fontos elemei a kormányzati törekvéseknek a közlekedésbiztonsági szemléletformálás, a gépjárművezető-képzésben megvalósuló korszerű távoktatási forma, az e-learning bevezetése, az iskolai közlekedésre nevelés korszerűsítése és hangsúlyosan a biztonságos infrastruktúra-fejlesztések folytatása. Cél a rendelkezésre álló pénzügyi források hatékony kihasználása, a közlekedés biztonságának növelése, a biztonságos közlekedés feltételrendszerének javítása.



### PÉLDÁTLAN AZ UNIÓBAN

A projektekkel viszonylag kis költséggráfordítással komoly eredmények érhetőek el a balesetek számának csökkentésében, kimenetelük enyhítésében, az okozott személyi és anyagi károk mérséklésében. Az első ütem építési engedélyezést többnyire nem igénylő munkálatai legkésőbb 2015 második felére befejeződnek, eredményük hamarosan megmutatkozhat a baleseti statisztikai adatok további javulásában – fejtette ki a helyettes államtitkár. Hozzátette, hasonló jellegű komplex közlekedésbiztonsági fejlesztésre nemcsak Magyarországon, hanem más uniós tagállamban sem volt még

példa. A tételes projektlista a közútkezelők, a vasúttársaságok és a rendőrség szakembereinek javaslatai alapján állt össze. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium az előkészítés és tervezés mellett a megvalósítást is az érintett társaságokra kívánja bízni.

### MONOPÓLIUM HELYETT VERSENYHELYZET

A KözOP közlekedésbiztonsági programját Szalóki Flórián, a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség (NFÜ) nemzetközi elnökhelyettese, a KözOP IH vezetője részletezte. A közlekedésbiztonsági fejlesztések evolúciójának bemutatása után kifejtette, hogy a korábbi



monopolizált helyzet megszűnt, és mostantól elsősorban az üzemeltetők kerülhetnek be a kedvezményezett körbe, s ők költhetik el az odaitélt pénzt. „A cél, hogy a fejlesztések nyomán 2020-ra a felére csökkenjen a közúti áldozatok, balesetek száma, 2050-re pedig szinte a nullára.” Mivel a szakpolitika a szakma mellé állt, az ágazat forrásokat kap, amelyek felhasználásakor a közlekedésbiztonsági fejlesztések prioritást élveznek. „Kis költségvetésű, hatékony, célzottan biztonságot javító beavatkozásokra van szükség” – mondta, egyúttal leszögezte: a rendőrségi tevékenységhez kapcsolódó komplex közlekedésbiztonsági fejlesztéseket sem szabad elhanyagolni. „És itt nemcsak a traffipaxok bevetésére gondolkok” – húzta alá, hanem a sebességmérésnél komplexebb adathalmazra, amely a forgalomtól a terhelésig számos információt közöl. „Nem feltétlenül az esetleges szabálysértők büntetése miatt, sokkal inkább azért, hogy a közlekedő pontos visszacsatolást kapjon arról, hogy miként közlekedik” – fogalmazott az NFÜ nemzetközi elnökhelyettese, aki szerint amennyiben a program működik, akkor az jó minta lehet a 2014–2020 közötti időszakra is.

### HÉT EU-S IRÁNYELV a közúti tragédiák csökkentésére

1. a képzés, oktatás, továbbképzés fejlesztése
2. a szabályok hangsúlyosabb betartatása
3. infrastrukturális fejlesztések
4. a gépjárművek biztonságtechnikai felszerelése, a műszaki vizsgáztatás szigorítása
5. intelligens közlekedési rendszerek alkalmazása
6. a sérültek nyilvántartásának szabályozása, korszerűsítése
7. a fiatalok felvilágosítása a motoros balesetek növekvő száma miatt

### BALESETEK DEMOGRÁFIAI MUTATÓI

Az Európai Bizottság nevében Schmidt Szabolcs a bizottság Közlekedésbiztonsági Osztályának vezetője a szervezet lesújtó eredményt hozó tanulmányát ismertette. Eszerint az Európai Unióban a 18–25 évesek társadalmi részaránya 10 százalék, de a közúti közlekedési balesetben meghaltak közt már 19 százalékos arányt képviselnek. „A tragédiák okozta egyéni gyászt nem lehet számokban kifejezni, annak nincs mérhető értéke, a balesetek demográfiai mutatói ezzel együtt lesújtóak: a halálos közúti baleset szenvedők között a fiatalok aránya duplája a népességben kimutatott arányukhoz képest.” Az unióban évente még mindig 30 ezer 500 ember hal meg közlekedési balesetben, ebből 6000 a fiatal, akiknek 86 százaléka motoron vagy autóban veszíti életét. Magyarországon a közlekedési balesetek okozta veszteségek a GDP egy százalékát is elérik!

### MIT LEHET TENNI?

Az EU illetékes bizottsága a közlekedési balesetek csökkentésére hét irányelvet fogalmazott meg (ezeket keretes írásunkban



Schmidt Szabolcs



Szalóki Flórián

Fotók: Iró Zoltán





Kristian Duus

részletezzük). Schmidt Szabolcs a magyarországi eredményekről elismerően szólt: „A közlekedéspolitikai példamutató, jó úton halad, a kimagasló eredmények ráadásul igen nehéz körülmények között születtek” – mondta. Kitért arra, hogy Magyarország a halálos

» A halálos közúti közlekedési balesetet szenvedők között a fiatalok aránya duplája a népességben kimutatott arányukhoz képest.

közlekedési balesetek számának csökkentése terén 2000 és 2011 között túlszárnyalta az EU-s átlagot. Utána is javított statisztikáján, pedig a jó eredményen már nehezebb javítani, vagyis „a trend jó” – dicsért. Hazánk pillanatnyilag eléri, de már nem javítja az EU-s átlagot, vagyis „most ezen kell dolgozni.”

A közúti infrastruktúráis fejlesztések EU-normáinak, szabályainak betartásával kapcsolatban újszerű víziót fogalmazott meg. „Nem a konkrét építészeti irányelvek, hanem a rendszerszemlélet a lényeg. Az, hogy a biztonságtól a környezetvédelemig legyenek auditok, hogy a problematikus infrastruktúrákat megszüntethessük; az, ha már építünk valamit, akkor az jó legyen. Nem a közlekedésbiztonsági eszközök alkalmazását előíró konkrét utasításokról,



### „ÉLETKORI SAJÁTÓSSÁG”

- Társadalmi részarányukhoz képest kétszer annyi 18–25 év közötti fiatal hal meg Európa útjain. Miért?
- Sajnos erre nem tudok más magyarázatot találni, mint hogy ez életkori sajátosságból fakad. Döntő többségben fiatal férfi az áldozat – válaszolta lapunknak Schmidt Szabolcs, az Európai Bizottság Közlekedésbiztonsági Osztályának vezetője.
- Magyarországon is hasonló a helyzet?
- Egész Európában megdöbbentően sok fiatal veszíti életét a közutakon. Az áldozatok 19 százaléka, tehát majdnem minden ötödik áldozat fiatal, miközben az EU lakossági arányát tekintve csak minden tizedik ember tartozik ebbe a korosztályba.
- Életkoruk meghatározó a balesetekben?
- Igen, sajnos a férfiak ebben az életkorban jóval felelőtlenebbek.

hanem irányelvekről beszélnek. Azt szeretnénk elérni, hogy ezt az intézményrendszert az uniós országokban tiszteletben tartsák, hogy javítsunk az összképen” – mondta.

Kristian Duus, a JASPERS közlekedésbiztonsági szakértője a közúti infrastruktúráis közlekedésbiztonsági beruházások irányadó alapelveiről tartott szakmai előadást.

Simon V. Attila

A szakmai összetartozás, párbeszéd és együttműködés jegyében

# A magyar közlekedés helyzete az EU-ban

A Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) Fuvaroztatók és Szállítványozók Tagozata, valamint Gépjármű-közlekedési Tagozata közösen rendezte meg február 21–22-én, Kápolnásnyéken A magyar közlekedés helyzete az EU-ban című konferenciát. Az idén immár tizenhetedik alkalommal megszervezett szakmai fórum előadói és résztvevői a vasúti és közúti közlekedés területén tapasztalható változó körülményeket, újszerű kihívásokat tekintették át.

A konferenciát megnyitó beszédében Vörös József, a KTE Fuvaroztatók és Szállítványozók Tagozatának elnöke a szakmai összetartozás erősítésének fontosságára hívta fel a figyelmet, amit jól szolgálnak az ilyen és ehhez hasonló rendezvények. A fórumnak már második alkalommal otthont adó település, Kápolnásnyék polgármestere, dr. Farsang Zoltán köszöntőjét követően dr. Fónagy János, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) parlamenti államtitkára, a KTE elnöke nyitóelőadásában kijelentette: tavaly a magyar lakosság több mint 650 milliárd forintot költött egyéni, illetve közösségi közlekedésre, ami az összköltségvetés öt és fél százaléka, nagyon jelentős tétel.

Nélkülözhetetlenek a felkészült szakemberek, ezért kiemelt figyelmet kell fordítani a közép- és a felsőszintű szakképzésre egyaránt.

Hangsúlyozta, a közlekedésszervezés, a szabályozás az ország területe és főleg a földrajzi elhelyezkedése okán centralizációt igényel, semmiképpen nem decentralizációt. Az elmúlt három-négy évben felerősödtek a centralizációs törekvések. Ennek csúcspontjaként az országgyűlés tavaly tavasszal elfogadta azt a törvényt, amely lehetőséget teremt a hazai közösségi közlekedés egységes szakmai



Vörös József, a KTE Fuvaroztatók és Szállítványozók Tagozatának elnöke

irányítási szemlélet mentén történő továbbfejlesztésére, a helyi és helyközi közlekedés összehangolására. Az államtitkár szerint különösebb csinnadratta nélkül, de hatékonyan folyik ez a munka, melynek pénzügyi feltételeit elsősorban a 2014 és 2020 közötti időszak európai uniós költségvetése biztosítja. Úgy vélte, a közlekedés és a háttérpar fejlesztéséhez nélkülözhetetlenek a felkészült szakemberek, ezért kiemelt figyelmet kell fordítani mind a közép-, mind a felsőszintű szakképzésre.

A 2014–2020-as EU támogatások lehívásának előzetes feltétele egy olyan közlekedési stratégia, amely megfelel a 2011-es EU közlekedéspolitika, az új TENT irányelv elvárásainak, stratégiai környezeti hatásvizsgálattal rendelkezik, és nem utolsósorban valamennyi közlekedési módra kiterjedő forgalmi modellen alapszik – emelte ki előadásában Szűcs Lajos, az NFM főosztályvezetője.



Dr. Fónagy János, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium parlamenti államtitkára

Az Európai Bizottság ún. országspecifikus ajánlásokban megfogalmazott elvárásai között szerepel még a közlekedésbiztonság további jelentős javítása, valamint a közlekedési rendszer pénzügyi fenntarthatóságának biztosítása (pl. a közösségi közlekedési szolgáltatók eladósodásának, infrastruktúra-olló nyílásának megállítása). A fenti kihívások figyelembevételével a tavalyi év első felében széles körű szakmai egyeztetések keretében megkezdődött a Nemzeti Közlekedési Stratégia kidolgozása, melynek elfogadása 2014-ben várható.

Az Európai Tanácsban 2013. február 8-án megállapodtak az állam- és kormányfők az Unió 2014–2020 közötti időszakra vo-

» A fenntartható közlekedéspolitika jelentőségét mutatja: az Európai Parlament számos közlekedéspolitikai szabályozási területtel foglalkozik.

natkozó hétéves költségvetési keretéről. Bár a közlekedéspolitikára változatlanul nagy hangsúlyt fektet Brüsszel, a jelenlegi nehéz gazdasági helyzet miatt a tagállamok vezetői kénytelenek voltak más területekre fókuszálni, így az ágazat mintegy 20 milliárd euróval kevesebb támogatásban részesül a következő hét évben – tájékoztatta videóüzenetében a konferencia résztvevőit dr. Gurmai Zita, európai parlamenti képviselő, az Európai Unió Közlekedési Bizottságának magyar póttagja. Az Európai Bizottság 2011-ben fogadta el a Connecting Europe Facility (Európai Összekapcsolódási Eszköz) elnevezésű programot. Célja, hogy támogassa azokat a projekteket, amelyek segítik csökkenteni,



Szűcs Lajos, az NFM főosztályvezetője

felszámolni az európai energiaügyi, közlekedési és digitális hálózatban jelen lévő réseket. Így például komoly összegeket fordítanak a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére, hatékonyságának növelésére, hogy létrejöhessen egy modern, fenntartható, biztonságos és magas teljesítményű transzeurópai közlekedési hálózat. A program legfőbb célja a személy- és teherforgalom országok közötti mozgásának megkönnyítése, illetve a kevésbé szennyező eszközök bevonásával a fenntartható közlekedés támogatása. A februári csúcstalálkozón az állam- és kormányfők végül mintegy 30 milliárd eurót különítettek el a program számára.

A fenntartható közlekedéspolitika jelentőségét és erősödő szerepét mutatja, hogy az Európai Parlament számos közlekedéspolitikai szabályozási területtel foglalkozik. Gurmai Zita ezek között említette, hogy a jelenlegi kaotikus állapotok megszüntetése céljából az EP egységesítené a repülőgépek fedélzetére felvihető kézi poggyászok szabályait. Az Európai Bizottság 2013 januárjában elfogadta a tiszta üzemanyagok elterjesztéséről szóló

» A 2014–2020-as időszak egyik fő közlekedéspolitikai célkitűzése Európában a közlekedés biztonságának további javítása.

stratégiát, amelyben tagállamokra lebontott, kötelező érvényű célszámokat javasol a zöld járművek üzemeltetését segítő infrastruktúra kiépítésére. Magyarország számára 2020-ra már legalább hétezer elektromos töltőállomás létesítését irányozták elő. A Bizottság 2019-re az európai vasúti személyszállítási piac teljes



Dr. Pafféri Zoltán, a MÁV Zrt. projektiroda-vezetője

liberalizációját célozza meg. Megszüntetné a vasúti szolgáltatók és az infrastruktúrákat fenntartó cégek tulajdonosi összefonódását is, ami akadályozza a verseny kialakulását ezen a piacon.

A MÁV átalakításának, megújításának jelenlegi helyzetéről *dr. Pafféri Zoltán*, a MÁV Zrt. projektiroda-vezetője adott tájékoztatást. Részletesen beszélt a szolgáltatás- és infrastruktúra-fejlesztés (pálya, jármű, állomás) egyes fázisairól, az ezekhez szorosan kapcsolódó szervezetkorszerűsítési törekvésekről, melyeket az Intelligens Közlekedésfejlesztési Operatív Programhoz (IKOP) illeszkedve, jellemzően uniós forrásokból finanszíroznak. A 2014–2020-as időszak egyik fő közlekedéspolitikai célkitűzése Európában a biztonságosabb közlekedés további feltételeinek megteremtése. Ennek kapcsán elhangzott: a MÁV 12,5 milliárd forintos közlekedésbiztonsági projektje tavaly júniusban kezdődött és 2015 augusztusában fejeződik be, mely során kiemelt szerepet kap a vasúti átjárók biztonságának növelése, a monitoring tevékenységet végző jármű- és pályadiagnosztikai központok telepítése. *Pafféri Zoltán* elmondta, kidolgozott projektcsomag-javaslatokkal rendelkeznek a Budapest–Esztergom vasútvonal villamosítására is, amit a motorvonatprogramhoz kapcsolódva, a Nemzeti Infrastruktúra-fejlesztő Zrt.-vel együttműködésben szeretnének megvalósítani, szintén 2015. augusztusi zárással. Az IKOP az egy-egy nagy vonali fejlesztések helyett a kisebb, pontszerű beavatkozásokat preferálja, ennek egyik eleme a sebességkorlátozások és szűk keresztmetszetek felszámolása. A HÍD projekt keretében hét vasúti híd teljes rekonstrukciójára kerül sor a folyamatos közlekedés biztosítása érdekében. A LASSÚJEL-80 projekt a Budapest–Miskolc 80-as számú vasútvonalat érinti, ahol az eredeti pályaparaméter-helyreállítás következtében mintegy negyven kilométeres



Dr. Kopp Miklós, az International Union of Railways árufuvarozási igazgatója

pályaszakaszon közlekedhetnek majd gyorsabban a szerelvények. A jármű-korszerűsítések során kiemelten fontosnak tartják az utazóközönség kényelmét szolgáló fejlesztéseket, egyebek mellett az utastájékoztató javítását, a modernebb kocsibelső kialakítását, vagy összesen 828 kocsin és motorvonaton a wifi beépítést. Szintén az utasközpontúság a vezérelve a szolgáltatásfejlesztésnek, mely során többek között megújul a jegyértékesítés.

Az európai vasúti árufuvarozók nehéz helyzetben vannak, melynek főbb okai az alacsony piaci részarány, a bizalmatlan vendékek, a gyenge versenyképesség – jelentette ki *dr. Kopp Miklós*, az International Union of Railways (UIC) árufuvarozási igazgatója az európai vasutak árufuvarozásának jellemzőit, a várható változásokat bemutató előadásában. Hozzátette, az EU célja a vasúti fuvarozás részarányának növelése, ami annak fényében abszolút reális elképzelés, hogy a Kínából Európába irányuló forgalom mindössze egy (!) százaléka zajlik vasúton.

A külföldi székhelyű vasúttársaságok száma és részesedése a hazai árufuvarozási piacon dinamikusan növekszik – húzta alá *dr. Menich Péter*, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Vasúti Igazgatási Főosztály vezetője, aki a hatóság „szemüvegén keresztül” vizsgálta a magyarországi vasúti közlekedést. Rámutatott továbbá, hogy a pályahálózat-működtetőknek nyújtott állami támogatás mértéke stabilizálódott, azonban csökkenő díjbevétel mellett nem a díjak csökkentését, hanem a pályahálózat-működtetői költségek fedezését szolgálja.

