

# Közlekedés- biztonság

A Nemzeti Közlekedési  
Hatóság szakmai lapja  
2014 | 1. szám



**Biztonságban két keréken**  
**Fókuszban a gyermekek**  
**„Célunk a megelőzés, nem az elrettentés”**

**2014-ben is „Közlekedik a család”**

***A biztonságos és balesetmentes közlekedés mindenekelőtt***

**Óberling József** rendőr ezredes,  
az ORFK – OBB ügyvezető elnöke



VIGYÁZZ! KÉSZ! KÖZLEKEJ!

**FIGYELJ JOBBAN!**

**ALSÓ TAGOZATOS VAGY?**

**SZERETSZ MESÉKET KITALÁLNI  
ÉS RAJZOLNI,**

**AKKOR PÁLYÁZZ,  
ÉS NYERJ AZ ISKOLÁDNAK**



**1 MILLIÓ FORINTOS  
KÖNYVESOMAGOT!**

Beszélgess tanítóddal az alábbi témákról:

- Mit jelent a jobbkéz-szabály a közlekedésben?
- Kinek kell elsőbbséget adni, ha kerékpárral kanyarodunk?
- Mit jelentenek a közlekedési táblák a keresztezésekben?



Válassz egyet a témák közül, és írd meg a történetet, mely a kiválasztott közlekedési témához kapcsolódik.

Ezután rajzold le, vagy fess róla képet. Képregénnyel is pályázhatsz!

A pályaműveket legfeljebb A/3-as formátumban kell elkészítened. Bármilyen technikát használhatsz. Ne felejtse el jól olvashatóan feltüntetni rajta a nevedet, életkorodat, az iskolád nevét. A pályázat védnökei, a Nemzeti Közlekedési Hatóság és a Közlekedéstudományi Intézet értékes nyereményeket ajánlottak fel annak az iskolának, amelyikben a legjobb pályaművet elkészítő diák tanul.

Különdíjat kap az az iskola,  
ahová „A legjobb elbeszélés írója”  
és „A legjobb illusztráció elkészítője” jár.

Beküldési határidő:  
2014. 05. 09.

Eredményhirdetés:  
2014. 05. 26.

**ÉRDEKLŐDJ TANÍTÓIDTÓL A RÉSZLETEKRŐL!**



# Tisztelt Olvasó!



Schwáb Zoltán, közlekedésért felelős helyettes államtitkár

Fotó: Iró Zoltán

A hazai közlekedésbiztonság javításával összefüggő feladatok elvégzésének alapját a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram mint stratégiai dokumentum jelenti, ami hároméves időszakra határozza meg a célkitűzéseket és feladatokat. Amennyiben a közlekedéstervezésre stratégiai feladatként tekintünk, azt látjuk, hogy lényegében három egyszerű kérdésre kell választ találni:

- Hol tartunk most?
- Hová szeretnénk eljutni?
- Hogyan szeretnénk ezt megtenni?

Három egyszerű kérdés, azonban a válaszok rendkívül összetettek, és azt gondolom, hogy komoly fejtörést, illetve komoly felelősséget is jelentenek. Ugyanez a helyzet a közlekedésbiztonság jövőbeli célkitűzéseinek meghatározása esetében is. A magyarországi baleset-megelőzés és közlekedésbiztonság jelenlegi helyzete ismert: az elmúlt években jelentős mértékben javultak a baleseti mutatók. De egyetlen baleset is pont eggyel több, mint ami elfogadható. Ezért rendkívül ambíciós elvi célkitűzésként határoztuk meg, hogy nulla halálos baleset történjen a közutakon, tízévente megfelelve a halálos áldozatok számát. A cél nemes, az oda vezető út pedig számtalan nehézséggel kikövezett, de eldöntöttük, ebbe az irányba megyünk. A hároméves Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram ennek a munkának a rövid távú stratégiája, ami lehetőséget biztosít a feladatok évenkénti tervezésére és végrehajtására. A célok és eszközök minden területen igazodnak az Európai Unió évtizedünkre vonatkozó Cselekvési Programjához, de a hároméves periódus az események, adatok folyamatos értékelésével arra is lehetőséget ad, hogy szükség esetén korrigáljuk, kiegészítsük, pontosítsuk, a hazai folyamatokhoz igazítsuk a tevékenységeket. A kormány számára az emberi élet védelme

kiemelt jelentőségű feladat, s ennek szellemiségében programalkotással és célzott akciókkal kívánja folyamatosan csökkenteni a közúti közlekedési áldozatok számát. A 2014–2050-es időhorizontra kiterjedő Nemzeti Közlekedési Stratégia alapvető célja, hogy a közlekedési infrastruktúra a gazdasági folyamatok hatékony kiszolgálásával a lehető legnagyobb mértékben segítse elő a versenyképesség fokozását, valamint a közlekedésbiztonsági szempontokat is maximálisan figyelembe vegye. A stratégia fő feladata Magyarország közlekedési csomópont szerepének kiaknázása, a fenntartható növekedés feltételeinek biztosítása a társadalmi igények szem előtt tartásával, az esetenként egymással is konfliktusban lévő környezeti és gazdasági, nemzeti és uniós célkitűzések összehangolása. A stratégiai célok rögzítése elsődlegesen a közlekedési rendszer fejlesztésének tervszerűségét segítheti elő. Az előzőekre tekintettel a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2014–2016-ról kijelenthető, hogy a Nemzeti Közlekedési Stratégia megvalósításának egyik fontos eleme, a közúti közlekedésbiztonság javításával összefüggő célrendszer, valamint az európai stratégiai programok által meghatározott és a hazai közlekedésbiztonsági tevékenység részletes hároméves akcióprogramja. Arról pedig, hogy konkrétan mi is történik a baleset-megelőzés területén, a közlekedésbiztonság világában, arról a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakmai lapjában időről időre beszámolunk.

*Schwáb Zoltán*

# közlekedés- biztonság

A Nemzeti Közlekedési  
Hatóság szakmai lapja.  
2014 | I. szám

Sajtótájékoztató a balesetmentes motoros  
és kerékpáros közlekedésért  
Biztonságban két keréken  
**30. oldal** ►



12.

Az ellenőrzések a közlekedők biztonságát szolgálják  
„Célunk a megelőzés, nem az elrettentés”  
◀ **12. oldal**



30.

Közlekedésbiztonsági program a Művészetek  
Palotájában  
Fókuszban a gyermekek  
**4. oldal**

Beszélgetőpartnerünk: Györi Gyula,  
a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke  
Lendületben a hatóság  
**8. oldal**

Idén is elindult a tanuloknak.hu és  
a kreszfelrissito.hu weboldal  
Ismét várja tanulóit az e-learning  
program  
**10. oldal**

A közlekedésbiztonság mint életforma  
Tanuloknak.hu  
**11. oldal**

Az ellenőrzések a közlekedők biztonságát  
szolgálják  
„Célunk a megelőzés,  
nem az elrettentés”  
**12. oldal**

Felelősség, elkötelezettség a családokért  
és a gyermekekért  
Gyermeküléseket kaptak  
a gyámhivatalok  
**16. oldal**

A gyermekek biztonságát a felnőtteknek  
kell szavatolni  
Biztonság hete: a gyermekek  
védelmében  
**17. oldal**

Ebben a versenyben szerencsével nem lehet  
majd győzni  
2014-ben is „Közlekedik a család”  
**18. oldal**

A vetélkedőnek jelentős szerepe lehet  
a gyermekbalesetek megelőzésében  
Zebra Gerda és Özike Győzike  
a rendőrpalotában  
**20. oldal**



4.

Szakmai találkozó a Magyar Műszaki  
és Közlekedési Múzeumban  
Új évtized, új kihívások  
a közlekedésbiztonságban  
**22. oldal**

A tavasz sem veszélytelen az utakon  
Öt tanács a balesetek elkerülésére  
**25. oldal**

A leggyakoribb szabálysértés a sebességtúllépés  
Kevesebb a közlekedési  
bűncselekmény  
**26. oldal**

Növekvő forgalom, figyelmetlen sofőrök,  
fokozott balesetveszély  
Tavaszi fáradtság és közlekedés  
**28. oldal**

Sajtótájékoztató a balesetmentes motoros  
és kerékpáros közlekedésért  
Biztonságban két keréken  
**30. oldal**

Hogy ne balesettel induljon a motoros szeton!  
Ha az úton veszi észre a hibát,  
már késő...  
**34. oldal**

Neves hazai szakemberek a biztonságosabb  
közlekedésért  
Motoros biztonság  
**36. oldal**



Öt kérdésre öt válasz Györi Gyulától, az NKH elnökétől  
„A díjat a munkatársaimnak is ajánlottam”  
◀ **46. oldal**

Közlekedésbiztonság a kerékpáros kiállításon  
Bringaexpo 2014  
**50. oldal** ▶



Szabadkai kollégákkal készültek a szezonra  
a magyar motoros rendőrök  
Szerb–magyar rendőrmotoros képzés  
**40. oldal**

Beszélgetés Kiss Csabával, az ORFK – OBB  
főtitkárával  
A közlekedésbiztonsági  
kommunikáció igazi csapatmunka  
**44. oldal**

Öt kérdésre öt válasz Györi Gyulától,  
az NKH elnökétől  
„A díjat a munkatársaimnak  
is ajánlottam”  
**46. oldal**

Cél a hatékonyság növelése, a működés javítása,  
optimalizálása  
Szervezetfejlesztés a Nemzeti  
Közlekedési Hatóságnál  
**48. oldal**

Közlekedésbiztonság a kerékpáros kiállításon  
Bringaexpo 2014  
**50. oldal**

Ötvenegy díjazott a 2013. évi pályázaton  
Egyre több a kerékpárosbarát  
település és munkahely  
**54. oldal**



Miként növelhető a vasúti ágazat  
versenyképessége?  
Párbeszéd a vasúti képzésről  
**56. oldal**

Eltérő európai gyakorlatok a vasúti átkelők  
kialakításánál  
Útikalauz a vasúti  
kereszteződésekhez  
**58. oldal**

Az Auditor Szakosztály munkásságát  
reprezentáló esettanulmányok  
Összefogás az auditori tevékenységért  
**62. oldal**

A rendezvénysorozat ebben az évben  
is folytatódik  
„Szakmai párbeszéd  
a közlekedésbiztonságért”  
**64. oldal**

Az ember mint járművezető és áldozat  
a közlekedési balesetekben  
Az éjszaka visszahódítása  
**66. oldal**

A január-februári adatok alapján rengeteg  
a megoldandó feladat  
Nem lesz ennek jó vége!  
**69. oldal**

A HeERO projekt workshopja  
a Makadám Mérnök Klubban  
Úton az eCall hazai megvalósítása felé  
**70. oldal**

A rendőrség minden egyes „harag-ponton”  
ellenőríz  
„Blitz Marathon” Németországban  
**76. oldal**

Az ETSC javaslatai a görög EU-elnökség  
számára  
A görögök felelnek az európai  
közlekedésbiztonságért  
**78. 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, közlekedéssért felelős helyettes államtitkár | Felelős szerkesztő: Somogyi Gábor | Főszerkesztő: Örvös Nándor | Szerzők: Alscher Tamás, Antal László, Berta Tamás, Buzás Mihály, Dekányi Zoltán, Gégyény István, Hamza Zsolt, dr. Lindenschlag Agnes, Schwáb Zoltán, Simon V. Attila, Somogyi Gábor, Tóth Viktória, Váci Vincent, Varga-Berecz Kriszta | Fotó: Bartótfi Ágnes, Deák-Kapusi, Iró Zoltán, Magyar Mérnöki Kamara, Mérnökök Kft., ORFK – OBB, Pest Megyei Kormányhivatal, Shutterstock, Szada Roland, Tóth Tibor, Váci Vincent  
Cimlapfotó: Iró Zoltán Nyomda: Bones-Press Kft. | Tördelés: Gara László | A szerkesztőség címe: 1067 Budapest, Eötvös utca 20. | E-mail: kommunikacio@nkh.gov.hu  
ISSN 2062-6916 | Megjelenik a Magyar Közlekedési Kiadó Kft. gondozásában. Ügyvezető igazgató: Kiss Pál. | A kiadvány ingyenes.



Közlekedésbiztonsági program a Művészetek Palotájában

# Fókuszban a gyermekek

Létezhet-e jobb befektetés annál, mint olyan tudást átadni a felnövekvő generációnak, amellyel szavatolhatjuk az élethosszig tartó biztonságos közlekedést; amellyel, reméljük, a nullához közelíthet néhány év múlva a halálos közúti balesetek száma? Valószínűleg minden felelős szülő egyetért ezzel, és ebben a szellemben tevékenykednek már negyedik éve a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramban részt vevő állami szervezetek is. 2014. március 16-án például a gyermekek számára leghatékonyabb oktatási módszereket mutatták be a Művészetek Palotájában. Az esemény egyben beharangozója is volt a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) kezdeményezésére induló országos Meserajz-pályázatnak, amely ebben az évben is a gyermekek figyelmét próbálja meg felhívni a közlekedésben rejlő veszélyekre.

#### INDUL A MESERAJZ-PÁLYÁZAT

„Figyelj jobban!” – akinek gyereke van, vagy a felnövekvő generáció oktatásáért dolgozik, tudja jól, hogy ez a mondat az, amely akár napjában többször is elhangozhat, hiszen a gyermekekre leselkedő veszélyek nem válogatnak: éppúgy bekövetkezhetnek egy véletlenből, mint egy szabály figyelmen kívül hagyásából, vagy éppen egy rosszkor, rossz helyen hozott döntésből. A szülők és a pedagógusok



Fotók: Iró Zoltán

feladata, hogy a lehető legalaposabban felkészítsék a gyerekeket a közlekedésben való részvételre, amely szigorú és kötött szabályok mentén szerveződik, ahhoz pedig, hogy elkerülhetővé váljanak a balesetek, mindenkinek egyformán be kell tartania a szabályokat. Ennek egyik mérföldköve a hamarosan induló Meserajz-pályázat, amelyet a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramban részt vevő állami szervek és hatóságok idén negyedik alkalommal indítanak útjára. A program célja, hogy eljuttassa a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos legfontosabb üzeneteket az általános iskolák alsó tagozatosaihoz. A Meserajz-pályázatot beharangozó

eseményen a szervezők speciális eszközökkel, játékos formában ismertették meg a kisgyermeket a helyes közlekedési magatartásformával, az ő felkészítésükhöz ugyanis egészen máshogy kell közelíteni, mint az általános iskola felső tagozatában tanulókéhoz. Ez alkalommal a gyerekeknek interaktív formában mutatták be a kötelező és az ajánlott biciklis biztonsági felszereléseket, amelyeket azonnal lehetőségük is volt kipróbálni. A KRESZ-szabályokat



a nemrégiben újraindított e-learning program keretében tanulhatták meg a résztvevők; egy érintőképernyős televízió online memóriatáblával a kisebbeket, a kihelyezett notebookokon indított tanulóknak.hu weboldalakon keresztül pedig a kicsit nagyobbakat szólították meg a szervezők. Az egyes programok teljesítését követően a gyermekek „házi rajzverseny” keretében mutathatták be, hogy miket tanultak ezen a napon, a programszervező szerint ugyanis ennek a korosztálynak a tudásmegalapozása a játékos számonkérésben rejlik, amelyre ez a program, valamint a tavasszal induló országos Meserajz-pályázat remek lehetőséget ad.

Az országos rajzpályázat idei témái a jobbkéz-szabály betartása, a biciklisekre vonatkozó elsőbbségadási szabályok és a kereszteződések közlekedési tábláinak ismerete, amelyre ezúttal is várják az ország összes általános iskolájának jelentkezését. Ehhez az NKH és a Közlekedéstudományi Intézet plakátokkal és háttéranyagokkal készül a pedagógusok számára, amelyet hamarosan el is juttatnak az oktatási intézményekhez.

### MEGTÉRÜLŐ BEFEKTETÉS

Az eseményen az NKH képviselőjében *Schwáb Viktor* stratégiai elnökhelyettes vett részt. A szakember a rendezvény elsődleges céljának a gyermekek biztonságos közlekedésre nevelését nevezte meg. Magyarországon évtizedekig nem volt ehhez hasonló program, sike-

hobbiszinten, akár versenyszerűen részt vesznek valamilyen sportnevelésben, már koragyermekkoruk óta hozzászoknak egyfajta szabályrendszerhez, amelyet aztán tovább visznek a közlekedési szabályok alkalmazásakor is. Megtanulnak a fair play szabályaival élni, amelyek szintén elengedhetetlenek a közlekedésben való részvételhez. A gyermekek közlekedésre nevelése mindenkinek jól felfogott érdeke, és tekintettel a nyitottságukra, örömmel foglalkozni, amit mi sem bizonyít ékeesebben, mint az eseményen részt vevő gyermekek lelkesedése.

### AZ E-LEARNING ELŐNYE

*Dr. Szűcs Lajos*, a Pest Megyei Közgyűlés elnöke szintén ellátogatott a rendezvényre. Elmondta: a szülők életében elengedhetetlen a felkészülés arra az időszakra, amikor a gyerekeket saját érdekükben be kell



Fotók: Iró Zoltán

rességét pedig a résztvevők számából és a visszajelzésekből már az eseményen le lehet mérni. Elmondta, hogy az elmúlt évtizedekben hiányzott a közlekedésre nevelés rendszeres iskolai szintű oktatása. Ezek pótlását az Akcióprogramban részt vevő szervezetek már megkezdték, de a munka még nem ért véget. A befektetés azonban megéri, hisz a tapasztalatok azt mutatják, hogy a gyermekek elérésére használt eszközök sikeresek, tudásukról egy-két év távlatából is sikeresen adnak tanúbizonyságot.

*Dr. Vereczkey Zoltán*, a Közlekedéstudományi Intézet közelmúltban kinevezett ügyvezető igazgatója kiemelte a sport szerepét a gyermekek tanításában. Azok a gyermekek ugyanis, akik akár

vonni a közlekedésbe. Tekintettel arra, hogy ez egyre fiatalabb életkorra tehető, a kisgyermek nevelése már egészen korán kezdődik. Eleinte a személyes példamutatáson keresztül, kézen fogva, irányítva sok mindentől megóvhatjuk őket, és sok mindent megtaníthatunk számukra, emellett pedig egy ilyen, célzottan kisgyermeknek szóló esemény nagy segítséget jelenthet a nevelési folyamatban. Pest megyében az agglomeráció és a főváros között ingázók miatt több helyen olyan mértékben megnövekedett a forgalom, amely fokozott figyelmet kíván a közlekedő gyalogosoktól, így a gyerekektől is, ezért Szűcs Lajos lényeges kérdésnek tartja, hogy milyen módon oktatják a gyerekeket a helyes közlekedési magatartásra.





A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedésért felelős helyettes államtitkára, *Schwáb Zoltán* kiemelte, a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretében meghirdetett gyermekprogramok kiváló lehetőséget biztosítanak arra, hogy a kicsik megismerjék a közlekedés rájuk vonatkozó, általuk felfogható szabályait, ugyanakkor a szülőknek is alkalmat biztosít az együtt tanulásra. A mai kor gyermekei korszerű eszközök közt nőnek fel, amelyekkel könnyen el lehet érni őket, és segítségükkel fel lehet hívni a figyelmüket a közlekedés szabályaira. Az Akcióprogram keretében is ennek megfelelően kerültek kidolgozásra az egyes oktatási programok. A korosztály és tematika szerint könnyen specializálható e-learning nagy előnye, hogy sokkal több emberhez juttathatja el az üzeneteket és az ismeretanyagokat, mint pár évvel ezelőtt.

#### AZ AUTÓBAN IS BIZTONSÁGBAN

A gyermekek az őket érintő balesetek java részében utasként vesznek részt. A tapasztalt szülők többsége ismeri a gyermekülésekre vonatkozó szabályokat, de lényeges, hogy a kezdő szülők számára is



Schwáb Zoltán, közlekedésért felelős helyettes államtitkár

hiánytalanul eljussanak az ezekkel kapcsolatos információk. Fontos szempont a gyermekülések minősége, a beszerzési helyük, valamint az is, hogy a már megvásárolt ülésbe hogyan kell rögzíteni a gyermeket. A Művészetek Palotájában az érdeklődő szülők megismer-

» A gyermekprogramok kiváló lehetőséget biztosítanak arra, hogy a kicsik megismerjék a közlekedés rájuk vonatkozó, általuk felfogható szabályait.

kedhetnek azzal az információs szórólappal, amelyet a Biztonság hetének keretében az NKH, a rendőrség és a közlekedési felügyelőségek munkatársai osztottak ki a járművek biztonsági rendszereinek, különösképpen a gyermekülésekre vonatkozó követelmények betartásának ellenőrzésekor.

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

Varga-Berecz Kriszta



Beszélgetőpartnerünk: Győri Gyula, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke

# Lendületben a hatóság

Újabb, nagy formátumú tervekkel kezdte az évet a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) egy olyan esztendő követően, amely során a munkatársaknak egyre több feladattal kellett megbirkózniuk, miközben a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramot is sikerült maradéktalanul teljesíteniük, tartalommal megtölteniük. Győri Gyulát, az NKH elnökét elsőként arra kértük, néhány mondatban foglalja össze 2013 legfontosabb eredményeit, ezúttal a közúti közlekedésre és a közúti közlekedésbiztonságra fókuszálva.

– Kezdjük az utóbbival, hiszen a közlekedésbiztonság javításának kérdése – a kormányzat megbízásából – kiemelt feladata az NKH-nak. Azt gondolom, hogy ezen a területen az általános vélekedés szerint is sikerült komoly eredményeket elérnünk. Az év – szokás szerint – a motoros szezonnyitóval kezdődött, amelyen a kétkerekűekkel közlekedők figyelmét hívtuk fel a biztonságos közlekedés, a védőruházatok jelentőségére, fontosságára. Nagy sikerrel zárult a diákok számára indított e-learning alapú KRESZ oktatásunk, amelyben mintegy 140 ezer diák, pedagógus és iskola regisztrált. Mivel azt láttuk, hogy a képzésnek ez a modern, a fiatalok körében népszerű változata a legalkalmasabb a közlekedési ismeretek mind szélesebb körben való megismertetésére, idén újból elindítottuk a [www.tanuloknak.hu](http://www.tanuloknak.hu) oldalunkat, illetve a [www.kreszfelfrissito.hu](http://www.kreszfelfrissito.hu) oldalunkat azzal a céllal, hogy a jogosítvánnyal rendelkező, de már kissé megkopott tudással közlekedők is felmérhessék tudásszintjüket. Ugyanakkor öröm volt látni, hogy a zánkai ifjúsági táborban nyáron megtartott Közlekedésbiztonsági Napok rendezvénysorozaton milyen aktívak voltak a kisdíákok. Nagyjából ugyanezt az érdeklődést tükrözte a közlekedésbiztonság témakörben kiírt Meserajz pályázatunk is, amelynek anyagából idén március 16-án kiállítás nyílt, és játékos KRESZ-vetélkedőt is tartottunk a Művészetek Palotájával közös szervezésben. De megszámlálhatatlan azon közlekedésbiztonsági rendezvények sora, amelyeket szakmai támogatásunkkal rendeztek az ország különböző pontjain az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottsággal karöltve. A legújabb rendezvényünkre március 26-án került sor,

Schwáb Zoltán közlekedésért felelős helyettes államtitkár úr nyitotta meg – a tavalyihoz hasonlóan – a motoros-kerékpáros szezon vezető sajtótájékoztatót. Hogy mennyire hasznosak ezek a figyelemfelkeltő rendezvények, azt bizonyítja, hogy tavaly első ízben sikerült 600 alá szorítani a balesetekben elhunytak számát.

– Több olyan közlekedésbiztonsági témájú, vezetéstechnikai ismeretekre koncentráló kiadványuk is megjelent, amelyek a motorosoknak, az autósoknak és a kerékpárosoknak adnak át hasznos ismereteket...

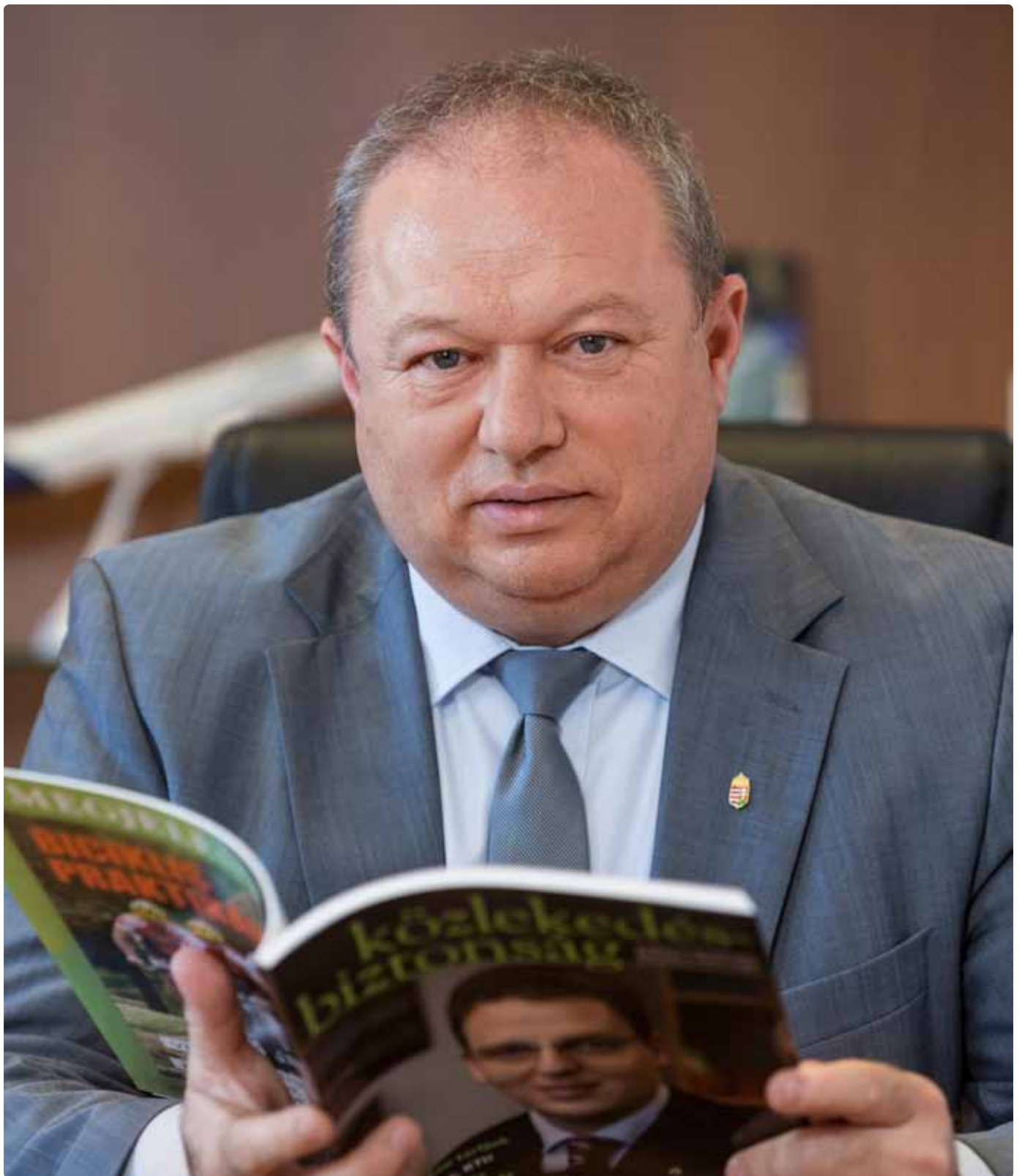
„Szeretnénk átláthatóbbá tenni a műszaki vizsgáztatás rendszerét, akár a civil szervezetekkel is együttműködve.”

– Ez így igaz. Még bennünket is meglepett, hogy ezek a kis könyvek milyen érdeklődésre tartottak számot még a civil szervezetek körében is. Azt gondolom, az ilyen típusú kiadványok nagyon is alkalmasak arra, hogy felhívják a figyelmet az esetleg rosszul rögzült vezetéstechnikai gyakorlatra, és ezen keresztül balesetektől óvhatjuk meg az ilyen vagy olyan járművel közlekedőket. Éppen ezért biztatok mindenkit, hogy látogassa meg a [www.nkh.gov.hu](http://www.nkh.gov.hu) weboldalt, ahonnan a szóban forgó kiadványok is letölthetők.

– Nyilvánvalóan összefügg a közlekedésbiztonsággal az NKH-nak az a szerepe is, amelyet a gépjárművek műszaki vizsgáztatásában, illetve a gépjárművezető-képzésben tölt be. Néhány szóban bemutatná, hogy e területeken milyen változásokat hozott az elmúlt esztendő?

– A műszaki vizsgáztatáson megjelent gépjárművek száma évek óta 1,78 millió körül mozog, ezt a mennyiséget igyekszünk a megyei közlekedési felügyelőségeken keresztül is a leghatékonyabban átvizsgálni, hiszen ez valóban a közlekedésbiztonság egyik pillére. A másikat talán a közutakon végrehajtott ellenőrzések jelentik, így a 2012-ben lezajlott 118 ezer helyett 2013-ban 124 ezer ellenőrzést tartottak munkatársaink. Ezzel egyidejűleg a korábbi 418 ezer helyett 504 ezer esetben ellenőriztük a vezetési és pihenőidő betartását, de a környezetvédelmi ellenőrzéseink száma is csaknem 10 ezerrel haladta meg a korábbi 34 ezret. Tavaly 96 ezer gépjármű-vezetői vizsgaigazolást adtunk ki, amely ugyan mintegy négyezerrel kevesebb a 2012-ben regisztrált adatnál, ám az idei első hónapok azt mutatják, hogy egyre többen kívánnak különböző típusú jogosítványt szerezni. Ugyancsak a közlekedés biztonságának irányába hatnak a pályalkalmassági vizsgálataink, amelyek száma tavaly enyhén emelkedett, s végül 9548 esetben állt meg.

– Hallhatnánk néhány szót az idei tervekről?



Fotó: Iró Zoltán

– Természetesen folytatjuk a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram végrehajtását, illetve azon belül is kiemelt figyelmet szentelünk az e-learninges tanfolyamoknak. De nem feledkezünk meg a kerékpárosokról, a motorosokról, az autósokról, a gyalogosokról, a gyerekekről, a mozgássérültekről és az idősekről sem. Utóbbiak számára hasonló kiadványokat tervezünk, mint a korábban említett kis könyvek. Szeretnénk átláthatóbbá tenni a műszaki vizsgáztatás rendszerét, akár a civil szervezetekkel is együttműködve. Ezen

a területen a cél az, hogy visszaszorítsuk a járművekbe épített bal-esetveszélyes, úgynevezett utángyártott alkatrészek felhasználását. S persze mindezek mellett eleget kívánunk tenni a Magyar-program célkitűzéseinek is, azaz, vizsgáljuk azokat a területeket, amelyeken az adminisztráció egyszerűsíthető lenne. Változatlanul szolgáltató hatóság szeretnénk lenni, ezért mindent elkövetünk, hogy az ügyfeleink elégedettek legyenek a közigazgatás e szegmensével.

S. G.

Idén is elindult a [tanuloknak.hu](http://tanuloknak.hu) és a [kreszfelfrissito.hu](http://kreszfelfrissito.hu) weboldal

# Ismét várja tanulóit az e-learning program

Megkezdődött a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) és a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) közlekedésbiztonságot javító oktatási programja. Az ingyenesen elérhető internetes képzés keretében a köznevelési intézmények diákjai a [tanuloknak.hu](http://tanuloknak.hu) oldalon, a már aktívan közlekedő, de megkopott KRESZ-tudással rendelkező felnőttek pedig a [kreszfelfrissito.hu](http://kreszfelfrissito.hu) oldalon juthatnak fontos ismeretekhez.

## TANULOKNAK.HU

A gyermekek oktatását célzó [tanuloknak.hu](http://tanuloknak.hu) létjogosultságát az az uniós adat is alátámasztja, miszerint a 14 év alatti gyermekeket és fiatalokat érintő halálesetek közül minden tizedik közlekedési balesetre vezethető vissza. Egyértelmű tehát, hogy a gyermekeknek és a fiataloknak – mint a közúti közlekedés legvédtelenebb és legveszélyeztetettebb résztvevőinek – a biztonságára fokozottan ügyelni kell. Az ő felkészítésüket célozza meg az NFM és az NKH által összeállított, interneten keresztül elérhető e-learning alapú képzési program.

A [tanuloknak.hu](http://tanuloknak.hu) keretében meghirdetett oktatási csomag elsődlegesen a kisiskolás kortól a középiskolás korig szól, valamint

2013-ban már sikeresen vizsgázott az iskolások biztonságos közlekedését szolgáló e-learning program: több mint negyvenezren végezték el az ingyenes online képzést, melynek célja a közlekedés írott és íratlan szabályainak átadásán keresztül a baleseti számok csökkentése. A projekt az Emberi Erőforrások Minisztériuma és a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium támogatásával, a Nemzeti Közlekedési Hatóság gondozásában valósult meg. A [tanuloknak.hu](http://tanuloknak.hu) program szerepe kiemelkedő a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramban, amelynek egyik fő célkitűzése az emberi tényezők fejlesztése; ez azonban csak akkor lehet hatékony, ha a közlekedő társadalom minden korosztályára kiterjed. A tavalyi programban résztvevők közül a legjobban teljesítő negyven iskola értékes ajándékokban részesült, ezek a gyakorlatban is segítik az iskolások biztonságos közlekedését.

2013-ban a résztvevők közel 50%-át elsősorban a KRESZ szabályainak megismerése ösztönözte a képzés elvégzésére, de jelentős volt a szülői és a pedagógusi ráhatás (17%) és a pusztán kíváncsiság (18%) is. A kérdőívet kitöltők kétharmada nyilatkozott úgy, hogy a képzés hasznos és igen tanulságos volt, 31%-uk pedig, ha nem is minden elemében, de talált benne hasznosítható információt.

a módszertani útmutatók átadásával az őket segítő pedagógusoknak. Újszerűsége abban rejlik, hogy a KRESZ szabályait a tanulók a számítógép előtt ülve, az internet segítségével sajátíthatják el szó-rakoztató, interaktív formában. A projekt keretében a tanfolyamokat teljesítők közül ötvenezeren jogosultak lesznek egy „AM”, „A”, „A1”, „A2” vagy „B” kategóriás jogosítvány megszerzéséhez szükséges elméleti KRESZ-tanfolyam ingyenes elvégzésére is. A részt vevő köznevelési intézmények megyei és országos szinten versenyeznek is egymással annak alapján, hogy hány diákjuk, pedagógusuk végezte el a tanfolyamokat. A legjobban teljesítő – megyénként két – intézmény értékes közlekedésbiztonsági csomagot kap.

## KRESZFELFRISSITO.HU

Az idei év újítása, hogy a program kidolgozói a gyakorló közlekedőkre is gondoltak, ugyanis a statisztikák alapján elmondható, hogy az évek során megszerzett KRESZ-tudás megkopik. A gépjárművezetők hajlamosabbak a szabályokat nagyvonalúban kezelve rutinból vezetni, ami ugyancsak növelheti a közúti közlekedési balesetek előfordulásának rizikóját és gyakoriságát. Ezt hivatott kiküszöbölni a már gyakorlott vezetők számára kifejlesztett, ugyancsak e-learningen alapuló [kreszfelfrissito.hu](http://kreszfelfrissito.hu) program. A honlapon a közlekedés rutinos és kevésbé rutinos résztvevői egyaránt felfrissíthetik ismereteiket, megismerhetik a folyamatosan frissülő KRESZ-szabályokat, valamint tesztelhetik is a tudásukat. Azok a programban résztvevők, akik jogosítványukat szeretnék vagy már régóta szeretnék volna bővíteni, tananyaguk sikeres elvégzése után lehetőséget kapnak egy újabb kategória elméleti e-learning tananyagának ingyenes elvégzésére, de aki csak a már megszerzett kategóriája teljes tananyagát szeretné ismét átnézni, megtanulni, annak is érdemes a programban részt vennie.

Az ingyenes képzés 2014. január 15-től június 15-ig érhető el, jelentkezni a [www.tanuloknak.hu](http://www.tanuloknak.hu) és a [www.kreszfelfrissito.hu](http://www.kreszfelfrissito.hu) weboldalon lehet.

Varga-Berecz Krisztina

## A közlekedésbiztonság mint életforma

# Tanuloknak.hu

Az e-learning program részleteiről *Érsek Istvánt*, az NKH elnökhelyettesét, a Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal vezetőjét kérdeztük.

– *Miért az e-learninget választották a kampány oktatási alapjának?*

– Ha figyelembe vesszük a biztonságos közlekedésben érintettek nagy számát, látható, hogy ez a módszer a leghatékonyabb az egységes, színvonalas és egyben rugalmas ismeretátadásra. Az oktatási intézmények részéről is biztosítottak lehetnek a teljesítéséhez szükséges műszaki feltételek, de a korszerű oktatástechnológiai módszerek óriási előnye az is, hogy a képzés akár otthonról is elvégezhető. Fontos szempont volt a módszer kiválasztásában, hogy az e-learning keretében gyakorlatilag minden Magyarországon tanuló diák elérhető, az anyag sajátosságait tekintve pedig az interaktivitás hatékony eszköz lehet a tudás elsajátítására. Egy 1988-as hazai rendelet kimondja, hogy az oktatási rendszerbe úgy kell beépíteni a közlekedési ismereteket, hogy az általános iskola végére segédmotoros jogosítvány, a középiskola végére pedig „B” kategóriás jogosítvány megszerzéséhez elegendő tudással rendelkezzenek a gyerekek. Ezzel a módszerrel reményeink szerint végre széleskörűen és magas színvonalon, mondhatni a legteljesebb módon megvalósulhat ez a 26 évvel ezelőtti vállalás.

– *Mely elemeiben változott a tanuloknak.hu tananyaga az elmúlt évhez képest?*

– Szem előtt tartva az egyes korosztályok tudás- és igény szintjeit, kibővítettük az anyagokat mind a tizenkét évfolyamra, így két évfolyamonként korosztály-specifikus ismeretet tudunk közvetíteni. A gyerekek tekintetében a közlekedésbiztonság egyfajta életformaként történő elsajátítását tűztük ki célul, hiszen egykor ők lesznek a közlekedő, felnőtt társadalom.

