

Közlekedés- biztonság

A Nemzeti Közlekedési
Hatóság szakmai lapja
2014 | 2. szám

**Felelős fuvarozókra
van szükség az utakon**

**Közlekedésszakmai
vetélkedő**

**Kiemelt feladat
a gyermekek
közlekedésbiztonsági
helyzetének javítása**

*„A 21. századi egyetem másmilyen lesz, és azon dolgozunk,
hogy megalapozzuk a működőképes modellt”*

A jövő járművét kutatjuk

Földesi Péter, a Széchenyi István Egyetem rektora

MŰSZAKI BIZTONSÁG

AMIT A MŰSZAKI VIZSGÁRÓL TUDNI KELL



Mit tegyek, ha lejár a műszakim?

Műszaki vizsgát az előzetesen bejelentett időpontban a közlekedési hatóság vizsgálóállomásain vagy a vizsgáztatási engedéllyel rendelkező állomásokon lehet tenni.

A műszakival egy időben végzik a környezetvédelmi vizsgálatot is. Amennyiben a határidő lejártát megelőző 30 napon belül végzik a műszaki vizsgálatot, a műszaki érvényesítést a hatóság az eredeti lejárát alapján állapítja meg, tehát célszerű a lejárát előtt 2-3 héttel elvinni autónkat a vizsgára.

Háromféle színnel jelölik a környezetvédelmi osztályba sorolást: zöld, kék és fekete. A színeknek leginkább szmogriadó idején van jelentősége, ugyanis ekkor csak a meghatározott színű matricával rendelkező gépjárművek közlekedhetnek.

Mit vizsgál a vizsgabiztos?

A gépkocsi karosszériájának, szélvédőinek és ablakainak sérülésmentesnek kell lennie. Ha az ülések rendben vannak, a biztonsági

övek is megfelelőek, valamint az összes műszer, az ablaktörlő, ablakmosó és persze a kűrt is működik, akkor idáig rendben van az autónk.

A lámpáknak szintén működniük kell: a helyzetjelző, a távolsági és a tompított fényszóró, az irányjelző, a fék, a tolató-, illetve a ködlámpa nem lehet sérült.

A gumik esetében a jogszabályban előírt kötelező minimális profilmélység 1,6 mm, de a saját biztonságunk érdekében 3–4 mm-nél már tanácsos lecserélnünk a gumiabroncsot.

A fékek, a lengéscsillapítók, a futómű és a kipufogó vizsgálatát érdemes szakemberre bízni. Saját biztonságunk érdekében csak megbízható szervizbe vigyük az autónkat még a műszaki vizsga előtt.

Fontos, hogy ne csak a műszaki miatt legyen rendben az egészségügyi csomag és az elakadásjelző.

Mindezeken túl a balesetmentes közlekedés fontos feltétele, hogy az autónk műszaki állapota rendben legyen a műszaki vizsga előtt és után is.

Amennyiben a jármű sikeres vizsgát tett, és így alkalmas minősítést kapott, a forgalmi engedélye érvényesítésre kerül. Ezzel egy időben a hátsó rendszámtáblára is felragasztják

a kör alakú érvényesítő címkét, valamint – ha változott – a hatszög alakú környezetvédelmi plakettet is.

Amennyiben a jármű sikeres vizsgát tett, de a forgalmi engedély nem érvényesíthető (mert pl. betelt), akkor az időszakos vizsgálat után a kiállított Jármű Műszaki Adatlappal fel kell keresni a területileg illetékes okmányirodát az új forgalmi engedély kiállítására céljából.

Az időszakos műszaki vizsgálat hatósági díjai

Motorkerékpár, továbbá ennek pótkocsija	4360 Ft
M1 kategóriájú jármű („személygépkocsi”), és az M1 és N1 kategóriájú járműhöz kapcsolható pótkocsi	16290 Ft
N1 kategóriájú jármű („könnyű tehergépkocsi”)	17090 Ft
N2 és N3 kategóriájú járművek („tehergépkocsik” és „vontatók”) valamint M2 és M3 kategóriájú járművek („autobuszok”), továbbá ezek pótkocsijai	24950 Ft
Mezőgazdasági vontató, lassú jármű és ezek pótkocsijai	7760 Ft



Tisztelt Olvasó!



Óberling József rendőr ezredes

Fotó: Iró Zoltán

A tapasztalatok azt mutatják, hogy a korszerű baleset-megelőzési tevékenység akkor lehet igazán sikeres, ha társadalmi elfogadottsága egyre jobb. A közúton közlekedők felelősségtudata folyamatosan fejleszthető, és ennek ugyan elsődleges eszköze a meggyőzés, de emellett az ellenőrzés jelentősége sem elhanyagolható. Bárhogyan tekintünk a világra, a szabályok mégiscsak azért vannak, hogy betartsuk azokat. Azt gondolom, sokan tudunk azonosulni Woody Allen gondolatával: „A halálhoz fűződő viszonyom változatlan. Erősen ellenzem.” Nem kérdés, hogy a közúti balesetek egy jelentős része megelőzhető. Ebben kiemelt szerep jut az iskolai közlekedésre nevelésnek, a gépjárművezető-képzésnek és a szabályok tiszteletének. A közlekedésbiztonság folyamatos javulása érdekében a közlekedésrendészet ellenőrzési tevékenységének feladatrendszerében fontos szerep jut a közúti közlekedést veszélyeztető járművek és járművezetők kiszűrésének. A közlekedésbiztonsági tevékenységben a baleset-megelőzés és a közúti ellenőrzések egymástól elválaszthatatlan területek. A közúti ellenőrzések a jog érvényesítésének, illetve kikényszerítésének nélkülözhetetlen eszközei, míg a prevenció szerepe, feladatrendszere és eszköztára egészen más, de ezek mégiscsak egymásra építő és egymásra jelentős hatással lévő tevékenységek. A közúti balesetek megelőzésére irányuló munka alapvetően a közlekedők tudatformálásában tölt be fontos szerepet, melyet a közlekedési ismeretszint fejlesztésével, az új szabályozások megismertetésével, a közlekedők felvilágosításával, a közlekedés veszélyeinek ismertetésével érhetünk el. A baleset-megelőzési feladatok végrehajtásában 1992 óta jelentős szerepet játszik az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság, melyre a következő három évben is fontos feladatok hárulnak. A baleset-megelőzés eszköztára komplexen képes biztosítani az eredményes tevékenység végzését, az országos hálózat működését, a kommunikációs kampányok folytatását és a programokra épülő baleset-megelőzési feladatok végrehajtását a következő időszak-

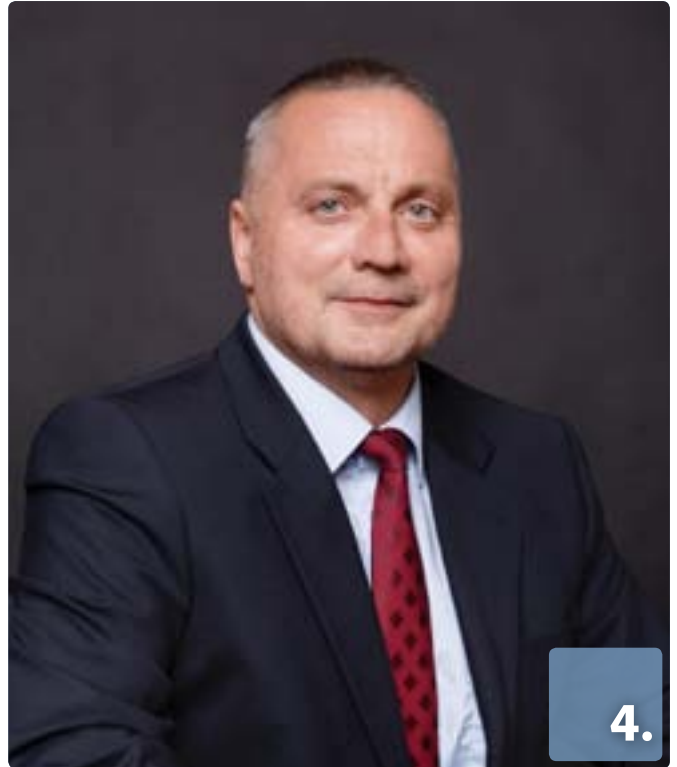
ban. A felkészült szakmai háttér biztosítása a feltétele a legnagyobb hatékonyságú eszközök és közlésmódok alkalmazásának. A közlekedők felkészítésének, ismeret- és tudásszintjük bővítésének fontos elemei a rendszeres médiamegjelenések, a különböző közérdekű és közcélú tájékoztatási tevékenységek hatékony megvalósítása, a kiadványok, a közlekedésbiztonsági rendezvények, valamint az internet által nyújtott lehetőségek jobb kihasználása. Ennek érdekében az ORFK – OBB megújult honlapján, a www.baleset-megelozes.eu oldalon a legfontosabb információk folyamatosan frissülve érhetőek el mindenki számára. A prevenció eszköztárának és módszereinek követnie kell az élet és a társadalmi folyamatok változásait. A baleset-megelőzési tevékenységeknek – a közúti ellenőrzésekhez hasonlóan – alapvetően a kiemelt közlekedésbiztonsági kockázatot jelentő területekre kell irányulnia, kiemelve a védtelen közlekedők védelmét.

Óberling József rendőr ezredes
ORFK közlekedésrendészeti főosztályvezető
az ORFK – OBB ügyvezető elnöke

közlekedés- biztonság

A Nemzeti Közlekedési
Hatóság szakmai lapja.
2014 | 2. szám

Beszélgetés Földesi Péterrel, a győri Széchenyi István Egyetem rektorával
A jövő járművét kutatjuk
4. oldal ▶



4.



6.

A biztonságos közlekedést az emberi tényező határozza meg
kreszfelfrissítő.hu – bizonyíthattak a győri hírességek
◀ **6. oldal**

Beszélgetés Földesi Péterrel, a győri Széchenyi István Egyetem rektorával

A jövő járművét kutatjuk
4. oldal

A biztonságos közlekedést az emberi tényező határozza meg
kreszfelfrissítő.hu – bizonyíthattak a győri hírességek
6. oldal

Biztonság: az autógyártó cégek és az autóhasználók felelőssége
„A www.kreszfelfrissito.hu egy nagyszerű projekt”
10. oldal

A tételes projektlista szakemberek javaslatai alapján állt össze

Célzottan közlekedésbiztonságot javító fejlesztések Magyarországon
12. oldal

Ingyenes állapotfelmérés a műszaki vizsgálóállomásokon

Tavaszi átállás 2014
15. oldal

Beszélgetés Tolna Sándorral, a Pest Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőségének vezetőjével

Tisztességesen a kilométeróra-állásról
16. oldal



10.

Interjú Mikulás Róberttel, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Jármű Műszertani Főosztályának vezetőjével
Felelős fuvarozókra van szükség az utakon
18. oldal

A Nemzeti Közlekedési Hatóság rendkívüli alkalmassági vizsgálatairól
„A közlekedésbiztonságot tartjuk szem előtt”
22. oldal

Szakoktatók, járművezető és műszaki vizsgabiztosok: kalandra, versenyre!
Közlekedésszakmai vetélkedő
24. oldal

A versenyen az országos cimborák is egymás ellenfelei
Szakoktatók és vizsgabiztosok: megyei döntők
26. oldal

2014 első negyedévének közlekedésbiztonsági értékelése
Baleseti helyzetkép
28. oldal

Sokan nincsenek tisztában a bódító hatású készítmények hatásaival
Megdöböntő: ötből egy sofőr már vezetett drogosan!
30. oldal

A ködfényszóró és a ködlámpa használatát a KRESZ szabályozza
Ködlámpa? Csak ha indokolt!
32. oldal



26.



44.

Ezrek a kelenföldi buszgarázs nosztalgia családi programján BKV nyílt nap
50. oldal ▶



50.

Nemcsak az állatok, az autóban utazók is megsérülhetnek

Még egyszer a házi kedvencek szállításáról
34. oldal

Az öregedő társadalom közlekedésbiztonsági kérdései
36. oldal

Az önkormányzatok forgalomszervezési tevékenységének javítása

Élhető közlekedés: figyelem és tolerancia
40. oldal

NKH–MABISZ: közös fellépés a baleset-megelőzés érdekében

Szerződés a biztonságos közlekedésért
43. oldal

XX. Országos Személyszállítási Szakmai Konferencia

Folytatódik az autóbuszpark megújítása
44. oldal

Ezrek a kelenföldi buszgarázs nosztalgia családi programján

BKV nyílt nap
50. oldal

Tanulmányból könyv kerül a piacra

Metrófények Budapesten
56. oldal



58.