Ugyancsak hatósági oldalról közelített a témához *Alscher Tamás*, az NKH Vasúti Főosztály vezetője. Mint mondta, jelentősen növekedett az országos és helyi közforgalmú vasutakat egyaránt érintő infrastruktúra-fejlesztésekhez kapcsolódó

Fotók: Iró Zoltán



Dr. Menich Péter, az NKH Vasúti Igazgatási Főosztály vezetője

engedélyezési eljárások száma. A pozitív hazai események között említette a korszerű okmányként bevezetésre került vasúti járművezetői engedélyt. A főosztály egyik feladata a vasúti közlekedés biztonságának felügyelete, jó hír, hogy tavaly nem történt mozgó vonattal kapcsolatos halálos kimenetelű baleset. Megjegyezte, 2012-ben a mintegy másfél millió közlekedő vonatból összesen 168-at tudtak ellenőrizni, közel ezerféle ellenőrzést végeztek a pálya mentén, mindezt a vasútbiztonsági osztályon dolgozó öt kollégával. A főosztály sikeres auditon esett át az elmúlt évben, a kettős minősítés néhány intézkedéssel akár négyesre is javítható – ez

Az NKH Vasúti Főosztály sikeres auditon esett át az elmúlt évben: a kettős minősítésből akár négyes is lehet, ami egyedülálló lenne Európában.

nyáron dől el –, ami egyedülálló lenne Európában, hiszen ilyen magas minősítéssel még egyetlen vasútbiztonságot felügyelő hatóság sem büszkélkedhet.

*Pósalaki László* osztályvezető a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. és a vasútállatok kapcsolatáról, *Kovács Imre*, a Rail Cargo Hungaria Zrt. elnök-vezérigazgatója a magyarországi magánvasutak vasúti áruszállítási piacon elfoglalt helyéről, szerepéről szól. A GYSEV Cargo Zrt. balkáni fuvarozási terveit *Márta Gábor* értékesítési és marketingigazgató ismertette, Amikor a vasúti áru fuvarozás üzlet címmel pedig *Kukely Márton*, a CER Hungary Zrt. vezérigazgatója tartott előadást. A vasúttársaságok gazdasági környezetét *Vadnai Éva* elemezte. Az MMV Magyar Magánvasút Zrt.



Alscher Tamás, az NKH Vasúti Főosztály vezetője

vezérigazgatója szerint egyáltalán nincsenek könnyű helyzetben a vasúti áru fuvarozási piac szereplői. Amint fogalmazott, hiányzik a gazdasági fellendülés, növekedés, a közlekedési stratégia, a hatósági munka koordinálása, a stabilitás és a kiszámíthatóság, a pozitív változások pénzügyi területen, a tolerancia és némi bizalom. Ugyanakkor nem hiányzik az állandó változás, a szaporodó öncélt ellenőrzések, a növekvő adók és az árfolyam-ingadozás.

A rendezvényen figyelemfelkeltő előadások hangzottak el továbbá a Záhonyon keresztülmenő keleti forgalom lehetőségeiről (*dr. Mosóczi László* elnök, HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület); a Budapestet délről elkerülő vasúti körgyűrű (VO) megvalósíthatósági tanulmányáról (*Bíró Koppány Ajtony* főtktár, Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége és *dr. Berki Zsolt* forgalomtechnikai team vezető, FÖMTERV Mérnöki Tervező Zrt.); a közúti fuvarozókat érintő elektronikus útdíj bevezetéséről (*dr. Vereczkey Zoltán* elnök, Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete); a turizmus és közösségi közlekedés lehetőségeiről a Velencei-tó partján (*Bodrogai László* regionális igazgató, Magyar Turizmus Zrt.); a VOLÁN társaságok regionalizációja kapcsán feltárható hatékonysági tartalékokról és szinergiákról (*dr. Sárközi György* elnök-vezérigazgató, Borsod Volán Zrt.); a Katonai Közlekedési Központ itthoni és külföldi szállítási feladatairól (*Pete Szabolcs* mérnök ezredes, parancsnok, Katonai Közlekedési Központ).

A konferencia zárónapján *dr. Gyurkovics Sándor*, a KTE tiszteletbeli elnöke értékelte és összefoglalta a két nap során elhangzott előadásokat. Közölte: a korábbi konferenciák gyakorlatát követve, a jelenlévők megbízása alapján, egy „Ajánlás” készül, melyet eljuttatnak az érdekeltek és a kormányzat részére.

D. E.



TISPOL és ECR: kiemelt cél a közlekedésbiztonság javítása

# Európai közúti ellenőrzések 2013-ban

Idén is folytatódnak a nemzetközi közlekedésrendészeti ellenőrzések. A TISPOL 2013-ban kilenc európai kampány végrehajtását tervezi, míg az ECR nyolc akcióval kíván hozzájárulni a kontinens közlekedésbiztonságának javításához.

## EGY IDŐBEN, AZONOS CÉLLAL

A TISPOL (European Traffic Police Network), az Európai Közlekedésrendészeti Szervek Hálózata egyik legjelentősebb, de mindenképpen legreprezentatívabb, a közlekedők legszélesebb körét érintő tevékenysége, hogy nemzetközi közlekedésrendészeti ellenőrzéseket szervez, melyek Európa területének jelentős részére kiterjednek. A TISPOL által szervezett nemzetközi ellenőrzéseket a tagállamok rendőri szervei egy időben, mindig azonos céllal hajtják végre. A TISPOL éves ellenőrzési terve alapján 2013-ban összesen kilenc nemzetközi közúti ellenőrzésre kerül sor. Ezek az akciók alapvetően az olyan nem kívánatos járművezetői magatartások ellen irányulnak, melyek a legnagyobb közlekedésbiztonsági kockázatot rejtik Európa útjain, s megfelelnek a közösségi közlekedéspolitikai elvárásoknak.

Az első TISPOL ellenőrzést („Mermaid”, azaz „Sellő” néven) 1999-ben hajtották végre, mely a nehéz tehergépjárművek forgalmát

érintette. Az akkori tagviszonyoknak megfelelően az első akcióban még csak Nagy-Britannia és az „öreg kontinens” hat környező országa vett részt. 2000-ben a „Mermaid” akció már európai szintű volt, majd a következő években az ellenőrzés területei folyamatosan kibővültek. 2002-ben alkohol-, drog- és autóbusz-ellenőrzés, majd 2003-tól sebesség, valamint biztonsági öv kampányok vették kezdetüket.

## EGYEZTETETT ELLENŐRZÉSEK

Idén az európai rendőrök két-két alkalommal fokozott közlekedésbiztonsági akció keretében ellenőrzik a sebességhatárok megtartását, a biztonsági öv és gyermekbiztonsági rendszerek használatát, továbbá fellépnek az ittasan, illetve drog hatása alatt vezetőikkel szemben. A tehergépjárművekre vonatkozó szabályok megtartásának, valamint az autóbuszok forgalmának ellenőrzésére ebben az évben három alkalommal kerül sor.

A TISPOL egy-egy konkrét hetet jelöl meg az ellenőrzések európai szintű végrehajtására, melyen belül a tagállamok eldönthetik, hogy a lehetőségeiknek és a helyi sajátosságoknak megfelelően milyen időtartamban (két-három nap stb.) szervezik meg saját ellenőrzéseiket. A magyar rendőrség ezeket az akciókat jellemzően a Nemzeti Közlekedési Hatósággal (NKH) közösen hajtja végre, tekintettel a hagyományosan jó kapcsolatokra, a szakmai partnerségre, továbbá arra, hogy a két hatóság részben eltérő jogosultságokkal rendelkezik a közúti ellenőrzések végrehajtása terén. A technikai



Fotók: Iró Zoltán

jellegű ellenőrzések jellemzően az NKH, a klasszikus közlekedésrendészeti ellenőrzések a rendőrség hatáskörébe tartoznak. Az előzőekre tekintettel az ellenőrzési időpontok konkrét meghatározása évek óta együttesen történik. Az idei egyeztetésnek megfelelően hazánkban a TISPOL nemzetközi ellenőrzések a táblázatban megjelölt időpontokban kerülnek végrehajtásra.

#### TISPOL, ECR: KÉZ A KÉZBEN

A nemzetközi közúti ellenőrzések eredményeit és tapasztalatait az egyes rendőri szervek a TISPOL által előzetesen megküldött egységes ellenőrzési íveknek (táblázatoknak) megfelelően értékelik, majd az adatokat a TISPOL részére elektronikus úton továbbítják. A beérkező adatok alapján a TISPOL európai összesítést végez, melyet jelentés formájában minden esetben megküld az Európai Bizottság részére. A TISPOL a nyilvánosság tájékoztatásának is kiemelt jelentőséget tulajdonít, ezért valamennyi átfogó európai ellenőrzés végrehajtásáról sajtóközleményt („News Release”) adnak ki.

Európában a TISPOL ellenőrzéseken túl az ECR (Euro Control Route), a tagállamok közlekedési hatóságainak szervezete is végrehajt nemzetközi közúti ellenőrzéseket. Az éves szintű európai közlekedésbiztonsági kampányokat, azok célját és időpontját a TISPOL és az ECR közösen tervezte meg (a magyarországi helyzethez hasonlóan). Ennek megfelelően 2013-ban hat TISPOL kampánnyal egy időben ECR közúti ellenőrzésekre is számíthatnak a közlekedők,

#### TISPOL-AKCIÓK a baleset-megelőzésért

<b>Február 12-14.</b>	„Truck and Bus” tehergépjármű- és autóbusz-ellenőrzés
<b>Március 11-13.</b>	„Seatbelt” biztonsági öv ellenőrzés
<b>Április 18-20.</b>	„Speed” sebesség-ellenőrzés
<b>Június 7-8.</b>	„Alcohol & Drugs” ellenőrzés az ittasan, illetve bódult állapotban vezetők kiszűrésére
<b>Július 25-27.</b>	„Truck and Bus” tehergépjármű- és autóbusz-ellenőrzés
<b>Augusztus 22-24.</b>	„Speed” sebesség-ellenőrzés
<b>Szeptember 10-12.</b>	„Seatbelt” biztonsági öv ellenőrzés
<b>Október 8-10.</b>	„Truck and Bus” tehergépjármű- és autóbusz-ellenőrzés
<b>December 13-14.</b>	„Alcohol & Drugs” ellenőrzés az ittasan, illetve bódult állapotban vezetők kiszűrésére

míg két esetben (júniusban és decemberben) az ECR ellenőrzéseire közvetlenül a TISPOL akciót megelőző napon kerül sor.

A TISPOL és az ECR a közúti ellenőrzések végrehajtásával kíván hozzájárulni az Európai Bizottság által meghatározott közösségi közlekedésbiztonsági célkitűzés eléréséhez, mely szerint 2010 és 2020 között felére csökkenjen a közúti balesetben meghalt személyek száma.

Gégény István

Nemzetközi vasúti szakmai konferencia a Hotel Radissonban

# A baleset a legdrágább tanulási mód

A vasúti pályán felelősek vagyunk egymás biztonságáért – mondta **Bíró József**, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettese a Hotel Radissonban rendezett kétnapos nemzetközi konferencián. Az NKH Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatalának vezetője szerint az európai vasutak összefogására, a szabályozás egységesítésére, a nemzeti vasúttársaságok közötti kölcsönös átjárhatóságra azért van szükség, mert a „kőbalta és a szuperexpressz egyszerre van jelen” Európa vasútvonalain.

## KŐBALTA ÉS SZUPEREXPRESSZ

Az ERA (Európai Vasúti Ügynökség) és az NKH szervezésében kétnapos nemzetközi konferenciát rendeztek a budapesti Hotel Radissonban. A tanácskozáson a biztonságirányítási rendszer (SMS), a közös biztonsági módszer (CSM), valamint a vasúti járművek karbantartásáért felelős szervezetek (ECM) szabályozása kapcsán szólaltak fel az ERA előadói a hazai szakmát széleskörűen reprezentáló, több mint 100 fős hallgatóság előtt. A konferencia levezető elnöke **Alscher Tamás**, az NKH Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal Vasúti Főosztályának vezetője volt.

Bíró József bevezető előadásában rámutatott, az ilyen konferenciák feladata az új tudásanyag és a megszerzett tapasztalatok rendszerezése, hiszen ez is hozzájárulhat a biztonságosabb vasúti közlekedéshez. „Egy közlekedési baleset nem visszafordítható, fájdalmas, sokszor tragédiát magában hordozó, jelentős anyagi károkat okozó esemény. Éppen ezért a biztonságot közvetlenül veszélyeztető magatartás, műszaki állapotok láttán a vasútüzemben esetlegesen összekacsintani, félrenézni nem „jófejség”, hanem felelőtlenség. Szerencsére nem ez a gyakorlat, így a vasúti közlekedés a közútnál jóval biztonságosabb közlekedési mód” – fogalmazott az NKH elnökhelyettese. Az európai szabályozás egységesítésének nehézségeiről szólva kifejtette:

az EU-tagországokban jelenleg 11 ezer szabvány, utasítás van érvényben. A fölöslegessé vált, a kor, a technikai fejlődés okán túlhaladottnak ítélt előírásoktól azonban meg kell szabadulni. Az ERA egyik célja a szabályozás egységesítése, a nemzetek közötti kölcsönös átjárhatóság megteremtése, hogy a járműbiztonság alatt ugyanazt értsék minden tagországban. Erre azért van szükség, mert a „kőbalta és a szuperexpressz egyszerre van jelen” Európa vasútvonalain – szögezte le **Bíró József**, hozzátéve: a hagyományteremtés nem titkolt szándékával hívták össze ezt a nemzetközi konferenciát.



Bíró József

## LEGYŐZNI AZ IDEGENKEDÉST

**Maria Antova** az ERA részéről a vasúti vállalatok biztonságirányítási rendszerének (SMS) koncepcióját, annak építőelemeit mutatta be, még hozzá egy meglehetősen ütős felütéssel: „Minden konferencián felteszik nekem a kérdést, hogy mi szükség a biztonságirányítási rendszerre, hiszen az összes vasúttársaságnál úgy vélik, ők biztonságosan üzemelnek, mert minden szabályt betartanak. Ha valóban így lenne, nem történnének vasúti balesetek. Azért vagyunk itt, hogy legyőzzük a vasúti cégek idegenkedését” – mondta. A koncepció lényege többek között az, hogy tisztázza,



kinek mi a működési területe, ki miért felel, illetve, hogy összegezze a kockázati tényezőket. A felelősség kérdését ugyanis külön szabályozza az EU: „Az adott ország biztonsági hatósága nem felel a vasúti társaság biztonságos működéséért. Azért felel, hogy az engedélyt kiadja, hogy ellenőrizzen. De nem felelős a napi működtetésért, ez a működtető, tehát az Önök felelőssége. Vagyis a biztonságos működtetésért van szükség a kockázatok elemzését is tartalmazó SMS-re” – hangzott el. Maria Antova kiemelte, mindenkinek saját SMS-re van szüksége, és a biztonsági szabályok gyűjteményét a helyi adottságokhoz kell igazítani.

#### MILYEN LEGYEN AZ SMS?

A biztonságirányítási rendszerrel szemben támasztott követelmények közül a konkretizálást emelte ki elsőként az előadó. Részletes leírást kell tartalmaznia és „nem elég egyszer megírni, aztán elfelejteni.” A cél, hogy a vasúti közlekedést bonyolítók tanuljanak korábbi hibáikból. Ha nem így tesznek, akkor csak egy újabb fölösleges dokumentumot alkottak, ami nem cél. A cél, hogy javuljon a biztonság – mondta Maria Antova, aki az SMS lényegét a rugalmasságban látta. Kifejtette, hogy a korábbi szabályok összgyűjteményeként is aposztrofálható SMS-ben nem a működtetők hibáit keresik, hanem a korábbi hibákból akarnak tanulni. Az SMS folyamatos jobbítása, fejlesztése két ok miatt is fontos: nem állítható, hogy a mostani tökéletes volna, illetve az új műszaki rendszerek bevezetése miatt, amelyek elavulttá tették



Maria Antova

a régi szabályozást. Dinamikus, rugalmas, változásra képes rendszer kell alkotni. Az SMS azért szükséges, mert „a baleset a legdrágább tanulási mód”, a megelőzés sokkal olcsóbb. A kockázatok elemzése, a kritériumok megalkotása, a statisztikai adatok gyűjtése, a vasúti incidensek elemzése, a jövőbe tekintő szabályrendszer megalkotása és folyamatos fejlesztése együttesen jelenti az SMS-t – mondta. Az Európai Vasúti Ügynökség biztonsági szakértője szerint azért van szükség a biztonságirányítási rendszer terén nyújtott támogatásukra, hogy minden uniós tagországban egységesen értelmezzék a fogalmakat. „Azt szeretnénk, ha

a biztonság fogalma közös üggyé válna. De ebbéli törekvésünk közben is tisztában vagyunk a nehézségekkel, azzal, hogy más az ERA valenciennes-i székházában jogszabályokat írni, és megint más azokat különböző közegekben alkalmazni” – fogalmazott.