– *Az idei évben újítás, hogy KRESZ-ismeretekkel rendelkező felnőtteket is megszólítanak. Mi a különbség a két program felépítése között?*

– A tanuloknak.hu programban a gyerekek számos területet megismerhetnek a gyalogos közlekedés szabályaitól kezdve a közösségi közlekedés viselkedési szabályain, a közlekedésben rejlő veszélyeken, a kerékpározási alapismereteken, a forgalomszabályozás közlekedési jelzésein, a balesetvédelmen, a környezet- és egészség tudatos közlekedésen át a közlekedéskultúráig – de a felsorolást természetesen még bőven lehetne folytatni. Ami a felnőttek oktatását illeti, ott az összes motoros jogosítvánnyal, illetve a „B”, a „C” és a „D” kategóriás jogosítvánnyal rendelkezők, továbbá az egyre népszerűbb kerékpáros közlekedést választók számára készítették szakértőink oktatási anyagot. A programban azokat az egyes kategóriákat érintő legfontosabb KRESZ-módosításokat is bemutatjuk, amelyek 2008. január 1. óta léptek életbe. A szabályismeret-fejlesztés mellett a képzésben résztvevők megismerhetik a kör-



nyezettudatos közlekedés ismérveit, a balesetveszélyes helyzetek felismerését és a segítségnyújtás alapjait is. Magyarország lakosságának több mint fele, azaz több mint ötmillió személy rendelkezik valamilyen jogosítvánnyal, évente azonban csak mintegy százezer ember vesz részt valamilyen járművezető-képző tanfolyamon, ahol közlekedési ismereteiket bővíteni tudják. A fennmaradó szám – és

» A gyerekek tekintetében cél a közlekedésbiztonság egyfajta életformaként történő elsajátítása.

akkor még nem beszéltünk a csak gyalogosan vagy kerékpárral közlekedőkről – túlságosan jelentős annak ismeretében, hogy az évek alatt a megszerzett tudás magától nem frissül. A felnőtteknél tehát az ismeretfrissítés és a változások folyamatos követése a lényeg, tekintettel az ezek hiányából eredő balesetek számára, és különös figyelemmel a közlekedési infrastruktúra fejlődése során megjelenő új táblákkal, jelzőrendszerekkel és a forgalmi csomópontokkal történő találkozás esetén követendő helyes magatartásra.

– *A program pedagógusok számára is tartalmaz újdonságokat. Melyek ezek?*

– A közoktatási intézmények nevelőtestületei számára készült tananyag olyan, a megújult anyagokhoz kapcsolódó módszertani útmutatókat tartalmaz, amelyek a gyalogos, kerékpáros, segédmotor-kerékpáros közlekedési és közlekedésbiztonsági ismeretek diákoknak történő átadásához szükségesek; a pedagógusok szerepe ugyanis nélkülözhetetlen a diákok élethosszig tartó közlekedésbiztonsági szemléletének kialakításában.

Az ellenőrzések a közlekedők biztonságát szolgálják

# „Célunk a megelőzés, nem az elrettentés”

Közúti ellenőrzés témában új kisfilmsorozat indult 2014 tavaszán, melynek célja, hogy bemutassa a közlekedési hatóság szakemberei által végzett ellenőrzések menetét, tapasztalatait, illetve azt, hogy miért is van szükség e tevékenységre. A sorozat epizódjai a közlekedők egy-egy csoportjával foglalkoznak, így külön mutatják be a tehergépjárműveket, az autóbuszokat, a személyautókat és a motorokat. A tehergépjárművek ellenőrzéséről forgatott kisfilm kulisszatitkairól Tolna Sándort, a Pest Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőségének vezetőjét kérdeztük.

– A közúti ellenőrzések tapasztalatai alapján jelenleg milyen a hazai utakon közlekedő tehergépjárművek műszaki állapota?

– A körkép kettős tendenciát mutat: a nemzetközi áruforgalomban részt vevő tehergépjárművek tekintetében a húszt, de akár a tíz évvel ezelőtti állapotokhoz képest is nagyrészt lecserélődött a járműállomány, amit jól mutat a járművek átlagéletkora és mű-

» Kikoptak a régi márkák, és mindenki viszonylag korszerű járművekkel végzi a közúti fuvarozást.

szaki állapota úgy a vonójármű, mint a pótkocsi esetében. Úgy gondolom, a magyar járművek technikai, illetve műszaki színvonala sem különbözik már a nyugat-európai átlagtól, és ez a tőlünk keletrebbre eső országok állományára is igaz. Kikoptak a régi márkák, és mindenki viszonylag korszerű járművekkel végzi a fuvarozást, ami nélkül egyébként meg sem tudnának maradni a piacon. Ezzel ellentétes tendencia érvényesül azonban a jellemzően belföldi telephelyű kisvállalkozások esetében, ami egy-egy fuvarfajtán belül még inkább tetten érhető: jellemzően a lakossági kiszolgálást (pl. tűzép, faanyag-fuvarozás) végző járművek esetében még nem érzékelhető



Fotó: Iró Zoltán

egyértelműen a flottacsere. Szintén érdekes, hogy a 3,5 tonna össztömeg alatti kisteherautók kategóriájára jellemző a legrosszabb, műszakilag legelhanyagoltabb állapot. Ezt a kategóriát zömében a komolyabb vállalkozások lecserélt járműállománya teszi ki.

– *Mely hibák vagy mulasztások akadnak fenn leggyakrabban az ellenőrzéseken?*

– Jellemük szerint három csoportra lehet elkülöníteni a súlypontinak számító hiányosságokat. Ezek közül az első a gyenge műszaki állapot, ahol az egyik legjellemzőbb probléma a gumiabroncsok nem megfelelő állapotából adódik – nemcsak hogy számos esetben találkozunk lefutott, kopott, nem megfelelő bordamélységű gumiabroncsokkal, de sok esetben ez még a pótkerekekre is igaz. A másik gyakori hiba a fékek hatékonyságában jelentkezik. Érdekes a pótkocsik alvázának az állapotát is megemlíteni, hiszen

jellemzően a túlzott igénybevételük miatt szintén nagyon gyakran lehet rajtuk különböző nagyságú repedéseket találni. A következő nagy területet a tevékenységhez kapcsolódó mulasztások képezik. Itt bőven akadnak hiányosságok a fuvarokmányok meglétével, érvényességével, illetve a menetokmányok napi vezetésével kapcsolatban, amelyek elsősorban a gépjárművezető felelősségi körébe tartoznak. A vezetési és pihenőidőre vonatkozó szabályok megtartása szintén egy olyan terület, ahol nagyon sok szabálysértés tapasztalható. A rakományrögzítés a harmadik nagy terület, amely egyre hangsúlyosabb, és egyre több figyelmet is fordítunk rá: alaposabban vizsgáljuk, és több hibát is találunk, mint korábban. Nemcsak arról van szó, hogy a rakfelületen a rögzítő pántok csavarjai gyakran fellazulnak, de magát a rakományt is sok esetben rosszul vagy egyáltalán nem rögzítik. E három súlyponti területre kell a jövőben





Az ellenőrök elkérik a járművezető menetokmányait



A tehergépjármű ellenőrzése szemrevételezéssel

is egyre nagyobb figyelmet fordítania a fuvarozóknak és járművezetőknek, illetve a közúti ellenőröknek egyaránt.

– *Áttérve a sorozatra: melyek a tehergépjárművek közúti ellenőrzésére vonatkozó kisfilm fő üzenetei?*

– A leglényegesebb üzenet az, hogy a közlekedésbiztonság mindannyiunk számára kiemelten fontos. Általában ez a terület sajnos csak akkor kerül előtérbe, amikor már bekövetkezett valamilyen baleset, holott a biztonságos közlekedés feltételeinek betartására mindennap figyelniük kell. A fegyelmezetlen vezető nemcsak a saját, de mások életét is kockára teszi. Sőt, a fuvarozó cégtől és a rakodó személyzettől a gépjárművezetőn át a hatóságig minden szereplőnek

A közúti ellenőrzés egy természetes esemény, nem az autósok ellen irányul, hanem őket védi.

megvan a maga felelőssége a biztonságos közlekedésben. Nagyon fontos üzenete a filmnek, hogy az ellenőrzések nem öncélúak, és korántsem a bevételért történnek. Sokkal inkább arról van szó, hogy a kockázatot jelentő gépjárművek kiszűrésével potenciális baleseteket előzzünk meg, és ha „csak” egy emberéletet mentünk is meg az utakon, a munkánknak már volt értelme. A közlekedésbiztonság mellett a kisfilm másik súlypontja a hatóság és az ellenőrzések szerepének a bemutatása. A teherautós társadalom körében jobbra jól ismert, hogy mi célt szolgálnak az ellenőrzések, hiszen Magyarország és Európa útjain is hozzászokhattak már a rendszeres ellenőrzésekhez. Éppen ezért a film egyik „rejtett” szándéka az volt, hogy az autósok is jobb rálátást nyerjenek a területre. A személygépjármű-vezetőt



Mérés előtt a járműszerelvényt párhuzamosan beállítják a mérősorral

elsősorban a közlekedésrendszert munkatársai állítják meg, például gyorsajtás vagy egyéb szabályszegés miatt, így nem feltétlenül egyértelmű számára, hogy a mi munkatársaink mit és milyen célból ellenőriznek. Fontosnak tartjuk elmondani magunkról, hogy egy szakemberek alkotta civil szakhatóság vagyunk, rendelkezünk az e területhez szükséges specifikus szakértelemmel. A közúti ellenőrzés többségében felsőfokú végzettséggel rendelkező szakemberek, főként közlekedésmérnökök vagy gépészmérnökök, de például jogász is dolgozik a csapatban, amint az a kisfilmből is kiderül. Dr. Török József jogászként végzi a közlekedési hatóság elemzési feladatait, és szakértelme révén biztosítja az ellenőrzési eljárások jogszerűségét. A célunk nem az elrettentés, sokkal inkább a megelőzés, a szabályok betartásának ösztönzése, és csak az számíthat bírságra, aki az intő jelekből nem veszi észre, hogy változtatnia kell az adott helyzeten. Azt szeretnénk megértetni a közlekedőkkel, hogy a közúti ellenőrzés egy teljesen természetes esemény, nem az autósok ellen irányul, hanem pontosan őket védi, hiszen nem lehet tudni, hogy egy rossz műszaki állapotú jármű mikor fog balesetet okozni. Olyan hatósági ellenőrzést végzünk, amelyek során zömében technikai eszközöket alkalmazunk, és kevésbé foglalkozunk a közlekedésrendszert hatálya alá tartozó területekkel. A közúti ellenőrzés egészére tehát egyfajta munkamegosztás jellemző. Jó példa erre, hogy esetenként a közlekedésrendszert a mi munkatársainkat kéri fel egy-egy szakmai feladat ellátására egy adott baleset okainak felderítése során (műszaki hiányosságok, a vezetési és pihenőidő szabályainak megsértése stb.).

– *Milyen tapasztalatokat szerzett a filmforgatás során?*

– Számomra és a forgatócsapat számára is nagy meglepetést okozott, hogy a filmben megszólaltatott járművezetők bármiféle felkészítés vagy előzetes egyeztetés nélkül elismerően beszéltek a hatóságról





Tachográfillesztési matrica ellenőrzése



Tehergépjármű kiterelése

Fotók: Iró Zoltán



Tengelyterhelés mérése

szakmai munkájáról. Elmondásuk szerint ők maguk is szükségesnek látják a közúti ellenőrzéseket, ami a szakmai munkánk minőségére nézve is fontos és hasznos visszajelzés. Másfelől a közúti ellenőrzési szakma számára is hasznos ez a film, mivel a munkánk elismerését tükrözi. Noha sokan úgy gondolják, hogy a tevékenységük a periférián mozog, végső soron az ellenőrök jelentik a közlekedési hatóság arcát. Az a feladatuk, hogy nap mint nap kint legyenek az utakon, és az autósok is rendszeresen lássák őket. A filmben a valóságot mutatjuk be: látható, hogy civil hatóságként az ellenőreink munkastílusa oldottabb, viszont itt is szükség van a kellő határozottságra akár a gépjárművek kiterelésakor, akár a forgalomból való kivezetésükkor,

Hatékonyabban halad a munka, ha három-négy szakember végzi összehangoltan az ellenőrzést.

de az időről időre előforduló konfliktusok kezelésekor is. A felvételek többségében nem megrendezett jeleneteket, hanem valóságos, „éles” helyzeteket mutatnak be, ahol az ellenőrök a munkájukat végezték, átvizsgálták a járműveket, jegyzőkönyveket készítettek stb.

– Milyen tanulságokat vontak le a filmforgatásból?

– Érdekes volt más szemszögből látni a saját munkánkat. Nagyon fontos, hogy a járművezető megfelelő tájékoztatásban részesüljön az ellenőrzés céljáról és menetéről, amikor megállítják – erre fokozottan ügyelnie kell az ellenőrző csapatnak. Másfelől a felvételek visszajelzése abban is segít, hogy javítsuk a munkaszervezési módszereinket, ami azért is fontos, mert – amint azt a filmben is megfogalmaztuk – az ellenőrzésekkel nem kívánjuk a forgalmat akadályozni.

Ebből a szempontból a legnehezebb dolgunk az autópályákon folytatott kiterelés ellenőrzésekkel van, hiszen a gyorsforgalmi utakon igen nagy a forgalom, és nagyon hamar jelentős torlódások alakulhatnak ki. Fontos, hogy az ellenőrzés dinamikus legyen, ami az átvizsgálási folyamatok során jellemző is, az online jegyzőkönyvezés azonban gyakorta kevésbé időhatékony. Tehát a kisfilm visszajelzése nekünk is segíthet abban, hogy lássuk, hol lehet és kell a folyamatokat gyorsítani. Külföldön egyébként az a jellemzőbb, hogy az ellenőrök bekísérik a megállított járművet az ellenőrzési helyszínhez közeli fix vizsgaállomásokra. Magyarországon viszont inkább a mobil állomások kitelepülése a jellemző, nem ártana, ha ezekből több állna rendelkezésre. Szintén tanulságos volt látni, hogy mennyivel hatékonyabban halad a munka, ha a szokványos kettő helyett három-négy szakember végzi összehangoltan az ellenőrzést – a filmet látva óhatatlanul elgondolkodunk azon, hogyan lehetne tovább javítani az ellenőrzések hatékonyságát, ám az utóbbiak olyan műszaki és emberi erőforrást érintő kérdések, amelyeket kevésbé egyszerű orvosolni.

– Hogyan zajlik a kommunikáció a megállított gépjárművezetővel, illetve milyen visszajelzést kapnak?

– Bevett szokás nálunk, hogy az ellenőrzés végén jó utat és biztonságos közlekedést kívánunk a gépjárművezetőnek, illetve minden esetben kapnak jegyzőkönyvet az ellenőrzés eredményéről, még akkor is, ha mindent rendben találtunk. Nincs olyan ellenőrzés, ami úgy zajlik le, hogy ne születne hivatalos írásos eredmény róla. Egyes akciók során előfordul, hogy a jegyzőkönyv mellé valamilyen tájékoztató szórólapot is kapnak a járművezetők, amint az például a Látni és látszani kampány keretében is történt.

Váczi Vincent



Kisfilm a tehergépjárművek közúti ellenőrzéséről

Felelősség, elkötelezettség a családokért és a gyermekekért

# Gyermeküléseket kaptak a gyámhivatalok

Autós gyermekülést adományozott a Pest Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége a „Biztonság hete” akció keretében a Vecsési és a Pilisvörösvári Járási Hivatal gyámhivatalainak. Az ajándékokat *Tarnai Richárd*, Pest megyei kormány megbízott adta át az intézmények számára.

A kormányhivatal egyik szervezeti egysége saját erőből nyújtott segítséget egy másiknak, hiszen a Közlekedési Felügyelőség – profiljába vágóan – a „Biztonság hete” akcióhoz kapcsolódóan, azt támogatva, gyermeküléseket ajándékozott a Pest Megyei Kormányhivatal gyámhivatalai számára. „A közigazgatás átalakításának és ezen belül a kormányhivatalok létrejöttének egyik legfontosabb célja az volt, hogy az eddig külön működő és egymásról keveset tudó szervezeti egységek szorosabban tudjanak együttműködni” – emelte ki az átadások kapcsán *Tarnai Richárd*. A gyermekülések ajándékozása ennek egy konkrét, kézzelfogható bizonyítéka – mondta –, hozzátéve, a Pest Megyei Kormányhivatal nevében ezzel kívánja kifejezni a családokért és gyermekekért érzett felelősséget és elkötelezettséget. A kormány megbízott a két gyermekülést a vecsési



Tarnai Richárd átadja Szondyné Sárfy Zsuzsannának a gyermekülést



Tarnai Richárd átadja Azari Zsuzsannának a gyermekülést

és a pilisvörösvári gyámhivatalnak ajánlotta fel, melyeket *Azari Zsuzsanna*, a Vecsési Járási Hivatal és *Szondyné Sárfy Zsuzsanna*, a Pilisvörösvári Járási Hivatal vezetője vették át. *Tolna Sándor*, a Pest Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőségének igazgatója a kezdeményezés kapcsán elmondta, munkatársai önkéntesen és önerőből vásárolták meg a korszerű és jó minőségű gyermeküléseket, melyekkel a hatékonyabb és biztonságosabb munkavégzéshez kívántak hozzájárulni.

A 2014. március 10-14. közötti „Biztonság hete” akció keretében a járműbiztonsági rendszerek, ezen belül különösen a gyermekülésekre vonatkozó követelmények betartását vizsgálta közúti ellenőrzésen, illetve a forgalmazóknál tartott telephelyi ellenőrzésen a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a rendőrséggel és a fővárosi/megyei közlekedési felügyelőségekkel együttműködve. A Pest Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége is részt vett az akcióban, melynek alapvető célja az volt, hogy a hatóságok felhívják a figyelmet a járművek biztonsági rendszereinek fontosságára és a balesetmegelőzésben betöltött szerepükre. Az ellenőrzés kiemelt figyelmet fordított a gyermekülésekre és a biztonsági övre vonatkozó követelményekre, illetve kiszűrtek a forgalmazóknál, kereskedőknél az előírásoknak nem megfelelő gyermeküléseket. Ezek ugyanis egy esetlegesen bekövetkező baleset esetén nem nyújtanak megfelelő védelmet a gyermekek számára.

(Pest Megyei Kormányhivatal)

A gyermekek biztonságát a felnőtteknek kell szavatolni

# Biztonság hete: a gyermekek védelmében

A járműbiztonsági rendszerek, ezen belül különösen a gyermekülésekre vonatkozó követelmények betartását vizsgálta közúti ellenőrzéseken, illetve az árusítóhelyeken is a Nemzeti Közlekedési Hatóság a rendőrséggel és a közlekedési felügyelőségekkel együttműködve a 2014. március 10-14. közötti „Biztonság hete” akcióban.

Az akciót ismertető sajtótájékoztatón kiderült: az ellenőrzés alapvető célja, hogy a hatóságok felhívják a figyelmet a járművek biztonsági rendszereinek fontosságára, baleset-megelőzésben betöltött szerepükre. Kiemelt figyelmet fordítanak a gyermekülések és a biztonsági övre vonatkozó követelményekre, illetve kiszűrik az



Fotók: Jiró Zoltán

ezeknek nem megfelelő gyermeküléseket a forgalmazóknál, kereskedőknél. Utóbbiak ugyanis egy esetlegesen bekövetkező baleset esetén nem nyújtanak megfelelő védelmet a gyermekek számára.

Győri Gyula, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke szerint a gyermekek biztonságát a felnőtteknek kell szavatolni. „Az ellenőrzések elrendelésében az vezérelt bennünket, hogy a kimutatók szerint a gyermekek passzív szereplői a közlekedési baleseteknek, vagyis önhibájukon kívül sérülnek meg, veszítik életüket. Biztonságukat a szülők, illetve a gépjárművezetők tudják szavatolni a közlekedésben, vagyis ezzel a kérdéssel még többet kell foglalkozni. Az NKH eltökélt abban, hogy a jövőben minél kevesebb gyermek sérüljön meg közlekedési balesetben.”

Statisztikai mutatók terén vitathatatlan az előrelépés, ám amíg egyetlen gyermek közlekedési baleset áldozata lesz, addig nem lehetnek nyugodtak a szakemberek. Ezt már Óberling József r. ezredes, rendőrségi főtanácsos, az ORFK – ÖBB ügyvezető elnöke mondta, aki statisztikai adatokkal támasztotta alá, hogy nem voltak hiábavalóak az előző évtizedek erőfeszítései. „1990-ben 107 gyermek halt meg közlekedési balesetben, közülük 47 személygépkocsiban, utasként vesztette életét, tehát nem tehettek a balesetről. 2013-ban nyolc gyermek vált közlekedési baleset áldozatává, ebből ötven gépkocsiban utazva szenvedtek el halálos sérülést.” Kijelentette, a javulásban a rendőrség és a hatóság mellett számtalan civil szervezet is szerepet vállalt. Ma a gyermekek 83%-a utazik a személygépkocsiban biztonságos gyermekülésben, mintegy 7%-ukat felnőtt biztonsági öv védi, így a jövőben a maradék 10%-ot kell rábírní a biztonsági eszközök használatára. A passzív biztonsági rendszerek, a biztonsági öv és bukósisak használata terén is vannak eredmények. A 2013. évi felmérések szerint 86% használja a biztonsági övet, a motorosoknál pedig a bukósisak-használat eléri a 95%-ot.

Érsek István, a Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal vezetője, az NKH elnökhelyettese elmondta, az országos ellenőrzés a közutakat és az árusítóhelyeket egyaránt érinti. Az ellenőrök a műszaki állapot, a légszék, a biztonsági övek ellenőrzése mellett a kereskedőknél azt is megvizsgálják, hogy az eladásra szánt gyermekülések jogszabálynak megfelelő jóváhagyással rendelkeznek-e. (Részletes információkat a Nemzeti Közlekedési Hatóság honlapjáról ([www.nkh.gov.hu](http://www.nkh.gov.hu)) letölthető tájékoztató anyagban olvashatnak.)

Tolna Sándor, a Pest Megyei Közlekedési Felügyelet igazgatója bejelentette, az országos ellenőrző akció már a sajtótájékoztató időpontjában elkezdődött, a szakemberek az M3-as gödöllői leosztójánál kezdték el az első ellenőrzéseket.

Ebben a versenyben szerencsével nem lehet majd győzni

# 2014-ben is „Közlekedik a család”

Idén is keresik az ország legbiztonságosabban közlekedő családját. Az elmúlt évek sikerei nyomán az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság 2014-ben is meghirdeti „Közlekedik a család” című vetélkedőjét, amelynek döntőjébe a megyei fordulók révén az ország minden területéről érkeznek csapatok. A tét nem kicsi: az a család, amelyik a közúti közlekedés területén a legfelkészültebbnek, legtájékozottabbnak és legügyesebbnek bizonyul, egy vadonatúj személyautóval térhet haza.

## PÉLDAKÉPEK LEHETNEK

A rendezvény szervezésében az ORFK – OBB mellett idén is oroszánrészt vállal az Autós Nagykoalíció és a Porsche Hungária Kereskedelmi Kft., illetve új támogatóként jelenik meg a CBA Kereskedelmi Kft. A vetélkedőt beharangozó március 24-i sajtótájékoztatón az együttműködő felek képviselői tájékoztatást adtak a vetélkedő céljairól és részleteiről, illetve egy együttműködési nyilatkozat aláírására is sor került az ORFK és a CBA között.

Az ORFK – OBB részéről Óberling József rendőr ezredes tájékoztatta a sajtó képviselőit a vetélkedővel kapcsolatos legfontosabb tudnivalókról. Bevezető gondolatként visszanyúlt a rendezvénysorozat gyökereihez: az első „Közlekedik a család” vetélkedő megrendezésére 1997-ben került sor egy igen különleges helyszínen, a városligeti műjégpályán. Tehát elmondható, hogy akik helytálltak a versenyen, azok valóban megérdemelték a győzelmet, hiszen gyakorlatilag szó szerint a „jég hátán” adtak tanúbizonyságot gépjármű- vagy kerékpár-kezelési tudásukról. A vetélkedő 1998-ban folytatódott, majd sokéves szünet következett, 2012-ben azonban újraéledt, és a nagy érdeklődésnek és sikernek köszönhetően most már az OBB hagyományos rendezvényének tekinthető. Óberling József szerint a „Közlekedik a család” célja,

hogy ráirányítsa a közlekedők széles rétegeinek – gyalogosok, kerékpárosok, gépjárművezetők, utasok – figyelmét a biztonságos, balesetmentes közlekedés követelményeire, egyúttal pedig példaként állítsa a szabályosan közlekedő családokat a közlekedő társadalom elé.

## A DÖNTŐ IGAZI KIHÍVÁS

A vetélkedő saját honlapja, a [www.kozlekedikacsalad.hu](http://www.kozlekedikacsalad.hu) minden fontos információt tartalmaz a megyei fordulókról és a döntőről. A megyékből, valamint a fővárosból továbbjutó egy-egy családon



Óberling József rendőr ezredes

Fotók: Vácsi Vincenz

túl ezen a felületen keresztül, az online játékos feladatok eredményes elvégzését követően kerülhet be a 21. család az országos döntőbe. A megyei döntők 2014. április 15-e és június 30-a között zajlanak, és minden megyéből, illetve a fővárosból egy család jut tovább a döntőbe, amely 2014. szeptember 13-án kerül megrendezésre a zsámbéki Driving Camp Hungary vezetéstechnikai tanpályán.

Az egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében a vetélkedőre olyan családok jelentkezhetnek, ahol legalább az egyik szülő rendelkezik „B” kategóriás jogosítvánnyal, továbbá 6–17 éves gyermeket (gyermeket) nevelnek. A vetélkedőn az elméleti (KRESZ- és vezetéstechnikai) ismereteik mellett gyakorlati tudásukról is számot kell adniuk a versenyzőknek, így a tesztlapok kitöltésén kívül



Knezsik István, az Autós Nagykoalíció elnöke



Dalnoki Balázs, a Porsche Hungária Skoda márkaigazgatója



Fodor Attila, a CBA üzletlánc kommunikációs vezetője

különböző ügyességi feladatok várják őket mind a területi fordulókban, mind az országos döntőn. Óberling József úgy vélte, igazi kihívás lesz a döntő a családok számára, szerencsével nem lehet majd győzni, de érdemes is alaposan felkészülniük az indulóknak, hiszen a főnyeremény a kihíváshoz mérten értékes: a legtöbb pontot elérő család egy vadonatúj Skoda személyautót vihet haza. A győzelem esélyét nemcsak a közlekedési szabályok alapos átisméltelése növelheti, hanem a vezetéstechnikai rutinfeladatok gyakorlása akár képzett oktató felügyelete mellett is. Egyébiránt az Autós Nagykoalíció felajánlásának köszönhetően a döntőbe jutó minden család díjazásban részesül: egy magyarországi üdülést és egy 30 000 forint értékű üzemanyag-utalványt kapnak ajándékba.

### KÖZÖS „MUZSIKÁLÁS”

„A közlekedésben mindennél fontosabb, hogy aki reggel útnak indul, este is egészségben érkezzen haza” – ezzel a gondolattal indokolta az Autós Nagykoalíciónak a rendezvénysorozat iránt több éve tartó elköteleződését *Knezsik István*, a szervezet elnöke. Elmondása szerint kiemelt jelentősége van ennek az alapigazságnak a gyermekek vonatkozásában, és nem lehet szó nélkül elmenni a szülők mint példaadók felelőssége mellett sem – meghatározó szerepet játszanak ugyanis abban, hogy a mai gyerekek felnőttként hogyan fognak közlekedni, milyen mintát sajátítanak el neveltetésük során. Elengedhetetlen tehát a szülők példamutatása a közlekedési szabályok tiszteletén keresztül, amihez az is hozzátartozik, hogy rendszeresen tájékozódjanak a KRESZ aktuális módosításait illetően is.

„A közlekedésben mindennél fontosabb, aki reggel útnak indul, este egészségben érkezzen haza.”

*Dalnoki Balázs*, a Porsche Hungária Skoda márkaigazgatója elmondta, a közlekedésbiztonság fontos része a Skoda alapfilozófiájának, így nem volt kérdéses, hogy idén is támogatják a vetélkedőt. Reményét fejezte ki, hogy a jövőben is folytatódik ez a több éve megkezdődött együttműködés. „A verseny remek lehetőséget biztosít a családoknak arra, hogy kipróbálják, hogyan muzsikál együtt az ember és a technika a közlekedésben” – mondta.

### ÚJ TÁMOGATÓ PARTNER

A támogatók között új partnerként jelentkezik 2014-ben a CBA Kereskedelmi Kft., amelynek indítékáról *Fodor Attila*, az üzletlánc kommunikációs vezetője beszélt. „Arra törekszünk, hogy a társadalom részévé váljunk. Alapítványainval a CBA eddig is részt vállalt a társadalmi tevékenységekben, például a rászoruló gyermekek étkeztetésében, most pedig a családok közlekedése területén is az aktív közreműködés mellett döntött.” A CBA többek között értékes nyereményekkel támogatja a vetélkedőt, így például a döntőben részt vevő családok számára belépőket ajándékozik a 2014. novemberi Lovas Világkupára, továbbá saját kiadványaikban is népszerűsítik a versenyt.

A sajtótájékoztató keretében együttműködési megállapodás aláírására is sor került a CBA és az ORFK – OBB között. A hatósági oldalról *Papp Károly* országos rendőrfőkapitány, a CBA részéről pedig az üzletlánc elnöke, *Baldauf László* látta el kézjegyével az okiratot.

Váczi Vincent

A vetélkedőnek jelentős szerepe lehet a gyermekbalesetek megelőzésében

# Zebra Gerda és Őzike Győzike a rendőrpalotában

Németországban járt tanulmányúton egy közlekedésrendészeti osztályvezető, és amit ott látott, azt átültette a magyar gyakorlatba. Ennek már tizenhat éve, azóta minden évben az óvodásokra és a kisiskolásokra fókuszál egy közlekedési és baleset-megelőzési tematikájú verseny. Idén az ÉLET ÚTON program részeként bábverseny igyekezett a gyerkőcök ilyen irányú ismereteit elmélyíteni.

A Teve utcában viszonylag ritkán történnek mulatságos dolgok, a gyerekek azonban a nagy auditorium színpadán könnyedén átléptek ezen a sztereotípián. Ahogy bábelőadásai is, hiszen rögvest mosolygást generáltak a térben, például Zebra Gerda és Őzike Győzike kalandjait egyaránt harsány tetszésnyilvánítás kísérte a nézőtérben és a zsűriasztalnál. A formátum a mostanság ismét népszerűvé vált Ki mit tud?-os módi, a színpadi bábelőadásokat szakmai zsűri pontozza, csak itt éppen nem mentorok, hanem pedagógusok és óvónők készítik fel a gyerekeket. „Tizenhat éve a Pest Megyei Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Osztályának vezetője Németországban járt egy tanulmányúton, és ott látott ehhez hasonlót. Úgy gondolta, a kezdeményezést átülteti a magyar gyakorlatba” – emlékezett a kezdetekre *Nádházi-Kádár Brigitta* rendőr főhadnagy,





Fotók: ORFK

### Az Úton-útfélen bábverseny óvodás kategória végeredménye:

- I. Felsővárosi Káposzta Ropogtatók – Székesfehérvár
- II. Szélike – Kecskemét
- III. Csibőricke – Dorog (először indultak)

### Az Úton-útfélen bábverseny iskolás kategória végeredménye:

- I. Cappuccino – Fót (visszajáró versenyzők, több éve a kategória nyertesei)
- II. Zebrajárók – Süllyás (először indultak)
- III. Napraforgó – Fót

a Pest Megyei Baleset-megelőzési Bizottság csoportvezetője, aki egyúttal műsorvezetőként vezényelte a vetélkedőt. A sorban 16. rendezvény a hagyományok jegyében idén is az óvodás és a kisiskolás korosztályt célozta meg, a gyerekek saját készítésű bábjaiikkal egy klasszikus bábparaván mögül adták elő közlekedéssel kapcsolatos történeteiket. „A vetélkedőt bevallottan kettős céllal szerveztük: úgy gondoltuk, hogy jelentős szerepe lehet a gyermekbalesetek megelőzésében, hiszen a produkciók egytől-egyik valamilyen fontos közlekedési szabályt dolgoznak fel játékos, a gyerekek életkorának megfelelő, könnyen érthető formában. Másrészt a felkészülés alatt a versenyzők megtanulnak együttműködni társaikkal, csapatban dolgozni, ami a közlekedésben résztvevők számára is elengedhetetlen” – árnyalta a bábverseny nem titkolt céljait Nádházi-Kádár Brigitta.

Az idei viadal megálmodóira nehezen lehetett rászútni, hogy rutinfeladatként fogták volna fel a szervezést, mert a rendezvény-sorozat történetében először esküt tehettek a „kisrendőrök”. A közös eskütétel után „Tiszteletbeli rendőr őrmesterré” fogadták

a gyerekeket, amit az új „kollégák” egy-egy névre szóló profi rendőr-igazolvánnyal is bizonyíthatnak a jövőben.

A korábban kizárólag Pest megyei verseny az idők folyamán regionálisra bővült, idén további öt megye, Jász-Nagykun-Szolnok, Fejér, Komárom-Esztergom, Bács-Kiskun, Nógrád legjobbjai indulhattak.

A helyes közlekedési magatartás elsajátítása, illetve a gyermekbalesetek megelőzése kiemelten fontos – ezt már dr. Fekete Csaba, a Pest Megyei Rendőr-főkapitányság rendészeti főkapitány-helyettese hangsúlyozta megnyitóbeszédében. Leszögezte: a közlekedés legvédtelenebb szereplői a gyerekek, de ezeket a veszélyeket odafigyeléssel, tudással nagymértékben csökkenteni tudják.

A szakmai zsűri szigorú kritériumrendszer alapján értékelt, kifejezetten figyelt a közlekedési szabályok helyességére, a színházművészeti szempontokra, illetve a kellékek, látványelemek alkotta színpadképre. A végeredményt is ezek alapján hirdette ki. A verseny mellett ugyanakkor a gyerekek számára az sem volt mellékes, hogy egyetlen előadó sem ment haza üres kézzel: a helyezettek a Csodák Palotájába és a Közlekedési Múzeumba érvényes belépőkkel, a többiek közlekedéssel kapcsolatos játékokkal gazdagodhattak.

S. V. A.

### A szakmai zsűri tagjai voltak:

- dr. Soós Julianna – zsűrielnök, címzetes fellebbviteli főügyészségi főügyész, a Pest Megyei Főügyészség főügyész-helyettese
- Pártos Csilla – színművész, televíziós műsorvezető
- Palágyi István – az ORFK – OBB vezető főtanácsosa
- Gulyás Anikó – közlekedéspedagógus
- Szöllősi Gábor – a Pest Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőségének munkatársa

Szakmai találkozó a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumban

# Új évtized, új kihívások a közlekedésbiztonságban

Az Országos Rendőr-főkapitányság – Országos Balesetmegelőzési Bizottsága és a Közlekedéstudományi Intézet Közlekedésbiztonsági Központjának közös szervezésében, *Schváb Zoltán* közlekedésért felelős helyettes államtitkár fővédnökségével került megrendezésre az „Új évtized, új kihívások a közlekedésbiztonságban” közúti közlekedésbiztonsági konferencia a 2013-as év lezárásaként. A szakmai fórum előzménye a 2010-ben sikeresen megrendezett „Hogyan tovább? Közlekedésbiztonság a Fehér Könyv után” című konferencia, amelynek folytatásaként az idei konferencia a kiemelt fontosságú szakmai kérdések megvitatását (balesetmegelőzés, közlekedésre nevelés, a közlekedésbiztonság javítása stb.), a továbblépési irányok azonosítását tűzte ki célul a következő három évben a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram indulásának küszöbén. A rendezvényen több mint száz közlekedésbiztonsággal kiemelten foglalkozó szervezet képviselője vett részt.



## HATHATÓS KORMÁNYZATI INTÉZKEDÉSEK

A konferenciát *Fónagy János*, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) parlamenti államtitkára, a Közlekedéstudományi Egyesület elnöke nyitotta meg. Köszöntőjében hangsúlyozta, hogy a kormány kiemelt jelentőségű feladatoként tartja számon az emberi élet védelmét. A tavalyi évre az egy évtizeddel korábbi adatokhoz képest kevesebb, mint felére csökkent a közúti balesetben elhunytak száma.



2011-ben egyetlen esztendő alatt 14 százalékkal sikerült visszazorítani a halálos áldozatok számát. Az NFM egy Európában élenjáró programcsomaggal tesz azért, hogy a szomorú statisztikai mutatók a jövőben kedvezőbben alakuljanak. Az Új Széchenyi Tervben a már megkötött támogatási szerződések alapján 55 milliárd forint áll rendelkezésre a személyi sérüléssel járó balesetek megelőzését célzó beruházásokra. A baleseti gócpontokban végrehajtandó beavatkozásokra a közútkezelő, a vasúttársaságok és a rendőrség szakemberei tettek javaslatot. Az első ütemben előkészített újabb fejlesztések megvalósításával a programra fordítható összeg 72 milliárd forintra nőhet – fejtegette ki Fónagy János. A fejlesztési tárca tehát hathatós intézkedésekkel segíti a közlekedésbiztonság objektív feltételeinek további javítását. A baleseti kockázatok a korábbi kormányzati ciklusban elhanyagolt mellékutak jelenleg zajló felújítási programjainak köszönhetően is mérséklődnek az országos közúthálózaton – tette hozzá az államtitkár.

### A VÉDTELEN KÖZLEKEDŐK VÉDELME

Óberling József rendőr ezredes, az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztály vezetője, az ORFK – OBB ügyvezető elnöke bemu-

„három fő gyilkosa” visszazorítása érdekében és a védtelen közlekedők védelmében. A fokozottan védtelen közlekedők, a gyermekek és az idősek csoportja kiemelt figyelmet kell, hogy kapjon a következő időszakban a tervezésénél, illetve hatékonyabb fellépés szükséges a fáradtan történő járművezetés megelőzése érdekében.

Kiss Csaba rendőr alezredes, az ORFK – OBB főtitkára a hazai javuló baleseti trendek felvázolása mellett többek között részletesen ismertette az ORFK – OBB közlekedésbiztonsággal kapcsolatos, szemléletformálás jegyében végzett munkáját. Előadása során bemutatta azokat a kiadványokat, médiaanyagokat, óriásplakátkampányokat, amelyekkel a közlekedési szabályok betartására ösztönzik a járművezetőket, illetve a gyermekek közlekedésre nevelését szolgáló programokról is tájékoztatta a közönséget.