Dr. Melles Imre, a Repülési, Hajózási és Tengerészeti Egészségügyi Központ vezetője
Repülésből doktorált

58. oldal

Több területen további beavatkozások szükségesek

Kiemelt feladat a gyermekek közlekedésbiztonsági helyzetének javítása

60. oldal

Száz pedagógust készítenek fel kerékpáros közlekedésre nevelésre

BringaAkadémia az általános iskolákban

64. oldal

A Föld napján indult el a 2014. tavaszi Bam! kampány

Idén tavasszal is „Bringázz a munkába!”
68. oldal

Középpontban a környezettudatos, közösségbarát közlekedés

„A mi utcánk, a mi jövőnk!”
69. oldal

Füge, burek, két kerék

Kerékpárral Bosznia-Hercegovinában
70. oldal

A közlekedési hatóságok határátkelő átnyúló információcseréje

A közlekedési jogsértés külföldön is büntethető
74. oldal

Csökkenhet a fiatal járművezetők halálozási kockázata

Zéró tolerancia Svájcban is
76. oldal

Tovább csökkent a közúti halálozások száma az Európai Unióban

Újra jó úton a 2020-as célkitűzés felé
78. oldal

Az ORFK – OBB pavilonjában a közlekedésbiztonságé volt a főszerep

Varázslatos Városliget
80. oldal



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

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

Felelős kiadó: Győri Gyula, az NKH elnöke | A szerkesztőbizottság elnöke: Schwáb Zoltán, közlekedésért felelős helyettes államtitkár | Felelős szerkesztő: Somogyi Gábor | Főszerkesztő: Ötvös Nándor | Szerzők: Bertha Tamás, Bíró Angelika, Dekány Zsolt, Gégény István, Dr. Legeza Enikő, Schwáb Zoltán, Simon V. Attila, Somogyi Gábor, Szécsi Tibor László, Váci Vincent, Várjú Frigyes | Fotó: Absolutvision, Bartolf Ágnes, Gégény István, Iró Zoltán, Klein Péter, Max & Future, ORFK – OBB, Shutterstock, Váci Vincent | Címlápfoto: Iró Zoltán | Tördelés: Gara László | Nyomda: BonesPress Kft. | A szerkesztőség címe: 1067 Budapest, Eötvös u. 20. | E-mail: kommunikacio@nkh.gov.hu | ISSN 2062-6916 | Megjelent: a Magyar Közlekedési Kiadó Kft. gondozásában. Ügyvezető igazgató: Kiss Pál. | A kiadvány ingyenes.

Beszélgetés Földesi Péterrel, a győri Széchenyi István Egyetem rektorával

A jövő járművét kutatjuk

A kreszfelfrissítő.hu kampány-sorozat győri rendezvényén felszólalt Földesi Péter, a Széchenyi István Egyetem rektora is, aki beszédében a közlekedésbiztonság fontosságát hangsúlyozta. Ebből az alkalomból kérdeztük a neves felsőoktatási intézmény vezetőjét a közlekedő ember és a tudomány összefüggéseiről, illetve a közlekedésszakmai képzés jövőjéről.

– A magyarországi járműipari kutatás-fejlesztés területén hogyan látja, hogyan értékeli a Széchenyi István Egyetem helyét, szerepét?

– Az egyetem bizonyos területeken úttörőnek számít. Tevékenységünk az egész járműipari vertikumot nyilván nem tudja lefedni, ám éppen a jövő járműve felé haladunk azzal, hogy nemcsak belső égésű motorokkal foglalkozunk, hanem alternatív hajtásokkal, valamint olyan intelligens járművek fejlesztésével is, amelyek meghatározhatják a következő öt-tíz év kutatásait.

– Egy négykerekű jármű intelligencia-szintje komoly kihívást és egyben lehetőséget is jelenthet. Megítélése szerint a jövő járműve mennyire lesz „intelligens”?

– Meg kell jegyezni, hogy már a mostani járművek is nagyon intelligensek – gondoljunk például csak a parkolást segítő, a sávelhagyásra figyelmeztető vagy a ráfutást megakadályozó rendszerekre. Ugyan-

akkor a végső, egyelőre elég utópisztikus hangzó cél az, hogy olyan járművekkel rendelkezünk, amelyekbe beülve csak az úti célt kelljen bemondanunk, az autó pedig teljesen autonóm módon juttat el bennünket oda. Járműipari kutatóközpontunkban magunk is végzünk ilyen kutatásokat, sőt, a kísérleti stádiumban már eredményeink is születtek. Hogy mikor rendelkezünk majd a gyakorlatban is ilyen járművekkel, megjósolni nem lehet, de biztos, hogy lesznek ilyenek. Vannak azonban olyan jogi kérdések, amelyeket nagyon fontos tisztázni. Ilyen kérdés például az, hogy ha egy intelligens jármű balesetet okoz, ki a felelős. Szerencsés egybeesés, hogy az egyetem rektorhelyettese, Kovács Gábor egyben jogász, illetve közlekedésbiztonsági kérdésekkel is foglalkozik, így az intelligens járművek vonatkozásában a személyi felelősség kérdésén is dolgozunk. E területen még van bőven feladatunk.

– A korszerű gépjárművek esetében a környezetbarát megoldások rendkívül népszerűek. Emellett hogyan határozná meg a biztonságos jármű fogalmát? Mikor és mitől lesz népszerű a biztonság kérdése a közúti közlekedésben?

– Kihívást jelent a járműipar számára, hogy a mérnök ugyan számos aktív és passzív biztonsági elemet bele tud építeni a járműbe, ugyanakkor nem várhatjuk azt, hogy egy hétköznapi gépjárművezető olyan műszaki felkészültséggel rendelkezzen, mint például egy vadászpilóta. Van tehát egy értelmes határa a biztonsági célú technológia alkalmazásának, különösen, ha azt is tekintetbe vesszük, hogy a passzív biztonsági elemek megnövelik a jármű holttömegét, ami a nagyobb CO₂ kibocsátás okán környezetvédelmi kérdéseket is egyből felvet. E kérdésben tehát mindig kompromisszumra

kell törekedni, és olyan megoldást találni, amely az autóvezető számára is kezelhető. Ami pedig az embert illeti, a gépjárművezetőket folyamatosan képezni és utánképezni kell, a mai járművek ugyanis fejlettségük révén sokszor azt a képzetet keltik, hogy már nem is kell vezetnünk őket. Ez azonban – egyelőre – még nem így van.

– Az ember-út-jármű kapcsolatrendszerében a Széchenyi István Egyetem azokat az embereket képezi, akik a holnap útjait, a holnap gépjárműveit tervezik, építik. Véleménye szerint a jövő szakembereinek tudása mennyire piacképes, mennyire versenyképes?

– A számok azt mutatják, hogy a műszaki területen végzett hallgatóink 50%-a már a záróvizsga idején rendelkezik állással. Ez azt jelenti, hogy a cégek keresik a hallgatóinkat. Ez a kedvező arány a színvonalas oktatás mellett annak is betudható, hogy igyekszünk már a hallgatói lét során kapcsolatot teremteni a vállalatokkal, azaz gyakorlatorientált képzést folytatunk. Erre nagyon jó lehetőséget biztosít a Mobilis Központ is. Aktívan figyelemmel kísérjük, hogyan alakul az általunk adott diploma értéke, továbbá a várossal közösen meghirdetett győri életpályamodell is azt célozza meg, hogy a végzett hallgatók egy napot se legyenek állás nélkül. Fontos azt is elmondani, hogy ma nemcsak az oktatók és a kutatók végeznek kutatási tevékenységet az egyetemen, hanem nagyon sok hallgatónk is aktívan részt vesz ezekben a projekteknél. Amikor pedig egy fontos eredmény születik, azt azonmód beépítjük az oktatásba is, eleinte választható, majd szakirányos tárgyként. Amint azt látjuk, hogy az egy-két évvel előrébb tartó alap kutatásaink eredményei az alkalmazott területeken is felhasználhatóak, áttemeljük őket a képzésbe. Van egy másik nagyon nagy sikerű és



Fotó: Max & Future

közkedvelt kezdeményezésünk is, a nyugdíjas egyetem, amelynek keretében havonta 1200–1300 győri nyugdíjas látogat el hozzánk, mi pedig a kutatásainkat hétköznapi nyelvre lefordítva osztjuk meg velük.

– *Hogyan vizionálja az egyetem jövőjét? Mi kell ahhoz, hogy egy felsőoktatási intézmény a 21. században is sikeres legyen?*

– A 21. századi egyetem másrmilyen lesz, mint a 20. századi, és mi azon dolgozunk,

hogyan megtaláljuk és megalapozzuk a működőképes modellt. Ami egyébként a mi egyetemünkön egyből szembetűnik, az a nyitottság – még kerítéseink sincsenek. Azt gondolom, hogy amelyik egyetem nem mozog együtt az iparral, a gazdasággal, a várossal, a közösséggel, el fog veszni. Számos új kezdeményezésünk van, többek között az open university, a duális képzések – ezeket a világon mindenütt úgy kell megragadni, hogy a 21. szá-

zadi oktatás számára alkalmasak legyenek. Továbbá nem lehet figyelmen kívül hagyni az infokommunikáció, az internet, a digitális könyvek térhódítását sem. A 21. századi egyetem nem lehet olyan, mint a 13. századi egyetem várfallal, könyvtárral, elszigetelt tudással. Az egyetem és a felsőoktatás egy szellemi központ kell, hogy legyen, ami partneri, stratégiai szövetségben áll az iparral, a gazdasággal és a társadalommal.

A biztonságos közlekedést az emberi tényező határozza meg

kreszfelfrissítő.hu – bizonyíthattak a győri hírességek

Újabb állomásra érkezett a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a Nemzeti Közlekedési Hatóság által megálmodott kreszfelfrissítő.hu egyedülálló kampánya: 2014. április 2-án Győrött, a Mobilis Győr Interaktív Kiállítási Központban népszerű közéleti személyiségeket hívtott segítségül a friss közlekedési ismeretekkel kapcsolatos szemléletformáláshoz.

BÁRMI JÖHET, DE BIKIKLIS MINDIG!

Mahó Andrea, Rákász Gergely, Vincze Ottó és Tóth Gabi is lelkesen ült vissza az iskolapadba, hogy egy online szintfelmérő kitöltésével bizonyítsák, közlekedési tudásuk az évek során mit sem kopott. Ezt követően a hírességek gyakorlati tudásukról is számot adtak egy szlalompályán teljesített gyakorlati feladatsor keretében. A közlekedési ismeretek ellenőrzését és frissítését bárki ingyenesen elvégezheti a rendezvényen bemutatott kreszfelfrissítő.hu weboldal segítségével.

A közéleti személyiségek mellett Földesi Péter, a győri Széchenyi István Egyetem rektora is részt vett a sajtóeseményen, és köszöntőjében ismertette, hogy milyen fontos szerepet játszik a közlekedésbiztonság a város és a felsőoktatási intézmény életében. „Győr közlekedéskultúrája az elmúlt évek alatt nagyon sokat fejlődött: a kerékpározás rendkívül népszerűvé vált, aminek nagyon örülünk, ugyanis fontosnak tartjuk a környezettudatosságot. Ha valaki Győrbe látogat, frappánsan figyelmeztetni is szokták a sok biciklisre: Vigyázz, bármi jöhet az utakon, de biciklis mindig! Mivel a Széchenyi István Egyetem egy autóipari régióban található, fokozott figyelmet fordítunk a közlekedésbiztonságra, hiszen a társadalmi felelősségvállalás elengedhetetlen a fejlődéshez” – hangsúlyozta Földesi Péter.

A helyszínt biztosító Mobilis Győr Interaktív Kiállítási Központ részéről Szilasi Péter Tamás ügyvezető hangsúlyozta, a jövő Győrben épül. „Sokan mondják, hogy Győr ipari város, amely kulturális célok felé tör, de mi azt szeretnénk, hogy az embereknek először a kulturális szó jusson eszükbe. A biztonságos közlekedést alapvetően az emberi tényező határozza meg; rajtunk múlik minden, a mi felelősségünk, hogy mi zajlik az utakon. Ha évente akár egy baleset is történik, az már eggyel több, mint az elfogadható” – fejtette ki álláspontját az ügyvezető.

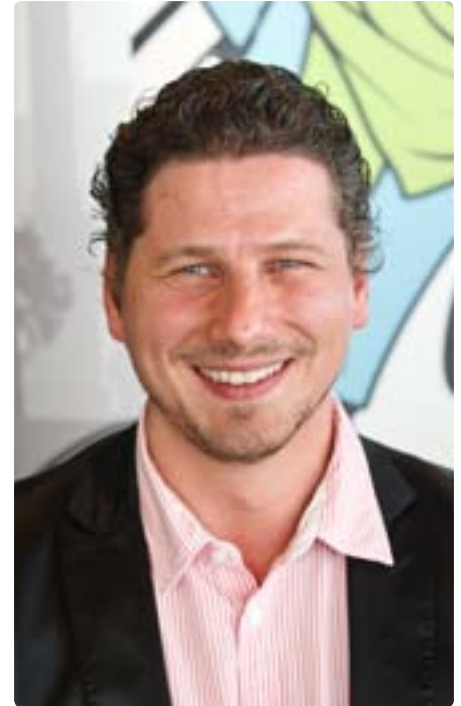
MOBILIS GYŐR – MOZGÁSBAN A TUDOMÁNY

Hazánkban egyedülálló kiállítási központnak számít a Mobilis Győr, amely 2014. április 2-án a kreszfelfrissítő.hu kampány győri állomásának is otthont adott. Keresve se lehetett volna jobb helyszínt találni a biztonságos közlekedést közéleti személyiségek segítségével népszerűsítő programsorozatnak, mint egy olyan bemutatóteret, ahol a közlekedés a főszerep. A Mobilis elsődlegesen a járművekre és a közlekedésre, tágabb értelemben pedig a mozgásra, a mobilitásra összpontosít úgy, hogy testközelbe hozza a műszaki és természettudományokat, és azoknak az érdekes oldalát tárja elénk.