#### NEM AZÉRT, MERT A HASUNKRA ÜTÜNK

Rob Rumping az Európai Vasúti Ügynökség bemutatása mellett a szervezet feladatait, célkitűzéseit és munkatervét ismertette. Az ügynökség szakemberei által megfogalmazott programok mentén kívánnak haladni, amelynek végén „közös vasúti térség” kialakítása a cél. Mint mondta, az ügynökség felfogása szerint a kulcsszó a tagországok együttes részvétele, mert csak ebben az esetben lesznek képesek az országoként felhalmozott tudás közös felhasználására. Az EU célkitűzései között szerepel a kiegyensúlyozott megosztás elvének érvényesítése, hogy a különböző vasúttársaságok az utasokat az érték folytatott piaci verseny közben se veszélyeztethessék. A műszaki harmonizációért elengedhetetlen a nyitott vasúti piac megalkotása, a vasúttársaságoknak pedig az önszabályozástól a hatósági szabályozás felé kell elmozdulniuk. A biztonsági követelmények egységesítése, az európai együttműködés létrehozása az ERA egyik legfőbb feladata. A franciaországi Valenciennes-ben 150 fővel létrehozott ügynökség ezzel együtt nem hoz döntéseket, nem alkot jogszabályokat, csak javaslatokat tesz. Természetesen minden EU-tagországnak magának kell eldöntenie, hogy részt akare-e venni a közös európai szabályozásban. Rob Rumping hangsúlyozta, az ERA a saját szak-



Rob Rumping

emberei által megfogalmazott programok mentén kíván aktív lenni. A hatékonyságnövelés végén „közös vasúti térség” kialakítása a fő csapásirány. „Nem azért hozunk szabályokat, mert a hasunkra ütünk, hanem azért, hogy Önöknek könnyebb, jobb, balesetmentes vasúti közlekedésük legyen” – mutatta be az ERA törekvéseit. A közös biztonsági módszerről (CSM), a vasúti járművek karbantartásáért felelős szervezetek (ECM) szabályozásáról szóló előadások után plenáris üléssel, az elhangzott szakanyagok megvitatásával zárult a kétnapos konferencia.

S. V. A.

Máris bizonyított a folyami információs rendszer

# PannonRIS-ről a Pannónián

A PannonRIS folyami információs rendszer bevezetése nagyban hozzájárult a vízi közlekedés biztonságához – hangzott el a rendszer majdnem másfél éves működését méltató sajtótájékoztatón. *Schváb Zoltán*, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) közlekedésért felelős helyettes államtitkára, valamint *Győri Gyula*, a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) elnöke a Pannónia hajó fedélzetén értékelt a dunai hajózás tavalyi évét.

## PONTOS ADATOK A HAJÓSOKNAK

Az előző évben 92 hajózási eseményt rögzítettek a Duna 410 kilométeres magyarországi szakaszán, közlekedési balesetben a vízen egyetlen ember sem vesztette életét. Ebben nagy szerepe volt a folyami közlekedést biztonságosabbá tevő rendszer bevezetésének, a PannonRIS kötelező használatának. A RIS alkalmazása friss és pontos információkat, a teljes hajózási forgalom áttekinthetőségét kínálja a hajózásiaknak. Ezek ismeretében sokkal könnyebb navigációs döntéseket hozni a kapitányoknak, így drasztikusan csökkenthető a baleset-

» Mivel az adatbázis a hajózási forgalom valamennyi információját tárolja, a balesetek rekonstrukciójában is segítséget jelent.

tek, vészhelyzetek száma. A hajóskapitányok eddig „csak” a hagyományos radarképre és a hajóforgalmi szolgálat szóbeli közléseire hagyatkozhattak navigációs döntéseik meghozatalakor. A RIS alkalmazások mindezt forradalmian átírták: a hajók valós idejű elektronikus térképek segítségével pontos adatokat kapnak a közelben levő



Fotók: Iró Zoltán

hajók helyzetéről, a hajózási útvonal aktuális adatairól, a vízállásról, a jelenlegi és a várható időjárásról. A RIS által közvetített adathalmaz mindezeket túl lehetővé teszi a veszélyes áruk szállításának részletes monitorozását, ami segít a hajózási balesetek megelőzésében. A RIS alkalmazása ráadásul a biztonság növelése mellett még hatékonyabbá teheti a vámvizsgálatot és az ellenőrzést is. A veszélyes áruk akár percre kész monitorozása baleset, környezeti vészhelyzet esetén adhat felülmúlhatatlan segítséget a kárelhárítóknak. Mivel az adatbázis a hajózási forgalom valamennyi információját tárolja, az okok utólagos elemzésekor a balesetek rekonstruálásában is segítséget jelent.

### BIZTONSÁG ÉS KÖRNYEZETVÉDELEM

Schváb Zoltán, az NFM közlekedésért felelős helyettes államtitkára a Pannónia hajó fedélzetére hirdetett sajtótájékoztatón elmondta, a kormány kiemelt figyelmet fordít a Dunára, mint közlekedési



útvonalra. Támogat minden olyan kezdeményezést, fejlesztést, ötletet, amellyel tovább lehet növelni a dunai közlekedés biztonságát. A PannonRIS alkalmazása a biztonsági szempontok mellett egyúttal hozzájárult a környezet védelméhez. A rendszer minden

A RIS bevezetése azonnali információkhoz juttatja a vízi közlekedőket, ezek ismerete pedig jelentős mértékben növeli a biztonságos közlekedést.

esetben észlelte a dunai környezetszennyezéseket, ezek fajtáját és nagyságát, így ezek ismeretében a hatóság a problémákat sokkal hatékonyabban tudta kezelni, elhárítani. Mint például egy tavalyi, dunaföldvári esetenél, amikor egy tankhajó futott zátonyra fedélzetén veszélyes anyaggal. A rendszernek hála azonban gyorsan és szakszerűen tudták kezelni a környezeti katasztrófával veszélyeztető helyzetet. „A RIS rendszer a hajózás biztonságának növelése mellett a környezetvédelmet is garantálja, hiszen azonnal visszakereshető, hogy melyik hajó járt mondjuk egy komoly vízszennyezés környékén” – érvelt Schváb Zoltán.

### KÖVETÉS HELYETT MEGELŐZÉS

Győri Gyula, az NKH elnöke a repülésből vett példával érzékelte a RIS bevezetésének előnyeit: „A légügyben azt mondják, a biztonsági szabályokat vérrel írták. Minden balesetet vizsgálat követ, amiből leszűrjük a tapasztalatokat. Mindez természetesen érvényes a vízen történt balesetekre is. A RIS bevezetése azonnali információkhoz juttatja a vízi közlekedőket, ezek ismerete pedig jelentősen növeli a biztonságos közlekedést” – mondta. Mindezt tovább segíti az új honlap, amelynek használhatóságát a szakmai visszajelzéseken túl az eddigi több mint hatezer felkeresés is igazolja. „Tavaly 92 hajózási esemény történt, RIS nélkül akár emberélet is veszett

### PannonRIS PORTÁL

A folyami információs szolgáltatások (RIS) magyarországi rendszerének (PannonRIS) kiépítését és üzemeltetését az NFM, az NKH, valamint a Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület (RSOE) szakmai együttműködése teszi lehetővé hazai és európai uniós források felhasználásával.

A Magyarországi Folyami Információs Szolgáltatás (PannonRIS) az interneten közvetlenül a [www.pannonris.hu](http://www.pannonris.hu) oldalon érhető el, de a Nemzeti Közlekedési Hatóság honlapjáról is linkelhető, illetve több hazai és külföldi szakoldalról is látható.

volna” – fogalmazott Győri Gyula. Leszögezte, a folyami információs rendszerrel megelőzik a baleseteket. „Nem az eseményeket követve elszenvedjük a történeteket, hanem előre gondolkodva megelőzzük azokat” – jelentette ki az NKH elnöke.

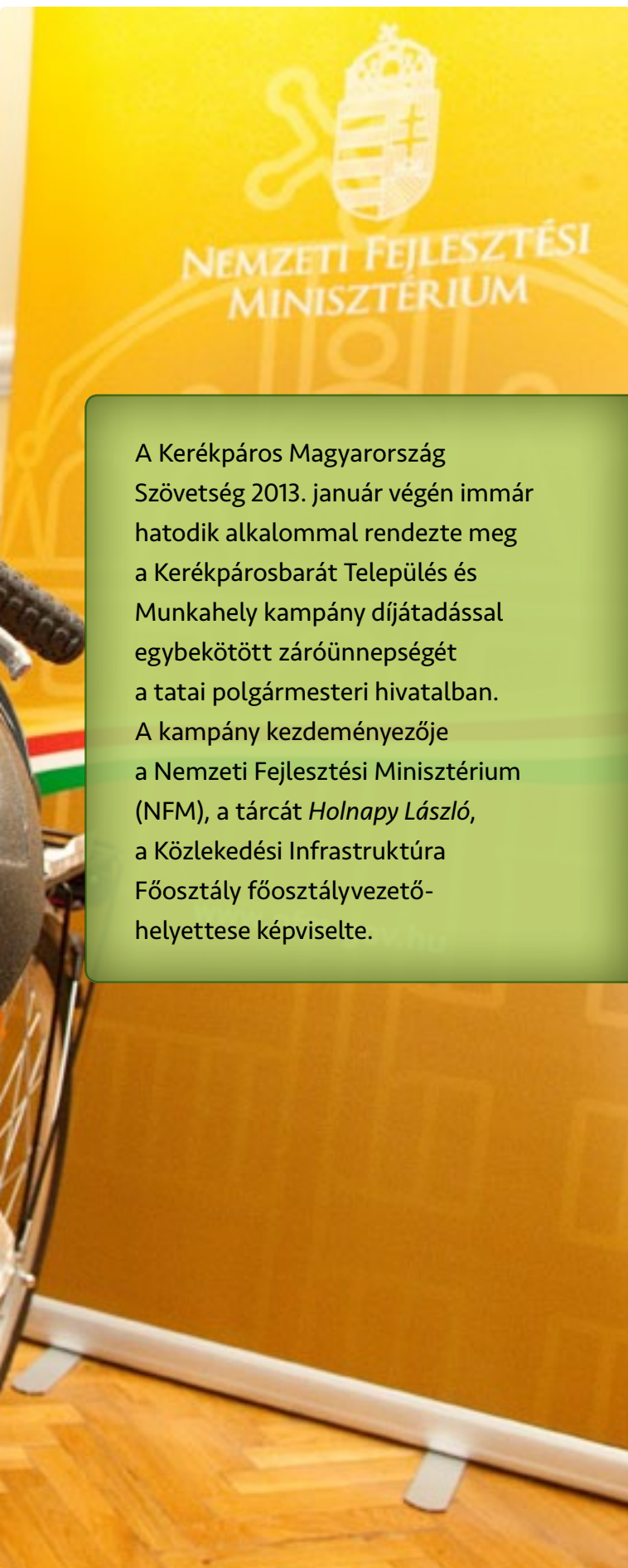
Az elmúlt évben a közlekedési hatóság által üzemeltetett diszpécser-szolgálat 92 hajózási eseményt rögzített, valamint további 1737 bejelentés alapján 2597, veszélyes árut szállító járművet regisztrált. Utóbbiak összesen 1,1 millió tonna veszélyes árut szállítottak maximális biztonsággal mellett.

S. V. A.

A résztvevők száma évről évre nő, ami a kampány sikerét jelzi

# Kerékpárosbarát Település és Munkahely





A Kerékpáros Magyarország Szövetség 2013. január végén immár hatodik alkalommal rendezte meg a Kerékpárosbarát Település és Munkahely kampány díjátadással egybekötött zárőnnepségét a tatai polgármesteri hivatalban. A kampány kezdeményezője a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM), a tárcát *Holnapy László*, a Közlekedési Infrastruktúra Főosztály főosztályvezető-helyettese képviselte.

### CÉL A KERÉKPÁROZÁS NÉPSZERŰSÍTÉSE

*Michl József*, Tata polgármestere megnyitójában a város kerékpáros fejlesztésekkel kapcsolatos projektjeiről beszélt, kiemelve a szomszéd községek kerékpárúttal való összekötését, az elindult építkezéseket, kerékpártárolók kialakítását, a már elkészült kerékpáros útvonalakat, valamint azt a tervet, melynek keretében össze kívánják kötni a kerékpárral közlekedők számára Tatát a Duna-parttal. Reményét fejezte ki, hogy a jövőbeni fejlesztések a tataiakat és a településre érkezőket közelebb hozzák a kerékpározáshoz. A polgármester szót ejtett a helyi kerékpáros egyesülettel és egyéb sport-szövetségekkel való együttműködésről, illetve az Ökoturisztikai Központ létrehozásáról, mely kerékpáros bázisként is fontos szerepet játszik. Hangsúlyozta továbbá, hogy a tatai kerékpáros oktatópályán a fiatalok korán megismerkedhetnek a biztonságos közlekedés szabályaival.

A közlekedésért felelős tárca a Kerékpárosbarát Munkahely és Kerékpárosbarát Település pályázattal közreműködik a munkahelyek, települések jövőbe mutató kezdeményezéseiben, melyek elősegítik a kerékpározás egyre nagyobb térhódítását. *Holnapy László* elmondta, a cél az, hogy a jelenleg gépkocsival, tömegközlekedéssel munkába jár és közlekedő polgárok növekvő számban vegyék igénybe a kerékpáros infrastruktúrát. A kerékpárutak említése mellett szó esett a kölcsönzőkről, kerékpártárolókról, kerékpárszervezetről, illetve a kerékpárhasználatot ösztönző kampányokról, melyek az Új Széchenyi Terv Regionális Operatív Programja segítségével valósultak meg.

*Vantara Gyula*, Békéscsaba polgármestere a város kerékpáros közlekedésének helyzetéről, az azzal kapcsolatos fejlesztési tervekről, aktuális változásokról adott tájékoztatást. Látva a forgalom növekedését, a céljuk az volt, hogy a kerékpárosokat a balesetveszélyes útvonalokról biztonságos területekre tereljék, és az alvó településeket bekössék a város belsőbb körzeteibe. Ennek sikeres megvalósítása érdekében számos útvonalat átalakítottak, s összekötötték a különböző időkben készült, eltérő kialakítású kerékpárutakat. Turisztikai célú kerékpárutak kiépítéséről sem feledkeztek meg, így létrejött egy élővíz csatorna melletti kerékpárút is. A városvezető kiemelten fontosnak tartotta a kerékpárosok oktatását, a közlekedésbiztonság fokozása érdekében.

A cél az, hogy a jelenleg gépkocsival, tömegközlekedéssel munkába jár és közlekedő polgárok növekvő számban vegyék igénybe a kerékpáros infrastruktúrát.

*Bánfi-Csizmadia Edit*, a Guardian Orosháza Kft. humán erőforrás vezetője arról szólt, hogy milyen módon támogatják munkatársaik kerékpáros közlekedését. A cégvezetés egészségprogramot dolgozott ki a dolgozók részére, amibe beletartoznak a kerékpározásra ösztönző csapatépítő feladatok, versenyek is. Munkatársaik számára megfelelően kialakított kerékpártárolókat, kompresszorokat, szerszámokat biztosítanak, ezzel elősegítve a biztonságos üzemeltetést.

A Kerékpáros Magyarország Szövetség képviseletében *Német Zsolt* alelnök a „Kerékpárosbarát Település és Munkahely 2012” pályázatok rendszeréről, elbírálási szempontjairól tájékoztatta

a meghívottakat. Elmondta, hogy a pályázatban résztvevők száma évről évre nő, ami a kampány sikerét támasztja alá. Méltatta az NFM és a kerékpáros szövetség közötti hosszú távú sikeres együttműködést, melynek nyomán a jövőben is kiírják a Kerékpárosbarát Település és Munkahely pályázatot.

#### ELISMERÉSEK A LEGJOBBAKNAK

Az ünnepélyes díjátadón Holnapy László a Kerékpárosbarát Település kampányban részt vevő 14 győztes település részére adott át díjakat.

**Megyei jogú város, fővárosi kerület kategóriában** Békéscsabáé lett az első hely, a város a kerékpáros infrastruktúráért, azok karbantartásáért, kerékpártárolók kiépítéséért, illetve stratégiai hálózatok fejlesztéséért kapta az elismerést. Különdíjként a Regional Environmental Center ingyenes részvételi lehetőséget biztosított a Mobile2020 idén tavasszal induló, önkormányzatok részére szervezett képzéssorozatra, melynek utazási költségét is térítik. Kiemelkedő helyezéssel zárt továbbá Győr, Budapest XVII. kerülete, Hódmezővásárhely és Veszprém.

**A városok kategóriájában** Szarvas győzött, megelőzve Tatát, Békést, Mór ahalmot, Dévaványát, Dabast, Tapolcát és Hévízt. Szarvas az elismerést a kerékpáros mozgalmakban való részvételért, a kerékpáros turizmus fejlesztéséért, és a pályázati dokumentáció kiváló összeállításáért kapta. A viharsarki város szintén megkapta a Mobile2020 képzéssorozatra jogosító különdíjat.



A kategóriák győztesei átvették Holnapy Lászlótól az NFM különdíját, egy-egy kerékpárt

**Nagyközség, község kategóriában** Nyírtura kerékpárutak kiépítéséért, azok ideális hálózatba szervezéséért, illetve karbantartásáért érdemelte ki az első helyet. A településnek ugyancsak járt a különdíj. (A Kerékpárosbarát Település kampány díjazottai részére az Energiaklub Transportlearning Képzésre jogosító meghívót adott át.)

A Kerékpárosbarát Munkahely kampányban részt vevő cégek közül 24-en vehettek át okleveleket, díjakat.

Az NFM és a kerékpáros szövetség sikeres együttműködése nyomán a jövőben is kiírják a Kerékpárosbarát Település és Munkahely pályázatot.

**Mikro- és kisvállalat kategóriában** az Extreme Rendezvényügynökség Kft.-t kerékpáros flottájáért, külön kerékpáros referenséért és kerékpáros stratégiájáért díjazták. Különdíjként Holnapy László az NFM nevében egy kerékpárt, *Szilas László*, a Bringamédia ügyvezetője pedig egyéves Velo Magazin előfizetést adott át a cég képviselőjének.

