

Közlekedés- biztonság

A Nemzeti Közlekedési
Hatóság szakmai lapja.
2013 | 5-6. szám



**Nagyobb védelem
a gyermekeknek!**

**Charta a motorkerékpáros
közlekedés biztonságaért**

**Pilóta nélküli
légi járművek**

„A PIN-díj elnyerése nem olyan, mint egy kitöltetlen csekk. A kitüntetésben részesült országok előremenetelét továbbra is nyomon követjük.”

**Antonio Avenoso, az Európai Közlekedésbiztonsági
Tanács ügyvezető igazgatója**



**KÖZÚTI
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
AKCIÓPROGRAM**

**„A szerencse is belefárad,
ha sokáig a hátán kell hordania valakit.”**

[Gracián]

Tisztelt Olvasó!



Schváb Zoltán, közlekedésért felelős helyettes államtitkár

Közlekedésbiztonság – újabb európai elismerés hazánknak

Az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (ETSC) a Közúti Közlekedésbiztonsági Teljesítményindex (PIN) programja keretében Budapesten megrendezett konferenciáján az ETSC vezetői elismerőleg szóltak Magyarországról, teljesítményéről, amit a közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében tett. Antonio Avenoso, az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács ügyvezető igazgatója külön kiemelte Magyarországról elkötelezettségét e téren. A konferencia keretében, a közlekedésbiztonság nemzetközi világán belül bemutattuk hazánk jelenlegi helyzetét, feladatait, elképzeléseit, terveit, törekvéseit, jövőképét. Fontosnak tartom Magyarországról együttműködését az Európai Közlekedésbiztonsági Tanáccsal, hiszen ezen keresztül lehetőségünk van a legjobb európai gyakorlatok mentén, a legeredményesebb programok ismeretében, a legjobb megoldásokat megvalósítani. Magyarország folyamatosan jól teljesít, a 2012. évi baleseti statisztikai adatok azt mutatják, hogy hazánkban a személyesérüléses közúti közlekedési balesetek és a halálos áldozatok száma tovább csökkent. A rendelkezésre álló adatok alapján 2012-ben közel öt százalékkal kevesebb személyesérüléses közúti baleset történt, mint az előző évben. A kedvező tendencia a halálos, a súlyos és a könnyű sérüléses közlekedési balesetek számában egyaránt kimutatható. Az eredmények hátterében a közlekedésigazgatás és a közlekedésrendészet átfogó szakmai együttműködése áll, valamint a közlekedők többségének szabálytiszteltele alapot ad a balesetek számának folyamatos csökkenésére. A magyarországi baleset megelőzés egyik legfontosabb dokumentuma, a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram egy hároméves terv, mely a közúti közlekedésbiztonság javítására irányul. Az akcióprogram a 2011–2013 évek közötti időszak közlekedésbiztonsági irányelveit, céljait, prioritási területeit és akcióit határozza meg. A mennyiségi

mutatókon túl minőségi célokat is meghatároz a program. Elsődleges cél a járművezetők felkészültségének és a közlekedők viselkedésének javítása, a partneri szemlélet megteremtése. Az Akcióprogram küldetésének szellemiségében olyan magyarországi közlekedési rendszer jön létre, mely a hazai és térségi sajátosságokat kezelve, európai színvonalú és „biztonsági-szemlélet” központú. Az európai közlekedésbiztonsági irányvonalakra építő hazai program során egy átgondolt és szisztematikus munka valósul meg. Az intézkedések nyomán, hosszú távon lényegesen jobb közlekedési magatartás alakul ki a közlekedésre nevelés javításával és az általános és közlekedésspecifikus szabálykövetési hajlandóság növekedésével. Mindemellett a szakminisztérium vezetése elkötelezett a biztonságos infrastruktúra, valamint az intelligens közlekedési rendszerek területén megkezdett átfogó európai munka folytatásában is. A tárca támogat minden olyan nemzetközi és hazai kezdeményezést, amely érdemben járulhat hozzá a járművezetők igényeinek megfelelő, az út- és hálózatüzemeltetők tevékenységét segítő magas színvonalú, biztonságos és intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások meghonosításához Magyarországról útjain. Fontos, hogy miközben az aktuális problémák kezelésével foglalkozunk, legyen mód és szándék az azokon túlmutató, jövőbeni feladatok feltérképezésére, újszerű megoldások keresésére, gyakorlatias szellemű programok megvalósítására, az eszközök valóban hatékony alkalmazására, sőt az eredmények előrebekelésére, a beavatkozások értékelésére. Mert a közlekedésbiztonság tervezhető.

Schváb Zoltán

közlekedés- biztonság

A Nemzeti Közlekedési
Hatóság szakmai lapja.
2013 | 5-6. szám

Antonio Avenoso, az Európai
Közlekedésbiztonsági Tanács ügyvezető igazgatója:
„A PIN-díj nem egy biankó csekk...”

4. oldal ▶



Szakmai és családi program egyszerre a Hungaroringen
Szezonnyitó Motoros Nap

◀ **12. oldal**

Antonio Avenoso, az Európai
Közlekedésbiztonsági Tanács ügyvezető
igazgatója:

„A PIN-díj nem egy biankó
csekk...”

4. oldal

Az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács
fővárosunkban tartotta konferenciáját
„Magyarországnak folytatnia kell
a munkát”

8. oldal

Nemzetközi szakmai konferencia Budapesten
Célzottan közlekedésbiztonságot
javító fejlesztések Magyarországon

10. oldal

Szakmai és családi program egyszerre
a Hungaroringen

Szezonnyitó Motoros Nap

12. oldal

Szezonnyitó sajtótájékoztató egy Harley
Davidson nyergében

Motorozz sokkal biztonságosabban!

16. oldal

Motoron is biztonságban minden egyes
megtett kilométeren

Charta a motorkerékpáros
közlekedés biztonságáért

18. oldal

Az elméleti és gyakorlati képzést teljesítő
tanulók júniusban vizsgáznak

Kezdetét vette
a SuliMoped program

20. oldal

A szakma öreg motorosa: 85 évesen egy
Ducati nyergében

„A motor olyan, mint a nő”

22. oldal

Hűsz új segédmotor-kerékpárt vehetett át
az Országos Polgárőr Szövetség

Gördülékenyebb alapokon
a közbiztonság

23. oldal



Euro Controle Route: nemzetközi közúti
ellenőri csereprogram

Összefogás, javuló
közlekedésbiztonság

24. oldal

A siker záloga: a kormányzati, a civil
és az üzleti szféra összefogása

GRSP Magyarország: nyolc év,
nagy eredmények

26. oldal

Vízre csábítják a fiatalokat – kiváló
nevelősporthoz a vitorlázás

Vitorlát bontottak

30. oldal

Cél az ész- és életszerű, gyakorlatorientált
szabályozás megteremtése

NKH, MVSZ: stratégiai
megállapodás

34. oldal

Az MAN családi nap keretében mutatta be
új gépjárműcsaládját

Óriások barátságos közelsége

35. oldal

A világ élvonalában vagyunk,
de megfelelő jogszabályi háttér kell
Pilóta nélküli légi járművek

36. oldal

Mi a biztonságosabb: menetiránnyal
megegyezően vagy azzal szemben?

Hogyan szállítsuk a kisgyermeket?

40. oldal



Az NKH részleg-szemüvege volt a rendezvény egyik slágere
Legendák a Hungaroringen
 ◀ **48. oldal**



Dr. Gyurkovics Sándor nélkül
 korábban nem született közlekedési jogszabály
 Lincoln fejszéje
60. oldal ▶

A legutóbbi KRESZ-módosítás
 néhány újdonsága
 Nagyobb védelem a gyermekeknek!
42. oldal

A javuló tendencia érezhető, de még sok
 a megoldandó feladat
 Az akadálymentes közlekedés felé
44. oldal

Az NKH részleg-szemüvege volt a rendezvény
 egyik slágere
 Legendák a Hungaroringen
48. oldal

Jogszabályi keretek között a közúti
 forgalombiztonság javítása
 Forgalombiztonsági felülvizsgálatok
52. oldal

A TramTrain integrált villamos- és nagyvasúti
 rendszer bevezetése
 Vonattal belvárostól belvárosig
54. oldal

A magyar vasútnak van jövője, mert képes
 értéket teremteni
 VI. Vasúti Tréning, Budapest
56. oldal

„A jövőben a hatóság dolgozik
 az állampolgár helyett”
 Egyszerűsített közlekedési
 és energetikai eljárások
58. oldal



Dr. Gyurkovics Sándor nélkül korábban
 nem született közlekedési jogszabály
 Lincoln fejszéje
60. oldal

A KTI elgondolásai hozzájárultak
 a közlekedésbiztonság javulásához
 A ketyegő bombákat
 hatástalanítani kell!
62. oldal

A közös cselekvés a jövőben is
 hallatlanul fontos!
 A közlekedésbiztonság alfája
 és ómegája
64. oldal

A közlekedés fejlesztése nélkül csak belterjes
 lehet a fejlődés
 Logisztika felsőfokon
66. oldal

Összefogás a fogyasztók megtévesztése ellen
 Beszéljünk valódi
 jogosítványokról!
68. oldal

Egy verseny, ahonnan mindenki
 nyertesként távozik
 Szakoktatói és vizsgabiztosi
 vetélkedő
69. oldal

A diszkóbalesetek csökkentésének
 leghatékonyabb eszköze a megelőzés
 Mámoros éjszakai száguldás
70. oldal

Miként befolyásolja a gépjárművek sebessége
 a közúti közlekedésbiztonságot?
 Húsz év munkásság esszenciája
72. oldal

A járművezetésből ötször sikertelenül vizsgázók
 pályaaalkalmassági vizsgálatának tapasztalatai
74. oldal

miniKRESZ
 Babanet anyák napja
 a Millenárison
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: Baranyai Attila, Bugán Ildikó, Dekány Zsolt, Czegény István, Kiss Nikolett, Simon V. Attila, Váczai Vincent • Fotó: AbsolutVision, Dombóvári Mihály, Iró Zoltán, Orosz Péter, Strelitsky László, 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 augusztusban jelenik meg. A kiadvány ingyenes.



Antonio Avenoso, az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács ügyvezető igazgatója:

„A PIN-díj nem egy biankó csekk...”

Schváb Zoltán, közlekedésért felelős helyettes államtitkár meghívására immár második alkalommal tartott PIN Beszélgetést Budapesten az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (ETSC) 2013. május 29-én. Az európai országok közötti közlekedésbiztonsági teljesítményét értékelő szakmai konferencián az ETSC-t maga Antonio Avenoso, a tanács ügyvezető igazgatója képviselte, aki elismerő szavakkal méltatta a halálos balesetek számában elért hazai eredményeket, ugyanakkor hangsúlyozta, hogy a közlekedésbiztonság javításában sosincs megállás, mindig van hová fejlődni. Antonio Avenosót a munkájával járó tapasztalatokról, illetve az uniós és a magyar közlekedésbiztonsági szakpolitikáról alkotott véleményéről kérdeztük.

– Több mint egy évtizede dolgozik az ETSC-nél, így széles rálátása és komoly ráhatása is van az európai közlekedésbiztonsági szakpolitika hosszú távú alakulására. Mik a nehézségei vagy éppen az előnyei az ETSC-nél végzett munkájának?

– 2001 óta dolgozom az ETSC-nél, és 2008 óta látom el az ügyvezető igazgatói posztot. Brüsszelben működő csapatunk hét elköltelezett munkatársból áll, és tagszervezeteinkkel, illetve európai partnereinkkel együtt azon dolgozunk, hogy a közlekedésbiztonság a kiemelt politikai célok szintjére emelkedhessen. Az ETSC arra törekszik, hogy nemzetközi kutatási eredményekre, tudományos bizonyítékokra és a legjobb gyakorlatokra támaszkodva azonosítsa és népszerűsítse azokat az intézkedéseket, amelyekkel a közlekedési halálozások és balesetek száma a leghatékonyabban csökkenthető. Mérföldkő az ETSC munkásságában, hogy a jelenlegi EU-s közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai irányokba a tanács által



megfogalmazott szakmai szempontokat is beépítettek. A szervezet 2009-ben tette közzé a 4. Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramra [1] vonatkozó tervzetét, amelynek elkészítésében számos szakértő vett részt, illetve a tervet a tagszervezetek is véleményezték. A benne foglalt javaslatok egyes elemeit, például a végrehajtásra, a motorkerékpárosok biztonságára vagy éppen a súlyos sérülésekkel kapcsolatos szakpolitikákra vonatkozóan, az Európai Bizottság is elfogadta, és felhasználta a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatást tartalmazó dokumentumában [2], amely

a 2011–2020 közötti időszakra szól. A dokumentum egy új EU-szintű közúti közlekedésbiztonsági célszám kitűzését is tartalmazza 2020-ra vonatkozóan. Amikor az új számszerűsített csökkentési cél elfogadása körül bizonytalanságok alakultak ki, az ETSC határozott lépéseket tett annak érdekében, hogy befolyást gyakoroljon a döntéshozókra, és sikerrel is járt az európai parlamenti képviselők támogatásának megszerzésében. Az uniós szinten bekövetkező halálos balesetek számának ismételt megfelelése, mint cél, bekerült az EU 2011–2020-as szakpolitikai iránymutatásába, illetve a „közel nulla baleset elérésének” hosszabb távú víziójával együtt a Közlekedési Fehér Könyvben [3] (2011) is szerepel. Ez az eredmény egyike azoknak az okoknak, amiért büszkeséggel tölt el, hogy az ETSC-nél dolgozhatok.

– *Néhány hónap múlva új irányelv lép hatályba az unióban, amelytől a szakemberek a közlekedés biztonságának további javulását várják...*



– Érdek-képviselési munkánkra szintén jó példa az a régóta fennálló elkötelezettség, amellyel a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szabályok határokon átnyúló végrehajtását támogatjuk. Az ETSC 2004 és 2007 között egy olyan hároméves projektet [4] futtatott, amely tudományos eredményekre támaszkodva segítette megalapozni a közlekedési szabályok végrehajtására vonatkozó EU törvénykezés új elemeit. A tanács a 2008-as javaslatlététől fogva a törvény 2011-es elfogadásáig folyamatosan támogatta és befolyásolta a döntéshozatal folyamatát annak érdekében, hogy az új

törvény a közlekedésbiztonság javításának a lehető leghatékonyabb eszköze legyen. Az irányelv, amely 2013 novemberében [5] lép hatályba, kiterjed azokra a szabályszegésekre is az EU-ban, amelyek a halálozások és sérülések legfőbb okozói. Ezek a gyorsajtás, az alkohol vagy kábítószer hatása alatt történő vezetés, a biztonsági öv használatának elmulasztása és a vezetés közbeni mobiltelefon-használat. Az irányelv elfogadása a magyar EU elnökség egyik jelentős eredménye volt 2011 első felében. Transitjellegéből fakadóan Magyarország számára kifejezetten hasznos lesz a tagállamok közötti információcsere; sokkal könnyebbé válhat a külföldi gépjárművezetők által a magyar utakon elkövetett vétségek nyomom követése.

– *Mi a jelentősége a Közúti Közlekedésbiztonsági Teljesítmény-indexnek?*

– A szakpolitikai sikerek nagyban köszönhetőek az ETSC egyik zászlóvivő projektjének, a Közúti Közlekedésbiztonsági Telje-



Fotó: ETSC
Balról jobbra: Schváb Zoltán, közlekedésért felelős helyettes államtitkár, NFM; Antonio Avenoso, az ETSC ügyvezető igazgatója; dr. Felkai László, a Belügyminisztérium államtitkára a 2012-es PIN-díj átadásakor a 6. Közúti Közlekedésbiztonsági PIN Konferencián (Brüsszel, 2012. június 20.)

sítményindexnek (Road Safety Performance Index – PIN). A PIN révén a tanács komoly elismerésre tett szert a nemzeti és az európai döntéshozók körében egyaránt mint megbízható adatelemzési forrás. Az index a közlekedésbiztonsági törekvéseket leíró indikátorok mentén méri össze az EU27-ek, továbbá Svájc, Norvégia, Szerbia és Izrael teljesítményét. Ekképpen a PIN fontos szerepet tölt be a legjobb gyakorlatok terjesztésében és a szakpolitikai döntéshozóknak címzett javaslatok megfogalmazásában. Utóbbiak azokra a súlypontokra vonatkoznak, amelyekkel a legtöbb élet menthető meg Európa útjain. Harmincegy országot képviselnek azok a független szakértők, köztük a KTI égisze alatt Holló Péter is, akik részt vesznek a programban, és biztosítják, hogy az index keretében végrehajtott értékelések hiteles tudományos információ alapszanak, és hogy az eredmények eljutnak a döntéshozókhoz. Az országok rangsorolását évi három alkalommal tesszük közzé [6], illetve PIN Jelentéseink [7] keretében összegezzük őket az éves rendszerességgel szervezett PIN Konferenciánkon [8]. E rendezvényen hozza nyilvánosságra az ETSC, hogy az egyes országok miként teljesítettek a közúti halálozások számának csökkentését illetően, és ez alapján kerül kiosztásra a PIN-díj is. Magyarország a 2001 óta tartó sikeres és hosszú távon fenntartott stratégiai munkájáért 2012-ben nyerte el a Közúti Közlekedésbiztonsági PIN díjat.



Fotó: Iró Zoltán

A díj elnyerése nem olyan, mint egy kitöltetlen csekk. A kitüntetésben részesült országok előremenetelét továbbra is nyomon követjük, és arra kérjük e nemzeteket, mutassák meg, hogy a díj elnyerése nem vezetett önelégültséghez. Ezért látogattam el Budapestre, ahol a második magyarországi PIN Beszélgetést tartottuk. Ez együtt a 33. beszélgetés volt Európában. A tavaly óta elért további fejlődésről Schwáb Zoltán, közlekedésért felelős helyettes államtitkár számolt be, én pedig vártam a lehetőséget, hogy az érintettekkel megvitathassam azokat a magyar szakpolitikákat, akciókat és technológiákat, amelyek a közlekedésbiztonság javítását fogják szolgálni a következő évtizedben.

A magas szintű politikusokkal való jó kapcsolat kiépítése időbe telik. Független szervezetünk számára ez komoly kihívást jelent. A politikusok jönnek-mennek, és hamar azon találjuk magunkat, hogy új embereket kell meggyőznünk. A közlekedésbiztonságot sosem szabad készpénznek venni. A közúti halálozások számának további csökkentéséhez elengedhetetlen az új és új intézkedések foganatosítása. Évek kitarató munkáját, amivel a gépjárművezetők hozzáállásának megváltoztatásán dolgoztunk, egyetlen kormányzati határozattal is el lehet rontani, például a sebességhatár megemelésére vonatkozóan. A szakpolitika-alkotás gyakran inkább véletlenszerű, mintsem racionális, amit a közlekedésbiztonsági szakpolitikák hatékonyságvértékelésének elégtelen szintje is súlyosbít.

NÉVJEGY

Antonio Avenoso az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (European Transport Safety Council – ETSC) ügyvezető igazgatója, ahol 2001 óta dolgozik. Az ETSC-n belül számos nemzetközi kutatási hálózatot és közúti közlekedésbiztonsági programot igazgatott. Pályafutását az Európai Bizottság Energetikai és Közlekedési Főigazgatóság „Vasúti közlekedés és Interoperabilitás” egységében kezdte gyakornokként. Tanulmányait a Paviai Egyetemen végezte, ahol politikai tanulmányokban szerzett cum laude tudományos fokozatot, illetve a Cambridge-i Egyetemen európai tanulmányokat is folytatott, amelyekből M.Phil fokozatot szerzett.

– *Az ETSC ügyvezető igazgatói pozíciójának betöltése előtt az Európai Bizottság Közlekedés és Energia Főigazgatóságánál dolgozott, így „belülről” is ismeri az EU közlekedési szakpolitikai rendszerét. Milyen tapasztalatokat szerzett e munkakörben?*

– Fiatalként ez egy nagyon érdekes tapasztalat volt, és minden friss diplomásnak csak ajánlani tudom. A vasutak liberalizációján dolgoztam, és az EU törvénykezés folyamatába is betekintést nyerhettem. Továbbá azt is megtapasztalhattam, hogy milyen nagy szervezet az Európai Bizottság, és hogy az ember személyes befolyása sokkal korlátozottabb benne, mint az ETSC-hez hasonló kisméretű és dinamikus, nem kormányzati szervezetekben.

– *Az ENSZ által szervezett 2013-as Közlekedésbiztonsági Világhét és az Európai Közlekedésbiztonsági Nap egyaránt a sérülékeny közlekedőket és kiemelten a gyalogos közlekedőket helyezte a középpontba. Az ETSC szerint mire volna leginkább szükség Európában ahhoz, hogy a gyalogosok hatékonyabb védelemben részesüljenek?*

– A sérülékeny közlekedők védelmével a közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikáknak kiemelten kellene foglalkoznia. A fokozott rendőri ellenőrzés által csökkentett sebesség és

a sebességválasztást segítő intelligens berendezések (Intelligent Speed Assistance – ISA) bevezetése biztonságosabb környezetet teremtené mindenki számára, különösen a gyalogosoknak. A járműbiztonság az egyik olyan terület, ahol az EU kizárólagos szabályozó illetékességgel rendelkezik. Az ETSC komoly elismertséget ért el a gyalogosvédelmi törvénykezés megerősítéséért kifejtett munkája révén. Továbbá az autógyártók is komoly erőfeszítéseket tesznek annak érdekében, hogy jól teljesítsenek az EuroNCAP (Európai Új Autó Értékelő Program) szigorúbb tesztein, illetve, hogy fokozzák a gyalogosok védelmét ütközések esetén.

– *Lassan egy év telt el azóta, hogy Magyarország átvehette az ETSC rangos elismerését, a 2012-es PIN-díjat. Hogyan látja az európai országok közlekedésbiztonsági helyzetét, hol vannak a legjobb példák? Miként lehet fenntartani a pozitív trendet, a balesetek számának további jelentős csökkentését?*

– Mindenkit sok szeretettel hívok meg a következő PIN Konferenciánkra, amelyet 2013. június 17-én, hétfőn rendezünk Brüsszelben; itt derül ki ugyanis, hogy melyik ország nyeri el idén a díjat, és lehetőség nyílik az ő példájukból tanulni. A közúti halálozások száma az EU27-ben kilenc százalékkal csökkent 2011 és 2012 között, ám 2011 mindössze háromszázalékos csökkenésével egy kifejezetten gyenge év volt 2010-hez képest. Azok az országok, ahol a közúti halálesetek számának csökkenése 2011-ben lelassult, minden bizonnyal nagyobb erőfeszítéseket tettek 2012-ben. Semmit sem lehet készpénznek venni, és azon dolgozunk, hogy a szűkös állami források idején se vágják vissza a rendőri végrehajtásra és az infrastruktúra-biztonság javítására vonatkozó terveket.

– *2013. május 29-én került sor az újabb PIN Beszélgetésre Magyarországon, amely nagyon fontos szakmai esemény volt. Mit várt ettől a találkoztól, illetve hogyan képzei el Magyarországot és az ETSC együttműködését a jövőben?*

– Nagy örömmre szolgált, hogy újra Budapesten lehettem. Prof. Holló Péter az ETSC egyik régi szakértője. Fenn kívánjuk tartani a szoros kapcsolatunkat a KTI-vel, illetve a további magyarországi közlekedésbiztonsági szereplőkkel is. Egy erős nem kormányzati szervezet felállítását is támogatjuk, amelynek feladata a közúti közlekedésbiztonság ügyének magas szinten tartása lenne. Szintén örömmel fogadtam Schwáb Zoltán beszámolóját a közlekedésbiztonság iránti megújult elköteleződéséről és azokról a tervezett intézkedésekről, amelyekkel csökkenteni kívánja a rést Magyarország és a legjobban teljesítő országok között. A PIN Beszélgetésre meghívtuk Anna Vadebyt is, hogy tartson előadást a svédországi közlekedésbiztonsági menedzsment jó gyakorlatáról. Miután egy fejlett szervezet komoly eredményeket érhet el, arra ösztönözzük Magyarországot, hogy fontolja meg egy olyan közlekedésbiztonsági ügynökség létrehozását, amely összefogja és koordinálja a közlekedésbiztonsági szakpolitikák megvalósítását.

Váci Vincent

[1] http://www.etsc.eu/documents/Blueprint_for_a_4th%20Road_Safety_Action_Programme_ETSC_Sept%2008.pdf

[2] http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf

[3] http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011_white_paper_en.htm

[4] <http://etsc.eu/enforcement-etscprogramme.php>

[5] <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:288:0001:0015:EN:PDF>

[6] <http://www.etsc.eu/PIN-publications.php>

[7] <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:288:0001:0015:EN:PDF>

[8] <http://www.etsc.eu/PIN-events.php>

Az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács Budapesten tartotta konferenciáját

„Magyarországnak folytatnia kell a munkát”

Folyamatosan javulnak a hazai közlekedésbiztonsági mutatók, hangzott el az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács PIN Talk konferenciáján, Budapesten. Kiderült, az objektív felelősség hatálya alá tartozó szabályszegések után tavaly közel 16 milliárd forint közigazgatási bírságot szabtak ki, az eljárások 86 százaléka sebességtúllépés miatt indult.

HELYZETELEMZÉS ÉS JÖVŐKÉP

Magyarország közlekedésbiztonsági helyzetéről és jövőképéről beszélt az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (ETSC) PIN Talk konferenciáján *Schwáb Zoltán* közlekedésért felelős helyettes államtitkár. Elmondta, hogy a tavalyi év előzetes statisztikai adatai alapján a személyesüléses közúti balesetek száma több mint 15, a balesetben meghalt személyek száma pedig több mint 52 százalékkal csökkent 2001-hez képest. Az adatok szerint 2012-ben közel öt százalékkal kevesebb személyesüléses közúti baleset történt, mint a megelőző évben. A javuló tendencia a halálos, a súlyos és a könnyű sérüléses közlekedési balesetek számában egyaránt kimutatható. A közúti közlekedési balesetben elhunyt személyek száma több mint öt százalékkal csökkent egy év alatt.

A 2011–2013 közötti időszak közlekedésbiztonsági irányelveit, céljait, kiemelt területeit és akcióit a Magyar Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram határozza meg. A program helyzetelemzése abból indul ki, hogy a balesetek túlnyomó része személyi tényezőkre vezethető vissza, ezért azok megfelelő kezelése a közúti közlekedésbiztonsági munka legfontosabb eleme. Az uniós beavatkozási területekkel összhangban meghatározó feladat a szabálykövetési hajlandóság és a közlekedők felkészültségének fokozása. A közlekedési szabályok szigorúbb betartatása, az ellenőrzések hatékonyságának növelése változatlanul kulcsfontosságú kérdés a halálesetek és sérülések számának csökkentésében. Az összesített adatok alapján több mint 2,6 millió, az objektív felelősség körébe tartozó ügyet regisztráltak 2008 májusától 2012 végéig. Havi átlagban több mint 61 ezer, szankcióval

végződő közigazgatási eljárás indult, 86 százaléka sebességtúllépés miatt. Az objektív felelősség hatálya alá tartozó szabályszegések után tavaly közel 16 milliárd forint közigazgatási bírságot szabtak ki a gépjárművek üzemben tartóival szemben.

A gyermekek és fiatalok közlekedésbiztonságának további javítása érdekében korszerű közlekedésre nevelésre van szükség, az életkorhoz igazodó tartalommal és formával. Ezért jött létre a 800 ezer fő oktatását kiszolgáló képes, legalább 20 ezer fő egyidejű képzését biztosítani tudó www.tanuloznak.hu portál is. A teszttel záródó e-learning tananyag általános közlekedési ismereteket tartalmaz. Az általános iskolák felső tagozatos tanulói elsősorban a gyalogos és kerékpáros, a középiskolások a gyalogos, kerékpáros és segédmotor-kerékpáros közlekedés legfontosabb szabályait, alapvető feltételeit sajátíthatják el a programban – fejtette ki Schwáb Zoltán.

„NEM ÜLNEK A BABÉROKON”

Antonio Avenoso, az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács ügyvezető igazgatója leszögezte, nagy öröme, hogy 2012-ben Magyarországnak ítélhették oda az ETSC PIN-díjat. „Magyarország baleseti kilátásai nagyon jók, látom, hogy nem ülnek a babérokon, folytatják a megkezdett munkát, eltökéltek az eredmények javításában. Jó a kiinduló helyzet, de innen is lehet előrelépni. Közlekedésbiztonság tekintetében Svédország a legbiztonságosabb hely Európában, mégis az előző évtizedben meg tudta felelni a halálos közúti balesetek számát. Elérhető ez is, vagyis Magyarország a díjjal nem egy üres csekket kapott, folytatnia kell a megkezdett munkát” – kommentálta Magyarország PIN-díját Antonio Avenoso.

MI AZ AZ ETSC, MI AZ A PIN-DÍJ?

Az 1993-ban alapított Európai Közlekedésbiztonsági Tanács brüsszeli székhelyű nonprofit szervezet. Az ETSC közlekedésbiztonsági kérdésekben szakértői tanácsadást nyújt az Európai Bizottság, az Európai Parlament és a tagállamok részére. A szervezet 2007 óta minden év júniusában megrendezett konferenciáján hozza nyilvánosságra éves jelentésének eredményeit. A Tanács egyúttal PIN-díjat ad a közúti biztonság területén kiemelkedő fejlődést elért országoknak, az elismerést tavaly Magyarország érdemelte ki. Az ETSC célkitűzései megvalósítása érdekében nemzeti találkozók (PIN Talks) is szervez az egyes országokban. Ennek volt a helyszíne most Budapest.



Schváb Zoltán, közlekedésért felelős helyettes államtitkár



Dr. Holló Péter, a Közlekedéstudományi Intézet professzora

Karl Phil, a Volvo Csoport EU szabályozási ügyeinek igazgatója leszögezte, a svéd gyáripari óriás cégkultúrája 1927-es megalakulása óta a biztonságra alapul. „Mi ezen az úton járunk azóta” – mondta, majd kifejtette: a világon naponta háromezer ember hal meg közlekedési balesetben, ami olyan, mintha mindennap lezuhanna tíz repülőgép. Ezen változtatni kell! A Volvo cégkultúrájában a biztonság mindig prioritást élvezett, a hárompontos biztonsági övet is a cég találta fel még az ötvenes években. Saját kutatócsoportot hoztak létre, amelyik 1500 baleset okait elemezte. Kiderült, tíz közúti balesetből kilenc az ember hibája miatt következik be, csak ezután következik, mint kiváltó ok, az út- vagy műszaki hiba.

„Gépjárműgyártóként a biztonság elkötelezett hívei vagyunk” – fogalmazott Hiroshi Saito, a Toyota Motor Hungary elnöke. Elmondta, innovatív technológiájuk révén kívánják csökkenteni az autók utasainak baleseti sérüléseit. Az autonóm vészfék ütközés előtti biztonsági rendszer ötven százalékkal csökkenti a baleset esélyét, két modelljükben már elérhető ez a technológia.

MAGASABB MOTORIZÁCIÓ, KEVESEBB HALÁLESET

Dr. Holló Péter, a Közlekedéstudományi Intézet nemzetközi híru professzorának elemzése azt mutatta be, hogy milyen szempontok szerint lehet az országokat rangsorolni a közúti biztonság



Karl Phil, a Volvo Csoport EU szabályozási ügyeinek igazgatója

szempontjából. Rámutatott, hogy a közúti halálozási adatok a pusztán számokon túl is tovább árnyalhatók. Például nem mindegy, milyen az adott ország motorizációs szintje, hány megtett kilométerre jut egy baleset, vagy milyen a járműpark állapota. A legkevésbé fontos tényező az összehasonlítás során a többnyire egyedüli tényezőként figyelembe vett népesség. Félrevezető lehet, ha nem tartjuk szem előtt az összehasonlításakor a motorizációs szintek különbségét – mondta. „Bár a kapcsolat nem szoros, a tendencia jól látszik: minél magasabb szintű a motorizáció, annál kisebb a halálozási arány. Megállapítható, hogy a motorizációs szintnek döntő szerepe van a közúti közlekedés biztonságában. Természetesen sok más tényező is befolyásolja a közlekedésbiztonság színvonalát, de az egyik legfontosabb befolyásoló tényező a fajlagos gépjármű-ellátottság” – fogalmazott a professzor. Mint mondta, Magyarországnak további erőfeszítéseket kell tennie a közlekedésbiztonság javításáért. Prioritásként kell tekintenie a rendőri ellenőrzés hatékonyságának növelését, vagyis a tettenérés valószínűségének növelését; a gépjárművezető-képzés közlekedésbiztonsági központú átalakítását; a meglévő úthálózat közlekedésbiztonsági felülvizsgálatát, illetve, ennek eredményeképpen a kis költségű forgalomtechnikai intézkedések széles körű megvalósítását.