### AKTUÁLIS KIHÍVÁSOK A KÉPZÉSBEN

Érsek István, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettese, a Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal vezetője a hatóság közlekedésbiztonsági vonatkozású munkájáról adott számot. Előadásában a fő



Fotók: Inó Zoltán



Fónagy János, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium parlamenti államtitkára

tatta az elmúlt időszak legfontosabb intézkedéseit és eredményeit. Ismertette a jelenleg folyó KÖZOP projektet, amely az eddigi legnagyobb forgalomfelügyeleti, -ellenőrzési fejlesztés Magyarországon. Célja országos szintű, automata forgalom-ellenőrző hálózat kialakítása komplex közúti ellenőrzési pontok által. A rendőr ezredes beszélt a következő időszak kiemelt fókuszterületeiről is: kiemelt ellenőrzési akciók szervezése a közutak

hangsúlyt a gépjárművezető-képzéssel kapcsolatos aktuális kihívások témaköre kapta, így például kiemelte az elméleti képzést az elvárható piaci árnál jóval olcsóbban kínáló autósiskolák esetét, amely a közlekedésbiztonsági alapismeretek megfelelő átadására jelent veszélyt. Az elnökhelyettes a 24/2005. (IV. 24.) GKM rendelet módosítására is kitért, amely több, a képzés témájába vágó bizonytalanságra és anomáliára is megoldást nyújtott.

Prof. Dr. Nemes György nagyívű történelmi áttekintést adott a balesetek és köztük a közúti szerencsétlenségek időbeni kialakulásáról, illetve arról, hogy az újabb és újabb balesettípusok megjelenésével hogyan fejlődött magának a sürgősségi ellátásnak



Oberling József rendőr ezredes, az ORFK – OBB ügyvezető elnöke

a szakmája is. Előadása végén összefoglalta a manapság a közlekedés során leggyakrabban előforduló típusérüléseket.

Holnapi László, az NFM Közlekedési Infrastruktúra Főosztály főosztályvezető-helyettese a biztonságszemléletű infrastruktúra-fejlesztésekről adott tájékoztatást. Részletesen bemutatta a céltan közlekedésbiztonságot javító fejlesztéseket és a jelenleg megvalósítás alatt álló közlekedésbiztonsági célú pályázatokat; hangsúlyozta a közúti közlekedésbiztonsági audit jelentőségét.

#### AHOL ELMARADUNK AZ UNIÓS ÁTLAGTÓL

Berta Tamás, a KTI Közlekedésbiztonsági Központjának vezetője előadásának egyik súlypontja az volt, hogy noha a közlekedésbiztonsági mutatók általános értelmezés szerint jelentősen

A KÖZOP projekt az eddigi legnagyobb forgalomfelügyeleti, -ellenőrzési fejlesztés Magyarországon.

javultak az elmúlt évtizedben, azonban, ha a balesetek számát más kontextusban vizsgáljuk, kevesebb okunk lehet az elégedettségre, hiszen például a belterületi utakon bekövetkezett haláloszások számának csökkentésében elmaradunk az európai országok

átlagától. A KTI közlekedésbiztonsági szakembere e szempontok mentén fogalmazta meg azokat a feladatokat, amelyek a szakmára a jövő évek során várnak.

Majzik Balázs, az Emberi Erőforrások Minisztériuma Ifjúsági Főosztály Gyermekek és Ifjúsági Osztályának vezetője az ifjúságot állította előadása középpontjába. Beszámolt arról, hogy egyfelől az állam milyen eszközökkel és milyen stratégiák mentén foglalko-

A kormány kiemelt jelentőségű feladatként tartja számon az emberi élet védelmét.

zik az ifjúság kérdésével, illetve több olyan kezdeményezést is ismertetett – például az Ifjúsági Szakmai Egyeztetési Fórumot –, amely az ifjúságot érintő problémák megoldását, köztük a biztonságos közlekedésük elősegítését célozza meg.



Berta Tamás, a KTI Közlekedésbiztonsági Központjának vezetője

Szűcs Lajos, az ITS Hungary Egyesület elnöke előadásában áttekintést adott az intelligens közlekedési eszközök fejlődéséről, a 2020-ig várható technológiai előmenetelről, illetve az EU politikájáról, amellyel az ITS nyújtotta lehetőségeket minél inkább a közlekedésbiztonság szolgálatába kívánja állítani.

Debreczeni Szabolcs, a Kormányzati Informatikai Fejlesztési Ügynökség asszisztens projektmenedzsere rövid ismertetőt tartott a hazai segélyhívó rendszerek működéséről, illetve a 112-es segélyhívó rendszer kiépítése területén eddig elért eredményekről és a közeljövőben várható fejlesztésekről.

Tóth Viktória, Váczi Vincent

A tavasz sem veszélytelen az utakon

# Öt tanács a balesetek elkerülésére

Megérkezett a jó idő, végre búcsút vehetünk a mínuszoktól és a csúszós utaktól, azonban a változékony időjárás miatt ilyenkor is könnyen érhetik kellemetlen meglepetések az autósokat. Az előrejelzések szerint ráadásul folytatódik a hektikus időjárás, így mindenképpen érdemes erre felkészülni az utakon is. Jól jöhet ehhez néhány jó tanács az olyan assistance szolgáltatóktól, akiknek a közlekedésbiztonság a szakterületük.

A köztudatban általában a téli hónapok számítanak a leginkább balesetveszélyesnek az utakon, a statisztikák azonban azt mutatják, hogy tavasszal is sokan szenvednek balesetet. A KSH adatai szerint az utóbbi években, a márciusi, áprilisi időszakban is rendre több mint kétezer személyi sérüléssel történt az utakon, ebből több mint hatszáz eset súlyos volt. A balesetekben sokszor az évszakváltásra nem megfelelően felkészített járműveknek

is szerepe van, illetve a tél elmúltával gyakran ülnek a kevésbé felkészült sofőrök is a volán mögé.

Itthon idén tavasszal a meteorológiai előrejelzések szerint nem várhatóak a tavalyihoz hasonló extrém időjárási viszonyok, ám ez nem jelenti azt, hogy nem kell egész évben különös figyelmet fordítanunk gépkocsink állapotára a magunk, utasaink és mások biztonságáért.

Az Europ Assistance alábbi öt alapvető tanácsát érdemes megfontolni a következő hetekben az autósoknak:

1. Ha a napi átlaghőmérséklet már tartósan  $+7\text{ °C}$  fölé emelkedik, ajánlott a téli gumikat nyári abroncsokra cserélni, és ellenőrizni azok állapotát.
2. Érdemes szakszervizben ellenőriztetni a jármű általános állapotát.
3. A prognózisok szerint a tavaszi nappalok mellett többször lesz részünk enyhe éjszakai fagyokban, illetve esőben és viharos szélben, ezért ajánlott mindig az útviszonyoknak megfelelően vezetni.
4. Különösen a hajnali órákban esetleg csúszóssá vált utakon kell a tavaszi időszakban óvatosnak lenni.
5. Hosszabb, távolabbi utazás előtt mindig érdemes előre tájékozódni az adott területen várható időjárásról, és ennek megfelelően felkészíteni a járművünket.

forrás: Europ Assistance



A leggyakoribb szabálysértés a sebességtűlés

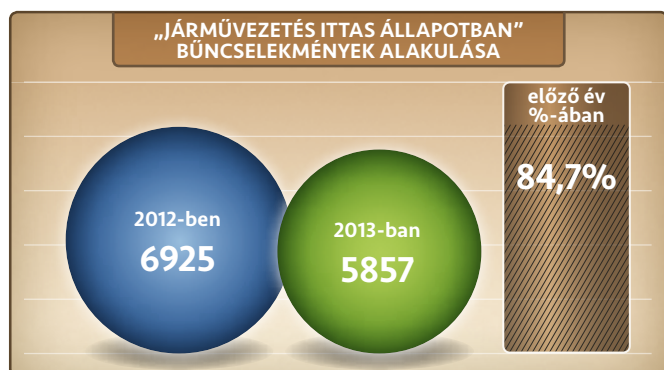
# Kevesebb a közlekedési bűncselekmény

2013-ban csaknem ötödével kevesebb közlekedési bűncselekmény történt, mint 2012-ben. A közigazgatási eljárások száma meghaladta a 200 ezret, leggyakrabban a megengedett sebességet lépték túl a járművezetők.

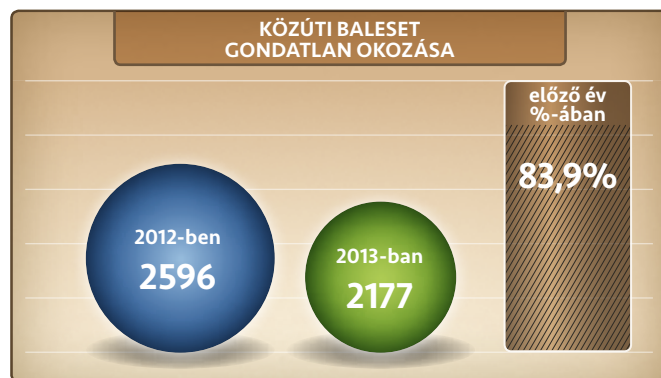
Az elmúlt évben a közlekedési bűncselekmények száma kedvezőben alakult, mint általában véve a hazai közlekedésbiztonság egyéb mutatói, ide értve a halálos áldozatok számának csökkenését is. Ezt mutatja, hogy 2013-ban a befejezett nyomozások száma csaknem egyötödével esett vissza. Amíg tavaly összesen 10 560 közlekedési büntetőügyben indult hivatalból eljárás, addig 2012-ben 13 084, így az egyéves csökkenés mértéke 19,3%.



Amennyiben a közlekedési bűncselekmények sorából kiragadjuk az egyik legsúlyosabbat, a „Járművezetés ittas állapotban” törvényi tényállást, akkor azt állapíthatjuk meg, hogy az ide tartozó ügyekben 2013-ban 15,3%-kal kevesebb büntetőeljárás indult, mint 2012-ben (lásd: következő táblázat).



A közúti baleset gondatlan okozása miatt indított büntetőeljárások száma ugyancsak kedvezően alakult, a 2013. évi 2177 ügy ugyanis 16,1%-kal kevesebb, mint a 2012-ben regisztrált azonos ügyek száma (ebbe a kategóriába tartoznak azok a súlyos, marandó vagy halálos kimenettel járó balesetek, melyeket gondatlan elkövetői magatartás okozott – az ittasság tehát kizárva).



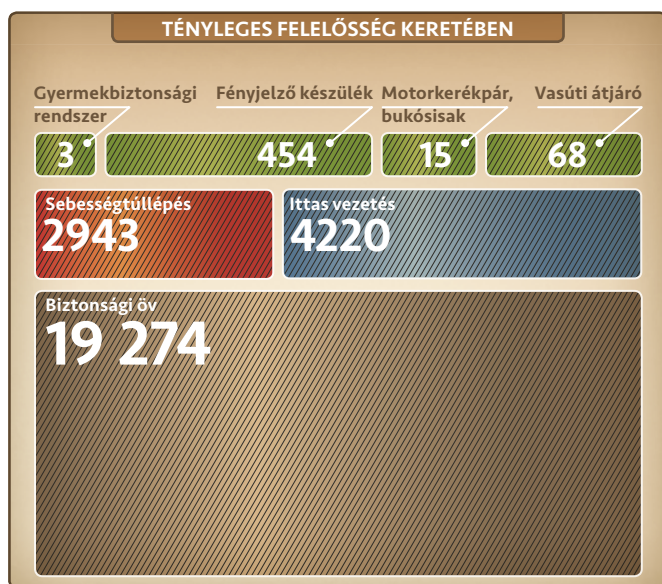
A közlekedésrendészeti tevékenység keretében az „objektív felelőség” hatálya alá tartozó közúti közlekedési szabályszegések miatt 2013-ban 278 018 esetben jártak el a hatóságok a gépjárművek üzemben tartóival szemben. A közigazgatási ügyekben eljáró hatóságok legtöbb esetben a legnagyobb közlekedésbiztonsági kockázattal járó sebességtűlés miatt szabtak ki bírságot (277 026 esetben), amely az összes objektív felelőséges ügy döntő többségét képezi. A legjellemzőbb ügyek alakulását lásd a következő táblázatban.





Fotó: Shutterstock

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 20. § (1) bekezdés k) pontja, azaz a tényleges felelősség elve alapján indított közigazgatási eljárások száma 2013-ban 26 977 volt. Ide tartoznak mindazok a közigazgatási bírsággal sújtandó ügyek, melyek esetében a szabályszegő jármű vezetőjének azonosítása a helyszínen vagy az eljárás során megtörtént. A tényleges felelőségen alapuló egyes szabályszegések megszólása látható a táblázatban.



Az ittas vezetés, valamint a passzív biztonsági eszközök (alapvetően biztonsági öv) használatának elmulasztása tipikusan olyan esetek, amelyek kizárólag ismertté vált elkövetővel szemben bizonyíthatók

és szankcionálhatók. Az elmúlt évben 19 274 közigazgatási eljárás indult a biztonsági öv használatának elmulasztása miatt. A motorkerékpáros bukósisak használatának elmulasztása, valamint a gyermekbiztonsági rendszer mellőzése miatti eljárások alacsony száma arra utal, hogy ezek a tényállások már nem tartoznak a közigazgatási bírságolás hatálya alá, hanem szabálysértést képeznek. Ezekben az ügyekben az eljárások már korábban megindultak, viszont 2013-ban fejeződtek be. A bűncselekményi szintet el nem érő ittas vezetéses ügyek száma tavaly 4220 volt. (Itt szükséges megjegyezni, hogy a Btk. 2013. július 1-jei hatállyal módosult. A hatályos 236. § alapján a „járművezetés ittas állapotban” bűncselekmény akkor valósul meg, ha a véralkohol érték eléri a 0,5 gramm/liter ezreléket, levegőalkohol-koncentráció esetében pedig a 0,25 milligramm/liter ezrelék értéket. Az ennél alacsonyabb szintű ittas vezetésre a közigazgatási eljárás szabályai vonatkoznak.)

A tényleges felelősség szabályozásához tartozó sebességtúllépés miatt összesen 2943 járművezetővel szemben indult eljárás. A tényleges, valamint az objektív felelősséghez tartozó gyorsajtásos ügyek összeadásával megtudjuk, hogy 2013-ban összesen sebességtúllépés miatt kerekítve 280 000 ügyben indult valamilyen közigazgatási eljárás (egészen pontosan 279 969 ügyben).

Az adatok azt is mutatják, hogy a rendőrség a gyorsajtások ellen döntően az emberi jelenlétet nem igénylő, automata sebesség-ellenőrző készülékeket alkalmazza. Nyilvánvaló, hogy ennek az egyébként Európa-szerte bevált ellenőrzési gyakorlatnak a nélkülözhetetlen szabályozási háttérét az objektív felelősség elvének 2008-ban történő bevezetése jelenti, mely nélkül a módszer hatékonysága a töredékére csökkenne.

Gégény István

Növekvő forgalom, figyelmetlen sofőrök, fokozott balesetveszély

# Tavaszi fáradtság és közlekedés

Érzékelhetően lassul a járművezetők reakcióideje a tavasz első heteiben, miközben az utakon jelentősen megnő a motorosok és kerékpárosok száma, valamint országszerte elkezdődnek az útfelújítási munkálatok. Ezek mindegyike fokozza a balesetveszélyt, ami fokozott óvatosságot követel a sofőröktől a következő hetekben.

## CSAK KIPIHENTEN VEZESSÜNK!

Tavasszal a szokottnál is nagyobb figyelmet igényel a járművezetés a sofőrök részéről. A Best Way Traffic Kft. által gyűjtött forgalmi adatok alapján Szvétek Ferenc közlekedésinformatikai szakértő szerint a tél és a tavasz átmeneti időszakában számos környezeti tényező befolyásolhatja a közlekedés alakulását. Ezek mindegyike kihat az emberi tevékenységekre, köztük a járművezetési képességekre is. Dr. Dohán Orsolya, a Rózsakert Medical Center endokrinológus szakorvosa úgy véli, a tavaszi fáradtságnak nevezett jelenség legalapvetőbb tünete az általános fáradtságérzet, aluszékonyosság. Ennek oka, hogy a téli hónapok alatt egyrészt jóval kevesebb fényt ér minket, kevésbé változatosan étkezünk, valamint sokkal kevesebbet mozgunk a szabadban. A napsütés hiánya miatt a legtöbben nem jutnak elegendő D-vitaminhoz, a táplálkozás kényszerű egysíkúsága C-vitamin hiány kialakulásához vezethet. Az emberi szervezet legyengülhet, kifáradhat. A legyengült szervezet jóval fáradékonyabb, ami vezetés közben a járművezetők koncentrációképességének csökkenésében jelentkezik. Ezáltal lassulnak a reflexek, és megnő a reakcióidő.

„Szerencsére könnyen enyhíthetjük a tavaszi fáradtság tüneteit, ezzel is segítve a szervezetünket abban, hogy minél hamarabb hozzászokjon az új körülményekhez. A tavaszi fáradtság tünetei a téli hónapokban kialakult tápanyaghiány pótlásával



enyhíthetőek: különösen ügyeljünk ebben az időszakban a vitamindús, kiegyensúlyozott táplálkozásra, a bőséges folyadékfogyasztásra. Igyekezzünk továbbá minél több időt a szabadban, napfényen tartózkodni” – tanácsolja dr. Dohán Orsolya. A tavaszi

fáradtságból fakadó veszélyek csökkentése érdekében a szakorvos szerint még rövidebb utak esetén is csak kipihenten szabad a volán mögé ülni. Hosszabb autózás esetén érdemes rendszeres szüneteket beiktatni: ilyenkor szálljunk ki az autóból, mozgassuk át a végtagjainkat, és vegyünk néhány mély lélegzetet, hogy felfrissüljünk! Ügyelni kell továbbá a megfelelő mennyiségű folyadék bevitelére, ami egy hosszabb út során legalább olyan fontos a kimerült szervezet számára, mint a pihenőidők beiktatása.

### ÉRDEMES FELFRISÍTENI A KRESZ-T!

Szvétek Ferenc szerint a koncentrációképesség csökkenése mellett tovább nehezítik a járművezetők helyzetét a téli fagyokat követő tavaszi útfelújítási munkálatok, amelyek országsszerte érintik a főbb utakat. Ezek a szakaszokon könnyen torlódás alakulhat ki, ezért indulás előtt érdemes tájékozódni az útvonalunkat érintő mun-

nagyobb számban jelennek meg az utakon a kerékpárosok és motorosok, akik gyakran kerülhetnek az autó holtterébe, így észrevétlené válnak a sofőr számára. A városokban egyre több gyermek közlekedik kerékpárral, ám mivel nem minden esetben ismerik a rájuk vonatkozó előírásokat, tanúsítsunk kellő elővigyázatosságot velük szemben. A közlekedési szakértő hozzátette, arról sem szabad megfeledkezni, hogy a KRESZ szállításra vonatkozó előírásai évről évre változnak, ezért érdemes felfrissíteni az erre vonatkozó ismereteket, főként akkor, ha sok csomaggal vagy tetőcsomagtartón szállított kerékpárral indulunk útnak. „A téli hónapokban a reggeli órákat általában jó látási viszonyok jellemezték, azonban a tavasz beköszöntével ebben a napszakban vakító napsütés is előfordulhat, ami elbizonytalaníthatja a kevés rutinnal rendelkező sofőröket. Habár napközben már tartósan 7 °C feletti hőmérsékletet tapasztalunk, a hajnali órákban még fagypont körüli hőmér-




Fotók: Shutterstock

kálatok pontos helyszíneiről, a lehetséges alternatív útvonalakról. A nagyobb forgalom a népszerű kirándulóhelyek környékét is érinti, főként a hétvégi időszakban, ezért ha létezik másik útvonal, célszerű azt választani. A következő hetekben mindemellett egyre

séket is előfordulhat, ezért azoknak az autósoknak, akik ilyenkor ülnek volán mögé, különösen óvatosnak kell lenniük a kritikus útszakaszokon” – hangsúlyozta a közlekedésinformatikai szakértő.


*forrás: Best Way Traffic Kft., Rózsakert Medical Center*



Sajtótájékoztató a balesetmentes  
motoros és kerékpáros közlekedésért

# Biztonságban két keréken





Közéleti hírességek, kormányzati és hatósági vezetők, illetve közlekedési szakemberek szólaltak fel közösen a védtelen közlekedők ügyében az idei, 2014. március 26-án megrendezett szezonyító motoros és kerékpáros sajtótájékoztatón, amelynek legfőbb üzenete: első a biztonság! Különösen fontos ez a kora tavaszi hetekben, hiszen a jó idő beköszöntével ugrásszerűen megnövekszik a két keréken közlekedők száma a közutakon, ami a gépkocsivezetők részéről is fokozott odafigyelést igényel. A rendezvény a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM), a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) és az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság (ORFK – OBB) együttműködésében valósult meg, és olyan ismert arcokat hívott segítségül a közlekedő társadalom figyelmének felkeltéséhez, mint *Till Attila* műsorvezető és *Tóth Vera* énekesnő. A rendezvényen *Schváb Zoltán*, az NFM közlekedésért felelős helyettes államtitkára, *Győri Gyula*, az NKH elnöke és *Kiss Csaba* r. alezredes, az ORFK – OBB főtitkára tájékoztatta a média képviselőit a biztonságos közlekedés és a balesetmegelőzés aktuális kérdéseiről.

### A VÉDTELEN KÖZLEKEDŐK VÉDELME

A közlekedésbiztonság természetesen minden jármű-kategória és közlekedési forma esetében elsődleges, viszont a kerékpározás és motorkerékpározás karakterisztikájának, illetve az elmúlt évek vonatkozó európai és hazai trendjeinek ismeretében igencsak indokolt, hogy a védtelen közlekedők e csoportja kiemelt figyelmet kapjon. A kétkerekű járművel utazók baleseti kockázata átlag feletti: az elfogadott uniós álláspont szerint egy motorkerékpáros, illetve segédmotoros kerékpáros halálzási kockázata átlagosan 18-szor nagyobb, mint egy személygépkocsi-vezető. Ennek az a nyilvánvaló oka, hogy a gépkocsikban jellemző passzív biztonsági megoldások a motorosokat és a kerékpárosokat nem védik. Ugyanakkor a motorkerékpárosok, de főként a kerékpárosok száma évről évre növekszik Európában és Magyarországon is. A védtelen közlekedők védelme ezért kiemelt uniós törekvésnek számít, a hazai közlekedésbiztonsági törekvések pedig megegyeznek az unióéval, azaz kiemelt célcsoportjuknak tekintik a védtelenebb közlekedőket: a gyalogosokat, kerékpárosokat és motorosokat.

### A MOTOROSOK HELYZETE HAZÁNKBAN

A motorkerékpárok száma 2001 óta kb. 63%-kal nőtt Magyarországon, 2012-ben meghaladta a 150 ezret, ami pedig a baleseti statisztikákat illeti, a motorosok tavaly 1333 közúti közlekedési balesetnek voltak a részesei. A felelősség kérdését vizsgálva általánosan elmondható, hogy a balesetek felében ők a vétkesek, sőt, 2013-ban az ezredfordulóhoz képest közel harmadával több balesetet okoztak.

Ha az összes jármű-kategóriát együtt vizsgáljuk, azt állapíthatjuk meg, hogy az elmúlt években jelentős csökkenés volt jellemző a hazai közúti halálozások számában, ugyanakkor az is megfigyelhető, hogy ez a javulás például a motorosok esetében 2001–2013 között mindössze 6,5%, ami igen szerény eredmény, és jelentősen elmarad a többi jármű-kategória teljesítményétől. E tények indokolják tehát a kiemelt figyelmet, ami a védtelen közlekedők e csoportjaira irányul, és ami miatt a motoros és kerékpáros szezonyító sajtótájékoztatót immár negyedik éve megrendezik. A fentiek tükrében fogalmazták meg a felszólalók is az üzeneteiket, amelyek egyaránt szólnak a két és négy keréken közlekedőknek.

### A BIZTONSÁG A FEJ(B)EN KEZDŐDIK

„18 éve biciklizem aktívan, és kampányolok azért, hogy minden kerékpárral közlekedő megfelelő formában vegyen részt a forgalomban” – e gondolatokkal nyitotta meg a sajtótájékoztatót Till Attila. „Nem elég, ha csak a közlekedés többi résztvevőjétől várjuk el, hogy figyeljenek ránk, nekünk kell elsősorban körültekintőnek lennünk.” A tévés műsorvezető hangsúlyozta, bár a városi kerékpáros közlekedéshez a KRESZ értelmében nem kötelező a bukósisak, viszont egy baleset során életet menthet, ezért a használatát több mint indokolt. Hozzátette továbbá, hogy legalább ennyire fontos gyermekeink megfelelő felkészítése is a forgalomban való részvételre: „Tanítsuk őket, vegyük át velük a KRESZ-szabályokat, és csak akkor engedjük el őket egyedül, ha tényleg magabiztosan ülnek a nyeregben.”

### AZ AUTÓSOKNAK IS FIGYELNIÜK KELL

Schváb Zoltán közlekedésért felelős helyettes államtitkár többek között arra hívta fel a figyelmet, hogy a jó idő beköszöntével sűrűbben lehet motorosokkal és kerékpárosokkal találkozni



a közutakon, azaz nemcsak az időjárás változik meg, de a közúti forgalom összetétele is. „Minden autós tudja, milyen váratlanul bukkanhat fel egy-egy motoros vagy kerékpáros az úton. Ez egyben azt is jelenti, hogy sokkal többet kell a visszapillantó tükröket használnunk sávváltáskor vagy kanyarodáskor” – javasolta, majd azt is elmondta, hogy sajnálatosan 2014-ben eddig rendkívül kedvezőtlen tendenciát mutat hazánkban a gyalogos és a kerékpáros balesetek száma. Kiemelte, hogy a közlekedésbiztonság javításának kulcsa a közös cselekvés és összehangolt kommunikáció, ezért mind az érintett hatóságok, mind a média segítségét és közreműködését kérte. Külön aláhúzta a sajtó híradásainak jelentőségét, hiszen elsősorban ezeken keresztül juthatnak el az üzenetek a közlekedőkhöz.

### „CSAK KÖZLEKEDŐ EMBEREK VANNAK”

A Nemzeti Közlekedési Hatóság képviselőjében Győri Gyula elnök szólt fel a balesetmentes közlekedés érdekében, gondolatait pedig egy példaértékű élménybeszámolóval nyitotta. A hatóság vezetője 2013 nyarán maga is balesetet szenvedett szabályos motorozás közben: jobbra kis ívben kanyarodó autós sodorta el. A vétkes gépkocsivezető saját elmondása szerint nem vette észre a vele párhuzamosan haladó motorost. Győri Gyula szerint ez jól példázza azt, hogy mennyire fontos jobban odafigyelnünk és vigyáznunk egymásra az úton. „Nincsenek autósok, motorosok és kerékpárosok, csak közlekedő emberek vannak, akik egyszer gyalog, máskor autóval, vagy éppen kétkerekű nyergében vesznek részt a forgalomban” – fogalmazott. A közlekedési hatóság elnöke kiemelte a szemléletformálás jelentőségét is, amit már gyerekkorban el kell kezdeni.



Fotók: Szadai Roland

Győri Gyula ismertette a hatóságnak a közlekedésbiztonság területén betöltött szerepét is. „A Nemzeti Közlekedési Hatóság négy területen tehet a közlekedés biztonságaért: ezek a járművezető-képzés és vizsgáztatás színvonalának emelése, a gépjárművek műszaki állapotának megfelelő vizsgálata, a közúti ellenőrzések hatékonyságának növelése és a közlekedési ismeretek folyamatos szinten tartásának elősegítése.” Felidézte továbbá, hogy tavaly 96 ezer közúti járművezetői vizsgaigazolást adtak ki, és 1,783 millió műszaki vizsgát bonyolítottak le. Ami az ellenőrzéseket illeti, a múlt évben hatezer ellenőrzéssel többet – 124 ezret – hajtottak végre, mint 2012-ben, és a korábbi 418 ezer esettel szemben 504 ezer esetben ellenőrizték a vezetési és pihenődő betartását. Emelkedett a környezetvédelmi ellenőrzések száma is, a két évvel ezelőtti 34 ezerhez képest 2013-ban 42 ezer ilyen típusú ellenőrzést végeztek a közutakon.

### SOK A GYORSHAJTÓ MOTOROS

„Elszomorító tény, de az idei évben nagyon sok a halálos áldozat Magyarország közútjain, sőt, már megvan az első néhány halálos motoros balesetünk is” – adott tájékoztatást a jelenlegi baleseti helyzetről Kiss Csaba r. alezredes, az ORFK – OBB főtitkára. A kedvezőtlen évindítás azért is meglepő, mert 2013-ban a balesetek száma kifejezetten alacsony, 591 volt – ez a szám az 1960-as esztendőre volt legutóbb jellemző. Elmondása szerint az évi 15-16 ezer személyi sérüléssel járó közúti balesetnek nagyjából 10%-ában érintettek a motorkerékpárosok, és ezek felében a motoros a baleset előidézője. A leggyakoribb baleseti ok a gyorsajtás. „A rendőrség fokozott közúti ellenőrzéssel igyekszik elérni a szabályok betartását” – folytatta Kiss Csaba, utalva arra, hogy több motoros rendőrt



készülnek az utakra küldeni. Hozzátette azonban, hogy elsősorban a figyelemfelhívás és a szemléletformálás erejében hisznek.

#### KUTATÓK A BALESET-MEGELŐZÉSÉRT

A sajtótájékoztatót részt vett *dr. Vereczkey Zoltán*, a Közlekedéstudományi Intézet (KTI) ügyvezető igazgatója is, hiszen – mint mondta – a kutatók is sokat tehetnek a baleset-megelőzés ügyéért. „A közlekedésbiztonság a tervezőasztalon kezdődik” – fogalmazott, példaként az olyan műszaki megoldásokat említve, mint a kerékpárosok és a személyautók egymástól való biztonságos elválasztását. A KTI fontos tevékenységei közé tartozik a tudományos ismeretterjesztés és a szemléletformálás is, különös tekintettel a gyermekek közlekedésre nevelésére. „A gyalogosok és a kerékpárosok a közlekedés legvédtelenebb szereplői közé tartoznak, ezért nagyon fontos a folyamatos kapcsolattartás a szülőkkel, gyerekekkel és a hatóságokkal is” – hívta fel a figyelmet a KTI ügyvezető igazgatója.

#### AZ E-LEARNINGBEN REJLŐ LEHETŐSÉGEK

A motoros szezonnyitó helyszínén a résztvevők számítógépeken tehették próbára szabályismeretüket a kreszfelfrissito.hu weboldalon elérhető KRESZ-teszt kitöltése révén. Ebben maga Schváb Zoltán, Györi Gyula és Kiss Csaba járt elől jó példával, ráadásul az állami vezetők mindegyike 85%-nál jobb eredményt ért el. A tesztet Tóth Vera is elvégezte. „Az e-learning rendszer segítségével azon túl, hogy átnézhetem az újdonságokat, a változó szabályokat, tesztelhetem és önállóan ellenőrizhetem is a tudásomat” – mondta az énekesnő.

A kreszfelfrissito.hu weboldalt azoknak a gyalogosan, kerékpárral, motorral, autóval vagy egyéb járművel közlekedőknek

dolgozták ki, akik aktívan részt vesznek a közúti közlekedésben, ám KRESZ-tudásuk az évek során megkopott. A honlap segítségével a közlekedés rutinos résztvevői ellenőrizhetik, felfrissíthetik és naprakésszé tehetik ismereteiket, hiszen a vezetési tapasztalat mellett az aktuális és folyamatosan frissülő szabályok ismeretére is ugyanúgy szükség van a biztonságos és balesetmentes közlekedés során.

Az e-learning kapcsán fontos megemlíteni a tanulóknak.hu internetes távoktatási programot is, amely 2013-ban nagy sikert aratott a diákok és a pedagógusok körében. Az NFM és az NKH által összeállított és idén újraindított e-learning képzőplatform révén a köznevelési intézmények diákjai a legkisebbektől a középiskolásokig fontos ismeretekhez, az őket segítő pedagógusok pedig hasznos módszertani útmutatóhoz juthatnak. A programra 2013-ban több mint 130 ezeren regisztráltak, és közel 42 ezer fő teljesítette sikeresen a képzést.

#### PROFIK BEMUTATÓJA

A kreszfelfrissito.hu tesztjein és a kihelyezett pályaalkalmassági készülékeken túl különleges műsorokkal is várták a sajtótájékoztató résztvevőit. Profi motoros tréner segítségével került sor például közúti motoros baleset szimulálására, ahol a hamarosan szolgálatba álló, egészségügyi kétkerekűeket vezető segélymotorosok mentési gyakorlatát mutatták be. Az extrém sportok kedvelői se maradtak látványosság nélkül, hiszen a sajtótájékoztatót motoros és triál-bemutató is színesítette. Kifejezetten szórakoztató volt továbbá az ügyvezető részegszemüveges verseny, amely során a versenyzőknek egy kacskaringós útvonalat kellett teljesíteniük pedálos gokarttal, miközben egy, az ittas állapotot szimuláló, torzított lencsés szemüveget viseltek.

Hogy ne balesettel induljon a motoros szezon!

# Ha az úton veszi észre a hibát, már késő...

Az idei év kedvez a motorosoknak, a korán érkezett jó időben sokan szállnak már most újra nyeregbe. A „bemelegítés” azonban járműnek és vezetőnek is elengedhetetlen, másképp könnyen komoly sérülés vagy jelentős anyagi kár is lehet a motorozás vége. Csak tavaly ezernél is több motorbaleset történt Magyarországon. Már néhány egyszerű tanács betartásával is sokat tehetünk azért, hogy az idei szezon ne sérüléssel, összetört kétkerekűvel induljon. Baj esetére megoldást jelenthetnek a speciálisan motorosoknak szóló assistance szolgáltatások. Az alábbi összeállításban e terület szakértőitől kaphatunk hasznos tippeket.



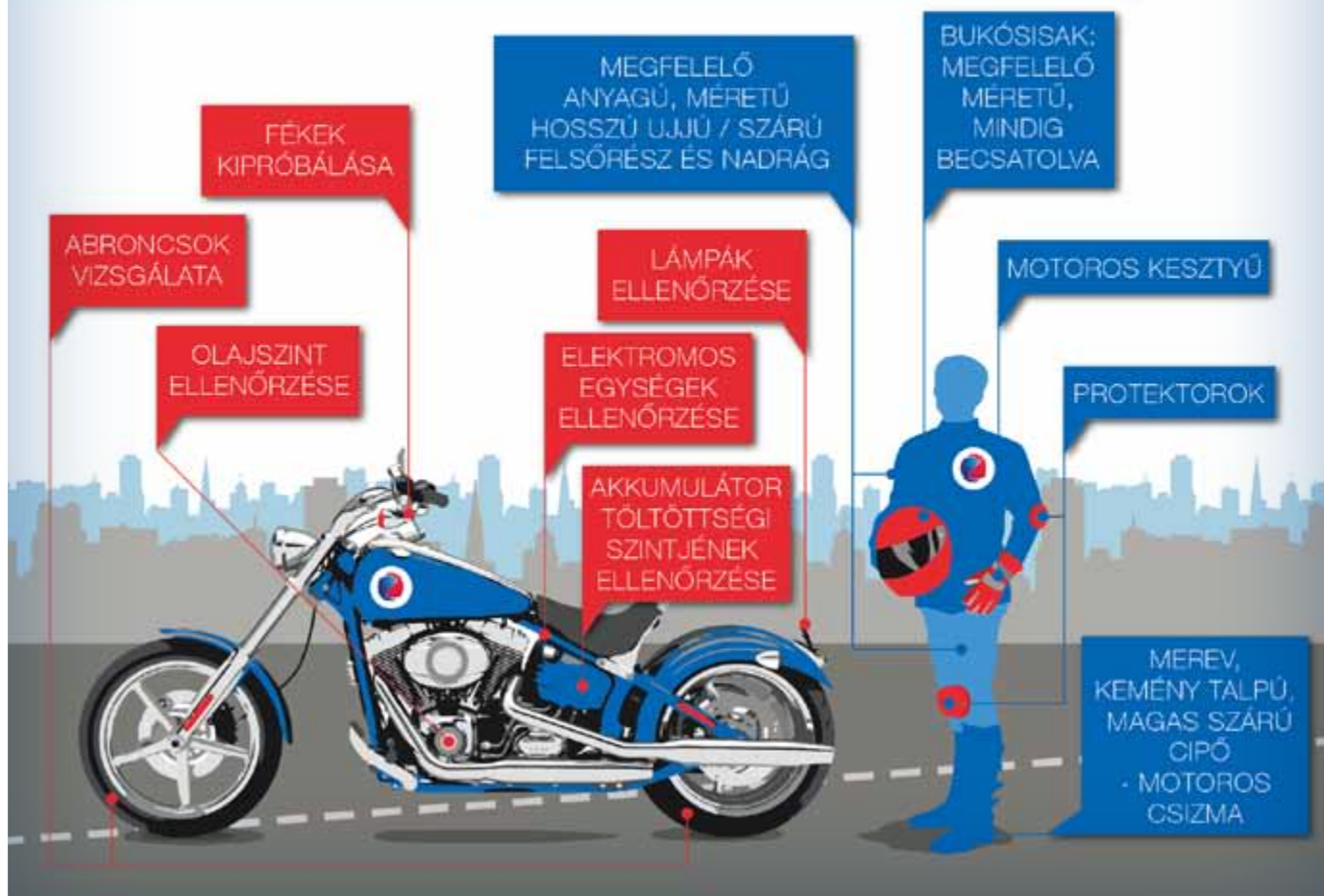
Fotó: Shutterstock

Tavasszal általában megnövekszik a forgalom az utakon, ami nagyobb balesetveszélyt is jár. A jó idővel a motorosok is visszatérnek a közlekedésbe, ám ekkorra sok autós „elszokik” a kétkerekű közlekedőtől, nem figyel oda kellőképpen, valamint a motorosok sem minden esetben tartják be a közlekedési szabályokat. Magyarországon folyamatos növekedést mutat a motorkerékpárok száma: 2013-ban már közel 160 000 nagymotor és robogó volt forgalomban. Az Europ Assistance szerint 2013-ban 1333

olyan közúti baleset történt itthon, amelyben motorkerékpárosok is érintettek voltak; ez 2001-hez képest közel 37%-os növekedés. A motorosok tavaly 658 balesetet okoztak, ami csaknem 33%-kal több, mint tizenhárom évvel ezelőtt. A két keréken közlekedőket nem védik az autóknál megszokott biztonsági elemek vagy a karosszéria, így az ő esetükben a baleseti kockázat kiemelten magas: egy uniós vizsgálat szerint 18-szor nagyobb a rájuk vonatkozó halálos baleset kockázata, mint az autósoknál.