**A közép vállalat kategóriát** a Blautech Humán és Környezetvédelmi Szolgáltató Kft. nyerte. Az oklevél mellé a Regional Environmental Centertől kerékpáros futártáskát, a Ketosz elnökétől,



Michl József, Tata polgármestere a jelen és jövő fejlesztéseiről beszélt



A díjazottak tevékenységük elismeréséül különböző kerékpáros használati tárgyakat is kaptak

Fotók: Iró Zoltán



Az elismerő oklevelek mellett ingyenes képzésekre jogosító meghívók is átadásra kerültek

Szabó Kristóftól bukósisakot, a Bringamédiától Velo Magazin előfizetést és kulcsot kapott. Dobogós helyen végzett a Trenecon Cowi Tanácsadó és Tervező Kft. és a Factory Creative Stúdió Kft.

**Nagyvállalat kategóriában** a Guardian Orosháza Kft. vitte el a pálmát a TVK Nyrt., a Magyar Nemzeti Bank, a Budapest Bank Zrt. – budapesti székház, a Budapest Bank Zrt. békéscsabai bankműveleti központ, az OBO Bettermann Hungary Kft., a Magyar Olaj és Gázipari Nyrt. és a JABIL Circuit Magyarország Kft. elől. A kategória győztese az elismerést a képzések és szolgáltatások kapcsán végzett munkájáért, csapatépítő programokért kapta, s különdíjakat vehetett át a Regional Environmental Centertől, az NFM-től és a Bringamédiától.

**Közüintézmény, nonprofit kategóriában** Tokod Nagyközség Polgármesteri Hivatala kapott kitüntető elmerést kerékpáros infrastruktúrájáért, a kerékpár-elhelyezés lehetőségének biztosításáért, öltözködési és tisztálkodási lehetőségek megteremtéséért. Különdíjként egy kerékpárt és a Velo Magazin egyéves előfizetését vehették át. A megmérettetés további résztvevői voltak: „Szent Miklós Udvara” Szociális Alapszolgáltató Intézmény (Balkány), Békés megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége, Baranyai Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége, KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft., Szegedi Kereskedelmi, Közgazdasági és Vendéglátó-ipari Szakképző Iskola

Krúdy Gyula Tagintézménye, Pusztaszabolcs Város Polgármesteri Hivatala, Magyar Autóklub, Kistelek Környéki Települések Többcélú Társulása, Ringató Körzeti Óvoda, Kuckó Tagóvoda (Veszprém) és az Erdészeti Tudományos Intézet Püspökladányi Kísérleti Állomás.

A rendezvény záró mozzanataként Tata Város Önkormányzata és a Magyar Autóklub közötti, „Biztonságosan közlekedni egy élet-

Tata és a Magyar Autóklub programja során a felsősök közlekedésbiztonsági oktatásban vesznek részt 2013 szeptemberében, a Mobilitási hét keretében.

úton” szerződés ünnepélyes aláírására került sor. Az együttműködési nyilatkozatot Kovács Zoltán, a Magyar Autóklub főtájkára és Michl József, Tata polgármestere látta el kézjegyével. A program során a felső tagozatos diákok közlekedésbiztonsági oktatásban vesznek részt 2013 szeptemberében, a Mobilitási hét keretében, melynek sikeres lebonyolításához az autóklub 400 ezer forint vissza nem térítendő támogatást nyújt a tatai önkormányzat részére.

Baranyai Attila

Ertsey Annamária, a Nemzeti Közlekedési Hatóság gazdasági elnökhelyettese

# Megfelelő embert a megfelelő feladatra

Első és eddigi egyetlen munkahelyén nyolc év alatt lett az egykori controllerből a terület első számú vezetője Ertsey Annamária. A közgazdászként diplomázott gazdasági elnökhelyettes úgy tartja, a Nemzeti Közlekedési Hatóság összes projektje náluk kezdődik és náluk ér véget.

– *Hibátlan karrierív az Öné, nyolc év alatt az élre küzdötte magát. Hogy csinálta?*

– Amikor az ember tizennyolc éves, még nem tud válaszolni arra a kérdésre, hogy mi lesz, ha felnő. Én sem tudtam pontosan, hogy mi akarok lenni. Abban az életkorban az embert minden érdekli, és csak nagyon kevesekről mondható el, hogy már célirányosan haladnak életük célja felé. Esetemben aztán a családi háttér határozta meg a döntést: mivel édesapám közgazdász, én is az lettem. Nemcsak az illendőség kedvéért mondom, hanem így is érzem: soha nem bántam meg. Ebben a szakmában teljesedtem ki, értem el sikereket, a sok tanulás mellett sok örömet is adott.

– *Pályafutása során csak az NKH-ban, illetve annak jogelődjénél dolgozott: előny vagy hátrány ez?*

– Azt mondják a HR szakemberek, hogy hétévente ideális munkahelyet váltani, mert csak így kerülhető el, hogy az ember ne rutinából dolgozzon. De ezzel én nem így vagyok, a megújuláshoz nekem nem kell munkahelyet váltanom. Kifejezetten örülök, hogy a 2004-ben megszerzett diploma óta ez az első munkahelyem. A Közlekedési Főfelügyeletnél kezdtem, amely a Nemzeti Közlekedési Hatóság jogelődje volt. Szakmai pályafutásom controllerként indult, aztán 2008-ban már számlázási és bevétel-nyilvántartási osztályvezetőként, 2011-től pedig gazdasági főosztályvezetőként dolgoztam. 2012 szeptemberében bíztak meg az NKH gazdasági elnökhelyettesi feladataival. Mivel a szakmai ranglétrát fokról fokra jártam végig, a különböző területeket érintő teendőkkel tökéletesen tisztában vagyok. De a konkrét kérdésre válaszolva, szerintem az jó, ha egy pénzügyi vezető az adott területről érkezik, hiszen a gazdálkodást érintő területeken szerzett tapasztalatok felbecsülhetetlen előnyt jelentenek az induláskor: a zökkenőmentes beilleszkedés gyorsabb, hatékonyabb munkavégzést feltételez. Ugyanakkor azt sem szabad elfelejteni, hogy az elmúlt nyolc év alatt az NKH struktúrája folyamatosan,

olykor jelentős mértékben változott, teljesen új feladatokat, kihívásokat generálva ezzel, így a megújulásra, szemléletváltásra való konstruktív hozzáállásomat is fejleszthettem.

– *Kinevezésekor milyen állapotokat talált, min kívánt változtatni, és most hol tart ebben?*

– Amikor átvettem ezt a posztot, olyan problémákkal szembesültem a gazdálkodás terén, amelyekre az előző pozícióban még nem volt rálátásom, azonban azok megoldása már rám várt. Bevallom őszintén, ezek első látásra megoldhatatlannak tűntek, főleg úgy, hogy már csak négy hónap volt hátra az évből. Szerencsére az alapelvem, hogy jó szakemberekből álló csapattal lehet nagy eredményeket elérni, meghozta a gyümölcsét. Év végéig sikerült minden problémát megoldani, amiért ezúton is külön köszönetet mondok minden csapatomban dolgozó kollégának, és a nevükben is mondhatom, hogy büszkék vagyunk erre az eredményre. A jövőre nézve fontosnak tartom, hogy az ember folyamatosan megújuljon, tudniillik a szakmai tapasztalatok valóban fontosak, de nem elegendőek a mindennapi munkához. Kiváltképp a változó gazdasági környezet miatt tartom elengedhetetlennek a folyamatos képzést és a naprakész ismereteket minden kollégámra, sőt magamra nézve is. A diploma után felsőfokú, mérlegképes könyvelői szakképesítést szereztem, most pedig az adótanácsadói oklevél megszerzése a cél, ami a napi munkavégzés mellett komoly kihívás az időmenedzsmentben, de bele kell férnie a mindennapjaimba.

– *Praktikusan mi egy gazdasági elnökhelyettes feladata?*

– A gazdasági elnökhelyettes irányítása alá tartozik a Gazdasági Főosztály és a Műszaki és Ellátási Főosztály. A feladatom röviden megfogalmazva: az NKH pénzügyi és infrastrukturális erőforrásai gazdálkodásának teljes körű menedzselése és a központi költségvetési kötelezettségeknek való megfelelés. A feladat igen komplex, már csak a hatóság átfogó (vasúti, úti, hajózási, közúti, légügyi terület) szakmai tevékenysége miatt is. Az NKH-nak igen komoly befizetési kötelezettsége van az államkasszába, amit szintén teljesítenie kell. Az NKH szakmai irányító tevékenységét is ellát, nemcsak a szakmai, hanem a gazdálkodás területén is, amelynek keretében koordinálja többek között a bevételek beazonosítását, a bizonylatolások folyamatát, valamint a költségvetési beszámolóhoz szükséges analitikák elkészítését. A hatósági feladatellátás során felmerülő problémákat időben és gyorsan kell megoldani, amihez a megyei/fővárosi kormányhivatalok közreműködése is szükséges. Úgy látom, hogy az eddiginél is szorosabb együttműködésre van szükség





Fotó: Iró Zoltán

» Sok megoldandó feladat vár még rám, de ez a pozíció nem arról szól, hogy egy pillanatra is hátra lehetne dőlni a folyamatosan változó gazdasági környezetben.

a kormányhivatalok és az NKH között ahhoz, hogy minden intézmény a központi költségvetés teljesítése érdekében vállalt kötelezettségének eleget tudjon tenni.

A gyors, a határozott intézkedések, illetve a megelőzés híve vagyok. A szigorú pénzügyi-számviteli szabályok betartása és betartatása nap mint nap komoly kihívást jelent. Azt szoktam mondani, mindennek mi vagyunk az eleje és a vége. Ez annyit tesz, hogy valamennyi projekt megvalósulásához a gazdasági terület biztosítja az anyagi forrást, a műszaki terület teremti meg az infrastrukturális feltételeket, akár közbeszerzésről, akár egy egyszerűnek tűnő beszerzési eljárásról van szó. Kiemelt feladatot jelent az EU-s projektek levezénylése, de ide tartozik az NKH ingatlanszerése is. A hatóság jelenleg hat épületben dolgozik, a hatékonyság növelése és a költségsökkentés iránya lehet, ha egy helyre költözünk. A megfelelő ingatlan keresését elkezdtük, az NKH elsősorban állami tulajdonú épületet keres, hogy a magas bérleti díjak ne nehezítsék a működését. De az NKH gépjárműflotájának cseréje is az irányításom alá tartozó területek feladatköre: a hatóság gépjárműveinek átlagéletkora meghaladja a tíz évet, a futásteljesítmény autónként 200 ezer kilométer feletti. Az elavult technika javítási költségei horrorisztikusak, és az üzemanyag-fogyasztás is jóval magasabb, mint a korszerű gépjárműveknél. Ebben az esetben is

a lehetőségek és a költségvetési források közötti egyensúly megtalálása nagy feladat számunkra. Kiemelném a műszaki területhez tartozó nyomdai tevékenységet, amely során a szakterületek, valamint a fővárosi/megyei kormányhivatalok részére biztosítunk a hatósági feladat ellátásához szükséges szakmai nyomtatványokat.

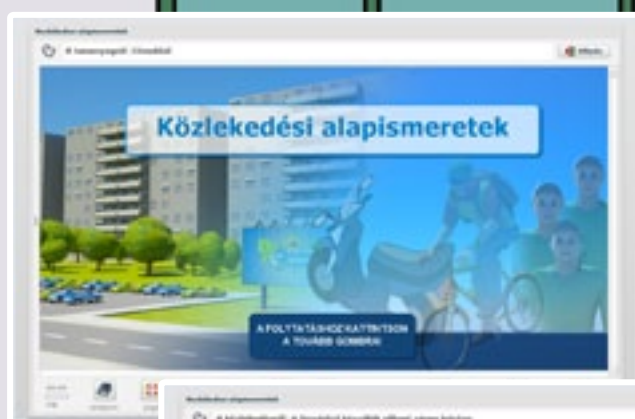
– *Mondhatja, hogy gazdasági elnökhelyettesként elérte, amit kitűzött?*

– Afelé haladok és sokat is tettem ezért: a területemen dolgozók hozzáállása pozitív, szakértelmük megkérdőjelezhetetlen. A határidők teljesítésére különösképp nagy figyelmet fordítunk, nem is szokott problémát okozni. Az EU-s projekteken, pályázatokon való megjelenésünkkel kifejezetten elégedett vagyok, elemi érdekünk a sikeres szereplés. Örömmel mondhatom, hogy a szakmai szervezetekkel (KIKSZ, NFÜ), valamint a minisztériumok illetékes szervezeti egységeivel folyamatos és hatékony az együttműködés. Az EU-s források bevonásával az NKH költségvetése mentesül bizonyos költségektől, az így felszabaduló keretet más szakmai célra tudjuk fordítani. Természetesen sok megoldandó feladat vár még rám, de ez a pozíció nem is arról szól, hogy egy pillanatra is hátra lehetne dőlni ebben a folyamatosan változó gazdasági környezetben.

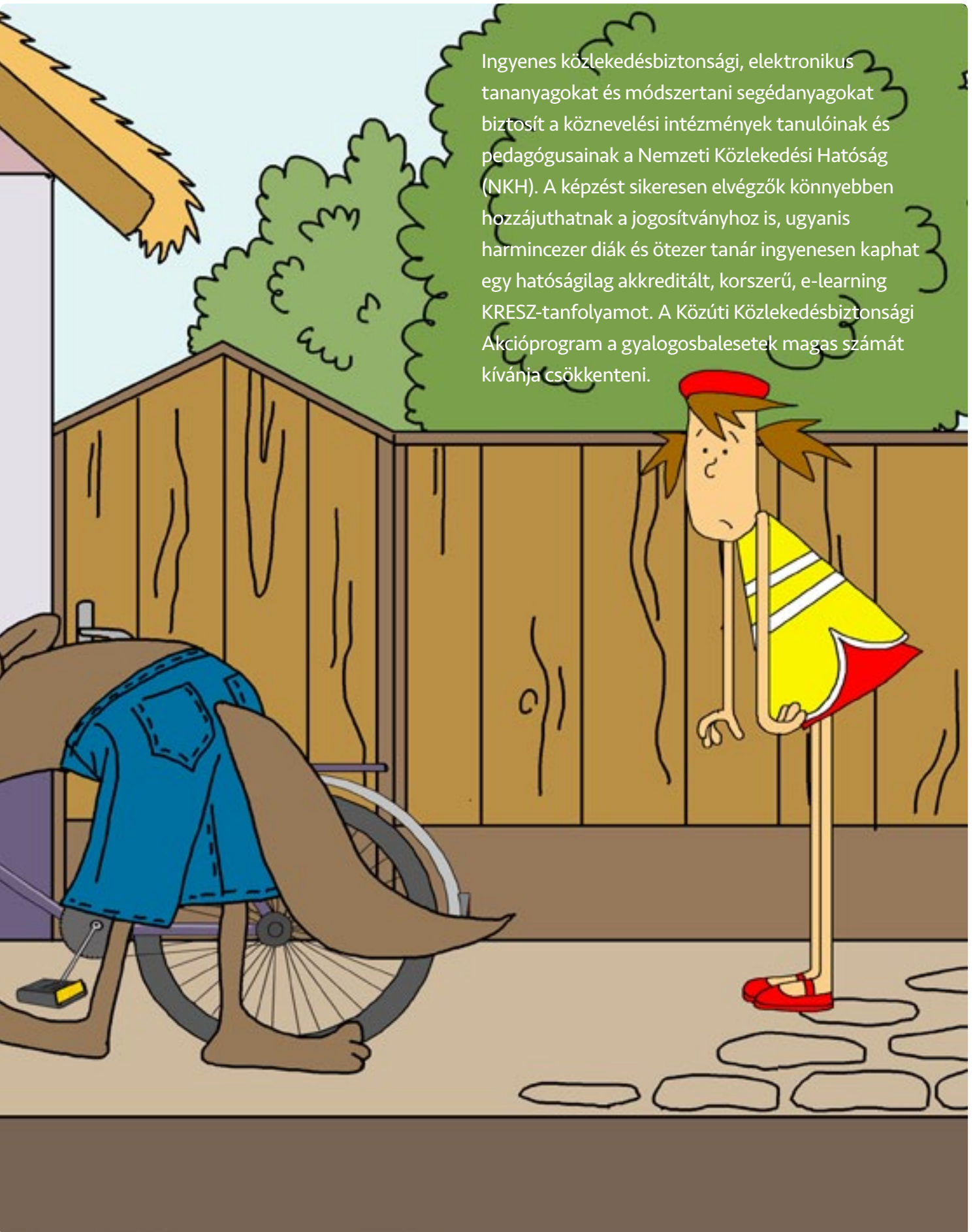
Simon V. Attila

Tetszés szerinti tanulási tempóban haladhat a diák

# Ingyenes közlekedés- biztonsági képzés tanulóknak, tanároknak



Ingyenes közlekedésbiztonsági, elektronikus tananyagokat és módszertani segédanyagokat biztosít a köznevelési intézmények tanulóinak és pedagógusainak a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH). A képzést sikeresen elvégzők könnyebben hozzájuthatnak a jogosítványhoz is, ugyanis harmincezer diák és ötezer tanár ingyenesen kaphat egy hatóságilag akkreditált, korszerű, e-learning KRESZ-tanfolyamot. A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram a gyalogosbalesetek magas számát kívánja csökkenteni.





### KÖZÖS KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI KAMPÁNY

A felmérések szerint a gyalogosok és a kerékpárosok jelentős része a legalapvetőbb közlekedési ismeretekkel sem rendelkezik, ami jelentős szerepet játszik a tavalyi év baleseti statisztikáiban: az előző évben 605-en haltak meg közlekedési balesetben, az áldozatok 28 százaléka gyalogos volt. A gyalogosbalesetek aránya az utóbbi tíz évben soha nem volt ilyen magas!