Egy régi kínai közmondás szerint „amit hallunk, azt elfelejtjük, amit látunk, arra emlékezünk, de amit végzünk, azt meg is értjük.” Nem véletlenül választotta ezt mottójának a Mobilis Interaktív Kiállítási Központ, hiszen lényegi eleme az interaktivitás, a közvetlen élmény biztosítása. A központ egyúttal tudományos játszótérként is üzemel: kipróbálható játékok, szórakoztató és látványos foglalkozások, kísérleti bemutatók várják a látogatókat. „Célunk, hogy működésünkkel pozitív irányban formáljuk, alakítsuk a gyerekek, diákok hozzáállását a műszaki és természettudományokhoz” – mondta Szilasi Péter Tamás, a központ ügyvezetője. „Egy olyan inspiráló, különleges intézménybe léphetünk be, amely gondolkodásra ösztönöz, felébreszti a kíváncsiságot és a kreativitást.” A látogatókat 74 darabos eszközpark várja, amely két-három órás aktív kikapcsolódást biztosít; kipróbálhatják például, hogy mekkora hely van egy Forma-1-es versenyautóban, közlekedési lámpák segítségével tesztelhetik reflexeiket, de akár saját személyre szabott műszerfalat is tervezhetnek.



Fotó: Max & Future



Az Európai Unió támogatásával megvalósult központ története 2009-ig nyúlik vissza, ekkor nyújtotta be sikeres pályázatát Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata a Mobilis megépítésére. 2010 első negyedévére elkészültek a tervek, a közbeszerzési eljárások lebonyolítását követően pedig 2011 novemberében került sor a Széchenyi István Egyetem mögött elhelyezkedő épület műszaki átadására. „Már maga az építészeti kialakítás is rendhagyó: ki ívháromszöghöz, ki gitárpengetőhöz, ki pedig egy belső égésű motor, egész pontosan a Wankel-motor dugattyújához hasonlítja az épület formáját. Abban azonban mindenki egyetért, hogy a maga nemében nagyon különleges és egyedi szerkezet” – jegyezte meg az ügyvezető, hozzátéve, hogy a központban bemutatott interaktív eszközök egyenesen Londonból érkeztek.

A játékokat a Science Projects Ltd. nevű angol cég készítette, amely több mint húszéves múltra tekint vissza az interaktív kiállítások tervezésében, fejlesztésében és építésében: munkáik Szingapúrtól Indianapolistól, Szentpétervártól Oslóig szerte a világban megtalálhatóak. A Mobilis egyébként 2012 márciusában nyitotta meg kapuit a nagyközönség számára.

CÉL A FIATALOK ÖSZTÖNZÉSE

Szilasi Péter Tamás a Mobilis állandó kiállításáról is tájékoztatást nyújtott: „A 74 darabos eszközparkunk négy tematikus csoportba sorolható, amit a piros, a kék, a sárga és a zöld színek jelölnek.” A karosszéria és életstílus elnevezésű csoportba tartozó elemek



Fotók: Max & Future



segítségével a látogatók például gyakorlati ismereteket szerezhetnek arról, hogy milyen fontos az autó formájának a kialakítása, hogy a közegellenállás milyen jelentősen akadályozza a mozgást, illetve, hogy mennyivel könnyebb az áramvonalas testeket mozgásban tartani. Továbbá egy interaktív képernyő segítségével az érdeklődők bepillantást nyerhetnek az autók, vonatok, hajók, repülők történetébe, különösen a magyarországi, valamint a Győr városához kapcsolódó ipartörténetbe. Az energia és meghajtás témájú csoport szintén széles kínálatot nyújt, így például nemcsak az adott terepviszonyoknak leginkább megfelelő sebességfokozatok kiválasztását lehet gyakorolni, de egy elektromos vízbontó eszközzel akár a vizet is fel lehet az alkotóelemeire (hidrogénre, oxigénre) bontani. A harmadik kategória a járműirányítás és vezérlés témakörét öleli fel; az e csoportba tartozó játékok segítségével a látogatók tetszés szerinti műszerfalat állíthatnak össze maguknak, megtapasztalhatják a fékek

vagy éppen a hidraulikus kar működési elvét a gyakorlatban. A tervezés, gyártás, karrier témacsoport pedig igazi csemege a technológia szerelmesei számára; itt többek között a járművekben alkalmazott tengelyek, csuklók, forgó-mozgó alkatrészek, fogaskerekek, dugattyúk, hajtókarok működése tanulmányozható, de akár egyszerű töréskereszteket is lehet végezni, amelyek segítségével könnyen megérthető, hogy melyek a legbiztonságosabb szerkezetek.

Az állandó kiállítás mellett időszakos rendezvények, napközi táborok, szakmai nyílt napok, alkalmi kiállítások stb. is várják a gyerekeket és felnőtteket egyaránt. „Nem titkolt célunk, hogy a természettudományos összefüggések, a műszaki technológiák és karrierlehetőségek bemutatásán keresztül egyre több fiatalot ösztönözzünk a természettudományos vagy műszaki életpálya választására” – zárta gondolatait Szilasi Péter Tamás.

További információ: mobilis.gyor.hu



Biztonság: az autógyártó cégek és az autóhasználók felelőssége

„A www.kreszfelfrissito.hu egy nagyszerű projekt”

A Nemzeti Közlekedési Hatóság által életre hívott www.kreszfelfrissito.hu ingyenes közlekedésbiztonsági projekt már eddig is jelentős sikereket ért el felhasználói körében, melyhez nemrég a világ vezető autógyártó cége is csatlakozott. A Toyota nemcsak minőségi gépjárműről híres, de élen jár a társadalmi felelősségvállalásban és a közlekedésbiztonságban is.

EGYENSÚLY AZ IGÉNYEK ÉS AZ ÚJÍTÁSOK KÖZÖTT

„Magyarországon mindig fókuszban volt a közlekedés, fontos volt, kinek van autója, biciklije. Bonyolult világban élünk, sokan közlekedünk, és annyi információ ér minket szinte minden percben, hogy nem tudunk és talán nem is lehet mindent azonnal megjegyezni vagy megtanulni. Ez igaz a változó KRESZ-szabályokra is, melyeket épp-hogy csak elkapunk az esti híradóban vagy az újságban” – mondta *Krajcsovits Sándor*, a Toyota Motor Hungary Kft. PR és termékoktatási menedzsere. „Manapság az autógyártással foglalkozó cégeknek meg kell találniuk az egyensúlyt az ügyfelek igényei és a műszakilag biztonságosan teljesíthető újítások között. Egy gépkocsi egyszerre legyen kényelmes, erős, kis fogyasztású, környezetbarát, de minde nélkülözhetetlen a mai modern kommunikációs eszközöket is, mint például a navigációt vagy akár a mobilnetet. Ezek a fejlesztések azonban maguk után vonják az autók tömegének növekedését is, ami közvetlenül érinti a gépjármű aktív biztonsági berendezéseit (például az ABS, TRC kipörgésgátló, VSC stabilitásvezérlő, radaros tempomat és pre-crash rendszer), valamint passzív biztonsági rendszereit (légszékrendszerek, nagyszilárdságú karosszéria, speciális biztonsági övek) is. A nagyobb tömeg ugyanis több aktív biztonsági berendezést igényel, ami nagyobb passzív biztonságot követel, hiszen minél nagyobb egy autó tömege, annál nagyobb feladat a hatékony fékezés és a stabilitás megteremtése. Az összetett rendszerek beépítése miatt tovább nő az autógyártók felelőssége, mert ezeknek a gépjárműveknek megbízhatónak és biztonságosnak is kell lenniük egyben. Mindezek mellett nem szabad elfeledkeznünk az autót használók felelőségéről sem” – szögezte le a menedzser.

E-LEARNING: KIVÁLÓ KEZDEMÉNYEZÉS

A japán márka az évek során ezekhez mindig maximálisan igazodott is: a világon elsőként vezette be a full hybrid hajtást, a napfénytartományban világító LED fényszóró technológiáját, valamint 2003-ban a térdlégzsákot, mely az ütközés során megakadályozza a láb sérülését és a felsőtest kifordulását. A vállalat 2014-ben is megőrizte a világ legnagyobb gépjárműmárkája címet, mivel az év első három hónapjában hat százalékkal több autót – 2,58 millió darabot – adott el, mint tavaly az első negyedévben.

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium kezdeményezésére a Nemzeti Közlekedési Hatóság által megvalósított ingyenes állami közlekedésbiztonsági projekt, a www.kreszfelfrissito.hu is azon ötletek közé tartozik, melyet a Toyota Motors Hungary kiváló kezdeményezésként üdvözöl. „Cégünk a közlekedésbiztonság minden tevékenységét igyekszik lefedni, részt vesz és támogatja a társadalmi felelősségvállalás és oktatás minden formáját. Ezért is tartjuk nagyszerű projektnek ezt az e-learning rendszerben kidolgozott programot, mely lehetővé teszi a magyar közlekedés legfontosabb elemének ingyenes, rugalmas és gyakori ismétlési lehetőséggel kialakított elsajátítását. Mi is internetes

» Az oktatási program előnye, hogy sokszor rávilágít a közlekedés többi szereplőjének viselkedésére is.

oktatást használunk a munkánk során, mivel így hatékony és látványos ismereteket tudunk átadni a kollégáinknak. A www.kreszfelfrissito.hu egy összeszedett, strukturális ismeretterjesztő anyag, ami azoknak is újat tud mondani, akik rutinból, régóta vezetnek, de segítheti azok tanulását is, akik abszolút kezdők, vagy sosem jártak még KRESZ-tanfolyamon. Ajánlott még a kerékpárosoknak is, akik szintén jelentős szereplői a közlekedésnek, és sokszor nem tudják, milyen jogok és kötelezettségek vonatkoznak rájuk. Ennek az oktatási programnak ezért további előnye, hogy sokszor rávilágít a közlekedés többi szereplőjének viselkedésére is. Életszerű helyzetekkel és animációkkal magyarázza el, hogy milyen helyzetben hogyan kell – vagy érdemes – reagálni, és a KRESZ-ben milyen változások léptek életbe az elmúlt időszakban. Személyes büszkeségem pedig, hogy több munkatársam is sikeresen teljesítette a program tudáspróbáját” – összegezte *Krajcsovits Sándor*.



Fotó: Klein Péter

A tételes projektlista szakemberek javaslatai alapján állt össze

Célzottan közlekedés- biztonságot javító fejlesztések Magyarországon

A kormány kiemelt jelentőségű feladatként tartja számon az emberi élet védelmét. Magyarországon évek óta látványos mértékben javulnak a közúti közlekedésbiztonság helyzetét jellemző legfontosabb mutatók. A személyesérüléses közúti balesetek száma a 2006-os csúcshoz képest 20%-kal esett vissza. A közúti balesetben elhunytak száma egy évtized alatt kevesebb, mint felére csökkent. 2011-ben, egyetlen esztendő alatt 14%-kal sikerült visszaszorítani a halálos áldozatok számát. Az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács tavalyelőtt Magyarországnak ítélte oda Közúti Közlekedésbiztonsági PIN-díját a halálos közúti balesetek számának csökkentésében elért eredmények elismeréseként.

ÉRJ HAZA BIZTONSÁGBAN!

A magyar közlekedési ágazat egészét érintő, dinamikus döntések sora jellemezte az elmúlt esztendők közlekedési szakpolitikai mérlegét. A közlekedési kormányzat legnagyobb kihívása, hogy lépésről lépésre képes-e rendet tenni a közlekedés egész területén. Azért dolgozunk, hogy a közlekedés egészéről elmondhassuk, jobbak, rendezettebbek, szakszerűbbek és ésszerűbbek lettünk, hogy Magyarországon a teljes ágazatban a nemzeti érdek mentén új utat mutattunk. Az általunk képviselt, a közlekedésbiztonság ügyét minden korábbinál hangsúlyosabban fölállaló közlekedéspolitika – a kedvező baleseti adatok alapján is – sikeres esztendőket tudhat maga mögött. A legutóbbi években mértékhez hasonlóan kedvező adatok – nagyságrendekkel kisebb járműállomány és forgalom

mellett – az 1960-70-es évekre voltak jellemzőek. A korábbi évekre jellemző kedvező tendencia tavaly is folytatódott, a személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek halálos áldozatainak száma 2013-ban is csökkent.

Az uniós közlekedéspolitikai törekvések szerint az évszázad közepére a közúti balesetben bekövetkező halálesetek számának nulla közeli értéket kell elérnie. A megfelelő szabályozás, a következetes ellenőrzés és a hatékony szemléletformálás mellett fontos eszköz a közlekedési infrastruktúra célirányos fejlesztése is. Az óhatatlanul

» A viszonylag kis költségű beruházások segítik a közúti balesetek számának visszaszorítását.

előforduló figyelmetlenségek, vezetői hibák következményeit hathatósan mérsékelheti az utak és környezetük megfelelő, biztonságos kialakítása. E felismeréstől hajtva indítottuk útjára az Új Széchenyi Terv személyi sérüléses közúti balesetek megelőzését célzó fejlesztéseket tartalmazó csomagját.

Többéves előkészítés után 2011 végéig aláírtuk mind az öt projektgazda – a két állami közútkezelő, a két országos vasúttársaság és a rendőrség – támogatási szerződéseit. Az országszerte megvalósuló közlekedésbiztonsági beruházások teljes értéke meghaladja az 55 milliárd forintot. A hazai közlekedéspolitika egyik legfontosabb kezdeményezésének jelszava: Érj haza biztonságban!