S. V. A.

Nemzetközi szakmai konferencia Budapesten

Célzottan közlekedésbiztonságot javító fejlesztések Magyarországon

Képesek vagyunk-e rendet tenni a közlekedés területén? – tette fel a kérdést nyitóbeszédében Schváb Zoltán közlekedésért felelős helyettes államtitkár egy budapesti szakmai konferencián. A választ a közlekedési iparág vezetőitől kaptuk meg.

„SZISZTEMATIKUS MUNKA KELL”

„A szerencse is belefárad, ha sokáig a hátán kell hordania valakit” – írta *Gracián*, a spanyol barokk prózaíró, aki nyilván nem gondolhatta, hogy a 17. században kiadott *Életbölcösségek* kézikönyve című munkájában megfogalmazott egyik tétele lesz a motója a Közlekedéstudományi Intézet Hotel Intercontinentalba szervezett konferenciájának. Márpedig a „Célzottan közlekedésbiztonságot javító fejlesztések Magyarországon” címmel rendezett nemzetközi szakkonferencia kimondott célja az volt, hogy a mai közlekedésben ne a szerencse, hanem a különböző intézkedések nyomán kerülhesse el a közlekedő a baleseteket.

A Mit tehetünk a közlekedésbiztonság javításáért? kérdésre Schváb Zoltán közlekedésért felelős helyettes államtitkár adta meg az első választ, aki kormányzati szemszögből világított rá a közlekedési kormányzat törekvéseire. Kijelentette, az egyik legfontosabb dolog a stratégiai irányok és az arányok megfogalmazása, amelynek során döntő pillanat előtt áll a hazai közlekedéspolitika: „2013-2014 kétségkívül fordulópontot jelent a hazai közlekedéspolitika, közlekedésfejlesztés területén. Az idei év egyértelmű szakaszhatár: ezekben a hónapokban egyszerre újul meg a stratégiai és finanszírozási környezet. Az ágazatban korszakos változást hoz az e-útdíj rendszer bevezetése, folyamatosan zajlik a szervezeti átalakulás a közösségi közlekedésben is. A tervek szerint idén ősze elkészül a Nemzeti Közlekedési Stratégia, amelyet az európai Fehér Könyvben rögzített alapelvekhez és vállalásokhoz, a jövő évben megkezdődő uniós költségvetési ciklus forráslehetőségeihez igazítunk” – mondta, majd a közlekedésfejlesztés stratégiai irányait elemezve kijelentette: a közlekedésben mindenkinek és mindennek célba kell érnie.

Biztonságosan célba kell érnie minden közlekedőnek, versenyképesen célba kell érnie minden árunak, és a közlekedésben is célba kell érnie minden rendelkezésre álló pénzügyi forrásnak is. Magyarország hatályos közlekedéspolitikai programja alapján a közlekedési kormányzat azt a célt tűzte ki, hogy 2015-re a felére csökkenjen a személyi sérüléssel járó balesetek és halállal végződött közúti balesetek száma, hangzott el. „Jó úton haladunk, de szisztematikusan munka kell” – fogalmazott Schváb Zoltán, aki szerint ezt a példamutató tevékenységet ismerte el az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (ETSC), amikor 2012-ben PIN-díjjal tüntette ki Magyarországot. Az EU a Fehér Könyvben nulla közeli értékre kívánja csökkenteni a halálos közúti balesetek számát, amit nem gyakorlati számnak, hanem egy irányynak, célértéknek kell tekinteni. A helyettes államtitkár megerősítette, a következő EU-s ciklusban is folytatni kell a közlekedésbiztonságot növelő programokat.

A VASÚT MA A LEGBIZTONSÁGOSABB

Erre rímelt a következő előadó, *Dávid Ilona* prezentációja, aki sínre tette a dolgokat „A MÁV vasútbiztonsági fejlesztései” című előadásában. A MÁV elnök-vezérigazgatója leszögezte, a vasút ma Magyarország legbiztonságosabb közlekedési ágazata. A bekövetkezett események száma jelentősen csökkent, ahogy az útátjárásos balesetek száma is kevesebb a korábbi időszaknál. Napi 3000 vonat, éves viszonylatban 1,1 millió vonat közlekedtetése esetén ez nagy eredmény, ami a vasutasok odafigyelésének köszönhető. Statisztikai elemzésükből kiderült, hogy a baleseti események elsősorban a teherszállításnál jelentkeznek, mert a tehervagonok állapota leromlott, és a biztonsági előírások sem olyan szigorúak, mint a személyszállításnál. Tavaly két komoly baleset volt óriási kárral, de személyi sérülés nélkül, míg a személyszállító vonatoknál nem fordult elő ilyesmi. Vizsgálatuk kimutatta, az eseményeket minden esetben személyi mulasztás, gondatlanság, nagyvonalúság, a feladat rutinszerű megoldása, illetve műszaki hiba okozza. „Az útátjárásos balesetek száma is csökkent, de még ez is nagyon sok: tavaly 64 balesetben 19 végződött halállal. Mindegyik eset a közúton közlekedő figyelmetlenségére vezethető vissza” – mondta Dávid Ilona. A vasút átalakítása az Új Széchenyi Terv támogatásával elkezdődött, a MÁV Zrt. 12,4 milliárd forintot fordíthat közlekedésbiztonsági beavatkozásra.

ÚJ SZEMLELET: JUST CULTURE

Szepessy Kornél emelkedett a földtől, a HungaroControl vezérigazgatója a légi közlekedés új irányelvét mutatta be. „Minden fejlesztési beruházásunk a közlekedés biztonságát szolgálja, most mégsem erről, hanem egy új szemléletről szeretnék beszélni” – kezdte mondanóját, és egy eddig ismeretlen kultúra elterjedését szorgalmazta. Kijelentette, a repülésbiztonság paradigmaváltás előtt áll, ugyanis a balesetek vizsgálata során kiderült: a feltárást sokszor nehezíti, hogy a vétkesek a megtorlástól való félelmükben elhallgatnak információkat. A Just Culture hívei azonban fordítottak a dolgon, és nem a büntetés kiszabását, hanem a repülés biztonságát tartják inkább fontosnak, ezért amolyan vádalkuhoz hasonló intézményt kívánnak meghonosítani a magyar jogi szabályozásban és cégekultúrában. A HungaroControl felfogásában a Just Culture a repülésbiztonság fokozását szolgáló, megfelelő jogszabályi környezetben és a résztvevők kölcsönös bizalmán alapuló működési környezet, amely elősegíti a repülésbiztonsági szempontból releváns információk átadását. Így nem sikkadnak el a repülésbiztonsági szempontból lényeges



Szepessy Kornél, a HungaroControl vezérigazgatója

információk a megtorlástól való félelem miatti hallgatás és elhallgatás miatt. A Just Culture a becsületes hibákkal kapcsolatos tolerancia elvén alapul. A repülés biztonságának fokozása érdekében a HungaroControl kész lépéseket tenni azért, hogy a súlyos következményekkel nem járó, nem ismétlődő becsületes hibák önkéntes feltárása az azokból eredő büntetőjogi és munkajogi felelősség alóli mentesülést eredményezzen, hangzott el. Ám Szepessy Kornél fontosnak tartotta leszögezni: „A HungaroControl továbbra sem tolerálja a szándékoságból vagy hanyagságból eredő szabályszegést!”

A GYSEV CARGO Zrt. vezérigazgatója, Skála János szerint a MÁV-hoz hasonlóan cége életében is kiemelt szerep jut a vasúti biztonságot növelő beruházásoknak. A KÖZOP révén 982 millió forintot fordíthatnak erre a Nyugat-Dunántúlon. Napi 330 személyes és 227 tehervonat közlekedtetésével tekintélyes szettet hasítanak ki a vasúti közlekedésből. Az infrastruktúra fejlesztése mellett a járműpark megújítására, illetve a meglévők korszerűsítésére fókuszálnak.

AZ NKH AZ ÜGYFELEKBEN PARTNEREKET LÁT

Győri Gyula, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke kifejtette: felfogása szerint a hatóságnak nem csendőrszerepet kell játszania, hanem gondolkodnia kell. Az NKH-nak a jogszabályok alapján erőteljes hatása van a közlekedésben részt vevő járművezetőkre és járművekre. Jogalkalmazóként szabályokat tartat be, miközben javaslatokat tehet jogszabályi változtatásokra. Ezekben általános elv: az ésszerűség, a nemzeti érdek, a jogszerűség. Egyúttal örökődik a közlekedésbiztonság fejlesztésére elkülönített források ésszerű és hatékony felhasználása felett. Az NKH a közlekedésbiztonság javítása érdekében két prioritást jelölt meg. Műszaki oldalról a hivatal a gépjármű műszaki vizsgákat végző közlekedési felügyelőségekkel történő hatékony együttműködés révén tisztességes vizsgáztatások elősegítésével, a szabályok ellen vétők kiszűrésével és szankcionálásával segítheti a közlekedésbiztonság növelését. Emberi oldalról pedig az oktatás hatékonyabbá tétele érdekében javaslatok és jogszabályváltozások előterjesztése, közlekedésbiztonsági programok szervezése révén. „Olyan hatóságot



Óberling József, az ORFK – OBB ügyvezető elnöke

szeretnénk, amely az ügyek mögött az ügyfelekben partnereket lát” – fogalmazta meg a célt Győri Gyula, az NKH elnöke.

Óberling József, az ORFK – OBB ügyvezető elnöke statisztikai adatokkal támasztotta alá az addig elhangzottakat: 2011-ben 638 ember vesztette életét közúti balesetben, 2012-ben 605, vagyis a 33 megmentett élet 5,17 százalékos csökkenést jelent. A feladat ezzel együtt még nagy, ugyanis az EU 2020-ra ötven százalékkal csökkenteni kívánja ezt az adatot. „Ez már csupán rendőri eszközökkel nem érhető el, csak az utak állapotának javításával, a passzív biztonsági intézkedések növelésével, az oktatás reformjával, a felvilágosító munka hatékonyságának növelésével, mondta.

Tombor Sándor, a konferenciát szervező KTI ügyvezető igazgatója Merre tovább, Európa? címmel a közlekedésbiztonsági fejlődés lehetséges irányait elemezte.

S. V. A.



Szakmai és családi program egyszerre a Hungaroringen

Szezonnyitó Motoros Nap

Fotó: Iró Zoltán



A Nemzeti Közlekedési Hatóság kezdeményezésére Szezonnyitó Motoros Napot szervezett a Kulturált Közlekedésért Alapítvány és az Országos Balesetmegelőzési Bizottság a Hungaroringen. Az áprilisi esemény a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram része volt, amelynek kiemelt célja a közlekedési morál, valamint a járművezetők felkészültségének javítása.



CÉL A MOTOROS BALESETEK MEGELŐZÉSE

A magyarországi utakon az elmúlt években kimutathatóan nőtt a közlekedésbiztonság; egyre kevesebb a közúti baleset. A motoros balesetek számában viszont továbbra sem tapasztalható számottevő javulás. A kormány 2013 januárjában kiadott vezetői engedély megszerzésének feltételeit érintő rendelete, valamint a Nemzeti Közlekedési Hatóság Szezonnyitó Motoros Nap nevű rendezvénye is ezen a helyzeten kíván változtatni. A motoros találkozón a résztvevők megismerhették a járművek üzemeltetésével kapcsolatos műszaki teendőket, az aktuális közlekedési szabályváltozásokat. A profi szakértői gárdától speciális járműkezelési fogásokat is elsajátíthattak.

HASZNOS INFORMÁCIÓK KÖZLEKEDŐKNEK

Az április 7-i attrakcióra a meglehetősen zord időjárási körülmények ellenére is rengetegen látogattak ki a Hungaroringre. Az NKH hagyományteremtő szándékkal hívta életre a Motoros Napot, amit a szezonnyitó sajtótájékoztató (amelyről szintén e lapszámunkban olvashatnak) után szezonnyitó rendezvénynek szánt. Olyan motoros



találkoznak, ahol a motorkerékpárok üzemeltetésével kapcsolatos műszaki teendőkről, az aktuális közlekedési szabályváltozásokról lehet hasznos információt szerezni motorosoknak és más közlekedőknek egyaránt. A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram részeként a Kulturált Közlekedésért Alapítvány (KKA) és az Országos Rendőr-főkapitányság Országos Balesetmegelőzési Bizottsága (ORFK – OBB) által rendezett szezonnyitón remélhetőleg nemcsak a közlekedési morál és a járművezetők felkészültségének javítását sikerült elérni; legalább ilyen fontos volt, hogy a családok számára is programot nyújtsanak. Amíg a szülők saját motorkerékpárjukkal köröztek a Hungaroring versenypályáján, addig a gyermekek kerékpáros ügyességi versenyen mérhették össze tudásukat, vagy a népszerű mini KRESZ-parkban ismerkedhettek a közlekedés szabályaival.

POZITÍV VISSZAJELZÉSEK

„Sikeres volt a Szezonnyitó Motoros Nap, hiszen már a helyszínen több pozitív visszajelzést kaptunk a hivatalos és a civil vendégektől is” – értékelte Sztrapák Ferenc ügyvezető. A rendezvénynek



Fotók: Iró Zoltán





helyszínt biztosító Hungaroring Sport Zrt., valamint a szervezésben és a lebonyolításban jelentős szerepet vállaló Groupama Garancia Vezetéstechnikai Centrum munkatársai és meghívott vendégei egyaránt úgy vélték, sok ilyen rendezvényre lenne szükség ahhoz, hogy a közutakon egyre kevesebb baleset történjen. „A Harley Davidson nem hiányozhatott az ilyen rendezvényről, hiszen mindig odafigyelünk, és kiemelten foglalkozunk a balesetmentes közlekedés fontosságával. Az elsők között csatlakoztunk az ÉLET ÚTON programhoz is, és az idei, immár 14. HD Open Road Festen hagyományosan megtalálhatóak lesznek a közlekedésbiztonsági programok” – jelentette ki *Dobai Attila*, a Harley Davidson magyarországi nagykövete, az Open Road Fest igazgatója.

EGY HELYSZÍN, TÖBB RENDEZVÉNY

A Hungaroringen található Vezetéstechnikai Centrum a biztonságos közlekedés fontosságának üzenetét szeretné minél több emberhez eljuttatni. Nemcsak az autósoknak, hanem a motorosoknak is szólnak a biztonságos közlekedésért indított

kampányaik. „Számunkra természetes, hogy egy ilyen rendezvénynek helyszínt biztosítunk, hiszen a szervezők céljaival maximálisan azonosulni tudunk. Nagy örömmre szolgált, hogy a meglehetősen hideg idő ellenére rengetegen jöttek ki a Hungaroringre, és nagyon sok családot is sikerült megszólítanunk a közös, balesetmentes közlekedésért folytatott kampányunkkal. Mindemellett sikerült azt is bebizonyítanunk, hogy a Hungaroringen több rendezvény is megfér egymás mellett, hiszen a szezonnyitón kívül gokartbajnokság, illetve a motorosok pályára engedése előtt autósprogram zajlott a legkisebb fennakadás nélkül” – fogalmazott *Gazsi Júlia*, a Hungaroring Sport Zrt. vezérigazgató-helyettese, a Vezetéstechnikai Centrum ügyvezetője. A tanpálya kezdeményezésére találkozhattak az érdeklődők többek között *Tóth Imre* gyorsasági motorversenyzővel, valamint a fiatalokhoz szóló kampányuk két arcával, a világ egyik legjobb triálos bringásával, *Hegedűs Lászlóval*, valamint *Kovács Kokó István* fiával, *Bencével*.

Simon V. Attila



Szezonnyitó sajtótájékoztató egy Harley Davidson nyergében

Motorozz sokkal biztonságosabban!

A Motorosok Tízparancsolatának ember nagyságú installációja a falon, egy helyettes államtitkár, egy hatósági elnök és egy rendőr ezredes egy álomszép Harley Davidson nyergében. Szabad a gazda? A szezonnyitó motoros sajtótájékoztatón jártunk.

HOL A BUKÓSISAK?

„Idén már ötven balesetet okoztak a motorosok, pedig amikor kinézek az ablakon, azt látom, hogy bokáig ér a hó” – kezdte beszédét a motoros szezonnyitó sajtótájékoztatón *Schwáb Zoltán* még március utolsó napjaiban. A tél késői támadása ugyan kevésbé aktualizálta a sajtótájékoztató témáját, de néhány nappal később valóban beköszöntött a motoroszezson. A közlekedésért felelős helyettes államtitkár az Európai Unió adatait sorolva leszögezte: az uniós tagállamokban közúton életüket vesztett 15 és 30 év közöttiek több mint tíz százaléka motoros vagy mopedes volt. Összességében több motoros halt meg 2007 és 2009 között az európai utakon, mint ahányan biciklistaként, gyalogosként vagy akár autó utasaként estek közlekedési baleset áldozatául. A rendőrségi tapasztalatok szerint a sebességhatárok figyelmen kívül hagyása mellett az ittas közlekedés és a védőfelszerelés hiánya hordozza a legnagyobb kockázatot, ugyanis a nemzetközi adatok azt mutatják, hogy a motorosoknak a negyede, utasaiknak pedig több mint a fele nem visel bukósisakot.

„SZEMLÉLETVÁLTÁSRA VAN SZÜKSÉG”

A magyar Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram kimondja, kiemelt figyelmet kell fordítani a motorkerékpárosok biztonságára. 2012-ben minden tizedik közúti balesetet segédmotoros kerékpáros vagy motorkerékpáros okozott Magyarországon. A vezetéstechnikai tudás felrészítése mellett tehát a védőfelszerelések beszerzése, ellenőrzése és az elméleti felkészülés is a motorosok alapvető feladatai közé tartozik a tavaszi szezonkezdet előtt – hangsúlyozta *Schwáb Zoltán*, aki egyúttal emlékeztetett arra: a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium az ügy elkötelezett híveként eddig is igyekezett elősegíteni a motorkerékpárosok közlekedésbiztonságát. „Ehhez azonban szemléletváltásra van szükség” – fogalmazott. Ennek elősegítése érdekében a tárca és háttérintézményei visszatérő vendégei



Fotók: Iró Zoltán

VÁLTOZTAK A MOTOROSJOGSI MEGSZERZÉSÉNEK FELTÉTELEI

A közlekedésbiztonság szempontjából kiemelten fontos tényező a fokozatosság elvének érvényesülése. Az eddigi előírásoknak megfelelően továbbra is 14 éves kortól szerezhető jogosítvány legfeljebb 50 cm³ hengerűrtartalmú járműre, azonban az úgynevezett nagykategóriás vezetői engedély megszerzésének feltételei jelentősen megváltoztak. Januártól – többek között – a korábbi életkorhatár is módosult.



MIELŐTT TAVASSZAL BERÚGOD A MOTORT

- ▶ Műszaki ellenőrzés a téli pihenő után: ellenőrizd a fékeket, gumiabroncsokat, kiegészítő felszereléseket!
- ▶ Ne ülj gyakorlás nélkül motorra a szezon kezdete előtt: készülj a nyárra vezetéstechnikai pályán!
- ▶ Gyakorold a különböző élethelyzeteket, szokd a különböző időjárási körülményeket!
- ▶ A legfontosabb az előre gondolkodás, a közlekedő partnerek cselekedeteinek kiszámítása, a saját mozgás kiszámíthatósága.

voltak a motoros találkozónak, a rendezvényeken pedig az alapos felkészülésre, a körültekintő közlekedésre is felhívták a közlekedők figyelmét. A felvilágosító munka eredménye, hogy tavaly Magyarország érdemelte ki az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács Közúti közlekedésbiztonsági PIN-díját. Schwáb Zoltán bejelentette, a Nemzeti Közlekedési Hatóság hagyományteremtő szándékkal megrendezi az első Motoros Napot a Hungaroringen. A találkozón a motorke-rek-párok-kal kapcsolatos legfontosabb tavaszi teendőkről, a járművek műszaki állapotáról, az aktuális közlekedési szabályokról lehet eszmét cserélni. (A sajtótájékoztató után lebonyolított rendezvényről lapunkban olvashatnak.)

SZABÁLYTISZTELŐK ÉS SZABÁLYSZEGŐK

Győri Gyula, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke a szervezet legfőbb feladatának a jogszabályok betartását és ennek ellenőrzését nevezte. „A motoros közlekedésben a szélsőségeket látjuk: vannak, akik szabálytisztelő módon, kifogástalan állapotú járművet vezetve, igényesen motoroznak, és velük szemben vannak olyanok, akik motorozási szokásaikkal szinte kivédhetetlen közlekedési helyzetet

teremtnek. Rossz műszaki állapotú motorjaik mellett még a közlekedési moráljuk is rossz, amivel nemcsak saját, de mások életét is veszélyeztetik” – mondta. Az elnök szerint az NKH célja, hogy az efféle kirívó esetek számát drasztikusan csökkentse. „Az NKH saját szerepét kiteljesítve igyekszik eljárni a szabályszegőkkel szemben, és azon vagyunk, hogy ennek a társadalmi elvárásnak eleget tegyünk” – hangsúlyozta. A magyarországi utakon ugyanis az elmúlt években kimutathatóan nőtt a közlekedésbiztonság, és egyre kevesebb a közúti baleset, ám a motoros balesetek számában még nem tapasztalható számottevő javulás.

KESZTYŰ, ZÁRT LÁBBELI: KÖTELEZŐ VISELET?

Harmadikként Óberling József ezredes, az ORFK közlekedésbiztonsági főosztályvezetője ült a kiállított Harley Davidson nyergébe. Kifejtette, a bukósisak mellett szorgalmazzák a kesztyű és a megfe-



lelően zárt lábbeli kötelező viseletét. Úgy vélte, ez jelentősen csökkentené a balesetek utáni gyógyulási időszakot, így a betegbiztosítási rendszert sem terhelnék annyira a motorosok. Az ezredes ugyan sikeresnek ítélte a tavalyi láthatósági kampányt, ám leszögezte: ennek ellenére még mindig túl sok a motoros baleset. A motorke-rek-párok-kal közlekedésben az utóbbi tíz évben Magyarországon robbanás történt, hiszen 52 százalékkal több kétkerekű közlekedik az utakon. A 147 ezer motor átlagos életkora meghaladja a 16 évet.

S. V. A.

Motoron is biztonságban minden egyes megtett kilométeren

Charta a motor- kerékpáros közlekedés biztonságáért

A Hungaroring volt a helyszíne az Országos Rendőr-főkapitányság – Országos Balesetmegelőzési Bizottság 2010. június 15-én elindított kampánya újabb fontos állomásának. 2013. május 25-én a debreceni székhelyű Közlekedés Biztonságáért Alapítvány kezdeményezésére, a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) szervezésében együttműködési nyilatkozatot írtak alá a Magyar Autóklub, a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete, a Magyar Motorsport Szövetség és a magyarországi Harley-Davidson klub képviselői. A szervezetek ezzel fejezték ki szándékukat, hogy hatékonyan támogatják a motorkerékpárosok biztonságosabb közlekedésének megvalósítását hazánk útjain. A kezdeményezés együttműködő partnerei az NKH mellett a Közlekedéstudományi Intézet, az Országos Balesetmegelőzési Bizottság, a Hungaroring Sport Zrt., a Közlekedés Biztonságáért Alapítvány és a magyarországi Harley-Davidson klub.

A motorozás évről évre népszerűbb hazánkban, folyamatosan nő a motorkerékpárral közlekedők száma, ami tovább növeli az amúgy is veszélyes üzem kockázatát. A motorosok biztonsága érdekében egyre kiterjedtebb baleset-megelőzési, közlekedésbiztonsági tevékenységet kell folytatniuk az erre szakosodott szervezeteknek. Ennek apropójából indította el néhány éve baleset-megelőzési kampányát az ORFK – OBB „Charta a motorkerékpáros közlekedés biztonságáért!” elnevezéssel, melyhez mindenki szabadon csatlakozhat. Nagy hangsúlyt fektetnek a szabályos közlekedés elterjesztésére, a motorkerékpáros balesetek számának csökkentésére és a közlekedésbiztonság népszerűsítésére.

A kezdeményezést sokan támogatták a partnerségi nyilatkozat aláírásával. *Érsek István*, az NKH elnökhelyettese, a Közúti Gépjárműközlekedési Hivatal vezetője elmondta, bár egyre több biztonságtechnikai megoldás jelenik meg a motorkerékpárokon, egyre korszerűbb eszközök védik a motorosokat, ettől függetlenül ők még mindig védtelenebbek, mint a többi közlekedő. Fontos, hogy az ilyen összejöveteleken felhívják a figyelmet a motorozás biztonsági követelményeire, hogy miként lehet biztonságosabbá tenni minden egyes megtett kilométert. Nagy szerepe van a védőruházatnak, bukósisaknak, az előrelátó közlekedésnek. Ezek csak együtt garantálhatják azt, hogy minden motoros épségben haza is érjen. *Érsek István* fontos mérföldkönek

nevezte az ilyen rendezvényeket, és reményét fejezte ki, hogy a jövőben ezek is hozzájárulhatnak a motoros balesetek csökkenéséhez.

Szabó József, a Közlekedés Biztonságáért Alapítvány kuratóriumi elnöke örvendetes tényként emelte ki, hogy az NKH jelentős részt vállal a balesetek megelőzéséért folytatott munkában, és hogy felmérte, minél inkább megelőzik a baleseteket, annál jobban megkönnyítik saját munkájukat is. Köszönetét fejezte ki a hatóságnak az együttműködésért.

» A partnerség, a biztonságos közlekedés azért is kiemelkedően fontos, mert a motoros balesetek 50%-át maguk a motorosok okozzák, ami nagyon magas szám.

Elsőként *Hermann Henrik*, a Magyar Motorsport Szövetség (MAMS) elnöke írta alá a partnerségi nyilatkozatot, melyet *Érsek István* nyújtott át. A MAMS elnöke beszélt a hazai motorsport szerepéről, arról, hogy korábbi felügyeleti rendszere nem terjedt ki a közutakra. Idén februárban azonban új vezetés állt fel a szövetségben, akik a versenyszféra mellett kiléptek a zárt pályás felügyeleti körökből, és egyre nagyobb szerepet vállalnak az utcai közlekedésben is.



Fotók: Iró Zoltán



Az eseményen képviseltette magát a Hajdú-Bihari Motoros Egyesület (HBME), melynek tagjai aznap reggel indultak Debrecenből, így közösen jártak el a nemes ügy érdekében. A második partnerségi nyilatkozatot Balogh Zoltán, a HBME elnöke átadta Dobai Attilának, a magyarországi Harley-Davidson klub örökös elnökének, aki elmondta, már hosszú évek óta a hatóságokkal együttműködve foglalkoznak közlekedésbiztonsággal, a motoros balesetek megelőzésével, az együttműködésen alapuló közúti közlekedéssel. A nemes cél népszerűsítésére felhasználják saját rendezvényeiket, melyre az alsóörsi fesztiváljuk is jó alkalom. Kiemelte, a partnerség, a biztonságos közlekedés azért is fontos, mert a motoros balesetek 50%-át maguk a motorosok okozzák, ami nagyon magas szám. Lényeges, hogy a közlekedés minden résztvevőjét bevonják a kampányba, mert csak így lehet eredményesebb az együttműködők munkája. A baleset-megelőzésre minden évben kiemelt figyelmet fordítanak, és jó partneri viszonyt ápolnak az NKH-val, az OBB-val, a KTI-vel és a Hungaroring Sport Zrt.-vel.

A Magyar Autóklub korábban kizárólag az autósokat képviselő szervezetként működött, de mostantól a motorosoknak is lehetőséget biztosít a klubtagságra.

A Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete több olyan rendezvényt tart, melyekkel a fuvarozók biztonságos közlekedését igyekeznek elősegíteni, így azok a balesetek is megelőzhetők, amelyeknek a motorosok nem okozói, hanem elszenvedői. Karmos Gábor főtitkár nem lehetett jelen az eseményen, mivel épp egy nagyszabású díjátadón vett részt, ahol a nemzetközi gépjárművezetők szervezetének díjait osztották ki azoknak a sofőröknek, akik az elmúlt időszakban balesetmentesen tettek meg egymillió kilométert, javítva ezzel a baleseti statisztikákat. A partnerségi nyilatkozatot az MKFE főtitkára egy későbbi időpontban veheti át, illetve írhatja alá.

Szabó József megemlítette, a Debrecenben tavaly megtartott motoros konferencia nyomán legfontosabb partnerüket, a személygépkocsi-vezetőket is megszólították kezdeményezésükkel a Magyar Autóklubon keresztül. (A Közlekedés Biztonságáért

Alapítvány 2013 őszére tervezi a II. motoros konferenciát, melynek fő témája a motorosok érdekvédelmének alakulása.) A negyedik partnerségi nyilatkozatot Lovas Károlynak, az autókлуб főtitkárhelyettesének nyújtotta át, melyben kéri, hogy hívják fel a gépkocsivezetők figyelmét a megváltozott szabályokra, arra, hogy a motorosokat egyenrangú félnek tekintsék, és ők is együttműködő partnerként viselkedjenek a forgalomban. Lovas Károly arról szólt, hogy a MAK korábban csak az autósokat képviselő szervezetként működött, de mostantól jobban figyelnek a motorosokra, illetve jogaik képviseletére. Az autókлуб lehetőséget biztosít a motorosoknak a klubtagságra, így az azzal járó összes kedvezményt, szolgáltatást elérhetővé teszi számukra. Ennek kapcsán a már említett érdekvédelemre is számíthatnak. A sikeres együttműködés érdekében várják a motorosoktól, motoros szervezetektől érkező jelzéseket, javaslatokat.

Az esemény házigazdája, a Hungaroring Sport Zrt. képviselőjében Gazsi Júlia, a társaság vezérigazgató-helyettese kifejtette, korábban sok vád érte őket, mert többnyire csak az autós rendezvényeknek adtak teret, de a jövőben ezen változtatni kívánnak. Az új szemlélet első lépése az is, hogy a rendezvényen résztvevők saját motorkerékpárjaikkal kipróbálhatták a Hungaroring pályáját. Majd a vezérigazgató-helyettes tiszteletbeli motorosnak avatták, és Dobai Attila mögött ülve egy kört tett meg a parkolóban.

A Közlekedés Biztonságáért Alapítvány szervezésében folytatódik az aláírások, a támogatók és partnerek gyűjtése az általuk indított Motoros Országjárás program keretében, így hasonló rendezvényekre az ország több helyszínén is sor kerül.

Végezetül a jelen lévő motorosok is aláírásukkal csatlakoztak a chartához, elfogadva annak alapelveit és célkitűzéseit, a motorkerékpáros közlekedés biztonságának fontosságát. Deklarálták, hogy mindent megtesznek annak érdekében, hogy biztonságosan vegyenek részt a forgalomban, és partnerséget mutassanak a közlekedés során.

A kampányhoz csatlakozni lehet az ORFK - OBB honlapján (www.baleset-megelozes.eu), levélben (ORFK - OBB, 1139 Budapest, Teve u. 4-6.), illetve motorkerékpáros honlapokon és a nagyobb motoros rendezvényeken.

Baranyai Attila

Az elméleti és gyakorlati képzést teljesítő tanulók júniusban vizsgáznak

Kezdetét vette a SuliMoped program

Öt megyében, tíz segédmotoros kerékpárral kezdődhet meg a kísérleti képzés, mely során 150 hátrányos helyzetű diák szerezhethet térítésmentesen vezetői engedélyt.

KÍSÉRLETI PROGRAM

Dr. Pintér Sándor belügyminiszter kezdeményezésére az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság 2013-ban kísérleti jelleggel elindította a SuliMoped programot.

A Nemzeti Alaptanterv kiadásáról, bevezetéséről és alkalmazásáról szóló 110/2012. (VI. 4.) Korm. rendeletben (a továbbiakban: NAT) a segédmotoros kerékpáros kategória megszerzésére irányuló járművezetői képzéssel kapcsolatos rendelkezés nem kapott helyet, és sajnálatos módon a Kerettantervben sem jelent meg. A fenti képzés ezért tantervi órakereten kívül, elektronikus oktatási módszerek (e-learning) és részben szimulátorok alkalmazásával, az ORFK – OBB szakmai és anyagi támogatásával valósul meg.