A kormányzat, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és az NKH kiemelten fontosnak tartja a baleseti statisztika javítását, ezért 2013. június 18-ig tartó közös közlekedésbiztonsági kampányt indít. „A projekt során a köznevelési intézmények pedagógusai és tanulói számára ingyenesen bocsátjuk rendelkezésre az e-learning tananyagokat és módszertani segédanyagokat. A kampányban külön-külön tananyagot biztosítunk az 5–8., valamint a 9–12. évfolyamos tanulók számára, illetve módszertani útmutatóval kiegészítve a köznevelési intézményben dolgozó pedagógusok számára” – mutatta be a kampány részleteit Győri Gyula. A Nemzeti Közlekedési Hatóság

elnöke elmondta, a programtól az iskolások közlekedésbiztonsággal kapcsolatos ismereteinek bővülését, a későbbiekben a gyermekbalesetek csökkenését várják. A program a legkorszerűbb technológiák segítségével kíván hozzájárulni az EU ajánlásokban is meghatározott, közlekedésbiztonsággal és közlekedéssel kapcsolatos kompetenciák minél fiatalabb korban történő, készségi szintű kialakulásához.

### HATÉKONY OKTATÁSI FORMA

A közlekedésbiztonsági programban azért választották az interneten elvégezhető, elektronikus távoktatási, úgynevezett e-learning formát, mert a hazai és nemzetközi felmérések egyöntetűen bizonyítják: az 5–12. évfolyamos tanulók életében fontos szerepet játszik az informatika és az internet. „Ezzel az oktatási formával könnyebb felkelteni és fenntartani a fiatalok érdeklődését. A tananyagok néhány óra alatt elvégezhetőek, és ellenőrző teszttel zárulnak” – ismertette a kampány részleteit Győri Gyula. Az oktatás hatékonyságáról szólva kiemelte: a közlekedésbiztonsági ismeretek a megszokottól eltérő,





szórakoztató környezetben jelennek meg, a célcsoportok életkori sajátosságaihoz igazodó, mindenki által ismert, de maivá tett történetekbe ágyazva. A kisebbek Piroskával és a farkassal járókat az utakat, míg a nagyobbak egy modern Rómeó és Júlia átírat segítségével tanulják meg a biztonságos közlekedés alapjait. A képzés külön figyelmet fordít a veszélyes viselkedésre és a balesetek elkerülésére. A pedagógusoknak szánt digitális tananyagok segítséget nyújtanak a közlekedési ismeretek tanításához, ötleteket és módszertani javaslatokat adnak. A képzési forma hallatlan előnye, hogy tetszés szerinti tanulási tempóban haladhat a diák, és ehhez csupán egy internetkapcsolattal bíró számítógépre van szüksége. A képzés elvégzését követően a rendszer automatikusan kiállítja, elküldi és letölthetővé teszi a névre szóló, a tananyag elvégzését igazoló oklevelet, amelyen szerepel az egyedi e-kuponkód, amellyel igénybe lehet venni az AM, A1, A2 és B kategóriás elméleti képzés egyikét.

„Az önkéntes regisztráció után a tananyagokat sikeresen elvégző tanulók közül harmincezren ingyenesen hozzájutnak

a hatóságilag akkreditált, korszerű, e-learninges elméleti képzés valamelyikéhez. Ezenfelül a projektben önkéntes alapon részt vevő, köznevelési intézményben dolgozó pedagógusok további ötezer ingyenes e-learninges elméleti képzéshez juthatnak. Így számukra a jogosítvány megszerzésének költségei jelentősen csökkennek, mert a KRESZ-tanfolyamot térítésmentesen tudják elvégezni” – mondta Györi Gyula.

Az NKH egyúttal versenyt hirdet a kampányban részt vevő iskolák között, az értékelés az iskola tanulóinak létszámát veti össze a tanfolyamot elvégzett diákok és pedagógusok számával. A megyénként két legjobban teljesítő intézmény közlekedésbiztonsági csomagot kap, a verseny állását pedig a kampány honlapján ([www.tanuloknak.hu](http://www.tanuloknak.hu)) lehet követni.

Simon V. Attila



Díjazták a magas szintű tudományos és szervezőmunkát

# KTE: évértékelő, elismerések átadásával

„Egy magányos ember semmi, csak egyesületnek van hosszú élete és igazi súlya.” Széchenyi örökérvényű igazságát napjainkban is jól példázza a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) tagjainak tevékenysége, akik január végén kibővített országos elnökségi ülés keretében értékelték az elmúlt esztendőt, valamint díjazták az egyesületért tett erőfeszítéseket.

## KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG: NAGYOBB SÚLLYAL

A hagyományosnak számító rendezvényt *Schwáb Zoltán*, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedésért felelős helyettes államtitkára, a KTE társelnöke és *dr. Tóth János* főtitkár nyitották meg. – Kiemelt célunk az egyesület egyetlen megmaradt újságját, a Közlekedésbiztonsági Szemlét támogatni, fejleszteni. Jó hír, hogy az eddigi közlekedésbiztonsági rovat mostantól önálló mellékletté bővül – jelentette be *Schwáb Zoltán*. A szakmában egyetlen tudományos akkreditációval rendelkező, idegen nyelvű összefoglalókat is tartalmazó lapot – mely idén immár a 63. évfolyamához ért – változatlan áron kínálja az egyesület, az oktatási intézményekhez pedig ingyen készül eljuttatni.

*Tóth János* főtitkár az elmúlt évet értékelte: szólt a 2012-ben tartott rendezvényekről, a pályázatokról, a taglétszám alakulásáról. Emellett szó esett az ideai tervekről is. Ilyen például az Ütügyi Nap rendezvény újraindításának szándéka, illetve több más rendezvényhez való csatlakozás.

## 144 SZAKEMBERT JUTALMAZTAK

Ezután következett az elnökségi ülés ünnepélyes része, a díjak átadása. *Dr. Fónagy János*, az NFM parlamenti államtitkára, a KTE elnöke köszöntőjében kiemelte: sűrű időket élünk államigazgatás, törvénykezés tekintetében; folyik a 2010-es közlekedési törvényben meghatározott átalakulás, ami egyaránt érinti a fejlesztéseket, az utakat, a vasúthálózatot és a Volán társaságokat. – Az elmúlt évben



Bíró József, dr. Fónagy János és Schwáb Zoltán az ünnepélyes díjátadón

Fotó: Deak-Kapusi

látványos dolgok nem történtek, és ez siker. A nagy viták elültek, a szakma csendben, de eredményesen működik – összegezte.

A tekintélyes számú, 144 díjazottnak *Fónagy János* adta át az elismeréseket. A kimagasló tudományos munkáért járó *Jáky József*-díjat idén nyolcan vehették át, köztük *Bíró József*, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Ütügyi, Vasúti és Hajózási Hivatalának vezetője. *Schwáb Zoltán* mellett tizennégyen kaptak Széchenyi István emléklapok, az egyesületben végzett magas szintű szervezőtevékenység elismeréseként. A *Kerkápoly Endre*-díjat – amely a több évtizedes tudományos és szervezőmunkáért jár – idén hat tagnak ítelték oda. KTE-ért emléklapok ötten, *Gárdai Gábor* emléklap négyen, *Ifjúsági díj* tizenegyen kaptak. Kilencen váltak örökös taggá. Szétosztottak továbbá huszonöt arany- és negyvenöt ezüstjelvényt, valamint tudományos szacikkeket és diplomaterv-pályázatokat is díjaztak.

A KTE ünnepélyes elnökségi ülését jó hangulatú állófogadás zárta, ahol immár kötetlen formában cserélhetek eszmét az egyesületi tagok.

Barsi-Bíró Gabriella

### A közlekedésbiztonságért munkálkodnak

A díjazottak között több tag is a közlekedésbiztonsági tagozatban végzett munkájáért kapott elismerést: *Kapusi Zoltánt* fotós-videós tevékenységéért, *Tóth Tibort* és *Tóth Viktóriát* rendezvények szervezéséért, *Kibédi-Varga Lajost* pedig magas színvonalú előadásaiért és közlekedésbiztonsági tanulmány elkészítéséért jutalmazták.

Az italtól „felbátorodott” sofőrök általában a megengedett sebességet is túllépik

# Percenként 120 alkoholszondás ellenőrzés

A TISPOL karácsonyi nemzetközi közúti akciója során egyetlen hét alatt több mint 1,2 millió alkoholszondát alkalmaztak az európai rendőrök. Az ittas sofőrökön kívül drog hatása alatt vezetőket és más bűncselekmények elkövetőit is tetten érték.

A TISPOL (European Traffic Police Network) a korábbi évek gyakorlatának megfelelően a karácsony előtti időszakban szervezte meg 2012 utolsó európai közlekedésbiztonsági kampányát. Az ittas, valamint a kábítószer hatása alatt közlekedő járművezetők kiszűrésére irányuló ellenőrzéseket Európa-szerte december 10. és 16. között hajtották végre. A tagállamok rendőri szervei a kijelölt héten belül szabadon választva, általában két-három nap időtartamban ellenőrizték a járművezetőket (a magyarországi fokozott ellenőrzésekre december 14-én és 15-én került sor).

## MEGLEPŐ EREDMÉNYEK

- Az ellenőrzés hét napja alatt összesen 1 203 095 alkoholszondát alkalmaztak a rendőrök, azaz átlagosan másodpercenként két (!) légalkoholmérésre került sor.
- A légalkoholmérések során 13 236 esetben az alkoholszonda pozitív eredményt jelzett, tehát az összes ellenőrzés alá vont személy 1,1 százaléka volt ittas.
- 1830 ügyben kábítószeres befolyásoltság gyanúját állapították meg a rendőrök (Magyarországon két ilyen eset fordult elő).
- Az előzőeken túl más bűncselekmények elkövetőit is elfogták. Illegális bevándorlás miatt 48, kábítószer birtoklása miatt 193, kézi lőfegyver jogellenes birtoklása miatt 93, lopás miatt 47, míg egyéb bűncselekmény miatt 2451 esetben indult eljárás.
- A nemzetközi akcióban 29 ország rendőrei vettek részt.

## TÖRTÉNELMI RÉSZVÉTEL, REKORD ELLENŐRZÉS

A TISPOL történetében még soha nem fordult elő, hogy 29 ország vegyen részt egy közúti ellenőrzési akcióban, s rekordnak minősül az is, hogy egyetlen hét alatt 1,2 millió

légalkohol-ellenőrzést hajtottak végre a „Drugs & Alcohol” kampány keretében. Megdöbbentő, hogy az ellenőrzések során átlagosan percenként bukott le egy-egy ittas vezető Európa útjain, amely egyértelműen jelzi az ittas járművezetők magas számát. Tekintettel arra, hogy az ittas járművezetés a sebességtúllépés után az európai utak második legfőbb gyilkosának számít, az elmúlt decemberihez hasonló nemzetközi akciók létjogosultsága megkérdőjelezhetetlen. Az ittas vezetők – a befolyásoltság szintjétől és egyéb tényezőktől függően – általában nem képesek a jármű biztonságos vezetésére. A kockázatot tovább növeli, hogy a szeszes ital fogyasztásától „felbátorodott” sofőrök általában a megengedett sebességet is túllépik.

Koen Ricour, a TISPOL elnöke az akcióval kapcsolatban az alábbiakat nyilatkozta: „A rendőrök az ittasan, valamint drog hatása alatt történő járművezetést nagyon komolyan veszik. Ezért járőröznek Európa közútjain az év minden egyes napján, s nem csak a karácsony előtti napokon. El sem lehet képzelni azt

a megdöbbentő hatást, amikor valaki a szeretteit veszíti el egy ittas vagy drogos járművezető önző és felelőtlen akciója miatt. Elköteleztük magunkat abban, hogy mindent megtegyünk a halálos áldozatok számának visszaszorítása érdekében.”

Idén Európában két nemzetközi akció irányul az ittas vezetők kiszűrésére: az első június második hetében, a második a karácsonyt megelőző időszakban várható. A magyarországi ellenőrzés időpontjai: 2013. június 7-8., valamint december 13-14.

Gégény István



Egy tudatos vezető dilemmái a szabályok körül

# Szemben az árral?

Milyen, amikor a biztosító fizet a gépjármű-tulajdonosnak? Tényleg olyan jó most a magyar utakon? Miért nem tartjuk be a szabályokat? Büntetlen ittas vezetés? A drog vagy az alkohol a veszélyesebb a közlekedőkre? A GRSP Magyarország Egyesület, a KÖBE Közép-európai Kölcsönös Biztosító Egyesület és a Renault Hungária Kft. által közösen szervezett budapesti konferencián jártunk.

„Nemcsak a társadalmi szerepvállalás miatt, hanem gazdaságilag is hasznos a közlekedésbiztonságra nevelés” – szögezte le a Szemben az árral? – Egy tudatos vezető dilemmái a szabályok körül című budapesti konferencia nyitóelőadásában *Tóth Sándor*, a KÖBE Közép-európai Kölcsönös Biztosító Egyesület ügyvezetője. A bizto-

A Tudatos Vezetők Klubjában folyamatos interaktív képzést kapnak a tagok. A KÖBE feltett szándéka a klubtagok felelősségteljesebb vezetővé nevelése.

sító a Tudatos Vezetők Klubja létrehozásával olyan civil mozgalmat indított el, amelynek ma már tizenegyezer regisztrált tagja van, és adataik szerint a kampány aktív tagjainál húsz százalékkal csökkent a közlekedésből származó kár. A KÖBE lépését a piacon kialakult helyzet indokolta, ugyanis a gépjármű-biztosítás éves díja átlagosan 12 ezer forint, hossza pedig a szabad ügyfélmozgás miatt nagyjából másfél év. A díjképzés – az életkor, a nem, a tapasztalat és a gyakori vezetési helyszín figyelembevétele mellett – a múltbéli káresemények alapján történik, ezért arra a következtetésre jutottak: mindkét fél gazdasági érdeke, hogy kevesebb káresemény után kelljen intézkedni. A Tudatos Vezetők Klubjában folyamatos interaktív képzést kapnak a tagok, a honlapon havonként frissülő tesztek mellett a hírfolyam révén aktualizálják a regisztrált vezetők témaköreit. Amint azt *Tóth Sándor* mondta, „nincs tabutéma”, a gyorsajtástól az ittas vezetésig, a gyerekbalesetektől a motorosokra leselkedő veszélyekig széles skálán szólítják meg klubtagjaikat. A motiváció és az aktivitás fenntartását ezenkívül pénzzel is honorálják, a klubtagok tíz százalék kedvezményt kapnak éves díjukból.

A cél nem a véres képsorokkal operáló sokkolás, hanem a balesetek tanulságainak feltárása, elemzése, „hogyan megmutassuk, igenis lehet tanulni mások hibájából.” A KÖBE ügyvezetője elmondta, feltett szándékuk a klubtagok felelősségteljesebb vezetővé nevelése, ami statisztikájuk szerint sikeres. A Tudatos Vezetők Klubja tagjai

Sokan szándékosan szegik meg a közlekedési szabályokat, vagyis a baleseti statisztika javulása ellenére még bőven van tennivalója a hazai szakembergárdának.

három év alatt 70 ezer tesztet töltöttek ki, és az első, átfogó elemzés még a KÖBE-t is meglepte: az aktív tagok esetében – akiknél évente legalább tíz belépést regisztráltak a klub honlapján – húsz százalékkal csökkent a kár gyakorisága! „Gazdaságilag is megéri, hiszen egy biztosítónak elemi érdeke, hogy minél kevesebb kárt fizessen ki. És akkor még a pozitív társadalmi hatásokról nem is beszéltünk” – fogalmazott *Tóth Sándor*.

*Pausz Ferenc* árnyalta a javuló baleseti statisztikai adatok miatti hurraóoptimizmust. A GRSP Magyarország Egyesület (a Tudatos Vezetők Klubja szakmai támogatását vállaló szervezet) ügyvezető igazgatója kijelentette: ugyan az objektív mutatók szerint egyértelműen sokat javult a magyar baleseti statisztika, de szubjektív értelemben ezt kevésbé érezni. „A szubjektív értelmezés szerint úgy hangzik a kérdés: hogy érezzük magunkat az utakon? Nos, aki ma Magyarországon közlekedik, az nem biztos, hogy igazán jól és komfortosan érzi magát, hiszen gyakori a szabálytalankodó és ideges vezető.” Sokan ráadásul szándékosan szegik meg a szabályokat, vagyis a javulás ellenére még bőven van tennivalója a hazai szakembergárdának – mondta.

„De miért nem tartjuk be a szabályokat?” – kérdezte *Siska Tamás*, aki gyakorló pszichológusként kereste a választ a közlekedési szabálysértés motivációira. A legfőbb indíték, hogy amíg a szabálykövetés hátrányokkal, addig a szabályszegés előnyökkel jár. „A magatartás akkor ismétlődik meg, ha az előnyökkel jár. Ráadásul szabályszegő magatartás ritkán jár hátrányos következményekkel” – mondta, egyúttal kijelentette: az emberek a szabálytartó magatartás miatti balesetmentes állapotot természetesnek fogják fel. Hogy a szabályszegők ne érezhessék magukat előnyben, különböző módszereket sorolt fel: ilyen az ellenőrzések hatékonyságának növelése, a forgalomtechnikai kényszerítő eszközök alkalmazása (sávellhúzás, középsziget kialakítása). A szabálysértők között két típust különböztetett meg: akik tudatlanságuk miatt szabálytalankodnak, illetve azokat, akik ismerik a szabályt, de nem akarják betartani. „Ennek indítéka az erős teljesítménymotiváció, hogy minél gyorsabban érjek





Fotó: ThinkStock

a célhoz, a fiatal vezetőkre jellemző feltűnési vágy, a bátorság demonstrálása, de akad, amikor harag vagy düh motíválja a szabálysértést.” Külön téma az ittas vezetés, a jelenlegi szabályozás szerint nem lehet a járművezetéstől azonnali eltiltást alkalmazni. Mivel a vezetői

» Európa közúthálózatán jelenleg még az alkohol a leggyakoribb probléma, utána következik a kábítószer, illetve a gyógyszeres bódultság alatti vezetés.

engedély helyszíni elvételére nem kerülhet sor, sokan azt gondolják: nem is ittam annyit, hiszen továbbengedtek... Ezen változtatni kellene, ajánlotta a pszichológus.