AZ EREDMÉNYEK A FOLYTATÁS MELLETT SZÓLHATNAK

A tervezett beruházások jellegükben és értékükben is rendkívül sokfélék, új autópályás kapaszkodósávok építésétől a vasúti átjárók fényjelzéseiben jelenleg működő hagyományos izzók nagyobb fényerejű LED-ekre cseréléséig. A közös nevező, hogy baleseti gócpontokban szüntetik meg a fokozott kockázatot az adott helyszínen leghatékonyabban alkalmazható megoldással. A külön-külön viszonylag kis költségű beruházások hasznosan segítik a személyi sérüléses balesetek számának visszaszorítását.

Hasonló jellegű komplex közlekedésbiztonsági fejlesztésre nemcsak Magyarországon, hanem más tagállamban sem volt még példa.



A tételes projektlista a közútkezelő, a vasúttársaságok és a rendőrség szakembereinek javaslatai alapján állt össze. Ezek a kollégák első kézből, mindenki másnál alaposabban ismerik a baleseti gócpontokat, és mindenki másénál hasznosabb megoldást képesek javasolni.

A program keretében a tavaly egységesített közútkezelő mintegy 25 milliárd, a MÁV és a rendőrség külön-külön 12-13 milliárd forintot költhet saját fejlesztéseire. A sokkal kisebb hálózatot üzemeltető GYSEV közel egymilliárd forintból hajt végre beruházásokat,

amelyekkel részben már el is készült. További néhány milliárdot tesz ki a későbbiekben megvalósítandó, jellemzően építési engedély köteles projektelemek előkészítésének költsége.

A Magyar Közút az M3 fővárosi bevezetőjén mintegy 25 kilométeren beton terelőfalat és fényvédelmet épít az elválasztó sávban. A teljes sztrádahálózat legzsűfoltabb elemein változtatható jelzőképű táblákat, forgalomfigyelő kamerákat, meteorológiai érzékelőket és forgalomszámláló hurkokat, a kihajtókban energiaelnyelő

csomóponti elemeket telepítenek. Több helyen korszerűsítik a vadvédőrácsokat, javítják a vízelvezetést a különösen télen veszélyes víz-átfolyások megelőzése érdekében, egyes szakaszokon magasabb vízszatartási fokozatra cserélik a vezetőkorlátokat. A közútkezelő 69 bel- és külterületi csomópontban szüntet meg korábban feltárt bal-eseti góccokat egyebek mellett balra kanyarodó sávok kiépítésével, akusztikus burkolati jelek, jelzőtáblák telepítésével, jelzőlámpás forgalomirányítás bevezetésével. Megvalósul 713 jelzőlámpás csomópont internetes távfelügyelete is.

A GYSEV Zrt. csapórudas sorompókat telepít több vasúti átjáróba, a rongálások megelőzése érdekében kamerás megfigyelőrendszereket helyez üzembe. A MÁV Zrt. az üzemeltetésében lévő hálózaton egy hároméves program szerint a legveszélyesebb 44 vasúti átjáróban tervez biztonságot javító beavatkozásokat.

A közlekedésbiztonsági program első ütemének munkálatai legkésőbb 2015 második felére minden hálózaton befejeződhetnek. A közlekedésbiztonsági beruházások eredménye így hamarosan megmutakozhat a baleseti statisztikai adatok további javulásában. Az előkészített további fejlesztések megvalósításával a programra

A célok optimalizálása összközlekedési forgalmi és hatásértékelési modell segítségével történt.

fordítható összeg 72 milliárd forintba nőhet. Az első ütem eredményes lebonyolítása nyomós érv lehet a megkezdett program folytatása mellett.

A fejlesztési tárca tehát hathatós intézkedésekkel segíti a közlekedésbiztonság objektív feltételeinek további javítását. A baleseti kockázatok az országos közúthálózaton párhuzamosan futó felújítási programoknak köszönhetően is mérséklődnek. A szakminisztérium jóváhagyásával összesen közel 1600 kilométeren végeznek el az útállapotok tartós javulását eredményező beavatkozásokat. A Magyar Közút Nonprofit Zrt. hazai és uniós forrásokból mintegy 165 milliárd forintot fordíthat a legrosszabb állapotú, legforgalmasabb szakaszok rendbetételére. A programokban érintett autópályák, főutak és több számjegyű összekötő vagy bekötőutak hosszú évekig biztosan megfelelő minőségben állnak majd a közlekedők rendelkezésére.

ÖSSZKÖZLEKEDÉSI MODELL

2014 kétségkívül fordulópontot jelent a hazai közlekedéspolitika, közlekedésfejlesztés területén. Elkészült a Nemzeti Közlekedési Stratégia, amelyet az európai Fehér Könyvben rögzített alapelvekhez és vállalásokhoz, a jövő évben megkezdődő uniós költségvetési ciklus forráslehetőségeihez igazítottunk. A 2014–2050-es időhorizontra kiterjedő stratégia szolgál majd vezérelvként a megvalósítandó közlekedési fejlesztések rangsorolásában és kiválasztásában.

A szakpolitikai dokumentum részeként egyebek mellett elkészült az Országos Vasútfejlesztési Konceptió és az országos közúthálózat felújítási programja is. Az átfogó ágazati stratégia megléte az idén kezdődő uniós tervezési időszakra szóló „Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program” brüsszeli elfogadásának feltétele volt. A források átgondolt felhasználását teszi szükségessé, hogy az előző költségvetési ciklus 2175 milliárd forintja után a következő hét évben mintegy 1200 milliárd forint áll majd

rendelkezésre közlekedésfejlesztésre. Az Európai Unió közlekedéspolitikai törekvései szerint a fejlesztési források elosztásában a környezetkímélő alternatívák – elsősorban a vasút – élveznek előnyt a következő ciklusban. A közép-európai térség országaiiban azonban fokozott gazdasági és társadalmi igény mutatkozik a közúthálózat bővítésére és minőségének felzárkóztatására is. A hazai fejlesztési tervekben a magyar szakpolitikák által is osztott vasútbarát megközelítés és a jogos közútfejlesztési elvárások között kell megtalálni a megfelelő egyensúlyt. A stratégia megalkotásának egyik érdekessége, hogy a célok optimalizálása – az eddigi gyakorlattal ellentétben és Kelet-Közép-Európában szinte egyedülálló módon – ún. összközlekedési forgalmi és hatásértékelési modell segítségével történt. A tervezőintézeti konzorcium munkáját a közlekedési terület szaktekintélyeiből álló független koordinációs bizottság kísérte figyelemmel.

ÁTGONDOLT, HOSSZÚ TÁVÚ TERVEK

A jól megalapozott és átgondoltan ütemezett fejlesztési törekvések azért is nélkülözhetetlenek, mert a következő uniós pénzügyi ciklusban tovább élesedik a nemzetközi verseny az elnyerhető forrásokért. Az Európai Tanács februári ülésén 2011-es áron 29,3 milliárd euróban határozta meg az újonnan életre hívott Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) főösszegét a 2014–2020-as uniós költségvetési időszakra. 23,1 milliárd euró fordítható közlekedési célokra, ebből 10 milliárd eurót a Kohéziós Alapból átcsoportosítandó, a kohéziós országok számára elkülönített forrás tesz ki. A fennmaradó támogatás energetikai és távközlési fejlesztésekben hasznosulhat. A Kohéziós Alapból átemelt forrásokra 2016 végéig lehet a nemzeti borítékoknak megfelelően pályázni. Az előzetes számítások szerint ebből az összegből folyó áron 1075 millió

A hazai szakemberek tudnak és akarnak is tenni a közlekedés hatékony és tervszerű fejlesztéséért.

euró juthat Magyarországnak. 2017 januárjától a nemzeti leosztás megszűnik, a fel nem használt forrásokat visszatérítik a CEF közös költségvetésébe. Ekkortól kezdve a jobb előkészített projektekkal rendelkező kohéziós országok vihetik el a pénzeket a többiek elől.

E keretben az általános, 20–50%-os támogatási intenzitásnál sokkal kedvezőbb feltételekkel, 85%-os uniós finanszírozás mellett érhetőek el a források. A támogatási célokban fokozott hangsúlyeltolódás figyelhető meg a közútfejlesztés kárára, a vasút, az intelligens közlekedés és finanszírozási eszközök javára. A magyar álláspont szerint a szűk keresztmetszetek felszámolásában a meglévő szakaszok jelentős feljavítása legalább ugyanolyan fontos, mint a hiányzó kapcsolatok megteremtése.

Az elmúlt négy évünk már bizonyította, hogy a hazai közlekedési ágazat elkötelezett szakemberei tudnak és akarnak is tenni a magyar közlekedés hatékony és tervszerű fejlesztéséért. Mindemellert igazi kihívást jelent a közlekedési kormányzat és a szakma számára a 2014–2020-as időszak. Átgondolt, hosszú távú tervekre van szükség, amelyek alapját már leképezi a Nemzeti Közlekedési Stratégia. Úgy gondolom, mindezek ismeretében bizalommal tekinthetünk a jövőbe.

Schwáb Zoltán, közlekedésért felelős helyettes államtitkár

Ingyenes állapotfelmérés a műszaki vizsgálóállomásokon

Tavaszi átállás 2014

Harmadszor szervezték meg a Fővárosi Közlekedési Felügyelőség Mozaik utcai műszaki vizsgálóállomásán a „Tavaszi átállás” elnevezésű akciót, amely egy országos rendezvénysorozat részeként a fővárosi autósokra koncentrált. Az ingyenes műszaki állapotfelmérés keretében a közlekedési felügyelőségek szakemberei vizsgálták át a járműveket, és a „diagnózisról” tájékoztatták az autósokat.

NYÍLT NAP A MOZAIK UTCÁBAN

A Nemzeti Közlekedési Hatóság és a közlekedési felügyelőségek közös akciója során „Tavaszi átállás 2014” címmel országos akciót szerveztek. A közös kampánnyal fel kívánták hívni a gépjárművezetők figyelmét arra, hogy az időjárás változásával párhuzamo-



san a közlekedési feltételek is megváltoztak, valamint cél volt a járművek műszaki állapotának tematikus – elsősorban a gumiabroncsokra, a folyadékokra, a világító- és jelzőberendezésekre fókuszáló – ellenőrzése is. A nyílt napon a Fővárosi Közlekedési Felügyelőség Mozaik utcai műszaki vizsgálóállomásán is ingyenes műszaki állapotfelmérésen vehettek részt az autósok. Amennyiben a szakemberek a járművek műszaki állapotának

átvizsgálása után szükségesnek látták, akkor tanácsokkal látták el az autósokat, illetve felhívták a figyelmüket a gumiabroncsok, az ablaktörlő lapátok vagy egyéb alkatrészek cseréjére, javítására, valamint azok állapotának a közlekedésbiztonságra gyakorolt hatásaira.

„A SZERELŐK JÓ DIAGNOSZTÁK”

„A Mozaik utcában viszonylag rövid múltra tekint vissza a Tavaszi átállás akciósorozat, hiszen ez még csak a harmadik ilyen rendezvényünk, de a hagyományteremtés jó úton halad” – mesélte Katona Gábor, a Fővárosi Közlekedési Felügyelőség főosztályvezetője. Elmondta, az efféle rendezvények vidéken egyelőre népszerűbbek, mint Budapesten, de azon dolgoznak, hogy az évszakokat követő átállást, illetve annak fontosságát a fővárosi autósok körében is beemeljék a köztudatba. Katona Gábor szerint az ilyen akciók azért fontosak, mert egy szakember sokkal gyorsabban és pontosabban képes tud alkotni egy gépjármű műszaki állapotáról, mint egy civil felhasználó. „A szerelőknek, szakembereknek az orvosokhoz hasonlóan jó diagnosztáknak kell lenniük. Ahogy a gépjármű



feláll a padra, már a vizsgálat előtt látni lehet, hogy a kerekek nem egyformán állnak, vagy a lámpabúra bepárásodott. A jó szakemberek az összkép alapján akár már a vizsgálatot megelőzően is képesek arra, hogy kiszűrjanak egyes meghibásodásokat” – folytatta Katona Gábor, aki szerint az autósok szívesen fogadják a javasolataikat. Mint mondta, a korrekt kiszolgálás és tanácsadás pedig az ügyfél szemében növeli a hatóság presztízsét.

Beszélgetés Tolna Sándorral, a Pest Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőségének vezetőjével

Tisztességesen a kilométeróra-állásról

Tavaly júliustól egy év börtön jár azért, ha valaki meghamisítja autója kilométeróra-állását, ugyanakkor tavaly augusztustól szigorítottak a műszaki vizsgák feltételein is. A jogszabályi felhatalmazás alapján a Nemzeti Közlekedési Hatóság törli nyilvántartásából azt a vizsgabiztost, aki egyebek mellett a műszaki vizsga során a mérőműszereket befolyásolja, vagy szándékosan valótlan adatokat rögzít. A két jelentős változás között szoros kapcsolat van, amelyről *Tolna Sándort*, a Pest Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőségének igazgatóját kérdeztük.

– *Mi a kapcsolat a két jogszabályváltozás között?*

– A kilométeróra-visszatekerésről valamikor mindenki azt gondolta, hogy egy sajátosan magyar „népi hagyomány”, de mára világhosszá vált, hogy ez egy egész Európában bevett rossz gyakorlat, különösen a használt autó értékesítése előtt. A cél egyértelműen az, hogy a vevő többet fizessen. A csalások mértéke értelemszerűen Magyarországon is kikényszerítette a szigorítást, emiatt a műszaki vizsgákon most már hivatalosan rögzíteni kell a kilométeróra állását. Ezt követően, ha kiderül, hogy az előző vizsgán magasabb volt az óra állása, mint utána – például egy adásvételkor vagy a következő vizsgán –, akkor rendőrségi eljárás és vizsgálat indul. A másik szigorítás a járművek műszaki ellenőrzését végző vizsgabiztosok tevékenységét érintette, melynek az volt a célja, hogy felkészültebbek, körültekintőbbek legyenek, amelltt a vizsgáztatásra szigorúbb jogi és műszaki feltételek között kerüljön sor. Abban az esetben pedig, ha a vizsgabiztosok nem megfelelően végzik a munkájukat, komoly szankciókra számíthatnak.