A segédmotoros kerékpáros képzés kísérleti programja öt megye (Békés, Borsod-Abaúj-Zemplén, Nógrád, Pest, Szabolcs-Szatmár-Bereg) kijelölt általános iskoláiban kezdődött meg. Az érintett oktatási intézményekben a képzés és vizsgáztatás az ORFK – OBB, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a Kulturált Közlekedésért Alapítvány (a továbbiakban: KKA), valamint a Safety-Hungary Vezetéstechnikai Centrum (a továbbiakban: Centrum) együttműködésében valósul meg. A munkában az érintett megyei balesetmegelőzési bizottságok, a megyei kormányhivatalok, valamint az oktatási intézmények is részt vesznek.

A program sikere érdekében az ORFK – OBB együttműködési megállapodást kötött a Centrummal, mely alapján a Centrum szakemberei részt vettek az iskolásoknak szóló előkészítő előadás-sorozat szervezésében, és motorkerékpáros szimulátorral gyakorlati lehetőséget biztosítottak az öt megye kijelölt településeinek – Cegléd, Bátorfyerénye, Vásárosnamény, Battonya, Sátoraljaújhely – általános iskoláiban.

VIZSGA JÚNIUSBAN

Első alkalommal a SuliMoped program 150 diákot érint, megyénként 30–30 főt. A hátrányos helyzetű diákokat az iskola pedagógusai és a rendőrök együtt választották ki. Az előszűrés után



Fotók: Dombóvári Mihály



Dr. Halmosi Zsolt rendőr dandártábornok a május 6-i sajtótájékoztatón

kapcsolódott be a KKA a programba. Az alapítvány az ORFK – OBB-vel kötött együttműködési megállapodás alapján vállalta a meghatározott településeken lakó nyolcadik osztályos általános iskolás tanulók tanfolyam szerinti elméleti és gyakorlati oktatásának, vizsgájának megszervezését, lebonyolítását, beleértve az elsősegély-tanfolyamot is. A költségeket – a fix összegű vizsgadíjakkal együtt – teljes egészében az ORFK – OBB biztosítja. Az e-learning rendszerű elméleti képzés 2013 májusában fejeződött be. Az elméleti és gyakorlati képzést teljesítő tanulók júniusban vizsgáznak.

A program sikeres lebonyolítása érdekében az ORFK – OBB beszerzett tíz segédmotoros kerékpárt, húsz egység személyi védőfelszerelést, valamint öt személygépkocsit és utánfutót. A járművek átadására május 6-án, a Centrum területén került sor, melyet sajtótájékoztató is követett.

Az összegyűlt tapasztalatokat az ORFK – OBB részletesen elemzi és értékeli, melynek eredményeként döntés születhet a program 2013/2014-es tanévben történő folytatásáról.

Gégény István

A szakma öreg motorosa: 85 évesen egy Ducati nyergében

„A motor olyan, mint a nő”

Ez az az év, amikor bevezetik Magyarországon a korona helyett az új pénznemet, a pengőt. Ez az az év, amikor a magyar származású Adolph Zukor megalapítja a Paramount Pictures filmvállalatot. És ez az az év, 1927, amikor megszületik *Bálint Mátyás*, aki nemrég vásárolta ötödik Ducati versenymotorját. Mindjárt 86 éves.



Fotók: magán archívum

Az egyik legjobb utcai versenymotor, a 205 lóerős Ducati 1199 Panigale S nyergében érzi magát a legjobban Bálint Mátyás. A 85 éves korábbi motorversenyzőnek ez az ötödik Ducatija. A bajai férfi nem dísznek vette ezt a hihetetlen teljesítményű motorkerékpárt, azt rendszeresen használja is. 2009-ben vásárolta az előző, Ducati 1098 R-t, egyúttal megígérte, három év múlva visszatér. Korábban egy 916 SP, egy 996 R és egy 999 R esetében mondott hasonlót, és mindig betartotta a szavát.

Bálint Mátyásnak nem új hobbija a motorozás, már az 1930-as évek végén is motorozott, később pedig versenyzői karriert futott be. 1946-ban, 19 éves korában csapta meg igazán a benzingóz, autó- és motorszerelőként kezdett, majd volt szobrász, sofőr és hajós. De eközben is mindvégig motorozott, és Dél-Magyarországon versenyzett. A háborúból itt maradt motorokat alakította át egy barátjával, amit több díjjal is elismertek. Kiváltképp a saját maga által megálmodott és összebarkácsolt Fusi

motorra büszke. Később Ausztráliába sodorta az élet, s onnan egy 250-es Hondával tért haza a hatvanas évek elején. Ezután több magyar bajnokságot is nyert. A közúton mégis óvatosan vezet, hiszen a versenybukások során már minden végtagja eltört. Fialtal motoros ismerőseit arra biztatja, hogy tudásukat ne a közúton, hanem zárt tanpályán teszteljék.

Bálint úr tucatnyi motornál is többet meglövegolt, míg végül a versenykivitelhez legközelebb álló Ducati mellett tette le a voksát. Azt mondja, amikor új kétkerekűt vesz, nem pattan egyből a nyergébe, mert a motor olyan, mint a nő: meg kell hódítani. Hazaviszi, leül mellé a kutyájával, és nézegetik. Motoros barátaival rendszeresen kirándul, van, amikor 50-60 kilométerre levő cukrászdába mennek, de az is gyakori, amikor csak a tájat élvezik a motorról. Úgy tervezi, három év múlva újra betér a szalonba. De előbb ebbe is beletesz 10 ezer kilométert. Neki ez jelenti az igazi életet.

S. V. A.

(a nyugat.hu nyomán)



Húsz új segédmotor-kerékpárt vehetett át az Országos Polgárőr Szövetség

Gördülékenyebb alapokon a közbiztonság

Az Országos Rendőr-főkapitányság és az Országos Balesetmegelőzési Bizottság húsz segédmotor-kerékpárt adott át az Országos Polgárőr Szövetségnek (OPSZ) a „100x100 biztonság” bűnmegelőzési programja keretén belül 2013. május 24-én, a készenléti rendőrség alakuló terén. Ezzel a gesztussal kívánják elősegíteni a polgárőr egyesületek tevékenységét.

STRATÉGIAI PARTNEREK

Papp Károly vezérőrnagy, országos rendőrfőkapitány hangoztatta, az OPSZ a legfőbb stratégiai partnere az ORFK-nak a bűnmegelőzésben, bűnüldözésben, melyet nem elég csak hangoztatni, hanem rendszeresen tárgyasítani is kell. Az elmúlt években az ORFK sok technikai eszközzel segítette a polgárőrök munkáját, akik a jövőben is számíthatnak a rendőrség támogatására. Az eseményen a „100x100 biztonság” program keretében a száz polgárőr egyesület közül tíz vehette át a húsz segédmotor-kerékpárt, melyek minden bizonnyal gördülékenyebbé, gyorsabbá, mobilabbá és eredményesebbé teszik a szervezetek bűnüldözési munkáját.

Dr. Túrós András, az Országos Polgárőr Szövetség elnöke szorgalmazta, hogy minél több hasonló átadásra kerüljön sor a jövőben, és megköszönte az adományozók segítségét. Kiemelte a polgárőrség és a rendőrség kapcsolatának fontosságát, a stratégiai partnerséget. Mindkét szervezet a közbiztonság védelmét vállalta, így a polgárőrségnek fontos a támogatás, amit a rendőrségtől kapnak, ezzel biztosítva a szakmaiságot, erőt, egységet. Reményét fejezte ki, hogy hamarosan eljön az idő, amikor saját erőből, saját



Fotók: Iró Zoltán

forrásból tudnak beszerezni járműveket, munkájukat segítő berendezéseket. Mint mondta, az átadott segédmotor-kerékpárok is hozzájárulnak ahhoz, hogy az adott településeken a bűnmegelőzési szolgálat hatékonyabb legyen, és nagyobb területen lehessen az ellenőrzést fenntartani.

A TÁMOGATOTT EGYESÜLETEK

Az ünnepélyes átadó záró mozzanataként Papp Károly átadta az első indítókulcsot dr. Túrós Andrásnak. Majd birtokba vehették járműveiket a polgárőr egyesületek is: a Vésztői Polgárőr Egyesület, a Nagybánhegyesi Polgárőr Egyesület, a Répcementi Polgárőr Egyesület, Ásotthalom Községi Polgárőr Egyesülete, Csókakő Község Polgárőr Egyesülete, Karácsond Községi Polgárőr Egyesülete, a Felsőnyéki Polgárőr Egyesület, a Kontrol Polgárőr Egyesület, Kisbér Városi Polgárőr Egyesülete, a Tatárszentgyörgyi Települési Polgárőr Egyesület és Sárvár Város Polgárőr Egyesülete.

Baranyai Attila

Euro Controle Route: nemzetközi közúti ellenőri csereprogram

Összefogás, javuló közlekedésbiztonság

Vác, Rétság és Kecskemét térségében kétnapos ellenőrzési akciót tartott a Nemzeti Közlekedési Hatóság az Euro Controle Route tagországok ellenőreivel együttműködve. Az akcióban tíz ország szakemberei vettek részt, akik élesben láthatták a magyarországi közúti ellenőrzési gyakorlatot. A cél a hatékony és harmonizált ellenőrzés kialakítása Európa útjain.

HARMONIZÁCIÓ ÉS TAPASZTALATCSERE

Az Euro Controle Route tagországok közúti ellenőreinek szervezett egyhetes – gyakorlattal egybekötött – csereprogramja az Európai Unión belül működő ellenőrző hatóságok összefogását erősíti. A közúti ellenőrzés gyakorlata ugyanis országonként eltérő, ezért az Euro Controle Route tagjai a régiók közötti harmonizáció és tapasztalatcsere jegyében látogatnak egymáshoz. A Nemzeti Közlekedési Hatóság a Nemzetközi Főosztály és a Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal Jármű Módszertani Főosztálya szervezésében tíz országból 21 szakembert látott vendégül, akik élesben láthatták a Vác és Rétság környékére kitelepült mobil egységek munkáját. A kétnapos ellenőrzésen magyar és külföldi járműveket állítottak meg, a vizsgált területek a szokásosak voltak: a kamionvezetőknél a vezető és pihenőidő betartását rögzítő tachográfot, a tengelyterhelést, a rakomány szabályos elhelyezését és rögzítését, valamint a járművek általános műszaki állapotát ellenőrizték.

A Pest Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőségének váci állomásán kezdtek a szakemberek, akiknek bemutatták a műszaki vizsgáztatás hazai gyakorlatát. *Mikulás Róbert* korábban évekig vezette az állomást: „Ismertetjük az általunk használt technikákat, eljárásokat, műszaki berendezéseket. Bemutatjuk, hogyan vizsgáljuk a járműveket, ők elmondják, náluk hogy zajlik a műszaki vizsgáztatás. A tapasztalatcsere sokat segíthet az eljárások finomításán” – fogalmazott Mikulás Róbert.

HAMISÍTÁSÉRT BÖRTÖN

A csoport ezután a terepen, gyakorlatban szemrevételezte az ellenőrzési akciót, amely kitért a közúti szállítással összefüggő dokumentumok és a környezetvédelmi előírások vizsgálatára is. A mobil ellenőrző egységek kitelepülése során többtucatnyi kamiont és személygépkocsit állítottak meg a rendőrséggel együttműködő közúti ellenőrök. A mobil vizsgálóállomással végzett mérések során a fékeket is vizsgálat alá vonták. Az ellenőrzéseken

a külföldi társhatóságok képviselői is aktívan segítettek a munkában, és a résztvevők tanulságosnak ítélték a napot.

Phillippe Rambaud Lyonból érkezett, és számára meglepő dolgokat tapasztalt: „Franciaországban korábban állami feladat volt a műszaki vizsgáztatás, amit a közelmúltban privatizáltak. Az állam vizsgabiztost küld ki az állomásokra, és csak az ellenőrök révén tud hatást gyakorolni a vizsgáztatásra. Az ellenőrök, így ő is, civilben jelentkeznek be, és ha valami nem stimmel,





Fotók: Iró Zoltán



akkor először figyelmeztetik, aztán bezárják a műszaki állomást” – fordította szavait *Gordos Árpád*, az NKH szakembere, aki Magyarországot képviseli az Euro Controle Route szervezetben. „A forgalmi engedély hamisítását viszont sokkal súlyosabban büntetik nálunk, akit ilyesmivel tetten érnek, azt letöltendő börtönre ítélik” – elemzte a különböző eljárási gyakorlatok közötti különbséget *Phillippe Rambaud*

SAKÉRTELEMMEL FELTÁRT CSALÁSOK

Az Euro Controle Route célja a tagországok közötti ellenőrzési gyakorlat harmonizálása. A lehető leghatékonyabb ellenőrzés kialakításához konzultációkra, kooperációra, közös javaslatokra van szükség, amelyek révén Európa-szerte biztonságosabban lehet majd közlekedni. A franciaországi Limoges-ból érkezett *Daniel Vergnenegre* legalábbis ezt emelte ki: „A kamionsofőrök által elkövetett tachográfós visszaélések szakértőjeként érkeztem Magyarországra, és nagyon meglepett, hogy a magyar kollégák milyen részletesen és milyen szakértelemmel tárják fel az esetleges csalásokat. Pont az a lényeg, hogy tanuljunk egymástól, hiszen a legegyszerűbb dolog, az összefogás révén is javulhat a közlekedésbiztonság Európa útjain.”

A gyakorlati ellenőrzésben nagy segítségre volt a Bács, Nógrád és Pest megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége.

S. V. A.

A siker záloga: a kormányzati, a civil és az üzleti szféra összefogása

GRSP Magyarország: nyolc év, nagy eredmények

Kifejezetten fiatal egyesület, hiszen nyolc éve alakult, az eltelt rövid idő mégis elegendőnek bizonyult ahhoz, hogy tevékenységével maradandót alkosson a magyarországi közlekedésbiztonság javításáért folyó munkában. Milyen projekteken vett és vesz részt a GRSP Magyarország Egyesület? – kérdeztük *Pausz Ferenc* ügyvezető igazgatót.

EREDMÉNYES ÖSSZEFOGÁS

A Világbank 1999-ben hozta létre genfi központtal a Global Road Safety Partnership (GRSP) nevű nemzetközi szervezetet, azzal a céllal, hogy a fejlettebb országok mintájára a fejlődő és átmeneti gazdasággal rendelkező országokban is segítse elő a kormányzati, a civil és az üzleti szektor együttműködését a közlekedésbiztonság javítása érdekében. Magyarországon az ezredfordulón alakult meg a GRSP Nemzeti Bizottság, majd a közép-kelet-európai régió több országának az Európai Unióhoz történő csatlakozásakor a GRSP Irányítótanácsa úgy döntött, az új uniós tagországokban önálló nemzeti GRSP szervezetek jöjjenek létre. Ennek az „elvárásnak” tett eleget az a tizenhat magyarországi alapító tag, amelyek a 2005. május 3-i alakuló Közgyűlésen megalakították a GRSP Magyarország – Partnerség a Közlekedésbiztonságért Egyesületet, mint közhasznú szervezetet. A szakmai egyesület működése széles társadalmi alapokon nyugszik, kifejezetten a közúti közlekedésbiztonsággal foglalkozik, és az érdekelt hazai szervezeteket összefogva, célirányosan keresi a biztonságosabb közlekedés javításának lehetőségeit.

„Egyesületünk éppen azért ennyire eredményes, mert a kormányzati, a civil és az üzleti szféra összefogásával működik. A közlekedésbiztonsági elgondolásokat a kormányzat tudja hivatalos programmá tenni, az üzleti élet képviselői biztosítják a pénzügyi forrásokat a különböző programokhoz, míg a civil oldalnak

a projektek társadalmi elfogadtatásában nélkülözhetetlen a szerepe” – osztja meg lapunkkal tapasztalatait Pausz Ferenc, aki az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság akkori ügyvezető elnökeként először mint elnökségi tag vett részt a szervezet életében, majd 2008. január elsejétől ügyvezető igazgatóként irányítja a napi operatív munkát.

PARADICSOM, PÁRNA, MACI

Az alapító tagok az egyesület megalakulásakor úgy gondolták – és ezt is tűzték ki maguk elé, mint elérendő fő célt –, hogy a közlekedők magatartásának pozitív irányú alakításával tehetik a legtöbbet a közlekedésbiztonsági helyzet javításáért. A tudatformálásra hatalmas szükség volt, hiszen az elmúlt évtized közepén azt az időszakot éltük, amikor a hazai baleseti mutatók jó esetben is stagnáltak, de semmiképpen nem javultak, a halálos közúti balesetek és az utakon életüket veszítettek száma viszonylag magas szinten állandósult. Mivel a passzív biztonsági eszközök (biztonsági öv, biztonsági gyerekülés) használata messze elmaradt a nyugat-európai gyakorlattól, a GRSP Magyarország kiemelt figyelmet fordított erre a területre, itt szerették volna elérni, hogy jelentősen megváltozzon a közlekedők szemlélete.

A biztonsági öv használatának ösztönzésére indította el az egyesület, a Magyar Autóklub és a Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) az úgynevezett „paradicsomos” projektet: két paradicsom ült az autóban, az egyik be volt kötve, a másik nem. Értelemszerűen az autó ütközésekor az utóbbi szó szerint felkenődött a szélvédőre. Az ún. „párnás” kampányban, mind az óriásplakátokon, mind a kisfilmben, párnákkal körülvett család állt egy kocs mellett, a következő üzenettel: van egyszerűbb megoldás is, kösse be magát! A harmadik, ún. „macis” kampányban pedig egy kisgyereket lehetett látni biztonsági gyermekülésben, macival a kezében, amelylyel a biztonsági gyermekülés használatának fontosságára hívták fel a közlekedők figyelmét. Pausz Ferenc úgy látja, ezek az országos szintű kampányok messzemenően beváltották az egyesületbe tömörült tagok reményeit, bebizonyították, hogy működőképeselek, kiváló eszközként szolgálnak az emberek tudatformálásában, ráébreszti őket a helytelen közlekedési magatartás sokszor tragikus következményeire.



Fotó: GRSP

Pausz Ferenc ügyvezető igazgató, GRSP Magyarország Egyesület



Győr város 2020-ig szóló közlekedésbiztonsági stratégiáját Pausz Ferenc és Berta Tamás adták át Borkai Zsolt polgármesternek



Fotók: GRSP

AZ ÖV ÉLETET MENTHET

A passzív biztonsági eszközök használatára felhívó kampánysorozat 2008-ig tartott, ezt követően a GRSP új stratégiát dolgozott ki. Az óriásplakátokkal, kisfilmekkel csak bizonyos ideig találkozhatta a közönség, s az egyesület vezetői úgy gondolták, az állandó megjelenéssel és némi tartalmi bővítéssel még eredményesebbek lehetnek a törekvéseik. Ezért elkészítették négyszáz darab „Egyben tartja a családot” feliratú táblát, amelyek kvázi közúti jelzőtáblaként kerültek ki elsősorban az autópályák melletti parkolókhöz, üzemanyag-töltő-állomásokhoz, és amelyek immár azt az üzenetet hordozták, hogy a biztonsági övet nem csupán az első, de a hátsó ülésen is be kell kötni. Annál inkább, mert a felmérések szerint akkoriban 20-25 százalékos volt a hátsó ülésen a biztonsági öv használatának aránya.

Később, a Pest megyei Rendőr-főkapitánysággal együttműködve, tovább fejlesztették ezt az akciójukat. Egyrészt újabb, hasonló szlogennel ellátott táblákkal „szórták tele” a megye forgalmilag frekvenciált pontjait – például a bevásárlóközpontok parkolóit –, másrészt rendőrök és egyetemisták segítségével egy kérdőívet is kitöltettek a járművezetőkkel. A válaszokat kiértékeltek, s a tapasztalatokat egy színvonalasan összeállított dokumentumban gyűjtötték össze. A felmérés rendkívül tanulságos eredményt hozott. Akkoriban – és ez alig néhány éve volt! – nagyon sok téveszme élt a biztonsági övről. A „Miért nem köti be magát?” kérdésre például ilyen válaszok születtek: „Mert ha kigyullad az autó, és nem tudom kikapcsolni az övet, akkor bennégek.” „Ha vízbe esek a kocsival, pont a bekapcsolt biztonsági öv miatt nem fogok tudni kimászni, és megfulladok.” „Ha baleset ér, beszorulok az autóba, és ott halok meg.” „Miért használjam rövid távolságra az övet, úgysem érhet baleset.” Ezzel szemben elenyésző azoknak a baleseteknek a száma, amelyekben kigyulladnak vagy vízbe esnek az autók, míg sok olyan közúti baleset történik, amely a be nem kötött öv miatt követel halálos áldozatot. Rögzíthető és ma már vitathatatlan tény: a biztonsági öv életet menthet! Érdekes konklúzióként vonhatták le továbbá a kérdőív készítői, hogy „A tábla

hatására bekapcsolja-e az övet?” kérdésre a válaszadók 10-15 százaléka mondta azt, hogy igenis elgondolkodott rajta, ami egészen jó eredménynek számít.

„A GRSP biztonsági öv használatát népszerűsítő kampányai is hozzájárultak, hogy ma lakott területen belül a járművezetők majdnem 80, azon kívül mintegy 85-90 százaléka köti be magát. Figyelembe véve, hogy a biztonsági övet használók aránya a többéves kampány előtt jóval alacsonyabb volt, a fenti számok mindenképpen bizakodásra adhatnak okot” – teszi hozzá a GRSP ügyvezető igazgatója.

HÁROM ÉVIG „SZÓLT” A SOL

A GRSP Magyarország Egyesület a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.-vel együtt vett részt a 2010 tavaszán indult, nyolc közép-európai országot érintő nemzetközi SOL (Save Our Lives) közlekedésbiztonsági programban. A projekt résztvevőinek különböző felmérések segítségével értékelniük kellett egy adott régió közlekedésbiztonsági helyzetét, majd az akcióprogramok tapasztalatait szem előtt tartva el kellett készíteniük a régió közlekedésbiztonsági stratégiáját. A két hazai szervezet Győr városát választotta mintarégióknak. „A település hazánk nyugati kapuja; a közlekedésbiztonság mellett elkötelezett önkormányzati és rendőrségi vezetők; már korábban is sikeres közlekedésbiztonsággal kapcsolatos programok lebonyolítása” – magyarázza Pausz Ferenc, hogy miért épp Győrrre esett a választásuk.

A projekt egyik kiemelt feladatául határozták meg a szervezők a védtelen közlekedők, a gyalogosok, a kerékpárosok és a gyermekek védelmét. E kívánalomnak eleget téve, a GRSP és a KTI három baleset-megelőzési mintaprogramot valósított meg a városban. A gyermekek biztonságos iskolába jutása, a gyermekek biztonságos kerékpározása, valamint az ittas vezetéssel kapcsolatos programban aktívan közreműködtek a győri önkormányzat, a Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszéke és a Győr-Moson-Sopron megyei Rendőr-főkapitányság szakemberei is. A programok alapján elkészült Győr város 2020-ig szóló közlekedésbiztonsági stratégiája,



Gyerekrajverseny Győrben, a SOL projekt keretében



Mobil KRESZ-park a World Series by Renault többállomásos versenysorozatán, a Hungaroringen

amelyet Pausz Ferenc Berta Tamással, a KTI Közlekedésbiztonsági Központ vezetőjével együtt adott át idén februárban Borkai Zsolt győri polgármesternek. (A SOL zárókonferenciáját 2013. május végén Brüsszelben rendezték, melyről keretes írásunkban olvashatnak bővebb információkat.)

A LEGÚJABB KIHÍVÁS: ROSEE

A GRSP magyarországi szervezete előtt álló legújabb kihívás a ROSEE projektben való részvétel, amely a közutak tervezésével és működtetésével kapcsolatos feladatokban való együttműködés javítását célozza meg a délkelet-európai régióban. A munkában a GRSP – a SOL projekthez hasonlóan – a KTI-vel közösen képviseli Magyarországot. „A GRSP azért vesz részt a projektben – mondja Pausz Ferenc –, mert hazánk állami közútkezelő szerveinek jó része az egyesületünk tagjai sorába tartozik, így fontosabb problémáink már évek óta ismertek előttünk.” A 2012 októberében indult és 2014-ben záruló projekt során a partner szervezetek közlekedésbiztonsággal foglalkozó országjelentést készítenek, illetve elvégzik egy elsődrendű és egy másodrendű útszakasz közlekedésbiztonsági felülvizsgálatát. Ennek során feltárják a jellemző közlekedésbiztonsági problémákat, kérdőív segítségével felmérik az ott közlekedők véleményét, majd mindezek alapján javaslatokat fogalmaznak meg, milyen intézkedéseket látnak szükségesnek ahhoz, hogy az adott útszakaszokon biztonságosabb legyen a közlekedés. A hazai projekt sikere érdekében a GRSP felvette a szakmai kapcsolatot a Pest megyei Rendőr-főkapitányság közlekedésrendészeti osztályával, amelynek munkatársai együttműködésükről és szakmai támogatásukról biztosították az egyesületet.

„A ROSEE projekt 2014-ig folyamatos munkát jelent a GRSP Magyarország Egyesületnek. Ugyanakkor rendszeresen szervezünk közlekedésbiztonsági konferenciákat, illetve képviseljük magunkat a baleset-megelőzéssel foglalkozó szakmai fórumokon. Kivesszük részünket a gyermekek közlekedésre nevelési programjából, ennek kapcsán továbbra is üzemeltetjük a főleg óvodások és kisiskolások körében népszerű mobil KRESZ-parkjainkat. (Erről

SOL ZÁRÓKONFERENCIA BRÜSSZELBEN

A SOL zárókonferenciájára 2013. május 27-én került sor a projekt vezető partnere, az A.L.O.T. s.c.a.r.l (Kelet-lombardiai Szállítmányozási és Logisztikai Ügynökség) szervezésében. Az eseményen a KTI-t Berta Tamás, a GRSP Magyarország Egyesület Bognár Mária és Kiss Ágnes Orsolya, a magyarországi mintarégiót Kéki Róbert (Győr Polgármesteri Hivatala) és dr. Kovács Péter (Győr-Moson-Sopron megyei Rendőr-főkapitányság) képviselte.

A konferenciát Guido Piccoli, az A.L.O.T. ügyvezetője nyitotta meg. Összefoglalta a SOL projekt céljait, sikereit, törekvéseit, és kitékintett a közép-európai közlekedésbiztonsági helyzetre. Schmidt Szabolcs, az Európai Bizottság közlekedésbiztonsági csoportjának vezetője hangsúlyozta az ilyen, több országra kiterjedő együttműködések fontosságát, kiemelve a közlekedésbiztonsági munka régiós, helyi szintű erősítését, amiben a SOL nagy segítséget nyújtott. Antonio Avenoso, az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (ETSC) vezetője az európai baleseti statisztikákba nyújtott betekintést. Elmondta, hogy a fő problémakörök – a gyorsajtás, a tudatmódosító szerek hatása alatti, illetve ittas vezetés, a biztonsági öv és gyerekülések – területén még sok a teendő. Gayle Di Pietro, a GRSP genfi központjának képviselője a partnerség kiemelkedő szerepéről beszélt a közlekedésbiztonságban.

A projektben tevékenykedő szervezetek munkatársai bemutatták az egyes mintarégiókban megvalósult ún. pilot projektek felépítését, az elért eredményeket, majd a mintarégiók képviselői válaszoltak a projekt során megvalósult programok tanúságaival, tapasztalataival kapcsolatban feltett kérdésekre. A válaszokból kitűnt, sajnos a politikai elkötelezettség még mindig nem elégséges a közép-európai régióban, pedig ennek kulcsfontosságú szerepe van a közlekedésbiztonság javításában.

a Közlekedésbiztonság 2013/1-2. számában olvashattak – a szerk.) Alapfilozófiánk az egyesület megalakulása óta változatlan: mindenki velünk együttműködünk, aki kész tenni a magyarországi közlekedésbiztonság javításáért” – zárja lapunknak adott nyilatkozatát Pausz Ferenc ügyvezető igazgató.

Dékány Zsolt

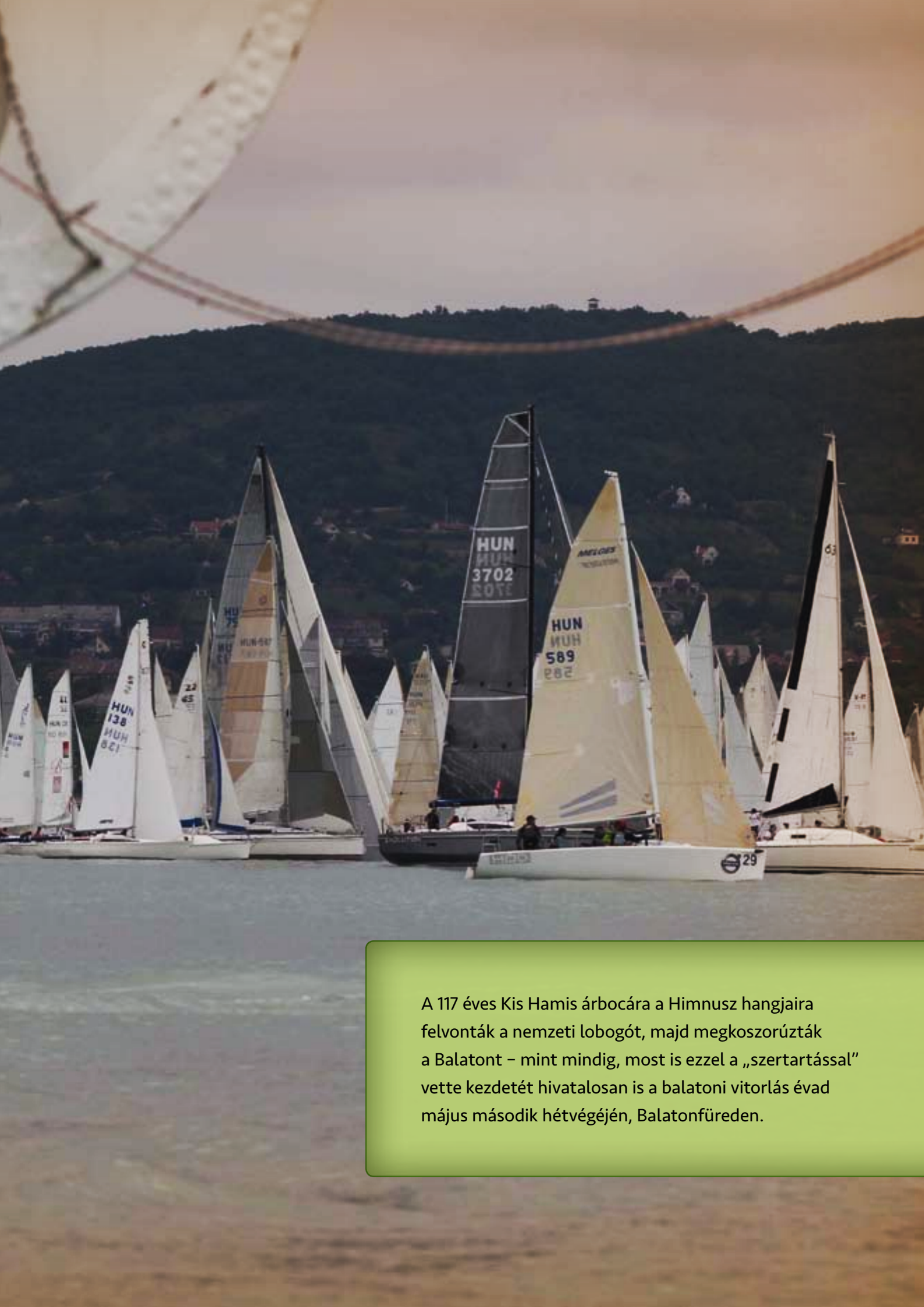


Vízre csábítják a fiatalokat – kiváló nevelősport a vitorlázás

Vitorlát bontottak

Fotó: Orosz Péter





A 117 éves Kis Hamis árbocóra a Himnusz hangjaira felvonták a nemzeti lobogót, majd megkoszorúzták a Balatont – mint mindig, most is ezzel a „szertartással” vette kezdetét hivatalosan is a balatoni vitorlás évad május második hétvégéjén, Balatonfüreden.



A hagyományoknak megfelelően a füredi rózsakertben megrendezett Vitorlabontó ünnepségen *dr. Bóka István*, a házigazda város polgármestere elmondta: a vitorlabontás egyben a remény jele is, hisz sokat várnak ettől az évtől a városban. Elkezdődik a yachtklub záró beruházása, valamint a hagyományos vitorlás viadalokon túl számos európai és világversenynak ad otthont Balatonfüred. A polgármester kiemelte: a vitorlászás kiváló nevelő sport, ezért „fertőzzünk meg minél több fiatallembert, hogy hódoljon ennek a szenvedélynek” – fogalmazott. Dr. Bóka István megköszönte a Magyar Vitorlás Szövetség (MVSZ) korábbi elnökének, *dr. Gál András Leventének* a munkáját, s üdvözölte az előző napi közgyűlésen megválasztott új elnököt, *dr. Kollár Lajost*.