Sajnos idén is történt már több súlyos, illetve végzetes kimenetelű motorbaleset: Bács-Kiskun megyében például egy fiatal rendőr vesztette életét március 15-én, Szombathelyen két motoros sérült meg egy balesetben ugyanezen a hétvégén, a Zala Megyei Rendőr-főkapitányság pedig arról adott hírt, hogy az elmúlt időszakban több motoros baleset is történt a megyében. Nem lehet tehát eléggé hangsúlyozni, hogy az elővigyázatosság és a megfelelő karbantartás kulcsfontosságú.

# BIZTONSÁGI ELŐKÉSZÜLETEK MOTOROZÁS ELŐTT



Nagyon fontos, hogy az első használat előtt mindenképpen ellenőrizzük a motort, még ha a tél előtt meg is tettük ezt. Az Europ Assistance szakemberei által adott egyszerű tanácsok betartásával már sokat tehetünk a károk megelőzéséért:

- 1.** Mielőtt az első útra elindulnánk, vizsgáljuk át a kerekeket, nincs-e rajtuk sérülés, ellenőrizzük a nyomást, az abroncsok futófelületének állapotát: a gumik a sokszor még hideg, nyirkos aszfalton másképp viselkednek, az elkopott gumik pedig balesetveszélyesek!
- 2.** Ellenőrizzük az olajszintet, a fékek, a lámpák működését és az akkumulátor állapotát!
- 3.** Ha olyan hibát találunk, amelyet nem lehet egyszerűen javítani, forduljunk szakszervizhez, ne próbálkozzunk egyedül a javítással!

- 4.** Minden úton viseljük megfelelő protektoros motorosruhát! Az indulás előtt ellenőrizzük a felszerelés, a védőruha, a bukósisak állapotát, megfelelő-e a méretük, kényelmesen tudunk-e mozogni bennük – a védőfelszerelés egy baleset, és alkalmával életmentő lehet. (Egy amerikai kutatás szerint esésnél a sisak akár 70%-kal is csökkentheti az agykárosodás esélyét! Magyarországon egyébként kötelező a sisak viselése minden motorkerékpárral közlekedőnek. Itthon a WHO tavalyi felmérése szerint a viselési arány a korábbi évekhez hasonlóan 95%-os mind a vezetőknél, mind pedig az utasoknál.)

- 5.** Nemcsak a járműnek, de a sofőrnek is ajánlott „bemelegítésként” az első motorozás előtt. Ne azonnal, „élesben” kezdjünk, tegyünk rövidebb próbatutakat kevésbé forgalmas utakon.

Tudásunkat vezetéstechnikai tréninggel is felfrissíthetjük, amely különösen hasznos, ha még kezdők vagyunk, vagy ha hosszú kihagyás után ülünk újra motorra. A rendszeresség például az egész országban szervez ingyenes tréningeket.

- 6.** Közlekedés közben minden esetben tartsuk be a KRESZ szabályait, és az előírt sebességet ne lépjük túl!
- 7.** Akár külföldön, akár az országon belül indulunk hosszabb vagy rövidebb túrára, mindenképpen ajánlott biztosítást kötni.

Meghibásodás vagy baleset természetesen a legkörültekintőbb karbantartás és a közlekedési szabályok betartása mellett is előfordulhat bárkivel, így ezekre a helyzetekre is fel kell készülni. Ilyenkor a legfontosabb az azonnali szakértő segítség.

Neves hazai szakemberek a biztonságosabb közlekedésért

# Motoros biztonság

2014. március 5-én és 6-án második alkalommal került megrendezésre Brüsszelben az „Európai Motorkerékpárosok Fóruma” a RIDERSCAN EU részfinanszírozású projekt szervezésében. Idén a rendezvény fókuszában az új technológiák és az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) motorkerékpárosokra gyakorolt hatása állt. A brüsszeli konferenciával egy időben, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) felkérésére, a Közlekedéstudományi Intézet (KTI) és az ITS Hungary Egyesület Budapesten is szakmai napot szervezett.

## 2018-TÓL ECALL A MOTORKERÉKPÁROSOKNAK?

A rendezvényen az NFM ITS és eCall Irányító Bizottság, az ITS Hungary Egyesület tagjai, a magyar útügyi adminisztráció szakemberei, az érintett egyetemi tanszékek oktatói és hallgatói, valamint a magánszektor képviselői vettek részt. A felkért előadók rövid előadás formájában, szakterületük nézőpontjából világították meg a motorkerékpáros közlekedők csoportjának sajátosságait.

A rendezvényt *Szűcs Lajos*, az ITS Hungary Egyesület elnöke nyitotta meg. Nyitó előadást tartott a rendezvény moderátora *Prof. Dr. Lindenbach Ágnes* egyetemi tanár, a Pécsi Tudományegyetem Pollack Mihály Műszaki és Informatikai Kar Építőipari Szakmai Intézet igazgatója. Előadásában átfogóan bemutatta az intelligens közlekedési rendszereket, fejlődésének irányait, kapcsolódását az EU ITS direktíváihoz. Áttekintést adott az esafety rendszerekről, és bemutatta ezen eszközök használatát támogató, EU finanszírozású, magyar részvétellel folyó projekteket: az EasyWay, a HeERO és az előkészítési fázisban lévő CROCODILE projektet. Ismertette a hazai közlekedésbiztonsági helyzetet leíró baleseti adatsorokat, különös tekintettel a motorkerékpárosok helyzetére. Rámutatott, hogy míg az országos úthálózaton történt balesetek száma, a halálos balesetek száma és a balesetekben meghaltak aránya 2006 óta folyamatos csökkenést mutat, ezek a tendenciák nem érvényesülnek a motorkerékpáros baleseti statisztikákban. Az ITS rendszerekhez kapcsolódó társadalmi hasznok bemutatásánál kitért az eCall hazai bevezetéséről 2013-ban készített hatástanulmány megállapításaira. Az eCall rendszer bevezetése a legnagyobb hatással lehet a külterületen, kisforgalmú mellékúton, éjszakai órákban történt

magános és több járműves balesetek esetében. A jelen lévő érdeklődők kérdéseire azt is elmondta, hogy az eCall használatával a balesetek helyszíni mentése 10-15 perccel hamarabb megkezdődhet, így teljes eCall lefedettség esetén országosan évente 2,2%-kal csökkenhet a halálos baleseti áldozatok száma, és 17%-kal a balesetek miatt torlódásban eltöltött idő is. Rámutatott, a HeERO2 projekt keretében a motorkerékpárosok eCall alkalmazása is tervezett, hozzátéve, hogy az EU Bizottság 2018-tól tervezi a motorkerékpárosok számára is eCall vész hívó rendszer alkalmazását.

## NEM HOMOGÉN CSOPORT

A felkért előadók közül elsőként *Kiss Csaba* r. alezredes, az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság főtitkára tartott előadást a baleset-megelőzés szerepéről. Bevezetőjében felhívta a figyelmet arra, hogy egy motorkerékpáros, illetve segédmotoros kerékpáros halálozási kockázata átlagosan 18-szor nagyobb, mint egy személygépkocsi-vezetőé. Statisztikai adatsorokban mutatta be, hogy 2001 óta a motorkerékpárok száma jóval nagyobb ütemben nőtt, mint a személygépkocsiké. Jelenleg mintegy 152 ezer motorkerékpár közlekedik az utakon az országban. A motorkerékpárosok részvételével bekövetkezett személysérüléssel balesetek száma, a motorkerékpárosok által okozott személysérüléssel balesetek száma és a közúti balesetben meghalt, megsérült motorkerékpárosok száma nem követi a teljes gépjárműállomány baleseti számaira vonatkozó tendenciákat: itt 2006 és 2010 között meredek csökkenés, majd kissé emelkedés és stagnálás figyelhető meg. *Kiss Csaba* hangsúlyozta a prevenciók kampányok fontosságát, amelyek elsődleges célja a közlekedésbiztonság javítása, ennek érdekében szándéka megindokolni és szakmai érvekkel alátámasztani a motorkerékpáros védőfelszerelések használatának szükségességét. A sikeres kampány eszköze a közúti közlekedésben résztvevők figyelmének felhívása a téma aktualitására, az ezzel kapcsolatos jogszabály-módosítás szükségességére, illetve a téma folyamatos fókuszban tartása.

*Berta Tamás*, a KTI Közlekedésbiztonsági Központjának vezetője előadását szintén motoros baleseti statisztikák elemzésével kezdte. Hangsúlyozta a motorkerékpárosok és a balesetet okozók fiatal életkorát: a 18–25 éves korcsoport aránya a balesetben érintettek és a balesetet okozók között is magas, 30% fölötti. Véleménye szerint a fiatalabb korosztálynak legkönnyebben a gépjárművezető-képzés során lehetne közlekedésbiztonságot fokozó szemléletet és információt átadni. Az előadó kitért az infrastruktúra-kialakítás és üzemeltetés kérdéseire. Álláspontja szerint fontos lenne a közúti biztonsági felülvizsgálat során nagyobb figyelmet fordítani a sérülékeny úthasználókra, és szempontjaikat beépíteni az auditok vizsgálati protokolljába. Hangsúlyosnak tartja a vezetéstechnikai tréningek, a közlekedésszemlélet-oktatás és a védőruházat szerepét.



Szűcs Lajos, az előtérben Pausz Ferenc

Megemlítette, hogy a kanyarodás közben történő és a pályaelhagyásos balesetek elkerülésében aktív szerepet kaphatnak a járművön belüli intelligens alkalmazások. Berta Tamás felhívta a hallgatóság figyelmét arra, hogy a motorkerékpárosok nem alkotnak homogén csoportot. Baleseti okok vizsgálata csak nagy mintán lehet eredményes és hasznos, példaként megemlítve az USA-ban 1981-ben 900 fős mintán lefolytatott mélyelemzést és 3600 fős baleseti helyzetértékelést.

#### KARESZ: KÖZÚTI ADATGYŰJTŐ RENDSZER

Pausz Ferenc, a GRSP Magyarország Egyesület ügyvezető igazgatója a motorkerékpárral és személygépkocsival közlekedők közötti különbséget szemléltette a jármű – infrastruktúra – ember hármas rendszer elemeinek nézőpontjából. A járművek közti különbség főként abban áll, hogy a motorkerékpár egy nyomon közlekedik (giroszkóp elv), különállóan működő első és hátsó fékkel rendelkezik, a kis méret miatt nehezebben észlelhető, és bukósisakban a látószög 90°-ra korlátozódik. Az infrastruktúra elemeinek kialakításában potenciális veszélyforrást jelent az érdesség hirtelen változása a burkolatváltásoknál, a szegély menti kiálló tárgyak (járdaoszlopok), a külterületi leromlott állapotú padkák, hiányzó szalagkorlátok. Emberi tényezők szempontjából veszélyt jelent a nagy gyorsulóképesség, a kis méret és a vezetéstechnikai problémák (fékezés, kanyarodás, motorkezelés vészhelyzetben).

Az infrastruktúra elemeinek vizsgálatához kapcsolódva Kovács Dénes bemutatta a BKK közúti adatgyűjtő rendszerét, a KARESZ programot. A BKK Közút saját fejlesztésű 3D adatgyűjtő és adatfeldolgozó térinformatikai rendszere a főváros teljes úthálózatának, illetve villamos- és városi vasúti pályák, metróvonalak és aluljárók



Prof. Dr. Lindenbach Ágnes



Kiss Csaba

keresztmetszeti felmérését és 3D térképi adatbázisba töltését geodéziai pontossággal biztosítja. A társaság a mobil lézer térképező technológiát alkalmazza, a Riegl VMX-450 mobil lézerszkennert használja. Az űrszelvény objektumait 3D jelkulccsal látják el. Az adatbázis lehetővé teszi az útburkolat, burkolati jelek állapotának felmérését, űrszelvényvizsgálatot, láthatóság- vagy lefolyásvizsgálat végzését.

2013 novemberétől 2014 februárjáig felmérték a főváros legnagyobb forgalmat lebonyolító fő közútjait, valamint a tömegközlekedéssel ellátott útvonalait, melyek teljes hossza elérte a 800 km-t. A felmérést egy mikrobuszra szerelt mobil lézerszkennert végzi. A rendszer számos ismert formátumban képes adatszolgáltatásra, így a tervezők, a műemlékvédelmi szakemberek, műtárggyal vagy forgalomtechnikával foglalkozó szakemberek a kívánt tartalommal és formában juthatnak hozzá a KARESZ adataihoz. A projekt megvalósításán siketek is dolgoznak, ezzel is hozzájárulva a fogyatékkal élők nagyobb társadalmi elfogadásához.

#### FÉKEZÉS MINT KRITIKUS ELEM

Szűcs Lajos, az ITS Magyarország Egyesület elnöke, a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. ügyviteli igazgatója előadásában először az európai uniós baleseti arányokat ismertette, majd áttért az ITS és a motorkerékpáros közlekedés kapcsolatának bemutatására. Az Intelligens Közlekedési Rendszerek alkalmazási területeinek fejlődését a forgalmi információk, navigáció, biztonsági rendszerek, hatékonyság, forgalmi menedzsment, ko-modalitás szerinti csoportokban tárgyalta. Elmondta, hogy a FEMA (Federation of European Motorcyclists' Associations) ITS-ről és a biztonságról kialakított állásfoglalása szerint az elsődleges biztonsági célkitűzés az aktív technológiák (Advanced Rider Assistant Systems, ARAS)



Szalai György

alkalmazása a baleset bekövetkezése kockázatának a csökkentésére. Másodlagos biztonsági cél a károk, sérülések minimalizálása a balesetek során passzív technológiákkal, harmadlagos cél pedig a bekövetkezett baleset káros hatásainak mérséklése aktív és passzív technológiákkal. Előadása végén Szűcs Lajos összefoglaló tájékoztatást adott a FEMA motoros ITS alkalmazások bevezetéséről alkotott elvi állásfoglalásáról.

A motorkezelés, vezetéstechnika kritikus eleme a fékezés, a különállóan működő első és hátsó fékek használata. Szalai György, a Közlekedéstudományi Egyesület Közlekedésbiztonsági Tagozatának tagja bemutatta az XL Meter Pro Gamma típusú lassulásmérő műszerrel végzett kutatási eredményeit. Korábban is ismert szakirodalmi tény volt, hogy erőteljesebb fékezésnél a fékerő az első kerék felé összpontosul, és ha a súlypont az első kerékre helyeződik, akkor a hátsó kerék rendkívül könnyen leblokkol.

### A FEMA AJÁNLÁSAI

Az „Európai Motorkerékpárosok Fórumá”-hoz kapcsolódó hazai szakmai rendezvény résztvevői egyetértettek a FEMA (Federation of European Motorcyclists' Association) motorkerékpárosok ITS alkalmazásaihoz kapcsolódó elvi állásfoglalásaival, melyek a következők:

1. Pozitív hozzáállással segíti az ITS alkalmazások bevezetését, minden fejlesztésnek garantálnia kell a közlekedésbiztonságot és a szabadságot.
2. A kétkerekű járművek eltérőek a többi járműtől, ezeket a sajátosságokat a V2V és V2I technológiákban első helyen figyelembe kell venni.
3. Minden bevezetett technológia esetén tekintettel kell lenni a motorkerékpárosok szükségleteire, sérülékenységre és korlátjaikra.
4. Egyetlen bevezetésre kerülő ITS rendszernek/alkalmazásnak sem szabad növelni a motorkerékpárosok veszélyeztetettségét és kockázatát.
5. Az ITS installációkat önkéntes alapon kell bevezetni a motorkerékpározásba.
6. Az ITS alkalmazásokat nem szabad jogi kikényszerítésre használni, kivéve egyes, kifejezetten erre a célra létrehozott rendszereket (útdíj, díjas behajtási övezetek).
7. Az adatvédelmet kellő szinten (törvény) biztosítani kell.
8. A bevezetésre kerülő ITS alkalmazások biztonsági hasznosságát igazolni kell.
9. A bevezetett ITS rendszer alkalmazásba vétele előtt gyártott inkompatibilis járművek rendszerben tarthatóságát biztosítani kell.



Szvétek Ferenc

Az előadó elmondta, a kísérleteket különböző motorkerékpárral (ABS-szel rendelkező és nem rendelkező), különböző sebességnél megkezdett fékezéssel, azaz különböző mértékű átlagos legnagyobb lassulással végezték, a 277 mérésből értékelhető és így feldolgozott 240 volt. Méréseket végeztek gyakorlott és kezdő vezetőkkel, előírás szerinti és attól eltérő guminyomással. A vizsgálatok során arra keresték a választ, hogy miként változik a fékerőelosztás és az átlagos legnagyobb lassulás (MFDD) értéke az első és a hátsó kerekek között. A kísérletek is igazolták, hogy az ABS fékberendezéssel nagyobb fékhatást lehet kifejteni, az ABS kedvezően hat a motorkerékpárok hossz- és keresztirányú stabilitására, továbbá a kombinált fékhasználattal nagyobb lassulást, s ezáltal rövidebb fékutat lehet elérni. Csökkent nyomásnál minimalisan növekszik az elérhető lassulás mértéke, de a huzamosabb használat esetén a gumiköpeny szövetszerkezete sérülhet, és az aquaplaning kialakulásának határértéke is csökken.

### TEVÉKENYSÉGIRÁNYÍTÁS

Szvétek Ferenc, a Best Way Kft. ügyvezető igazgatója cégével eCall tesztfeladatokat végzett. Magyarország képviseletében az NFM 2011. június 6-án írta alá az eCall megvalósításáról szóló egyezményt (MoU). A megvalósításhoz vezető fontos lépés volt a szabályozás kidolgozása, hiszen a rendszernek sok résztvevője van a közlekedőtől kezdve a forgalmi menedzsmenten, autógyártáson keresztül az átviteli közeg és mobilszolgáltatók meghatározásáig. Az eCall rendszernek 2015. október 1-től kell teljeskörűen működnie. Szvétek Ferenc előadásában elmondta, 2013-ban a BestWay kísérleti projektet (pilot) hajtott végre. Finn gyártmányú járművön belüli berendezéseket (on-board-unit/in-vehicle-system) megvásárolva és flottakövető rendszerrel összeépítve MSD üzenetet (Minimum Set of Data) indított az Országos Katasztrófavédelmi Központ Bevetésirányítási rendszerébe. A mobilszolgáltatók jelenleg még nem tudják az ún. eCall flag-et (eCall hívásazonosítót), illetve a hívást kiemeltként kezelni. 2014-ben és 2015-ben további feladat lesz az európai/régiós interoperabilitás biztosítása és kipróbálása. Jelenleg ennek az új pilot projektnek a közbeszerzési eljárása folyik.

Göndör László, a Kormányzati Informatikai Fejlesztési Ügynökség projektvezetője a 112-es hívószámon alapuló integrált segélyhívó rendszerről tartott előadásában elmondta, a magyar kormány





Göndör László

2010 végén hozott határozata alapján átszervezték a tevékenységirányítást: mindhárom készenléti szerv tevékenységirányítása mára megyei szinten történik. Az erőforrás-felhasználás így hatékonyabbá válik, és a vonulási idő rövidül. A 112 központ új, informatikai fejlesztésekkel támogatott hívásfogadás pilot (teszt) üzeme 2013. decemberben pilot formában elindult, de 2014. januárban a pilot üzemet megszakították a hívásfogadásban fellépő problémák miatt, valószínűleg a közeljövőben újraindítják. A hívásfogadás és irányítás közötti információcsere felépítése zajlik, országos üzembe helyezés 2014. májusban várható. A tervezésnél alapvető kérdés volt a hívásfogadás és tevékenységirányítás szétválasztása vagy egyben tartása, de a döntéshozók a központosított hívásfogadás és leválasztott tevékenységirányítás mellett döntöttek. A hívásfogadás során elektronikus adatlap kerül kitöltésre, amelyet megosztanak a tevékenységirányítókkal.

Az ESR-112 és az eCall fejlesztés elemei a motorosoknak is előnyt jelentenek, de az előadó megjegyezte, hogy az IVS eszközök használata motorosok számára elég körülményes, ezért véleménye szerint más csatornákon történő segítség-hívásra is érdemes a fejlesztéseket fókuszálni, mint például mobiltelefonos alkalmazások. Ma a használatban lévő mobiltelefonok 60%-a okostelefon, 2020-ra 90% fölött lesz az arány. A segélyhívás mobilalkalmazás elvégzi az adatgyűjtést (GPS adatok) és adatátvitelt, majd mobil interneten vagy sms-ben a segélyhívó központba küldi.

Tanka László tű. ezredes, az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság Informatikai Főosztályának vezetője a katasztrófavédelem fejlesztési kérdéseiről beszélt. Elmondta, hogy a tevékenységirányítás korábban rossz hatásokkal működött, minden helyszínen különböző módon kezelték a hívásokat. 2012-ben alakult meg az egységes katasztrófavédelmi szervezet, átfogó reform indult meg a műveletirányításban, a megyei irányítás felé. Ma a segélyhívás az illetékes megyei katasztrófavédelmi igazgatóság műveletirányítására fut be, ami nem biztos, hogy egyezik a földrajzi elhelyezkedés szerinti szervezettel. Kikérdező protokollok segítségével döntenek el, milyen erőket kell riasztani, a rendelkezésre álló erőforrásokat egységesen kezelik. Az egységekkel folyamatos rádió-összeköttetés van, minden tevékenységet naplózhatnak. A szervezet így sokkal hatékonyabban működik, a diszlokációkat elkerüli, a vonulási idő rövidül, károk értékárnya csökken. Az eCall pilot projektben a BestWay rendszer sikeres



dr. Gulyás András

teszthívásokat hajtott végre 2013-ban, az eCall riasztásokat automatikusan, problémamentesen fogadták. A katasztrófavédelem egy másik új fejlesztése a VÉSZ (Veszélyhelyzeti Értesítési Szolgáltatás) alkalmazás mobiltelefonra, amely interaktívan, területre célzottan küld információt, és felhívja a figyelmet a veszélyhelyzetre.

#### MOTOROS FORGALMI TELJESÍTMÉNY

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. részéről dr. Gulyás András tanácsadó adott betekintést az országos közutak forgalomszámlálási adataiba, külön bemutatva a motorkerékpáros forgalom alakulását. A motorkerékpáros forgalom nagyság (ÁNF) térkép tanúsága szerint a motoros forgalom a nagyvárosok és térségi központok körül a legnagyobb. Felhívta a figyelmet, hogy az egyik legnagyobb motoros forgalmú útszakaszon, az M7 autópálya Budapest és Balaton közötti szakaszán is 166 jármű/nap forgalomnak mindössze 0,4%-át teszik ki a motorosok. Az M0 ÉK-i szektorában a 675 jármű/nap motoros forgalom a teljes forgalom 1,7%-át adja. Kiemelte, hogy a motorkerékpáros forgalmi teljesítmény (járműkm/nap) 64%-a mellékutakon, 29%-a főutakon, 7%-a gyorsforgalmi utakon bonyolódik. Az előadó ismertette az Útinform legújabb on-line szolgáltatásait, és említést tett a készülő android/iPhone mobil applikációkról.

Nagy Ádám, a Magyar Közút Nonprofit Zrt. autópálya-mérnöke záró előadásában bemutatta a hazai autópályákon működő ITS rendszerek területén történt fejlesztéseket. A 2005-ös állapotokat heterogén, korszerűtlen eszközpark, decentralizált működés jellemezte. A CONNECT és az EASYWAY programok beruházásainak köszönhetően létrejött az egységes, valós idejű Forgalmirányítási Rendszer (FIR), amelyekhez újabb alkalmazások, kísérleti rendszerek kapcsolhatók: web-kamerás szolgáltatás, kamerás eseményérzékelés, várható eljutási idők kijelzése, tehergépjárművek parkolásának irányítása. Az autópálya-hálózaton bekövetkezett motoros balesetekről elmondta, hogy a motorkerékpárosok részaránya az autópályák forgalmában 0,25-0,5% között mozog, de az összes baleset 0,5-1%-ában érintettek. A leggyakoribb balesetet előidéző okok részükről a figyelmen kívül hagyás, a nem megfelelő követési távolság és a gyorshajítás. Az előadó megemlítette még, hogy az autópálya-hálózat üzemeltetői rendelkeznek motoros útellenőr- és motoros mentőszolgálattal.

Dr. Lindenbach Ágnes – Schwáb Zoltán

Szabadkai kollégákkal készültek a szezonra a magyar motoros rendőrök

# Szerb–magyar rendőrmotoros képzés





Fotó: Vácról Vincent

Rendőrmotorok lepték el 2014. március 12-én az Országos Rendőr-főkapitányság Rendészeti Szervek Kiképző Központjának nagytétényi tanpályáját, ahol a magyar motoros rendőrök mellett a szerb rendészeti hatóság három munkatársa is részt vett a szezonnyitó képzésben. A terelőkúpok közötti gyakorlatozás célja, hogy a tél elmúltával a motoros rendőrök maguk is visszazerezzék rutinjukat, amiről az egyhetes „bemotorozást” követően engedélymegújító vizsgával adnak számot. Idén azonban nem csupán a járműkezelési készségek felfrissítésére került sor, de a vendégek révén tudás- és tapasztalatcserére is.

#### A SZERBEK BEMUTATTÁK SAJÁT FOGÁSAIKAT

„Európa összes közlekedésrendészeti szervével kapcsolatot tartunk, így a motoros rendőreink is ismerik külföldi kollégáikat – tájékoztatott Óberling József r. ezredes, az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztály vezetője –, sőt, a magyar rendőrök több európai versenyen is remekeltek, aminek köszönhetően a magyar motoros képzés nemzetközi elismerésnek örvend. A szerb hatóság képviselői e képzés megtekintése céljából érkeztek Budapestre.” Óberling József fontosnak tartotta azt is elmondani, hogy hasonlóképpen a magyar rendőrség is találkozott olyan szerb gyakorlattal, amelyet eddig nem alkalmazott, így a közös képzés egyfajta módszertani

» A hazai hatóság számára újdonság a civilnek álcázott motoros rendőrök alkalmazása.

cserének is tekinthető. „Ha úgy találjuk, hogy Magyarországon is van olyan élethelyzet, ahol ezeket a külföldi módszereket mi is sikeresen tudnánk alkalmazni, javaslatot fogunk tenni a vezetőink számára” – hangsúlyozta.

Az egyik lényeges módszertani fogás, ami a hazai hatóság számára újdonságot jelent, a civilnek álcázott motoros rendőrök alkalmazása. Bár Magyarországon is teljesen elfogadott, hogy a sebességellenőrzést a közlekedésrendészet jellemzően civil autóból végzi, Szerbiában a motoros rendőrök egy része is civil motoros ruházatban és civilnek látszó motorkerékpáron lát el szolgálatot. Ugyanakkor ezeket a járműveket rejtett módon nemcsak megkülönböztető jelzésekkel (kék lámpa, sziréna), de kamerával is felszerelik. A civil motoros rendőröket kifejezetten arra a célra alkalmazzák, hogy a nagy sebességgel menekülő bűnelkövetőket elfogják. E feladatok elvégzése közben is nagyon fontos a biztonság; lényeges, hogy se a rendőr, se a menekülő ne szenvedjen sérülést.



„Mind a szerb, mind a magyar rendészeti hatóság esetében elmondható, hogy az időjárás szabta korlátokon belül a legsokoldalúbban bevethető egységet a motoros rendőrök képezik, így nem csupán közlekedésrendészeti, hanem kifejezetten bűnügyi feladatok ellátására is alkalmazhatóak” – folytatta gondolatait Óberling József. „A jelenlegi képzés egyik súlypontja is az utóbbi területre

» A balesetek java emberi hibára és kevésbé műszaki hiányosságra vezethető vissza.

esik. Európa-szerte egyre nagyobb az igény arra, hogy a közlekedési rendőrök legyenek kicsit érzékenyebbek a bűnügyi feladatok iránt is, hiszen a bűnelkövetők szintén a közutakat használják. Így arra is törekszünk, hogy fejlesszük a magyar közlekedési rendőrök bűnügyi szemléletét.”

#### SZEZONKEZDETKOR ÉRSZÉNÉL KELL LENNI

A képzés részleteinek ismertetése mellett a Közlekedésrendészeti Főosztály vezetője fontosnak tartotta felhívni a figyelmet arra is, hogy a motoros szezon beköszöntével a motorosoknak és az autósoknak



egyaránt sokkal elővigyázatosabbnak kell lenniük. „A motorosok az első napsütéses hétvégén nagyszámban és nagy sebességgel jelennek meg a közutakon – mondta –, ennek következtében már március második hétvégéjén történt két halálos kimenetelű motoros baleset. Tavaly 58 motoros halt meg, ami meglehetősen magas szám. Tavasszal érdemes először kisebb sebesség mellett, rutinfeladatok segítségével újra begyakorolni a motorozás mozdulatait, alapfogásait, és csak akkor érdemes nagyobb sebességű közlekedésre vállalkozni – természetesen a KRESZ szabályain belül –, ha mindezek már jól mennek. Budapesten és vidéken egyaránt lehet olyan tanpályákat találni, ahol megfelelően fel lehet készülni a motorozásra – a legjobb az, ha a felkészülés szakember segítségével történik.”

A rendőrezredes arra is felhívta a figyelmet, hogy a balesetek java emberi hibára és kevésbé műszaki hiányosságra vezethető vissza. Sőt, még azokban az esetekben is, amikor büntetőjogi értelemben nem a motorkerékpárost terheli a felelősség, olyankor is szemmel láthatóan emberi mulasztásokról van szó: az autósok kora tavasszal még nincsenek hozzászokva a motorosok jelenlétéhez, nem számítanak rájuk, ezért nehezebben is érzékelik őket. Ebből adódnak a konfliktusok és balesetek egyaránt. „Induljunk neki kissé lassabban a szezonnak azért, hogy jövőre is mindenki nyugodtan és egészségesen tudja folytatni a motorozást.”



Foto: Váczl Vincent



Fotók: ORFK

### KÖTELESSÉG A PÉLDAMUTATÁS

Válaszul arra a kérdésünkre, hogy a magyar motoros rendőrök hogyan töreksenek a közlekedésbiztonság népszerűsítésére a civil közlekedők körében, Óberling József a közlekedésrendészeti munkatársakat az iskolai tanárokhoz hasonlította. „A rendőrök helyzete olyan az utakon, mint a tanároké az iskolában: nemcsak tanítják a gyerekeket, de példát is mutatnak nekik, hiszen a diákok nagyon sok mindent a tanáraiktól lesnek el. Ezért a motoros rendőröknek kötelessége, hogy jó példával járjanak elő a civil motorosok számára: egyfelől maguk is betartják a KRESZ előírásait, nem okoznak balesetet, másfelől pedig már pusztán a jelenlétükkel arra ösztönzik a közlekedőket, hogy tartsák meg a köz-

Nagyon szoros az együttműködés a szomszédos országok rendőrhatalásai között.

lekedési szabályokat. Példamutatás tekintetében nagy felelősség hárul a közlekedésrendészeti járművek vezetőire, hiszen a közlekedők fokozottan figyelnek rájuk az utakon, példát vesznek róluk, de egyúttal kritikusabbak is velük szemben, ha szabálytalanságot tapasztalnak náluk.”

### ELLENŐRZÉSEK A HÁRMAS HATÁRON

A szerb motoros rendőrök mellett Kovács József, a Szabadkai Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztály vezetője is ellátogatott a márciusi képzésre, akit az együttműködés másik hangsúlyos területéről, a közös határ menti ellenőrzésekről kérdeztünk. Elmondása szerint nem csupán szerb–magyar együttműködésről van szó, hiszen a román hatóságok bevonásával „hármashatár” akciókra is rendszeresen sor kerül, sőt, ezek az ellenőrzések már többéves hagyományra tekintenek vissza, és rendszerint tavasszal, illetve ősszel, a tranzitforgalom megnövekedésekor végzik őket. „A közlekedési kihágások tettenérése mellett ezek az akciók azt a célt is szolgálják, hogy a három hatóság megismerje egymás munkáját és módszereit: a szabálysértések felderítésének metodikáját, az alkalmazott technikákat, technológiát” – hangsúlyozta. „Ezeknek az akcióknak a keretében a különböző

hatóságok munkatársai átkísérik egymást a határon, így például a magyar rendőrök átlépnek a szerb oldalra, a szerb rendőrök pedig a magyar oldalra. Nagyon hatásos tud lenni, amikor a magyar oldalon a megengedett sebességnél gyorsabban hajtó szerb állampolgárt a szerb rendőrök állítják meg. Az ilyen akciók jól demonstrálják a gépjárművezetők számára, hogy milyen szoros együttműködés van a szomszédos országok rendőrei között, illetve a közlekedőkre gyakorolt pszichikai hatásuk sem elhanyagolható, ha számíthatnak arra, hogy saját országuk rendőrei az országhatáron túl is büntethetik őket.”

### „KÖZÖS CÉL A FORGALOMBIZTONSÁG JAVÍTÁSA”

A szerb közlekedésrendészet részéről is fontos törekvés a közlekedésbiztonság népszerűsítése. Így például a motoros rendőrök a civil motoros szervezetekkel együttműködve közös akciókat, felvonulásokat szerveznek Belgrádban, amelyek keretében a rendőrség a legújabb járműveit és biztonsági felszereléseit, pl. a sisakjait, csizmáit, kesztyűit is bemutatja. „A felvonulások célja a gépjárművezetők figyelmének felkeltése a szabálykövetés és a biztonsági felszerelés használatának fontosságára” – mondta Kovács József.

Váci Vincent



Beszélgetés Kiss Csabával, az ORFK – OBB főtitkárával

# A közlekedésbiztonsági kommunikáció igazi csapatmunka

2014. március 15-én a Magyar Sajtó Napja alkalmából Rendőrségi Aranytollal tüntették ki Kiss Csaba rendőr alezredest, az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság főtitkárát. Ezt a díjat olyan szakemberek érdemelhetik ki, akik kiemelkedő színvonalú tevékenységet folytatnak a rendőrség sajtó- és tömegkommunikációs tevékenységének támogatásában, illetve a korszerű rendőrségkép kialakításában. *Kiss Csaba* amellett, hogy 1993 óta dolgozik az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztály Balesetmegelőzési Osztályán – jelenleg osztályvezetői pozícióban –, két évtizede aktívan részt vesz az ORFK – OBB munkájában is.

– Mit jelent Önnek ez a kitüntetés?

– Nagyon megtisztelő a számomra, hogy *Papp Károly* főkapitány úr Rendőrségi Aranytollal ismerte el a közlekedésbiztonsági kommunikáció területén kifejtett tevékenységemet, de meg kell jegyezni, hogy a jutalom nemcsak engem illet, hanem az általam vezetett osztály valamennyi tagját, továbbá az ORFK – OBB és a területi balesetmegelőzési szervek titkárait, munkatársait is. Nélkülük a siker nem valósulhatott volna meg, amiben vitathatatlan az érdemük: a balesetmegelőzés és az ehhez kapcsolódó kommunikációs tevékenység kifejezetten csapatmunka.

– 2002 óta vezető beosztásban dolgozik az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottságban. Az elmúlt több mint egy évtizedben hogyan alakult, fejlődött a bizottság tevékenysége?

– Az ORFK – OBB 1992-ben állt a magyarországi balesetmegelőzési tevékenység élére, átvéve az 1973 és 1992 között működő

Országos Közlekedésbiztonsági Tanács feladatait. Jómagam 2002-ben lettem a bizottság titkára, majd 2009-től a főtitkára. Az ORFK – OBB az elmúlt több mint húsz évben a prevenció meghatározó szereplőjeként munkálkodott a közúti balesetek számának csökkentéséért, és nagyon örülök annak, hogy az elmúlt években az anyagi eszközök szűkössége ellenére is sikerült megőriznie ezt a szerepet.

» A fiataloknak a facebook felületen lehet a leghatékonyabban átadni a prevenció célú üzeneteket.

Munkánknak mindig is a tájékoztató és felvilágosító jellegű közlekedésbiztonsági kommunikáció volt a központi eleme, melyet széles körben és a változó kommunikációs követelményekhez igazodva végzünk. Igyekszünk lépést tartani a kor kihívásaival, üzeneteinket a változó világhoz igazítjuk. Ennek kapcsán büszkeséggel tölt el, hogy a hatóságok sorában az elsők között léptünk ki az internetre: a bizottság 2007 óta rendelkezik online elérhetőséggel (jelenleg két állandó honlapot is működtet, de egyes programokhoz ideiglenes webfelületek is tartoznak), 2012 júniusa óta pedig önálló facebook felületet is üzemeltet. Utóbbit azért tartjuk fontosnak, mert a közösségi portált előszeretettel használják a fiatalok, akik pont a közlekedés szempontjából leginkább veszélyeztetett korosztályt jelentik, így részükre ezen a csatornán lehet a leghatékonyabban átadni a prevenció célú üzeneteket.

Természetesen nemcsak a kommunikációs környezet változása, de a baleseti trendek elmozdulása is befolyásolja a bizottság tevékenységének fő irányait. Ennek szellemében az utóbbi években egyre nagyobb hangsúlyt fektetünk a védtelen közlekedőkre: a 2011. évet a kerékpárosok évének, 2012-t a motorkerékpárosok évének nyilvánítottuk, 2013-ban pedig a gyalogosok biztonságával foglalkoztunk kiemelten. Mindezek mellett az ORFK – OBB huszonegy év alatt egy olyan jól működő országos hálózatot hozott létre, amelynek területi és helyi balesetmegelőzési bizottságai napjainkban az ország valamennyi részén, több mint negyven helyen megtalálhatóak.