Dr. Varga Tibor, az SZTE Igazságügyi Orvostani Intézet professzora a kábítószeres és gyógyszeres hatásait mutatta be a közlekedésben. A hazai mutatók némiképp eltérnek a nyugat-európaiaktól: nálunk egy évben száz alatti drogfogyasztó sofőrt regisztráltak a tízezres alkoholos befolyásoltsággal szemben. Nyugaton ennél nagyobb a drogfogyasztási szabálysértési hajlandóság. „Itthon ez a probléma nem tömeges, de a kábítószeres hatásainak mérése sem olyan egyértelmű, mint az alkoholé” – mondta a professzor. A szerek, pláne a legújabbak bomlási sebessége jóval gyorsabb, az

elkövetés után három órával már nem lehet klinikai tünetekre utaló következtetéseket levonni. „Az időfaktor döntő, ugyanis a heroin, a THC felezési ideje miatt a baleset után három órával már nem mond semmit a vizsgálat, hogy a cselekmény idején milyen állapotban volt a vezető.” A kábítószeres hatásainak megállapítására új szakmai protokoll készül. Amíg az alkoholnál egzakt határértékeket lehet felállítani, addig a tudatmódosító szereknél ez nehezebb feladat. „Az új szerek hatásait egyelőre nem ismerjük a befolyásoltság mértékének megállapításához. Európa útjain ma még az alkohol a leggyakoribb probléma, utána következik a kábítószer, illetve a gyógyszeres bódultság alatti vezetés” – mutatott rá Varga Tibor.

A Nemzeti Közlekedési Hatóság osztályvezetője egy mondatkal aktualizálta az előtte szólókat: „Novák Ferenc vagyok és KÖBETAG.” A szakember az NKH életében bekövetkezett szervezeti és személyi változásokat ismertette, kijelentve, hogy a szervezet a szolgáltatói szemlélet felé kíván elmozdulni. A cél egyértelműen az eljárások egyszerűsítése, az adminisztratív terhek csökkentése, a jogszabályok nyelvezetének közérthetőbbé tétele, a szervezeten belüli szemléletváltás elérése. Az átláthatóság mellett a harminc napra rövidült ügyintézési határidőt emelte ki. „Nem könnyen, de tartani tudjuk” – jelentette ki az NKH osztályvezetője.

Az előadások után konzultációval zárult a konferencia.

S. V. A.

A poszttraumás stressz-zavar vizsgálata közlekedési balesetek kapcsán

# Okozhat-e lelki tüneteket egy baleset átélése?



Fotó: Thinkstock

## 1.1 BEVEZETÉS

Az emberiség történetének kezdete óta a közlekedés mindennapjaink elválaszthatatlan része. Közlekedjünk gyalogosan vagy járműveken, mindannyian egy „társasjáték” részesei vagyunk, hiszen az utakon minden pillanatban alkalmazkodnunk kell a közlekedés többi résztvevőjéhez. Az emberek nagy részénél ez az alkalmazkodás zökkenőmentesen zajlik, másoknál azonban – különböző körülmények hatására – hiba történik az alkalmazkodás során, ami közlekedési baleset kialakulásához vezethet. A baleseti statisztikákat olykor riadtan olvassuk, de vajon belegondolunk-e abba, hogy ténylegesen mit élnek át, mit éreznek a baleset elszenvedői? A következő tanulmányban erre a kérdésre keresem a választ.

## 1.2 A TANULMÁNY CÉLJA

E tanulmány célja annak vizsgálata, hogy megjelennek-e a poszttraumás stressz-zavar tünetei közlekedési balesetet átélt személyeknél. A tanulmány félig strukturált interjúk alapján készült.

## 1.3 A POSZTTRAUMÁS STRESSZ-ZAVAR FOGALMA

Bár a népi híresztések és a természeti katasztrófák korábban is nagy tömegek lelki traumatizálódását idézték elő /1, 18/, a poszttraumás stressz-zavar diagnózisát csak 1980-ban vezették be. Az elmélet szerint azoknál a személyeknél, akik átéltek vagy megfigyeltek olyan eseményt, amely súlyos sérülés vagy a halál fenyegetésével járt, megjelenhetnek a poszttraumás stressz-zavar tünetei, amelyek a következők /15,16/:

1. a személy nagyfokú rémületet, tehetetlenséget él át az esemény során,
2. akarata ellenére az esemény pillanatait később újra és újra átéli,
3. kerüli azokat az ingereket, helyeket, személyeket, amelyek az eseményre emlékeztetik,
4. emellett megjelenhet alvászavar vagy kínzó álmok, figyelemzavar, ingerültség, ijedősség, visszahúzódás. /5/

E tünetek megjelenése közvetlenül a baleset utáni időszakban normális. Amennyiben azonban a zavar időtartama meghaladja az egy hónapot, valamint a tünetek jelentős nehézséget okoznak az egyén életének különböző területein, pszichoterápiás segítség igénybevétele mindenképpen ajánlott.

Szerencsére Magyarországot a XXI. században elkerülték a háborúk és a súlyos természeti csapások, de a közúti balesetek száma alapján feltételezhetjük, hogy a balesetet átélt események résztvevői gyakran meg tapasztalják a poszttraumás stressz-zavar tüneteit.

Epidemiológiai vizsgálatok szerint súlyos közlekedési balesetek áldozatai 10–40%-ánál megjelennek a poszttraumás stressz-zavar tünetei /2,4/. Az utóbbi 10-15 évben számos kutatás foglalkozott a témával, amelyek során megállapították, hogy a traumatikus szituáció jellemzői mellett erősen befolyásolják a poszttraumás stressz-zavar kialakulását az egyén személyiségbeli különbségei, valamint az adott társadalom szociális és szokásjellemezői is /3, 11, 13, 19/.

A poszttraumás stressz-zavar kialakulásának folyamatát különféle pszichológiai elméletek alapján próbálták leírni. A legismertebb ezek közül a kognitív elmélet, amely szerint a poszttraumás stressz-zavar kialakulásában az a meghatározó, hogy a személy hogyan értelmezi magát a traumatikus eseményt, annak körülményeit és az erre adott saját reakcióját /6/. A gondolkodási zavar mellett, az emlékezet zavart működése is szerepet játszik. A tüneteket szorongás kíséri, mivel a személy a múltbeli traumát jelen idejű fenyegetésként éli át /12/. A zavar felismerhető a baleset körülményein való folytonos rágódásról vagy a balesetre emlékeztető dolgok elkerüléséről. Az egyén úgy érezheti, mintha megrekedt volna a baleset pillanatában, képtelen előző élete folytatására, vagy új élet kialakítására. A gondolkodás és az emlékezet torzulása meggátolja a személyt abban, hogy reálisan értékelje a baleset körülményeit és a saját szerepét, ezért a trauma feldolgozása nem történik meg /14, 17/. A pszichoterápia segítheti a személyt a pontosabb emlékezésben, az eseménnyel való szembenézésben, ezáltal a feldolgozásban /8, 9/.

A pszichoanalitikus szemlélet a saját fogalmaival, de a kognitív elmélethez hasonlóan írja le a poszttraumás stressz-zavar kialakulását. Elméletük szerint a traumás esemény során az egyén váratlan módon szembe-sül a halállal, ami a biztonságérzetbe vetett nagy csalódással, valamint erős érzelmi megterheléssel jár. A túl intenzív érzelmi válasz hatására zavar történik a gondolkodási és emlékezési folyamatokban is, ezért a trauma nem kerül a szokásos módon feldolgozásra. Mivel a biztonságérzet alapjaiban rendül meg, az egyént elárassza a szorongás. A pszichoanalitikusok terápiás elképzelése – a kognitív elmélethez hasonlóan – arra helyezi a hangsúlyt, hogy segíteni kell a traumás esemény beépülését az egyén élettörténetébe, ezáltal a trauma feldolgozhatóvá válik /7, 10, 11/.

## 2. A POSZTTRAUMÁS STRESSZ-ZAVAR VIZSGÁLATA KÖZLEKEDÉSI BALESETET ÁTÉLT SZEMÉLYEKNÉL

A vizsgálat során arra kerestem a választ, hogy a közlekedési balesetet elszenvedett vagy azt szemtanúként átélt személyeknél megjelennek-e a poszttraumás stressz-zavar tünetei. Módszerem lényege az volt, hogy

a traumatizáló helyzetbe került személyekkel félig strukturált interjú készítettem, amely során célzott kérdésekkel feltérképeztem egyrészt a traumát megelőző személyiség szerkezetet és a szociális támogató kapcsolatrendszer milyenségét, másrészt az eseményt követő poszttraumás tünetek megjelenését. Az alanyok kiválasztásánál kezdetben úgy véltem, tömördek olyan pácienssel fogok találkozni, akik a poszttraumás stressz-szindróma valamely tünetétől szenvednek. Több olyan egészségügyi intézményt is felkerestem, ahol elképzelésem szerint közlekedési baleseten átesett és segítségre szoruló személyekkel beszélhetek, de az elsődleges ellátásba vont betegek nem voltak olyan fizikai és főleg tudati állapotban, amely az interjúkészítést lehetővé tette volna. Az ő hozzátartozóik, akik nyilvánvalóan szintén krízist éltek át, nem kívánták nehézségeiket pszichológussal megosztani, mert az kínos lett volna számukra az ismerősök előtt. E nehézségek ellenére mégis akadtak olyan személyek, akik szívesen megosztották velem történetüket, többségében olyanok, akik önmaguk voltak a közlekedési baleset elszenvedői, illetve egy szemtanú, aki végignézte hozzátartozója balesetét.

### 2.1. D. esete

D.-vel egy rehabilitációval foglalkozó intézetben találkoztam. A baleset három hónapja történt, a pontos dátumra jól emlékszik. Végig eszméleténél volt, bár „jobb lett volna, ha nem” – teszi hozzá. Motorral haladt egy főúton, és látta, hogy jön szembe egy személygépkocsi. A személygépkocsi bekanyarodni készült, majd megállt, ezért D. úgy vélte, el fog fénni mellette, de a személygépkocsi újra elindult. D. próbálta kikerülni a járművet, de nekiütközött, így a lába a kocsi és a motorkerékpár közé szorult. Leesett a motorról, de egyből felült. Látta, hogy a sérült lábán a nadrág szétszakadt, végtagja pedig súlyosan roncsolódott. Telefonálni akart a párjának, de nem volt képes rá, végül az odaérkezők közül segített neki valaki. Emlékszik, hogy a személygépkocsi vezetője sírt, D. mellé pedig leguggolt egy nő, aki nyugtatgatta őt, ami sokat segített. „Az volt a furcsa, hogy ülök a motoron, és egy perc múlva baleset. Úristen, ez velem is megtörténhet!” – gondolta. Hamarosan megérkeztek a mentők. D. lábszárán többszörös nyílt törés keletkezett, ami már a helyszínen nagy fájdalmat okozott, és amit később még sokszor műtöttek és plasztikáltak. A sorozatos műtétek, az ezzel járó fájdalom és funkcióromlás nagyon elkeseríti őt.

A balesetet felidézve D. végig merev arccal, érzelmek nélkül mesél. A kórházban annyit közöltek vele, hogy az első műtétnél „elromlott valami”, ő pedig nagyon tehetetlennek érezte magát, mivel egyébként sem szereti, ha nem maga szabályozza a dolgait.

A baleset néha „csak úgy magától” az eszébe jut. Azon rágódik, hogy ha nem fékez, talán elfért volna a kocsi mellett. Az autósra haragszik, mivel azt állította, hogy nem látta a közeledő motort, de D. azt is nehezményezi, hogy az illető nem érdeklődött a hogyléte felől.

D. nehezen tudja elfogadni, hogy maradandó sérülést szenvedett, nem tudja elképzelni, hogyan változik meg most az élete. Az is felmerült, hogy amputálni kell a lábát. Munkáját szeretne, arról szívesen mesél, de pillanatnyilag kétséges, hogy lesz-e még lehetősége ezt a munkakört betölteni. Családjáról kérdezve kiderül, hogy elvált, de jelenlegi párja és kiskorú gyermekei hiánya nagyon megviseli. Első házasságából született gyermeke viszont – szembehelyezkedve D. véleményével – váratlanul megnősült, mialatt D.-t a kórházban kezelték.

D. esetében feltételezhetjük, hogy a bizonytalan jövő miatti szorongását keménységgel próbálja elfedni. Önmaga sérthetlenségébe vetett hite megrendült, elvesztette a kontrollt saját teste és sorsa felett, de negatív érzéseit nem akarja kimutatni vagy átélni. A balesettel kapcsolatos emlékeit igyekszik elfelejteni, az esemény tudatos felelevenítését kerüli. Szociális kapcsolatai jelentősen beszűkültek, ezért nem kap elegendő mennyiségű szociális támogatást. Mindezen tényezők miatt a traumatikus esemény feldolgozása megakadt, D.-nél megjelenik a rágódás a baleset körülményein, valamint a baleset emlékének akaratlan bevillanása, mint poszttraumás tünet. Sérült végtagjára idegenül tekint, a „sántaság” nem illik a magáról alkotott kemény és férfias képbe. Remélhetjük, hogy fizikai felépülése, valamint családja és munkatársai támogatásával képes lesz szembenézni az új helyzettel, és újra képes lesz elfogadni önmagát.

### 2.2. C. esete

C. utasként szenvedett balesetet: a kocsi, amelyben ült, megcsúszott az úton. C. nagy csattanást hallott, de nem tudta, mi történt, csak annyit érzett, hogy fáj a lába. Később mesélték el neki, hogy az autó szinte rácsavarodott egy villanyoszlopra. C. jól emlékszik a mentőautó és a rendőrautó villogójára, meg a „nyüzsgés” hangjaira. Mivel beszorult a karosszériába, a segítőket nem látta, de hallotta a hangjukat, azt is, amint egyikük azt mondja, hogy ennek leszakadt a lába. C. úgy emlékszik, hogy a baleset során sem rémületet, sem halálfélelmet nem élt át. A roncsból való kiszabadítás előtt elkábították, ezért többre nem emlékszik. Kórházi ellátása során mindkét lábát amputálták. „Most már minden szép és jó, ezek csak pillanatnyi nehézségek” – mondja. C.-nek bevillannak időnként a baleset képei, de ezt azzal magyarázza, hogy ilyenkor „vizsgálja” a baleset körülményeit, azzal a céllal, hátha eszébe jut még valami. Ha a balesetre gondol, nem érez szorongást vagy félelmet, sőt eddig még nem is álmodott róla. Elmondása szerint poszttraumás tünetek nála nem jelentkeztek.

C. nagy családdal és sok baráttal büszkélkedhet. Fiatal kora ellenére már kialakította önálló egzisztenciáját, a balesete előtt aktív életet élt, munkájában sikeres volt. Lábai elvesztését egyelőre bagatellizálni próbálja, nem a jelenre, hanem a jövőre összpontosít: szeretne visszatérni régi életébe, sőt felmerült benne, hogy hasonló sorsú embertársainak is segítséget nyújtana. Örül annak, hogy a történetek ellenére képes pozitívan látni a saját életét. Bevallja, hogy az amputáció után közvetlenül szomorúságot és önsajnálatot átélt, de ami igazán fáj neki, az a szülei fájdalma.

C. esetében a támogató társas környezet sokat segít mind fizikai, mind lelki értelemben, de itt is megfigyelhető a balesettel kapcsolatos negatív érzelmek elfojtása, ami megnehezítheti a traumás esemény feldolgozását. C. pozitív énképe, motiváltsága, spirituális életfelfogása, valamint kiterjedt szociális kapcsolatai és az erős családi kötelék védőhálójá viszont jó eséllyel hozzásegítheti őt az újrakezdéshez.

### 2.3. B. esete

B.-vel annak a napnak a reggelén beszéltem először, amikor meghalt a fia. Az intenzív osztály személyzete javasolta, hogy lépjen kapcsolatba velem. B. fiát az előző napon szállították be az intézetbe, miután autóbalesetet szenvedett. Bár életmentő műtétet hajtottak végre rajta a koponyasérülése miatt, a fiú életét nem tudták megmenteni.



Fotó: Thinkstock

B. közvetlen és készséges, szívesen beszél, egészében nem egy gyermekét gyászoló, megtört ember benyomását kelti. Pedig B. szemtanúja volt annak, amikor fiát elgázolta egy személygépkocsi. Úgy érzi, nem tudja felfogni, nem akarja elhinni, hogy mindez az ő gyerekeivel történt, hogy a fia nincs többé. Emlékszik arra, ahogy a fia feküdt a földön, és arra, hogy ő nem tudott sírni. Azt gondolja, ez azt jelenti, neki nem is fáj, ami történt. B. biztos abban, hogy a fia is azt akarná, ne sírjon. B. nem szívesen mutatja ki az érzéseit. Az egész baleset elfogadhatatlan B. számára. Miért pont az ő fia, miért pont akkor, és miért így végződött? B. hibáztatja magát, talán megakadályozhatta volna a balesetet. Az a kép jut az eszébe, ahogy a fia az úton eszméletlenül feküdt, és egy könnycsepp kicsordult a szeméből. B. úgy érzi, hogy a fia halála után is kapcsolatban maradtak, ő elmesél neki mindent, ami egész nap velük történik. B. örül annak, hogy eddig lefoglalták őt a szükséges intézkedések. Bár érzése próbálnak a felszínre törni, igyekezik tárgyilagos és fegyelmetten maradni.