Új MVSZ-elnök

Új elnökséget választott a Magyar Vitorlás Szövetség közgyűlése a május 10-i balatonfüredi tisztújító közgyűlésen. A 173 leadott érvényes szavazat alapján, 109-64 arányban dr. Kollár Lajos szerzett többséget a korábbi elnök, dr. Gál András Leventével szemben. A szövetség társelnöke *Wossala György* lett.

Az új elnök beszédében kijelentette: folytatni kívánja az elődje által megkezdett munkát, az utánpótlás-nevelést, a fejlesztéseket, valamint a Festetics programot is. „Balatonfüred mindig a vitorlászás fellevegára volt, szeretnénk a szövetségi munkát is közelebb hozni a városhoz” – mondta.



Fotók: Orosz Péter



Az ünnepséget a délben száznegyvennél is több hajóval elrajtoló Audi Nagydíj évadnyitó túraverseny követte. A szikrázó napsütés ezúttal elmaradt, és a szélviszonyokat sem nevezhettük éppen ideálisnak a rajt pillanatában, azért a vitorlások látványa a tihanyi apátsággal a háttérben önmagáért beszélt. Bár a verseny igen gyenge délies fuvallatban indult, friss észak-nyugati szélben ért véget délután. Az abszolút versenyt a *Király Zsolt* által kormányzott Sponzor Wanted nyerte. A nagyhajós versennyel párhuzamosan az olimpiai és ifjúsági hajóosztályoknak is szezonnyitó, kétnapos pályaverseny zajlott.

Kiss Nikolett

Az ügyirat mozog, nem az ügyfél

Mint ismeretes, a balatoni hajósok, vitorlázók mind teljeskörűbb kiszolgálása érdekében a Siófoki Hajózási Hatósági Szolgálati és Ellenőrzési ponton kívül a szezonban, május 14. és szeptember 18. között Balatonfüreden is ügyfélszolgálatot működtet a Nemzeti Közlekedési Hatóság. A Füredi Yacht Clubban keddenként 10-15 óra között valamennyi hajózással kapcsolatos ügyet kezdeményezni lehet kezdve a képesítő okmányok cseréjétől, pótlásától a hajós képzésekkel kapcsolatos ügyintézésen át a hajószolgálati könyvvél kapcsolatos bejegyzések intézéséig. A „Balatonfüredi ügyfélablakon” keresztül lehetséges a hajózási hatóság számára benyújtandó kérelmek leadása, s ilyen módon nem az ügyfél, hanem az ügyirat mozog.



Cél az ész- és életszerű, gyakorlatorientált szabályozás megteremtése

NKH, MVSZ: stratégiai megállapodás

Stratégiai együttműködési megállapodást kötött a Magyar Vitorlás Szövetség (MVSZ) és a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH).



Fotó: Iró Zoltán

VITORLÁS JOGSZABÁLYOK REVÍZIÓJA

Ünnepélyes keretek között stratégiai együttműködési megállapodást kötött az MVSZ és az NKH: az együttműködés révén a vitorlázást érintő jogszabályok revíziója a cél. A stratégiai partnerek az ész- és életszerű, gyakorlatorientált szabályozás megteremtése érdekében közös javaslatot dolgoznak ki. Györi Gyula NKH-elnök és Gál András Levente, az MVSZ akkori elnöke megállapodott arról is, hogy a gépjárművek oldtimer rendszerének analógiájára normaszöveg-tervezetet készítenek elő a vitorlások muzeális minősítésének bevezetése, annak feltételei és a muzeális minősítéshez kapcsolódó adminisztrációs és egyéb kedvezmények területén.

FESTETICS GYÖRGY PROGRAM

A magyar vitorlázás évszázados hagyományait és a sportág előtt álló rendkívüli lehetőségeket szem előtt tartva, a vitorlás szövetség tavaly elindította a Festetics György Programot, azzal a céllal, hogy rendszerbe foglalja a magyar vitorlázás fejlesztési lehetőségeit. A program kiemelten kezeli a Magyar Vitorlás Akadémia rendszer

kiépítését, a magyar utánpótlás színvonalas felkészítését és versenyteremtését. Az MVSZ célja emellett a belvízi hajózási szabályok ész- és életszerűbbé tételével a jogbiztonság, a vízi közlekedés biztonságának megteremtése, a hazai turizmus fellendítése és ennek érdekében jogszabály-módosítások kezdeményezése, valamint az érintett szervezetekkel stratégiai partnerségek kialakítása.

A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG FOKOZÁSA

Györi Gyula, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke kifejtette: az NKH küldetése, hogy a közlekedésben részt vevő eszközök és a közlekedési infrastruktúra műszaki színvonalát a jogszabályi kötelezettségeknek és a közlekedésbiztonsági előírásoknak megfelelő szinten tartsa. Az NKH legfontosabb célkitűzése a közlekedésbiztonság fokozása, összhangban az ilyen irányú európai uniós célkitűzésekkel. Az NKH elkötelezett a hatékony jogalkalmazás érdekében az élet- és ésszerű jogszabályok előkészítésében és kialakításában, fogalmazott az elnök.

Kiss Nikolett

Az MAN családi nap keretében mutatta be új gépjárműcsaládját

Óriások barátságos közelsége

Az MAN 2013. május 25-én rendezte meg a családi napját az etyeki Korda Filmstúdió területén. A számtalan érdeklődő a színes programok mellett testközelből csodálhatta meg az MAN új, Euro 6-os gépjárműcsaládját.

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI SÁTOR

Az eseményen a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretében képviseltette magát a Nemzeti Közlekedési Hatóság is. Az érdeklődők pályaalakmassági vizsgálatokon használt készülékkel, KRESZ tesztlapok kitöltésével, részeg-szemüvegben történő kisautóvezetéssel tesztelheték tudásukat. A rendezvényre specializálódva, „C” kategóriás tesztsorozat kitöltésére is lehetőség nyílt, mellyel az ide látogató célközönség tehette próbára tudását. A közlekedésbiztonsági sátorban nagy volt a sürgés-forgás, ami azt bizonyítja, hogy az emberek mennyire fontosnak tartják a közlekedésbiztonságot, és időt, energiát nem sajnálva maguk is tesznek azért, hogy ismereteik bővüljenek, az esetleges hiányosságait pótolják, ezzel is hozzájárulva a közlekedésben való biztonságos részvételükhöz.

MINDIG AZ ÉLVONALBAN

A rendezvény kezdetén látványos keretek között vonult be az MAN legújabb flottájából álló konvoj. A további színes programok között szerepelt egyebek mellett az országúti tesztvezetés, ahol mindenki közelebb kerülhetett az MAN gépjárműveihez.

A résztvevők között természetesen szinte minden esetben szerepelt egy-egy, a fuvarozással, kamionokkal közelebbi kapcsolatban álló családtag, szakmai érdeklődő, így az új kamionok könnyen a célközönség fókuszába kerülhettek. Kamionsofőrök, szállítmányozási cégek tulajdonosai vizsgálták, próbálgatták az új modelleket. Az MAN-nel való kapcsolatuk a legtöbb esetben nem új keletű. Többen már hosszú ideje elégedett felhasználói ezeknek a járműveknek, és egyöntetű véleményük, hogy az MAN felsőkategóriás szállítmányozási eszközöket gyárt, amiket büszkén használnak. A gyártói, forgalmazói oldalról hasonló tapasztalatok hangzottak el. Az MAN évről évre végeztet felméréseket, hogy célirányos fejlesztésekkel tudjon előrukkolni. Így nagy jelentőséget tulajdonítanak

annak, hogy a felhasználók, a gépjárművezetők milyen változtatásokat javasolnak, mennyire elégedettek a termékkel, szolgáltatásokkal, ezzel is megalapozva a piacon betöltött helyüket. Járműveik megfelelnek a szigorú piaci és környezetvédelmi elvárásoknak, így mindig az élvonalban tudnak maradni.

VÉRBELI CSALÁDI NAP

Az OXXO Energy Truck Race Team csapattagjaival, pilótáival, versenykamionjaival is megismerkedhettek az érdeklődők, akik terep-, illetve pályaversenyre kialakított versenykamionok utasaként is megtapasztalhatták, mit tudnak ezek a járművek. A program látványos színfoltja volt Kiss Norbert pályakamionjának és Darázs Zsolt Dakar kamionjának versenye.



Fotó: Iró Zoltán

A szervezők kitétek magukért, mivel a filmstúdió New York utcáit idéző díszletei között motoros és autós kaszkadőrshow, koncertek is helyet kaptak, így egy vérbeli családi napot tudhattak maguk mögött az ide látogatók, akik közül minden korosztály megtalálhatta a neki tetsző elfoglaltságot.

Baranyai Attila

A világ élvonalában vagyunk, de megfelelő jogszabályi háttér kell

Pilóta nélküli légi járművek



Nemcsak a katonai biztonság megteremtésére, hanem a bűnüldözésben, a határvédelemben, az időjárás-előrejelzésben és a katasztrófa-helyzetek kezelésére is alkalmazni lehetne a pilóta nélküli légi járműveket – hangzott el egy budapesti konferencián, ahol kiderült: a magyar technika a világ élvonalába tartozik, ám a továbblépéshez jogszabályalkotásra van szükség.

Minden tekintetben úttörő kezdeményezés élére állt a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH), amikor az országban először megszervezte az UAV-król (Unmanned Aerial Vehicles), vagyis a pilóta nélküli légi járművekről szóló első hazai konferenciát. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM), a Honvédelmi Minisztérium (HM), a Belügyminisztérium (BM), az érintett társhatóságok és civil szervezetek mellett a szervező, a Légügyi Hivatalán keresztül a katonai repülést is felügyelő NKH is jelen volt a konferencián. A szakmai fórum célja, hogy a világ nagy részében különös figyelmet kapott és radikális változáson átment pilóta nélküli légi jármű rendszerek fejlesztését, használatának lehetőségeit ismertesse, valamint szabályozásának fontosságáról tájékoztatást nyújtson, fórumot teremtsen a szakértők és a felhasználók számára.

» A magyar technológiai fejlődés lehetőséget kínál a nemzetközi piacon való megjelenésre, ami munkahelyeket teremthet.

Vargha Tamás, a HM parlamenti államtitkára elmondta, a Magyar Honvédség életében is egyre fontosabb szerepet játszanak az UAV-k, a pilóta nélküli légi járművek. Az afganisztáni misszióban is nagyban hozzájárultak a magyar csapatok munkájához. Az államtitkár ezzel kapcsolatban megjegyezte: komoly reményeket fűznek egy új iparág kialakulásához, amely magyar kutatásra épülve, hazai gyártóbázisokon teremt munkahelyeket, és jó minőségű eszközökkel szereli fel a Magyar Honvédséget is. „Technológiai forradalom zajlik, a műszaki terület innovációja hihetetlen sebességgel fejlődik, évente tűnnek el és születnek új iparágak. A katonaságban új hadviselési forma jelent meg, ami a magyar honvédséget is érinti. Az első lépéseket megtettük, egyre nagyobb szerepet kapnak az UAV-k, amelyek a magyar katonák afganisztáni szerepvállalásakor már vizsgáztak. Új iparág kezd kialakulni, amiben a magyar technológiai fejlődés állja a versenyt a többi országgal, így lehetőséget kínál a nemzetközi piacon való megjelenésre, ami munkahelyeket teremthet” – fogalmazott a parlamenti államtitkár.

» Kezünkben van a hazai fejlesztésű csúcstechnika, de a lehetőség további kiaknázásához megfelelő jogszabályi háttér kell.

Schwáb Zoltán, az NFM közlekedési helyettes államtitkára szerint Magyarország vezető országgá is válhat a pilóta nélküli járművek fejlesztésében. A helyettes államtitkár felidézte, a pilóta nélküli gépek először a katonai repülésben jelentek meg, de nem csupán harcászati eszközként alkalmazhatók. Például a március 15-i magyarországi rendkívüli időjárási helyzet rávilágított arra, hogy ezeknek a légi járműveknek természeti vagy ipari katasztrófák esetén is kiemelt jelentőségük lehet, mivel alkalmazhatók erdőtűz megfigyelésére, árvízi vagy belvízi helyzet kezelésére, de arra is, hogy elzárt vagy veszélyeztetett területre élelmiszert vagy gyógyszert juttassanak el. Az eszköz perspektívát jelent a repülésben, és egyre nagyobb igény mutatkozik a kereskedelmi felhasználásra is. Számos országban könnyíti a telekommunikációt, időjárás-előrejelzést, a térképészetet. Jelentősen segíti a rendőrség munkáját, a bűnüldözést, a határrendészeti feladatok ellátását, a biztonsági szolgáltatásokat, valamint a fényképezést



Vargha Tamás, a HM parlamenti államtitkára

és a filmkészítést is. Ezeken túlmenően a mezőgazdaság és az erdészet szintén élhet az előnyeivel, de hasznos lehet az áramszolgáltatóknak a rendszerek ellenőrzése, a hálózatok bejárása során. Kiemelkedő jelentőséggel bírhat természeti katasztrófák esetén is, hiszen az eszköz megbízhatóan alkalmazható erdőtűz megfigyelésére, árvíz, belvív, ipari katasztrófa esetén, amikor a helyszín másképpen nem

» Rendhagyó, hogy a hatóság, amely jogalkalmazó, ilyen szakmai konferenciát szervez, de az iparág nem várhat tovább.

közelíthető meg. Egyre több eszköz arra is képes, hogy ilyen esetben különböző felszerelést szállítson elzárt, veszélyeztetett területekre. Az UAV-k tömeges elterjedéséhez ugyanakkor megfelelő jogszabályi környezetre, infrastruktúrára, légtér szerkezet-módosításra, megfelelő képzésre van szükség, és hatósági felügyelet nélkül komoly biztonsági



Schwáb Zoltán, az NFM közlekedési helyettes államtitkára

kockázatokat jelenthet, hangzott el. „Közünkben van a hazai fejlesztésű csúcstechnika, de a lehetőség további kiaknázásához megfelelő jogszabályi háttér kell” – mutatott rá a legégetőbb feladatra Schwáb Zoltán helyettes államtitkár.

Ugyanezt erősítette meg Győri Gyula, az NKH elnöke, aki szerint ebben az útkeresésben próbál irányt mutatni a közlekedési hatóság. A legfontosabb alapelv a biztonság, melyet úgy kell garantálni, hogy a hagyományos repülés rendszerét ne veszélyeztesse, ugyanakkor szabad mozgást biztosítson a pilóta nélküli légi jármű fejlődésének. „Rendhagyó, hogy a hatóság, amely jogalkalmazó, ilyen szakmai konferenciát szervez, de az iparág nem várhat tovább: a terület nincs szabályozva, a technológiai fejlődés sebessége ezt megkívánja. A hatóság felelőssége a szabályozás kialakításának elősegítése, az elavult anomáliák kiszűrése, a tapasztalatok megosztása a jogalkotóval. Az NKH célja, hogy összefogja a társhatóságokat, a kutatókat, a gyártókat, a felhasználókat, és az UAV-k alkalmazása során felvetődő összes kérdést megválaszolja”



Fotók: Inó Zoltán



– mondta, egyúttal megerősítette: a gyakorlatban is jól működő, nemzeti érdekeket szolgáló, megfelelő jogszabályt kell alkotni. Győri Gyula hozzátette: terveik szerint a második fél évben eljuttatják az NFM-nek azt a szakmai anyagot, amely alapján ki lehet alakítani a jogi szabályozást.

Az UAV ipar jelentős növekedés előtt áll, az iparág komoly piaci potenciállal rendelkezik a széles alkalmazási terület miatt.

Móro Lajos, a HM Ei Zrt. vezérigazgatója kifejtette: gyártóként komplex modellben gondolkodtak, nemcsak fizikai valójukban készítik el a gépeket, hanem eközben szem előtt tartják a működtetést, a hatósági engedélyezést is. „Korábban ezt a témakört ilyen komplexen még senki sem kezelte” – állította, majd megjegyezte: mérnökeiknek könnyebb volt megépíteni a hazai fejlesztésű



Móro Lajos, a HM Ei Zrt. vezérigazgatója

MI AZ AZ UAV?

Pilóta nélküli légi jármű (Unmanned Aerial Vehicle, UAV):

olyan autonóm repülési képességgel és/vagy részben távirányítással rendelkező légi jármű, amelynek a fedélzetén nincs légi jármű-vezető, többször felhasználható, a fedélzetre integrált navigációs és repülési adatérzékelő és adatfeldolgozó, valamint az adott feladatnak megfelelő adattovábbító rendszerrel rendelkezik.

Pilóta nélküli légi jármű-rendszerek (Unmanned Aerial

Systems, UAS): a pilóta nélküli légi jármű, a földi irányító/kezelő állomás (Ground Control Station, GCS), továbbá a földi irányító/kezelő állomás és a légi jármű közötti adatkapcsolat-biztosító eszköz, illetve eszközök összessége.

UAV-kat, mint a hatósági engedélyt beszerezni. „Amikor az első, engedéllyel rendelkező gépünk elkészült, a tárcza vezetésével egyeztetve a munka folytatása mellett döntöttünk. Létrehoztuk a korszerű irányítási rendszert, és a nyilvánosság elé léptünk a fejlesztésünkkel” – mondta. Kifejtette, a civil felhasználás is cél, hiszen érzik, hogy erre is igény van. „Az igazi eredmény persze az, ha a többcélú gép a gyakorlatban is használható lesz.”

A konferencia védnöke, *prof. dr. Bokor József* akadémikus, az MTA elnökségi tagja hangsúlyozta: nagyon örül a hiánypótló szándékkal életre hívott rendezvénynek. Hozzátette: az UAV ipar jelentős növekedés előtt áll az elkövetkezendő években, az iparág komoly piaci potenciállal rendelkezik a széles alkalmazási terület miatt, mely innováció által vezérelt. Véleménye szerint a magyar fejlesztésű UAV-k a világ dróngyártásának felső középkategóriájában helyezhetők el, a kutatási területen pedig egyértelműen az élvonalban vagyunk.

S. V. A.



prof. dr. Bokor József akadémikus, az MTA elnökségi tagja, a konferencia védnöke

Mi a biztonságosabb: menetiránnyal megegyezően vagy azzal szemben?

Hogyan szállítsuk a kisgyermeket?

A nemzetközi tapasztalatok alapján a négy év alatti gyermekek nagyobb biztonságban vannak a gépjárműben, ha olyan gyermekbiztonsági rendszerben ülnek, amelyet a menetiránnyal háttal helyeztek el.

ÁLTALÁNOS EURÓPAI SZABÁLYOZÁS

Sokáig a vitatott kérdések közé tartozott, hogy 0–4 éves gyermekeket a gépjárműben menetiránnyal megegyezően vagy azzal ellentétesen kell elhelyezni. Az általános európai szabályozás szerint a kilenc kg alatti gyermekeket a menetiránnyal megfelelően kell a gépjárműbe ültetni. (Megjegyzés: a lányok általában tíz hónapos, míg a fiúk nyolc hónapos korukban érik el a kilenc kg-os tömeget). Napjainkig ezt a gyakorlatot követte – és követi – az európai országok többsége. A skandináv térség országait leszámítva az tekinthető általános szabályozásnak, hogy már egyéves kortól – helyenként annál fiatalabb korban is – a menetiránnyal megfelelően kell ültetni a gyermekeket.

SVÉD „BEST PRACTICE”

Ezzel szemben Svédország az elmúlt két évtizedben más gyakorlatot folytatott. A svéd megoldás sikerét igazolja, hogy az mára „best practice”-ként követendő példa lett más országok számára. Svédországban jogszabály írja elő, hogy a négyéves kor alatti gyermekeket olyan gyermekbiztonsági rendszerben kell elhelyezni, amelyben a menetiránnyal háttal utazhatnak (szükség szerint a légszék kikapcsolása mellett). A svédek által képviselt – szakértői vizsgálatokkal is alátámasztott – álláspont szerint közúti baleset esetén a kisgyermek menetiránnyal háttal ülve van a legnagyobb biztonságban, mert az ütközéskor fellépő, az emberi testet érő energiát a kisgyermek gerince így képes a legkisebb károsodással elvezetni.

MENETIRÁNNYAL HÁTTAL BIZTONSÁGOSABB

Az előző évtized második felében a brit Vehicle Safety Consultancy Ltd. ugyancsak megvizsgálta a 0–4 éves gyermekek gépjárműben történő elhelyezésének kérdését. A vizsgálat tapasztalatait összegző tanulmány azt támasztotta alá, hogy ha a kisgyermek olyan gyermekbiztonsági rendszerben ül, amelyben a menetiránnyal megegyezően



Foto: Thinkstock

utazik, akkor egy esetleges közúti baleset bekövetkezésekor jelentősen nagyobb a fejét, nyakat és a mellkast érő súlyos sérülések kialakulásának a veszélye. A menetiránynak háttal történő elhelyezés nagyobb védelmet nyújt a kisgyermeknek részére.

Az előző évtized végén az Európai Bizottság – elismerve a kisgyermek menetiránynak háttal történő szállításának nagyobb biztonságát – a rövid távú közlekedésbiztonsági feladatok közé sorolta a korábbi európai álláspont felülvizsgálatát és módosítását (Regulation 44.03). A bizottság kifejezte azt a szándékát is, amely szerint szükséges lenne leállítani a négyéves kortól meg nem haladó gyermekek számára készített, menetiránnyal megegyezően elhelyezhető gyermekülések gyártását. Továbbá a bizottság a gépkocsi töréscsökkentő ismert EuroNCAP rendszeréhez hasonlóan a gyermekbiztonsági rendszerek terén is egy hatékony minősítési rendszer kialakítását tartja szükségesnek, amellyel ösztönözni lehet a gyártókat további fejlesztések végrehajtására, valamint befolyásolni lehet a vásárlók szokásait a nagyobb biztonságot nyújtó eszközök használatára.

HAZAI ELŐÍRÁSOK

Magyarországon a gyermekbiztonsági rendszerek használatáról szóló rendelkezés (KRESZ 48. §) 2002. január 1-jén lépett hatályba, s az eltelt bő évtizedben több módosításon esett át. A 2010. január elseje óta hatályos szabályozás egyebek mellett az alábbiakat írja elő: „A gépkocsiban vagy a mopedautóban utazó, 150 cm-nél alacsonyabb gyermek – a testsúlyához igazodó kialakítású – gyermekbiztonsági rendszerben rögzítve szállítható.” „Az első üléshez – a jármű szokásos haladási irányával ellentétes irányban – a gyermekbiztonsági rendszer csak akkor szerelhető be, ha az üléshez légszákot nem szereltek fel, vagy a légszák működésbe lépését előzetesen megakadályozták. A három évnél fiatalabb gyermek csak gyermekbiztonsági rendszerben rögzítve szállítható.” Az előzőek alapján a hazai szabályozás bizonyos feltételekkel megteremti a lehetőséget a gyermekek menetiránynak háttal történő szállítására, ugyanakkor egyéb konkrétumot nem határoz meg az életkorral kapcsolatban.

Gégény István



A legutóbbi KRESZ-módosítás néhány újdonsága

Nagyobb védelem a gyermekeknek!

2013. május 1-jei hatállyal módosult a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet, azaz a KRESZ. A változásokat a 129/2013. (IV. 30.) Korm. rendelet összesen kilenc §-ban foglalta össze. Alapvetően a közlekedő gyermekek kaptak nagyobb védelmet. Változtak a gyermekszállítással kapcsolatos előírások, de egyéb szabályok is módosultak.

Az egyik legfontosabb változás, hogy 2013. május 1-jétől párhuzamos közlekedésre nem alkalmas úton tilos lesz elhaladni a gyermekszállító autóbuszok mellett az utasok be- és kiszállásának ideje alatt. Amennyiben a gyermekszállítást végző autóbusz az úttesten áll, s mindkét oldali irányjelzőit használja, abban az esetben az autóbust – a gyermekek be- és kiszállásának ideje alatt – kikerülni sem szabad. A szabályozás újdonsága abban áll, hogy az előzőekben ismertetett esetekben korábban az autóbuszok mellett fokozott óvatossággal és mérsékelt sebességgel lehetett elhaladni. Május 1-jétől viszont egyértelmű tilalom vonatkozik a gyermekszállítást végző autóbuszok melletti elhaladásra és azok kikerülésére.

A KRESZ-módosítás további újdonsága, hogy a „Gyermekek” (KRESZ 160/a ábra) táblával kapcsolatban meghatározták, hogy az legalább 40x40 cm méretű, fényt kibocsátó vagy megvilágított tábla legyen, amelyet az autóbusz elején és végén kell elhelyezni.

A jövőben a „Gyermekek” (KRESZ 84. ábra) táblával jelölt szakaszokon a tábla alatt kiegészítő táblán feltüntetett távolságon belül legfeljebb 30 km/órás sebességgel közlekedhetnek a gépkocsik.

A közútkezelők a jelzőtáblát alapvetően azokon a helyszíneken helyezik ki, ahol a gyermekek úttestre



Fotó: Absolutvision



Az illusztráció elkészítését a Porsche Inter Autó Hungária Kft., Porsche Pest telephely segítette.

lépésével fokozottan számolni kell, például közoktatási intézmények, óvodák, iskolák környékén.

Az iskolabuszok és a gyermekeket szállító autóbuszok a jövőben megállhatnak a menetrend szerinti járatok (autóbuszok, trolibuszok) számára kijelölt autóbuszöblökben is. A megállóhelyről való elindulásukat az autósoknak lassítással, szükség esetén megállással kell segíteniük. Az iskolabuszok és gyermekeket szállító autóbuszok vezetői ugyanakkor csak akkor indulhatnak el a járművel, ha meggyőződtek annak veszélytelenségéről.

2013. május 1-jétől az iskolabusszal csak abban az esetben lehet részt venni a közúti forgalomban, ha a járművet a „Gyermekszállítás” tábla mellett „Gyermekszállítás” felirattal is ellátták. (A korábbi szabályozás szerint az iskolabuszokra csak a táblát kellett felszerelni, a feliratot nem).

A KRESZ módosítása az 1. sz. függelék II. fejezetében bevezeti a gyermekszállító autóbusz fogalmát, amely nem azonos az iskolabusszal. Amíg az iskolabusz a közoktatási intézmény munkarendjéhez igazodva közlekedik, addig a gyermekszállító autóbusz az iskolabuszon kívül minden olyan nem menetrend szerint közlekedő jármű lehet, amelyen gyermekek és felnőtt kísérőik utaznak, és amelyet előírászerű „Gyermekszállítás” tábla és „Gyermekszállítás” felirat jelöl.

A gyermekek védelmére irányuló rendelkezéseken túl egyéb KRESZ-előírások is megváltoztak. Példaként említhető, hogy ezen túl lakó- és pihenőövezetbe a mozgáskorlátozott személy által vezetett vagy az őt szállító jármű és annak vezetője is behajthat.

Személytaxik az autóbuszöblökben, valamint az autóbusz forgalmi sávban kizárólag az utasok ki- és beszállásának idejére állhatnak meg (korábban ilyen megkötés nem volt).

Gégény István



Fotó: Absolutvision

A javuló tendencia érezhető, de még sok a megoldandó feladat

Az akadálymentes közlekedés felé



A hazánkban élő, mozgásukban, tájékozódásukban, így hétköznapi életük során a közlekedésükben is jelentősen korlátozott embertársaink napjainkban még nem jelenként élik meg a teljes akadálymentesítést. A javuló tendencia mindenképp érezhető, de még sok megoldandó feladat vár az illetékesekre, az államra, a kivitelezőkre és az érdekvédelmi szervezetekre.

Napi tevékenységeink közben nem gondolunk arra, milyen lenne, ha mindezt mozgáskorlátozottként kellene tennünk. Természetes, ha el szeretnénk jutni valahová, felszállunk a tömegközlekedési eszközökre, beülünk az autónkba, és elindulunk, illetve megérkezünk. Egyedül, minden segítség nélkül. Az az ember, aki még nem élte át, hogy a mozgásában korlátozott, nem tudja elképzelni, milyen az, amikor másra szorul egy egyszerű feladat végrehajtásában. Persze sokan voltunk már olyan helyzetben, hogy mozgásunkat, közlekedésünket egy időre hátráltatta egy begipszelt láb, egy begyulladt szem. Ez a tapasztalat nem egyenlő azzal, ha valaki egész életére

Fontos lenne az informatikai háttér fejlesztése, mely szinte minden téren segítségére lehet a rászorulóknak.

kényszerül kerekesszékre, tájékozódásában vakvezető kutya segíti, szájról kell olvasnia, jelbeszéddel kommunikálnia, vagy kizárólag vizuális információk alapján tájékozódnia.

A mozgásukban, tájékozódásukban korlátozott emberek életét nagymértékben megkönnyíti a lassan, de fejlődő akadálymentesítés intézménye. Egyre nagyobb teret kapnak azok a fejlesztések, melyek eredményeként egyrészt több információhoz jut egy-egy látás- vagy halláskárosult, másrészt gördülékenyebbé válik a mozgáskorlátozottak közlekedése.

Kroll Zsuzsanna, a Magyar Vakok és Gyengénlátók Országos Szövetségének érdekvédelmi csoportvezetője több olyan, a mai napig égetően szükséges változtatásra hívta fel a figyelmet, melyek a látáskárosult emberek mindennapi életét jelentősen megkönnyítenék. Fontos lenne többek között az informatikai háttér fejlesztése, mely szinte minden téren segítségére lehet a rászorulóknak. Az információ a legnagyobb segítség a látás- és halláskárosultaknak. Segítségükre vannak továbbá az okostelefonok. Az ezekre készülő alkalmazások, illetve a technikai háttér elősegítené az információáramlást, és komoly előrelépést jelentene. Itt megemlíthetjük a közlekedés közben, buszmegállóban, pályaudvaron, a telepített eszközökből érkező üzeneteket, vásárláskor a termékekről kapott adatokat, melyek közvetlen hanginformációkként jelennek meg a fülhallgatón, kijelzőn. Az ilyen irányú fejlesztéseknek elsősorban anyagi korlátai vannak, továbbá ezek a készülékek sok ember számára elérhetetlenek, ahogy az internetszolgáltatás finanszírozása is.

Az egyes kerületek akadálymentesítési munkálatai során nincs együttműködés. Előfordul, hogy az egyik kerület akadálymentes járdája a másik kerület régebbi kialakítású járdájához úgy csatlakozik, hogy a továbbjutás nehézkes. Hasonló a probléma az akadálymentesített villamos peronoknál, ahová nem vezet akadálymentes

Az 1998. évi XXVI. törvény az esélyegyenlőségről előírt ugyan változásokat, de ezek határidőre nem valósultak meg.

útvonat. Így sok esetben nem logikus azok kialakítása. Ennek oka többnyire az, hogy nem minden esetben vonnak be a tervezés stádiumába rehabilitációs környezettervező szakmérnököket, bár egyre jellemzőbb az együttműködés.

Az 1998. évi XXVI. törvény az esélyegyenlőségről előírt ugyan változásokat, de ezek határidőre nem valósultak meg. Ráadásul a határidőket egy módosítás során kivették a törvényből, ezért jó lenne azokat újra gondolni, mert így az elmaradt beruházások miatt nem lehet panasszal élni. Terveket dolgoztak ki egyebek mellett az összes közszolgáltatást nyújtó intézmény komplex akadálymentesítésére, a megvalósítás azonban hiányosra sikeredett. Korábban kevés tapasztalat gyűlt össze ezen a téren, például Svédországból, Dániából, ám azokat sem lehet egy az egyben átültetni a hazai viszonyokra. Amiket átültettek, használat közben módosultak. Az az elgondolás nem működött, hogy az arra rászorultak megmondják, nekik mi a jó, és azt kivitelezik. A szempontok több esetben nem egyeztek. A helyes irány az, hogy tervezés közben kell az igényeket felmérni, kielégíteni.

Hasonló problémákkal küzdenek a siketek, illetve nagyothalók is. A már említett esélyegyenlőségi törvény kimondja, hogy az akadálymentességet biztosítani kell, de a 2007-es módosítás után

Ha a sofőrök, ellenőrök elsajátítanának egy alap jelnyelvtudást, információkat tudnának adni a hallássérülteknek.

a 2010. december 31-i határidőig nem történt előrelépés. Sáfrány Margit, a Siketek és Nagyothalók Országos Szövetségének alelnöke elmondta, ebben az ügyben nem érkezett hozzájuk reklamáció. Mivel a hallássérültek esetében viszonylag kevés problémát okoz a közlekedés, a panaszok száma is csekély. Ők többnyire megszokták és elfogadták a helyzetüket, megszokásból közlekednek.