Fotó: ORFK

A 2014. március 15-i kitüntetettek (balról jobbra): André Ildikó közalkalmazott, az ORFK Hivatal Zsaru Magazin fotórovat-vezetője; Gál Balázs, a Magyar RTL Zrt. szerkesztő riportere; Kiss Csaba r. alezredes, az ORFK Rendészeti Főigazgatóság Közlekedésrendészeti Főosztály osztályvezetője és az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság főtitkára; Soltész Bálint r. őrnagy, a Heves Megyei Rendőr-főkapitányság szóvivője

– *Változtak-e az elvek, amelyek mentén a prevenciók célú kampányait felépítik?*

– Főbb kampányaink alapvetően mindig is a legveszélyesebb közlekedési magatartások ellen irányultak, például sebességtülpés, ittas járművezetés, biztonsági öv használatának elmulasztása, közúti közlekedés legvédtelenebb résztvevőinek a védelme stb. – e területeken igyekszünk folyamatosan javulást elérni. A preventív munka eredményességét nehéz konkrétumokkal mérni, ugyanakkor biztos vagyok abban, hogy sikerült hozzájárulnunk a személy-sérüléssel járó balesetek és a halálos áldozatok 2008 óta tapasztalható jelentős csökkenéséhez. Kommunikációs kampányaink eredményességét szintén jól mutatja, hogy nemzetközi sikereket is értünk el velük, például a „Zebra a gyalogosoké!” kampányunk plakátja 2010 márciusában a Tunéziában megrendezett közlekedési kampányok nemzetközi fesztiválján első helyezést ért el. Ugyanakkor e területen is figyelünk az aktuális trendekre, és tudjuk, hogy napjainkban nem a lexikális ismeretekre, hanem sokkal inkább a rövid, de kifejező, csattanós üzenetekre van szükség. Ennek szellemében készültek a legutóbbi kisfilmjeink is.

– *Milyen akciók szerepelnek az OBB ideai tervei között, mik lesznek a súlyponti témakörök?*

– Az ideai évben is sort kerítünk mindazokra a programokra, amelyek az elmúlt évek tapasztalatai alapján hatékonyak bizonyultak a közlekedő társadalom különböző rétegeinek megszólításában. Tematikus kampányokat szervezünk kerékpárosoknak, motorke-rekpárosoknak, illetve az imént említett kiemelt közlekedési kihá-

gások vonatkozásában is. Március 24-én elindítottuk a már több éve futó vetélkedősorozatunk, a „Közlekedik a család” idei versenyt, amelynek célja nemcsak az, hogy ráirányítsuk a közlekedők széles rétegeinek – gyalogosok, kerékpárosok, gépjárművezetők, utasok – figyelmét a biztonságos, balesetmentes közlekedés követelményeire, de egyúttal az is, hogy hangsúlyozzuk a szülői példamutató magatartás fontosságát. A megyei fordulók április közepén indulnak, az országos döntőre szeptember 13-án kerül sor. Emellett

» Napjainkban nem a lexikális ismeretekre, sokkal inkább a rövid, csattanós üzenetekre van szükség.

további felmenő rendszerű országos szintű ifjúsági és gyermekvetélkedőkre, gyermekrajzpályázatokra is lehet számítani, de a közlekedésrendészeti munkatársak számára is szervezünk versenyeket, ahol összemérhetik tudásukat és tapasztalataikat. Nem mellesleg továbbra is különböző prevenciók eszközökkel támogatjuk a közúti ellenőrzéseket. Az ideai tevékenységeink során természetesen építünk a már kialakult szakmai kapcsolatokra, így szoros együttműködés várható a baleset-megelőzésben szerepet vállaló állami, valamint társadalmi szervekkel és szervezetekkel, hatóságokkal – többek között a Nemzeti Fejlesztési Minisztériummal, a Nemzeti Közlekedési Hatósággal, a Közlekedéstudományi Intézettel –, illetve az érdeképviselettel és a civil kezdeményezésekkel.

Öt kérdésre öt válasz Győri Gyulától, az NKH elnökétől

# „A díjat a munkatársaimnak is ajánlottam”

A hazai közlekedés érdekében végzett több évtizedes kiemelkedő szakmai, illetve vezetői tevékenységének elismeréseként – március 15-e alkalmából – Baross Gábor-díjat vehetett át Győri Gyula, a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) elnöke Németh Lászlóné nemzeti fejlesztési minisztertől. A hír és az elismerés indoklása rövid, ám – amint az a szövegből is kitűnik – sokéves munka áll a sikeres vezető mögött. A díj átvételekor kértük arra a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökét, hogy öt villámkérdésünkre adjon öt villámválaszt.

- *Mi az, ami díjazottként először megfogalmazódott a fejében?*
- Tudom, hogy álszerénységnek tűnik, mégis komolyan gondolom, hogy a csapatmunka. Nem véletlen, hogy a díjat a munkatársaimnak is ajánlottam, hiszen az ő hatékony tevékenységük nélkül aligha kaphattam volna meg a legmagasabb miniszteri kitüntetést. Nincs az a zseniális vezető, aki egy ekkora szervezet élén képes lenne eredményeket elérni, ha nem áll mögötte egy olyan bázis, amelyre szakmailag támaszkodni tud.
- *Ebben valószínűleg igaza van, ám a legjobb csapat is csak akkor sikeres, ha jó az edző is. Ön nem így gondolja?*
- Maradva a hasonlatánál, mondjuk úgy, hogy nem tartom rossz edzőnek magam. Talán azért, mert régóta elfogadom azt a tényt, hogy egy vezető – főként, ha az NKH-hoz hasonlóan szerteágazó területeket felölölő szervezet élén áll – nem érthet mindenhez. Sokkal inkább emberismeretre van szükség, hogy bi-



zalmat szavazhasson azoknak a vezető kollégáknak, akik a különböző szakmai területeket irányítják. Emellett persze a szerencse is fontos; utóbbinak köszönhető, hogy az NKH-nál egy olyan csapat állt össze, amely már pontosan ismeri az elképzeléseimet, és maradéktalanul képes megoldani az előttünk álló feladatokat.

- *Mit tart az elmúlt évek legnagyobb eredményének?*
- Ahhoz, hogy eredményekről beszélhessünk, fontos volt, hogy kellő támogatást és bizalmat kapjunk a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumtól, ide értve Németh Lászlóné miniszter asszonyt, Schwáb Zoltán közlekedésért felelős helyettes államtitkár urat, illetve a különböző szakterületeket irányító államtitkárokat is. Szinte nem is volt olyan feladat vagy téma, amelyhez ne nyújtottak volna segítséget, ha jeleztük az igényünket. Amúgy pedig büszke vagyok arra, hogy elindultunk a célul meghatározott „szolgáltató hatóság” megvalósítása felé vezető úton, amelyet reményeim szerint már az ügyfeleink is érzékelnek.
- *Ha megengedi, a magunk részéről – kissé elfogultan – a közlekedésbiztonság javítására tett lépéseiket emelnénk ki. Egyetért vele?*





Fotók: Iró Zoltán

– A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram teljesítése kormányzati feladata az NFM-nek és az NKH-nak. Ennek megfelelően is kezeltük azokat a teendőket, amelyek ez ügyben ránk hárulnak. Nagy sikerként könyvelem el, hogy tavaly hatszáz alá csökkent a balesetekben elhunytak száma, és ezzel megint átléptünk egy bűvös határt. Bízom abban, hogy ebben szerepe volt a diákok, a pedagógusok, és idéntől már a jogosítvánnyal rendelkezők részére is indított e-learninges képzésnek éppúgy, mint a megannyi – motorosoknak, autósoknak, kerékpárosoknak és főleg gyerekeknek tartott – rendezvényünknek. Rengeteg feladatot hajtottunk végre ezen a téren, de azt gondolom, ha csak egyetlen emberéletet is sikerült megmentenünk, már nem volt hiábavaló a munkánk.

– *Ahogy Önt ismerjük, vélhetően már sorban állnak a következő évekre vonatkozó feladatok is. Ha így van, mondana egy példát ezek közül?*

– Valóban számos olyan feladatot állítottunk már össze vezetői értekezleteinken, amelyek végrehajtására az elkövetkező évben, években kerülhet sor. Sok a teendőnk a gépjárművezető-képzés és vizsgáztatás, illetve a gépjárművek műszaki vizsgáztatása, a közúti ellenőrzések hatékonyságának fokozása terén is. Megnyugtató ugyanakkor, hogy a feladatok végrehajtása során ez idáig is partnerekre találtunk a rendőrségben, a katasztrófavédelemben, a fogyasztóvédelemben, a biztosítóknak és más társszervezetekben. Biztos vagyok abban, hogy ez a jövőben sem lesz másként, így a stratégiai céljainkat meg tudjuk valósítani.

S. G.

Cél a hatékonyság növelése, a működés javítása, optimalizálása

# Szervezetfejlesztés a Nemzeti Közlekedési Hatóságnál

**A Nemzeti Közlekedési Hatóság sikeresen pályázott a szervezetfejlesztésre és a hatékony működési megoldások kialakítására az ÁROP 1.2.18/A pályázaton. A szervezetfejlesztési program célja a belső hatékonyság növelése, a szervezet működésének javítása, optimalizálása.**

A szervezetfejlesztési program keretében öt beavatkozási területen került módszertan kidolgozásra, melyek az alábbiak:

- Teljesítménymenedzsment
- Folyamatoptimalizálás
- Tudásmegosztás
- Minőségirányítás
- Változáskezelés

A szervezetfejlesztés célja a belső hatékonyság növelése, a szervezet működésének javítása, optimalizálása. Ehhez az átfogó szervezeti célhoz illeszkedő stratégiai cél a szervezeti tudás kiaknázásának és a szervezeti kultúra kialakításának hatékonyabb tétele.

A szervezeti tudással kapcsolatos tevékenységek ellátásával a tudásmenedzsment foglalkozik. A tudásmenedzsment alatt értünk minden olyan tevékenységet, amelynek célja a hatóságon belül megtalálható dokumentált (explicit) és a munkatársak

tapasztalataiból, ismereteiből fakadó rejtett (tacit) tudás, szakértelem feltérképezése, rögzítése, rendszerezése és hatékony hasznosítása. A tudásmegosztás módszertani útmutató alapján annak érdekében, hogy a szervezet meghatározza a tudás fogalmát és feltérképezze a meglévő folyamatokat, a strukturált interjú, mint módszertani eszköz alkalmazása szükséges. A strukturált interjú felméri a szervezet vezetőjének vélekedését, hozzáállását a tudásmenedzsment témaköréhez, a szervezet és a rendelkezésre álló tudás viszonyához, a vezetői elképzelésekhez, irányokhoz. Elkészítése biztosítja, hogy világossá váljék a fejlesztés iránya, illetve a célok, elképzelések, feladatok a tudásmenedzsment területén.

A fentiek tükrében kérdeztük Győri Gyulát, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökét, hogy válaszaival segítse a szervezetnél a tudásmenedzsment folyamatok kialakítását.

– *Ön szerint a szervezet optimális működéséhez szükséges tudás jelenleg milyen mértékben áll rendelkezésre?*

– Nagy hangsúlyt fektettünk az elmúlt két évben arra, hogy a napjainkban jellemző nagy szervezeti fluktuációt hatóságunknál továbbra is visszaszorítsuk, hiszen egy cég legnagyobb vagyona a dolgozóiban rejlő tudás, ismeret, tapasztalat, szakértelem. A személyi értékelés jogszabály által előírt rendszerére építve megreformáltuk a hatóságnál a motivációt elősegítő elnöki dicséret rendszerét. Jelenleg az NKH rendelkezik a működéshez szükséges optimális tudással, a feladatunk azonban az, hogy ezen ismereteket összegyűjtsük, rendszerezzük és továbbfejlesszük

annak érdekében, hogy működésünk még hatékonyabb legyen. Az ösztöndíjas programoknak köszönhetően szeretnénk elérni, hogy a hozzánk érkező fiatal, agilis szakembereknek minél rövidebb idő alatt át tudjuk adni a speciális tudást, így biztosítva, hogy a dokumentált tudás aránya növekedjen.

– *Rendelkezik a szervezet tudásmenedzsment (TM) stratégiával?*

– Az elmúlt években éreztük a tudásmenedzsment stratégia szükségességét, melynek következtében a stratégiai elnökhelyettes által irányított szervezet megkezdte ennek kidolgozását. Nagy segítséget nyújt mind ebben, mind a megvalósításában az ÁROP szervezetfejlesztési programban történt sikeres pályázatunk. A 2014-2018 közötti intézményi stratégiának szerves részét képezi majd a tudásmegosztás, tudásmenedzsment stratégia, melynek teljes szervezetre történő beillesztése érdekében a jövőben több pályázaton is szeretnénk sikeresen részt venni.

– *Van-e a szervezetnek elkülönített forrása a tudásmenedzsmenttel kapcsolatos kiadásokra?*

– Elsősorban a hatóság alapfeladatainak ellátásához szükséges a pénzügyi forrásokat biztosítani, ezért próbáltuk a belső, elsősorban humán erőforrás szervezésével megoldani a tudásmenedzsmenttel kapcsolatos feladatokat. Természetesen kiemelt figyelmet fordítunk erre a területre, így rendelkezünk éves képzési tervvel, melynek költségére a forrást biztosítottuk. Ezen felül az ÁROP pályázaton nyert támogatás is nagy lendületet ad a tudásmenedzsment kialakításának, hiszen a pályázat során az egyik el-

érendő eredményünknek a tudásmegosztás koncepciójának kell lennie. Ez a koncepció szolgáltat majd alapot az év során más pályázatokon történő részvétellel, így biztosítva külső forrásokat a feladat számára.

– *Milyen tudásmegosztáshoz szükséges eszközök állnak a szervezet rendelkezésére?*

– Az informatikai infrastruktúránknak köszönhetően rendelkezünk olyan elektronikus eszközökkel, amelyek nagymértékben segítik a tudásmegosztás folyamatát. Ilyen eszközök például az intraneten a szervezeti egységek között kialakított munkacsoport oldalak, közös tárhelyek, archívumok és természetesen az elektronikus levelező rendszerünk. Továbbá rendszeres belső képzéseket tartanak munkatársaink egymásnak is a tudás, a szakértelem átadására vonatkozóan.

teszik a szervezeten belüli tudásmegosztás folyamatát. Fontosnak tartom, hogy központon kialakítsunk hatóságunknál egy Információs Központot, mely segítségével tovább építhetjük a szolgáltató hatóság képét. Természetesen a korábbi kérdésekben részletezett eszközök bevezetésével kívánjuk támogatni a szervezeti tudásmegosztást.

– *Ön szerint melyek a TM hatékonyságát hátráltató tényezők a szervezeten belül (pl. nincs elegendő erőforrás, nem megfelelő szervezeti kultúra, stratégia hiánya...)?*

– Legfontosabb hátráltató tényezőként hatóságunk dolgozóinak leterheltségét emelném ki, hiszen a napi munkafolyamatok mellé igen nehéz beilleszteni a tudásmenedzsmentben előírt feladatokat. Ez csak úgy valósulhat meg, ha humán erő-

megett utat, így biztosítva a hatóság életében a folytonosságot. E mellett meg kell említeni, hogy szervezeti átalakításra is szükség van annak érdekében, hogy a humán erőforrás tudásmegosztásba történő bevonása minél hatékonyabb legyen. Elengedhetetlen, hogy a folyamatokat tovább pontosítsuk, és a fejlesztéseket fokozzuk, melyekre a forrásokat meg kell találnunk. Így a jövőben még több pályázati forrást szükséges ezekhez az eredményekhez hatóságunk számára megszerezni.

– *Milyen eredményt vár a szükséges változtatásoktól?*

– Egy olyan hatóság kialakítása a cél, amely gazdaságosabban bánik belső erőforrásaival. A szervezetben rejtve maradt tudást azonosítani tudja, ezeket az ismereteket



Fotó: Iró Zoltán

– *Milyen hatékonysággal kerülnek felhasználásra ezek a tudásmegosztást támogató eszközök?*

– Mint minden folyamatnak, ennek is szüksége van időre, amíg a munkatársaink hatékonyan tudják használni ezeket az eszközöket. Ezért fontos, hogy figyeljük a dolgozói visszacsatolásokat. A jövőbeni feladatunk, hogy rendszeres folyamatfejlesztést hajtsunk végre, így biztosítva a hatékonyság növelését az eszközök felhasználásában.

– *Milyen lépéseket tettek a tudásmenedzsment kialakítása/fejlesztése érdekében a szervezeten belül?*

– Az ÁROP pályázatnak köszönhetően felállítottuk a Tudásmegosztás Munkacsoportot, melynek konkrét feladata, hogy kidolgozza azokat az eszközöket, amelyek a jövőben még hatékonyabbá és sikeresebbé

forrás bővítésére van lehetőség, illetve a hatósági ügymeneteket fejlesztésekkel elektronikusan támogatni tudjuk. Fontos továbbá hangsúlyozni, hogy némiképpen hiányzik az életpályamodell is, amely segítségével hosszú távra tudnánk tervezni munkatársainkkal, így elérve, hogy a tudás a szervezeten belül maradjon. Természetesen anyagi erőforrásokban sem bővelkedünk, amelyek hiánya tovább lassítja a szükséges fejlesztéseket, oktatásokat, a tudásmenedzsment kultúra alapszinten történő beillesztését a mindennapi munkába.

– *Véleménye szerint milyen változtatásokra lenne szükség a hatékonyabb tudásmenedzsment érdekében?*

– A tudásmenedzsment hatékonyságának növelése érdekében fontosnak tartom, hogy folytassuk az elmúlt másfél-két évben

dokumentált formában rögzíti, és azokat hatékonyan használja. Kialakít olyan tudásmegosztási folyamatokat, amelyek alapszinten beépülnek a dolgozói munkakultúrába. A kollégák rendelkeznek jövőképpel, mely biztosítja a Nemzeti Közlekedési Hatóság számára, hogy szakértelmükkel sokáig, magas szinten lássák el feladataikat. Ennek feltétele, hogy kialakul egy életpályamodell, melynek kezdeti lépései már a toborzással elindulnak. A munkavállalók a rendelkezésükre bocsájtott eszközöket készségszinten használni tudják, így ezen eszközök segítségével rövidülnek a hatósági munkafolyamatok. Végül soron a változásoktól elsősorban azt várom, hogy szolgáltató hatóságként mind a lakosság, mind a munkatársaink egy modernebb, szakszerűbb és ésszerűbb szervezettel találkoznak a jövőben.



Közlekedésbiztonság a kerékpáros kiállításon

# Bringaexpo 2014





Nagy sikert aratott a 2014. évi VII. PORT Bringaexpo, amelyet február 27-e és március 2-a között rendeztek a Hungexpón. A Bringamédia Kft. által szervezett kiállítás rengeteg látogatót vonzott, ami a kerékpározás népszerűségének töretlen növekedéséről árulkodik. Idén kifejezetten nagy volt a választék a gyermekeknek készült termékekből, de a fiatalok és felnőttek számára is volt bőven miből válogatni. A vásárstandok mellett természetesen olyan szolgáltatásokkal – pl. a BUBI közösségi kerékpárrendszerrel, a Bringázz a munkába! kampánnyal, vagy különböző szervezett közösségi kerékpáros túrákkal – is megismerkedhettek a látogatók, amelyek kifejezetten a kerékpározás népszerűsítését és kultúrájának épülését, illetve a közlekedésbiztonság javítását célozzák meg.

## A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG NÉPSZERŰSÍTÉSE

A Bringaexpo 2014 közlekedésbiztonsági profiljával kapcsolatos kérdéseinkre válaszolva *Bognár Tamás*, a Bringamédia Kft. főszerkesztője és a Bringaexpo sajtófelelőse elmondta, hogy munkájuk szerves részének tekintik a közlekedésbiztonság népszerűsítését. Médiacsatornaként egyrészt számos cikket, körképet jelentetnek meg a különféle védőfelszerelésekről, pl. a bukósisakokról, kerékpáros gyerekülésekről stb., ugyanakkor azt is fontosnak tartják hangsúlyozni, hogy a balesetek megelőzése kapcsán



Bognár Tamás, a Bringamédia Kft. főszerkesztője

a védőfelszerelésnél sokkal többet számít az, hogy ésszel bringázzunk. „Lényeges, hogy tudjuk kezelni a kerékpárt. Ahogy az autók számára is különféle vezetéstechnikai képzések állnak rendelkezésre a tanpályákon, fontos volna, hogy a gyermekek is részt vegyenek a rendelkezésre álló biciklis képzések valamelyikén, ám ez nem feltétlenül jut eszébe a szülőknek” – vélekedett Bognár Tamás. „Ahhoz, hogy valaki jól bringázzon, szakszerű felkészítést kell kapnia, amibe az alapkészségek elsajátításán túl az is beletartozik, hogy a kerékpáros tudja, miként kell kezelni a vészhelyzeteket. Magunk is tervezünk egy olyan magazinsorozatot megjelentetni, ami a kerékpárkezelésről szól – szem előtt kell azonban tartani, hogy írásban nem lehet ugyanúgy átadni a vezetéstechnikai ismereteket, mint egy gyakorlati képzés keretében. Éppen ezért olyan

rendezvényeink is vannak, ahol – a jelenlegi Bringaexpón is üzemelő – KRESZ-park és szakképzett személyzetének segítségével kiváló tanulási lehetőséget nyújtunk a gyerekeknek.”

A Bringaexpón felállított KRESZ-parkban a gyerekek a legfontosabb közúti közlekedési táblákkal és lámpajelzésekkel ismerkedhetnek meg, illetve a szakképzett



Kerékpáros KRESZ-park gyerekeknek a Bringaexpón

felügyelők segítségével a kerékpáron ülve is gyakorolhatták a közlekedési szabályoknak megfelelő bringázást. A lelkes vállalkozóknak láthatósági mellény és fényvisszaverő pánt volt a jutalma, de a szülők a gyerekeknek szóló közlekedésbiztonsági oktató CD-t is vásárolhattak.

### EGY SZAKMAI IRÁNYVONAL AZ OKTATÁSBAN

A Bringaexpón a kicsiknek szóló KRESZ-park mellett egy nagyobb tanpálya is üzemelt, amelyet a már gyakorlottabb bringások vehettek igénybe. Ezen a pályán például a súlypontáthelyezést lehet biztonságos körülmények között és profi bringás szakemberek felügyelete mellett gyakorolni. Bognár Tamás azt is kiemelte, hogy a 2014-es expón feltűnően sok gyerekterméssel lehetett találkozni, ami természetesen a gyártók szempontjából logikus stratégia – aki ugyanis gyerekkorában hozzászokik a kerékpáros termékek használatához, az a jövőben is potenciális vásárlóerőt képvisel. Van azonban ennek a tendenciának

a közlekedés biztonságára kiható pozitívuma is, mégpedig az, hogy a biztonságközpontú szemlélet így már gyerekkorban rögzül. „A gyermekek nagyon fogékonyak, azokat a mintákat követik, amiket látnak, ezért nagyon fontos a szülői példamutató: ha azt szeretnénk, hogy gyermekeink is bukósisakban kerékpározzanak, hogy ne menjenek át a pirosra stb., nekünk is eszerint kell cselekednünk. A szülőknek nagyon nagy a felelőssége abban, hogy gyermekeik mennyire biztonságosan bringáznak. Egyébként egyre több helyen vannak bmx és egyéb bringás parkok, salakpályák, ahol a gyerekek fejleszthetik a készségeiket, illetve megfelelő védőfelszerelésben, biztonságos körülmények között kipróbálhatják, milyen elesni a biciklivel, és hogyan lehet azt a legkevesebb sérüléssel megúszni” – mondta a Bringamédia Kft. főszerkesztője. „Nagyon fontosnak tartjuk továbbá, hogy a kerékpáros oktatás állami szinten egységes irányt vegyen. Egyre több intézmény foglalkozik egyénileg kerékpáros gyermekoktatással, de hasznos volna, ha lenne egy olyan szakmai irányvonal, amely ezeket összefogná.” Bognár Tamás felvetette a kerékpáros jogosítvány gondolatát is, amely ugyan erősen megosztja a szakmai közvéleményt, de tény, hogy a kerékpáros ugyanúgy részt vesz a közúti forgalomban, akár a személyautók vagy a robogók, ezért elvárható a megfelelő szabályismeret és járműkezelési készség is. „Fontos, hogy a közúti kerékpározáshoz a megfelelő tudás is társuljon, hiszen a rendőrségi adatok szerint a kerékpáros elütések nagyobb része is a bringások hibájából következik be.”

A Bringaexpón a kerékpárok mellett számos, a biztonságos kerékpározást szolgáló kiegészítő felszerelést is meg lehetett tekinteni. Nemcsak az olyan közismert termékek bő választékából lehetett válogatni, mint az első és hátsó lámpák, küllőprizmák és bukósisakok, hanem különböző újtásokkal vagy a köztudatban kevésbé szereplő megoldásokkal is találkozhattunk.

### BIZTONSÁGOSABB, LÁTHATÓSÁGOT SEGÍTŐ ABRONCSOK

A kerékpárabroncs a kerékpár legkitettebb elemei közé tartozik, hiszen folyamatosan érintkezik a talajjal, így viszonylag nagy az esélye annak, hogy valamilyen úthiba vagy az útra kiszóródott éles, hegyes tárgy (kavics, tüske, szilánk stb.) következtében megsérüljön, és ezáltal a belső tömlő

is defektet kapjon. A menet közbeni defekt különösen a lejtőn való nagy sebességű haladáskor jelenthet veszélyt. Ennek kiküszöbölésére fejlesztették ki az úgynevezett defektvédő gumikat, amelyekben a futófelület alatt típusától függően különböző anyagú és vastagságú defektvédő gumiszigetelések találhatók, hatékony védelmet biztosítva a külsőbe fűrődő idegen tárgyak ellen. Sőt, olyan belső tömlőket is forgalmaznak, amelyek „öntömítők”, azaz defekt esetén géll alapú bevonatuk segítségével három mm mélységig képesek eltömíteni a keletkezett lyukakat.

Érdeemes néhány szót ejteni az úgynevezett „szöges” külső gumikról is, amelyeket kifejezetten a havas vagy jeges úton való kerékpározásra fejlesztettek ki. E gumitípusoknál a futófelületbe kettő vagy négy sorban kemény szegecseket ágyaznak, amelyek jelentősen megnövelik a kerekek csúszásátlását, ugyanakkor a guminyomás növelésével száraz aszfaltúton is alkalmazhatóak. A defektvédelem mellett a külső gumik a láthatóságban is fontos szerepet tölthetnek be. Egyre több külsőt szerelnek fel reflexcsíkkal: a gumik külsején körbefutó fényvisszaverő sávok szürkületben, sötétben, ködben és esőben is jobb láthatóságot biztosítanak, sőt, a legújabb KRESZ-módosítás értelmében a reflexcsíkos külsők egyenértékűnek számítanak a küllőprizmákkal (azaz kiváltják az utóbbiakat).

### KERÉKPÁROS GYEREKÜLÉSEK

Korszerű és biztonságos gyerekülésekből sem volt hiány a 2014-es expón, egyaránt lehetett látni előre- és hátraszerezhető modelleket. A 25 kg-os testsúlyig tervezett hátsó ülések esetében olyan megoldásokkal fokozzák a gyerekek biztonságát, mint



Korszerű kerékpáros gyerekülések

a belső térhatárolóval és becsatolható pánttal ellátott lábtámaszok, amelyek megakadályozzák, hogy a gyermek lábfeje a kerékhez érjen, vagy mint a sisaknak kivágott rész

a háttámlán, amely kényelmesebbé teszi a fejtartást. Sok modell háttámlájára lámpafelfogatási pontot is felszerelnek. Az első és hátsó ülésekre egyaránt jellemző, hogy legalább három-, de esetenként akár ötponthozos biztonsági övvel vannak felszerelve. Ami pedig az utazás kényelmét illeti, a korszerűbb hátsó ülések támlája enyhén dönthető arra az esetre, ha a gyermek elszunnyadna utazás közben, illetve a kerékpár csomagtartójára való felfogatás is konzollal történik, amelynek köszönhetően a gyermekülés kevesebb rázkódást vesz át a durvább útszakaszokon.

### BUKÓSISAKOK

A bukósisakok területén is dinamikus fejlődést lehet tapasztalni; versenyzők számára fejlesztették ki például azokat a modelleket, ahol a sisakra felhajtható rostélyt szerelnek.



Rostélyllyal ellátott bukósisak a profiknak (fent) és gyereksisakok (lent)

Ez a bringás napszemüvegekhez hasonlóan védelmet nyújt a tűző nap, a menetszél, a szembeszálló por és bogarak ellen, sőt, a gyengén látók is viselhetik alatta a saját szemüvegüket.

A gyereksisakok között számos olyan modellt lehetett látni, amelyeknek a formája vagy a mintázata nagyon vonzó a gyerekek számára, akik sokkal szívesebben viselik a számukra kifejezetten tetszetős fejevédőket (pl. a fiúknak rajtszámmal és versenysportos mintával kialakított, a lányoknak pedig mesefigurákkal tarkított sisakokat terveztek). Sok gyermeksisak további előnye,

hogy kialakításuk révén síeléshez is használhatóak, így kettős funkciót töltenek be, ami szintén nagyon vonzóvá teheti őket. Meg kell említeni azokat a gyermek- és felnőtt sisakokat is, amelyek rikító színük révén nagymértékben hozzájárulnak viselőjük észlelhetőségéhez.

Szerkezeti védelem szempontjából a profi sisakok közé tartoznak azok a termékek, amelyeknek a belsejében karbon és műanyag alapanyagú merevítő háló is található. Az ilyen szerkezeti háló feladata, hogy ütődés esetén egyben tartsa a fejevédőt, ami így nem törik darabokra. Olyan modelleket is látni lehetett a kiállításon, amelyeket a belső merevítő hálón túl egy, a hossz tengelyen elhelyezett alumíniumcsővel is megerősítettek.

### RUHÁZAT ÉS TOVÁBBI KIEGÉSZÍTŐK

A biztonságtudatos kerékpáros a ruházatával is fokozhatja láthatóságát. A hagyományos láthatósági mellény és fényvisszaverő pántok mellett sok gyártó is forgalmaz olyan sportruházatot – felsőket, nadrágokat, sisakokat stb. –, amely nagyon élénk színű, fényvisszaverő elemeket tartalmaz, vagy egyenesen retro-reflektív felületű anyagból készül. Szintén a ruházat körébe tartoznak a rikító színű sportzoknik és lábszárvédők is, amelyeket a bringások „civil” öltözetük kiegészítéseként is bátran viselhetnek.

Érdeemes kitérni a kerékpáros táskákra is, legyen szó elsőkerék-, csomagtartó-, kormány-, nyereg- vagy váztáskáról, hiszen



A láthatóságot segítő kiegészítők

itt is bőven van lehetőség olyan terméket választani, amelyet fényvisszaverő elemekkel szereltek fel. Különösen fontos lehet ez a csomagtartóra szerelhető táskák esetében, mert utóbbiak jelentős mértékben takarják a hátsó kereket, és így korlátozzák a hátsó prizma láthatóságát.

Váczi Vincent

Ötvenegy díjazott a 2013. évi pályázaton

# Egyre több a kerékpárosbarát település és munkahely



Hetedik éve pályázhatnak hazánk települései a kerékpárosbarát címre, és a munkahelyek, intézmények is versenybe szállhatnak a kitüntetésért a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium megbízásából a Kerékpáros Magyarország Szövetség által szervezett Kerékpárosbarát Település és Kerékpárosbarát Munkahely pályázaton. A 2013-as év eredményei azt bizonyítják, hogy Magyarország jó úton „gurul” afelé, hogy kerékpáros közlekedés tekintetében Európa élvonalába kerüljön.

## TERET HÓDÍT A KERÉKPÁROZÁS

Szintén ezt igazolja, hogy az Európai Kerékpárosok Szövetsége (ECF) által tavaly kiadott, a kerékpározás helyzetét elemző felmérés szerint<sup>1</sup> Magyarország az uniós tagállamok között a nyolcadik helyen áll. A sikeresen pályázó hazai településeknek és munkahelyeknek járó elismeréseket dr. Völner Pál infrastruktúráért felelős államtitkár adta át 2014. január 22-én a REC (Regional Environmental Center) szentendrei központjában.

A pályázók száma évek óta növekszik, 2013-ban a számuk már elérte a 61-et. A pályázatok elbírálása igen alapos: nem csupán

a kerékpáros infrastruktúra nagysága és minősége, illetve a fejlesztésekre fordított pénzügyi források mértéke, hanem a helyben szervezett kerékpáros rendezvények száma és a szemléletformálás terén tett egyéb lépések is hangsúlyos szempontot jelentenek az értékelés során. Hazánkban tehát mérhetően egyre inkább teret hódít a kerékpáros közlekedés, amelyben jelentős szerepet játszik az alföldi települések kimagaslóan magas kerékpáros közlekedési részaránya. 2013-ban először online felületen is be lehetett adni a pályázatot, ami nemcsak, hogy könnyebbé tett, de nagyon sikeres is volt, hiszen a jelentkezők 95%-a élt ezzel a lehetőséggel.

## KILENC ÚJ DÍJAZOTT TELEPÜLÉS

A településbarát címüket megújító korábbi sikeres pályázók mellett kilenc új település nyerte el a 2013. évi eredményhirdetésen: a fővárosi kerület, megyei jogú város kategóriában Eger, a városok közül Balatonalmádi, Gyomaendrőd, Lenti és Soltvadkert, a nagyközségek, községek versenyében pedig Balatonmáriafürdő, Csopak, Köröstarcsa és Rábapatona lett első alkalommal befutó. A nyertes települések kerékpáros teljesítményét vizsgálva elmondható, hogy a kerékpárral közlekedő népesség becsült részaránya az újr pályázók körében átlagosan 52%, és az új pályázók között is eléri a 45%-ot. Az újr pályázók a közlekedésfejlesztésre elkülönített összes költségvetési forrásuk átlagosan 30%-át fordították a kerékpározás infrastruktúrájának fejlesztésére, míg ez az arány az új pályázók esetében 14%. Szintén a kampány sikeréről és a résztvevők elkötelezettségéről árulkodik, hogy az újr pályázó településeken az egy évvel korábbi adatokhoz képest 36%-kal több ponton van kerékpártároló.

A résztvevő önkormányzatok egyre több figyelmet szentelnek a gyerekek önálló közlekedésének közlekedésbiztonságára, hiszen a kerékpáros fejlesztések egyik kiemelt célja, hogy a kerékpárral történő iskolába járás biztonságos alternatívát jelentsen az iskolások számára. A főként vidéki települések szerint azonban nemcsak a gyerekeket kell megtanítani a balesetmentes kerékpárhasználatra, hanem az autósokat, gyalogosokat is újra rá kell venni a toleránsabb hozzáállásra. Ehhez a szemléletformáláshoz a helyi rendőrkapitányságok is számos településen nyújtanak segítséget az önkormányzatoknak.

1. <http://www.ecf.com/news/the-first-eu-wide-ecf-cycling-barometer-launched/>



## A MUNKAHELYEK IS RÁKAPCSOLTAK

A települések mellett a vállalatok, intézmények is részt vehetnek a pályázaton, így 2013-ban huszonnegyzet munkahely nyerte el újonnan vagy újította meg a kerékpárosbarát címet. Az elismerés azoknak a munkáltatóknak jár, amelyek kiemelt figyelmet fordítanak a kerékpárral munkába járó kollégák igényeinek teljesítésére akár kerékpártároló helyek, öltözők kialakításával, vagy akár saját kerékpárflotta működtetésével, amihez adott esetben szervizlehetőség is biztosítanak. A szervezők örömmel fogadták a tényt, hogy a pályázaton az állami és városi közintézmények mellett magáncégek is képviseltették magukat, hiszen a kerékpáros szemléletformálás sikerének egyik kulcstényezője a példamutatás.



Abelovszky Tamás, a Bringa Akadémia programfelelőse



Csikai Mária, a Kerékpáros Magyarországi Szövetség elnökszónya



Kondacs Zoltán, a Szegedi Műszaki és Környezetvédelmi Középiskola és Szakképző Iskola Csonka János Tagintézmény tanára átveszi dr. Völner Pál államtitkártól az oklevelet és az NFM által biztosított ajándék kerékpárt

A munkahelyeket négy kategóriában (mikro- és kisvállalat, közvállalat, nagyvállalat, nonprofit szervezet) díjazták, sőt, 2013-ban egy tanintézmény is felkerült a nyertesek listájára. A kitüntetett címek között a Tatai Közös Önkormányzati Hivatal, Budapest III. Kerület Polgármesteri Hivatala, a KTI Közlekedéstudományi Intézet, a Mapi Magyar Fejlesztési Iroda Zrt., a Novotel Budapest Danube, a Magyar Posta Zrt. Központi Szállítási Üzeme és a Szegedi Műszaki és Környezetvédelmi Középiskola és Szakképző Iskola Csonka János Tagintézménye viselheti egy éven át.

## EGYÜTTMŰKÖDÉS AZ AUTÓKLUBBAL

A januári díjátadó fontos mozzanata volt annak az együttműködési megállapodásnak az aláírása, amely a Kerékpárosbarát Települések Országos Szövetsége és a Magyar Autóklub között született. A felek

a környezettudatos közlekedés támogatása jegyében döntöttek arról, hogy szakmai anyagaikról, programjaikról folyamatosan értesítik egymást, és egymással összefogva tájékoztatják, oktatják különösen a fiatal gépjárművezetőket, kerékpárosokat a biztonságos közlekedés témájában. A megállapodást az Autóklub részéről *Hegedűs Oszkár*, a KETOSZ részéről *Izsó Gábor* írta alá.

## AZ NFM IS ELKÖTELEZETT

Az ünnepségen elmondott köszöntőjében dr. Völner Pál infrastruktúráért felelős államtitkár hangsúlyozta, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a kerékpározás aktív támogatója; az önkormányzatokkal, vállalatokkal és civil szervezetekkel együttműködve

számos akcióval népszerűsíti a közlekedés e környezetbarát formáját. A kerékpárosbarát pályázatok mellett e programok közé tartoznak a „Bringázz a munkába!” tavaszi és őszi kampányai, az Európai Mobilitási Hét és Autómentes Nap hazai eseményei. Az NFM szemléletformáló kampányainak célja, hogy újra megtanuljunk jól használni a közösségi közlekedési eszközöket és a kerékpárt; amennyiben nem feltétlenül szükséges, ne az autót válasszuk a rövid távú útjaink lebonyolításához. Az államtitkár beszédében hangsúlyozta, minden egyes ember egyéni felelőssége is, hogy tegyen a környezetéért és nem kevésbé a saját egészségéért.

*A kerékpárosbarát címet megszerző, illetve megújító települések és munkahelyek listája, valamint további információ a [www.kmsz.hu](http://www.kmsz.hu) és a [kormany.hu](http://kormany.hu) weboldalon található.*

Miként növelhető a vasúti ágazat versenyképessége?

# Párbeszéd a vasúti képzésről

Második alkalommal szervezett szakmai fórumot 2014.

március 10-én a HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület,

ahol a vasúti szakemberek együttes erővel próbálták

érvényesíteni javaslatokkal segíteni a magyar vasúti piac

fejlesztéséhez szükséges döntések meghozatalát. Az előző

fórum fő témája a készülő új vasúti törvény volt, míg

a márciusi találkozón a vasúti képzésről szóló 19/2011. (V. 10.)