Amikor tudatták vele a kórházban, hogy nagy baj van, nem szólt senkinek, csak imádkozott. Több óra eltelt, mire a fiú meghalt, de úgy nézett ki, mintha csak aludt volna. B. azóta sem tudja elhinni, hogy a fia nincs többé. Miközben az eseményeket felidéz, érezhetően nő benne a feszültség, érzése szeretnének a felszínre törni, de ő nem engedi.

B. jelenlegi élethelyzete tele van nehézségekkel: a férjétől éppen válófélben van, munkahelyéről nemrégiben bocsátották el. Élettörténetét jobban megismerve kiderül, hogy családtagjaitól gyakran kellett elszednie fizikai bántalmazást. B. megtanulta, hogy fájdalmát, szomorúságát ne mutassa ki. B.-t az is zavarja, ha másokat sírni lát.

Mostanában gyakran eszébe jut az a gondolat, milyen rossz lehet egyedül hidegben és sötétben lenni. Fiát egy korábban elhunyt rokon mellé temettette, hogy ne legyen egyedül. B. szeretné elhinni, hogy a fia lelke tovább él, próbál is vele beszélgetni, de a testének hiányát nem tudja elfogadni. B. attól fél, hogy az idő múlásával elfelejti, milyen is volt a fia. Nem érti, hogy történhet ilyen szörnyűség egy gyerekkel. Az egész baleset egy pillanat műve volt, mindig eszébe jut a sok „ha”. Mindig maga előtt látja a fia arcán a könnycseppet. Állandóan azon gondolkodik, hogy miért történhetett meg mindez. Érzések helyett csak ürességet érez. Este, amikor lefekszik, előugrik a fia képe: B. újra és újra látja, ahogyan elüti őt az autó, és fekszik a földön. B. újra meg újra átéli azt a rémületet, amit akkor érzett. Bár mindennap a baleset helyszíne közelében vezetne el az útja, azt a helyet igyekszik elkerülni, ha erre nincs lehetősége, erős szorongást él át.

B., aki korábban mindenkit meghallgatott és megértő volt másokkal, most dühös a róla szóló, felelősséget firtató pletykák miatt. Az emberek arról beszélnek, hogy ő hol volt és mit csinált a baleset időpontjában, úgy kritizálják, hogy nem is ismerik. B. azért dühös az emberekre, mert büntudata van: ő maga is azon rágódik, hogyan akadályozhatta volna meg a balesetet, bár az eszével belátja, hogy erre semmilyen lehetősége nem lett volna. A „Milyen jól tartod magad ahhoz képest...” kezdetű mondatok nagyon feldühítik. Mások azt hiszik, hogy neki nincsenek érzései, ez nagyon rossz, de ő nem is akarja megmutatni az érzéseit a világnak. Senki nem érezheti át, hogy neki mennyire hiányzik a fia.

Beszélgéseink további részében arra biztatom B.-t, hogy idézze fel a fiával kapcsolatos emlékeit. Végül mesélni kezd róla és a vele kapcsolatos közös élményekről. Kiderül, hogy B. és fia között szoros érzelmi kapcsolat volt. B. minél többet emlékezik a fiára, érzelmei annál erősebben próbálnak feltörni, de ő ellenáll. Úgy érzi, erősnek kell lennie. Végül átszakad a gát: egy nagyon személyes emléket felidézve B. könnyekben tör ki. Hosszasan sír, könnyek között idézi fel a fiával kapcsolatos legmélyebb érzéseit, az együtt töltött legszebb percekét.

B-t fontos megerősíteni abban, hogy nem attól erős, ha elfojtja az érzéseit. Meg kell engednie magának, hogy átélje a gyászt. Bár ez nagyon fájdalmas, de a veszteség feldolgozásához elengedhetetlen. B. helyzetét nehezíti, hogy esetében kielégítő szociális kapcsolatokról – válik a férjétől, elbocsátják a munkahelyéről – nem beszélhetünk. Ezt a veszteségsorozatot tetézte fia váratlan és tragikus halála.

B. esetében a legnagyobb érzelmi terhet a büntudat jelenti: nem tudja elfogadni fia halálának elkerülhetetlenségét, „mi lett volna, ha?” típusú kérdésekkel az eseményen rágódik, saját szerepét felnagyítja, úgy érzi, valahogy megváltoztathatta volna a megváltoztathatatlant. Megjelenik a poszttraumás stressz-zavar valamennyi tünete: a tehetetlenségérzés és a rémület átélése, a baleset képeinek, valamint halott fia látványának felidéződése, a baleset helyszínével kapcsolatos félelem és a rémálmok.

### 3. ÖSSZEFOGLALÁS

Az előzőekben tárgyalt személyek eseteiben közös, hogy valamennyien részesei voltak olyan közlekedési balesetnek, amely önmaguk vagy szerettük életének fenyegetésével járt. Mindannyiuk tudata tiszta volt a traumatikus esemény során, és valamennyiüknek szembesülnie kellett a trauma visszavonhatatlan és megváltoztathatatlan utóhatásaival. Mindezek ellenére a vizsgált személyeknél nem egyformán jelentek meg a poszttraumás stressz-zavar tünetei.

A bemutatott, valamint a további hasonló interjúk összehasonlítása során egy fontos különbség szembetűnik: akik maguk voltak a traumatikus esemény elszenvedői, enyhébb poszttraumás tüneteket mutatnak, mint az a személy, aki szemtanúként átélte gyermeke halálos balesetét. Feltételezhetjük, hogy e különbség oka a büntudat megjelenésében, valamint a tehetetlenségérzés átélésében keresendő. Tudjuk, hogy az elkerülhetetlen traumát, fatalista szemléletmódunkból fakadóan jobban elfogadjuk. A szeretett személy elvesztésének végignézése viszont olyan erős tehetetlenségérzés és büntudati szorongást okoz, amely folyamatos rágódáshoz és tépelődéshez vezet, a tanú keresi önmaga felelősségét, hogyan tudta volna előrelátni, elkerülni vagy megakadályozni a tragikus eseményt. Kerüli a traumával kapcsolatos ingereket, az érzelmi dermedtség állapotába kerül. Szenved a fokozott izgalmi állapot tipikus tüneteitől: a betolakodó intenzív visszaemlékezésektől, rémálmoktól. Nem képes elfogadni és személyiségébe illeszteni az eseményt, és azzal együtt élni tovább, megreked a baleset pillanatában. Ráadásul, ha a környezet reakciója nem az elfogadás és a megértés, vagy az őszinte segítő hozzáállás, hanem a gyanakvás, a hibáztatás, vagy a gyász érzéseinek elfedésére való biztatás, tovább erősödik az önvádolás és az elfojtás. Mindez testi és pszichés panaszok vagy önagresszív cselekedetek megjelenéséhez vezethet.

Megfigyelhető továbbá, hogy azok a személyek, akik a közlekedési baleset elszenvedése előtt egészséges személyiség szerkezettel rendelkeztek, és életvezetésük sikeresnek nevezhető, valamint támogatásra számíthatnak szociális környezetüktől, kevesebb poszttraumás tünetet élnek át.

Akik maguk szenvedték el a közlekedési balesetet, bár a trauma pillanataira mindannyian élesen és pontosan emlékeztek, rémületet és halálfélelmet kevésbé éltek át. A traumás eseményt követően betörő gondolatok vagy érzések ritkábban jelentkeztek. Bár a balesettel és az elszenvedett sérüléssel kapcsolatos negatív érzések

elfojtása valamennyi vizsgált személynél megfigyelhető, azok, akik nem szenvednek súlyos poszttraumás tünetektől, próbálnak szembenézni magával az eseménnyel és annak egész életre kiható következményeivel. Mivel a feldolgozás folyamata zajlik, ritkábban álmodnak a balesetről és hajlandóak felidézni az ezzel kapcsolatos emlékeket vagy személyeket. Szociális kapcsolataikból igyekeznek erőt meríteni.

Talán ebből fakad, hogy ezek a személyek pszichológiai segítséget nem igényeltek, pedig a pszichoterápia valamennyi esetben segíthette volna a gyász és a negatív érzések megélését, a trauma feldolgozását, a poszttraumás tünetek oldódását, valamint az én-funkciók megerősítését.

Érdemes megjegyezni továbbá, hogy nincs információ arról, hogyan sikerült a kórházi környezetet elhagyva helyt állniuk az életben ezeknek a személyeknek, nem alakult-e ki náluk pszichés probléma, vagy késleltetett kezdetű poszttraumás stresszbetegség.

#### 4. KONKLÚZIÓ

Összefoglalva megállapítható, hogy a közlekedési balesetet követő időszakban a lelki tünetek megjelenése és fennmaradása függ egyrészt a baleset körülményeitől, másrészt a balesetet átélt egyén személyiségétől, valamint társas kapcsolataitól. A jó megküzdési képességgel, érett személyiséggel és kielégítő társas kapcsolatokkal rendelkező személyek képesek arra, hogy akár a súlyos traumát is – a pszichés feldolgozás folyamatán keresztül – beépítsék személyiségükbe. Ha azonban a baleset körülményei miatt büntudat érzés jelenik meg, vagy a balesetet megelőzően személyiségbeli és/vagy életvezetési problémák álltak fenn, a szociális környezet pedig érdektelenül vagy ellenségesen viszonyul az egyénhez, akkor a trauma pszichés feldolgozása elakad, a személy – valamennyi negatív érzésével együtt – megreked a baleset pillanatában. A büntudat megjelenése súlyosabb poszttraumás tünetek kialakulásához vezethet.

Fontos megemlíteni, hogy a jelenlegi egészségügyi ellátás és a társadalmi szemlélet is elsősorban a testi elváltozások orvoslására összpontosít, így a lélek problémái háttérbe szorulnak és kezelés nélkül maradnak. Feltételezésem szerint a közlekedési balesetet elszenvedett, illetve más traumáját átélt emberek, valamint hozzátartozóik körében jóval gyakrabban megfigyelhetőek a poszttraumás stressz-zavar tünetei, de ezen egyének jelentős része valószínűleg soha nem részesül pszichológiai kezelésben. A tüneteket testi betegségeknek vagy depresszióknak diagnosztizálják, és őket gyógyszeres terápiában részesítik, így aztán az elfojtott tartalmak soha nem kerülhetnek a helyükre, a tünetek krónikussá válhatnak.

Megfigyelhetjük továbbá, mennyire fontos a szociális környezet hatása: gyakran előfordul, hogy az emberek az áldozat meghallgatása, megértése és támogatása helyett az ő egyéni felelősségét firtatják, vagy arra biztatják az egyént, hogy ne gondoljon többet a traumára, ne szomorkodjon, ne panaszkodjon, hanem élje tovább az életét. Tudnunk kell azonban, hogy a lelki és testi tünetek mindaddig nem csillapodnak, amíg az egyén fel nem dolgozta magában a traumát. Lényeges, hogy a személy számára megértő és segítő környezetet teremtsünk, amelyben szembe tud nézni az eseménnyel, a saját érzéseivel és az őt ért veszteségekkel. Amennyiben azonban a lelki tünetek egy hónapon belül nem enyhülnek, és emiatt az egyén addigi életvezetése, viselkedése tartósan megváltozik, kérjünk pszichoterápiás segítséget. A pszichoterápia különböző módszerek alkalmazásával képes segíteni a trauma feldolgozásában, így lehetőséget biztosít a közlekedési baleset utáni élhető élet kialakítására.

*Recsákné Mazányi Judit*

.....

Irodalomjegyzék:

- |   |  |  |
|---|--|--|
| <p>1. Bakó T.: A verem mélyén. Könyv a krízisről; Cserépfalvi 1996</p> <p>2. Breslau, N.: Epidemiology of trauma and posttraumatic stress disorder in psychological trauma. In: Psychological trauma. Szerk: Yehuda, R., American Psychiatric Press, Washington D. C., 1998, 1-29. o.</p> <p>3. Comer, R.: A lélek betegségei. Pszichopatológia. Osiris Kiadó, Budapest, 2000. 205-220. o.</p> <p>4. Csuha Cs. K.: Trauma és ismétlés. In: Pszichoterápia 12. évf. 1. sz., 17-29. o., 2003</p> <p>5. DSM-IV, Budapest, Animula, 2001</p> <p>6. Ehlers, A. - Clark, D.: A poszttraumás stresszbetegség kognitív modellje. In: Psychiatria Hungarica 2000, 15, 249-275. o.</p> <p>7. Ferenczi S.: A háborús neurozisos pszichoanalízis. In: Szerk.: Dr. Linczenyi A.: Lelki problémák a pszichoanalízis tükrében. Válogatás Ferenczi Sándor tanulmányaiból, 199-225. o., Magvető Kiadó, Budapest 1982</p> | <p>8. Foa, E. - Rothbaum, B.: Treating the trauma of rape cognitive behavior therapy for PTSD, Guilford, New York, 1998</p> <p>9. Frankl, V.: ...mégis monddj igent az életre! Pszichoteam Mentálhigiénés Módszertani Központ, Budapest, 1988</p> <p>10. Freud, S.: A traumához való rögződés. A tudattalan. In: Bevezetés a pszichoanalízisbe. Gondolat Kiadó, Budapest, 1986</p> <p>11. Hárdi L.: Poszttraumás stressz-szindróma keletkezése és kezelése. In: Psychiatria Hungarica 2000, 15 (3): 311-317. o.</p> <p>12. Kopp M.: Mennyire megbízhatóak a traumával kapcsolatos emlékképek? In: Psychiatria Hungarica 2000, 15, 294-297. o.</p> <p>13. Korn, M.: Emerging Trends in Understanding Posttraumatic Stress Disorder CME. Disclosures. In: Medscape.com Viewarticle, 2007</p> <p>14. Krystal, J. - Benneth, A.: Toward a cognitive neuroscience of dissociation</p> | <p>and altered memory functions in posttraumatic stress disorder, Philadelphia, 239-269. o.</p> <p>15. Martényi F.: A poszttraumás stressz-zavar. In: Orvosi Hetilap, 145. évfolyam 46. szám, 2315-2322. o., 2004</p> <p>16. Martényi F.: A poszttraumás stresszbetegség. Tünetek, neurobiológia és gyógyszeres terápiák. In.: Psychiatria Hungarica 2000, 15. 267-293. o.</p> <p>17. Perczel-Forintos D.: „A pillanatban megrekedve”. Kognitív terápiás intervenciók poszttraumás stressz-zavarban. In: Psychiatria Hungarica 2000, 15, 318-325. o.</p> <p>18. Dr. Simon J.: Krízisek megjelenése, formái és kezelési lehetőségei nevelőotthoni növendékeknél. In: Ifjúkór I-III. kötet, Okker Kiadó, Budapest, 1996</p> <p>19. Yule, W.: Posttraumatic Stress Disorders - Concept and Therapy, Wiley, London, 1999</p> |
|---|--|--|

Dr. Melegh Gábor, igazságügyi szakértő

# Az autó nem fegyver

Horn Gyula balesetének vizsgálata áttörést jelentett karrierjében, a Budapesti Műszaki Egyetem professzora által kidolgozott számítógépes baleseti rekonstrukció alapvetően ezután vált világszerte elfogadott módszerré. *Dr. Melegh Gábor* lényegében az országot megrázó összes közúti tömegszerencsétlenségnél szakértett, részt vett a pörbölyi gyermektragédia, a taszári, agárdi autóbusz-baleset okainak feltárásában. A tragédiák okozta stresszt hobbjára révén dolgozza fel: autóversenyzett, zenélt, és veterán autókat gyűjt. Tizenhárom gyönyörűsége oldtimer Mercedes gazdája.

– *Annyi szép szakma van: miért pont a baleseti szakértést választotta? Mindenhol tragédiák, szétszakadt családok, fájdalom.*

– És egy sereg megválaszolatlan kérdés. A tragédiák után a hozzátartozók fájdalomukban mindig ugyanazt kérdezik: miért pont az én családtagommal, szerelmemmel történt meg? Én mindig erre a kérdésre keresem a választ. Egyébként már gyerekkorom óta biztos voltam abban, hogy a közlekedésben fogok dolgozni. Amikor elvittek az ország első közlekedési parkjába, olyan elmélyülten vezettem a buszt, hogy az meghatározta az érdeklődésemet. A saját példámon látom, hogy egyáltalán nem hiábavaló már gyerekkorban elkezdni a közlekedésbiztonság oktatását, és ennek természetesen ma is a híve vagyok. Az egyetem után akadémiai ösztöndíjasként kapcsolódtam be a Budapesti Műszaki Egyetem életébe, és rövid idő, két év múltán letettem az első doktorimat. A Gépjárművek Tanszéken akkori tanárom, Ternai Zoltán oldalvizén láttam először bírósági aktákat. Megdöbbenve tapasztaltam, hogy a közlekedési ügyekben milyen magas a becslési faktor, a tekintélyvélemények aránya. Ezzel viszont nem tudtam kibékülni, ezért fordultam a tudományos kutatások felé. A szakterületen óriási lehetőséget láttam a számítástechnika alkalmazásában, új programokat fejlesztettem. Kifejezetten a közlekedési balesetek, a mozgásszimuláció, számítógépes baleseti rekonstrukció, járművizsgálatok, szakértői elemzések érdekelték. És persze szerencse is kellett, mert az igazságügyi szak-

értői kör nagyon zárt világ volt. Egy szomorú balesetnél azonban a rendőrség aznap pont nem talált egy szakértőt sem. Így kerültem be, tulajdonképpen egy véletlen folytán.

– *Karrieríve innentől zökkenőmentes lett, konkrétan mi hozta meg az áttörést?*

– Az általam alkalmazott számítógépes baleseti rekonstrukció egyedülálló volt a piacon, ilyen eszközzel akkoriban senki sem rendelkezett, és ez a szakvélemények alátámasztásában is megjelent.