Vonatokon, buszokon, villamosokon nincs megfelelő információelérési lehetőség, hiába feliratozzák a megálló neveit, az időt vagy az átszállási lehetőségeket. Ha a jármű elakad, meghibásodik, ha baleset vagy áramszünet van, akkor nincs elég információ ahhoz, hogy a halláskárosult eldönthesse, miként folytassa útját, vagy meddig várjon.

A metróajtókon – buszokéhoz, villamosokéhoz hasonlóan – elhelyezett, azok záródását jelző lámpa hiánya sokáig probléma volt, míg két évvel ezelőtt ott is felszerelésre kerültek. Korábban sok balesetveszélyes helyzet alakult ki a hiányuk miatt. Ha a sofőrök, ellenőrök elsajátítanának egy alap jelnyelvtudást, az elősegítené, hogy ők is megfelelő információkat tudjanak adni a hallássérülteknek. Magyarországon közel ötszáz ezer hallássérült él, ebből Budapesten

tíz-tizenötezer, mely csekély szám ahhoz, hogy egy ilyen oktatást bevezessenek. Az érdekképviselő azonban lépéseket kíván tenni ebben az ügyben a közlekedési vállalatoknál.

Nagy segítséget jelentene az okostelefon használatakor, ha a fogyatékkal élők az információt QR kódok formájában is elérhetnék, így a tájékozódásukhoz nem lenne szükség internetkapcsolatra. Könnyebben tudnának tájékozódni például a repülőtereken, mivel

A Mozgáskorlátozottak Egyesületeinek Országos Szövetsége nem elégedett a közhasználatú épületek akadálymentesítésével.

ott a mai napig probléma az információk vizuálisan elérhető része. A gépjármű-vezetői engedély megszerzése szerencsére nem okoz túl nagy nehézséget, de az alkalmassági vizsgálaton néha azért előfordul, hogy valaki nem felel meg a követelményeknek. Gépjármű vásárlásakor 2012 óta lehetőség van állami támogatás – új gépkocsi esetén 900 ezer, használt esetén 600 ezer forint – igénybevétele. Eddig ötszázán éltek ezzel a lehetőséggel.

Bár érzékszerveik, látásuk, hallásuk rendelkezésükre áll a tájékozódásban, a mozgáskorlátozottak helyzete nagyon nehéz. Sok esetben egyedül, segítség nélkül képtelenek a helyváltoztatásra. Szakály József, a Mozgáskorlátozottak Egyesületeinek Országos



Szövetsége főtárgyára az esélyegyenlőségi törvény hiányosságaira, a nem teljesült határidőkre és a pénzeszközök hiányára hívta fel a figyelmet. Ezért nem elégedettek a közhasználatú épületek akadálymentesítésével. Még mindig van olyan intézmény, ahol csak részben, vagy egyáltalán nem történt változás ezen a téren. A tömegközlekedésben sem mindig biztosított az átszállás egy-egy járműre a mozgáskorlátozott közlekedőknek, bár a BKV-nál ezt már elkezdték összehangolni. Az alacsonypadlós buszok száma továbbra is kevés, így sokszor több járatot kell várnia a mozgáskorlátozottaknak, hogy folytathassák utazásukat.

A vonatok, távolsági buszok, repülők, hajók akadálymentesítése még ennél is problémásabb. Sok szervezést igényel, és úgy sem biztos a célbaérés. Mozgásukban korlátozott honfitársainknak jóval előrelátóbban kell megtervezni az utazásukat. Hiába vannak

Az emberek hozzáállása a fogyatékkal élőkhez egyre javul, így a közlekedésben is gördülékenyebb a beilleszkedésük.

például a MÁV-nak erre a célra kialakított kocsijai, a szolgáltatást hetekkel korábban meg kell rendelni, és az átszállás, a csatlakozási pontok további problémákat okoznak. A légi közlekedésben pedig az egyszerre több kerekesszékes elhelyezése okoz nehézségeket.



Fotók: Iró Zoltán



Bár a gépjármű-vezetői engedély megszerzését lényegesen megkönnyítették, bőven akadnak nehézségek gépkocsi vásárlásakor. Az állam a Magyarországon gyártott autókat támogatja, így nincs sok választási lehetőség. Ráadásul a támogatott gépjárművek gyakran nem megfelelőek. A tenderkiírásban használt autók esetében követelményként kötötték ki, hogy azokat mozgáskorlátozottak is vezethessék, azonban új autó vásárlásánál ez elmaradt. A Swift GLX típust egy kerekesszékes csak nagy nehezen vagy egyáltalán nem tudja használni. Továbbá ezekbe a modellekbe be kellett építeni kézi vezérlést, mely pluszköltség, és a kerekesszék sem fér be a csomagtartóba, még összehajtott állapotban sem, csak a hátsó ülésre. Így viszont családi használatra alkalmatlanná válik. Az egyedi elbírálás bevezetése hasznos lenne egyéb típusok vásárlásánál, mert így akár kerekesszékesekkel együtt is be tudnának ülni a vezetők.

A parkolás terén is vannak hiányosságok. A fogyasztóvédelem is foglalkozott azzal a problémával, hogy ha a mozgáskorlátozott elfelejtí kirakni az igazolványát a szélvédőhöz, azt utólagos

bemutatáskor a parkolási társaság nem fogadja el. Ellenben ha valaki parkolójegyet vásárol, és az leesik, vagy nem látható helyen van, utólag bemutatva törlik a bírságot. Ebben nincs túl sok logika, időszerű lenne a változtatás. A mozgáskorlátozott helyen való indokolatlan parkolást szigorúbban kellene szankcionálni, mert sokakat nem riaszt el az enyhe büntetés.

Az akadálymentesítésre az anyagi források nem elegendők, és pályázati lehetőségek sincsenek. Pedig a szövetség szeretné megoldani a szociálisan rászoruló, mozgáskorlátozott gyermekek szállítását is, hogy megkönnyítse a tanulmányaik elvégzését.

Szakály József elmondta továbbá, akadálymentesítésekre nem csak a fogyatékkal élők miatt van szükség, gondolni kell a betegek, idősek, időszakosan rászoruló emberekre is. Öröndetes, hogy az emberek hozzáállása a fogyatékkal élőkhez egyre javul, segítik és elfogadják őket, így a közlekedésben is gördülékenyebb a beilleszkedésük.

Baranyai Attila





Az NKH részeg-szemüvege volt a rendezvény egyik slágere

Legendák a Hungaroringen

Az időjárás kegyes volt, az ötlet rendhagyó és szellemes, így a Legendák Találkozása című programsorozat 2013-as attrakciója hatalmas közönségsikerrel zárult: az NKH által is felkarolt kezdeményezésre – az Opel Magyarország által a Hungaroringre álmódott autós és családi eseményre – húszezren voltak kíváncsiak.

SZÁMTALAN SZÍNES PROGRAM

A kisgyermekes családokat, az autók és a rockzene szerelmeseit egy célcsoportba sűríteni eleve bravúros teljesítmény, a Legendák Találkozója névre keresztelt programsorozat ötletgazdáinak azonban mindez sikerült. Május 11-én a Hungaroringen számos, de inkább számtalan érdekes és színes programmal készültek az Opel Családi Napjának szervezői. A Forma-1-esek által használt aszfaltcsíkon biciklis felvonulással kezdődött az attrakció, de utánuk már a négykerekűek vették vissza a terepet. A különböző jótékonyági futamokon közismert személyek, legendás autóversenyzők – köztük az örökös magyar bajnok *Ferjancz Attila*, *Tóth János (Janika)*, és az Opel Dakar Team tagjai, *Szalay Balázs* és *Bunkoczi László* – versenyeztek egymással. A legerősebb privát tulajdonú Opelek



gyorsulási versenye után *Veres Zoltán* műrepülő világ- és Európa-bajnok pilóta tekergett a levegőben a paddock fölött. A nap megkoronázásaként este pedig az immár elmaradhatatlan Tankcsapda-koncerttől dübörgött a versenypálya 13-as kanyarja. A „kölköket” a boxutcában külön szórakozás várta, a moziprogramtól a legmenőbb Hot Wheels pályákig és autókig. Bemutatkozott a Talmácsi Motorsport Iskola, amelynek vezetői a kismotoros pályán a biztonságos közlekedésre tanították a fiatalokat.

EGYMILLIÓ FORINT AZ ALAPÍTVÁNYNAK

A Nemzeti Közlekedési Hatóság meghívott vendégként csatlakozott a programhoz, amely illeszkedett a hatóság által képviselt baleset-megelőzési és közlekedésbiztonsági projektbe. Az NKH



Fotók: Iró Zoltán



azért is azonosult a szervezők ideai célkitűzésével, mert az a népszerű programok mellett a közlekedésbiztonság és a helyes közlekedésre nevelés népszerűsítésével is párosult. A motorsport ünnepébe ágyazott családi napon a Közszolgálati parkban jelent meg az NKH Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatala, és a legnagyobb tetszésindexet kétségkívül a részeg-szemüveggel érte el. A speciális, prizmás szemüveg a részeket korlátozott térlátását idézte, és a lábbal hajtható négykerekű gokarttal, valamint gyakorlatosan végzett trefás feladatokat kellett végrehajtani. Az ügyességi és szlalomversenyeken kívül három különböző korosztálynak készített KRESZ-totók, műszeres képességvizsgálatok, műszaki intelligencia tesztek színesítették a programot. Az NKH mellett

a társszervezetek, az ORFK – OBB, a Közlekedéstudományi Intézet, a TEK, a BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság, a Nemzetközi Gyermekektől Szolgálat is kitelepült, és jelenlétével emelte a nap fényét. Utóbbi szervezet külön elismerésben részesült, ugyanis a szervezők a társadalmi felelősségvállalás fontosságát hangsúlyozva előre leszögezték: a látogatók számának függvényében az esemény végén a Nemzetközi Gyermekektől Szolgálat javára felajánlást tesznek. A húszezres tömeg tehát jelenlétével is segített, így a szervezők a nap végén egymillió forinttal támogatták az alapítványt, amellyel a hátrányos helyzetű és beteg kisgyermek életét kívánják megkönnyíteni.

Simon V. Attila

Jogszabályi keretek között a közúti forgalombiztonság javítása

Forgalombiztonsági felülvizsgálatok

A kormány 2011-ben új rendeletben szabályozta a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági szempontú kezelését, idén már ennek szellemében végzi munkáját a Magyar Közút Nonprofit Zrt. *Nagy Zoltán*, a társaság közútkezelési és forgalomtechnikai osztályvezetője tájékoztatta lapunkat a változásokról, melyektől a magyarországi közutak biztonságának növekedését várják.

A forgalombiztonsági felülvizsgálatok fogalma nem új keletű. Korábban rendszeres és rendkívüli forgalmi rend felülvizsgálattal igyekeztek az illetékesek fenntartani, javítani a közutak biztonságát. A forgalombiztonsági felülvizsgálatok célja, hogy a közúton meg­lévő rejtett közlekedésbiztonsági problémákat felfedjék, illetve elhárítsák a szakemberek.

A már felderített, nem feltűnő, azonban lényeges befolyásoló tényezőket további jelzőrendszerekkel, táblákkal, útburkolati jelekkel, átalakításokkal küszöbölik ki.

A közútkezelő elsődleges célja, hogy minél kevesebb baleset történjen az útjain. Azoknak a baleseteknek a megelőzésében van szerepe, melyek összefüggésben állnak az úttal, ezért már régóta, minden évben végeznek balesetelemzéseket. A KSH-tól kapott baleseti statisztikai adatbázist sok szempont szerint csoportosítják, vizsgálják, kérdezik le egy baleseti elemző szoftver segítségével, melynek egyik legfontosabb szolgáltatása az úgynevezett göckereső funkció. Ezzel a módszerrel megtalálják az úthálózat azon pontjait, ahol az átlagosnál több baleset történik. Ha ezek a pontok már ismertek, elkezdődhet azok részletesebb vizsgálata. Ennek célja, hogy az olyan rejtett befolyásoló tényezőket is kiszűrjék, melyek hatására a közlekedők figyelmetlenebbek lesznek, megszokásból vezetnek, és végül



Fotó: Iró Zoltán

veszélybe sodorják magukat vagy a közlekedés egyéb résztvevőit. Az ilyen rejtett okok felderítése hosszas, alapos vizsgálatot igényel. A már felderített, nem feltűnő, de lényeges befolyásoló tényezőket további jelzőrendszerekkel, táblákkal, útburkolati jelekkel, átalakításokkal küszöbölik ki. A gócpontokban forgalomtechnikai hiányosság igen ritkán fordul elő, a baleseti kockázatot többnyire egy felismerhetetlen probléma vagy a vezetőket pszichésen befolyásoló tényezők idézik elő. Ezeket hivatottak elhárítani a felderítést követő további intézkedések.

Az új felülvizsgálati szemlélet sem a közelmúltban alakult ki. Viszonylag későn, 2011-ben intézményesítették, melynek során több, jogszabályi kötelezettségként végzendő feladatot határoztak



Fotó: Magyar Közút



meg a törvényhozók. Ezek közül az egyik legfontosabb a közúti biztonsági felülvizsgálat. „176/2011. (VIII. 31.) Kormányrendelet a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről. A rendelet a közutak biztonságosabbá tételéről és ennek ellenőrzéséről rendelkezik. Tartalmazza a hatásvizsgálat szabályait, a közúti biztonsági audit szabályait, a közúti biztonsági felülvizsgálatra vonatkozó rendelkezéseket, az auditorok képzését, nyilvántartását.” A korábban már alkalmazott szemlélet kialakulásában az ezzel foglalkozó felelős vezetők nagy szerepet játszottak. Ők voltak azok, akik már régebben is megkövetelték a baleset-elemzési szemléletet. Később mások is meglátták ennek a jelentőségét, így vezetett el az út ahhoz, hogy jogszabályi kereteket kapjon.

Az alkalmazott vizsgálatoknak mindenre ki kell terjedniük, ami az utak biztonságát befolyásolja. Így az olyan veszélyforrásokot is felderíteni, vizsgálni kell, melyek nem kézenfekvő okozói egy adott balesetnek. Ennek ismeretében például nem feltétlen balesetforrás a nagyon rossz minőségű út, mivel az azon közlekedő általában közvetlenül érzékeli annak állapotát, így az útviszonyoknak megfelelően halad rajta. Az ilyen útszakaszokon az igazi veszélyforrás a váratlanul feltűnő, extrém úthiba, melynek kivédéséhez a korábban megválasztott sebesség már nem minden esetben megfelelő. A veszélyhelyzet akkor kezdődik, amikor a járművezető nem tud reagálni kellő időben

» A veszélyhelyzet akkor kezdődik, amikor a járművezető nem tud reagálni kellő időben az útviszonyokban bekövetkezett hirtelen változásra.

az útviszonyokban bekövetkezett hirtelen változásra. A biztonsági szakembernek ezeket a helyszíneket kell felismernie. A közúti biztonsági felülvizsgálatnak nem elsődleges célja a burkolat állapotának minősítése. A közútkezelő a kapott megrendelések függvényében tudja karbantartani a hozzá tartozó úthálózatot. Hazánkban a javítások már nem elegendők a megfelelő állapotok biztosítására, ehhez a legtöbb esetben teljes útburkolatcserére lenne szükség. A rossz utak esetén a jelenlegi finanszírozási körülmények között a közútkezelő legtöbbször csak annyit tehet, hogy a veszélyekre felhívja a figyelmet, és amennyiben szükséges, sebességkorlátozásokat vezet be.

A rendelet nevesíti továbbá a közútkezelő feladatait. Korábban minden megye úthálózatát az adott megye forgalombiztonsági

osztályvezetője ellenőrizte, vizsgálta. Az új eljárási forma szerint 2013-ban átalakítják ezt a rendszert. Minden főútnak lesz két felelős auditora, akiket mindig más megyéből választanak ki az elfoglaltság elkerülése érdekében. Ennél is fontosabb szempont, hogy az adott auditornak ne legyen megszokásbéli megfigyelési tapasztalata a már jól ismert, saját megyéjéhez tartozó utakkal kapcsolatban, így abszolút kívülállóként még alaposabban, figyelmesebben vizsgálhatja a közlekedési környezetet.

» Az új szemlélet lehetőséget biztosít arra is, hogy ha egy adott gócpontban éjszakai balesetek történnek, a terepszemlélet éjszaka is el kell végezni.

Az új felülvizsgálati szemlélet fontos része az a módszertan, mely szerint a vizsgálatokat végzik. Az auditorok munkájuk során nem csupán a baleseti elemzéseken alapuló számokkal dolgoznak, hanem a gócpontokon egy 70 pontból álló, előre megírt kérdőívet töltenek ki. A kérdéseket úgy állították össze, hogy a legapróbb befolyásoló részlet is szerepeljen a vizsgálatban. Az új szemlélet lehetőséget biztosít arra is, hogy ha egy adott gócpontban éjszakai balesetek történnek, a terepszemlélet éjszaka is el kell végezni. A terepszemlélet korábban is léteztek, bevett gyakorlatként alkalmazták őket, de hatékonyságuk nagy részben függött a vizsgáló lelkiismeretességétől, alaposágától. Mivel a jogszabály idén lépett hatályba, ma még nem állnak rendelkezésre statisztikai adatok arról, hogy mennyire hatékony az új szemlélet.

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. korábban is évente végzett hatékonysági vizsgálatokat, melyek nagyon jó eredményekkel zárultak. Egy 2008-as biztonságnövelő beavatkozássorozatot akként értékelték, hogy megnézték az előtte három évvel és utána három évvel született baleseti adatokat. Kimutatták, hogy a 76 gócként azonosított helyszínen 27 emberéletet sikerült megmenteni, és a súlyos sérültek száma is jelentősen csökkent. Már korábban is figyelték a halmozódási helyeket, és a kollégáktól javaslatokat kértek a helyzet javítása érdekében. E javaslatok, a munka közben kialakult hatékonysági eljárások eredménye, hogy a törvényhozók is fontosnak látták az új szemléletmód jogszabályok általi megerősítését.

Baranyai Attila

A TramTrain integrált villamos- és nagyvasúti rendszer bevezetése

Vonattal belvárostól belvárosig

Magyarország az első TramTrain rendszer bevezetésére készül, ami komoly kihívás elé állítja a komplett iparágat. De mi is az a TramTrain?

ÁTSZÁLLÁSMENTES UTAZÁSOK

A TramTrain rendszereknek egyelőre meghonosodott magyar neve sincs, lényegét a kissé komplikált, de szakszerű „kombinált üzemű városi-regionális vasút” elnevezés fejezi ki a legjobban. Mára a rendszer a klasszikus TramTraintől (amikor villamosvasúti jármű halad a nagyvasúti pályán) eljutott ennek fordítottjára (amikor nagyvasúti jármű halad a közúti vasúti pályán). A TramTrain rendszerek születésének indoka a közlekedési szokások változása. A cél a települések belterületét kiszolgáló közúti vasutak, villamosok és a városhatárokon kívüli tágabb vonzókörzetben található hagyományos vasutak összekapcsolása oly módon, hogy a hálózaton átszállásmentes utazások váljanak lehetővé a városon kívüli területek és a városközpont között.

MÉLTÓ ELLENFÉL

Az utóbbi években a külföldi, főleg németországi sikereket látva hazai szakmai körökben is felvetődött a TramTrain rendszerek bevezetése. Tervek is születtek a megvalósításra, ezek egyikéről, a „TramTrain integrált villamos- és nagyvasúti rendszer bevezetése Hódmezővásárhely és Szeged viszonylatában és villamos fejlesztés Hódmezővásárhelyen” projektről zártkörű szakmai konferencián egyeztettek a felek a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumban a tervezőktől, az engedélyezőig. A projekt célja a Hódmezővásárhely és Szeged közötti közösségi közlekedés minőségi fejlesztése, egyúttal vonzó és biztonságos



Schwáb Zoltán, közlekedésért felelős helyettes államtitkár

Fotók: Iró Zoltán

TT HÓDMEZŐVÁSÁRHELY ÉS SZEGED VISZONYLATÁBAN

- ▶ az új szolgáltatást csúcsidőben 20 perces (a legerősebb időszakban 10 perces) követéssel tervezik
- ▶ a vasútvonalon 100 km/h-s sebességgel korszerű, alacsony padlós járművek közlekednek
- ▶ az átszállásmentes utazáshoz akadálymentes, szintbeli peronok épülnek
- ▶ Hódmezővásárhelyen 3,3 km-es városi villamos vonal épül, 6 megállóval
- ▶ Szeged-Rókus állomáson megépül a nagyvasút és a szegedi 1-es villamos összeköttetése
- ▶ kiváltja az 1-es villamosok felét, valamint a Hódmezővásárhely-Szeged közötti közvetlen autóbuszjáratokat

alternatíva kialakítása az egyéni gépjárműforgalommal szemben. A jobb elérhetőség, az időben rövidebb kapcsolat, a csökkenő közúti terhelés révén hozzájárul a két város életminőségének, versenyképességének javulásához, hangzott el az összefüggésben.

A terveket bemutató szakmai fórumon Schwáb Zoltán közlekedésért felelős helyettes államtitkár kifejtette: a most tárgyalt téma a 2014 és 2020 közötti EU-s ciklus egyik fő projektje lehet. Amennyiben a projekt sikeres lesz, akkor a kezdeményező Hódmezővásárhely tapossa ki az utat az ehhez hasonló fejlesztések előtt. „Azért vagyunk most együtt, hogy problématerképet alkossunk, hogy mit kell tennünk a megvalósításhoz” – fogalmazott Schwáb Zoltán, aki szerint ez elengedhetetlenül szükséges ahhoz,

hogy további projektek is sikeresen pályázhassanak. A TramTrain az egyéni közlekedés méltó ellenfele lehet, hiszen a rövid utazási idő mellett például az ingyenes wifi is a szolgáltatásai közé tartozik.

ÚJ KÖZLEKEDÉSI ALTERNATÍVA

Mucsi László, Hódmezővásárhely Városfejlesztési és Építéshatósági Irodájának vezetője elmondta, Szeged és Hódmezővásárhely között naponta 86 autóbusz pár közlekedik, a naponkénti utasszám eléri a 15 ezret. A két várost összekötő 47-es főút az ország egyik legforgalmasabb útszakasza. A nagy forgalom miatt a két település között olykor majd 50-60 percre nyúlik a buszos menetidő, holott a távolság alig több mint 20 km. „A két város közötti hatalmas forgalom kiváltására új közlekedési alternatíva felkínálása a cél, amely eléri, hogy a belvárostól belvárosig lehessen közlekedni” – mondta. Pláne, hogy a jelenlegi vasúti infrastruktúra alacsonyan kihasználta, kétórás ütemes menetrend szerint (reggel és délután órák kísérelésével) 12 pár vonat közlekedik a két város között. A megvalósíthatósági tanulmány elkészült, nagyjából nettó 15-17 milliárd forint arazta be a fejlesztést, amit az EU finanszírozna.



Bíró József, az NKH elnökhelyettese

Dócsné Balogh Zsuzsanna projektvezető, a TRENCON COWI Tanácsadó és Tervező Kft. közgazdasági igazgatója lezögezte, közgazdasági elemzésük igazolta a program társadalmi hasznosságát. A projektet a pénzügyi fenntarthatóság szem előtt tartásával tervezték. De a bruttó 18 milliárd forintos beruházás csak bizonyos feltételek teljesülése esetén válhat az átadás után gazdaságilag is fenntarthatóvá. Ezeket sorba is szedte. A vasútvonal vasúti pályájának szükséges felújítása a projekt finanszírozásától függetlenül megtörténik; a TramTrain szolgáltatást a jelenlegi szabályozók szerint terhelő pályahasználati díjat mérsékelik; a TramTrain járművel kapcsolatos műszaki paramétereket és a járművek közlekedésére vonatkozó

biztosítóberendezési követelményeket jóváhagyja a Nemzeti Közlekedési Hatóság; a párhuzamos autóbuszos közlekedési szolgáltatás részleges megszüntetése, illetve átalakítása. „Lehetséges-e a 2015-ös megvalósulás?” – tette fel a kérdést a projektvezető. „Ehhez rendkívül gyors és hatékony munkára van szükség, a részletes kiviteli és engedélyes tervek elkészülte után indítható el a kivitelezési és közbeszerzési eljárás” – mondta.

ÍGÉRETES TÖREKVÉS

A vasúti cégek nevében Zaránd György, a MÁV-Start Zrt. üzleti vezérigazgató-helyettese értékelte a projektet, és úgy vélte, ha megvalósul, akkor „a vasút visszanyerheti versenyképességét.”

Bíró József, az NKH elnökhelyettese, az Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal vezetője szerint egy „engedélyezési probléma térképre” is szükség lesz, mivel a nagyvasúti és a közúti villamos rendszerek átjárhatóságára jelenleg nincsenek hazai jogszabályok, műszaki előírások, így az engedélyezést megelőzően a teljes utasításrendszer felülvizsgálata és a TramTrain rendszerre vonatkozó speciális előírások kidolgozása indokolt. A TramTrain rendszereknél



Zaránd György, a MÁV-Start Zrt. üzleti vezérigazgató-helyettese

ugyanis az átlagosnál több biztonsági kérdés vetődik fel, hiszen a könnyűépítésű járművek vegyes üzemben közlekednek a nehéz vasúti járművekkel, vagyis két különböző rendszert kell úgy egyesíteni, hogy abból biztonságosan üzemeltethető, új vasúti rendszer alakuljon ki. A TramTrain rendszer magyarországi elterjesztése kifejezetten ígéretes közlekedésstratégiai törekvés, amelynek hatósági támogatásához a Nemzeti Közlekedési Hatóság szervezeti keretei (Központ Vasúti Igazgatási Főosztály, Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal Vasúti Főosztály) adottak. Amennyiben döntés születik a TramTrain rendszer hazai bevezetéséről, akkor az egyúttal a vasúti hatóság személyi, tárgyi feltételeinek megerősítését is igényli.

S. V. A.

A magyar vasútnak van jövője, mert képes értéket teremteni

VI. Vasúti Tréning, Budapest

Továbbképzésnek indult, mára a legnagyobb hazai szakmai fórummá nőtte ki magát a Magyar Közlekedési Kiadó által szervezett Vasúti Tréning, amelyet immár hatodik alkalommal rendeztek meg. A vasúti konferencián a szakma első számú vezetői tartottak előadásokat a vasútpolitikáról, a MÁV átalakulásáról, a piaci és szabályozói változásokról.

MÉRFÖLDKŐ AZ NKS KIDOLGOZÁSA

A magyar vasút jövőjét meghatározó közlekedési szakpolitikai, stratégiai és fejlesztési terveket, a legfontosabb területeket, aktuális fejleményeket foglalta rendszerbe a Magyar Közlekedési Kiadó által a budapesti Hotel Aquincumba szervezett VI. Vasúti Tréning. Az előadások sorát Schwáb Zoltán közlekedésért felelős helyettes államtitkár „Kormányzati fókuszban a vasút” című előadása nyitotta meg. Az államtitkár mondandóját aktualizálva egyből egy témába vágó hír megosztásával kezdte. „A GYSEV Cargo Zrt. IG/FB elnökeként egy jó hírt szeretnék közölni, a GYSEV 2,7 milliárd forint adózás előtti eredménnyel zárta az elmúlt évet, a társaság mérlegfőösszege először lépte át a százmilliárd forintos határt: 2012-ben 101 milliárd forint volt. A vasúttársaság a 2012. évi eredménye után Magyarországon 353 millió forint, Ausztriában 458 ezer euró társasági adót fizetett. Helyi iparüzési adó címen az érintett önkormányzatoknak összesen 236 millió forintot fizetett. Mindez igazolja, hogy van jövője a magyar vasúti közlekedésnek, hiszen képes eredményeket felmutatni, és európai vasútként képes jelentős értéket képviselni és értéket teremteni” – mondta Schwáb Zoltán. A magyar vasúti közlekedés jövőjét meghatározó mérföldkőnek nevezte a Nemzeti Közlekedési Stratégia kidolgozását. A kormány a közeljövőben elfogadhatja az elsődleges ágazati rendezőelveket, prioritásokat és célokat rögzítő téziseket, ami lehetővé teszi egy biztos alapokon álló részletes stratégia megalkotását az új uniós tervezési időszak kezdetéig. A forgalmi vizsgálatokra és hatásértékelésre alapozott Nemzeti Közlekedési Stratégiát összkel kell a kormány elé terjeszteni.

MINDENKI ÉS MINDEN ÉRJEN CÉLBA

„Mideközben meg kell tanulnunk az Európai Unió nyelvét annak érdekében, hogy a magyarországi infrastruktúra-fejlesztések és általában a közlekedésfejlesztés vonatkozásában is maximálisan kihasználjuk az Európai Unióból a magyar nemzetgazdasághoz érkező forrásokat” – fogalmazott a helyettes államtitkár, aki szerint a jövőre kezdődő hétéves tervezési időszakra szóló Közlekedési Operatív

Program brüsszeli elfogadásának feltétele egy átfogó ágazati stratégia megléte. A dokumentumban meg kell jeleníteni a hazai és nemzetközi közlekedéspolitika vasútközpontú fordulatát, hangzott el. Kiemelte, hogy fel kell tárni a súlyos adósságterhet maguk előtt görgető személyszállító közszolgáltatók és pályüzemeltetők tevékenységének ésszerűsítési lehetőségeit. Egyúttal meg kell alapozni a hosszú távú együttműködés pénzügyi pályáját, amelynek keretében 2020-ig fokozatosan el lehet érni, hogy az állami támogatás kizárólag az indokolt veszteségeket fedezze, mondta.

A legfontosabb alapelv, hogy a közlekedésben mindenkinek és mindennek biztonságosan célba kell érnie. A közlekedőnek, az áruknak és a pénzügyi forrásoknak is. A közlekedésfejlesztési beruházások költségeit a továbbiakban is elsősorban az uniós támogatások fedezik majd, mivel a PPP-konstrukcióban épült autópálya-szakaszok pénzügyi terhe a szűkösen elérhető hazai források jelentős hányadát elviszi. Magyarország az Új Széchenyi Terv Közlekedés Operatív Program mintegy 1800 milliárd forintos keretét több mint 90 százalékban lekötötte. 836 milliárd forintot már ki is fizettek a nyertes pályázóknak. Ugyanakkor a nehézségeket sem hallgatta el. „A közlekedési fejlesztések megvalósításában komoly probléma, hogy a projektek előkészítési ideje a kötelező hatásvizsgálatok és engedélyeztetések miatt hosszan elhúzódhat. A műszaki és környezetvédelmi követelmények sok esetben nehezen teljesíthetők. A tervek szerint Magyarország a Közlekedési Operatív Program forrásainak 60, az Európai Összekapcsolási Eszköz (CEF) pénzeszközeinek közel 90 százalékát vasútfejlesztési célokra fordítja 2014 és 2020 között.”

BALESET-MEGELŐZÉST CÉLZÓ FEJLESZTÉSEK

Schwáb Zoltán bejelentette, hogy a közlekedési kormányzat kiemelt feladatként kezeli a nemzetközi vasúti áru fuvarozás fejlesztését. A keleti nyitás egyik fő célja, hogy a távolkeleti áruk jelentős része Magyarországon keresztül jusson el Nyugat-Európába. „A beruházás Magyarországot a legversenyképesebb tranzitországgá teheti Közép-Európában” – mondta.

A hazai közösségi közlekedési rendszer versenyképességének legnagyobb akadályát a finanszírozási nehézségek mellett az előregedett közlekedési eszközparkban látta. Elmondta, a gördülőállomány a szolgáltatási színvonal utazóközönség által leginkább érzékelhető eleme. A már megkötött finanszírozási és szállítási szerződések alapján a MÁV-START 42, a GYSEV hat motorvonatot szerez be 267 millió euró értékben. Az első szerelvények jövő áprilisban érkeznek, 2015 őszére pedig mindegyik új jármű munkába áll, ami jelentősen emeli majd az utazók komfortérzetét.

„Az Új Széchenyi Terv személyi sérüléssel járó közúti balesetek megelőzését célzó fejlesztéseket tartalmazó csomagja a hazai közlekedéspolitikai egyik legfontosabb kezdeményezése. A támogatási szerződéssel rendelkező közlekedésbiztonsági beruházások teljes értéke meghaladja az 55 milliárd forintot, de a további fejlesztések megvalósításával a programra fordítható összeg 72 milliárd forintra nőhet” – hangzott el. A MÁV 12 milliárd forintot költött saját fejlesztéseire, a kisebb hálózatot üzemeltető GYSEV közel egymilliárd forintból hajthat végre beruházásokat. „Mindezek után, azt hiszem, érthető, hogy miért mondtam a bevezetőmben, hogy a magyar vasúti közlekedésnek igenis van jövője” – zárta előadását Schváb Zoltán.