NFM rendeletről egyeztettek a résztvevők.

A találkozót a HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület ügyvezető elnöke, dr. Mosóczy László nyitotta meg. Köszöntőjében hangsúlyozta, a fórumhidat képez a jogszabályalkalmazók és a jogszabályalkotók között a vasúti ágazat versenyképességének növelése érdekében. Az egyesület munkája a hazai és nemzetközi szinten egyaránt jelentős, hiszen a magyar szabályozások többségét az uniós előírások alapozzák meg. Bemutatta a Nemzeti Fejlesztési Minisztériummal (NFM) tavaly októberben aláírt stratégiai megállapodást, amely jól mutatja az egyesület kiemelkedő szerepét a piaci szereplők és a jogalkotók közötti párbeszédben.

## VANNAK MÉG SIKERTELEN VIZSGÁK

A szakmai előadók sorát Novák László nyitotta. A Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. (KTI) vasúti vizsgaközpontjának vezetője történeti kitekintést adott a vasúti képzésekkel kapcsolatban, majd ugyanebben a témakörben bemutatta az intézet szakmai tevékenységét. A KTI a Vasúti Vizsgaközpont kijelöléséről szóló

338/2010. (XII. 27.) Kormányrendelet alapján lett vasúti vizsgaközpont, amely országos illetékességgel jár el. Az érdemi munka a 19/2011 (V. 10.) NFM rendelet életbelépésével kezdődött, melynek célja a munkakörönként egységes követelmény- és vizsgarendszer, a képzés és oktatás rendszerének átalakítása, modernizálása és az egységes tudásszint biztosítása a képzések kimeneti szintjének egységesítésével. 2011-ben az intézet kialakította az eljárási rendeket, meghatározta a szakmai és vizsgakövetelményeket, amelyekhez az alapot a korábban meghatározott oktatási utasítások jelentették. A 2013. évi időszak vizsgák tapasztalataival kapcsolatban a szakember elmondta, bár valamennyi területen javulás volt tapasztalható a felkészülésben, ez még továbbra sem elég ahhoz, hogy ne legyenek sikertelen vizsgák. Előadásának végén az intézet előtt álló feladatokról szólt, amelyekben az egyik legmarkánsabb kihívás a vasúti járművek típuscsoportba sorolása; ennek segítségével egyértelművé válnak majd a tananyagok és a vizsgakövetelmények.

A másik lényeges terület a képzési programok rendeletek szerinti aktualizálása lesz a vasútüzem technológiai változásainak szem előtt tartásával.

## A VASÚTBIZTONSÁG FELTÉTELEI

A Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) képviselőjében Hidasi Sándor vasúti főosztályvezető-helyettes tartott előadást a képzési rendszer, az emberi tényezők és a vasútbiztonság kapcsolódásáról. Ismertette a 2013-as évre vonatkozó vasúti balesetek statisztikáit. Tavaly a közlekedő vonat balesetek száma kilenc, a közlekedő vonatok veszélyeztetése 28, az elegyrendezés közben bekövetkezett balesetek száma pedig 186 volt. A közlekedő vonat balesetek közül kettő, a közlekedő vonat veszélyeztetésében 23, az elegyrendezés közben történt balesetek közül pedig

A balesetek elkerülése érdekében fontos, hogy a képző szervezetek felkészítsék a munkavállalókat a szabályok alkalmazására.

167 emberi mulasztásra vezethető vissza, ami kiemelkedően magas arány. A balesetek legjellemzőbb okai a váltó és vágányút ellenőrzésének elmulasztása, a „megállj” állású jelző meghaladása, a helytelen vágányon történő közlekedés, a szükséges biztonsági intézkedések elmaradása és az írásbeli rendelkezésben adott utasítás elmulasztása. Megvizsgálva ezeket, a hatóság számára egyértelműek a beavatkozási területek. A jövőben az ilyen balesetek elkerülése érdekében fontos, hogy a képző szervezetek felkészítsék a munkavállalókat a szabályok gyakorlatban



dr. Mosóczy László



Hidasi Sándor



Novák László

történő alkalmazására, illetve a vasúti társaságoknál hangsúlyos feladat a következetes és hatékony ellenőrzés, gyakorlati oktatások esetében pedig a megfelelő színvonal biztosítása. További lényeges szempont, hogy a társaságok a felmerülő problémákat és az időszakos oktatások oktatási anyagait

a képző szervezetekkel egyeztessék. A szakember elmondta, a vasútbiztonság egyik alapja a jól képzett szakembergárda, amihez szükséges az egységesített oktatási és vizsgáztatási rendszer, így elkerülhető a társaságok munkavállalói közötti tudáskülönbség kialakulása.

Az eseményt kerekasztal-beszélgetés zárta, amelyen a vendégek kérdéseket tehetnek fel az előadók, valamint dr. Rácz Gábor, az NFM osztályvezetője és dr. Dabóczy Kálmán, a KTI ügyvezető helyettese számára a fórum témájával kapcsolatban.

Varga-Berecz Kriszta

Eltérő európai gyakorlatok a vasúti átkelők kialakításánál

# Útikalauz a vasúti kereszteződésekhez

Ahány ország, annyiféle kialakítás jellemzi a szintbeli közúti-vasúti kereszteződéseket Európában. Noha mindegyik gyakorlatnak megvan a maga logikája, amellyel az átkelés biztonságát kívánja szavatolni, éppen a módszerekben rejlő különbségek jelenthetnek kockázatot. Mind a külföldről érkező és Magyarországon (át)utazó, mind pedig a külföldön autózó magyar gépkocsivezetők esetében az eltérő kialakítások és ebből fakadóan a sorompó jelzéseinek téves értelmezése balesetveszélyt teremthetnek. A Nemzeti Közlekedési Hatóság Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatalának Út- és Hídügyi Főosztálya, valamint Vasúti Főosztálya is közvetlenül érintett az útátjárók biztonságos kialakításának engedélyezésében. A vasúti átjárók biztonságos kialakítása közlekedésbiztonsági és nemzetgazdasági szempontból is jelentős. A hivatal vasúti szakterülete, felhasználva nemzetközi kapcsolatait, az EU tagállamok vasúti biztonsági hatóságainak (NSA-k) és a Nemzetközi Vasúti Egylet (UIC) ILCAD<sup>1</sup> koordinátorának bevonásával tanulmányt készített arról, hogy az egyes országokban hogyan működnek a közúti-vasúti kereszteződések. Jelen cikk a kutatás legfontosabb eredményeit teszi közzé, amelyek fontos tudnivalóul szolgálhatnak minden külföldre utazó gépkocsivezető számára, illetve a közlekedésszakma számára is igen hasznosak lehetnek, széles körű szakmai egyeztetésnek képezhetik az alapját.

## A HAZAI HELYZET

Mielőtt hozzálátnánk a különböző európai országok gyakorlatának bemutatásához, érdemes áttekinteni, hogy Magyarországon milyen rendszerben működnek a fénysorompók a közúti-vasúti kereszteződésekben. A vasúti átjárók hazánkban és külföldön egyaránt két osztályba sorolhatók: az egyik a műszakilag nem biztosított, a másik pedig a műszakilag biztosított átjárók osztálya.<sup>2</sup> Műszakilag nem biztosított átjárókat 120 km/h-s vasúti pályasebességig találhatunk a magyar vasúthálózaton. Ezeket az átjárókat egyedül az útburkolati jelek és a hatályos KRESZ szerinti közúti jelzőtáblák jelzik. 120-160 km/h közötti sebesség esetén mindenképpen kötelező műszakilag biztosítani az átjárókat, és vasúti jelzővel függésbe kell hozni őket.<sup>3</sup> 160 km/h-nál nagyobb sebesség esetén infrastruktúra-fejlesztés keretében új szintbeli keresztezés nem létesíthető, ami egyébként európai uniós előírás, és valamennyi tagállam számára betartandó követelmény.

A műszakilag biztosított átjárók kialakítása meglehetősen sokféle megoldást mutat. Ezek közül a teljes csapórudas vagy másik néven teljes sorompós megoldást alkalmazzák a legrégebb óta, ma már

többségében közvetlen emberi felügyelet nélkül. A csapórudas szerepét idővel a fénysorompós vagy a fél- és fénysorompós biztosítású megoldások vették át, amelyek esetében a berendezés állapota rendszerint az átjárótól távolabb lévő szolgálati helyre kerül visszajelzésre (vonat által lezárt, kézzel lezárt, zavar, hiba stb.). Fénysorompós kialakítás esetében a szabad áthaladást villogó fehér fény, míg az áthaladás tilalmát felváltva villogó piros fények jelzik. A sorompó működéskép telensége esetén a közúti fényjelző nem ad jelzést, hanem sötét marad.

A gépjárművezetők számára a berendezés zavar állapota<sup>4</sup> bizonyos esetekben balesetveszélyes lehet, hiszen ilyenkor a sorompó közúti fényjelző készüléke sötét jelzést ad, a csapórúd pedig (ha van) lassan felnyílik, ami téves következtetésre adhat okot. Ez főleg az olyan országokból ide látogatók számára jelenthet problémát, ahol a közúti fényjelzőkészülék sötét állapota a szabad áthaladást jelzi. Az ilyen országokban a berendezés hibás működése esetén a csapórúd általában nem nyílik fel, vagy ha az átjáró nem rendelkezik csapórúddal, akkor rendszerint vasúti jelzővel függésbe hozzák a berendezést, és a vonatszemélyzet részére jelzővel jelentik vissza a berendezés állapotát.

1. ILCAD: International Level Crossing Awareness Day egyezmény, mely az első és 2009 óta minden évben megtartott, az útátjárók biztonságával foglalkozó európai uniós rendezvény alapján kapta nevét.

2. a 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet értelmében

3. A jelzővel függésben lévő útsorompó olyan útsorompó, amelynél a vele szerkezeti függésben lévő főjelző csak a sorompó zárt helyzetében állítható továbbhaladást engedélyező állásba.

4. Zavar állapot: a vasúti átjárót biztosító berendezés (sorompó, fénysorompó és ezek kombinációi) meghibásodását jelentő vasúti szakkifejezés; használatos még a zavarba esik kifejezés is.

## A HAZAITÓL ELTÉRŐ GYAKORLATOK EURÓPÁBAN

A magyarországi átjárók jellegzetességeinek áttekintése után következnek most néhány példa a hazaitól jelentősen eltérő európai gyakorlatokra. Csehországban és Szlovákiában a közúti fényjelzők által adott jelzések megegyeznek a hazaiakkal, azonban a műszakilag nem biztosított átjárók esetében sokkal szigorúbb a szabályozás, hiszen ezek csak 60 km/h-s pályasebességig megengedettek. Így, szemben a magyar gyakorlattal, a 60-120 km/h közötti sebesség esetén is kötelező műszakilag biztosítani a kereszteződéseket. (Kivételt képeznek ez alól az olyan esetek, mint pl. amikor egy gyér kihasználtságú mezőgazdasági utat keresztez egy 100 km/h-val járható vasúti pálya.)

Az északkelet-európai országok valamivel engedékenyebbek, mint a hazai jogalkotók, hiszen útkategóriától függően akár 140 km/h vasúti pályasebesség is alkalmazhatóak a műszakilag nem biztosított átjárók. Közúti fényjelzőkből két típust használnak: az egyik a magyarhoz hasonló háromoptikás készülék (két piros, egy fehér), a másik típuson pedig csak két piros fény található (1. ábra). A szabad áthaladást az első esetben villogó fehér fényjelzés, a második esetben pedig sötét fényjelzőkészülék és felnyitott csapórudak jelzik. A sorompó zavar állapotát az előző országokkal megegyezően sötét fényjelző jelzi, azonban a csapórúd (ha van) lecsukva marad.

Franciaországban szintén 140 km/h-s vasúti pályasebességig engedélyezett a műszakilag nem biztosított útátjárók alkalmazása, amennyiben a vasúti pálya jól belátható, és a közúti forgalomsűrűség alacsony. Továbbá a gépjárművezetőknek szóló különböző jelzések is lényegesen eltérnek a magyar gyakorlattól, ugyanis az átjárón való áthaladás tilalmát az út jobb és bal oldalán egyaránt felállított közúti fényjelzőkön villogó piros fény mutatja (2. ábra), ha pedig az áthaladás szabad, a fényjelző sötét marad (zavarba esés esetén a csapórudak lecsukva maradnak).

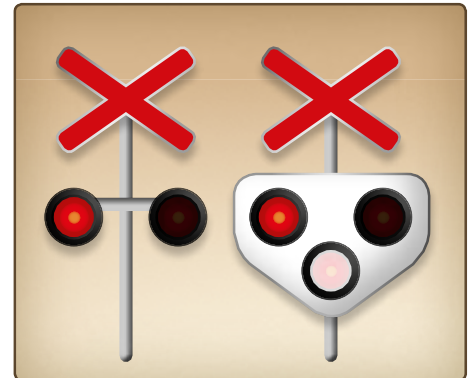
A rendelkezésre álló adatok alapján elmondható, hogy Hollandiában a legszigorúbbak a vonatkozó szabályok: 40 km/h pályasebességig lehet csupán műszakilag nem biztosított átjárókat alkalmazni, 140 km/h-ig a kereszteződéseket kötelező műszakilag biztosítani és félcsapórúddal kiegészíteni, míg 140 km/h felett már nem is engedélyezett a szintbeli keresztezés. A műszakilag biztosított átjárók kialakítása szinte teljesen megegyezik a francia esetben tárgyaltakkal, ugyanakkor van egy sajátos szabály, amely a gépkocsivezetőkre vonatkozik. Eszerint ha a sorompó öt percnél tovább marad zárva, a közúton közlekedők megkerülhetnek a csapórudat, a forgalmi szolgálattevő pedig utasítást ad a mozdonyvezetőnek, hogy csökkentse a sebességét az átjáróban. Illetve a mozdonyvezetőnek figyelnie kell a csapórudakat megkerülő autósokra, és ha szükséges, kürtjelzést is kell adnia.

Hazánkhoz hasonlóan Horvátországban is csupán 160 km/h pályasebességig lehet szintbeli átjárót létesíteni, ugyanakkor a műszaki biztosítást már kisebb sebességnél is megkövetelik: kettő- vagy többvágányú pályák esetében 50 km/h pályasebességtől, egyvágányúaknál 100 km/h pályasebességtől szükséges műszakilag biztosítani az átjárókat.

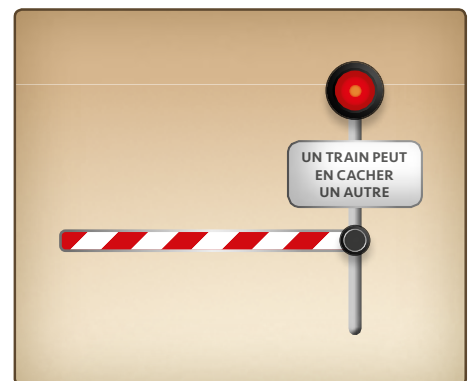
A fényjelző készülék kialakítása az ő esetükben inkább a holland vagy francia logikát tükrözi, mint a magyart, hiszen fehér optika egyáltalán nem található rajta, így szabad áthaladáskor sötét marad, míg a vonat közeledését felváltva villogó piros fények jelzik. A berendezés „zavar” állapotában a fényjelző készülék szintén sötét jelzést ad, és ha van csapórúd, akkor az kritikus hiba esetén lecsukódik.

Ugyanezen az elven működnek a lengyel átjárók is, azaz két felváltva villogó piros fény jelzi a vonat közeledését, a szabad áthajtást, illetve a „zavar” állapotot pedig egyaránt sötét jelzés mutatja. Egyébként az átjárók létesítésének a szabályai megegyeznek a magyar gyakorlattal. Ugyanakkor érdemes megjegyezni, hogy a modernizált lengyel vasútvonalakon a sorompóberendezésekhez ellenőrző-fedező jelzőt is telepítenek, amely informálja a mozdonyvezetőket a berendezés működőképességéről, így a vasúti munkatársak hiba esetén időben be tudnak avatkozni.

A lett gyakorlat szinte teljes mértékben megegyezik a lengyelrel mind a műszaki biztosítás tekintetében, mind a fényjelző jelzéseit illetően, viszont van egy további intézkedési kötelezettség, amely a közlekedők biztonságát szolgálja: „zavar” esetén a vasúti munkatársak kötelesek az átjárónál egy közúti jelzőtáblát kihelyezni, amely felhívja az autósok figyelmét a hibásan működő berendezésre. Ilyenkor az arra közlekedő vonatoknak is csökkenteniük kell a sebességüket, viszont a közúti közlekedőké a teljes felelősség az átjárón való áthaladáskor.



1. ábra: Fényjelző készülékek Észtorszában



2. ábra: „Tilos” jelzés Franciaországban

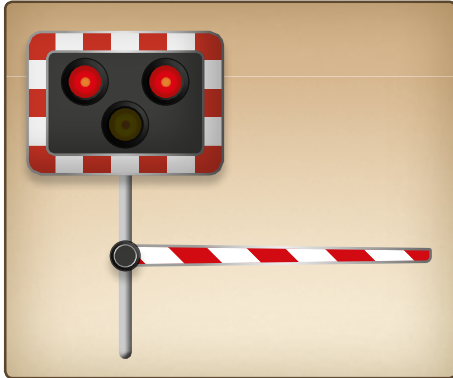


3. ábra: Horvát sorompó



4. ábra: Jelzőlámpa Lengyelországban

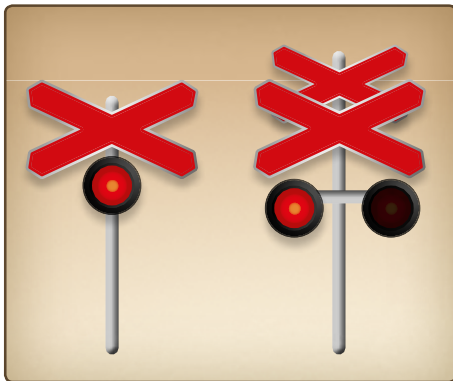
Szintén jelentős hasonlóságok mutatkoznak Litvániában is, azzal a különbséggel, hogy a szintbéli átjárók létesítésének szabályozása jóval szigorúbb, így a 120 km/h pályasebesség jelenti a felső határt. További eltérés, hogy a csapórúddal nem rendelkező berendezések esetén fehér optikával rendelkező fényjelző alkalmazása is megengedett, amely a magyar kialakítással megegyezően szabad áthaladás esetén villogó fehéret mutat.



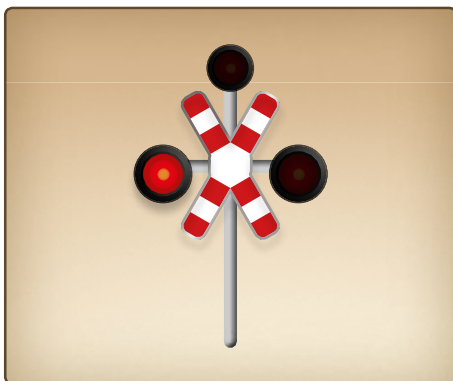
5. ábra: Vasúti átjáró Nagy-Britanniában



6. ábra: A norvég vasúti átjáró tartozékai



7. ábra: Olasz közúti fényjelző készülék



8. ábra: Vasúti kereszteződés Romániában

Nagy-Britannia külön eset, hiszen a vasúti átjárók szinte minden elemükben különböznek az eddigi kontinentális példáktól. Eleve 10 mérföld/órás (kb. 16 km/h) pályasebességkorlátozás van érvényben a műszakilag nem biztosított vasúti átjárók esetében, ha pedig az átjáró egynél több vágányú, sebességtől függetlenül kötelező a műszaki biztosítás is. A csak fénysorompóval biztosított átjárók 56 mérföld/óra (kb. 90 km/h) pályasebességű vonalakon alkalmazhatók, de ha a láthatóság nem biztosított, akkor további sebességkorlátozást kell bevezetni. Csapórúddal kiegészített fénysorompós biztosítású átjáró 100 mérföld/órás (kb. 160 km/h) sebességig alkalmazható, az ennél nagyobb pályasebességű vonalakon a szintbéli keresztezés nem engedélyezett. A közúti fényjelző készülék háromoptikás kialakítású: két piros és egy sárga optikával rendelkezik. Közeledő vonat esetén három másodpercig folyamatos borostyánsárga fény világít, majd felváltva villogó piros fényjelzés jelenik meg. A „szabad az áthaladás” és a „zavar” állapot esetén a közúti fényjelzők sötét jelzést adnak, a csapórudak fel vannak nyitva. Ha zavar áll be az átjárónál, a mozdonyvezető erről a pálya mentén kihelyezett ellenőrző jelző villogó vörös fényjelzéséről értesül; ekkor meg kell állnia az átjárónál, és csak akkor haladhat át rajta, ha azt biztonságosan megteheti. Rendben üzemelő berendezés esetén villogó fehér jelzés látható az ellenőrző jelzőn.

Németországban a korábbiakhoz képest szintén egyedi kialakítással találkozhatunk. Míg a szintbéli kereszteződés a megszokottakkal összhangban 160 km/h pályasebességig alkalmazható, és műszaki biztosítás 80 km/h-tól kötelező, addig a fényjelző közeledő vonat esetén nyugodt piros fényjelzést, zavar esetén pedig villogó sárga fényjelzést ad. Érdemes szót ejteni a műszaki hiba esetére vonatkozó eljárási rendről: a meghibásodott átjáró biztosítása az infrastruktúra-üzemeltető kötelessége, amit pl. személyzet kivezénylésével (forgalomirányító jelzőőrrel) old meg, illetve a személyzet megérkezéséig utasítást adhat a vasúti vállalatnak és a mozdonyvezetőnek, hogy az átjáró előtt állítsa meg a szerelvényt, adjon kürtjelzést, majd alacsony sebességgel haladjon át az átjárón.

Norvégiában 130 km/h pályasebességig lehet műszakilag nem biztosított útátjárókat alkalmazni, a műszakilag biztosított átjárók 160 km/h-ig telepíthetők. A kétoptikás fényjelző készülék működési elve nagyon hasonlatos a hazaihoz: a vonat áthaladását villogó piros fény, a szabad áthaladást pedig villogó fehér jelzi. A sötét jelzőlap a berendezés meghibásodását mutatja. Németországhoz hasonlóan a norvégoknál is az infrastruktúra-üzemeltető feladata, hogy meghibásodás esetén jelzőőrt vezényeljen ki az átjáró biztosítása céljából, ha a forgalom ezt indokolja. Jelzőőr hiányában a vonatoknak meg kell állniuk az átjáró előtt, figyelmeztető kürtjelzést kell leadniuk, majd maximum 10 km/h-val haladhatnak át az átjárón.

Olaszországban egyszerre szigorúbbak és engedékenyebbek is a hatóságok, hiszen csak 90 km/h sebességig lehet műszakilag nem biztosított útátjárót telepíteni, ugyanakkor a műszakilag biztosított megoldást az európai előírástól eltérően nem 160 km/h-ig, hanem 180 km/h-ig lehet használni. A közúti fényjelző készülék lehet egy-, illetve kétoptikás, amely villogó, illetve felváltva villogó fényjelzést ad, ha vonat közlekedik, és sötét jelzést mutat, ha szabad az áthaladás, vagy ha zavar jelentkezik a berendezés működésében. Utóbbi esetben a vonatoknak meg kell állniuk a felállított vörös fényt mutató fedezőjelző előtt, még mielőtt elérik a kereszteződést.

Szintén a bevett gyakorlattól eltérő szabályozással találkozunk Romániában, hiszen az átjárók műszaki biztosításáról nem a közlekedő vonat sebessége, hanem a közúti forgalom nagysága alapján döntenek. A közúti fényjelző készülék felépítése egyébként a Litvániában alkalmazott megoldással analóg, azaz két felváltva villogó piros fény jelzi a vonat közeledését, a szabad áthajtást, illetve a „zavar” állapotot pedig sötét jelzés mutatja.

Svájc újfent a szigorúbb országok közé tartozik, hiszen szintén 90 km/h pályasebességig lehet csupán műszakilag nem biztosított átjárókkal operálni, 140 km/h sebességig csak fénysorompós biztosítás alkalmazható, míg 160 km/h-ig a csapórudas kiegészítés is kötelező. Fényjelzők tekintetében sem egyszerűbb a helyzet, hiszen két kialakítással is találkozhatunk a svájci átjárókban. Az egyik a horvátoknál alkalmazotthoz hasonlóan háromszög alakú és két piros fényvel rendelkező készülék, míg a másik a németekére

emlékeztet, hiszen vörös és sárga fény is van rajta. A háromszögletű fényjelző esetében felváltva villogó piros fény jelzi a vonat közlekedését, és a berendezés sötét marad, ha szabad az áthaladás, vagy ha „zavar” állapot áll be. Utóbbi két esetben a csapórúd is felnyitott helyzetű. E kialakításnál a berendezés függésben van a vasúti jelzővel, tehát a „zavar” állapotnál a gépi fékezést kikényszerítik a vonatknál. A német kialakításhoz hasonló esetben viszont a vonatközlekedést nyugodt piros fény jelzi, a szabad áthaladásnál a készülék sötét marad, míg „zavar” állapotban villogó sárga jelzés látható. Ezek a berendezések nincsenek vasúti jelzővel függésben. Hibásan működő berendezés esetén a vonatnak le kell lassítania vagy meg kell állnia az átjáróban, és a kürtölést követően csak lassú tempóban haladhat át a kereszteződésen.

**ÖSSZEFOGLALÁS**

Jól látható tehát, hogy az Európában alkalmazott vasúti kereszteződések kialakításában nincs egységes megoldás. A biztonság szempontjából az egyik legjelentősebb probléma, hogy a sorompó „zavar” állapotának visszajelzésében igen sok az eltérés – sok esetben még egymással ellentétes megoldások is vannak. Magyarországon a meghibásodáskor a fényjelző sötét jelzést ad, a felsorompó pedig felnyílik, és a vasúti biztosítóberendezéssel függésben nem lévő átjárókat a vasúti jármű mindaddig teljes sebességgel közelítheti meg, amíg az átjáró üzemképtelenségéről a vasúti jármű vezetője értesítést nem kap. Az EU többi országában a fény sorompó fényeinek sötét helyzete (fény- és felsorompónál a sorompókar egyidejű nyitott állapota) a gépjárművezető számára azonban a szabad áthaladást jelenti. Ezeknél a vasúti átjáróknál a berendezés meghibásodását legtöbb esetben a vasúti járművek vezetői felé vasúti biztosítóberendezéssel jelzik. Ilyenkor a vonatok is csökkentett sebességgel közelítik meg az átjárót, vagy az átjáró előtt meg kell állniuk. Továbbá hazai viszonylatban a fény, illetve a fény- és felsorompókkal biztosított vasúti átjárók kb. 60%-ban nincsenek biztosítóberendezéssel (vasúti jelzővel) függésbe hozva. Mindezek az országhatárainkon kívülről érkező közúti járművezetők számára balesetveszélyes szituációkat teremthetnek, ezért megfontolandó a magyar gyakorlatnak az európaihoz közelítése. Ugyanakkor az is fontos, hogy a külföldre utazó magyar gépjárművezetők is tisztában legyenek az érintett országok eltérő gyakorlatával, ami a vasúti kereszteződések (és általában az adott ország KRESZ-szabályait) illeti.

*Alscher Tamás, Buzás Mihály, Antal László*



9. ábra: Háromszög alakú fényjelző készülék Svájcban



10. ábra: A másik „német” típusú fényjelző készülék Svájcban

Ország	Hány km/h pályasebességtől kötelező az átjáró műszaki biztosítása?	„Szabad az áthaladás” jelzése	„Tilos az átjárás” jelzése	„Zavar” jelzése
Csehország	60 km/h	villogó fehér fény	felváltva villogó piros fények	sötét fényjelző
Észtország	140 km/h	villogó fehér fényjelzés vagy sötét fényjelző készülék	felváltva villogó piros fények	sötét fényjelző, lecsukott csapórúd (ha van)
Franciaország	140 km/h	sötét fényjelzők	mindkét készüléken villogó piros fények	sötét fényjelzők, lecsukott csapórúd
Hollandia	40 km/h	sötét fényjelző	felváltva villogó piros fények	sötét fényjelző, lecsukott csapórúd
Horvátország	50 km/h több vágánynál, 100 km/h egy vágánynál	sötét fényjelző	felváltva villogó piros fények	sötét fényjelző, lecsukott csapórúd (ha van)
Lengyelország	120 km/h	sötét fényjelző	felváltva villogó piros fények	sötét fényjelző, lecsukott csapórúd
Lettország	120 km/h	sötét fényjelző	felváltva villogó piros fények	sötét fényjelző, lecsukott csapórúd (ha van)
Litvánia	legfeljebb 120 km/h-ig lehet szintbeli kereszteződés	sötét fényjelző vagy fehér fényjelzés, ha nincs csapórúd	felváltva villogó piros fények	sötét fényjelző, lecsukott csapórúd (ha van)
Magyarország	120 km/h	villogó fehér fény	felváltva villogó piros fények	sötét fényjelző, a csapórúd lassan felnyílik (ha van)
Nagy-Britannia	ahol nincs műszaki biztosítás, maximum kb. 16 km/h-val haladhat a vonat	sötét fényjelző	három másodpercig folyamatos borostyánsárga fény, majd felváltva villogó piros fényjelzés	sötét fényjelző, felnyitott csapórúd
Németország	80 km/h	sötét fényjelző	nyugodt piros fény	villogó sárga fény
Norvégia	130 km/h	villogó fehér fényjelzés	villogó piros fényjelzés	sötét fényjelző
Olaszország	90 km/h	sötét fényjelző	villogó vagy felváltva villogó piros fényjelzés	sötét fényjelző
Románia	a közúti forgalom nagysága határozza meg	sötét fényjelző	felváltva villogó piros fények	sötét fényjelző, lecsukott csapórúd (ha van)
Svájc	90 km/h	sötét fényjelző	felváltva villogó piros fény vagy nyugodt piros fény	sötét fényjelző vagy villogó sárga jelzés
Szlovákia	60 km/h	villogó fehér fény	felváltva villogó piros fények	sötét fényjelző

Az Auditor Szakosztály munkásságát reprezentáló esettanulmányok

# Összefogás az auditori tevékenységért

A Magyar Mérnöki Kamara Közlekedési Tagozatához tartozó Auditor Szakosztály tavalyi megalakulásának elsődleges oka a közúti közlekedés szakterületét érintő feladatok ellátása volt. Ezek közül a legfontosabb a közúti biztonság, valamint az e szakterületen dolgozó mérnökök (auditorok) érdekképviselése, módszertani útmutatók, segédletek, irányelvek kidolgozásának kezdeményezése, a szakosztály tagjainak ismeretbővítése. Az alábbiakban következnek néhány esettanulmány, amelyek jól reprezentálják a szakosztály munkásságát.

*Tóthné Temesi Kinga*, okleveles építőmérnök, a Közlekedéstudományi Intézet irodavezetője a szombathelyi Óperint-Kálvária-Dózsa György-Körmendi utcák körforgalmú csomópont engedélyezési tervének közúti biztonsági auditjának kapcsán:

A helyszín Szombathely városközpontjának egyik jelentős forgalmú, kiemelkedő baleseti kockázatot magában rejtő négyágú, szintbeni, jelzőtáblával szabályozott, beépített környezetben fekvő, évtizedek óta problémát jelentő kereszteződése, amelynek átépítésére az igény már a kilencvenes években megfogalmazódott. A tervezést befolyásoló számos kényszerítő körülmény (beépítési korlátok, műemlékvédelmi előírások stb.), valamint a tervekészítés óta megismert hazai tapasztalatok beépítése és a jó gyakorlatok alkalmazása érdekében az engedélyező hatóság szükségesnek ítélte a tervezett körforgalmú csomópont közúti biztonsági célzatú felülvizsgálatát. Az auditori jelentés elsődleges szempontja volt a közlekedésbiztonsági kockázatok feloldása, amelyek a túlzott sebességkülönbségből, a váratlan és indokolatlan irányeltérésekből és a kiszámíthatatlan helyzetekből adódnak. A javaslatok kidolgozása során a szakemberek arra törekedtek, hogy az út kialakítása harmóniába kerüljön a környezettel, az alkalmazott forgalomszabályozási megoldások pedig



Tóthné Temesi Kinga

Fotó: Magyar Mérnöki Kamara



A tervezett körforgalom látképe a Dózsa Gy. u. felől

az út paramétereivel. A tervezett állapot-probléma-cél-javaslat négyes egységét megtartva, az egyes problémákat külön-külön vizsgálták. Az első problémakört a csomópont iránymenkenti észlelhetősége jelentette. További problémacsomag volt a Dózsa György-Kálvária utca hegyesszögű csatlakozásából eredő direkt kanyarodó sáv, valamint a gyalogosközlekedés biztonságának vizsgálata (elválasztó szigetek mérete és helyzete összefüggésben a veszélyzónákkal, gyalogosátvezetések helye és hossza). Az audit kiterjedt a kerékpáros közlekedés és a parkolás vizsgálatára, valamint a forgalomtechnikai jelzések megfelelőségére is. Annak ellenére, hogy az auditjelentés az engedélyezési tervfázishoz készült – mivel a korábbi tervfázisokhoz közúti biztonsági audit nem volt –, lényeges geometriai változtatásokat igénylő javaslatokat is rögzítettek a megállapítások során.

*Kovács Ákos Sándor*, okleveles építőmérnök, az UNITEF-Szalamandra Mérnöki Iroda kft. ügyvezetője, az M35 autópálya Debrecen és Berettyóújfalu közötti szakasza, valamint ehhez kapcsolódóan a Debreceni Nemzetközi Repülőtér az autópályába bekötő út engedélyezési tervének közúti biztonsági auditjának tapasztalatairól:



A szakma írott és íratlan szabályai szerint készült az auditálás, de a meglévő utakhoz való csatlakozások esetében a tervauditot a közúti biztonsági felülvizsgálattal ötvözték. Végeredményben két általános és 40 konkrét javaslat forgalmazódott meg, közülük hét építési tevékenységgel, 35 pedig forgalomszabályozással volt kapcsolatos. Az auditjelentések leadását követően az észrevételek és a javaslatok egyeztetésére tárgyalást hívott össze az építető Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (NIF), amelynek eredményeként a 2+40 javaslatból összesen csak négyet utasítottak el.



Kovács Ákos Sándor



A 47 sz. főútra tervezett körforgalmú csomópont helyszíne. Biztonságosan megoldott a gyalogosok közlekedése

Az audit eredményét a folyamat lezárásaként jegyzőkönyvben rögzítették; a tervezőiroda és a NIF munkatársaival közösen létrehoztak egy „lezáró jegyzőkönyv” sémát, amelyet azóta már több auditjelentés lezárására alkalmaztak. Kedvező tapasztalat, hogy a kezdeti bizonytalanságon (talán már) túl van a szakma – gondolva itt a tervezőkre, megrendelőkre és auditorokra. A szakmán belül egyre többen beszélnek „ugyanazt a nyelvet”, legyen szó akár magáról a közúti biztonságról, akár egy auditálási folyamat végigviteléről. Újabb jellemző a tapasztalatcserén alapuló ismeretszerzés; pozitív változásként kiemelte, hogy az auditok érdemi eredményeket hoznak, és az elvégzésük nem vált formálissá. Akadnak még változtatásra, javításra szoruló területek, így a következő időszak legfontosabb megoldandó problémája, hogy az auditori tevékenységet még mindig tervezői munkának tekinti a NIF Zrt. mint legjelentősebb építető/megrendelő, holott szuverén auditorok szakértői tevékenységéről van szó. Ugyancsak érdemes továbbgondolni a díjazás és a versenyztetés kérdését, a függetlenség fogalmát, illetve azt, hogy még nem elég széles az auditálandó tervek köre, és nagyon hiányoznak belőlük a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos auditálási feladatok.

Hóz Erzsébet, okleveles közlekedésmérnök, a Közlekedéstudományi Intézet tudományos főmunkatársa a szegedi 5. sz. főút, a 43103. jelölésű út és a lakópark körforgalmának közúti biztonsági felülvizsgálatáról:

A vizsgálatot az elmúlt évek baleseti adatainak alakulása tette szükségessé. Kirívónak számít a hazai gyakorlatban ugyanis, hogy egy körforgalom építése után a balesetek száma csaknem kétszeresére növekedjen – bár a baleseti statisztikai adatok helyhezköthési hibái miatt ez a helyszín nem baleset-sűrűsödési helyszín! Lantos Péter, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Csongrád megyei kollégája kezdte el vizsgálni a csomópontot a Szegedi Közlekedési Kft.-től kapott megbízható adatok elemzésével. A körforgalom jellemzője, hogy egyik ágát egyvágányú villamospálya szeli át, ami helyi viszonylatban nem számít különlegesnek, de a többi helyszínen a középszigetet keresztezi a villamos, azaz nem érintőlegesen halad. A balesetelemzések által felfedezett egyik legjellemzőbb baleseti szituáció az, amikor a körforgalomba belépő gépjárművezető a sárga villogó „szabad” jelzést követően lelassít, hogy a körforgalomban közlekedők számára elsőbbséget biztosítson, és közben már nem láthatja – tekintve, hogy a fedezőjelző mögöttes van –, hogy a korábbi „szabad” jelzés már „állj”-ra váltott. Az eredetileg készített tanulmánytervben nem szerepelt a fedezőjelzők kihelyezése, de éppen biztonsági okokra hivatkozva az átadásakor ez megtörtént. Az auditorok ebben az esetben összesen hat javaslattal éltek, a legfontosabb a fedezőjelzők megfelelő elhelyezése volt annak érdekében, hogy ne nyújtsanak hamis biztonságérzetet a közlekedőknek.



Hóz Erzsébet

„Vigyázz, ha jön a villamos!”  
Mögöttem a fedezőjelző, előttem a körforgalom

Ez a helyszín jó példa arra, amikor sok kis aprónak tűnő hiba, kedvezőtlen megoldás együttesen már balesetveszélyt jelent. Javaslatot tettek a közúti jelzési rendszer módosítására is, így például szükség esetén ebben a környezetben szokatlannak mondható „STOP” tábla telepítését is javasolták. Lényeges elem a közlekedésbiztonsági felülvizsgálatok fontossága, melyek eredményeit, valamint a tényeket az auditálásoknál fel lehet használni, azokra lehet támaszkodni; továbbá az építés és az engedélyezés folyamatában felmerülő visszacsatolások szükségessége, illetve a közút és a vasút kapcsolódási pontjain az együttműködés hiánya mint keserű „tanulság”.