– *Jelentős változás, hogy tavaly júliustól adásvételkor a vevőnek és az eladónak minden esetben aláírásával kell igazolnia az értékesítendő jármű kilométeróra-állását, hiszen a jövőben ez a paraméter*

jelentősen befolyásolhatja az autó további sorsát. A másik változás, hogy az időszakos műszaki vizsgán ugyancsak kötelezően rögzítik a vizsgabiztosok a kilométerórák állását, és ide kíváncszik a második hír: az a vizsgabiztos, amelyik nem valós adatokat jegyez be, ötszáz-ezer forintra büntethető, illetve felmentik a beosztásából. A kérdés csupán az, hogy mennyi időre szól egy ilyen felmentés, és miért nem börtönt kap, aki csal?

– A közlekedésbiztonság fenntartása mindannyiunk közös érdeke, és nagyon fontos cél. Az ötszáz-ezer forintos büntetést ezért is kockáztatja a vétkes vizsgálóállomás, de a vizsgabiztos sem jár jól, hiszen ha lelepleződik, eltiltják a foglalkozásától.

– *Mennyi időre szól az eltiltás?*

– Különböző fokozatok vannak, 15 nap az alap, aztán 30 napos, 60 napos és 90 napos eltiltás létezik, de az esemény súlyától függően lehet akár végleg is törölni valakit a névjegyzékből.

– *Egy dolgot továbbra sem értek: ha én eladóként adatokat hamisítok az adásvételi szerződésben, vagy manipulálok a kilométerórát, akár egyéves börtönt is kaphatok a csalásért. Egy vizsgabiztos, aki ugyanilyen hamisítást végez, netán falaz a hamisításhoz, azt pedig csak néhány napra mentik fel a munkavégzés alól. Miért a ket-tős mérce?*

– Abban az esetben, ha egyértelmű a szándékosság, akkor természetesen a vétkes vizsgabiztosnak is büntetőjogi következményekkel kell számolnia, sőt többféle vizsgálat is kezdődik az ügyben.

– *Pest megye az ország legnagyobb megyéje és régiója, rajta halad keresztül a legtöbb autópálya, nemzetközi közúti összeköttetés. Itt működik a legtöbb műszaki vizsgaállomás, itt a legkomolyabb a műszerezettség, vagyis az önök feladata a legsokrértűbb a megyei felügyelőségek sorában. Az elmúlt hónapokban milyen eredményeket hozott a jogszabályi szigorítás?*

– Látványosak a következmények. Az elmúlt időszakban 250 esetben indult eljárás vizsgabiztosokkal szemben, sőt, különböző súlyú eltiltásokról már döntés is született.

– *Tehát van visszatartó ereje a módosításnak?*

– Mindenképpen van visszatartó ereje. Miután óhatatlanul létezhetnek a rendszerben olyanok, akiknek nincs ott helyük, akiket ki kell szűrni, és ez a szigorítás erre alkalmas, viszont a vizsgabiztosok döntő többsége becsületos, jó szakember, akiknek a történetek intő jelként kell, hogy szolgáljanak. Az üzenet egyszerű és érthető: vannak tiltott dolgok, mint például a kilométeróra-visszatekerés,



Fotó: Iró Zoltán

amelyekben még passzív szemlélőként sem szabad részt vállalni, vagy szemet hunyni a csalások fölött.

– Ezek a változások mindazok számára nagyon pozitívak, akiknek fontos a közlekedésbiztonság és a tiszta használtautó-piac. Az elmúlt 24 évben számtalanszor átalakították a műszaki vizsgáztatás rendszerét, nem sok kézzelfogható sikerrel. Mára szerencsére vége annak az időszaknak, hiszen végre zárt számítógépes rendszerben, komputeres és kamerák folyamatos keresztműködésében zajlik a vizsgáztatás, központi, szűrőpróbaszerű hatósági ellenőrzés mellett. Vajon ez a nem kis költséggel kialakított rendszer mennyit hozott a réven?

– A magyar műszaki vizsgarendszer Európa legjobban dokumentált rendszere, ennek ellenére a közúton még nem fedezhetők fel egyértelműen az eredményei – az eltelt rövid idő nem is indokolná. Továbbra is láthatunk füstölgő autókat, látunk erősen lestrapált járműveket, vagyis akad még bőven tennivalónk. A járműtulajdonosok részéről is nagyobb felelősségre lenne szükség ahhoz, hogy járművük biztonságosan, megbízhatóan működjön, de a vizsgáztatók részéről is, hiszen végül is ők teszik fel az i-re a pontot azzal, amikor kimondják egy autóról, hogy közlekedésbiztonsági szempontból megfelelő.

Varjú Frigyes

Interjú Mikulás Róberttel, a Nemzeti Közlekedési Hatóság

Jármű Módszertani Főosztályának vezetőjével

Felelős fuvarozókra van szükség az utakon

Az autósok népes táborának nyugalját egyvalamivel lehet garantáltan megzavarni: ha hétről hétre az orruk alá dörgölik, hogy mindennek ők az okai. Ők a felelősök a növekvő légszennyezésért, az utak megmagyarázhatatlanul gyorsan romló állapotáért, a végeláthatatlan dugókért és a felelőtlen gyorshajtás miatt bekövetkező balesetek nagy számáért. Pedig a valóság ennél sokkal árnyaltabb, mert sosem beszélünk arról, hogy az igazi, súlyos problémát a robbanásszerűen növekvő teherjármű-forgalom jelenti. Igaz, csak a balesetek 10%-áért felelősek a kamionok, de a következmények esetenként brutálisak. Ha egy 40 tonnás jármű elszabadul, ott kő kövön nem marad. Ezért is nagyon fontosak azok a mindennapos, szűrőpróbaszerű műszaki ellenőrzések az utakon, amelyek esélyt adnak a balesetveszélyesen megpakolt teherautók, az életveszélyes műszaki állapotú járművek és a túlhajtottságtól agresszív sofőrök kiszűrésére. A kérdés már csak az, lehet-e ezt a szűrőmunkát úgy végezni, hogy ne újabb autós lehúzás, költségvetési bevételnövelés legyen belőle, hanem ténylegesen javuljon a közlekedésbiztonság?

– Lehet tehát úgy ellenőrizni, hogy a teherfuvarozó ne azt érezze: csupán a költségvetés gyarapítása a cél?

– Egyáltalán nem a költségvetés bevételét szeretnénk növelni, a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak a bírságokból ugyanis semmi haszna nincs, a teljes bevétel a központi költségvetésé. A hatóságnak egyetlen forinttal sem lesz több pénze, ha többet bírságol. Ugyanez vonatkozik az ellenőrzést végző ellenőrökre, számukra sincs érvényben prémiumrendszer.

– Ha sebességmérést végeznek a rendőrök az utak mentén, a szemben jövők közül rendszerint többen villogtatással figyelmeztetik a közlekedőket a várható „veszélyre”. Amikor a sárga formaruhás közlekedési hatósági ellenőrök intik ki a teherautókat műszaki ellenőrzésre, nem tapasztalni hasonló aktivitást. Ennyire nem lenne veszélyes a teherfuvarozókra a hatósági munka?

– Dehogynem, veszélyes, és jelzik is. Sőt létezik már olyan mobiltelefonos alkalmazás is, ahol a közúti ellenőrzések helyszíneit feltüntetik, a teherautó-sofőröknek GPS-koordináták segítségével rendelkezésükre áll szinte minden információ. Az a tapasztalatunk,

Műszaki ellenőrzés során, ha súlyos hiányosságot találunk, akkor elkísérjük a járművet a legközelebbi kijelölt szervizbe.

hogy ha a kollégák kitelepülnek valahová, akkor annak a híre tíz percen belül már fenn van az interneten.

– Ezek szerint a műszaki ellenőrzés mégsem egyszerű helyszíni adategyeztetés, hanem komoly szankcionálási lehetőség.

– Többféle ellenőrzést végzünk. Műszaki ellenőrzés során, ha súlyos hiányosságot találunk, akkor elkísérjük a járművet a legközelebbi kijelölt szervizbe. Ezzel egy időben lefoglaljuk a jármű forgalmi engedélyét és egyéb okmányait, így a szerelőműhelyből már csak akkor folytathatja az útját, ha számlával igazolhatóan elvégeztette a jármű javítását.

– Ezek nem lehetnek filléres beavatkozások. Már egy teherautó-gumiabroncs is több száz ezer forintba rúghat, és motort javíttatni, fődarabokat cseréltetni szintén horribilis kiadással járhat.

– Igen, de abba is bele kell gondolni, hogy a fuvarozási költségek legalább hasonló nagyságrendű bevételt jelenthetnek



Fotó: Iró Zoltán



a fuvarozók számára. Tudomásul kell venni, hogy ezt a tevékenységet csak úgy szabad végezni, ha nem kockáztatjuk mások testi épségét és a közlekedésbiztonságot. Tehát csak akkor végezhetünk felelősen fuvarozást, ha megfelelő állapotú a gépkocsi, amivel ezt a tevékenységet folytatjuk.

– Kik lehetnek ellenőrök? Köztudomású, hogy magasan kvalifikált, mérnökökből álló gárdája van a közlekedési hatóságnak és a megyei közlekedési felügyeleteknek. De mi a különbség a közlekedésrendészeti és a műszaki közlekedési ellenőrzések között?

– A közlekedési hatóság civil, nem egyenruhás hatóságként jellemzően műszaki ellenőrzéseket végez. A kollégák legalább középfokú szakirányú végzettséggel rendelkeznek, de többségük felsőfokú végzettségű, és nagy számban található közöttük közlekedésmérnök. A járművek műszaki ellenőrzéséhez speciális ismeretekre van szükség. Rendelkezünk mobil műszaki állomásokkal, van olyan fék-

Tudomásul kell venni, fuvarozni csak úgy szabad, ha nem kockáztatjuk mások testi épségét és a közlekedésbiztonságot.

padunk, amelyet az út szélére telepítve, a közúton ellenőrizni tudjuk, hogy megfelelően működik-e egy jármű fékberendezése. Ha nem megfelelő a fék, annak az következménye, hogy kényszerjavításra visszük a járművet.

– Milyen a közlekedési kultúra, a közlekedési morál Magyarországon?

– Sajnos az a tapasztalatunk, hogy rendszeresek a szabályszegések, hiányosságok. Szerencsére a szakszerű és következetes ellenőrzéseknek köszönhetően magasabb a felderített szabálytalanságok aránya, mint amilyen arányú a teljes járműállományból a teherjárművek baleseti részesedése. A felderítési mutató 10–15% közötti, miközben a teherjárművek a közúti balesetek 9–10%-áért felelősek. Egyébként időnként nagyon súlyos szabálytalanságokra bukkanunk. Jellemzően a külföldi, főként kelet-európai országokból érkező járműveknél találunk szabálytalanságokat. Előfordult már olyan eset, amikor a sofőr egy dróttal elköttötte a pótkocsi egyik tengelyének fékcsövét, mert a rendszer eresztette a levegőt, s egyszerűbb volt számára lekötni a féket ahelyett, hogy szervizbe vitte volna a szerelvényt. Természetesen a vizsgálat után szervizbe kísértük ezt a járművet is. Persze jóval nagyobb visszatartó erő lehetne, ha a hiányosságokat, szabályszegéseket komolyabb mértékű bírsággal, szankciókkal sújthatnánk. Ám napjainkban a javítást a hatósági ellenőrzésig elodázhadják a fuvarozók, így pont ugyanannyiba



kerül nekik a szervizelés, mintha azt hetekkel korábban, még időben önmaguktól elvégeztették volna. Nincsenek többletköltségek, sőt időt nyert, költséget takarított meg, viszont igen jelentős baleseti kockázatot jelentett a jármű közlekedése a forgalomban. Személy szerint fontosnak tartanám, ha a rossz műszaki állapotért a mainál szigorúbb szankciókat lehetne kiszabni.

– Az ország hány pontján tartanak műszaki ellenőrzést naponta?

– Mindennap a magyar közúthálózat harminc pontján végeznek közúti műszaki ellenőrzést a közlekedési hatóság és a megyei felügyelőségek szakemberei. Minden helyszínen legalább két ellenőr tartózkodik, akik személyenként 8–10 teherjárművet tudnak ellenőrizni munkaidejükben.

– Vagyis néhány száz ellenőrzött kamion aránylik az országutakon közlekedő napi több tízezerhez, így nem túl nagy az esélye annak, hogy valaki fennakad a rostán. Elegendő ez?

– Nem elegendő az ellenőrzés jelenlegi szintje, de sajnos ennyi kapacitás áll rendelkezésünkre.

– Pedig a költségvetésnek haszna származna a gyakoribb ellenőrzésekből, és a közlekedésbiztonság is érzékelhetően javulna, ha megdupláznák vagy megháromszoroznák az ellenőrzések számát. Az autósok pedig egy idő múlva nem éreznék zaklatásnak, hiszen egyre jobb minőségű járművekkel lennének kénytelenek közlekedni a teherfuvarozók.