– *És Horn Gyula Saabja is ekkor tért le az útról.*

– A svéd autógyár járműfejlesztő mérnökei Magyarországra jöttek, és ők is készítettek egy szakvéleményt a balesetről. Ami csak részben egyezett az enyémmel. Megmutattam az általam alkalmazott baleseti szimulációs programot, és nemcsak hogy elfogadták a szakvéleményemet, de meg is rendelték a programot, sőt: még európai terjesztésében is szerepet játszottak. Ma már az összes földrészén alkalmazzák. Sok magyar vezető politikus, híresség közlekedési balesetét vizsgáltam. Igazságügyi szakértőként természetesen közömbös számomra, hogy az illető milyen beosztásban van. Huszonhatezernél is több esetben adtam írásos igazságügyi szakértői véleményt, nagyjából kétharmadukból baleseti büntetőügy lett. Hiába azonban az ismeretanyag, a megszerzett tapasztalat, még mindig találkozom olyan situációkkal, amelyek meglepnek. Sosem dolgozom rutinból. Felfogásom szerint a munkám egyfajta szolgálat, hogy az ellenérdekelt felek, az ügyész és a védő objektív, a bíró szakmailag megalapozott vélemény ismeretében dönthessen. Ezért sem érdekel, hogy ki mennyire híres az adott balesetben. A másik ok: csak olyan szakértői véleményt adok ki, ami után tudok aludni.

– *Miként lehetséges egy kiégett roncsból, egy vasúti ütközés során teljesen összehérszélteszt járműből olyan információhoz jutni, hogy nem működött a fék?*

– Láttam már olyan mértékű deformációt, amikor semmilyen módszer nem segített. Objektív véleményalkotóként azonban megvan bennem az a képesség, hogyha nem tudom megállapítani az okot, akkor azt beismerjem. Igen, olyan is van, amikor nem találok. Az adatrögzítés során megnézem a károsodási folyamatot, annak sorrendjét, hogy ezek függvényében miként törnek, hajlanak az anyagok. Az aprólékos munka során persze a szakmai tapasztalat is sokat segít. A nyomkeresés, a felkutatás, az esemény okainak kiderítése. Ezek ismeretében lehet olyan paramétereket meghatározni, hogy a bíró döntési helyzetbe kerülhessen.

– *A halálos kimenetelű közúti balesetek terén Magyarország az EU egyik legtöbbet fejlődött országa: mivel lehet ezen az eredményen még javítani?*

– A közlekedésben is az ember, az emberi tényező a lényeg. Az autó nem fegyver! Az indulatok levezetésére mást kell találni! A megleckéztető, ideges stílus rohamos terjedésének hátterében

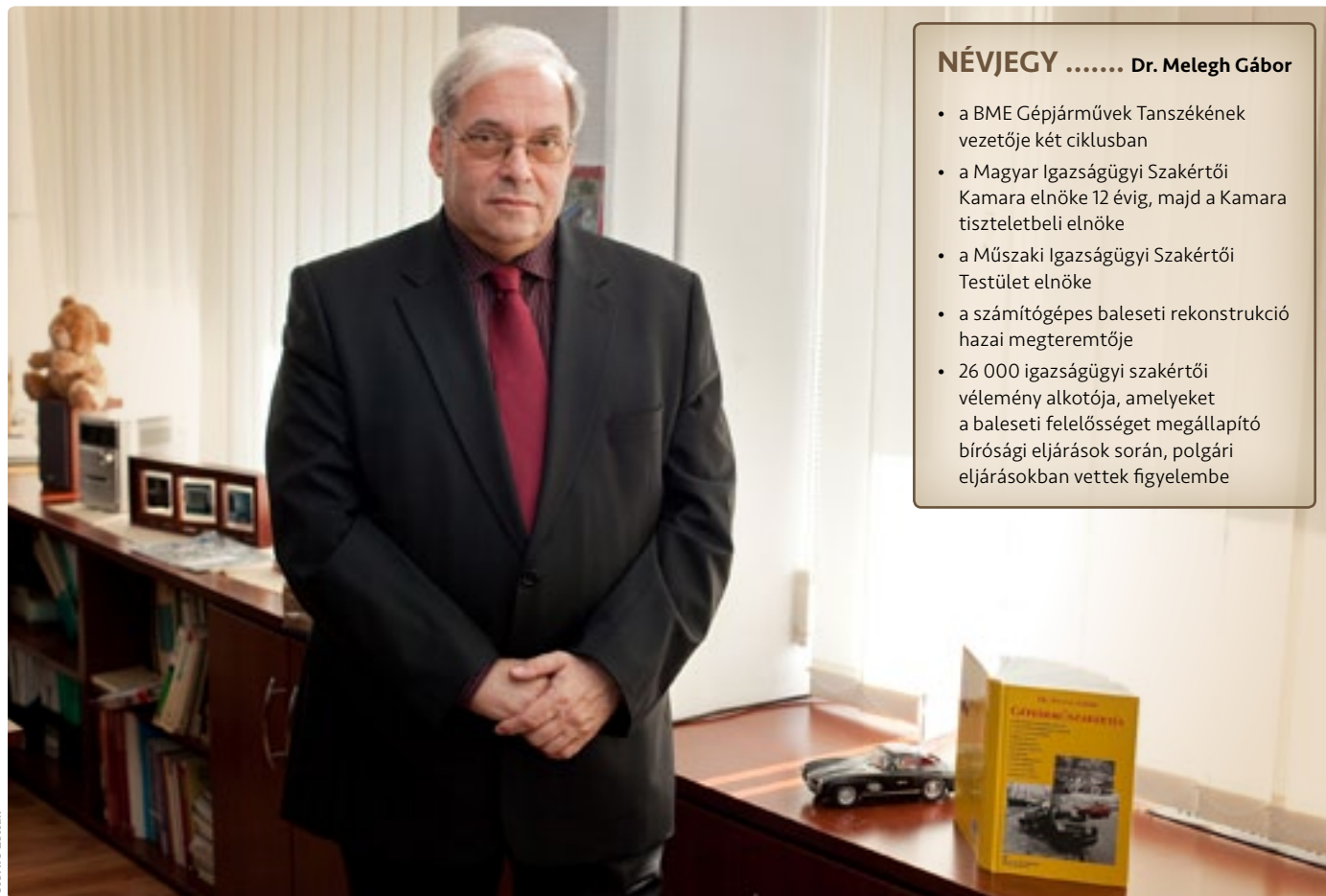


megélhetési és személyes problémák állhatnak. Sokakban nincs meg a kölcsönös udvariasság és megértés. A gépjárművezetésnél alap, hogy maradjon tartalék. Az útnak, a gépnek, az embernek egyaránt. A határon autózni veszélyes, kódolva van a baleset. A baleset előtt a vezetőknek néhány másodperce van arra, hogy felfogja, mi történik vele, a bíróságon erről évekig megy a vita. Minden benne van abban a néhány másodpercben: pánik, ijedtség, agresszió. Nagyon ajánlom még a rutinos sofőröknek is a tanpályát, ott mindenki következmények nélkül tapasztalhatja meg saját határait, gyengéit. Kiderül, hogyan viselkedik vészhelyzetben.

a történeteknek a bemutatása, a balesetek utóéletének nyomon követése hatásosabb, tanulságosabb lenne, mint a mostani gyakorlat.

– *Az Autós Nagykoalíció elnevezésű szervezettel kampányt indítottak a gyatra minőségű, olcsó alkatrészek, a kontárók ellen. Van ennek jövője?*

– Borzasztó méreteket öltött az autóiipar fekete üzletága, amit nyilván az anyagi megfontolások tettek iparággá. Az olcsóság ugyanakkor nem írhatja felül a józan észet, és jogszabály-módosításra volna szükség: meg kellene tiltani a totálkáros autók újraértékesítését. A javítás az esetek egy részében nem tisztességes, és az alkat-



**NÉVJEGY ..... Dr. Melegh Gábor**

- a BME Gépjárművek Tanszékének vezetője két ciklusban
- a Magyar Igazságügyi Szakértői Kamara elnöke 12 évig, majd a Kamara tiszteletbeli elnöke
- a Műszaki Igazságügyi Szakértői Testület elnöke
- a számítógépes baleseti rekonstrukció hazai megteremtője
- 26 000 igazságügyi szakértői vélemény alkotója, amelyek a baleseti felelősséget megállapító bírósági eljárások során, polgári eljárásokban vettek figyelembe

Fotó: Iró Zoltán

– *Abszurd, ha azt kérdelem, a huszonhatezer ügy közül melyik rázta meg a legjobban?*

– A gyerekbalesetek. Azokat nagyon nehéz feldolgozni. De azok a balesetek is felkavarnak, amikor kis odafigyeléssel, egy biztonsági övvel vagy fejtámlával el lehetett volna kerülni a tragédiát. Az egyetemi diákjaimat ki szoktam vinni az autótetemetőbe: elmondom, melyik ronccsal mi történt, és mi lett a benne ülőkkel. Látom a megdöbbenésüket. Az elrettentés azonban önmagában nem elég. Ezért nem értek egyet az olyan híradókkal, amelyek szinte csak bűntügyi és közlekedési balesetekből állnak. Itt ennyien haltak meg, ott annyian. Egynapos történetek, pedig a baleseteknek rendkívül tanulságos utóéletük van. Nemcsak a halálesetek, hanem a súlyos sérültek miatt is, akik nyomorékok maradnak, emiatt családok mennek tönkre. Mikor látott híradóban olyan hírt, amikor valaki egy közlekedési balesetben összeomlott élet után, a romokból épített fel újabb egzisztenciát? Az erőfeszítések ugyanakkor elsikkadnak a hírekben, a közlekedésbiztonság jobbára fizetett hirdetésekben jelenhet meg. Pedig ezeknek

részek néha nem is tiszta forrásból származnak. Ami nem látható, azt néha nem építik vissza. Nem egy olyan tragédiával végződött ügyben szakérttettem, amikor azért nem nyílt ki a légzsák, mert az csak a feliraton szerepelt, a valóságban nem. Még a kontroll lámpát is kikerülte a szerelő.

– *Miként dolgozza fel a munkája során Önt ért stresszt?*

– Szerencsés vagyok, mert két területen is meglelhetem a nyugalmamat. A lányom – aki jogász, és közlekedési ügyei is vannak – énekel a Pop Secret nevű zenekarban, én pedig roadként, hangtechnikusként támogatom a zenekart. Más hobbit is találtam. Rajongója lettem a stuttgarti márkának: az elnyúlhatetlen, itthon „zöldségismerci”-ként hívták 123-as modellből a komplett sorozat megvan: szedan, kombi, kupé. De van a 124-es és 115-ös is. Ősszesen tizenhárom idősebb Mercedes boldog tulajdonosa vagyok. Drága mulatság, vigyázok rájuk: némelyik hiába múlt harmincéves, életében még nem látott vizet az úton.

Simon V. Attila

Közlekedésbiztonsági szempontból értékelhető a találmány

# Pofonegyszerű gumikopásjelző

Az okostelefon, az okosóra után jöhet az okosabroncs? Két kínai formatervező pofonegyszerűnek tűnő ötlete nyomán a gumiabroncs színezésével egyértelműen láthatóvá válna, ha a futófelület már a biztonságos szintnél kopottabb.

A kínai ipar emlegetésekor viszonylag ritkán asszociál az ember a minőségre és az innovációra, ezúttal azonban két ázsiai formatervező nagyon egyszerű módszert dolgozott ki arra, hogy a laikusok is szembesüljenek az abroncs elhasználódásával. A kínaiak a profil (kopóréteg) alá egy színezett réteget vinnének fel. Amennyiben a felső tapadóréteg annyira elfogy, hogy az abroncs további használata már biztonsági kockázatot jelent, láthatóvá válik az alá felvitt színes gumiréteg. Az elképzelés szerint az elszíneződött abroncs egyértelműsíti, hogy ideje gumit cserélni a gépjárművön. A Discolor Tyre névre keresztelt találmánnyal egy tervezői díjat már besöpörtek a kínaiak, az viszont egyelőre nyitott kérdés, hogy a nagy gumigyártók is látnak-e fantáziát az ötletben.

„Korábban is kísérleteztek hasonlóval, az elképzelés tehát nem nevezhető forradalmi újításnak” – árnyalta a képet *Menkó Illés*. A Continental Hungaria Kft. műszaki vevőszolgálatának irányítója szerint közlekedésbiztonsági szempontból azért értékelhető a találmány. Pláne amiatt, mert a gépjárművezetők egy része annak ellenére sem ellenőrzi rendszeresen a gumiabroncsok állapotát, hogy azt a KRESZ is előírja. „A vezetők jelentős része tisztában van azzal, hogy lapos vagy elhasznált az abroncsa, de nem tesz ellene semmit” – osztotta meg tapasztalatait lapunkkal *Menkó Illés*. Ma még az is kérdés, hogy a gumiabroncs kopóréteg alatti felületének színezése milyen pluszköltséget okozna a gyártóknak. A gumiabroncs anyagának ugyanis korom az egyik összetevője,

emiatt fekete az abroncs. A gyártók ugyan folyamatosan kísérleteznek újabb és újabb adalékokkal, amelyek kiváltanák a korom, de ennek az anyagnak a helyettesítése pillanatnyilag távoli lehetőségnek tűnik. A Continental munkatársa szerint az abroncs színezése emelné a gyártási költségeket. „Egy ilyen megoldással ellátott abroncs jelentős többletköltséggel járna. A színezés miatt megváltozik az összetevők aránya az alapanyagban, márpedig ha ezek módosulnak, akkor ezzel párhuzamosan változik az anyag tulajdonsága is. Úgy színezni, hogy az arányok ne változzanak, meglehetősen nagy feladat” – vélte. *Menkó Illés* elmondta, jelenleg a kutatási eredmények már túlmutatnak az abroncs kopottságára történő figyelemfelhíváson. A Continental is rendelkezik olyan rendszerrel, amely képes jelezni a vezető számára, ha nem megfelelő



Menkó Illés, a Continental Hungaria Kft. műszaki vevőszolgálatának irányítója

Fotó: Sorok Péter

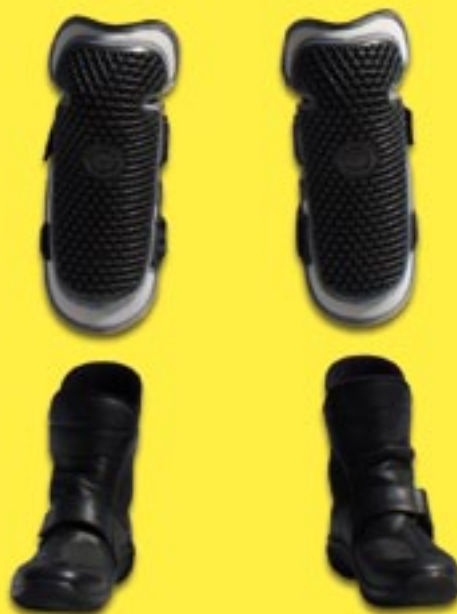
az abroncs nyomása, vagy az egyik abroncs túlterhelt például a rakomány elmozdulása miatt. Sőt: azt is jelezni tudja, ha nem megfelelő az abroncs mérete. *Menkó Illés* szerint a piaci trendek az intelligens megoldások felé mutatnak. „A Continental rendszere sokkal többet nyújt a vezető számára, mint egy egyszerű színjelzés. Jelzi, akár telefonon is, ha eljött a csere vagy pumpálás ideje. A rendszer alkalmazója akár menet közben is információt kaphat gumiabroncsairól. A piaci trendek jelenlegi állása alapján inkább ez lesz a vezető irány, mint egy színezett futófelület.”

S. V. A.



Credit: Gao Fenglin & Zhou Buyi

# MOTOROZZ VÉDŐRUHÁBAN!





2013

# SZAKOKTATÓI ÉS VIZSGABIZTOSI VETÉLKEDŐ

A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG 2013-BAN ISMÉT MEGHIRDETI A SZAKOKTATÓI ÉS VIZSGABIZTOSI VETÉLKEDŐT.

## A VETÉLKEDŐ KÉT FORDULÓS, MELYNEK IDŐPONTJAI:

**Megyei forduló** (meghatározott vizsgacentrumokban): **2013. május 11.**

**Országos döntő** (Hungaroring, Groupama Garancia Vezetéstechnikai Centrum): **2013. május 25.**

## NEVEZÉS:

**online** ([www.kozlekedes-biztonsag.hu/szakmaiverseny](http://www.kozlekedes-biztonsag.hu/szakmaiverseny))

A vetélkedő elméleti és gyakorlati feladatokat egyaránt tartalmaz, az országos döntőre a megyei fordulók első 2 helyezettjei jutnak tovább.

## NEVEZÉSI ÉS RÉSZVÉTELI FELTÉTEL:

**Érvényes közlekedési hatósági engedély**

- szakoktató vetélkedő esetén a közúti járművezetői szakoktatói tevékenység végzésére •
- vizsgabiztosi vetélkedő esetén a közúti járművezetői vizsgabiztosi tevékenység végzésére •

## A NEVEZÉS ÉS RÉSZVÉTEL DÍJTALAN!

A vetélkedővel, illetve a jelentkezéssel kapcsolatos naprakész információk a [www.kozlekedes-biztonsag.hu/szakmaiverseny](http://www.kozlekedes-biztonsag.hu/szakmaiverseny), illetve a [www.nkh.hu](http://www.nkh.hu) honlapokon érhetők el.

**Eredményhirdetés: 2013. május 25.,**  
a vetélkedő színhelyén

**Díjazás:** a vetélkedő első tíz-tíz helyezettje díjazásban részesül, melyek közül az I.-III. helyezettek fődíjai:

- I. díj Prémium vezetéstechnikai kurzus**
- II. díj Intenzív vezetéstechnikai kurzus**
- III. díj Standard vezetéstechnikai kurzus**

Az országos vetélkedő időpontjában a Hungaroringen vezetéstechnikai szimulátorokat és a pályaalkalmassági vizsgálatoknál alkalmazott műszereket is kipróbálhatnak az országos döntőbe jutott versenyzők és vendégeik.