Varga-Berecz Kriszta

A rendezvénysorozat ebben az évben is folytatódik

# „Szakmai párbeszéd a közlekedésbiztonságért”

A KTI Közlekedésbiztonsági Központ és a KTE Közlekedésbiztonsági tagozat 2012-ben „Szakmai párbeszéd a közlekedésbiztonságért” címmel konferenciasorozatot szervezett.

A roadshow tavaly folytatódott, és idén tavasszal ismét útnak indul.

## FÓKUSZBAN A HELYI TÉMÁK

A KTI Közlekedésbiztonsági Központ és a KTE Közlekedésbiztonsági tagozat 2012-ben „Szakmai párbeszéd a közlekedésbiztonságért” címmel nyolc vidéki városban konferenciasorozatot szervezett, melynek célja a közlekedésbiztonság helyzetének bemutatása, értékelése, a friss kutatási eredmények ismertetése, a témával foglalkozó szakemberek véleménycseréje, valamint tájékoztató a KTE újonnan alakult Közlekedésbiztonsági tagozatának működéséről. A sikeres bemutatkozás eredményeként a találkozók 2013-2014-ben is folytatódnak azzal az apróbb változtatással, hogy a KTI munkatársai mellett felkért előadónak a helyi témákat, problémákat bemutató prezentációi is szerepelnek az előadások között. A sorozat első állomásának 2013. november 28-án a Közlekedéstudományi Intézet adott otthont a budapesti és a Pest megyei közlekedésbiztonsággal foglalkozó szakemberek részvételével.

## HELYZETÉRTÉKELÉS, ELEMZÉS

Az előadások a közlekedésbiztonsági szakterületen belül az általános közúti közlekedésbiztonsági helyzet bemutatására, értékelésére, a közúti infrastruktúra biztonsági kezelésével kapcsolatos aktuális feladatokra és eredmények ismertetésére, valamint a témához szorosan kapcsolódó forgalmi rend felülvizsgálati és forgalmiadat-felvételi és feldolgozási lehetőségekre fókuszáltak.

Dr. Holló Péter professzor (Közlekedéstudományi Intézet) ismertette a magyarországi közlekedésbiztonsági helyzetet, rámutatva az általános és a relatív baleseti mutatók változására, illetve egyéb teljesítménymutatók (biztonságiövh-használat, nappali megvilágítás, gyermekülés stb.) alakulására. Bemutatta és összevetette a magyarországi és az uniós trendeket.

Dr. Koren Csaba professzor (Széchenyi István Egyetem) az „Önmagukat magyarázó utak” elméleti és gyakorlati kérdéseit foglalta össze. Az utak kialakítása, funkciója, használata együttes harmóniájának fontosságára hívta fel a figyelmet, és német, majd holland példák ismertetésével kiemelte az útkategóriák meghatározásának, kialakításának, mennyiségének szerepét.



Dr. Holló Péter



Dr. Koren Csaba



Dr. Török Árpád

Nagy Zoltán forgalomtechnikai és kezelői osztályvezető (Magyar Közút) gyakorlati példákon keresztül ismertette az országos közúthálózaton végzett közúti biztonsági felülvizsgálatok tapasztalatait. Szemléletes diákon általános forgalmirend-kialakítási hiányosságokra mutatott rá, továbbá az országos közútkezelőként végzett közúti közlekedésbiztonsági felülvizsgálataik követelményeiről és módszertanáról adott tájékoztatást.

Hóz Erzsébet tudományos főmunkatárs (Közlekedéstudományi Intézet) a közúti biztonsági audit és felülvizsgálat kapcsolatát, fontosságát, rendszerességét konkrét példák bemutatásával elemezte. Rámutatott, hogy a tapasztalatokat és eredményeket össze kell gyűjteni és elemezni, mely alapján módszertani útmutatók módosítására, kidolgozására kerülhet sor.

Dr. Török Árpád központvezető-helyettes (Közlekedéstudományi Intézet) forgalmirend-felülvizsgálatokat támogató, a KTI által fejlesztett, korszerű adatfelvételi, feldolgozó, értékelő-elemző módszert mutatott be. A jelenleg továbbfejlesztés alatt álló rendszer alkalmazása több országos közúthálózati útvonal vizsgálatánál eredményes volt.

Cseffalvy Mária tudományos munkatárs (Közlekedéstudományi Intézet) a forgalmi adatok felvételének aktuális kérdéseivel foglalkozott. Kiemelte a rendszeresség és szakmaiság fontosságát, s



Nagy Zoltán

felhívta a figyelmet a téma művelésének hiányosságaira a települési önkormányzatok által kezelt utakon.

#### FONTOS SZAKMAI KÉRDÉS

Minden hozzászóló kiemelte a közlekedésbiztonság mint szakmai kérdés fontosságát, a kutatások, eredmények közkinccsé tételét, és javasolták – hagyományteremtő módon – a rendezvénysorozat folytatását. A baleseti adatok elemzésénél lényegesnek tartják az adatfelvétel korrektségét (e tekintetben a hiányosságok megszüntetését) és a további alapadatok előállítását, biztosítását az értékeléshez (pl. futásteljesítmény). A felülvizsgálatok, auditok elvégzését a problémafeltárás miatt is hasznosnak találják, a bemutatott forgalmi rend adatfelvételi, feldolgozó és elemző rendszer használatát pedig követeendőnek. Felvetődött olyan hasonló előadások, ismertetések megszervezése, ahol a figyelem az infrastruktúra helyett az emberre és a járműre koncentrál, illetve a konferenciák kiterjesztése a vasúti, légi és vízi közlekedési ágazatokra.

A „Szakmai párbeszéd a közlekedésbiztonságért” roadshow 2014 tavaszán folytatódik. Négy régióközpontban (a vonzáskörzetbe tartozó megyék bevonásával) nyílik lehetőség a tapasztalatok, eredmények, kutatások ismertetésére, szakmai véleménycserére.

Hamza Zsolt



Hóz Erzsébet



Cseffalvy Mária

Az ember mint járművezető és áldozat a közlekedési balesetekben

# Az éjszaka visszahódítása

A Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) Közlekedés-egészségügyi Szakosztály szervezésében, a Közlekedésbiztonsági Tagozat támogatásával került sor Budapesten *Az ember mint járművezető és áldozat a közlekedési balesetekben* című konferenciára. Az előadások az okokat, a mentés, kezelés, megelőzés lehetőségeit járták körül.

A közúti közlekedésbiztonság olyan horizontális kérdéskör, amivel az összes szakterületnek foglalkoznia kell. Ebben a témában egyedül a közúti, forgalomtechnikai szakterületnek nincs esélye maradandó eredményeket elérni, szükség van a képzésben, oktatásban, egészségügyben dolgozó szakemberek meglátásainak, javaslatainak beépítésére is – hangoztatta megnyitójában *Berta Tamás*, a KTE Közlekedésbiztonsági Tagozatának társelnöke. Ez a „felütés” nagyon jól illeszkedett a konferencia programjához, melynek előadói valóban több szemüvegen keresztül, több nézőpontból láttatták a hazai közlekedésbiztonsági helyzet alakulását.

## A TÚLÉLÉS ÁRA

Az EU közútjain 2011-ben több mint 250 ezer ember szenvedett súlyos sérüléseket, 28 ezren pedig életüket veszítették közúti baleset következtében. Az adatok szerint minden egyes közúti halálra átlagosan 44 sérülés jut, ezek közül 10 súlyosnak számít. A 45 évesek és az ennél fiatalabbak korcsoportjában a közúti baleset első számú halálozási ok az Európai Unióban. Ugyancsak a közúti baleset az oka a legtöbb kórházi felvételnek – citálta a sokkoló adatokat a súlyos sérüléseket fókuszba állító előadásában *Prof. Dr. Holló Péter*. A Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. kutató professzora megjegyezte, 2001 és 2011 között a közúti balesetben elhunytak száma 43 százalékkal csökkent az EU tagállamok átlagában, míg a súlyos sérülteké 36 százalékkal, amit többen fanyalagva fogadnak. Véleménye szerint indokolatlanul, hisz nem szabad elfelejteni, hogy több passzív biztonsági berendezés (pl. biztonsági öv, légszák stb.) úgy menti meg a balesetekben résztvevők



Berta Tamás

életét, hogy közben különböző kimenetelű sérüléseket szenvednek. Másképpen fogalmazva: a túlélés „ára” többnyire valamilyen kimenetelű sérülés elszenvedése. Világszerte megfigyelhető a baleseti halottak számának drámai csökkenése – folytatta a professzor –, vagyis elsősorban a túlélés valószínűsége nőtt meg, nem pedig a sérüléssel járó közúti balesetek bekövetkezésének valószínűsége csökkent. Tehát a passzív biztonság fejlesztése eredményesebbnek tűnik, mint az aktív biztonságé.

Az unióban jelenleg nincs a súlyos sérülésre vonatkozó egységes definíció, ami nehezíti a súlyosan megsérült személyek adatainak nemzetközi összehasonlítását és számszerű EU célkitűzés megfogalmazását, mondta a professzor. Ezért is korlátozódik a közúti

» A túlélés valószínűsége nőtt meg, nem a sérüléssel járó közúti balesetek bekövetkezésének valószínűsége csökkent.

biztonság nemzetközi összehasonlítása még mindig a közúti baleset következtében meghaltak adataira, a halálos sérültek definíciója (ún. 30 napos definíció) ugyanis széles körben egységes. Egyre inkább látszik, hogy a közúti balesetek sérültjeinek adatairól csak egy megbízható, szakszerű országos egészségügyi adatbank adhat teljes képet. Mindezek ellenére az EU feladat-meghatározása alapján 2015-ben a tagállamoknak rendelkezésre kell bocsátaniuk az első, súlyos sérülésekre vonatkozó adatokat, ezt követően az EU számszerű célt tűz ki és stratégiát határoz meg a súlyos sérültek

számának 2015 és 2020 közötti csökkentésére. Komoly kihívást jelent ugyanakkor, hogy ez a célkitűzés csak akkor alakítható ki, ha már tudjuk, hány súlyos sérülés is történik valójában az uniós tagállamok közúthálózatán.

### ÁLMOSSÁG: MINT AZ ALKOHOL

Tudatosítani kell a társadalomban, hogy a rosszul alvó ember rosszul közlekedik, s ébresztőre van szükség ezen a területen is! – fogalmazta meg alapvetésként az Alvás – ébrenlét úton és útfélen című előadása kezdetén G. Németh György c. egyetemi docens, majd egy kérdéssort szegezett hallgatóságának: Mikor vesszük komolyan, hogy az éjszaka alvási való? Hogy az álmatlanság nem egyenlő az alvatlansággal? Hogy a horkolás, a fogszikorgatás, az alvajárás nem vicc kategória? Hogy az altatók, nyugtatók segíthetnek, de van más is? Hogy felelősek vagyunk a hálótársunk, család-



Prof. Dr. Holló Péter



G. Németh György



Pinczés Máté

tagjaink, munkatársunk alvásáért? Hogy az alvás megvonásával roncsoljuk a szervezetünket, ráadásul életet veszíthetünk? Hogy magunk is sokat tehetünk a pihentető alvásért? A Benyovszky Orvosi Központ igazgatója egy tavalyelőtt készült, az ember és az ágy összefüggéseit vizsgáló felmérés eredményét ismertette aláhúzta, amíg a megkérdezettek tíz százalékának fontos az autós üléshez minősége, addig csak a két százalékuk mondta ugyanezt az ágytakarójáról. Az autója minőségére ötven, az ágyminőségre viszont mindössze három százalékuk fordít figyelmet, autóápolással pedig mindenki foglalkozik, de csak egytizedük figyel az alvási körülményeire. „Nincs ez így jól, éppen ezért a XXI. század nagy kihívása az éjszaka visszahódítása. Vissza kell adni az éjszakát az alvásnak. Nem lehet büntetlenül megúszni, ha az éjszakán spórolunk, mert az alvástól megspórolt idő nem lesz élvezhető” – jelentette ki G. Németh György.

Szerinte az álmoság, ugyanúgy, mint az alkohol, kiemelt kockázati tényező, amely komoly szerepet játszik a közúti balesetek kialakulásában. Egy amerikai kutatás szerint a legsúlyosabb következményekkel járó balesetek oka az álmoság, minden hatodik halálos közlekedési balesetet álmos vezető okozza. Szintén a tengerentúlon készült az a felmérés, mely során 511 fuvarozó vállalat 19 970 gépkocsivezetőjének fáradtság-éberség vizsgálatát végezték el, megdöbbentő eredménnyel. A sofőrök 28 százaléka elismerte, hogy elaludt vezetés közben az előző hónapban; 38 százalékuk már eleve fáradtan kezdte az utat; majdnem a háromnegyedük (73 százalék) pedig tudatában volt a veszélynek, de tovább vezetett.

### ÖT ALAPTESZT, ÖT KATEGÓRIA

A DRIVESTA teszt használatáról a közlekedépszichológiai alkalmasságvizsgálatban Pinczés Máté, az AT Work Tanácsadó és Szolgáltató Kft. pszichológusa tartott előadást. A program öt különböző alaptesztből és igény szerint kiegészítő tesztekkel áll. Az áttekintő képesség felmérésére szolgáló adaptív észlelési teszt során egy bizonyos forgalmi szituációt ábrázoló képet mutatnak, melynek eltűnése után a járművezetőnek fel kell idéznie minden releváns objektumot (gépjármű, motor, bicikli, gyalogos, jelzőlámpa, jelzőtábla stb.). A determinációs tesztben különböző fény- és hangingerekre kell megfelelően gyors, pontos és változatos reakciót adni, itt a vizsgált terület az úgynevezett reaktív stressztolerancia. A reakcióidő tesztben azt vizsgálják, hogy mennyire gyorsan képes a járművezető lenyomni a célgombot különböző egyszerű vagy összetett, auditív vagy vizuális ingerekre. Az úgynevezett Cognitrone koncentráció teszt során itemenként egy geo-

metriai alakzatot kell összehasonlítani négy geometriai alakzattal, s megállapítani, hogy megegyeznek-e vagy sem. Az általános intelligencia mérésére alkalmas adaptív mátrix tesztben az absztrakt elemekből álló sorozat utolsó elemét kell kiválasztani az opciók közül. Ezek mellett kiegészítő tesztek: képesség- és személyiségtesztek is rendelkezésre állnak a járművezetőből fakadó kockázatok kiszűrésére, mint például a kockázatvállalást mérő objektív személyiségteszt, a járművezetéssel kapcsolatos személyiségjegyek tára, a funkcionális alkoholizmus kockázati kérdőív vagy az agresszív viselkedés a közlekedésben teszt.

Az elért eredmények alapján a program öt kategóriába sorolja a tesztekben résztvevőket – mutatott rá Pinczés Máté. A leggyengébben teljesítőknek nem megfelelőek a járművezetéssel kapcsolatos ké-

» Az álmoság, mint az alkohol, komoly szerepet játszik a közúti balesetek kialakulásában.

pességeik, esetükben nincs is lehetőség egyes képességek kompenzálására. A második, a nem kompenzálható deficit kategóriájába azok kerülnek, akik legalább egy tesztben kritérium alatti eredményt produkáltak, és más képességek nem elégségesek ennek kompenzálására. A „közepes” tesztelők bizonyos mértékben kompenzálható hiányosságokat mutatnak, náluk nem egyértelmű, hogy más területekkel képesek lehetnek-e kompenzálni a gyengébb teljesítményt. A jó eredményt elérőknek megfelelőek a járművezetéshez szükséges képességeik, a más területeken mutatott magas eredményekkel

kompensálhatják az esetleges hiányosságokat. A legjobbak megfelelő járművezetői képességekkel rendelkeznek, ők mindegyik dimenzióban elérték a szükséges kritériumszintet.

## HASZONJÁRMŰVES BALESETEK

Dr. Kőfalvi Gyula c. egyetemi docens, igazságügyi gépjárműszakértő a hasznójárműves balesetek jellemző típusairól, számarányáról tájékoztatta a jelenlévőket. Az elmúlt öt év 2200 tehergépkocsi-balesetét elemezve megállapították, hogy az esetek mintegy harmada ráfutásos baleset, 10-15 százalék a borulásos baleset, elfáradásra, elalvásra visszavezethető a balesetek 10-20 százaléka, a rakományrögzítés hiányosságára pedig 25-30 százalék. A meghatározó baleseti okok között említette a késői észlelést, illetve hibás vezetői döntést, a nem megfelelő követési távolságot és a csökkent fékhatást. A borulásos baleseteket egy 165-ös mintán elemezték tovább. Tapasztalataik sze-



Dr. Kőfalvi Gyula

rint a járművek kilenc százaléka még az úttesten borul fel, hat százalékot tesz ki az ütközést követő borulás, és 85 százalék az után borul fel, hogy elhagyta a pályát. Egy másik kutatásban 125 olyan sofőrt kérdeztek, akik elfáradás, elalvás miatt bekövetkező egy járműves balesetek részesei voltak. Elgondolkodtatónak nevezte, hogy 13 százalékuk nyilatkozott úgy, a balesete előtt 11-24 órát vezetett.

## FONTOS A MINŐSÉGI ALVÁS

Az elalvásos balesetek napi hírek a médiában, ezért ma is aktuális témának számítanak – jelentette ki Tóth Tibor, a Sztrádaline Kft. ügyvezetője, a KTE Közlekedésbiztonsági Tagozat titkára. Az ilyen baleseteket rendszerint a stressz, a túlhajszolt életmódból eredő fáradtság, az időjárás körülmények, fronthatások, az életkori sajátosságok, valamint az alvásminőségi problémák okozzák. Az alváshiányos vezetés hasonlít az ittas vezetés állapotához: ha valaki 16 órát vezet, olyan, mintha 0,5 ezrelék lenne az alkoholszintje, 20 óra vezetés 0,8-1,0 ezreléknek, 24 óra vezetés pedig 1,0-1,2 ezreléknek felel meg – hangoztatta az előadó. A statisztikák alapján a fáradtság, stressz, álmoság, elalvás felelős az összes baleset 10-15 százalékáért, s ugyanezekre a tényezőkre vezethető vissza minden negyedik-ötödik halálos, illetve hasznongépjárműves baleset.

A növekvő baleseti tendencia oka a fáradékonyság és az aluszékonyság. Ez utóbbival jelentősen nő a baleseti rizikó, de az aluszékonyságot lehet kezelni. Számos elalvásos baleset mögött valamilyen forgalmi ok (pl. hosszú, egyenes útszakasz, ahol a monotonitás jelenti a veszélyt), illetve a közlekedési infrastruktúra hiányossága húzódik meg (pl. a parkolóhiány miatt a gépkocsivezető ha akar, sem tud

megállni pihenni). A balesetek csökkentésének személyi és társadalmi lehetőségei közül Tóth Tibor kiemelte a szemlélet- és életmódváltást, a rendszeres szűréseket és a minőségi alvás szükségességét. Hozzátette, hogy az autógyárak műszaki fejlesztésekkel igyekeznek hozzájárulni a baleset-megelőzéshez, kifejezetten a közlekedés biztonságát szolgálják például az elalvásra, ütközésre, a helyes sávtartásra és a követési távolság betartására figyelmeztető rendszerek.

## AZ IDŐSEK JÓL ALKALMAZKODNAK

Prof. Dr. Nemes György, a KTE Közlekedés-egészségügyi Szakosztályának elnöke rámutatott, az egyre több idős ember a jóléti társadalom egyik nagy kihívása több területen, így a közlekedésben is: a hajlott korúak is volán mögé ülnek, annak ellenére, hogy reflexeik és érzékelésük esetleg már nem olyan, mint régen. A társadalmat érzékenyen érinti az időskorúak arányának növekedése (2030-ra

Az elalvásos baleseteket rendszerint a stressz, a túlhajszolt életmódból eredő fáradtság, az időjárás körülmények, fronthatások, az életkori sajátosságok, valamint az alvásminőségi problémák okozzák.



Prof. Dr. Nemes György

Európa lakosságának 25 százaléka 65 évnél idősebb lesz, de az előregedés világjelenség), ezért a közlekedésben dolgozó, a közlekedésbiztonság javításáért felelősséget vállaló szakembereknek foglalkozniuk kell az időskorúak gépkocsivezetésével és biztonságával. A szakember úgy vélte, a nyugdíjas autótulajdonosok szeretnék évtizedekig tovább használni járművüket a megszokott módon, mivel ez függetlenséget jelent, csökkenti a nyugdíjazási stresszt, ugyanakkor e korosztály vezetési és mobilitási szokásai jelentősen megváltoznak. Nem munkába járásra, munkavégzésre, távoli utazásra, hanem szabadidő eltöltésére, vásárlásra, orvoshoz járásra használják járművüket. Az idős vezetők kisebb veszélyt jelentenek a közlekedés biztonságára, mint bármely más korosztály, és a közhiedelemmel ellentétben kevesebb balesetet okoznak és kevesebb baleset elszenvedői is, jelentette ki Nemes György. Ennek alapvetően az az oka, hogy rövid távot, napi átlagban tíz kilométert mennek, használják a biztonsági övet, a megszokott útvonalakat választják, kerülnek a csúcsgorgalmat, nem vezetnek ittasan, fáradtan, nem lépik túl a megengedett sebességet, nem indulnak el éjjel, rossz időjárás viszonyok között, nem szállítanak sok utast, és műszakilag jó állapotban lévő gépkocsival közlekednek. Mivel az átlagéletkor kitolódik a következő negyven évben, egyre több 65 év feletti vezető vesz részt a forgalomban, abszolút számuk és részarányuk is nő. Az idős vezetők egy része valós veszélyt jelenthet, de ők alkotják a kisebb csoportot, a többségük jól alkalmazkodik a megváltozott közlekedési körülményekhez – vont a mérleget a KTE Közlekedés-egészségügyi Szakosztályának elnöke.

Dékány Zsolt

A január-februári adatok alapján rengeteg a megoldandó feladat

# Nem lesz ennek jó vége!

Az előzetes statisztikák alapján az év első két hónapjában a személysérüléses közúti balesetek, a halálos áldozatok és az ittasan okozott balesetek száma egyaránt nőtt az elmúlt év azonos időszakához képest.

## KEDVEZŐTLEN ADATOK

A rendőrség előzetes baleseti statisztikai adatai alapján az év első két hónapjában összesen 1880 személysérüléses közúti baleset történt, 11,5%-kal több, mint 2013 januárjában és februárjában (akkor 1686 balesetet regisztráltak). A halálos, súlyos és könnyű sérüléses balesetek száma egyaránt nőtt, mindegyik 10% feletti mértékben. A közúti balesetekben 82-en veszítették életüket hazánk közútjain, s ez 14-gyel (20,6%-kal) több, mint amit az elmúlt év azonos időszakában mértünk (akkor 68 fő volt az áldozatok száma). A súlyos sérülések számában 9,3%-os, a könnyű sérüléseknél pedig 8,5%-os növekedés mutatható ki. Az ittasan okozott balesetek száma ugyancsak nőtt, ennek mértéke csaknem eléri a 23%-ot (148 helyett 182 esetben okoztak balesetet ittas közlekedők – járművezetők és gyalogosok egyaránt. Ennek megfelelően az ittasan okozott balesetek aránya az összes személysérüléses közúti baleseten belül 8,78%-ról 9,68%-ra nőtt, de még így is a „bűvös” 10% alatt maradt.

A balesetek okainak sorrendje nem változott, bár az elsőbbségi kötelezettség megszegéséből adódó balesetek száma növekedést mutat. Abszolút és relatív gyorshajtás miatt 588 (az összes baleset 31%-a), elsőbbségi jog megsértése miatt 502 (27%), a kanyarodási szabályok megszegése miatt pedig 240 baleset (13%) járt személyi sérüléssel. Továbbra is a személygépkocsik okozzák a legtöbb balesetet (69%), a tehergépjárművek részaránya 9%-os, a gyalogosoké pedig 8%-os volt. Az év első két hónapjában a gyalogosok által okozott személyi sérüléssel járó balesetek száma valamelyest meghaladta a kerékpárosokét (utóbbi közlekedői kategória képviselői 145 balesetet okoztak, s ez az összes baleset 8%-ának felel meg).

A legfrissebb előzetes baleseti adatok jól láthatóan kedvezőtlenebbek a 2013. február végén regisztrált értékeknél, s hozzávetőlegesen a 2011. évi helyzetnek felelnek meg. A balesetek és a halálos sérülések számának alakulására a megszokottnál jóval enyhébb téli időjárás, valamint a nagyobb átlagos haladási sebességet lehetővé tévő út- és látási viszonyok minden bizonnyal kedvezőtlenül hatottak. Jó hír ugyanakkor, hogy az év első két hónapjában egyetlen közúti gyermektragédia sem történt, viszont 25 gyalogos és 10 kerékpáros veszítette életét balesetben. 2014. február 28-ával bezárólag 23 olyan napot regisztráltunk, amikor nem történt közúti tragédia.

## POZITÍV NORMAKÖVETÉS

A hazai közlekedésbiztonság témakörével több felkészült szakember is foglalkozik. *Bauer Béla* szociológus csapata több tanulmányában is kitért a pozitív normakövetés fontosságára. Mint írják, ahhoz, hogy egy társadalom vagy közösség működőképes maradjon, tagjainak meg kell tanulnia bizonyos, a kultúra által determinált viselkedési szabályokat, normákat. Ha ez nem történik meg, vagy az egyén nem veszi figyelembe a többség által elfogadott és betartott normákat, viselkedése kiszámíthatatlanná válik, és megátolja az együttműködést, amit – kiderülése esetén – többnyire valamilyen szankció követ. Általában ismerhető az is, hogy a normaszegést (például az írott vagy íratlan közlekedési szabályok megszegését és az adott társadalomra jellemző közlekedési kultúrától eltérő viselkedést) milyen szankciók követik az állam vagy a társadalom, ebben az esetben konkrétan a hatóságok, illetve a közlekedésben résztvevők részéről. A normakövetésre ható motivációk

A közösség tagjainak meg kell tanulnia a kultúra által determinált viselkedési normákat.

többféleképpen lehetnek. Az egyik a külső kényszer, miszerint az egyén fél a normaszegést követő társadalmi vagy törvényi szankcióktól, ezért elkerüli a deviáns viselkedést. Ennél azonban jóval hatékonyabb, ha az egyén külső nyomás nélkül, maga is értéknek tekinti, azaz internalizálja, belső meggyőződésből is követésre méltónak ítéli a normákat, így kényszer nélkül is betartja a hozzájuk kapcsolódó viselkedési szabályokat.

Mind a KRESZ pontjai, mind a közlekedésben való részvétel, a volán mögötti viselkedés írott és íratlan szabályai jogi, illetve társadalmi normák, a többségi társadalom közlekedési, gépjárművezetési kultúrájának a része. A szabályosan közlekedők ezeket a normákat azért tartják tiszteletben, mert a betartásából következő eredményeket (pl. a biztonságos közlekedést) helyesnek, értéknek tartják. A szankció tehát a konformitás elősegítését célozza, valamint alapvető célja, hogy védelmet biztosítson a nonkonformista viselkedéssel szemben. Ám a szankciók nemcsak negatívak lehetnek (mint a büntetés), hanem pozitívak is, azaz jutalom a helyes viselkedés megerősítése érdekében. Ismerjük a közlekedés legáltalánosabb negatív és pozitív, formális és nem formális szankcióit, mint a büntetés kiszabása, a dudálás, vagy épp a közlekedésben résztvevők előzékenységének a megköszönése.

Mindezek alapján és látva az idei közlekedési balesetek számait, azt gondolom, rendkívül sok az előttünk álló megoldandó feladat.

Gégyény István

A HeERO projekt workshopja a Makadám Mérnök Klubban

# Úton az eCall hazai megvalósítása felé

„Haladjunk egy integrált Európa irányába – Pán-európai eCall szolgáltatás a HeERO tagállamokban” címmel került megrendezésre a HeERO projekt 2013. december 12-13-i workshopja a budapesti Makadám Mérnök Klubban, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM), az ITS Hungary Egyesület, az ERTICO és a HeERO projektcsapat közös szervezésében. A találkozó lehetőséget adott arra, hogy az egységes európai vész hívó rendszer, az eCall témájában érintett hazai szakemberek a külföldi előadók révén nagyobb rálátást nyerjenek az európai törekvésekre és a HeERO országok eredményeire. Emellett az érintett nemzetközi szervezetek képviselői is megismerhették az eCall bevezetése területén elért magyar eredményeket a hazai szakemberek előadásain keresztül.

## ELŐZMÉNYEK, DIÓHÉJBAN

A résztvevők sorában az eCall Irányító Bizottság és az ITS Hungary Egyesület tagjai, a magyar útügyi adminisztráció szakemberei, az érintett egyetemi tanszékek oktatói és hallgatói, valamint a magán-szektor képviselői foglaltak helyet. A harminckét hazai mellett nyolc külföldi vendég (finn, román, bolgár, cseh szakemberek, illetve a nemzetközi szervezetek képviselői) biztosította a rendezvény nemzetköziségét. Az így megvalósult tapasztalatsere pedig elősegítheti azt, hogy a jövőben szoros együttműködés alakulhasson ki a workshopon megjelent szakértők között, amely az eCall hazai bevezetését is meggyorsíthatja.

Az eCall rendszer megvalósításának kezdő lépései tíz évre nyúlnak vissza, hiszen 2004-ben születtek meg az első „egyetértési nyilatkozatok a járművön belüli interoperábilis eCall-rendszerről”<sup>1</sup>,

1. European Memorandum of Understanding of interoperable in-vehicle eCall

amelyeket a rákövetkező években folyamatosan írtak alá az EU tagállamok és a vész hívó rendszer megvalósításában érintett szereplők (felhasználók, ipari partnerek, autókлубok, szolgáltatók, biztosítótársaságok, európai szervezetek stb.), jelezve ezzel elkötelezettségüket.

Magyarország képviseletében az NFM 2011. június 6-án írta alá az egyezményt, ennek megfelelően a „Nemzeti ITS Jelentés” is kiemelt feladatként kezeli az eCall megvalósítását. A hazai eCall program fontossága és összetettsége miatt magas szintű koordinációt igényel, ennek okán jött létre 2013 februárjában az „eCall

2013 számos eredményt hozott a hazai eCall tekintetében, befejeződött a „112” központok kiépítése.

Irányító Bizottság” *Németh Lászlóné* miniszter asszony megbízásából, *Schwáb Zoltán* helyettes államtitkár vezetésével. A Bizottság munkájában a szakmailag érintett jelentősebb intézmények és szakemberek vesznek részt.

2013 számos eredményt hozott a hazai eCall tekintetében, hiszen nemcsak több kutatási munka készült a rendszer bevezetésének várható hatásairól, illetve költséghatékonyságáról, hanem december végére a hazai „112” központok kiépítése is befejeződött, valamint egy pilotprojekt is sikeresen lezajlott a tervezett szolgáltatás alkalmazhatóságának tesztelésére. Utóbbiban szakmai támogatást nyújtott a VTT Finn Műszaki Kutató Központ is, ugyanis hazánk már évek óta együttműködik finn szakértőkkel az ITS és az eCall területén. A közös munka alapja az ITS Magyarország (ITS Hungary) és az ITS Finnország (ITS Finland) által aláírt megállapodás, amelynek egyik szakmai területe az eCall/HeERO. Továbbá 2012. október 22-én az NFM és a finn Közlékes és Hírközlési Minisztérium is együttműködési megállapodást írt alá az intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások területén történő együttműködésről.

## A MAGYAR KORMÁNY ELKÖTELEZETT

Mindezek okán a decemberi workshop egyik nyitóelőadását a finn minisztérium képviseletében *Seppo Öömi* tartotta. A workshopon vitaindító előadást tartott továbbá hazai részről *Tóth Péter* főosztályvezető-helyettes (Schwab Zoltán helyettes államtitkár nevében) és *Szűcs Lajos*, az ITS Hungary Egyesület elnöke, illetve a nemzetközi szervezetek részéről *Seppo Öörnin* túl *Andy Rooke*





Fotók: Deák-Kapusi, Mérföldké Kft.

A workshop résztvevői Szűcs Lajos vitaindító előadását hallgatják

(ERTICO), a HeERO projektkoordinátora és *Juhani Jääskeläinen* vezető tanácsadó a DG CONNECT képviselőjeként.

Tóth Péter előadásában kiemelte a jelenleg társadalmi egyeztetés alatt álló Nemzeti Közlekedési Stratégia fontosságát, amely szerint a fő célkitűzés a gazdaságilag hatékony, versenyképes, a társadalmi érdekekkel összhangban álló, modern, biztonságos és a környezetre nézve kevésbé káros közlekedés létrehozása. Elmondta, a közlekedéspolitikai célkitűzések eléréséhez az ITS rendszerek/szolgáltatások jelentősen hozzájárulhatnak, és a közlekedési rendszer kívánatosnak elképzelt jövőbeli állapotát, a jövő harmonizált ITS alkalmazásait az átfogó „ITS vízióval” mutatta be a következők szerint: „A fenntartható közlekedési rendszer lehetővé

teszi az európai közúti személy- és áruforgalomban résztvevők számára a biztonságos (balesetmentesség), hatékony (késések elkerülése) és tiszta (környezetbarát) utazást. A felhasználókat mindenhol és mindenkor segítik az összehangolt és akadálymentes ITS szolgáltatások az utazás minden fázisában, utazás előtt, közben és után.” Tóth Péter kiemelte az „eCall Irányító Bizottság” 2013. februári létrehozását, amely az eCall hazai fontosságát tükrözi. Örömet fejezte ki, hogy Magyarország a HeERO projekt 2. fázisába társult partnerként bekapcsolódhatott, ami azt jelenti, hogy a projekt minden eredményéhez hozzájuthatunk, de a program keretében elvégzett munkát az EU Bizottság pénzügyileg nem támogatja. Az NFM főosztályvezető-helyettese tájékoztatta a résztvevőket, hogy a hazai



Tóth Péter úr vitaindító előadása

pilotprojekt jelenleg zajlik. A projekt eredményeiről, valamint a jövőbeli tervezett tevékenységekről a workshop műszaki szekciói adtak részletes áttekintést.

Szűcs Lajos hangsúlyozta, a magyar kormány az „eCall MoU” 2011. évi aláírásával egyértelműen kifejezte elkötelezettségét a közlekedésbiztonság javítása és az innovatív, intelligens közlekedési megoldások alkalmazása mellett. Hozzátette, hogy egy interoperábilis eCall szolgáltatás megvalósítása az „ITS Direktíva” egyik prioritást élvező területe, de hangsúlyos feladata a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumnak is, hiszen a szaktárca számára a közlekedésbiztonság kiemelt jelentőségű. Szűcs Lajos köszönetét fejezte ki a finn partnereknek, különösen a VTT képviselőjének, hogy a hazai pilotprojekt keretében indított „MSD” (minimális adategység) üzeneteket validálta/kiértékelte, jó példáját adva annak, hogyan lehet egy kétoldalú együttműködési megállapodást valódi tartalommal megtölteni. Reményét fejezte ki, hogy a következő időszakban a workshopon részt vevő többi HeERO ország nemzeti ITS szervezeteivel is megállapodást köthetnek, elősegítve a regionális együttműködést az interoperábilis intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások megvalósításában.

#### CSÖKKENHET A MENTÉSI IDŐ

Andy Rooke általános áttekintést adott a HeERO projektről. Elmondta, a HeERO egy pilot, azaz megvalósítás előtti projekt, amely 2011 januárjától 2014 decemberéig tart 15 kísérleti



Andy Rooke vitaindító előadása

helyszínnel és 82 partnerrel. A projekt teljes költségvetése 16 millió euró, ebből az EU-támogatás 8 millió euró. A projektkoordinátor hozzátette, a HeERO céljai között szerepel a projekt kiterjesztése új tagállamokra is, egyrészt a HeERO megoldás fokozatos bevezethetőségének demonstrálására, másrészt az eCall elfogadottságának javítására.

Juhani Jääskeläinen előadásában rámutatott, 2012-ben az Európai Unió útjain kb. 28 ezer ember vesztette életét, és több

» Európában jelenleg a járművek csupán 0,7%-át szerelték fel magán eCall rendszerrel.

mint 1,5 millió személy sérült meg 1,1 millió közúti közlekedési balesetben. A halálozás és a sérülések okozta tragédia mellett e balesetek mintegy 130 milliárd euró nemzetgazdasági költséget eredményeztek. A vezető tanácsadó szerint az eCall az egyik leghatékonyabb rövid távú intézkedés a probléma mérséklésére, mivel az eCall lakott területen belül 40%-kal, lakott területen kívül pedig kb. 50%-kal képes csökkenteni a mentési időt. Sajnálatosnak nevezte azonban, hogy Európában jelenleg a járművek csupán 0,7%-át szerelték fel magán eCall rendszerrel, és ez az arány alig növekszik.

Seppo Öörni áttekintette a 2010-es évek új finn közlekedési stratégiáját, amely az infrastruktúra helyett a felhasználókat/

fogyasztókat helyezi a középpontba, és arra a kérdésre keresi a választ, hogyan lehet befolyásolni és tájékoztatni a felhasználókat úgy, hogy közben fenntartható és kényelmes mobilitást érjünk el. Ezt követően olyan kulcsfontosságú projekteken keresztül mutatta be a finn ITS stratégiát, mint pl. ITS rendszerfelépítés, interoperábilis és összekapcsolt közösségi közlekedés, intelligens közlekedésfelügyelet és szabályozás, reaktív és proaktív biztonsági rendszerek, intelligens logisztika stb.

Az új finn közlekedési stratégia az infrastruktúra helyett a felhasználókat helyezi a középpontba.

### A HeERO NEMZETKÖZI EREDMÉNYEI

A megnyitót követően három tudományos szekcióban hangzottak el a hazai, illetve a HeERO projektben részt vevő más országok szakembereinek előadásai. Az első szekcióban Andy Rooke és *dr. Lindenbach Ágnes*, az ITS Hungary Egyesület főtítkárának vezetésével a hallgatók a HeERO projektpartnerek eddigi eredményeivel ismerkedhettek meg, amelyeket a nemzetközi előadók mutattak be a hazai szakemberek számára.

A finn műszaki kutató központ szakembere, *Risto Öömi* előadásában tájékoztatást adott a 2013 júniusában megjelent finn eCall megvalósítási stratégiáról, amely figyelembe veszi az európai kutatási eredményeket, szabályozásokat és egyéb kapcsolódó dokumentumokat is. A tervek szerint Finnországban az eCall diszkriminátor a mobil hálózatokban 2014 végére áll majd rendelkezésre, a segélyhívó központok (PSAP) pedig 2015 végére lesznek képesek a hívások fogadására és feldolgozására. E célkitűzések eléréséhez nagymértékben hozzájárult a finn HeERO pilotprojekt.