– Sajnos nem mi döntjük el, hogy hány kollégánk van, és milyen eszközzel tudunk dolgozni. Az eszközállományt, a műszerparkot lehetőségeink szerint fejlesztjük. Egyre újabb technológiákat vezetünk be. Az ellenőrzések eredményeit és az ellenőrzési helyszíneket, időpontokat folyamatosan elemezzük a hibás járművek minél alaposabb kiszűrése érdekében.

– Mennyire korszerű a műszaki háttér, hitelesítettek-e a berendezések? Elfogadják-e az autósok az eredményeket?

– Az autósok rendszerint elfogadják a vizsgálatok eredményeit, de a legnagyobb probléma az, hogy gyakran olyan mértékű a műszaki hiányosság – például törött a kamion alváza, vagy a gumiabroncs az acélhálóig elkopott, esetleg a fékcső lekötésével működésképtelenné tették a féket –, hogy a legtöbb esetben már egyszerű szemrevételezéssel felderíthető a súlyos mulasztás.

– Más európai uniós tagállamban folytatnak-e hasonló műszaki ellenőrzéseket? Van-e kapcsolat a hasonló céllal működő szervezetek között?

– Létezik egy Euro Controle Route elnevezésű európai szervezet, melynek Magyarország is tagja, és a közúti ellenőrzést végző hatóságokat fogja össze Európában. Nagyon jó a kapcsolat a külföldi hatóságokkal, sokat tanulunk egymástól, rendszeres, közös



Fotók: Iró Zoltán



ellenőrzéseket tartunk évi két-három alkalommal Magyarország közútjain is. Ilyenkor nyolc-tíz európai ország közlekedési ellenőrei működnek együtt a tapasztalatok átadása érdekében.

– *Felmerült már annak lehetősége, hogy a tagszervezetek esetleg egyesíthetnék a tarifáikat és a követelményrendszert?*

– Már történtek erre kísérletek, de a jogrendszerek nagyon különbözőek, az eljárások távol állnak egymástól a helyi szabályozási sajátosságokban rejlő különbségek miatt, noha a módszerek és a felderített hibák sokban hasonlóak. Nyugat-Európában, ha egy ellenőrzés megtörténik, a helyszínen azonnal ki kell fizetni a bírságot, különben a jármű nem mehet tovább. A magyar jogrendszerben ez nehezen megvalósítható. Jellemzően nálunk a hatóság az ellenőrzési jegyzőkönyv alapján indít eljárást, és hetekkel később szabja ki a büntetést. Utólag viszont jóval nehezebb behajtani a bírságot, különösen egy kelet-európai ország fuvarozójától, ahol a céget előbb – esetleg csak hónapokkal az ellenőrzést követően – meg kell találnunk.

– *Ha egy nemzetközi szállításban részt vevő kamiont valamelyik szomszédos országban megbírságnak, tételezzük fel, túlsúly miatt, az a bírság ad-e felmentést a további bírságolás alól?*

– A teherjárművek akkor sem kapnak felmentést, ha egyszer már valahol megbírságnak. Ha egy fuvarozó egy szomszédos országban túlsúlyért már megfizette a kirótt bírságot, csak akkor indulhat tovább, ha azzal egy időben megszüntette a túlsúlyát. Persze a közútkezelő jogosult engedélyezni a túlméretes, túlsúlyos jármű közlekedését, ha ezt megfizeti a sofőr, és ez az összeg elvben megfelelő fedezetet nyújthat az útban okozott kárra. A közútkezelő természetesen csak olyan esetekben engedélyezhet ilyet, ha az infrastruktúra erre alkalmas. Vagyis egy 10 tonna teherbírású hídra akkor sem fognak ráengedni egy 40 tonna összsúlyú kamiont, ha annak vezetője megfizeti a pótdíjat, mert leszakadhat a híd. Amennyiben alkalmas rá az infrastruktúra, akkor a közútkezelő engedélyezheti a továbbhaladást, és ennek az engedélyezésnek a díja a közút fenntartóját illeti. A bírságolás ugyanakkor akkor jön a képbe, ha egy jármű szabályszegést követett el, azaz például megfelelő engedélyek nélkül túlsúllyal közlekedett, ám ez már nem pótdíj, hanem bírság, és a központi költségvetést gazdagítja.

– *Mit ellenőriznek pontosan a közúti műszaki ellenőrzések során a hatóság emberei?*

– Az ellenőrzések során elsőként a járművet szemrevételezzük: ez az úgynevezett kezdeti ellenőrzés, amikor a kollégák megvizsgálják a kerekek, a gumiabroncsok állapotát, megnézik, nem ereszte a fékrendszerből a levegő, hogy ép-e az alváz és a felépítmény, illetve hogy a világítás megfelelően működik-e. Ha felmerül annak

a gyanúja, hogy komolyabb a hiányosság, akkor kétféle lehetőség közül választhatnak: egy mobil vizsgálóállomáson alaposabban ellenőrzik a járművet, vagy berendelik a legközelebbi hatósági vizsgáló állomásra, ahol műszeresen tüzetesen átvizsgálják a járművet.

– *Sok év óta halljuk, hogy a kamionbalesetek valódi oka a túl-hajszoltság, a kialvatlanság. Márpedig ezekben a teherjárművekben tachográf méri a munkaidőt, a pihenőidőt, a jármű alapvető műszaki paramétereit.*

– A pihenőidő be nem tartása jellemzően a kelet-európai járművezetőknél jelent problémát. A nyugat-európai cégek előszeretettel alkalmaznak kelet-európai sofőröket, mert lényegesen kevesebb bérért dolgoznak nehéz munkakörülmények között is. Sajnos gyakori a csalás és a manipuláció a tachográfokkal. Az egyik lehetőség, hogy mágneset helyeznek el a jeladón, de gyakran találkozunk azzal a megoldással is, amikor egy kapcsoló segítségével megszakítják

» Gyakran olyan mértékű a műszaki hiányosság, hogy szemrevételezéssel felderíthető a súlyos mulasztás.

a kapcsolatot a jeladó és a tachográf között, így a berendezés azt érzékeli, mintha a jármű állna. Csakhogy mindig marad valamilyen jel, amely csalásra vagy manipulációra utal, így lelepleződnek. Jellemző adat, hogy egy nemzetközi útvonalon végzett ellenőrzés során a közelmúltban tíz kamionból háromban manipulált pihenőidőt rögzítő berendezést fedeztek fel a kollégáim.

– *Mi a legjellemzőbb szabálysértés?*

– Az úgynevezett túlvezetés a legjellemzőbb szabálysértési forma, miután bonyolultak a vezetési és pihenőidőre vonatkozó szabályok, és a tachográfok megpiszkálása is sűrűn fordul elő. A műszaki hibák közül a leggyakoribb az életveszélyesen kopott gumi, de ugyancsak gyakori az alvázrepedés, alváztorés és a fékhiba is.

– *A robbanásszerűen növekvő teherforgalom ellenére nyugodtan beülhetünk-e autónkba, kell-e komolyabban tartanunk attól, hogy baj történhet velünk utazás közben a kamionok, teherautók között?*

– Amikor én autót vezetek, igazság szerint megpróbálok nagyobb távolságot tartani a teherautóktól. Tapasztalataim alapján kicsit tartok ezektől a járművektől, már sokszor talákoztam olyan jellegű hibákkal, hiányosságokkal, amelyek engem is megijesztettek. Szerencsére azért ezek ritkák, nagyjából száz közúti ellenőrzésből egy autónál tapasztalni olyasmit, amely ténylegesen komoly baleseti kockázatot jelent a közlekedőkre.

Varjú Frigyes

A Nemzeti Közlekedési Hatóság rendkívüli alkalmassági vizsgálatairól

„A közlekedésbiztonságot tartjuk szem előtt”

Nagyon nehéz azt mondani valakinek, hogy a mai naptól nem vagy csak korlátozott ideig vezethet. Márpedig indokolt esetben ezt a döntést is meg kell tudnunk hozni, hiszen a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak mindenkor a közlekedésbiztonságot kell szolgálnia – mondja *Bugán Ildikó*, a hatóság Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal, Pályaalkalmassági Vizsgálati Főosztály, Rendkívüli Alkalmasság Vizsgálati Osztály vezetője, akivel a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatok tapasztalatairól beszélgettünk.

– *Mely közlekedői kört érintik a hatóság rendkívüli alkalmassági vizsgálatai?*

– A Nemzeti Közlekedési Hatóság Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal, Pályaalkalmassági Vizsgálati Főosztály, Rendkívüli Alkalmasság Vizsgálati Osztály a rendőrség, az ügyészség, a bíróság, orvos, orvosi bizottság, a járművezető munkáltatójának vagy magának a gépjárművezetőnek a kezdeményezésére végez vizsgálatokat. A rendőrségi kérésnél azoknak a járművezetőknél kell ezen részt venniük, akik a közlekedési szabályok többnyire szándékos megszegésével balesetet okoznak, vagy felelőtlen magatartásukkal veszélyeztetik a közúti közlekedést, például ittasan vezetnek. Az orvosok általában azokat küldik, akik akár életkoruknál, akár egészségi állapotuknál fogva veszélyt jelentenek a közlekedés többi résztvevőjére. A munkáltatók többnyire balesetet okozó hivatásos járművezetőket küldenek hozzánk. Szintén mi vizsgáljuk azokat, akik a gépjármű-vezetési gyakorlatból öt sikertelen forgalmi vizsgát tesznek, és akiknek az ezt követő vizsga letételéhez szintén kötelező jelentkezni a vizsgálatra.

– *Miből áll egy ilyen vizsgálat?*

– A rendkívüli alkalmassági vizsgálat része egy explorációs beszélgetés, amely során

rögzítjük a páciens személyes és a közlekedési előéletével kapcsolatos adatait. A műszeres képességvizsgálaton mérjük fel a gépjármű-vezetői képességek szintjét: a reakcióidőt, a figyelmi teljesítményt, a mozgáskoordinációt, a döntési és koncentrációképeséget. A személyiségvizsgálat keretében igyekszünk képet kapni – a küldés okától függően – egyebek mellett a páciens értelmi színvonaláról, mentális és önkontrolljáról, alkalmazkodóképességéről, felelősségtudatáról, érzelmi és indulati életéről, vagy épp az agresszióra, szorongásra való hajlamáról. A vizsgálat eredményéről határozatot hoz a hatóság, s ez alapján születik meg a döntés – amely ellen fellebbezésnek van helye –, hogy a vizsgálaton átesett személy alkalmas, időkorláttal alkalmas vagy alkalmatlan a (további) gépjárművezetésre.

– *Ezzel kapcsolatban milyen tapasztalatokat szereztek a közelműltből?*

– A rendőrség kezdeményezésére az elmúlt három évben indított pályaalkalmassági vizsgálatoknál 57 százalékos szűrőértéket mértünk: 33 százalék volt korlátozva alkalmas, és 24 százalékuk kapott nem alkalmas minősítést. Ezen belül az ittas vezetés miatt elvégzett vizsgálatok közül négyből

három (76 százalék) a járművezető alkalmatlanságát vagy korlátozott alkalmasságát állapította meg, a baleset okozása miatt indult vizsgálatok esetében ez az arány 66 százalékos. A halálos balesetet okozóknál a legalacsonyabb a szűrőérték: a 36 százalék úgy oszlik meg, hogy minden negyedik sofőr korlátozva alkalmas járművezetésre, és „csak” minden tizedik bizonyul alkalmatlannak. Ehhez az is hozzájárul, hogy a halálos kimenetel nem csak a járművezető közlekedési magatartásától függ, közrejátszik benne például az autó „minősége”, a biztonsági berendezések, az elűtött gyalogos életkora. A halálos baleseteknél az alkalmasság megítélésénél figyelembe vesszük, hogy az általuk okozott baleset következtében felépő traumatizáltság megjelenik az eredményekben. Itt szeretném megemlíteni, hogy a 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 41.§ (2) alapján az eljáró hatóság a járművezető rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatát kezdeményezi, ha a járművezető a közúti közlekedés szabályainak megszegésével halálos vagy tömegszerencsétlenséggel járó balesetet okozott, továbbá, ha az eljárás során a járművezetést hátrányosan befolyásoló pszichés állapotára hivatkozik.

– *A rendőrség mellett orvos is kezdeményezhet alkalmassági vizsgálatot.*

– Az orvosi kérésre 2011 és 2013 között indított pályaalkalmassági vizsgálatok mögött nagyjából fele-fele arányban pszichiai, illetve organikus okok álltak. A szűrőérték itt sokkal magasabb, 77 százalék: a sofőrök 46 százaléka korlátozva alkalmas járművezetésre, 31 százalékuk pedig alkalmatlan. A tapasztalatok szerint egyébként a rendőrség egyre több, kisebb balesetet okozó idős járművezetőt küld PÁV-ra, ami a háziorvosok felelősségére irányítja a figyelmet.



Fotó: Iró Zoltán

Az ő feladatuk lenne ugyanis – megelőzendő a bajt – a prevenció, adott járművezetők esetében nekik kellene elutasítani a jogosítvány érvényességének meghosszabbítását, vagy legalább kérni a pályaalkalmassági vizsgálatot. Úgy gondolom, célszerű lenne a rendőrségi PÁV kéréseket felülvizsgálni és kiszélesíteni, illetve kötelezővé tenni a ténylegesen feltűnő közlekedési magatartású járművezetők sokkal szélesebb körére.