CÉL A SZAKMAI MUNKA ERŐSÍTÉSE

A tréningen a Nemzeti Közlekedési Hatóság Vasúti Főosztályát *Alscher Tamás* főosztályvezető képviselte, aki előadásában bemutatta az európai uniós jogszabályi környezet változásait. Beszámolt arról, hogy az NKH képviseli hazánkat, mint tagállamot a Railway Interoperability and Safety Committee (RISC Bizottság) munkájában. „Nagyon hiányzik számunkra, hogy nem működik hazánkban egy hatékony szervezet, amely a bizottsági munkánkat támogatná a teljes vasúti szektor részéről. Az Európai Vasúti Ügynökség munkájában a Vasúti Főosztály, mint Magyarország vasúti biztonsági hatósága (NSA) aktívan részt vesz. Az NKH minden olyan egyezményben, munkában benne van, ami azt a célt szolgálja, hogy szakmai munkánkban felzárkózzunk a fejlett tagállamok hatóságai mellé, hiszen ez nemcsak az NKH munkáját minősíti, tünteti fel jó színben, hanem az egész hazai vasúti szektor számára is kedvezőbb megítélést jelenthet – fejtette ki.

SZOLGÁLTATÁSBŐVÍTÉS A KÁRPÁT-MEDENCÉBEN

A MÁV életében bekövetkezett stratégiai változásokat *Ungvári Csaba*, a MÁV-START vezérigazgatója ismertette. Az „Egy kézben a MÁV-START, a MÁV-GÉPÉSZET és a MÁV TRAKCIÓ” címet viselő előadásában elmondta, hogy 2012 pozitív változást hozott a cég életében, miután az utasszám növekedésével a MÁV bevételei is nőttek, így a „MÁV-START-nál eredményesség terén kedvező tendenciák indultak el.” A pozitív változásokat az integrációs változások is segítették, jelentős átszervezés után egyetlen vezérigazgatóként ő irányítja a három céget. Az összpontosítás révén csökkentek a vezetői szintek és a vezetők létszáma is. A felsővezetői szinten negyven fővel kevesebben vesznek részt az irányításban az összevonás óta. „A három vállalatnál korábban hét vezérigazgató-helyettes dolgozott, most egy” – említett egy példát. Céljuk az volt, hogy olyan struktúrát hozzanak létre, amely a korábrinál jóval hatékonyabb működésre képes. „A produktív munka így több figyelmet kap, és még olcsóbb is a fenntartás” – mondta, de nem titkolta: a három vállalat működési folyamatainak összehangolása még jelenleg is tart. Mivel 24 regionális központjuk van, „a helyi szintű munkavégzéshez

SCHVÁB ZOLTÁN, AZ ÉV EMBERE!

A Magyar Közlekedés lap évente ítéli oda a közlekedési szakma Év embere díját, amelyet 2012-es szakmai teljesítménye alapján Schváb Zoltán közlekedésért felelős helyettes államtitkár érdemelt ki. Ahogy azt *Kiss Pál* főszerkesztő, a VI. Vasúti Tréning konferencia főszervezője elmondta, a Magyar Közlekedés folyóirat értékelése szerint Schváb Zoltán a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram első számú közlekedési kormányzati felelőseként magas színvonalon és felkészültséggel irányította a megelőzés szakmai programját, így meghatározó szerepe volt abban, hogy Magyarország a közúti közlekedésbiztonság javításában elért kiemelkedő eredményéért európai elismerésben részesült. Schváb Zoltán negyedik éve rendkívül aktív szerepet vállal a közlekedési kormányzat kommunikációjának erősítésében. Mint közlekedésért felelős helyettes államtitkár kiemelt feladatának tekinti a hatósági eljárások egyszerűsítését és a közlekedésigazgatás korszerűsítését. Híve a szakmai kapcsolatok javításának, illetve az állami tulajdonú és magáncégek együttműködésének. Elődeinél jóval aktívabb szereplője a szakmai közéletnek, ami ugyancsak elismerésre méltó, hangzott el a díj odaítélésének indoklásában. A díjat *dr. Vereczkey Zoltán*, az MKFE elnöke, az Év embere díj tavalyi kitüntetője adta át.

is hozzá kell nyúlunk.” A teljes jogi integráció 2014-ben fejeződhet be a három vállalat életében. Ezzel párhuzamosan a szervezeti felépítést is megújították, míg hosszú távú elképzeléseikben szerepel, hogy a menetrendfejlesztésekben a korábrinál jobban tükröződjön az utasigények. „Célunk továbbá, hogy egységes szolgáltatási színvonalat tudjunk nyújtani valamennyi tevékenységi területünkön, miközben szolgáltatásainkat bővíteni kívánjuk a Kárpát-medencében az áru- és személyszállításban is” – mondta Ungvári Csaba. A cég jövőképét felvázolva kifejtette, a járműfejlesztési koncepció révén IC kocsigyártásba fogtak, illetve új járműveket is vásárolnak, miközben a régiók karbantartása és felújítása is folyik.

SZEMLELETVÁLTÁS: „AZ ÜGYFELEKÉRT VAGYUNK”

„A pályára fókuszálva” címmel pódiumra lépő *Völgyesi Zsolt* egy új intézmény első lépéseiről számolt be. „Egyelőre egyedül vagyok a cégben, de a létszám nemsokára 18 ezer fő lesz” – kezdte a Nemzeti Vasúti Pályaműködtető Zrt. vezérigazgatója, aki kifejtette: az elsődleges cél, hogy az EU-s irányelvekkel összhangban illeszkedjenek a stratégiai rendszerekbe, hogy ezáltal is jobban alkalmazkodjanak a piaci környezethez. A társaság ma még a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. százszázalékos tulajdonában áll, de idővel ezt a szerepet a MÁV Zrt. veszi át. A pályaműködtetés újrafogalmazásával, az állandó költségek ésszerű csökkentése mellett a lehető legtöbb forrást kívánják a rendszerben tartani. Cél, hogy a pálya állapota ne okozzon vonatkéséseket, ámbátor a pálya karbantartására fordítható összeg a jelenleginél lehetne magasabb. Egyúttal szemléletváltást sürgetett, mondván „az ügyfelekért vagyunk, ebbe az irányba kell elmozdulnunk.” Mint mondta, a pályaműködtetés szolgáltatói mivoltát, ügyfélbarátságát szeretnék növelni. A szervezeti felépítést úgy kívánják kialakítani, hogy a pályaműködtetési társaság megalakulása után egy letisztult felépítésű vállalat kezdhesse el a munkát. Mindezt úgy, hogy megfeleljen a legmagasabb szintű közlekedésbiztonsági előírásoknak. „A szemléletváltás a szemléletek küzdelme, de semmiképp nem harca, ebben testesül meg a vasút jövője” – mondta.

A konferencia a további előadások után előadói konzultációkkal zárult.

S. V. A.

„A jövőben a hatóság dolgozik az állampolgár helyett”

Egyszerűsített közlekedési és energetikai eljárások

Befejezte a Magyary Zoltán Közigazgatás-fejlesztési Program Egyszerűsítési Programjában foglalt feladatait a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) – jelentette be *Schváb Zoltán* közlekedésért felelős helyettes államtitkár. Ahogy elhangzott, „a szolgáltató állam jegyében a jövőben a hatóság dolgozik majd az állampolgár helyett.”

Nem egészen 170 millió forintos költségráfordítással egyszerűsített több közlekedési és energetikai eljárást a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium. *Schváb Zoltán* közlekedésért felelős helyettes államtitkár elmondta, az Új Széchenyi Terv Államreform Operatív Programban (ÁROP) az NFM vezette konzorcium 169 millió forintot fordított az egyszerűsítések megvalósítására. „Az volt a célunk, hogy a bürokrácia okozta indokolatlan társadalmi terheken nyihítsunk” – fogalmazott, majd elmondta: az eljárások finomhangolásának befejezésével jelentősen csökkennek az állampolgárok és a vállalkozások adminisztratív terhei egyes közúti közlekedési,

A változások 4,5 millió egyedi eljárást érintenek, ennyi esetben könnyíti meg az ügyintézkést a Magyary programban elvégzett munka.

valamint energetikai hatósági és igazgatási ügyekben. Év végéig összesen 18 közlekedési ügycsoportban csökkennek az adminisztratív terhek, három energetikai tárgyú eljárás egyszerűsítése pedig már tavaly megtörtént.

Kérdés, hogy mindez mennyiben jelenti majd az eljárások számának csökkenését. „Tételesen megnéztük, hogy az elmúlt években hány olyan ügyben kellett eljárni, melyeket most érint az



egyszerűsítés. A tárca számításai szerint a változások 4,5 millió egyedi eljárást érintenek, vagyis ennyi esetben könnyíti meg az ügyintézés a Magyary programban elvégzett munka” – hangzott el. A becslések szerint mindez 25-30 százalékos csökkentést jelent

» Az elektronikus ügyintézés miatt nem lesznek elbocsátások, sőt április első felében elindult az ügyintézők képzése, felkészítése a változásokra.

az ügyfelek költségeiben és időmegtakarításában. „A szolgáltató állam jegyében a jövőben a hatóság dolgozik majd az állampolgár helyett” – fogalmazott Schwáb Zoltán.

A legkésőbb októberben hatályba lépő módosítások lényege, hogy feleslegessé válik az ügyfél személyes megjelenése az okmányirodákban, egyszeri személyes regisztráció után az Ügyfélkapun keresztül intézhetjük az ügyeket. Július 1-jétől például az

autósoknak nem kell majd magukkal hordaniuk a kötelező gépjármű felelősségbiztosítási igazolásukat, elég közölniük biztosítójuk nevét, a rendőr pedig elektronikusan ellenőrzi a szerződés érvényességét. Emellett otthonról lehet majd kezdeményezni az elvesztett rendszám-tábla pótlását. De egyszerűsödik a külföldön vásárolt járművek honosítása is. Idén már az ügyintézéshez elegendő lesz a külföldön kiadott járműokmányok és az adásvételi szerződés bemutatása.

Két eljárás megszűnik: ideiglenes jogosítvány kiadása helyett a hatóságok gyorsan pótolják az okmányt. A lejárt forgalmi pedig a rendőr a jövőben nem veszi el a helyszínen. Emellett a viszonylag ritka piros plakettet sem alkalmazzák a továbbiakban a hatóságok.

A vállalkozók számára jelent könnyebbséget, hogy a traktorokat három helyett csak ötévente kell vizsgáztatni. Ráadásul a jövőben nem kell behajtani a megveszék helyeken működő vizsgálóállomásra, a hatóság a helyszínen végzi el a vizsgálatot. A díjak és bírságok is befizethetők elektronikusan, illetve egyes dokumentumok másolatai is elérhetők lesznek az interneten.

A 21 EGYSZERŰSÍTETT ELJÁRÁS

1. A gázmérő átírási eljárásának szabályozása
2. A villanymérő átírási eljárásának szabályozása
3. Nagycsaládosok gázárkedvezménye
4. Gépjármű forgalomba helyezése
5. Gépjármű forgalomból történő kivonása
6. Forgalomba helyezés előtti és időszakos vizsgálat
7. Jármű hatósági engedélyének (forgalmi) kiadása, pótlása, cseréje
8. Forgalmi engedély bevonása
9. Jármű rendszám-táblájának kiadása, pótlása, cseréje
10. Járművel kapcsolatos kötelező felelősségbiztosítás hatósági ellenőrzése
11. Jármű műszaki adatainak változása
12. Jármű tulajdonosának, üzemben tartójának személyében, adataiban bekövetkezett változás átvezetése
13. Kereskedelmi forgalomba kerülő új járművek forgalomba helyezése
14. Törzskönyv kiállítása, pótlása, változások nyilvántartásba vétele
15. Indítási napló kiadása, pótlása, hitelesítése
16. Vezetői engedély kiadása, cseréje, pótlása, visszavonása
17. Új kategória megszerzésének bejegyzése a vezetői engedélybe
18. Ideiglenes vezetői engedély kiállítása, cseréje, pótlása
19. Nemzetközi gépjármű-vezetői engedély kiállítása, cseréje, pótlása
20. Külföldi hatóság által kiállított vezetői engedély cseréje, honosítása
21. Mozgásában korlátozott személy parkolási engedélyének kiadása, meghosszabbítása, cseréje

Schwáb Zoltán elmondta, az elektronikus ügyintézés miatt nem lesznek elbocsátások, sőt április első felében elindult az ügyintézők képzése, felkészítése a változásokra. „Minden várakozást felülmúlt az érdeklődés, szinte az összes nagyvárosban volt már oktatás. Reményeink szerint ezzel nem ér véget a folyamat, tervezük az egyszerűsítési program uniós forrásokat is igénybe vevő folytatását” – mondta.

S. V. A.



Fotó: Thinkstock

Dr. Gyurkovics Sándor nélkül korábban nem született közlekedési jogszabály

Lincoln fejszéje

A közúti forgalom nem az önmegvalósítás terepe, itt világos és egyértelmű szabályokra van szükség, amelyeket nemcsak betartani, de keményen be is kell tartatni – vallja *dr. Gyurkovics Sándor*, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium nyugalmazott államtitkára, akit az ORFK – OBB megalakulásának 20 éves évfordulója apropóján szólaltattunk meg.

SZÉLES BÁZISRA TÁMASZKODVA

Három évtizeden át alakítója, sokáig irányítója volt a hazai közlekedés jogi területének dr. Gyurkovics Sándor, aki részt vett lényegében az összes jelentős jogszabály kidolgozásában, ezek belső bevezetésében, alkalmazásában. A rendszerváltozás után a magyar közigazgatási rendszer átalakításának egyik irányítójaként részt vállalt az Európai Unió jogszabályainak harmonizálásában. Ilyeténképpen nem is kerülhette el, hogy az OBB életében ne legyen szerepe a húsz év alatt. Erről egy személyes élményét osztotta meg lapunkkal.

„2007 áprilisában Magyarországon ülésezett az Európai Közlekedéstudományi Platform, amelynek történetesen akkoriban én voltam az elnöke. A konferencia címe „A közlekedés biztonsága, a biztonságos közlekedés” volt. Az EU-s összevetésben is kifejezetten színvonalas, a jelenlévők és az OBB aktív részvételével zajló konferencia ajánlásokat, szempontokat fogalmazott meg. Azért volt kiemelkedő jelentőségű, mert ötvözte a sajátosan magyar és az Európai Unió szempontjait” – emlékezett Gyurkovics Sándor. Az ajánlások egyik pontja szerint az összes olyan EU-s országban, ahol még nem volt ilyen, létre kell hozni egy állami vezetőkből, közéleti szereplőkből, civil szervezetek képviselőiből álló bizottságot, amelyik elvi szempontból kezdeményezi, illetve ellenőrzi a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos intézkedéseket. Ezt a feladatot Magyarországon az OBB már évek óta végzte.

A cél minden országban elsősorban a halásos közúti balesetek számának visszaszorítása volt. A munka hatalmasnak ígért, a kilencvenes évek elején 2432-en veszítették életüket a magyar közutakon. A fejlődés szembejött, 2012-ben 605 áldozat volt. „Az OBB a húsz évvel ezelőtti megalakulásakor már konkrét ismeretekre és módszerekre támaszkodhatott a közlekedésbiztonság területén, hiszen jogelődje is sokat tett a tendencia javításáért” – mondta Gyurkovics Sándor. Kifejtette, egy ilyen alapokon nyugvó rendszer annál jobban és hatékonyabban képes működni,

minél szélesebb bázisra támaszkodhat: a rendőrség vezetőire és munkatársaira, a közlekedésért felelős minisztériumra és a civil szervezetekre éppúgy, mint az oktatás- és egészségügyre vagy a Meteorológiai Intézetre.

SZISZTEMATIKUS, PRECÍZ MUNKA

„Az ORFK – OBB életvitelszerűen foglalkozott a közlekedésbiztonsággal, és ennek köszönhetően ma már elképzelhetetlen egy olyan cikk, mint amilyen 1990-ben a következő címmel jelent meg az egyik angol lapban: Meg akar halni? Utazzon autóval Magyarországra! Innen indultunk el, ami jelzi a feladat nehézségét. A szisztematikus és precíz munkáról, ami az eltelt húsz évet jellemezte, egy Abraham Lincolnnak tulajdonított mondat jut az eszembe. Az amerikai elnök szerint, ha nyolc órát kapna egy fa kivágására, akkor ő ennek az időnek a nagy részét a fejsze élesítésére fordítaná. Mi is hasonló szellemben kezdtünk dolgozni, nem kapkodva, hanem szisztematikusán és célirányosan, a megfelelő tudás és akarat birtokában” – fogalmazott a nyugalmazott államtitkár.

Karrierje egyik emlékezetes időszakának nevezte az OBB-ben folytatott tevékenységét, ugyanis a széles bázison működtetett bizottságban mindenki örömmel és odaadóan tette a dolgát. „És ez szerencsére most is így van” – összegezte a véleményét. Elmondta, a jelenkori javulás azért is nagy fegyvertény, mert a 2001 és 2007 közötti időszakban stagnált a fejlődés. „Persze rossz bázisról könnyebb jó eredményt felmutatni, mint a jó eredményt tovább javítani.” Külön kiemelte, hogy nemcsak a halásos közúti balesetek, hanem a súlyos sérülések száma is igen jelentősen csökkent.

RENDNEK KELL LENNI!

A további fejlődéshez szerinte a rend megszilárdítása vezet: „A mai modern világban az emberek önmagukat akarják kifejezni, kiteljesíteni. Aki ilyen, az utálja a szabályokat, hiszen azok korlátozzák őt. Pedig a közlekedésben egységes rendszernek kell lennie, a szabályokat nem lehet senkinek egyéni ízlése szerint értelmeznie. A szabályokat szigorúan be kell tartani és azokkal, akik erre önmaguktól nem képesek vagy nem akarják, azokkal be kell tartatni” – mondta.

A szabályozás élén a KRESZ áll, amely 1975-től összhangban van a bécsi közlekedési és jelzési világ-egyezménnyel és a genfi közlekedési és jelzési európai megállapodással, amelyek a közlekedés egységes szabályait fogalmazzák meg. A hazánkban alkalmazott KRESZ ezt ültette át a magyar jogrendbe. Gyurkovics Sándor a szabályozás esetleges hibáit sem titkolta. „Elismerem, a jelenlegi KRESZ-ben van néhány már idejét múlt vagy a forgalmi rend szempontjából felesleges (nem a KRESZ-be illő) szabály is, de ezek megváltoztatása, úgymond finomhangolása után sem változik a helyzet: a szabályokat ezek után is be kell tartani.”

Simon V. Attila



„REMÉLEM, NEM AKAR ÚJ SZABÁLYOKAT FELTALÁLNI”

– Milyen lehet húsz év múlva az OBB?

– Húsz év nagy idő, szeretném, ha az OBB a mostaninál is szélesebb állami és társadalmi bázisra számíthatna. Nagyon fontosnak tartom, hogy a szabályozás és az intézkedések szinkronban legyenek az emberek általános elképzeléseivel. Tapasztalatom szerint az emberek azokat a szabályokat tartják be, amelyeket értelmesebbnek, elfogadhatóbbnak tartanak. A vágyak közé tartozik az is, hogy az OBB-nek húsz év múlva egyre kevesebb szankciót kelljen alkalmaznia, hogy ilyesmire ne is legyen szüksége. A nulla halál víziója elérhetetlen, ez sajnos kivédhetetlen. De ha továbbra is olyan iramban csökken a közúti balesetek halálos áldozatainak, illetve

a súlyos sérülésekkel járó baleseteknek a száma, mint ahogy 1990 óta, akkor ez azt jelenti, hogy húsz év múlva már csak néhány tucat ember vesztí életét a közutakon. Egy is sok, feldolgozhatatlan tragédia, de legalább az esetek lehetőség szerinti minimalizálását kellene elérni húsz év alatt.

– Ön az előző évezred végének összes közlekedési jogszabály-módosításában részt vett. Tudomása szerint várható újabb, nagy volumenű szabálymódosítás?

– Ha felkérik, szívesen részt veszek most is efféle munkában. Tudtommal új KRESZ készül, de ennek megalkotásába most nem vontak be. Pályám kicsit elkanyarodott az utóbbi időben a közlekedésbiztonságtól, ügyvédként praktizálok. Az új KRESZ-t

nyilván már olyan szakemberek fogják megalkotni, akik most vannak napi kapcsolatban a szakterülettel. Véleményem szerint a 75-ös KRESZ valóban kicsit felhígult, ma már nehezen követhető, ezért szükség van a közlekedési szabályok felülvizsgálatára, egyszerűsítésére, a lényeg kiemelésére, a sallangok, a nem kellően végiggondolt és a kevésbé fontos részek törlésére. Merem remélni, hogy az új tervezet egyértelműen frissít, javít rajta, de nem akar feleslegesen vadonatúj szabályokat feltalálni, vagy feleslegesen átfogalmazni jelenlegi, a gyakorlatban jól ismert és jól alkalmazott szabályokat. A motorizációs fejlődés generálta változásoknak természetesen bele kell épülnie, de nincs szükség minden részletében teljesen új jogszabályra.

A KTI elgondolásai hozzájárultak a közlekedésbiztonság javulásához

A ketyegő bombákat hatástalanítani kell!

Élete egy része a közlekedésbiztonság körül forgott, ezek után „természetesen” nyugdíjasként sem pihen. Szerinte van értelme a baleset-megelőzés területén dolgozni, akár kutatóként, akár rendőrként, útfenntartóként, döntéshozóként vagy hatósági emberként, hiszen az együttműködésre nyitott hozzáállással, elkötelezett munkával eredményesek lehetünk. Beszélgetőtársunk *dr. Ruppert László*.

– *Mikor került kapcsolatba először a közlekedésbiztonsággal?*
 – A közlekedési üzemmérnöki diploma megszerzését követően a Közlekedéstudományi Intézet jogelődjénél, az ATUKI közlekedésbiztonsági osztályán helyezkedtem el tudományos segédmunkatársként, Magyarországon akkor kezdtünk jobban elmélyülni a motorizáció dolgaiban. A közlekedésbiztonság abban az időben még gyerekcipőben járt hazánkban, például a korszerű baleseti adatfelvételi lapot a rendőrségnek és a biztosítónak is a nyugati minták alapján próbálta a kutatóintézet megtervezni. Egyesült államokbeli és skandináviai biztosító társaságoktól, illetve kutatóintézetektől kértük be, hogy egyáltalán milyen adatokat kell rögzíteni egy-egy közúti baleseti helyszínelés során.

– *A kutatási eredményeket a gyakorlatba is át tudták ültetni?*
 – Az ATUKI már akkor nagy hangsúlyt fektetett arra, hogy a kidolgozott elméleteket a gyakorlatban is igazolja, ezért – a közlekedésrendszettel kialakult nagyon jó együttműködésnek köszönhetően – a fiatal kutató kollégákkal számos baleset helyszínelésben vehettünk részt, ahol az általam igen nagyra becsült *Kemenes Miklós* „bácsi”, a helyszínelő járőrök vezetője kalauzolt bennünket. Ezeken az alkalmakon megtanultam tisztelni a közlekedési rendőröket, ugyanis emberségből, jogi és műszaki felkészültségéből olyan példát mutattak, ami számunkra, frissen végzett közlekedési mérnökök, közgazdászok, pszichológusok, jogászok számára imponáló volt. Ők naponta találkoztak súlyos tragédiákkal, amiket



Fotók: KTI

képesek voltak kezelni. Később kiemelten foglalkoztunk a vasúti átjáróknál történő balesetekkel, az átjárók előjelzésének, láthatóságának javításával. Ehhez a légi rendszet helikoptereivel és kétmotoros repülőgépekkel a fontosabb vasúti átjárókat légi felvétellel feltérképeztük, és abból megállapítottuk, hogy milyen forgalomtechnikai intézkedéseket kell tenni az átjárók biztonságának növelése érdekében.

– *A Közlekedéstudományi Intézetnek a rendszerváltozást követően milyen eszközei voltak/vannak a közlekedésbiztonság javítására?*

– A KTI, melynek munkáját ügyvezető igazgatóként néhány évig én irányíthattam, nem döntéshozó szerv, nem hatóság, ezért döntően arra volt/van lehetősége, hogy befolyásolja, pozitív irányba terelje a biztonságosabb közlekedés feltételeinek megteremtését. Kiváló munkatársaimmal folyamatosan készítettük a szakanyagokat a közlekedésért felelős minisztérium, a rendőrség, a közlekedési hatóság, a közúti igazgatóságok számára, s ezekben javaslatokat tettünk azokra az intézkedésekre, beavatkozásokra, melyek révén a legtöbb emberi életet lehet megmenteni.

– *Kiemelne közülük néhányat?*

– Több olyan elgondolásunkat sikerült átültetni a gyakorlatba, melyek az elmúlt évtizedben érzékelhetően hozzájárultak a hazai közlekedésbiztonság helyzetének európai szinten is kiemelkedő javulásához, a közúti balesetben elhunytak számának tíz év alatti 48 százalékos csökkenéséhez. A legfontosabb intézkedések között kell említenem a közúti sebesség-ellenőrzések szigorítását, az ittas vezetés elleni következetes fellépést, az elkövetett szabályszegésekért a magas bírságok kilátásba helyezését, vagy éppen azt, hogy egyre több közlekedővel sikerült elfogadtatni a biztonsági öv használatának kiemelt jelentőségét a balesetek súlyosságának mérséklésében. A KTI folyamatosan részt vett a baleset-megelőzésben oroszlánrészt vállaló ORFK – OBB munkájában, az NKH közlekedésbiztonság javítását célzó tevékenységében is, elég, ha csak az etyeki borfesztiválon, az alsóörsi Harley Davidson motoros találkozón vagy a soproni VOLT-on felállított közös NKH-KTI közlekedésbiztonsági sátorra gondolunk.

– *1990-ben 2432, tavaly 605 halott a magyar utakon. Mit mond ez az adatsor a közlekedésbiztonsággal immár több évtizede foglalkozó szakembernek?*

– Ez azt mutatja, hogy igenis van értelme a közlekedésbiztonság területén dolgozni, akár kutatóként, akár rendőrként, útfenntartóként, döntéshozóként vagy hatósági emberként, hiszen az együttműködésre nyitott hozzáállással, elkötelezett munkával – amint az idézett számokból is kiderül – elérhetők eredmények. A tendencia mindenképpen biztató, amire legyünk is büszkék, csak ne higgyük azt, hogy a mi munkánk itt véget ért. Ha ugyanis a járműszámhoz, a lakosságszámhoz, az utaskilométer teljesítményhez viszonyítjuk a hazai halálos sérüléssel járó baleseti adatokat, akkor európai uniós összehasonlításban még mindig a rangsor második felében foglalunk helyet. Ezért az előző évek munkáját még hatékonyabbá kell tennünk, így reális esélyünk lehet a felső harmadba kerülésre. Szerencsére úgy tapasztalom, hogy ezzel a megközelítéssel a szakma is egyetért, és az általános vélemény szerint valóban újabb és újabb erőfeszítések szükségesek ahhoz, hogy tovább javuljon hazánk közlekedésbiztonsága.

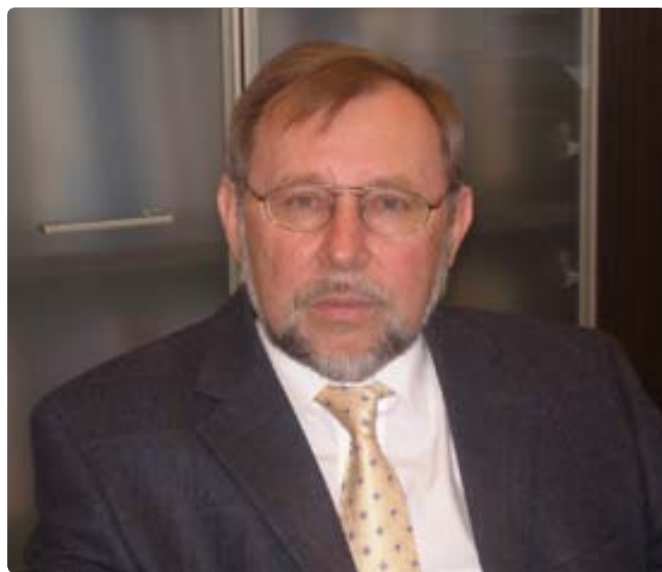
– *Ennek érdekében például mire érdemes helyezni a hangsúlyt?*

– Nagy szerepet kell kapjon továbbra is a közlekedők tudatformálása, amit az OBB immár hosszú évek óta eredményesen végez. A szigorú közúti ellenőrzésekre változatlanul komoly erőket kell mozgósítani, hiszen a tudatos szabályszegők – például az autópályán alacsonyan szálló repülőgéppel sebességével száguldozó autósok – valódi ketyegő bombák az utakon. Az egyre hatékonyabb sebesség-ellenőrzés következtében szerencsére durva sebességtüллépéssel mind kevesebbet találkozunk, de továbbra is sok a relatív gyorsajtás. Gyakorlott tesztvezetők és jómagam is időnként elborzadva tapasztaljuk, hogy milyen sebességgel előznek meg szakadó esőben, ködben vagy éppen lefagyott utakon. Itt a tudatos szabályszegés helyett valószínűleg ismerethiányról, a valós veszély alábecsléséről beszélhetünk.

Az ön- és közveszélyes közlekedőket mindenáron ki kell szűrni a forgalomból, ha kell, szigorral, ha kell, oktatással, felvilágosítással. A közlekedésbiztonság további javításához ma megvannak az anyagi források is. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium *Schwáb Zoltán* vezette közlekedési helyettesi államtitkárságának nagy érdeme, hogy minden korábbinál több pénzt fordíthat az ország a baleset-megelőzési tevékenységre, a biztonságosabb közlekedést elősegítő közlekedési infrastruktúra kialakítására, a járművezető-képzésben az e-learning oktatási forma bevezetésére.

– *Az ORFK – OBB idén ünnepelte megalakulásának huszadik évfordulóját. A 2013. február elsejei emlékülésen átvett elismerés sarkallja-e további munkára a közlekedésbiztonság területén?*

– Már maga a rendezvény meglepetés volt, hogy a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a Belügyminisztérium és az Országos Rendőr-főkapitányság az évforduló alkalmával megemlékezett az OBB-ről és az elmúlt húsz évben a közlekedésbiztonság területén tevékenykedő szakemberekről. Egy kiválóan megszervezett eseményen vehettünk részt, köszönet érte a szervezőknek! Az előadások remekül ötvözték a múltat a jelennel és a jövővel, ritkaság, hogy a szakmaiság és a személyesség, az emlékezés és az előretekintés ennyire jól megférjen egymás mellett egy rendezvény keretében. Természetesen örülök az elismerésnek, amit immár nyugdíjasként,



bár aktív nyugdíjasként vehettem át. Ugyanis tagja vagyok a Nemzeti Közlekedési Stratégia irányító bizottságának, emellett külföldi felkérésre részt veszek egy európai uniós projektben, amely a közlekedési infrastruktúra, minőség, finanszírozás, gazdasági versenyképesség témakörökben végez kutatásokat.

– *Ha egyetlen eredményt kellene kiemelni a közlekedésbiztonság területéről, melyikre lenne a legbüszkébb?*

– Magyarországon előbb, már 1976-ban kötelezővé tették az első üléseken a biztonsági öv használatát, mint Németországban. Ennek elfogadtatásáért, mint fiatal kutató, magam is kemény harcot vívtam, és végül sikerült meggyőznünk a döntéshozókat és az idősebb, konzervatívabb szakmabelieket, hogy a becsatolt biztonsági övvel igenis sok életet menthetünk meg. Úgy gondolom, hogy az akkori, talán túlságosan is vehemens magatartásunkkal azért sokat tettünk a magyarországi közlekedésbiztonságért.

Dékány Zsolt

A közös cselekvés a jövőben is hallatlanul fontos!

A közlekedésbiztonság alfája és ómegája

Az érintett minisztériumok és háttérintézmények évekre előre tervezhetően, összehangoltan indíthatják el a baleset-megelőzést szolgáló programjaikat, aminek komoly szerepe van a további eredmények elérésében – mondja Horváth Zsolt Csaba, a BME adjunktusa, a Közlekedéstudományi Egyesület elnökségi tagja, akivel a magyarországi közlekedésbiztonsági helyzet múltjáról, jelenéről és jövőjéről beszélgettünk.

– Mikor kezdett el foglalkozni a közlekedésbiztonság, baleset-megelőzés témakörével?