Az ITS Románia elnöke, *Dorin Dumitrescu* előadásában elmondta, 2011-ben a HeERO projekt keretén belül a román 112 segélyhívó rendszert oly módon korszerűsítették, hogy az képes legyen az ország bármely részéről érkező eCall hívások fogadására. 2012 és 2013 során három különböző járműön belüli rendszer (IVS) segítségével megtörtént a rendszer tesztelése, amely lefedte a teljes mentési láncot. A román kolléga javaslatokat, ajánlásokat fogalmazott meg az eCallt ezután bevezetni szándékozó országok számára. Szerinte az eCall sikeres bevezetésének két legfontosabb szempontja az interoperabilitás és a harmonizáció. Kiemelte, hogy egy műszaki megoldás laboratóriumban történő kiválasztása és tesztelése nem garantálja a valós körülmények közötti sikeres működést.

A cseh Közlekedési Minisztérium képviselőjében *Martin Pichl* adott áttekintést a két kisléptékű cseh eCall pilotprojektről. Elmondta, e projekteknél, valamint az E112 infrastruktúrájának köszönhetően Csehország a HeERO projekt keretében két különböző gyártótól származó járműön belüli rendszert tesztelt, amelyek a cseh Telefónica mobilhálózaton keresztül továbbítottak eCall hívást. Az első valódi ütközéses tesztre 2013 szeptemberében került sor Prágában, ahol az ütközést követően az eCall rendszer automatikus kommunikációs kapcsolatot létesített a teszt PSAP-vel, és pontos MSD (minimális adategység) üzenetet küldött. A PSAP operátorhoz küldött ezen eCall jelentés alapján irányították az illetékes tűzoltójárművet, illetve a prágai kerületi mentőcsapatot a teszt helyszínére.

A HeERO2 projektben részt vevő ITS Bulgária részéről *Rumen Mihaylov* elnök mutatta be a bolgár eCall helyzetet. Kijelentette, Bulgáriában az eCall rendszerfelépítés követi a szokásos E112 rendszer felépítését, és hogy a teljes eCall pilot lánc a vonatkozó EU szabványok szerint kerül kialakításra. A helyszíni tesztek mindegyikét a szófiai PSAP-t felhasználó eCall tesztkörnyezetben hajtották végre a Szófiai Műszaki Egyetem által kifejlesztett járműön belüli rendszer alkalmazásával. A végrehajtott mintegy 500 valós teszt hívás 90%-a volt sikeres, és kb. 12-13 másodpercre volt szükség ahhoz, hogy a hívás megjelenjen a központban.

### AZ eCALL BEVEZETÉSÉNEK VÁRHATÓ HATÁSAI

A második rész már a hazai mérföldkövek, köztük a pilotprojekt ismertetéséről szólt – e szekciót Andy Rooke és Szűcs Lajos fogta össze. *Göndör László*, a Kormányzati Informatikai Fejlesztési Ügynökség projektvezetője a 112-es hívószám alulról integrált segélyhívó rendszerről tartott előadásában elmondta, a magyar kormányzat 2010 végén hozott határozatot a 112-es fejlesztésről. A döntés lényege az volt, hogy a segélyhívások kezelésére létre kell hozni egy modern infokommunikációs rendszert, amelyben a hívásfogadást leválasztják a tevékenységirányításról. A két feladat szétválasztásának célja, hogy csökkenjen az úgynevezett fals hívások aránya. Ezt követően két projekt indult el, az első az ESR-112 projekt, amelynek hatóköre az új hívásfogadó központokra, a rendőrségi és a katasztrófavédelmi tevékenységirányításra terjed ki, érinti természetesen a mentőket is, de ez a rendszer a második önálló projektben kerül megvalósításra.

*Szvétek Ferenc*, a Best Way Kft. ügyvezető igazgatója a magyar eCall pilotprojekt eredményeit bemutató előadásában leszögezte, hogy a program végrehajtása során a fő vizsgálat az IVS egységekre és a PSAP-be beküldött MSD üzenetekre terjedt ki. A KPI (Key Performance Index) értékek közül 10 érték került mérésre, az MSD üzeneteket pedig a finn VTT cég validálta. Fejlesztéseket hajtottak végre az IVS egységekből kinyert adatok továbbításához, és

Az országos közúthálózaton az eCall bevezetése 17-18%-os torlódási veszteség csökkenéssel járna.

interface-t fejlesztettek a PSAP-hez. Összegzőképpen elmondta, eredményes projektet zártak, amely rámutatott a további feladatokra.

*Dr. Jankó Domokos*, a Biztonságkutató Mérnök Iroda ügyvezetője és az Óbudai Egyetemet képviselő *dr. Szénási Sándor* előadásukban az eCall hazai bevezetésének a torlódásos időszakok alakulására gyakorolt várható hatását vizsgáló kutatási projekt eredményeit mutatták be. A tanulmányban a személyesüléses balesetek miatt az országos közúthálózaton keletkező torlódásokat vizsgálták. A torlódások idejének és az ezekből adódó veszteségeknek a kiszámítására a hazai fejlesztésű DECA2.0 programot használták, ennek segítségével végezték el az eCall rendszer bevezetéséből adódó várható előnyök becslését is. A számítások szerint a teljes országos közúthálózaton az eCall rendszer hazai bevezetése várhatóan kb. 17%-18%-os torlódási veszteség csökkenéssel járna, a 2012. évi baleseti adatokat figyelembe véve. Ez lakott területen kb. 2,7 milliárd forint, lakott területen kívül 6,08 milliárd forint elmaradó torlódási veszteséget jelent.



Martin Pichl előadása

Dr. Bogosi Tibor, a Magyar Honvédség Egészségügyi Központ traumatológus főorvosa a közlekedési balesetek helyszínén meghaltak orvosi adatainak elemzése témájában végzett kutatás eredményeiről számolt be. Elmondta, hogy a vizsgálat során 135 helyszíni halállal végződött közlekedési baleset került feldolgozásra. Kiemelte, három esetben a mentés értesítése nem történt meg az elvárható időben (2,2%), közülük két esetben pedig 60 percnél több volt a riasztás. Mindhárom esetben a sérülések súlyossága és a fel-

A kutatás eredménye szerint az eCall hatására a mentési lánc 10-15 perccel rövidülhet.

találásig eltelt idő kizárta ugyan a túlélést, potenciálisan azonban nagy jelentőséggel bírhatott volna olyan automatikus riasztó rendszer, mint pl. az eCall, amely az illetékes mentőszervek felé jelzést adhatott volna.

Dr. Lindenbach Ágnes előadásában az eCall rendszer bevezetésének előzetes hatásvizsgálata témájában készült kutatási munka eredményeit ismertette. A kutatás keretében a 2001 és 2012 közötti időszakra vonatkozó baleseti adatsorok és tendenciák elemzése alapján azonosították azokat a baleseti szegmenseket, ahol az eCall a legnagyobb hatást fejtheti ki, majd meghatározták a mentési lánc összetevőit, illetve azok időtartamait. A kutatás eredménye szerint



László Péter előadása

az eCall hatására a mentési lánc 10-15 perccel rövidülhet. A kutatási munka keretében végzett gazdaságossági vizsgálat során az eCall bevezetését terhelő költségek és az általa elérhető hasznok összehasonlítása egyaránt három-három forgatókönyv szerint történt. Háromféle közgazdasági teljesítménymutató került meghatározásra (ENPV, CBR, ERR), amelyek csak az olcsóbb IVS költségekkel számoló scenárióban mutattak megtérülést, 1,6 és 1,9 közötti haszon-költség aránnyal.

László Péter tűzoltó hadnagy, a BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság (BM OKF) kiemelt főelőadója bemutatta a katasztrófavédelem saját fejlesztésű, térinformatikával támogatott központi műveletirányítási rendszerét, a PAJZS-ot, amely jól illeszkedik az Egységes Segélyhívó Rendszer (112) jelenleg is zajló kiépítéséhez. A katasztrófavédelmi főigazgatóságon folyó térinformatikai, távközlési és informatikai rendszerfejlesztés eredményeként ma már tizenkilenc megyei és egy fővárosi központban fogadják közvetlenül a lakosság 105-ös segélyhívásait. Ezt a katasztrófavédelmi igényeknek megfelelő alaptérképi felület, speciális térképi információk és informatikai szolgáltatások segítik. Ebben az architektúrában tesztelte a Lambda-Com csoport és a BM OKF az eCall szolgáltatást. Az előre meghatározott sablonban (koordináta, eset minősítése) összesen 300 esetet futtattak le. Az ügyelteseknél megjelenő üzenet kezelése a megszokottól gyorsabban, 30 másodpercen belül futott át. Valamennyi tesztüzenet problémamentesen jutott el az ügyeltesekhez.

Fotók: Deák-Kapusi, Mérföldke Kft.

## HeERO2, AZ EGYÜTTMŰKÖDÉS JÖVŐJE

A workshop harmadik és egyben utolsó szekciója Seppo Öörni és Juhani Jääskeläinen vezetésével már az együttműködés jövőjét, azaz a HeERO2-t, annak speciális szempontjait és új projektjeit tárgyalta, melynek keretében többek között Magyarország is tett projektjavaslatot.

Az ITS Direktíva d) kiemelt intézkedéséhez kapcsolódó specifikáció fontosságáról és a kapcsolódó szabványosítási törekvésekről *Csepinszky András* (ERTICO) adott áttekintést. Elmondta, hogy az ITS Direktíva a specifikációt olyan kötelező intézkedésként említi, amely rendelkezéseket fektet le, beleértve a követelményeket, az eljárásokat vagy az egyéb vonatkozó szabályokat. Szerinte a szabványok a mai társadalom kulcsfontosságú elemei: lehetővé teszik a versenyt és az innovációt, növelhetik a gazdaságot. Emellett a szabványok segítenek abban, hogy olyan szolgáltatásokat alkalmazzunk, melyek határokon átnyúlóan is interoperábilisak. A 112-n alapuló EU szintű eCall pedig az egyik olyan kiemelkedő szolgáltatás, ahol a szabványok kulcsfontosságú szerepet töltenek be az emberéletek megmentésében, és segítenek csökkenteni a modern társadalom folyamatosan növekvő forgalmából adódó hatásokat.

Szvétek *Ferenc* az eCall szolgáltatások közép-kelet-európai interoperabilitásának támogatását célzó hazai projektjavaslatot

kiemelte, hogy az egyes országok különböző modelleket és különböző megoldásokat alkalmaztak, illetve alkalmaznak a végső célkitűzés, vagyis az eCall bevezetéséhez. Azoknak az országoknak, amelyek még a bevezetés elején járnak – mint pl. Magyarország –, jól át kell gondolniuk az előttük álló feladatokat, a jövőbeli munka felépítését, és ehhez nagy segítséget jelenthet, ha tanulnak a HeERO és a HeERO2 projektek, illetve az eCall bevezetésében már előttük

» A legfontosabb feladat, hogy páneurópai szinten interoperábilis rendszert hozzunk létre.

áll országok eredményeiből. Juhani Jääskeläinen elmondta, hogy az Európai Bizottság a megvalósításokat ösztönzi, és ezzel kapcsolatban felhívta a figyelmet a 2013. december 11-én megjelent európai közlekedési infrastruktúrára vonatkozó bizottsági felhívásra, amelynek egyik kiemelt területe az ITS rendszerek területe, 50 millió euró felhasználható költségvetéssel. Dr. Lindenbach Ágnes köszönetét fejezte ki az Európai Bizottság, valamint az ERTICO szervezet képviselőjének, amiért hozzájárultak a workshop megrendezéséhez, illetve külön megköszönte a HeERO projekt koordiná-



Juhani Jääskeläinen, Andy Rooke és Dr. Lindenbach Ágnes a workshop zárásán

bemutató előadásában rámutatott, a HeERO partnerországok mintájára további országok közötti interoperabilitási tesztekkel kell végze-  
ni, amely tapasztalatok alapján az eCall folyamatokban alkalmazott rendszerelemeket tesztelni és javítani kell. Magyarország

» A szabványok lehetővé teszik a versenyt és az innovációt, növelhetik a gazdaságot.

– elhelyezkedéséből adódóan – kitűnő helyszín lehet az EU-tagállamok további interoperabilitási tesztjeinek végrehajtásához („EU-EU”, „EU-Schengen”, „EU-Non Schengen” relációkban).

A workshop zárásaként Andy Rooke, Juhani Jääskeläinen és dr. Lindenbach Ágnes foglalták össze a kétnapos rendezvény legfontosabb tanulságait, legkiemelkedőbb gondolatait. Andy Rooke

torának, Andy Rooke-nak, hogy Magyarország társult tagként részt vehet a HeERO2 projektben, és ezáltal is közelebb kerül az eCall hazai bevezetéséhez. Hangsúlyozta, hogy az egyes országok az eCall rendszer megvalósítása során különböző, speciális problémákkal találják szembe magukat, de a legfontosabb feladat, hogy páneurópai szinten interoperábilis rendszert hozzunk létre, ehhez pedig nélkülözhetetlen a korábban már sokszor említett szabványosítás és harmonizáció. Tájékoztatta továbbá a résztvevőket, hogy a 2014 első felében elkészülő angol nyelvű kiadvány cikk formájában tartalmazza a workshop előadásait. Azok számára, akik nem tudtak jelen lenni, de szívesen megismernék a workshop eredményeit, az elhangzott előadások powerpoint bemutatói, valamint a workshop legemlékezetesebb pillanatait megőrzítő fényképek elérhetők az ITS Hungary Egyesület weboldalán ([www.its-hungary.hu](http://www.its-hungary.hu)), a 2013. évi eseményeknél.

*Dr. Lindenbach Ágnes, főtítkárs, ITS Magyarország Egyesület*

A rendőrség minden egyes „harag-ponton” ellenőriz

# „Blitz Marathon” Németországban

Egy új típusú ellenőrzési módszer,  
melyről eddig még nem hallhattunk:  
egynapos sebesség-ellenőrző maraton  
Németországban! Az akció valamennyi  
szövetségi köztársaságot érintette.  
Leállítós sebességmérések 8600  
ellenőrzési helyen, mintegy 15 ezer rendőr  
és ellenőr részvételével, 24 órán keresztül.

A közúti ellenőrzéseknek sok fajtája ismert. A mindennapi rutin-ellenőrzések mellett léteznek például fokozott, cél-, kombinált és koordinált ellenőrzések. Németországban a sebesség-ellenőrzéseknek egy új típusát fejlesztették ki, a „Blitz Marathon”. A maratoni akció ötlete a németországi Észak-Rajna-Vesztfália tartományból származik, ahol már öt alkalommal tartottak ilyen újszerű ellenőrzéseket. A megoldást a finnnek is átvették, s tavaly év végén a skandináv országban is rendeztek „Speed Marathon”-t. Idén október közepén pedig a 24 órás, aktív médiatévékenységgel társuló, kifejezetten demonstratív jellegű sebesség-ellenőrző akciót Németország valamennyi szövetségi köztársaságára kiterjesztik.

## A GYORSHAJTÓK NEM ÁLLNAK MEG A HATÁRNÁL

A 2013. október 10-ére megszervezett és végrehajtott „Blitz Marathon” valóban egyedülálló sebesség-ellenőrzési módszer. Már korábban, évtizedekkel ezelőtt is szerveztek több napig tartó, átfogó jellegű fokozott céllenőrzéseket, de a „Blitz Marathon” jellegében és hatásában eltér ezektől. Jellegzetessége, hogy „mindössze” egy napig tart, ugyanakkor a végrehajtás rendkívül intenzív. Minden működőképes sebességmérő eszköz a nap 24 órájában bevetésre kerül, az ellenőrzések alapvetően leállítással történnek, és az ellenőri állomány létszáma minden korábbinál magasabb. Azaz: demonstratív jelleg a nap minden órájában, valamennyi szövetségi köztársaságban. Számadatokkal illusztrálva: a csütörtök reggel 6 órakor kezdődő, maratoni sebesség-ellenőrzést a német rendőrök 8600 ellenőrzési ponton, 14 700 rendőr részvételével hajtották végre (a munkát önkormányzati közúti ellenőrök is segítették).

A legnagyobb aktivitás – nem véletlenül az „ötletgazda” szövetségi köztársaságban – Észak-Rajna-Vesztfáliában volt, ahol az ellenőrzések több mint 3100 helyszínen, 3400 rendőr és 270 közúti ellenőr bevonásával zajlottak. „A német rendőrök az ország minden szegletében a helyszínen állítják le a gyorshajtókat, követve ezzel az Észak-Rajna-Vesztfáliában bevált példát. Mindezt azért, mert



Foto: Shutterstock

a gyorsajtás mindenhol a közutak legfőbb gyilkosának számít” – közölte a maratoni ellenőrzést megelőző sajtótájékoztatón Ralf Jaeger, Észak-Rajna-Vesztfália belügyminisztere Düsseldorfban.

Mecklenburg-Nyugat Pomeránia tartományban 638 rendőrt vontak be a közutak mentén, 202 ellenőrzési ponton. „Ezen a napon minden egyes gépkocsi- és motorkerékpár-vezető számíthat arra, hogy sebesség-ellenőrzés alá vonják, bárhol és bármikor is közlekedik Németországban” – jelentette ki Lorenz Caffier tartományi belügyminiszter. Hozzátette: „Ha a közúti biztonságról van szó, a szövetségi államoknak össze kell fogniuk, hiszen a gyorsajtók nem állnak meg a szövetségi államhatároknál”. Mindkét belügyminiszter meg van győződve a „Blitz Marathon” átlagot meghaladó hatékonyságáról, s arról, hogy ezeknek az ellenőrzéseknek a jövőben is fontos szerepet kell kapniuk. A demonstratív jellegű megjelenés mellett a kampány másik üzenete: a járművezetőkben tudatosulnia kell annak, hogy sebesség-ellenőrzésekkel az év minden napján rendszeresen találkozhatnak.

### „VESZÉLYES ÉS BOSSZANTÓ” HELYSZÍNEK

A „Blitz Marathon” a rendőrség hosszú távú stratégiájának szerkesztésének képezi Észak-Rajna-Vesztfáliában, hiszen a gyorsajtás elleni fellépés a közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében elengedhetetlen fontosságú. Az eddigi elemzések arról számolnak be,

hogy az új típusú sebesség-ellenőrzések bevezetése óta a közlekedők többnyire lassabban közlekednek. Kölnben például kimutathatóan csökkent a gyorsajtók aránya. Míg a 2010. évi adatok szerint az extrém gyorsajtások aránya még elérte az 57%-ot, addig 2012-ben már mintegy 30%-ra (csaknem a felére!) esett vissza.

A 24 órás demonstratív ellenőrzés mellett a „Blitz Marathon” másik jellegzetessége az az intenzív közlekedésbiztonsági kommunikációs tevékenység, mely során tájékoztatják a közlekedőket a gyorsajtás rendkívüli veszélyeiről, a kockázatokról és a lehetséges következményekről. Ez az aktív preventív munka az internetre, a helyi és a területi médiára egyaránt kiterjed.

A program sikeréhez elengedhetetlenül fontos a lakosság (közlekedők) támogatása. Ennek megfelelően a rendőrök komolyan veszik a lakosság javaslatait, észrevételeit. A lakosság az elmúlt évben „anger points”-nak nevezte azokat a helyszíneket, ahol véleményük szerint a gyorsajtás a leginkább veszélyes és bosszantó. Ezek az úgynevezett „dühítő helyszínek” időközben a rendőri sebesség-ellenőrzések állandó helyszíneivé váltak, és a nyilatkozatok alapján a jövőben is azok maradnak. „Minden egyes „harag-pontot” megfelelően kezelünk, és jelen leszünk ezeken a helyszíneken” – kommentálta Ralf Jaeger tartományi belügyminiszter.

Gégény István



Az ETSC javaslati a görög EU-elnökség számára

# A görögök felelnek az európai közlekedésbiztonságért

Az Egészségügyi Világszervezet szerint az EU útjain bekövetkezett halálozások és sérülések társadalmi-gazdasági költségének becsült értéke 2012-ben elérte az unió GDP-jének 2%-át, sőt, 2013-as jelentése<sup>1</sup> alapján egyes európai országokban a közúti balesetek akár 3,9%-kal is csökkenthetik az éves bruttó nemzeti hazai terméket. Ugyanakkor az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (ETSC) becslése alapján egyetlen közúti haláleset megelőzése 1,88 millió eurónyi költségmegtakarítást jelent a társadalom számára, így az EU 27-ek országaiban 2002 és 2010 között a közúti halálozási arányban bekövetkezett csökkenés 176 milliárd eurós költségmegtakarítást jelentett. Ugyanezen számítások alapján további 182 milliárd eurót lehetne spórolni, ha sikerülne megvalósítani a 2020-as közlekedésbiztonsági célkitűzéseket.<sup>2</sup> Mindezek miatt fontos, hogy a 2014. első félévi görög EU-elnökség, az Európai Bizottság és az Európai Parlament döntései során mindig legyen tekintettel arra, hogy a közlekedésbiztonság javításába való befektetés nemcsak morális szempontból, de gazdasági értelemben is sokszorosán megtérül.

## AZ ECALL KITERJESZTÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI

E gondolatokkal vezette fel ajánlásait az ETSC<sup>3</sup>, amelyeket a soros görög EU-elnökség számára tett annak érdekében, hogy felhívja a figyelmet a közúti közlekedésbiztonság terén jelentkező halaszt-hatatlan teendőkre.

Az ETSC javaslati között első helyen szerepel az eCall rendszer mihamarabbi bevezetésének ösztönzése. Az eCall az ajánlások sorában először a 2012 második félévi ciprusi elnökség idején merült fel. Ekkor még csupán az új autók fedélzeti segélyhívó berendezéssel való kötelező felszerelését szorgalmazta a tanács, míg a rákövetkező ír, majd litván vezetéstől már azt kérte, hogy a fedélzeti e-segélyhívó rendszerrel felszerelendő járművek körébe az új motorizált kétkerekű járműveket is vonják be. 2013-ban bizottsági határozat

» A javaslatok között első helyen szerepel az eCall rendszer bevezetésének ösztönzése.

született az e-segélyhívási közbiztonsági válaszponthoz kialakításáról, illetve a fedélzeti segélyhívó berendezés kötelező beépítéséről az M1 és N1 kategóriájú járművekbe. Az ETSC most azt javasolja a görög elnökség számára, hogy a buszokra és teherautókra is terjesszék ki a beszerelési kötelezettséget, illetve hosszabb távon minden új gépjárműre, beleértve a motorkerékpárokat is. Az Európai Parlament belső piaci bizottsága egyelőre azokra az uniós tervek-re adta támogatását, amelyek az új autók és furgonok esetében tennék kötelezővé az automatizált vész hívórendszerek beépítését, azonban a hatálybalépés eredeti dátumának kérdését (2015. október) nyitva hagyták. A döntés előzményeként a parlament közlekedési bizottsága is szavazást tartott 2013 decemberében, amellyel jóváhagyták a tagállamokra vonatkozó szabályozási javaslatot az eCall rendszer technológiai infrastruktúrájával kapcsolatban. Mielőtt azonban

1. [http://www.euro.who.int/\\_data/assets/pdf\\_file/0010/185572/e96811.pdf](http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0010/185572/e96811.pdf)  
 2. ETSC, 5. Közúti Közlekedésbiztonsági PIN Beszámoló, 2010 – [http://www.etsc.eu/documents/ETSC\\_2011\\_PIN\\_Report.PDF](http://www.etsc.eu/documents/ETSC_2011_PIN_Report.PDF)  
 3. [http://etsc.eu/documents/copy\\_of\\_2013\\_12\\_greek\\_memo.pdf](http://etsc.eu/documents/copy_of_2013_12_greek_memo.pdf)



a megszületett döntést törvénybe iktatják, egyezményeket kell kötni a tagállamok közlekedési minisztereivel is, amelyeket az Európai Parlament egészének jóvá kell hagynia.

Mindezek mellett az Európai Parlament belső piaci bizottsága azt is javasolta az Európai Bizottságnak, hogy vizsgálják meg az eCall kiterjesztésének lehetőségeit más járművekre is 2018-as hatálybalépéssel.

### BIZTONSÁGOSABB TEHERAUTÓK

Szintén több évre nyúlik vissza a teherautók biztonságosabbá tételét célzó bizottsági törvénykezés témája is. Már a 2011. második félévi lengyel elnökség alatt felmerült az igény a tachográfokra

Több éve zajlik a teherautók biztonságosabbá tételét célzó bizottsági törvénykezés.

vonatkozó szabályok szigorítására, de egy 2013. áprilisi uniós javaslat alapján most már a hatékonyabb ellenőrzés és járműki alakítás (holtterek megszüntetése, áramvonalasabb vezetőfülke, ütközési energia elnyelés stb.) kérdéseit is tárgyalják. E tekintetben az ETSC azt kérte előbb a litván, majd most a görög elnökségtől is, hogy tegye kötelezővé a javasolt változtatásokat például az EU piacon árult járművekre vonatkozó típusjóváhagyás folyamatain keresztül. Jó hír, hogy az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága 2014 márciusában támogatását adta a javaslatokhoz. A szabályok módosításáról április közepén szavaz a parlament.

### DIGITÁLIS TÉRKÉPADATBÁZIS

Az Európai Bizottság bejelentette, hogy tervbe vette az infrastruktúra-biztonság 2008-ban elfogadott irányelvének felülvizsgálatát. Ez a kérdéskör már az előző, litván elnökség ideje alatt is terítékre került, és az ETSC akkor is és jelenleg is azt hangsúlyozta, hogy a tagállamoknak az irányelvben lefektetett követelményeket a transzeurópai hálózat elemein túl a másodlagos úthálózaton is alkalmazniuk kellene. Emellett a tanács egy uniós útmutató összeállítását is szorgalmazza a forgalomcsillapítás legjobb gyakorlataira vonatkozóan, amelyek olyan fizikai beavatkozásokat jelentenek, mint például a körforgalmak, útszűkítések, sávelhúzások, fekvőrendőrök stb. létesítése.

A litván elnökség alatt készített tanulmányokra alapozva az Európai Bizottság jelenleg az intelligens sebességtámogató rendszerek és „alcolock” készülékek alkalmazásának lehetőségeit vizsgálja.

Prioritásként kell kezelni a digitális térképeket az ITS (intelligens közlekedési rendszerek) irányelven belül.

Ezek kiaknázását az ETSC is határozottan támogatja, és fontosnak tartja, hogy az effajta életmentő technológiákat a nehéz tehergépjárművek, furgonok és buszok esetében prioritásként kezeljék. A tanács az „alcolock” kötelezővé tételét első ütemben a visszaeső ittas vezetők körében tartja célszerűnek, majd a következő lépésként azt javasolja, hogy a kötelezettséget az összes új járműre terjesszék ki.

### EMLÉKEZTETŐ – Az ETSC ajánlásai a 2011. első félévi magyar EU-elnökség számára

- ▶ A 2011–2020 közötti időszakra vonatkozó közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás első csomagjának elfogadtatása az Európai Bizottsággal, illetve összehangolása az új közlekedési Fehér Könyvvel.
- ▶ A határokon átnyúló ellenőrzésre és szankcionálásra vonatkozó törvényi keretek véglegesítése.
- ▶ Előrelépés a két- és háromkerekű motorizált kerékpárok és a motorizált négykerekű motorkerékpárok típusjóváhagyására vonatkozó keretszabályozás kidolgozásában.
- ▶ Az Európai Bizottság ösztönzése arra, hogy a 2009/40/EK irányelv a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról tervezett felülvizsgálata során minél nagyobb hangsúlyt fektessen a közlekedésbiztonsági szempontokra.

### IRÁNYELV A KÖZÚTI INFRASTRUKTÚRA BIZTONSÁGÁRÓL

Az Európai Parlament és a Tanács 2008/96/EK irányelve a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről

- ▶ Ez az irányelv a közúti biztonsági hatásvizsgálatokra, a közúti biztonsági auditokra, a közúti hálózat közlekedésbiztonságának kezelésére és a közlekedésbiztonsági ellenőrzésekre vonatkozó eljárások tagállamok általi létrehozását és végrehajtását írja elő.
- ▶ Az irányelv hatálya a transzeurópai úthálózat részét képező, tervezési stádiumban, építés alatt vagy használatban lévő utakra terjed ki.
- ▶ A tagállamok feladatai az irányelv értelmében:
  - minden, az irányelv hatálya alá tartozó infrastrukturális beruházásra vonatkozóan közúti biztonsági audit készítése;
  - a magas baleseti koncentrációjú útszakaszok besorolása és az úthálózat közlekedésbiztonsági besorolása háromévenkénti felülvizsgálatok alapján;
  - a használatban lévő közutakra vonatkozó közlekedésbiztonsági ellenőrzések elvégzése az útbiztonsági jellemzők megállapítása és a baleset-megelőzés érdekében.
- ▶ A tagállamok ennek az irányelvnek a rendelkezéseit bevált gyakorlatként alkalmazhatják a transzeurópai úthálózat részét nem képező azon nemzeti közúti közlekedési infrastruktúra tekintetében is, amely részben vagy egészben közösségi finanszírozással épült.

### AZ ITS IRÁNYELV

Az Európai Parlament és a Tanács 2010/40/EU irányelve az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről

- ▶ Ez az irányelv keretet hoz létre az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) uniós, különösen a tagállami határokon átnyúló, összehangolt és egységes kiépítésének és használatának támogatására, és meghatározza az e célból szükséges általános feltételeket.
- ▶ Ez az irányelv rendelkezik a kiemelt területekhez kapcsolódó intézkedésekre vonatkozó előírások, valamint adott esetben a szükséges szabványok kidolgozásáról. Kiemelt területek:
  - a közúti, forgalmi és utazási adatok optimális felhasználása;
  - a forgalom- és teherszállítási irányítási ITS-szolgáltatások folyamatossága;
  - a közúti közlekedési biztonsággal és óvintézkedésekkel kapcsolatos ITS-alkalmazások;
  - járműveknek a közlekedési infrastruktúrával való összekapcsolása.
- ▶ Ezt az irányelvet a közúti közlekedés területén valamennyi ITS-alkalmazásra és szolgáltatásra, valamint azoknak a más közlekedési módokkal való kapcsolódási pontjaira kell alkalmazni, a nemzetbiztonsági kérdések vagy a védelmi érdekek szempontjából szükséges megfontolások sérelme nélkül.

## AZ ÚJ VÁROSI MOBILITÁSI CSOMAG

Az Európai Bizottság 2013 decemberében új „városi mobilitási csomagot” fogadott el, amely révén a kis- és nagyvárosoknak kíván még hatékonyabb segítséget nyújtani, és egyúttal bátorítja a városi környezetben a tisztább és fenntarthatóbb közlekedési módokra való átállást előkészítő „fenntartható városi mobilitási tervek” kidolgozását.

A városi mobilitási csomaggal a bizottság a következő területeken erősíti meg támogatási intézkedéseit:

- ▶ tapasztalatcsere és a bevált gyakorlatok népszerűsítése;
- ▶ célzott pénzügyi támogatás az európai strukturális és beruházási alapokon keresztül, különösen az EU kevésbé fejlett régióiban;
- ▶ kutatás és innováció – a Horizont 2020 keretprogramban meghirdetett Civitas 2020 kezdeményezés lehetővé teszi a városok,

vállalkozások, egyetemek és más partnerek számára a városi mobilitás új koncepcióinak kidolgozását és tesztelését;

- ▶ a tagállamok bevonása;
- ▶ közös munka a különböző kormányzati szintekkel és a magán-, illetve közszférával a városi logisztika, a városi forgalomkorlátozási szabályozások, az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) megoldásainak bevezetése és a városi közúti biztonság területén.

Belgiumban, Svédországban, Franciaországban és Finnországban egyébként már törvényileg kötelező az alkoholzárak használata az ittas vezetésért rehabilitációs programban való részvételre kötelezett gépkocsivezetők körében.

Szintén már a litván elnökség idején felmerült téma a digitális térképadatbázis, és az ETSC a görögök figyelmét is felhívta arra, hogy az intelligens sebességtámogató rendszerek hatékony alkalmazása az európai hálózat sebességkorlátozásait tartalmazó térképi adatbázis meglétéhez kötött. Ezért a tanács azt javasolja, hogy kezeljék prioritásként a digitális térképeket az ITS (intelligens közlekedési rendszerek) irányelven belül.

Végül, de nem utolsósorban az ETSC az új uniós városi mobilitási csomagra, illetve ennek kapcsán a városi mobilitási auditokra és tervekre is kitér. A városi mobilitási tervek hierarchiájának

A TEN-T hálózatok és a Duna-stratégia területén is komoly előrelépéseket jegyezhet a hazai vezetés.

éleire az Európai Bizottság a gyalogosokat, kerékpárosokat és a közösségi közlekedéssel utazókat kívánja állítani. Ennek kapcsán az ETSC azzal a kéréssel fordult a görög elnökséghez (amelyet korábban a litvánok felé is megfogalmazott), hogy minél inkább hangsúlyozzák a közlekedésbiztonság fontosságát az új mobilitási csomagban.

### HONNAN HOVÁ?

Jól érzékelhető, hogy az ETSC által megfogalmazott prioritások javát a görögök a litvánoktól „örökölték”, és a fő hangsúlyt a közlekedésbiztonság technológiai oldala kapta – az eCall, a tachográfok, az ITS és a biztonsági célú járműfedélzeti berendezések. Ha azonban visszamegyünk az időben például a 2011. első félévi magyar elnökséig, egyértelműen látszik, hogy az évtized elején a súlypontot az átfogó szakpolitikai tervezés jelentette. Így például a tanács fontosnak vélte azt, hogy a magyar elnökség

működjön közre a 2011–2020 közötti időszakra vonatkozó közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás első csomagjának elfogadtatásában, illetve az új közlekedési Fehér Könyvvel való összehangolásában – utóbbi egyébként 2011 tavaszán érte el végleges formáját. Emellett a TEN-T hálózatok és a Duna-stratégia területén is komoly előrelépéseket jegyezhet a hazai vezetés. Meg kell említeni a határokon átnyúló ellenőrzésre és szankcionálásra

Az ETSC javaslatcsomagjai rávilágítanak, hogyan halad az uniós közlekedésbiztonsági törvénykezés.

vonatkozó törvényi keretek véglegesítését is, amelyben szintén sikeres munkát végeztünk (a szabályozás tagállami szintű harmonizációjára adott határidő egyébként nemrégiben, 2013 novemberében járt le). Fontos eredményünk volt továbbá, hogy egy több mint két éven keresztül húzódo tárgyálassorozat tudtunk eredményesen lezárni a nehéz tehergépjárművek infrastruktúra-használati díjairól szóló („Eurovignette”) irányelv módosításáról. A műszaki alkalmassági jogszabálycsomag felülvizsgálata szintén egy olyan feladat, amely már a magyar elnökség idején felmerült, és a 2013. második félévi litván elnökség idején került véglegesítésre.

A hazánkat követő lengyel, ciprusi, majd ír elnökség alatt a TEN-T úthálózatra vonatkozó iránymutatások felülvizsgálatának folytatása, a biztonságos közúti infrastruktúra finanszírozása, a regionális finanszírozás (Kohéziós Alap, Európai Regionális Fejlesztési Alap) közlekedésbiztonsági elemei, illetve a Horizont 2020 kutatási-fejlesztési program közlekedésbiztonsági büdzséje alkották a központi kérdéseket. Szintén az ír, majd a litván elnökség munkásságához köthetőek a súlyos sérülésekre vonatkozó stratégia kialakítása iránti törekvések. Az ETSC javaslatcsomagjai az elmúlt néhány év elnökségei számára jól rávilágítanak arra, hogyan halad az aktuális uniós közlekedésbiztonsági törvénykezés az átfogó szakpolitikai tervezéstől a kézzel fogható intézkedések kidolgozásáig.

## A HORIZONT 2020

A Horizont 2020 a kontinens globális versenyképességének növelését célzó Európa 2020 stratégia „Innovatív Unió” elnevezésű kiemelt kezdeményezésének egyik alappillére. A keretprogram első ízben foglalja egységes

keretbe az összes európai uniós kutatás- és innovációfinanszírozási eszközt, nagy hangsúlyt fektetve arra, hogy a tudományos áttörésekből üzleti lehetőségeket biztosító innovatív termékek és szolgáltatások születhessenek. A görüldékenység érdekében kevesebb bürokráciával, a szabályok és

eljárások egyszerűsítése mellett lehet pályázni főként olyan projektervekkel, amelyek a társadalmi kihívások kezelésére és az Európai Unió társadalmát érintő problémák megoldására törekszenek (pl. egészség, tisztta energia, közlekedés).



# FIGYELJÜNK EGYMÁSRA!

[www.baleset-megelozes.eu](http://www.baleset-megelozes.eu)





2014

# SZAKMAI VETÉLKEDŐ

**IDÉN MÁR A MŰSZAKI VIZSGABIZTOSOKAT IS VÁRJÁ  
A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG SZAKOKTATÓ ÉS JÁRMŰVEZETŐ  
VIZSGABIZTOSI VETÉLKEDŐJE!**

## **A KÉTFORDULÓS VETÉLKEDŐ IDŐPONTJAI**

**MEGYEI FORDULÓ: 2014. április 26. és 2014. május 11. között,**  
a megyei felügyelőségek által meghatározott időpontban

**ORSZÁGOS DÖNTŐ: 2014. május 24.**

(Hungaroring, Groupama Garancia Vezetéstechnikai Centrum)

## **A VERSENYRE AZ ALÁBBI HÁROM KATEGÓRIÁBAN LEHET NEVEZNI**

- **Közúti járművezető szakoktató**
- **Közúti járművezető vizsgabiztos**
- **Műszaki vizsgabiztos**

## **A NEVEZÉS ÉS A RÉSZVÉTEL DÍJTALAN!**

A vetélkedőre a nevezés a megyei fordulóra történő jelentkezéssel történik.

Nevezni csak egy kategóriában és csakis egy megyében lehet.

További részletes, naprakész információk a verseny honlapján

a [www.szakmaiverseny.hu](http://www.szakmaiverseny.hu) oldalon érhetők el.

## **DÍJAZÁS**

Az egyes kategóriák nyertesei az alábbi díjakban részesülnek:

**I. díj – prémium vezetéstechnikai tréning**

**II. díj – intenzív vezetéstechnikai tréning**

**III. díj – standard vezetéstechnikai tréning**

Az országos döntő során izgalmas közlekedésbiztonsági kísérőprogramok várják a résztvevőket és a kísérőket (gyerekeket, családot).