– *A gépjármű-vezetői alkalmasság vagy alkalmatlanság kapcsán milyen megítélés alá esnek az idősebb korosztályok?*

– Valóban, nagy kérdés, hogy mi legyen az idős járművezetőkkel? Egyáltalán, hány éves kortól számít valaki idősnak? Nem egyformán öregszünk, amit az ügyfeleinken is tapasztalunk: azonos életkorú emberek sokszor egészen eltérő fizikai és mentális állapotban jönnek hozzánk. Mi azt látjuk, hogy akik a nyugdíjas éveikben szellemi tevékenységet folytatnak (például sokat olvasnak, kerestretjvényt fejtenek), azok jóval nagyobb arányban felelnek meg a PÁV-on, hosszabb ideig megőrzik a járművezetői képességeiket. Problémát jelent ugyanakkor, hogy az idősebb generáció tagjai a koruk előrehaladtával gyakran nem képesek saját maguk felismerni, hogy már alkalmatlanok a járművezetésre. Hiányzik belőlük az önkritika, a belátás,

elveszítik a józan ítélőképességüket, ezért a járművezetési alkalmasságukat is rendszerint tévesen ítélik meg. Ezeknél az embereknél hallatlanul fontos a család és a házi orvos szerepe. Sajnos nagyon kevés házi orvos ismeri a 13/1992. (VI. 26.) NM rendeletnek azt a paragrafusát, mely szerint az egészségi alkalmasságot vizsgáló orvos, illetőleg bizottság elrendelheti a vizsgált személynél előzetes, illetve rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat elvégzését, amennyiben annak indokoltságát állapítja meg. A jogszabály arról is rendelkezik, hogy minden orvosnak kezdeményeznie kell a soron kívüli egészségi alkalmassági vizsgálatot szakorvosnál – illetve másodfokon az NRSZH illetékes osztályánál –, ha az általa vizsgált személynél elmebetegséget vagy annak maradványállapotát, bármely eredetű tudatzavart, epilepsziás tüneteket, forgalomban való részvételt befolyásoló látás- vagy hallászavart, a mozgásképeség és összerendezettség ismétlődő vagy tartós zavarát, alkoholelvonó kezelést, valamint kábítószer-függőséget állapított meg.

– *Érezte már magát „kényelmetlenül” egy vizsgálaton?*

– Nagyon nehéz azt mondani valakinek, hogy a mai naptól nem vagy csak korlátozott ideig vezethet. Márpedig akár az orvosnak, akár a pszichológusnak – ha ha-

tósági jogkört is ellát – indokolt esetben ezt a döntést is meg kell hoznia. Bevallom, időnként nagyon nehéz ilyen döntést hozni, ránk is hatással van, amikor valakit meg kell fosztanunk a vezetési jogosultságától, holott tudjuk, hogy ezzel nagyon nehezzé válik az élete. Ez egy komoly szerepkonfliktus a szociális érzékenység és a hatósági munka – a vezetési jogosultság korlátozásának, esetleg megszüntetésének kimondása – között, mégsem szabad soha szem elől téveszteni, hogy döntésünknek mindenkor a közlekedésbiztonságot kell szolgálnia. Egy közelmúltban történt tanulságos esetet hadd idézzek föl, amikor egy 86 éves, rossz fizikai állapotú férfi fékezés nélkül behajtott az előtte álló kocsisorba. Az egyik szemtanú ezt mondta a rendőrségi vallomásában: „Ezután még azt láttam, hogy a bácsival kiabálva kellett a rendőrnek intézkednie, mert nagyon rosszul hallott, illetve azt láttam, hogy egy bottal csoszogva jár. Megkérdőjelezhetőnek tartom, hogy vajon egy ilyen állapotban lévő bácsi alkalmas-e a járművezetésre? Hogyan gondolhatja azt az orvosa is, hogy alkalmas a fizikai állapota a vezetéshez?” Adott esetben ezt az idős bácsit kellene meggyőzni, hogy ne üljön többet a kormány mögé...

Dékány Zsolt



Szakoktatók, járművezető és műszaki vizsgabiztosok: kalandra, versenyre!

Közlekedésszakmai vetélkedő



„Nem is annyira az időeredmény, mint inkább a technikai tudás volt fontos, mivel nagyon technikás pályát állítottak össze” – mondta a tavalyi versenyről a győztes.



Fotók: Iró Zoltán

Tavaly egy hölgy, illetve a szakma egyik öreg motorosa nyerte a szakoktatók és a járművezető vizsgabiztosok országos versenyét, idén hozzájuk csatlakoznak a műszaki vizsgabiztosok is. A tavasszal rajtoló ötödik országos közlekedésbiztonsági vetélkedő célja, hogy lehetőséget adjon a szakemberek számára képességeik, felkészültségük ellenőrzésére és fejlesztésére. Elindult a Nemzeti Közlekedési Hatóság 2014. évi szakmai vetélkedősorozata.

VERSENY, HÉTÉVES MÚLTAL

Az ismeretek és készségek frissítése és bővítése elengedhetetlen a közúti járművezető szakoktatók, a járművezető vizsgabiztosok és a műszaki vizsgabiztosok számára ahhoz, hogy munkájuk során hatékonyan tudják képviselni a tudatos közlekedésre nevelést, a közlekedés biztonságának fejlesztését, valamint a kulturált és biztonságos közlekedési morált. Erre az időszakos továbbképzések mellett 2014 tavaszán kötetlenebb formában is lehetőségük nyílik az országos szakmai versenyen, amely jelentős mértékben hozzájárulhat szakmai fejlődésükhöz és a szakmai közösség épüléséhez.

A verseny hétéves múltra tekint vissza. Először 2007-ben bizonyíthatták tudásukat a szakoktatók, ezt követően két év múlva, majd 2012-ben és 2013-ban már a járművezető vizsgabiztosokkal együtt került megrendezésre az országos vetélkedő. Idén tovább bővült a kör, 2014-ben már a közúti járművek vizsgálatát végző műszaki vizsgabiztosok is megmutathatják szakmai ismereteiket és tapasztalataikat.

„NAGYON TETSZETT A VIADAL”

A tavalyi országos versenyen a szakoktatóknál győztes Major Lászlóné Heves megye, pontosabban Gyöngyös hírnevét öregbítette. A szakmában kilencedik éve ténykedő oktató – akit a meszerének tekintett, ám időközben visszavonult kolléganője inspirált a szakoktatói pályára – önmagát is meglepte végső sikerével. „Nagyon tetszett a viadal, és nem csak azért őrzök róla szép emlékeket, mert győztem – mesélt élményeiről Major Lászlóné, akit kifejezetten feldobott a finálénak helyt adó Hungaroring. – A döntőben a feladatok nem voltak könnyűek, de a környezet feldobott, és az ország összes pontjáról érkező kollégák nagyon felszabadultak, együttműködőek voltak. Mivel nem versenyként, hanem élménygyűjtésként fogtam fel, egyáltalán nem izgultam, ellenkezőleg, végig nagyon élveztem a döntőt” – osztotta meg lapunkkal érzéseit a győztes. Major Lászlóné szerint egyáltalán nem hátrány, hogy egy elférfiasodott szakmában dolgozik, bár azzal tisztában van, hogy nőként nagyon oda kell figyelnie a hétköznapiakon is. „A kezdetekkor nehéz volt a beilleszkedés, később azonban ez már nem okozott problémát, mivel nagyon sok segítséget kaptam a kollégáktól, szakoktatóktól, vizsgabiztosoktól egyaránt. A férfiak és nők közötti különbségek ebben a szakmában is tetten érhetők. A férfiak például mindig ügyesebbek a driftelésben vagy a gyorsulós versenyeken, mi nők viszont finomabbak, türelmesebbek

vagyunk, sokkal jobban ügyelünk a részletekre, és egyszerre több mindenre vagyunk képesek figyelni. A kettő pedig végül kiegészíti egymást. Nekem mindig az volt a célom, hogy a tanítványaim végül ügyesen, lendületesen, egyúttal szabályosan vezessenek” – mutatta be filozófiáját a tavalyi győztes, amit tanítványai is visszaigazolnak. Nem ritka, hogy egész családok jelentkeznek nála oktatásra, mert korábban már tanította az egyik hozzátartozójukat. „Azt gondolom, ez az igazi visszacsatolás, aminek nagyon örülök, mert azt mutatja, jól végzem a munkámat” – mondta a szakoktatói minőségében két tanintézményben, a Kex és az ATI Extra autósiskolában tanító Major Lászlóné.

AKIT A SZAKMA ÜNNEPEL

A járművezető vizsgabiztosoknál az oroszországi Kész Kft.-ben oktató Cser László Zsolt vitte el a fődíjat. „A szakoktatás és a vizsgabiztosi teendők mellett gyermekfelügyelőként is dolgozom” – mondta. A szakmát sem most kezdte, MHSZ oktatóként indult, és 1984 óta vesz részt a képzésben, vagyis idén ünnepli a szakmában töltött harmincadik (!) évét. Azaz: most a szakma ünnepli őt. „A felügyeleten kitétek a győztesnek járó oklevél másolatát, kollégáim ezután sorra gratuláltak. Összességében nagyon hasznos és kellemes napot töltöttünk tavaly a Hungaroringen, a tudásunkat rendszeresen próbára tevő feladatok vártak ránk. Nekem speciálisan a gyakorlati rész fektett a legjobban, mindenki ugyanazzal az autóval indult, és nem is annyira az időeredmény, mint inkább a technikai tudás volt fontos, mivel nagyon technikás pályát állítottak össze” – méltatta a viadal színvonalát Cser László Zsolt, aki már látott hasonlót, így nem számított zöldfülűnek. Korábban rendszeres indulója volt a megyei és régiós versenyeknek, sőt: az országban talán először szervezett 1992-es megyei oktatói vetélkedésnek is részese volt. Mivel több megyei és régiós versenyt nyert, a Hungaroringen aratott diadala egy a sorban, igaz, a legjelentősebb. „Nyilván nagyon jó érzés egy ilyen versenyen az élen végezni, de talán még ennél is jobb volt a főnyeremény: a Vezetéstechnikai Centrumban eltöltött nap számomra kiemelkedően hasznos volt. Azt gondoltam, engem már nehéz meglepni a szakmában, de rá kellett jönnöm: a gyakorlatban ennyi mindent megtapasztalni évtizedekig tart. Itt egy nap elég volt ehhez...”

KÉT FORDULÓ, HÁROM KATEGÓRIA

A Nemzeti Közlekedési Hatóság által szervezett idei verseny lebonyolítása két fordulóban, megyei és országos szinten, illetve három kategóriában történik. A megyei fordulók április 26. és május 11. között, a közlekedési felügyelőségek által meghatározott időpontokban kerülnek megrendezésre, majd május 24-én az országos döntő zárja a programot a Hungaroringen. A 120 továbbjutónak minden kategóriában elméleti és gyakorlati vizsgafeladatokat kell megoldania, a verseny végén kategóriánként az első 10-10 helyezett kerül díjazásra. A dobogósok minden kategóriában egy igazán hasznos vezetéstechnikai tréningen vehetnek részt. A vetélkedő elméleti és gyakorlati feladatokat egyaránt tartalmaz, az országos döntőre a megyei fordulók első két helyezettje jut tovább kategóriánként. Az országos döntőre a szervezők izgalmas programokkal várják a versenyzők családtagjait, kísérőit, valamint minden, a közlekedésbiztonság iránt érdeklődőt.

További információk: www.szakmaiverseny.hu, www.nkh.gov.hu

S. V. A.

A vetélkedőn az országos cimborák is egymás ellenfelei

Szakoktatók és vizsgabiztosok: megyei döntők

A megyei döntőknél tart a szakoktatók és vizsgabiztosok országos vetélkedője, Tolna megye az első között delegálta szakembereit a májusi országos döntőbe.

SAKMAI KÖZÖSSÉG ÉPÜL

A szervező Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) április 26. és május 11. között három hétvégét jelölt ki a megyei fordulók lebonyolítására, a Tolna megyei Szekszárdon pedig már az elsőn megrendezték a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretébe ágyazott járművezető szakoktatók, járművezető vizsgabiztosok és műszaki vizsgabiztosok számára kiírt országos vetélkedő helyi döntőjét. Az ötödik országos közlekedésbiztonsági vetélkedő célja, hogy lehetőséget adjon a szakemberek számára képességeik, felkészültségük ellenőrzésére és fejlesztésére. Az ismeretek és készségek frissítése és bővítése elengedhetetlen a közúti járművezető szakoktatók, a járművezető vizsgabiztosok és a műszaki vizsgabiztosok számára ahhoz, hogy munkájuk során hatékonyan tudják képviselni a tudatos közlekedésre nevelést, a közlekedés biztonságának fejlesztését, valamint a kulturált és biztonságos közlekedési morált. Erre az időszakos továbbképzések mellett kötetlenebb formában biztosít lehetőséget az NKH szakmai versenye, amely a várakozások szerint hozzájárulhat az indulók szakmai fejlődéséhez, a szakmai közösség épüléséhez. A versenyt hét évvel ezelőtt, 2007-ben rendezték meg először, majd a szakoktatók ezt követően két év múlva bizonyíthatták megint tudásukat. 2012-ben és 2013-ban bővült az indulók köre, a járművezető vizsgabiztosok is beszállhattak a versenybe, míg idén már a közúti járművek vizsgálatát végző műszaki vizsgabiztosok is megmutathatják szakmai ismereteiket és tapasztalataikat.