– 2005-ben, az akkori Gazdasági és Közlekedési Minisztérium közlekedési helyettes államtitkáráként dolgoztam, és szinte napi téma volt mind a tárcánál, mind a velünk szakmai kapcsolatban álló szervezetek és szakemberek körében a magyarországi közúti közlekedésbiztonság tragikus helyzete. Mindannyian láttuk, hogy rossz az irány, amit a baleseti adatok is megerősítettek: a személyi sérüléssel járó balesetek és az elhunytak száma is akkor már évek óta „beállt” egy szintre, ahonnan sajnos nem sikerült elmozdulni. Ezért született meg az a kormányhatározat, amelyben egyértelműen megfogalmazódott, hogy a közúti közlekedés biztonságának javításához különböző adminisztratív eszközök bevonása szükséges. A céljaink elérése érdekében – természetesen összhangban az említett kormányhatározattal – megkezdtük a közlekedésigazgatási intézményrendszer reformját. Ennek legfontosabb eleme a Közlekedési Főfelügyelet, illetve a megyei felügyelőségek átalakítása volt, amely folyamat eredményeképpen 2007. január elsején megalakult a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH). Ezt nagyon nagy jelentőségű lépésnek tartom, mert végre hazánkban is létrejött egy olyan szervezet, amely a jogszabály-előkészítésben való tevékeny részvételével, a képzés, vizsgáztatás magas szintű lebonyolításával, együttműködve a szakmai civil szervezetekkel, immár tevőlegesen képes hozzájárulni a közlekedésbiztonság javításához.

– Az NKH, amelynek első elnöke volt, hogyan vette ki a részét abból a munkából, mely a biztonságosabb közlekedés feltételeinek megteremtését célozta?

– A rendészeti ügyekkel foglalkozó minisztérium munkáját segítette a rendőrség, azonban a közlekedésért felelős szaktárca egészen a közlekedési hatóság megalakulásáig nem támaszkodhatott ilyen mankóra. Az NKH létrehozásával épp az volt az egyik célkitűzésünk, hogy olyan háttérintézményként és olyan felkészült szakembergárdával működjön, amely hatékony segítséget tud nyújtani a szakminisztériumban dolgozó kollégáknak, sok egyéb szakterület mellett a közlekedésbiztonság fejlesztésében is. Már akkor nyilvánvaló volt, csupán rendőri, rendészeti eszközökkel, még oly szigorú közúti ellenőrzésekkel képtelenség hosszabb távon fenntartható fejlődési pályára állítani a hazai közlekedésbiztonságot. Ehhez ugyanúgy szükség van a gépjárművezető-képzés színvonalának emelésére, mint a közlekedésre nevelési rendszer korszerűsítésére, vagy az érintett szervezetek korábbinál hatékonyabb együttműködésére. Az első Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramot 2008-ban indítottuk útjára, melynek kidolgozásában számos kiváló szakember működött közre. Sikerült világhossá tenni a társadalom előtt, hogy nem az Európai Unió elvárása miatt fontos a közlekedésbiztonság javítása, hanem azért, hogy aki útnak indul, az biztonságban el is érje a célját. Ez egy mindenki számára könnyen megérthető üzenet, mint ahogy az is, hogy a közlekedési szabályok értünk, közlekedő embereinkért vannak. Úgy gondolom, az utóbbi néhány esztendő javuló baleseti statisztikái az akkori döntéseink helyességét messzeemenően visszaigazolják, és egy kicsit mi is büszkékké lehetünk az elért eredményekre.

– Hogyan értékeli az alábbi adatsort: 1990-ben 2432-en, 2012-ben 605-en vesztették életüket Magyarország közútjain.

– Magam is azok közé tartozom, akik igen látványos eredményként könyvelik el, hogy kicsivel több, mint két évtized alatt egynegyedére sikerült csökkenteni a hazai közutakon elhunytak számát. Ezzel együtt folytatni kell a hat-hét évvel ezelőtt megkezdett munkát, erre figyelmeztet bennünket az Ön által idézett 605-ös szám is. Ez még mindig fájdalmasan sok!

– Miként látja a közúti balesetek visszaszorításának további esélyeit? Mit kell tenni ahhoz, hogy a nulla felé közelítsen az utakon elhunytak száma?

– Ez egy nemes cél, azt is mondhatnám, az irány tökéletes. Megnyugtató, hogy a nagy ívű elképzelések megvalósításának adottak mind a pénzügyi, mind a személyi feltételei. Több mint

» Úgy gondolom, az utóbbi néhány esztendő javuló baleseti statisztikái az akkori döntéseink helyességét messzemenően visszaigazolják, és egy kicsit mi is büszkéek lehetünk az elért eredményekre.



hetvenmilliárd forintnyi költségvetési forrás áll rendelkezésre a közlekedésbiztonságot javító programokra, a felelős vezetők pedig elkötelezettek a közlekedésbiztonság iránt, személyes ügyüknek tekintik a baleseti mutatók további javítását. Rendkívül fontos az e-learning oktatási forma hangsúlyossá tétele a képzésben. Ma már egyetlen szakember sem vitatja, hogy a fiatalok körében népszerű elektronikus csatornákat, sokat látogatott közösségi portálokat is be kell vonni az információtovábbításba. A világháló mellett azonban nem feledkezhetünk el a hagyományos oktatási módszerekről sem. Ezzel kapcsolatban sajnos azt látom, hogy egyre inkább elöregszik a járművezető-képző szakma, amit minél előbb vonzóvá kellene tenni a mai fiatal pályakezdeők körében. Hiszen – elismerve az e-learning előnyeit – a tudás, az új információk jelentős része változatlanul a hús-vér képző kollégákon keresztül jut el a jövő közlekedőihez. S ha nem lesznek jó oktatóink, akkor hogyan várhatnánk el, hogy megfelelően felkészült, a közlekedési ismeretek birtokában lévő és azokat a gyakorlatban alkalmazni tudó nemzedék kerüljön ki az utakra? Márpedig a közlekedésbiztonság kérdéskörének ez az alfája és ómegája.

– Az ORFK – OBB 2013. február elsejei emlékülésén Önt is kitüntették. Mit jelent a szakmai pályáján ez az elismerés?

– Jó érzés volt látni, hogy csupa olyan szakember munkáját ismerték el, akikkel az elmúlt majdnem húsz évben szinte kivétel nélkül együtt dolgozhattam a hazai közlekedésbiztonság javítása, a baleset-megelőzés érdekében. Az eredményeket egy csapat érte el, amelynek én is a tagja lehettem. Persze mint már említettem, a munka nem áll meg, és magam is igyekszem a legjobb tudásom szerint hozzájárulni az újabb sikerekhez, jelenleg a Budapesti Műszaki Egyetem adjunktusaként és a Közlekedéstudományi Egyesület elnökségi tagjaként.

– *Tud-e mondani egy olyan eredményt a közlekedésbiztonsággal kapcsolatban, amelynek említésekor egy kicsit jobban kihúzza magát, mondván, ebben a sikerben az Ön erőfeszítése, munkája is benne volt?*

– Intézményesítettük az érintett minisztériumok és háttérintézmények együttműködését, amelyek így évekre előre tervezhetően, összehangoltan indíthatják és indíthatják el a közlekedésbiztonság fejlesztését célzó programjaikat. A baleset-megelőzési munkában részt vevők ereje összeadódott, és sokkal nagyobb lehetőségek nyíltak az eredmények elérésére. A közös cselekvésnek a jövőben is hatalmas jelentősége lesz!

Dékány Zsolt

A közlekedés fejlesztése nélkül csak belterjes lehet a fejlődés

Logisztika felsőfokon

Erőben, egészségben és szellemi frissességben egyaránt verhetetlen a hazai logisztika atyja, a 90 éves *Prof. Dr. Knoll Imre*. A ma is aktív professzorral a tudományág kialakulásáról, a logisztika hazai beépüléséről és fejlődéséről beszélgettünk.

– Az imént szólalt fel a *Logisztikai Stratégia Alkotás* elnevezésű szakmai vitanapon, és meglehetősen keményen fogalmazott az előterjesztett anyaggal kapcsolatban. Kilencvenévesen honnan van energiája erre?

– Valóban bosszantott, hogy a kollégáimmal együtt korábban kidolgozott és a tárgyalt témához szorosan tartozó, sőt általunk felkínált szakmai anyagot figyelmen kívül hagyták a konferencia szervezői. Főleg azért lettem mérges, mert az emberi kapcsolati tényezők nálam elsődlegesek. Édesapám orvos volt, tőle hozhattam ezt a szemléletet. Az volt az elve, hogy a tömeges receptírás helyett az emberi problémákkal kell foglalkozni, ez legalább olyan eredményes a gyógyításban, mint maga a kezelés. Tulajdonképpen ezt érvényesítem szűkebb szakmámban is, amikor a logisztikához, az ökonómia mellett ma már döntően az egymásra figyelésen keresztül közelítek: meggyőződésem, hogy érzelmi intelligencia nélkül gazdasági eredmény sem érhető el. Világéletemben tanítottam, többségében fiatalok között élek, ráadásul a hallgatókkal kialakított interaktív oktatási forma is frissen tart, hiszen partnerként tekintek rájuk. És hogy ne felejtsem: támogató családi háttérrel elengedhetetlen ahhoz, hogy kilencvenévesen is aktív lehessenek.

– *Hogy lesz valakiből a logisztika nemzetközi hírnű professzora?*

– A Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen 1944-ben végeztem gépészmérnökként, de *Heller Farkas* professzor tanársegédjeként olyan sokrétű közgazdasági ismeretekkel is feltöltődtem, amivel végül kettős diplomát szereztem. Első munkahelyemen – a Ganz Hajó- és Darugár egyik üzemegységének vezetőjeként – főként rendszerszervezési módszerekkel sikerült a termelés önköltségét csökkenteni. Akkor még gyerekcipőben járt a logisztika, ám az évtizedes gyári időszak után érdeklődésem fokozatosan a szakterület felé fordult. Hozzájutottam a külföldi szakfolyóiratokhoz, amelyekben a termelő ágazatok eredményességét kiemelten támogató logisztikával foglalkoztak, és nagyjából akkor döntöttem



Fotó: Iró Zoltán

el, hogy az oktatásban és a kutatásban is az efféle fejlesztések felé veszem az irányt. Német és angol nyelvtudásomnak is köszönhetően sorra jöttek a meghívások a nagy nemzetközi konferenciákra, vendégprofesszori oktatásra, Stuttgarttól Moszkváig, Kelettől Nyugatig, még Egyiptomból is.

– *Viszonylag friss tudományág a logisztika, miként terjedt el Magyarországon?*

– Döntő lépés született harminc éve, amikor 1983 őszén meghívtak a dortmundi egyetem Nemzetközi Anyagmozgatási Konferenciájára. Németül tartott előadásom után öt másik ország képviselőjével együtt eldöntöttük, hogy a szállítást és rakodást magában

foglaló anyagmozgatást jelentősen bővítve Európai Logisztikai Szövetséget alapítunk. Ebben ma már harmincöt országos szervezet vesz részt. Hazatérésem után a Gödöllői Agrártudományi Egyetem – a mai Szent István Egyetem – professzoraként megszerveztük Magyarország első logisztikai tanszékét. Itt az elméleti módszerek mellett a vállalati gyakorlati alkalmazás bevezetésének módszereire is nagy súlyt helyeztünk. Viszonylag rövid idő alatt sikerült a vállalati szektort meggyőznünk arról, hogy ez a termelést támogató szakma milyen jelentős gazdasági, sőt áttételesen társadalmi eredményt hozhat. Mindez olyan jól sikerült, hogy az egyetemen létrehoztuk az AGROLOG Kutató Intézetet, az 1990-ben alapított Magyar Logisztikai Egyesület országos aktivitást kifejtő előd-

PROF. DR., DR. HC. KNOLL IMRE, AZ MTA DOKTORA

- 1922-ben született Budapesten
- a tatai piarista gimnáziumban végzett, tanára volt többek között a legendás *Öveges József* fizikaprofesszor, akivel később a TIT-ben évekig dolgozott együtt
- 1944-ben a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen mérnök-közgazdász oklevelet szerzett

Főbb tudományos és társadalmi elismerései, kitüntetései

- 1972. Szakkönyv-nívódíj a mezőgazdasági minisztertől
- 1994. Budapesti Műszaki Egyetem arany oklevele (50 év)
- 1997. Magyar Köztársasági Érdemrend Kiskeresztje (a logisztika eredményes hazai bevezetéséért)
- 2002. GATE (Szent István Egyetem) „Professor emeritus” kitüntető címe
- 2004. Budapesti Műszaki Egyetem „gyémánt” oklevele (60 év)
- 2004. Az „ELA-European Logistics Association” No. 1. kitüntetése (Európai Logisztikai Díj)
- 2005. A Magyar Közlekedéstudományi Egyesület kitüntető oklevele (a logisztika tudományos-gazdasági fejlesztéséért)
- 2007. Szent István Egyetem „Honoris causa” díszdoktori oklevele
- 2009. Budapesti Műszaki Egyetem vas oklevél (65 év)
- 2009. Magyar Köztársasági érdemérem Tisztikeresztje (az MTA elnökének javaslatára, a logisztika hazai és nemzetközi fejlesztéséért)
- 2012. A Magyar Közgazdasági Társaság Láng Lajos életműdíja

Kiemelkedő tudományos és szakmai megbízatásai

- 1983-tól European Logistics Association (ELA) alapító és vezetőségi tagja
- 1984-90 AGROLOG Kutatócsoport (GATE), mint országos logisztikai szervezet alapítója és elnöke
- 1990-2003 a Magyar Logisztikai Egyesület (MLE) alapító elnöke
- 1996-tól az MTA Logisztikai Bizottság alapító elnöke, majd t. elnöke
- 2001-től a Magyar Közgazdasági Társaság Logisztikai Szakosztályának tagja

Publikációi

- 26 szakkönyv, 390 tudományos cikk és tanulmány (magyarul, németül, angolul), 240 szakvélemény és projekt

szervezetét. A korszerű logisztikai módszerek alkalmazásával még a jól gépesített mezőgazdasági vállalatoknál is jelentős termelési hatékonyságnövelést és önköltségsökkenést tudunk elérni. Egyik legsikeresebb projektünk Csongrád megye gabonatermelésének, kapcsolódó feldolgozóiparának és az értékesítésnek logisztikai újratervezése volt. Ennek során még a megye majdnem teljes közlekedését is átszerveztük.

– *Ez vezetett végül a nevéhez köthető új ellátási lánc megalkotásához?*

– Sosem elégedtem meg egy-egy eredménnyel, ugyanis felismerem, hogy a közlekedés fejlesztése nélkül csak belterjesen, a vállalatokon belül tudunk eredményt elérni. A hagyományos logisztikai elemekhez, a raktározáshoz, a szállítványozáshoz szükségesnek tartottam a közúti közlekedés különböző válfajainak bekapcsolását is. A logisztikai folyamatok bővítési igénye hozta magával az ellátási láncokkal való operatív foglalkozást. Ennek továbbfejlesztése nyomán köthető a nevéhez a „Knoll-féle bővített ellátási lánc” megalkotása. E rendszer első magyarországi eredményes alkalmazója a Siemens Hungary volt.

– *Mi tekinthető bővítésnek?*

– A bővítést jelen esetben az a felismerés jelentette, hogy nem elegendő csak a termelést közvetlenül kiszolgáló logisztikai műveleteket figyelembe venni, hanem a vállalkozások működését, hatékonyságát pozitívan befolyásoló marketinget, kontrollingot, sőt: a kutatási, fejlesztési és innovációs lépéseket is be kell kapcsolni a folyamatba. Ezek egymásra épülő, egyidejű szinergiában működő eredményei hozhatják meg a termék összköltségének akár tíz, tizenöt százalékos csökkenését.

– *Miként látja a logisztika fejlődési irányát? Van-e újabb áttörési pont ebben a tudományban, vagy a számítógépek korában már nehéz igazán új utat találni?*

– A továbblépés kulcsa felfogásom szerint a logisztika által serkentett egyéb szakterületekkel való együttműködés kialakítása lehet. Az egységes felfogás lényege az volna, hogy a mikro méretűnek tekintett vállalatok érdekeit ugyanolyan súllyal kell kezelni, mint mondjuk a társadalom egyedei által fenntartott makro közlekedési vállalatok társadalmi és szociális költségeit. A logisztika éppúgy jelentős segítséget tud nyújtani a MÁV és Volán méretű vállalatoknak, mint a kisvállalkozásoknak. A probléma sok esetben akkor is hasonló, ha a lépték más. De az egyensúlyozás nagyon fontos, mert nincs mindenhol automatikusan alkalmazható recept. Ha ráadásul a régiók különbözőségét, egyedi sajátosságait nem veszik figyelembe a tervezésnél, akkor a beruházások megtérülése nehezen biztosítható.

– *Magyarországon mennyire tekintenek komoly tudományágként a logisztikára?*

– Úgy látom, a logisztika és az ebből kifejlődött ellátási láncok termelést segítő fontosságát felismerte a hazai iparvállalatok többsége. De ehhez kellett a logisztikatudósok eredményei is, akiket alapító elnökként sikerült az MTA-n belül önállóan működő Logisztikai Bizottságba tömörítenem. Meggyőződésem, hogy az országos büdzsében is úgy lehet nagyobb hatékonyságot elérni, ha figyelembe veszik a logisztikához kapcsolódó gazdasági ágazatok érdekeit. Ha ez sikerül, akkor a „Win-Win”-ként emlegetett helyzet áll elő, azaz csak győztes van, a partnerek mind-egyike nyer vele.

Simon V. Attila

Összefogás a fogyasztók megtévesztése ellen

Beszéljünk valódi jogosítványokról!

A közúti járművezetők képzésével kapcsolatos inkorrekt, megtévesztő hirdetések ellen lép fel közösen a Nemzeti Fogyasztóvédelmi Hatóság (NFH) és a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH).

Pintér István főigazgató (NFH) és *Győri Gyula* elnök (NKH) írták alá azt az együttműködési megállapodást, melynek célja a fogyasztói jogok hatékony védelmének biztosítása az autósiskolák által nyújtott szolgáltatások vonatkozásában, különös tekintettel a fogyasztók tájékoztatására, a vállalkozások kereskedelmi gyakorlatára és reklámtevékenységére. Az együttműködés keretében az NFH szakmai irányítása alatt működő fogyasztóvédelmi felügyelőségek az NKH vagy a megyei (fővárosi) kormányhivatalok közlekedési felügyelőségei által megküldött, a fogyasztókra nézve problematikusnak tartott

médiatartalmakat, gazdasági reklámokat, illetve a fogyasztóvédelem területét érintő panaszokat megvizsgálják, szükség esetén hatósági eljárást folytatnak le. Az együttműködési megállapodás lehetőséget teremt arra is, hogy a fogyasztóvédelmi felügyelőségek a közlekedési hatóság munkatársaival közös helyszíni hatósági ellenőrzést végezzenek. Továbbá a két fél megállapodott abban, hogy az együttműködés tárgyát képező nyilvános rendezvényeken részvételi lehetőséget biztosítanak egymásnak. A fogyasztói jogok hatékony érvényesülése céljából intézkedéseiket a képzőszervek szolgáltatásai iránt megnövekedett fogyasztói érdeklődéssel járó időszak figyelembevételével tervezik.

A hatóságok vállalják, hogy együttműködnek a területet érintő jogszabály-módosító javaslatok benyújtása során. A megelőzést szem előtt tartva, közös kiadványokkal és egyéb tájékoztató tevékenységgel kívánják felhívni a fogyasztók figyelmét arra, hogy a félreértéseket és a visszaéléseket miként kerülhetik el a szolgáltatás igénybevételekor.

Kiss Nikolett



Egy verseny, ahonnan mindenki nyertesként távozik

Szakoktatói és vizsgabiztosi vetélkedő

Elégedetten, hasznos tapasztalatokkal és meghatározó élményekkel távoztak a szakoktatói és vizsgabiztosi vetélkedő résztvevői a Hungaroringről. Idén már harmadszor került sor a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretében, a Nemzeti Közlekedési Hatóság szervezésében, a Közlekedéstudományi Intézet közreműködésével a szakoktatói és vizsgabiztosi vetélkedősorozatra.

A megmérettetés május végi záróeseményére, az országos döntőre a Groupama Garancia Vezetéstechnikai Centrumba az ország minden részéről érkeztek a megyei vizsgacentrumokban megrendezett fordulók első két helyezettjei.

JÁTÉKOS CSAPATÉPÍTÉS

Az országos döntőt *Dobrocsi Endre*, az NKH Képzési és Vizsgáztatási Főosztály vezetője nyitotta meg. Elmondta, a rendezvény sikerét bizonyítja, hogy szép számmal képviseltetik magukat a szakoktatók és vizsgabiztosok. Fontos, hogy a szakmában tevékenykedők részt vesznek ilyen eseményeken, melyek játékoságuk, csapatépítő hatásuk mellett jelentős szakmai segítséget is nyújtanak a résztvevőknek. Annak a jelentősége, hogy ki végez az első helyen, igen csekély. Innen mindenki nyertesként távozik, mivel a valódi nyermény az, hogy a tudásfelmérő mellett részt vehetnek az eseményen, és új szakmai kapcsolatokat építhetnek.

A vetélkedő feladatai idén nagyobb kihívások elé állítottak mindenkit. Az első megmérettetés egy 40 kérdésből álló elméleti teszt kitöltése volt, majd a gyakorlati feladatok következtek. A szakoktatók és vizsgabiztosok két külön pályán mérték össze a tudásukat a külön erre a célra készített, speciális berendezésekkel teletűzdelt rutinpályán. A feladatokat megnehezítendő, a részeg-szemüveget is bevetették néhány gyakorlatnál, melyek teljesítése sokak számára feladta a leckét. Az egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében



Fotó: Iró Zoltán

a legtöbb gyakorlatot ugyanazzal az autóval kellett teljesíteni. A résztvevők maximális odafigyeléssel, a szabályok betartásával, fegyelmetten és lelkesen végezték el a feladatokat.

A szervezők a verseny idején egyéb programokkal is kedveskedtek a résztvevők családtagjai, illetve az épp nem versenyzők számára. Mindenki kipróbálhatta a motorkerékpáros, autós és teherautós szimulátort, és tesztelhetette tudását a pályaalkalmassági vizsgálatokra alkalmas készülékeken.

AZ IDEI HELYEZETTEK

Szakoktatók – 2013: 1. Major Lászlóné, Heves, 2. Tóth Gábor, Csongrád, 3. Rábl János, Budapest, 4. Béres Roland, Nógrád, 5. Török Zoltán, Vas, 6. Szűcs András, Somogy, 7. Tóth Árpád Ferenc, Hajdú-Bihar, 8. Nagy Lajos, Komárom-Esztergom, 9. Varga Tamás, Győr-Moson-Sopron, 10. Gyenes István, Bács-Kiskun

Vizsgabiztosok – 2013: 1. Cser László Zsolt, Komárom-Esztergom, 2. Kovács István, Hajdú-Bihar, 3. Hornok László, Békés, 4. Magyar Károly, Borsod-Abaúj-Zemplén, 5. Vida Zoltán, Győr-Moson-Sopron, 6. Hetzmann Gyula, Komárom-Esztergom, 7. Kővári Tamás, Nógrád, 8. Balasi Zoltán István, Bács-Kiskun, 9. Hajas Teréz, Vas, 10. Boleszka Otília, Heves

Az első három legjobb nagy értékű vezetéstechnikai kurzuson való részvételt nyert. A további helyezettek benzinutalványokat, kupákat és emléklapokat vehettek át. A nap megkoronázásaként a résztvevők egy felvezető autó mögött saját járművükkel hajthattak végig a Hungaroring versenypályáján. A szakoktatók és vizsgabiztosok elégedetten, hasznos tapasztalatokkal, meghatározó élményekkel, új ismeretsegekkel térhettek haza a vetélkedőről.

Baranyai Attila

A diszkóbalesetek csökkentésének leghatékonyabb eszköze a megelőzés

Mámoros éjszakai száguldás

„Fiatalság, bolondság” – hangzik az idősebb korosztály szájából a megállapítás, amikor meggondolatlan, tapasztalatlan és felelősségtudat nélküli fiatalok, kamaszok tetteit kommentálják.

Való igaz, hogy a gyerekek, kamaszok életkorukból adódóan bohókásak, vakmerő tetteket visznek végbe anélkül, hogy a félelemérzet és felelősségtudat visszafogná őket. Amikor a lázadó korszak beköszönt náluk, a családi kontroll béklyóját a lehető legnagyobb ellenállással igyekeznek ledobni magukról, így ez még rátesz egy lapáttal arra, hogy egyéb környezetben – baráti társaság, iskola, szórakozóhely – még meggondolatlanabban cselekedjenek. Minden szülő rémálma, mikor féltve őrzött csemetéje az első külön útjait járja be. Egyedül eljutni az iskolába, különórákra. Később pedig a szülői felügyelet nélküli házibulik, majd a szórakozóhelyeken eltöltött idő, a biztonságos hazajutásért való aggódás tépi rojtosra a családapák és családanyák idegeit. Itt el is jutottunk az úgynevezett diszkóbaleset fogalmához.

» A rutintalanság, a tapasztalat hiánya mind rizikófaktor abban az esetben, ha azok fiatalos virtussal párosulnak.

Főleg vidéken terjedtek el ezek a szerencsétlen esetek, mivel a távolsági tömegközlekedés sokszor nem túl gyors és kényelmes, főleg éjjel, hajnalban, mikor egy-egy szórakozóhelyről a szomszédos falvakba, településekbe igyekeznek haza a fiatalok. A nagyobb városokban a jó tömegközlekedésnek hála kevesebb az ilyen baleset, mert sokan előrelátóan nem saját gépkocsival érkeznek a szórakozóhelyekre, számítva arra, hogy alkohol, esetleg egyéb tudatmódosítók hatása alá kerülnek.

A frissen megszerzett jogosítvány, a gépjárműhasználat adta szabadság mámora is állhat a meggondolatlan manőverek mögött. A rutintalanság, a tapasztalat hiánya mind rizikófaktor abban az esetben, ha azok fiatalos virtussal párosulnak. Ehhez jön még az alkohol és a különböző drogok használata, a fáradtság és a barátok

előtti megfelelési kényszer, a magamutogatás. Az ilyen sofőr az éjszakai, kivilágítatlan úton közlekedve nem tudja felmérni a távolságot, sebességet, több esetben nem is tud jól tájékozódni. A rosszul megválasztott sebesség, a megnövekedett reakcióidő halálos páros még kedvező időjárási körülmények között is. Hát még télen, esőben, viharban, ilyenkor többszörösére nőhet a közúti közlekedési balesetek lehetősége. A hangos zene úgyszintén komoly figyelemelterelő tényező lehet, ami csak hab a tortán.

» A halálos balesetek zömét a túl nagy sebesség, a biztonsági öv használatának elmulasztása és az alkohol okozza.

Egyértelmű, hogy a gépjárművezetéstől sok minden elvonja a figyelmet. A legnagyobb felelősséggel a jármű vezetőjének kellene eljárnia, de ez mámoros állapotban nem lehetséges. Azok, akik beszállnak egy ilyen járműbe, szintén felelősséggel tartoznak a többiekért. Fel kellene hívniuk társaik figyelmét, hogy oldják meg a hazajutást másképp. Mivel az utasok többsége is az adott szórakozóhely vendége volt, többnyire ők is ittas, kábult, tompult állapotban vannak, így ők sem tudják felmérni helyesen a helyzet súlyosságát, így elfogadják az invitálást.

A témában megkérdezetteknek egyöntetűen az a véleménye, hogy semmi pénzért nem szállnának be olyan járműbe, melynek vezetője nem beszámítható. Igen ám, de a reprezentatív példa többnyire józan fiataloktól származik. Mi történik akkor, ha hajnalban, erősen illuminált állapotú szórakozó társaságot kérdezzük meg erről? Itt már egészen más válaszokat kapunk. Egy ilyen társaság tagjai nem tudják felmérni a helyzetet, és elfogadják a bizonytalan kimenetelű fuvart.

A halálos balesetek zömét a túl nagy sebesség, a biztonsági öv használatának elmulasztása és az alkoholos befolyásoltság okozza. A statisztikák szerint akkor következik be a legtöbb halálos áldozatot követelő baleset, amikor éjjel, kivilágítatlan területen nagy sebességgel fának vagy egyéb tereptárgynak csapódik a jármű. Sok megkérdezett baráti körében történtek ilyen balesetek, melyek elretentő példaként, visszatartó erőként élnek emlékeikben. Akadnak olyanok, akik iskolai baleset-megelőzési és közlekedésbiztonsági foglalkozás, propagandakampány keretében tájékoztattak, így jobb esetben ők is elővigyázatosabbak az átlagnál. Ennek szellemében,



Illusztráció: Thinkstock

néhány éve készített az ORFK egy baleset-megelőzési propagandafilmet a „Tiszta fejjel” kampány keretében. A tragikus képsorok a médián keresztül sok fiatalhoz eljutottak, és remélhetőleg ez is hozzájárult az egyre megfontoltabb hozzáálláshoz.

» Már óvodában, iskolában a biztonságos közlekedésre kell nevelni a gyermekeket a szabályok betartása érdekében.

A balesetek közvetlen megelőzésében hatásos módszer, ha egyre több szórakozóhely közelében lenne fokozott rendőrségi ellenőrzés, de erre sokszor sajnos nincs megfelelő kapacitás. Az illetékesek persze tudnak a problémáról, de mindig, mindenhol ők sem tudnak jelen lenni, főleg nem a már úton lévő, vesztükbe szaladó fiatalok esetében.

A diszkóbalesetek csökkentésének leghatékonyabb eszköze a megelőzés lehet. Már az óvodákban, iskolákban a biztonságos közlekedésre kell nevelni gyermekeinket, hogy később természetes legyen számukra a szabályok betartása. Ezekre nagyon jó alkalmat adnak a különböző szervezetek baleset-megelőzési kampányai, fiatalokat vonzó rendezvényeken megjelenő propagandaprogramjai. Egy-egy ilyen esemény lehetőséget nyújt arra, hogy teszteljék magukat mind a közlekedési szabályok ismeretében, mind abban a tekintetben, hogy

mennyire megváltozik az ember ítélőképessége, reakcióideje alkoholos befolyásolttság esetén. Erre többek között az úgynevezett részegszemüveg és az alkoholszonda is segítségükre van.

Ilyen, kockázatok nélkül megszerzett tapasztalatok segítenek abban, hogy a jövőben ittas, kábult állapotban ne üljenek a fiatalok a volán mögé. A probléma megoldása sajnos nem ilyen egyszerű, mivel a korábban említett külső tényezők nagymértékben megvál-

» Az átfogó tájékoztatás, fokozottabb ellenőrzések ellenére még mindig akad olyan, aki fittyet hány a veszélyekre.

toztatják az egyén döntését. A hatásos megelőzés akkor tudna kialakulni, ha egy adott társaságban mindenki tisztában lenne a helyzet súlyosságával, és felelősségtudatuk birtokában egy emberként mondanának nemet, illetve a meggondolatlan sofőrt is maradásra, vagy egyéb közlekedési mód használatára készítenék. Szinte mindenki elítéli az ilyen jellegű könnyelműséget, de az egyre javuló tendencia, az átfogóbb tájékoztatás és a fokozottabb ellenőrzések ellenére még mindig akad olyan, aki fittyet hány a veszélyekre. Őket kell kiszűrni, eljuttatni hozzájuk azt az információt, mely tudatosítani fogja bennük, milyen nagy felelőtlenség az, amit tesznek.

Baranyai Attila

Miként befolyásolja a gépjárművek sebessége a közúti közlekedésbiztonságot?

Húsz év munkásság esszenciája

Mocsári Tibor, a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (KKK) főmérnöke
2012-ben védte meg doktori disszertációját, melyben közel húsz év tapasztalatát gyűjtötte egy csokorba. A Közlekedéstudományi Intézet munkatársaként eltöltött 14 év nem múlt el nyomtalanul, így az ott megszületett kutatási eredmények, majd a KKK-ban szerzett ismeretek szerves részévé váltak értekezésének, melynek tárgya: „A gépjárművek sebességének hatása a közúti közlekedés biztonságára”.

Mocsári Tibor a disszertációját 2012. december 19-én védte meg a győri Széchenyi István Egyetem Multidiszciplináris Műszaki Tudományi Doktori Iskolájában. A védés előtt fél évvel készült egy doktori tervezet, melynek tanszéki vitája 2012 nyarán, Győrben volt, ahol Mocsári Tibor bemutatta az általa készített anyagot. Itt két előbíró véleményezte a munkát. Az észrevételekkel kiegészített végleges anyag beadása után – a bíráló bizottság, a két bíráló és a megjelent hallgatóság előtt – következett annak nyilvános védése. Az Egyetem Doktori Tanácsa december 20-án lezajlott ülésén titkos szavazással támogatta a PhD fokozat odaítélését.

A dokumentum, illetve a Mocsári Tibor által gyűjtött tapasztalat, elvégzett kutatási munka eredménye a későbbiekben hasznos támpontként alkalmazható a témában. Így hozzájárulhat olyan intézkedések, fejlesztések tervezéséhez, melyek a sebességkorlátozás, illetve annak ellenőrzése segítségével igyekeznek a balesetek súlyosságát, számát csökkenteni.

Tanulmányában a „hőskorszak”-nak is emléket állított a szerző azzal, hogy munkája bevezetőjében kitért arra, mikor és hogyan kezdődött Magyarországon a sebességszabályozás, a sebességmérés, röviden bemutatva annak történetét. Így érdekes, változó és nagy léptékben fejlődő folyamatot követhetünk nyomon a sebességmérés és szabályozása történetének megismerésekor. A fejlődő

úthálózat, a korszerűbb gépjárműpark a forgalom és a sebesség növekedéséhez vezetett, így a megfelelő szabályozások megalkotása is elkerülhetetlen volt. Ennek nyomán jutottunk el napjaink modern szabályozórendszeréhez. A szakirodalom egy része régi kollegák, a KTI-s elődök megsárgult, korabeli anyagaiból állt össze, melyet a szerző különböző, 60-as évekbeli Közlekedéstudományi Egyesületi kiadványokból, illetve könyvtárakban fellelt szakirányú könyvekben talált információkkal egészített ki.

» A sebesség és a közúti balesetek száma, illetve súlyossága között egyértelmű párhuzam mutatható ki.

Mocsári Tibor korábban a KTI-nél sebességmérésekkel, sebességadatok feldolgozásával foglalkozott, az ezzel a témával kapcsolatos anyag nagy része ott született. Az 1993-2007-ig tartó időszak alatt behatóan tanulmányozta a sebesség és a balesetek számának, kimenetelének összefüggését. A sebesség és a balesetek száma, illetve súlyossága között egyértelmű párhuzam mutatható ki. Így például a rendőrség által tervezett nagyszámú mérőberendezés telepítése várhatóan kedvező hatással lesz a baleseti statisztikai adatokra. Mivel a balesetszám utólag derül ki, e tanulmány segítségével előre lehet majd kalkulálni, hogy a frissen bevezetett vagy a jövőben bevezetendő sebességkorlátozási intézkedések milyen mértékben változtatják meg a balesetek kimenetelét, súlyosságát.

» A doktori disszertációban a szerző több, múltban történt beavatkozást elemez saját mérések alapján.

A tudományos anyag nagy érdeklődésre tarthat számot, hiszen megállapításait a későbbiekben felhasználhatják balesetek előrebecslésénél, rendezési tervek, valamint új úthálózati elemek, elkerülők vagy csomópontok építését megelőző hatás-tanulmányok készítésénél. A doktori disszertációban a szerző több, múltban történt beavatkozást elemez saját mérések alapján, például körforgalmak építését, sávelhúzás, illetve sebességkorlátra figyelmeztető burkolatjelek alkalmazását, vagy egy-egy



Fotó: Strélsky László

sebességkorlátozó jelzőtábla telepítését. Mocsári Tibor ezek hatását is bemutatja, így az elemzések segítségével valószínűsíthető, ha a beavatkozásokat máshol alkalmazzák a jövőben, ott is hasonló eredményt érhetnek el velük.

Az értekezés a sebességméréssel kapcsolatos lehetőségek, technikai megoldások részleteit tárja elénk.

Sebességadatokkal korábban mások is foglalkoztak, de ilyen formában, ennyire szerteágazó vizsgálati szempontokkal rendelkező, mélyreható elemzéseket tartalmazó dokumentum még nem született. Mocsári Tibor disszertációja a sebességméréssel kapcsolatos lehetőségek, technikai megoldások részleteit tárja elénk. Kutatásainak, a statisztikai adatok és mérési eredmények új szemléletű feldolgozási technikáinak köszönhetően sokkal több lehetőség nyílik a hibás adatok felmérésére, a hibás detektorok kiszűrésére, a különböző időszakban és mennyiségben készített mérések összehasonlíthatóságára. E módszerek között szerepel az is, melynek során statisztikai eljárással gyűjtötte a szabad sebességgel haladó járműveket. Ez az eljárás sokkal pontosabb adatokkal szolgál, így kiszűrhetők a torlódó, sebességváltásukban korlátozott járművezetők, azaz azok a járművek, amelyek sebessége az átlagmérés eredményét nagymértékben

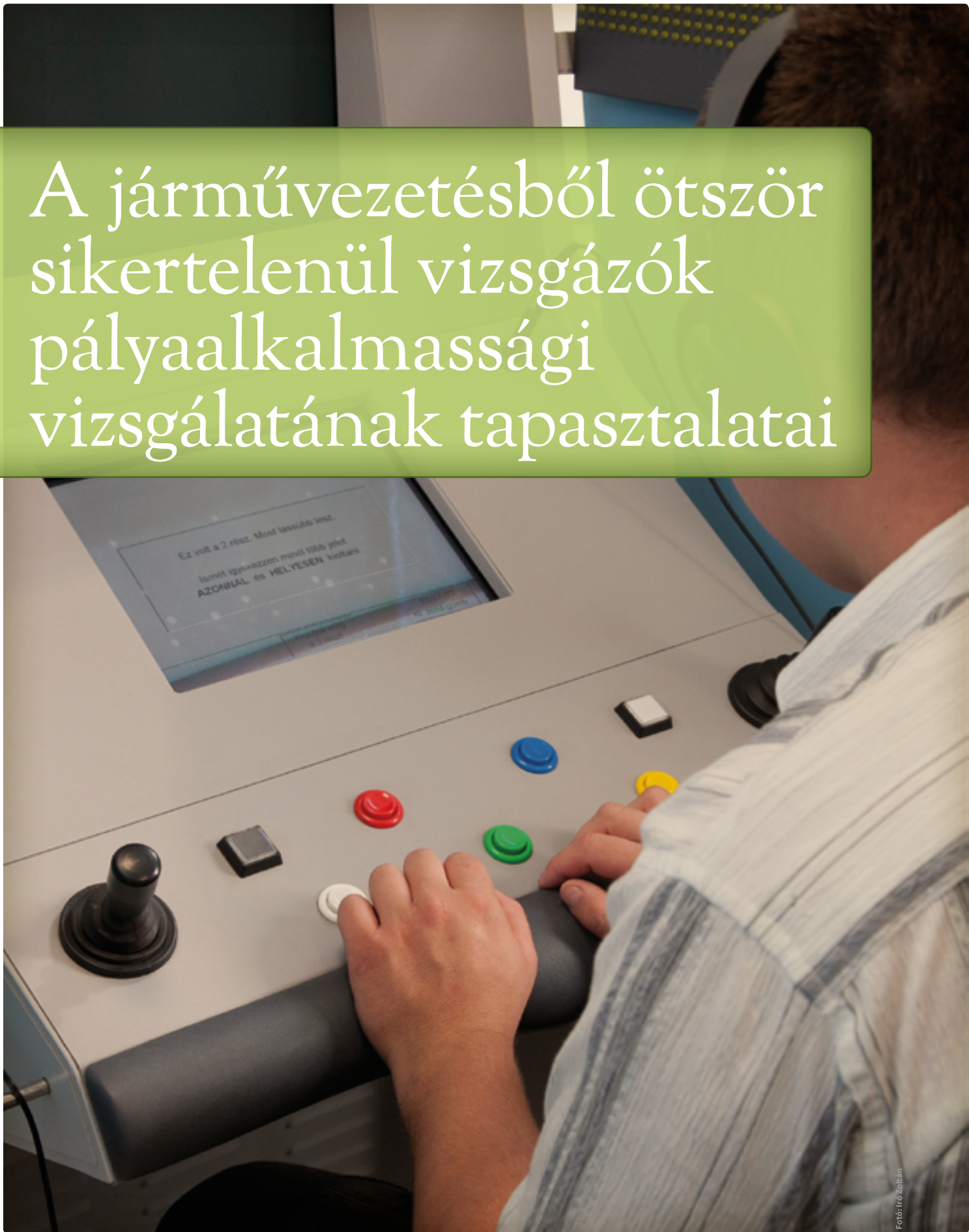
befolyásolná. Így több szempontból lehet reprezentatív értékeléseket készíteni. Az ilyen fajta mérés során nagyon sok információ keletkezik, melyek közül nehéz kiemelni a használható adatokat. Ezek felismeréséhez is kidolgozta a szerző a megfelelő metódust, ezzel pedig a gyakorlatban is használható módszer jött létre.

Elemzése kiutalták, hogy az utóbbi néhány évben a sebességek és a járművek közötti sebességkülönbségek csökkennek, így javultak a baleseti mutatók, kevesebb a halálos kimenetelű baleset, amit egyéb szervezetek statisztikái is alátámasztanak. Sajnos a közlekedési morál nem feltétlenül javult azzal, hogy a sebesség általában csökken, mivel mindig lesznek eltérések a nagyon lassan, óvatosan és a gyorsan, agresszíven vezetők között.

A doktori értekezést már eddig is sokan letöltötték, hiszen a Széchenyi István Egyetem honlapján, a <http://mmtti.sze.hu/downloadmanager/details/id/5546/m/1584> címen hozzáférhető a teljes anyag. Így az érdeklődők tanulmányozhatják azt, és remélhetőleg a közlekedéssel kapcsolatos fejlesztések során a sokéves tapasztalat eredményét alapul véve járnak el, mellyel továbbra is biztosíthatják a közlekedésbiztonság javuló tendenciáját. Mocsári Tibor a BME Út és Vasútépítési Tanszéke által indított Útügyi lapok című internetes mérnöki és tudományos folyóiratban (<http://utugyilapok.hu/impresszum/>) röviden összefoglalja dolgozatának lényegét, eredményeit.

Baranyai Attila

A járművezetésből ötször sikertelenül vizsgázók pályaalakalmassági vizsgálatának tapasztalatai



A Nemzeti Közlekedési Hatóság Pályaalkalmasság Vizsgálati Főosztályán működő Rendkívüli Alkalmasságvizsgálati Osztályon zajló vizsgálatok két fő csoportba sorolhatók. Az egyik csoportban rendőrség, ügyészség, bíróság, orvos, orvosi bizottság, munkáltató által kért eseteket vizsgálunk. Itt a már korábban megszerzett vezetési jogosultságok felülvizsgálatát végezzük. A másik csoportban olyan járművezető-jelölteket vizsgálunk, akik a járművezetői tanfolyamon gépjármű-vezetési gyakorlatból öt sikertelen vizsgát tettek, és rendelet kötelezi őket az alkalmasságvizsgálatra a vizsgák folytatásának feltételeként.

PÁLYAALKALMASSÁGI VIZSGÁLATOK

A pályaalkalmassági vizsgálat célja annak megállapítása, hogy a járművezető, illetve járművezető-jelölt rendelkezik-e a biztonságos járművezetéshez szükséges képességekkel és pszichológiai jellemzőkkel (pl. figyelem, reakcióidő, mozgáskoordináció, észlelési, cselekvési, döntési képesség, közlekedési helyzetekhez való alkalmazkodás, érzelmi-indulati stabilitás stb.). Meghatározott módszeregyüttes alapján végezzük a vizsgálatokat, melyek végén a pszichológusok egyedi elbírálás alapján döntenek a vizsgált személy közlekedési alkalmasságáról vagy alkalmatlanságáról. A döntést megfellebbezhető határozat formájában közöljük. A vezetői engedély megszerzésének, illetve bevonás esetén a visszaszerzésének feltétele az alkalmas minősítés.

Az ötször sikertelenül vizsgázók különleges helyet foglalnak el a pályaalkalmassági vizsgálatok körében: ez az egyetlen olyan csoport, ahol a vizsgálati személyek nem rendelkeznek vezetői engedéllyel (kivéve a ritkán – évente kb. hat fő – előforduló, C, D kategóriából sikertelen vizsgát tevő járművezetőket). A rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálaton részt vevő másik csoport esetében arról kell döntenünk, hogy a már korábban megszerzett vezetési jogosultságukat (akár hivatásos, akár magángépjármű-vezetés) megtarthatják-e, az ötször sikerteleneknél viszont azt kell mérlegelnünk, hogy alkalmasak-e ezen jogosultság megszerzésére vagy sem.

A vizsgálat két fő részből áll: egy forgalmi vezetési próbából és a közlekedépszichológiai alkalmassági vizsgálatból. E vizsgálat keretében feltáró beszélgetés, személyiségvizsgálatok és műszeres képességvizsgálatok zajlanak. A feltáró beszélgetés során a személyes adatok mellett az oktatással, járművezetési gyakorlattal, vizsgázással kapcsolatos kérdések is szerepelnek. Többek között információt kérünk az elméleti vizsga sikerességéről, a gyakorlati oktatók számáról, a velük való elégedettségről, az elégedetlenség okairól, az eddig levezetett óraszámáról, a vizsgák sikertelenségének konkrét okairól. A személyiségvizsgálatok a közlekedési magatartást befolyásoló személyiségjegyekről adnak információt. A műszeres vizsgálatok során pedig a járművezető-jelölt járművezetéshez szükséges képességeinek feltárása történik.

A STATISZTIKÁK TÜKRÉBEN

A 2007. és 2012. november 15-ig terjedő időszakban a vizsgálati létszámról, a nem és korcsoport szerinti megoszlásról, valamint a vizsgálat eredményeiről készítettünk statisztikát. Elemeztük a járművezetői tanfolyammal kapcsolatos információkat, a sorozatos sikertelenség okait. Tájékoztató adatként az alábbi táblázatban láthatók a B kategóriás gyakorlati vizsgázással kapcsolatos adatok. Ezek nem feleltethetők meg teljes mértékben a PÁV-ra kerülők létszámával, mivel a vizsgák időben elhúzódnak (minimum két év), és nem biztos, hogy egy adott évben vizsgázni kezdők ugyanabban az évben kerülnek pályaalkalmassági vizsgálatra.

„B” kat. forgalmi gyak. alapvizsga adatok									
Év	Alapvizsgák száma	Sikeres alapvizsgázók száma	Pótvizsgák száma	Sikeres pótvizsgázók száma	Sikeres alapvizsgázók közül ...				
					20 év alattiak száma	20 és 29 év közöttiek száma	30 és 39 év közöttiek száma	40 és 49 év közöttiek száma	50 éven felüliek száma
2007	108 793	59 637	88 912	47 620	28 388	22 512	6 799	1 421	517
2008	107 670	58 823	85 740	46 572	28 952	21 499	6 478	1 394	500
2009	98 209	53 335	80 943	43 234	27 350	19 301	5 197	1 111	376
2010	86 079	48 443	64 454	35 960	24 910	17 639	4 570	970	354
2011	79 933	45 899	56 285	32 321	23 867	16 808	4 154	837	233
2012	74 927	38 988	55 943	29 229	20 274	14 561	3 320	644	189

VIZSGÁLATI LÉTSZÁM							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012. 11. 15-ig	Végösszeg
Összes vizsgálat	1 684	1 302	1 178	812	593	447	6 016



A vizsgálati létszám folyamatosan csökken, öt év alatt közel egyharmadára. Ez nagyrészt a családok anyagi helyzetének romlásával magyarázható, a tanfolyamra jelentkezők számának csökkenésével arányosan csökkent az alkalmazási vizsgálatra kerülők száma is. A vizsgadíjak jelentős emelkedése és a demográfiai mutatók szintén szerepet játszanak a csökkenő vizsgálati létszámban.

NEMEK SZERINTI MEGOSZLÁS							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012. 11. 15-ig	Végösszeg
FÉRFI	42,5%	45,5%	45,5%	44,2%	48,1%	44,5%	44,6%
NŐ	57,5%	54,5%	54,5%	55,8%	51,9%	55,5%	55,4%
Végösszeg	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%



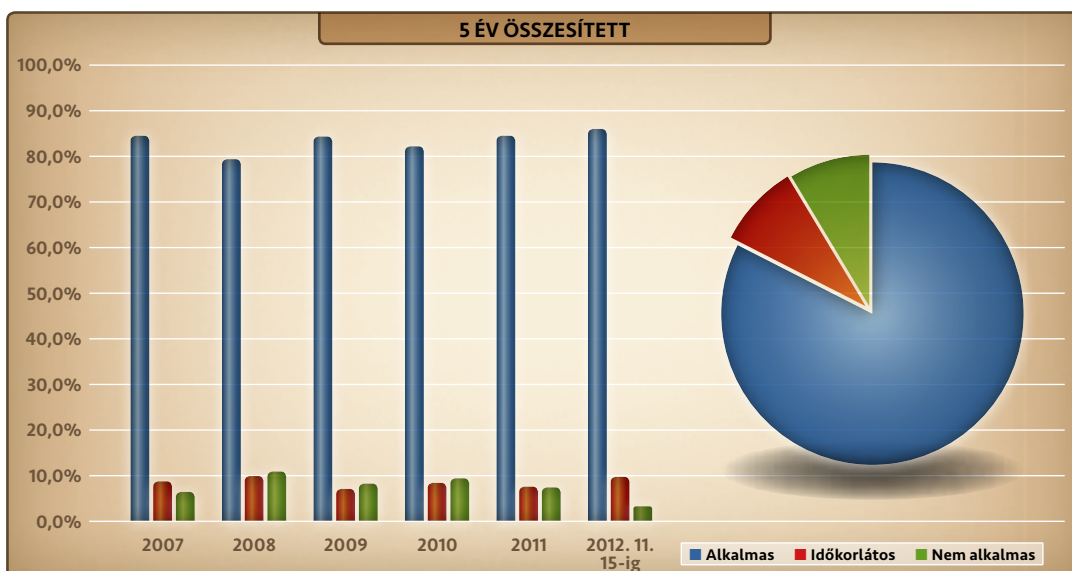
A vizsgálati személyek nemek szerinti megoszlása az elmúlt öt év folyamán egyenletesnek tekinthető. A nők aránya átlagosan 55,4%, a férfiaké 44,6%.

KORCSPORTOK SZERINTI MEGOSZLÁS						
	20 év alattiak	20 és 30 év közöttiek	30 és 40 év közöttiek	40 és 50 év közöttiek	50 év felettiak	Végösszeg
2007	21,7%	47,2%	19,9%	7,6%	3,6%	100,0%
2008	21,6%	48,1%	17,7%	6,8%	5,6%	100,0%
2009	22,2%	46,5%	17,1%	8,0%	6,2%	100,0%
2010	22,8%	46,7%	16,3%	8,7%	5,5%	100,0%
2011	19,4%	57,0%	12,5%	5,4%	5,7%	100,0%
2012	21,0%	52,1%	14,1%	8,5%	4,3%	100,0%
Végösszeg	21,6%	48,5%	17,3%	7,5%	5,1%	100,0%



Az ötször sikertelenül vizsgázók jelentős része a fiatalabb korosztályból kerül ki, ez arányban van a jogosítványt megszerezni kívánó fiatalok számával. Ügyfeleink közel fele a 20-30 év közötti korcsoportba tartozik (átlag 48,5%). Ezt követik a 20 év alattiak (átlag 21,6%), akiknek a jelentős része diák. Az idősebb korosztály képviselőinek száma nem magas (az 50 év fölöttiek átlaga 5,1%), általában ők rákényszerülnek arra, hogy vezetői engedélyt szerezzenek. Elsősorban a családtagok (főleg házastárs, szülők) megbetegedése, vagy a távolabb élő szülők ellátása, támogatása miatt kezdenek el járművezetői tanfolyamot.

VIZSGÁLATI EREDMÉNYEK							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012. 11. 15-ig	Végösszeg
Alkalmas	84,2%	79,2%	83,8%	82,0%	84,3%	85,9%	82,9%
Időkorlátos	9,0%	9,8%	7,5%	8,5%	8,1%	10,3%	8,8%
Nem alkalmas	6,8%	11,1%	8,7%	9,5%	7,6%	3,8%	8,3%
Végösszeg	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%





Fotók: Iró Zoltán

A rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálaton résztvevők közül az ötször sikertelenül vizsgázók megfelelési aránya rendkívül magas. Korlátozás nélküli alkalmas minősítést átlagosan 82,9%-uk, időben korlátozott alkalmas minősítést átlag 8,8%-uk szerez. Így elmondható, hogy összességében a sikertelen forgalmi vizsgázók 91,7%-a sikeresen fejezi be az alkalmassági vizsgálatot, tehát folytathatják a vizsgázást.

Az alkalmatlan minősítést szerzők (8,3%) elsősorban az idősebb korosztályból kerülnek ki. Náluk főleg a biztonságos járművezetéshez szükséges képességeik hiánya vagy csökkent működése vezet alkalmatlansághoz vagy korlátozáshoz. A fiatalok esetében az alkalmatlanság a képességbeli problémák mellett kialakult, éretlen személyiségképpükkel indokolható.

A HALMOZOTT SIKERTELENSÉG OKAI

A vizsgálat részét képező feltáró beszélgetés során szerzett információk és a forgalmi vezetési próbát végző vizsgabiztosok tájékoztatása alapján a járművezetői vizsgák halmozott sikertelenségének okai összetettek, amelyek a vizsgázók és a képzés mentén elemezhetők.

A vizsgázók oldaláról:

Anyagi okok mindenképpen közrejátszanak a vizsgák sikertelenségében. A járművezető-jelölteknek nincs pénzük elegendő órát venni, így próba szerencse alapon a minimális óraszám után jelentkeznek vizsgára, még akkor is, ha nem eléggé felkészültek. Ezenkívül a vizsgadíjak közelmúltban történő jelentős emelkedése is szerepet játszik abban, hogy a gyakorláson spórolnak.

A gyakorlati sikertelenségnek részben lehet az elméleti felkészületlenség is az oka, illetve az, hogy az elméleti tudást nem tudják a közúton alkalmazni. Ezt a nálunk végzett vezetési próbák során is tapasztaljuk.

Szintén oka lehet a sikertelenségnek, hogy a járművezető-jelöltekben az esetek jelentős részében nem tudatosul, hogy a járművezetés és a közlekedés nem azonos egymással. A jármű technikai kezelésének birtokában már úgy érzik, hogy ez elegendő a közúti közlekedésben való részvételhez, holott a közlekedés egy komplex tevékenység, ahol a vezetési képességek szükségesek, de nem elégséges feltételei a biztonságos közúti közlekedésnek. A személyiség tényezők, az emberi tulajdonságok a közúton is érvényesülnek, jelentősen befolyásolva a közlekedésbiztonságot, a közlekedési morált.

Szemléleti hibák sora is szaporítja a sikertelenek számát. A járművezető-jelöltek célja nem az, hogy megtanuljanak vezetni, közlekedni, hanem az, hogy minél előbb, minél kevesebb pénzért vezetői engedélyt szerezzenek, és majd később, a család vagy a saját autójukat használva pótolják hiányos ismereteiket, gyakorlataikat. Ennek veszélye rendkívül nagy, hiszen ekkor már nem ül mellette az oktató, aki a hibás döntéseket, illetve ezek kivitelezését korrigálni vagy megakadályozni tudná.

A fiatal vezetőjelöltekre jellemző elsősorban az az általános szemlélet, értékrend, hogy kevés energiabefektetéssel akarnak célt elérni. A jogosítvány megszerzéséhez vezető utat sem veszik kellően komolyan. Éretlen személyiségjellemzőik miatt minimális erőfeszítéssel kívánnak vezetői engedélyhez jutni, amelyhez az alapvetően meglévő (a vizsgálati eredmények szerint megfelelő) képességeik nem mindig elegendők. Szintén a fiataloknál tapasztalható a járművezetéssel kapcsolatban a negatív szülői példák átvétele. A fiatal járművezető-jelöltek a szülők járművezetése során utasként tapasztalt és rögzült szabálytalanságokat átveszik és „alkalmazzák” járművezetői gyakorlataikon és a vizsgákon.

Az anyagi ráfordítás tekintetében is szemléletmódosításra lenne szükség. A próba szerencse elvén működő, minimális anyagi ráfordítással vizsgának induló tanulók a sikertelen vizsgákra az óradíjak többszörösét fizetik ki. Egy alaposabb, több órávétellel járó felkészüléssel talán elkerülhető lenne a sorozatos, magas vizsgaköltséggel járó sikertelenség.



Az oktatók, oktatás oldaláról:

A feltáró beszélgetés során az oktatókkal, oktatással, vizsgázással kapcsolatos kérdésekre gyakran nem szívesen válaszolnak, félve a panaszkodás esetleges következményeitől. A vizsgázók túlnyomó része végig kitart az első oktatója mellett, annak ellenére, hogy nem mindig elégedettek vele. Az oktatócserétől általában az tartja vissza őket, hogy nincs viszonyítási alapjuk, hiszen csak ezt az egy oktatót ismerik, és félnek az újtól, az ismeretlentől, az új autó kezelésétől, és reménykednek a következő vizsga sikerességében. Kisebb településekről érkezők tartanak az oktatócsere következményeitől, az esetleges „megtorlástól”, „kitolástól” is.

Az oktatóval való elégedetlenségnek nem csak szakmai okai vannak, nem csupán az oktatás színvonalával elégedetlenek. Sok esetben személyes okok vezetnek elégedetlenséghez, illetve oktatóváltáshoz. Gyakran panaszkodnak arra, hogy az oktatók nem vezettetik le a kifizetett teljes órát, magánügyeiket intézik a tanóra alatt, „taxisnak” használva a tanulót, ezáltal nem kapják meg a kifizetett óráért a teljes ellenszolgáltatást. Sok esetben érzik úgy a tanulók, hogy a jövedelemszerzés motiválja az oktatót a további óravételek javaslatával, amellyel azonban nem nő arányosan a felkészültségük. Több esetben említették, hogy az oktató enyhébb fizikai büntetést alkalmazott a hibát vétő tanulónál (ráütött a fejére, kezére, lábára). A hangos, durva, agresszív hangnem sem ritka, de a közömbös, visszajelzést nem nyújtó oktatók szintén elégedetlenséget váltanak ki a tanulókból.

Az elméleti és gyakorlati oktatás inkább a vizsgára készíti fel a tanulókat, semmint az alapismeretek tényleges elsajátítására és gyakorlati alkalmazására. A nálunk végzett vezetési próba során azt tapasztaljuk, hogy a járművezető-jelöltek gyakran öt vizsga után sem rendelkeznek megfelelő szinten a vizsgára bocsátáshoz szükséges ismeretekkel, járművezetési készségekkel. Itt kapnak először reális visszajelzést járművezetésükről, hibáikról, majd vizsgabiztosaink javaslatot tesznek a korrekcióra, amit a tanulók rendkívül pozitívan fogadnak.

Az oktatókkal, oktatással, vizsgázattal kapcsolatos panasztételre, a sérelmek orvoslására szinte soha nem fordulnak az iskolavezetőhöz vagy más illetékes szervhez. Az okok között általában a megtorlástól való félelem szerepel, és az, hogy nem bíznak a probléma tényleges megoldásában. Azt gondolják, ha majd a kezükben lesz a vezetői engedély, utána megteszik panaszukat – de erre nem kerül sor, mert utólag már nem látják értelmét, hogy panaszt tegyenek, örülnek, hogy túl vannak az egész „tortúrán”, és inkább igyekeznek elfelejteni azt.

Tapasztalataink és a statisztikai adatok azt mutatják, hogy a forgalmi vizsgán ötször sikertelen tanulók közlekedépszichológiai alkalmassága megfelelő. A meglévő képességeik érvényesüléséhez azonban megfelelő oktatásra van szükség. A vizsgázók által elmondott információk alapján a szakoktatók alkalmassága bizonyos esetekben megkérdőjelezhető.

A KÉPZÉS SZÍNVONALÁNAK EMELÉSE

A közlekedésbiztonság, valamint a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakmai felügyeleti szerepe megköveteli, hogy a képzés színvonalát minél magasabb szintre emeljük. Ezért javasoljuk:

- A szakoktatók és vizsgabiztosok rendszeres tréningen vegyenek részt, és pályalkalmassági minősítéssel rendelkezzenek. Ez utóbbi igény azért várható el tőlük, mert az általuk képzett hivatásos járművezető-jelöltek számára ez követelmény lesz.
- Az autósiskolák önvizsgálatot tartva elemezzék a tanulóik halmozott bukásának okait, amit az autósiskolák minősítésénél figyelembe kell venni.
- Javasoljuk a tanulók képzéssel, oktatóval való elégedettségének anonim mérését, amelyet közvetlenül az NKH felé továbbíthatnak.

*Bugán Ildikó osztályvezető,
Rendkívüli Alkalmasságvizsgáló Osztály*

Babanet anyák napja a Millenárison

A Babanet anyák napi rendezvényén is kiemelt szerepet kapott a közlekedésbiztonság: az eseményre kilátogató gyermekek miniKRESZ-pályán kerekezhettek – biztonságos körülmények között!

Május első vasárnapján, anyák napján igazi családi program várta az anyukákat, az apukákat és a gyerekeket a Millenáris Parkban. Az ingyenes rendezvényen számtalan programmal, kiállítóval, kézműves foglalkozással várták a nap ünnepeltjeit és családjaikat.

A Nemzeti Közlekedési Hatóság és a Közlekedéstudományi Intézet az ÉLET ÚTON, a biztonságos közlekedésre felkészítés programja keretében egy miniKRESZ-parkot alakított ki a helyszínen, ahol a gyermekek kipróbálhatták, hogyan lehet biztonságosan biciklizni – nem csak a pályán.

További információért látogasson el a <http://www.babanet.hu> oldalra!



Fotók: Iró Zoltán



Célegyenesben a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram

A tudatos és biztonságos közlekedésre nevelést nem lehet elég korán kezdeni! A www.tanuloknak.hu oldalon elérhető ingyenes e-learning kampánynak köszönhetően 800 ezer fiatal sajátíthatja el a gyalogos és kerékpáros közlekedés biztonságos szabályait, 30 ezren pedig olcsóbban juthatnak jogosítványhoz.



A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a Nemzeti Közlekedési Hatóság programjában az 5-12. osztályosoknak és nevelőiknek szóló internetes oktatási anyagok érhetőek el, amelyek segítségével könnyedén, játékosan és hatékonyan sajátíthatják el mindazt a tudást, amelyre a mindennapi életben gyalogosan, kerékpárral közlekedve vagy tömegközlekedési eszközökön utazva elengedhetetlenül szükségük van. Ez a tudás alapvető jelentőségű a balesetek megelőzéséhez, a figyelmetlen vagy szabálytalan közlekedésből fakadó balesetek számának csökkentéséhez.

A www.tanuloknak.hu oldalon elérhető oktatási anyag minden korosztályhoz a gyerekek életkorának megfelelően szól. A kisebbek Piroska és a farkas meséjén keresztül, a kamaszok pedig Rómeó és Júlia történetén át sajátíthatják el a közlekedés leglényegesebb szabályait. Az oktatóanyagon túljutva pedig, le is tesztelhetik a megszerzett tudást.

A Tanuloknak.hu program június 18-ig tart, még lehet regisztrálni és esélyt szerezni az ingyen KRESZ oktatásra! További információ és regisztráció:

www.tanuloknak.hu

Mindenki, aki végigcsinálja a szórakoztatóan hasznos „tanfolyamot”, automatikusan egy oklevelet kap, amellyel igazolhatja frissen szerzett tudományát. A legjobban teljesítő negyven első intézmény értékes közlekedésbiztonsági ajándékcsomagot kap. Az NFM és az NKH szándéka, hogy a legfiatalabbakat megcélzó kampány hozzájáruljon ahhoz, hogy minél inkább csökkenjen a közlekedési balesetek száma és az iskolások magabiztosan és kellő körültekintéssel mozogjanak az utakon.

Am a tanulók nem csak emiatt profitálhatnak az e-learning-ből. A programot sikeresen teljesítők közül harmincezren teljesen ingyen tanulhatnak a hatóságilag akkreditált AM, A1, A2 vagy B kategóriás képzéseken, ezzel pedig később jóval olcsóbban szerezhetnek jogosítványt, hiszen az elméleti tananyag már a birtokukban lesz. Mellettük még ötezer pedagógus is további e-learning képzéshez jut.



**KÖZÚTI
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
AKCIÓPROGRAM**

MOTOROS FORTÉLYOK

VEZETÉSTECHNIKAI
TIPPEK
KEZDŐKNEK
ÉS
HALADÓKNAK