EGY CENTIT SEM LEHET TÉVEDNI

Bármennyire is nagy a tét – a Hungaroringen esedékes országos fináléba jutás –, a szekszárdi megyei döntő sokkal inkább hasonlított családi bulira, mintsem fogcsikorgató versenyre. Voltak, akik az unokájukkal érkeztek, a hangulat ennek megfelelően kedélyes,

a hétköznapokban együtt dolgozó oktatók és vizsgabiztosok egymást lapogatva kérdezgették a teszt után: Hát neked hogy sikerült?

„Dunaföldvártól Bátaszékig mindenki itt van, az egész megyét lefedtük” – büszkélkedett *Baumann Péter*, a Tolna Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőségének igazgatója, aki szerint az ilyen rendezvények kötetlen formában biztosítanak lehetőséget arra, hogy az ágazat helyi szereplői megbeszéljék aktuális problémáikat. A verseny persze verseny, ilyenkor az országos cimborák is ellenfelek, pláne, hogy igen szép számban sorakoztak fel a hétvégi viadalon. „Először az NKH által összeállított számítógépes tesztet kell kitölteniük, aztán a tanpályán a gyakorlati rész következik” – vázolta fel a nap hivatalos programját *Baumann Péter*, aki amondó, a verseny arra is jó, hogy a kollégák felmérjék, hol tart a tudásuk.



Villányi János, a Közúti Jármű Főosztály vezetője már a teszt-pályán igazgatta a versenyzőket, a céges Skodával a bóják közt lavírozó oktatók és vizsgabiztosok közül csak a legjobbak képesek a teniszlabdás akadály leküzdésére. Aki csak egy centit is téved, az leveri a bóján elhelyezett labdát. Tolatás hátra szalmozva, jelen



Fotók: Iró Zoltán

megállás, illetve fordulásos manőverek váltották egymást. A poénokból sejteni, ez egy régi, összeszokott csapat. „A szakoktatói továbbképzések rendszeres résztvevői ők, jól ismerik egymást” – magyarázta Villányi János az oldott hangulat okát. Mivel kategóriánként az első kettő juthatott az országos döntőbe, Tolna megye összesen hat szakembert delegált a fináléba.

„MINDANNYIUNKNAK EZ AZ ÉLETÜNK”

„Igazán nem lepett meg a győzelem, hiszen 45 éve vagyok a szakmában, műszaki vizsgabiztosként tízezernél is több műszaki engedélyt adtam már ki. Inkább azt mondanám, sokat hibáztam, ami nem jellemző rám. Azért nyertem, mert több, hibriddel kapcsolatos kérdés is szerepelt a tesztben, ami nekem nem okozott nehézséget” – kommentálta sikerét Schmidt Márton, a jármű műszaki biztosok versenyének győztese.

A járművezetői vizsgabiztosok között Balogh József vitte el a pálmát, aki az efféle versenyek rutinos szereplőjeként korábban már egy Tatabányán szerzett harmadik hellyel is büszkélkedhet. Mégis alaposan meglepte a rutinpálya: „Összesen harmincnégy autóm volt eddig, de még egyikben sem kellett így hátramenetet kapcsolni, mint ebben a Skodában. Ez egy kicsit meglepett, ha a saját autómmal mehetek, akkor még jobb időt autóztam volna a rutinpályán. Örülök, hogy indulhatok a Hungaroringen, ami számomra nemcsak egy kihívás, hanem a szakmai összetartozás jelképe is. Egymás mellett és nem egymás ellen fogunk versenyezni. A hitvallásomat is jó szívvel népszerűsítem majd, mert úgy tartom:

semelyik vizsgabiztos nem gondolhatja azt, hogy ő a legfontosabb szereplő a vizsgán...”

Pakson Laszlóczki László gépjárműoktató neve fogalom, a városban mindenki ismeri, ami nem csoda, hiszen 1986 óta űzi az ipart, és 1992 óta vezeti saját autósiskoláját. „Mivel napi szinten foglalkozom a KRESZ előírásaival, egyáltalán nem lepett meg a teszt, sokkal inkább az idegen autóval való tolatás okozott nehézséget. Büszke vagyok, hogy a Hungaroringen képviselhetem Tolna megyét, annyit ígérhetek, hogy nem leszek az utolsó. Ha a mi szakmánkban valami nehéz mostanában, akkor az nem a gyakorlati rész, hanem a sok papírmunka... Úgy látom, aki csak a pénzéért csinálja az oktatást, az gyorsan kikopik ebből a szakmából. Nekünk viszont itt mindannyiunknak ez az életünk.”

A hangulatot tovább fokozta Gerhát János, aki amúgy szakoktató, de most nem ezért szerették: „Én most nem indulhattam, mert azt mondták, jobb, ha főzök” – érzékeltette az élet nehézségeit a mázsán felüli, életörömtől kicsattanó, tömött bajuszú kukta. A bográcsból 25 kiló színhúst mért ki kollégáinak, mi pedig igazoljuk a döntés helyességét...

A május 24-i országos döntőbe jutott 120 finalistának minden kategóriában elméleti és gyakorlati vizsgafeladatokat kell majd megoldania, a verseny végén kategóriánként az első 10-10 helyezettet díjazták. A kategóriák dobogósai pedig egy igazán hasznos vezetéstechnikai tréningen is részt vehetnek. A helyi döntők még több megyében tartanak.

További információk: www.szakmaiverseny.hu

2014 első negyedévének közlekedésbiztonsági értékelése

Baleseti helyzetkép

Vélhetően a sokéves szakmai tapasztalatokat erősíti a közúti közlekedésbiztonsági helyzet 2014 első három hónapjának alakulása, miszerint ha enyhe a tél, és a tavasz korán beköszönt, akkor több baleset következik be. Ennek számos, egymással összefüggő oka van: az enyhe időszakban többen közlekednek gépjárművel (természetesen motorkerékpárral és kerékpárral is), a száraz utak nagyobb haladási sebességet tesznek lehetővé, mint a havas-jeges útfelület, ezáltal a baleseti, a sérülési és halálozási kockázat is megnő. Részben ez lehet az oka 2014 első negyedév baleseti adatainak kedvezőtlen alakulásának, mely figyelemfelhívó ugyan, de három hónapból mélyreható következtetéseket hiba lenne levonni.

KEDVEZŐTLEN FOLYAMATOK

Közútjainkon az egyéni biztonságérzet meglehetősen szubjektív. Aki közúti balesetet szenved, tragédia szemtanújává válik, vagy éppen ismerősét veszíti el közlekedési balesetben, annak véleményét a statisztikai adatok alakulása kevésbé befolyásolja a biztonságérzet megítélésében. Ugyanakkor az objektív tények, számadatok azt mutatják, hogy a közúti közlekedés biztonsága az elmúlt években sokat fejlődött.

A rendőrség által gyűjtött előzetes adatok alapján 2014 első negyedévében összesen 2996 személysérüléses közúti közlekedési baleset történt, 11,58%-kal több, mint 2013 (2685 baleset), és 23,12%-kal kevesebb, mint 2004 (3897 baleset) ugyanezen időszakában. A baleseteket súlyosságuk szerint csoportosítva az állapítható meg, hogy a halálos kimenetelű balesetek száma 2013-hoz viszonyítva 27,36%-kal emelkedett (95-ről 121-re), 2004-hez viszonyítva azonban 50%-kal csökkent (242-ről 121-re). A súlyos és a könnyű sérüléses közúti közlekedési balesetek száma szintén nőtt. A súlyos sérüléses balesetek számában az elmúlt évhez viszonyítva 18,19%-os emelkedés (753-ról 890-re), míg 2004-hez viszonyítva 33,82%-os csökkenés figyelhető meg (1345-ről 890-re). A könnyű sérüléses balesetek esetében 2013-hoz mérten 8,05%-os növekedés mutatható ki (1837-ről 1985-re), 2004-hez viszonyítva pedig 14,06%-os csökkenés

tapasztalható (2310-ről 1985-re). Amennyiben a közúti balesetben meghalt személyek számának alakulását vizsgáljuk meg – mivel közismert, hogy a közúti közlekedésbiztonság terén mindenkor a balesetben meghalt személyek számának alakulása számít a legfontosabb tényezőnek –, akkor azt állapíthatjuk meg, hogy az eddig eltelt három hónap során 28 fővel többen veszítették életüket közútjainkon, mint az elmúlt év azonos időszakában, és 51,66%-kal kevesebben, mint 2004-ben.

SOK BALESETET OKOZ KERÉKPÁROS

Az elmúlt év azonos időszakához viszonyítva az ittasan okozott balesetek vonatkozásában szintén kedvezőtlen folyamat figyelhető meg. Az előzetes adatok alapján a 2013. évi 268 fővel szemben 2014 első negyedévében 14,55%-kal több, azaz összesen 307 személy okozott személysérüléses közúti közlekedési balesetet szeszes ital fogyasztását követően. Ugyanakkor azt is meg kell említeni, hogy 2004 azonos időszakában 532 személy okozott ittas állapotban személysérüléses közlekedési balesetet a magyar közutakon. 2014 első három hónapjában az ittas állapotban okozott baleseteknek az összes személyi sérüléssel járó közlekedési baleseten belüli aránya – 2013-hoz viszonyítva – szintén emelkedett (9,98%-ról 10,24%-ra). 2004-ben ez az arány 13,65%-os volt.

A közlekedési balesetek főbb okai vonatkozásában az elmúlt évekhez képest nem történt lényeges változás. 2014 első három hónapjában a személysérüléssel járó közúti közlekedési balesetek okai

Ebben az évben az ittas járművezetés visszaszorítása továbbra is prioritást élvez.

között első helyen emelhető ki az abszolút és a relatív gyorsajtás (873 eset, az összes baleset 29,13%-a), másodikként az elsőbbség meg nem adása (792 eset, 26,43%), harmadikként pedig a szabálytalan irányváltoztatás, haladás, bekanyarodás szabályainak meg nem tartása (412 eset, 13,75%). Az előzetes adatok alapján a személysérüléses közúti balesetek 65,45%-át személygépkocsi-vezetők, 9,41%-át tehergépjármű-vezetők, 9,37%-át pedig kerékpárosok okozták. A gyalogosok a közúti balesetek 7,64%-át idézték elő.

A BEAVATKOZÁS TERÜLETEI

2014 első negyedévének előzetes baleseti adatai azt mutatják, hogy hazánkban a közúti közlekedésbiztonságot a korábbi években jellemző javulás üteme lelassult, egyes mutatók pedig kedvezőtlenül alakultak. Ezek az adatok egyértelműen jelzik azokat a területeket, ahol a közlekedésbiztonság javulása érdekében

beavatkozásokra van szükség. Ennek érdekében a gyalogos és kerékpáros közlekedés kérdéskörét a kiemelten kezelendő feladatok között szerepeltetjük. Ezenkívül a baleset-megelőzési tevékenységet a legveszélyesebb s a közúti tragédiák létrejöttében meghatározó szerepet játszó jogsértő magatartásokra kívánjuk irányítani, melyek az alábbiak: sebességtúllépés, ittas járművezetés, passzív biztonsági eszközök használatának elmulasztása. A legnagyobb kockázatú szabályszegésekkel kapcsolatos célirányos közúti ellenőrzéseket preventív kampányokkal, sajtómegjelenésekkel egészítjük ki, ezzel növelve az ellenőrzések hatáskörét, tudatosítva a közlekedőkben a jogsértések veszélyeit. 2014-ben az ittas járművezetés visszaszorítása továbbra is prioritást élvez. A feladatok között szerepel többek között további elektromos légalkoholmérő készülékek beszerzése, valamint intenzív közlekedésbiztonsági kommunikáció és médiakampány folytatása, különös tekintettel a húsvéti és az év végi ünnepekre. Orientált intézkedésekkel kívánjuk elérni, hogy az ittasan okozott baleseteknek az összes közúti baleseten belüli aránya csökkenjen.

2014-ben kilenc alkalommal két-három napos ellenőrzéssel hajtja végre az egy-egy konkrét jogsértésre irányuló akciókat.

A rendőrség közlekedésrendészeti szolgálati ága által végzett baleset-megelőzési tevékenység 2014. évi irányelvei összhangban állnak a „Magyar Közlekedéspolitikai 2003–2015” programmal,

A munka tervezéséhez szükséges a közlekedési baleseti adatok rendszeres elemzése, értékelése.

figyelembe veszik a közúti közlekedésbiztonsági helyzet változásait és a szakmai tapasztalatokat, valamint fő és konkrét célkitűzéseket határoznak meg. A rendőri baleset-megelőzés fő célja, hogy a feltételrendszernek megfelelően járuljon hozzá a személysérüléssel járó közúti balesetek, a balesetben meghalt személyek, valamint az ittasan okozott balesetek számának további csökkentéséhez. Célként kívánjuk megfogalmazni azt, hogy az új évtized



Fotó: Iró Zoltán

A BALESETI ADATOK ÉRTÉKELÉSE

A közlekedésre vonatkozó szabályok megtartását számos országos, megyei, illetve helyi közúti ellenőrzés hivatott előmozdítani. A TISPOL (European Traffic Police Network), az Európai Közlekedésrendészeti Szervek Hálózata egyik legjelentősebb, de mindenképpen legrepresentatívabb, a közlekedők legszélesebb körét érintő tevékenysége, hogy nemzetközi közlekedésrendészeti ellenőrzéseket szervez, melyek Európa területének jelentős részére kiterjednek. A TISPOL által szervezett nemzetközi ellenőrzéseket a tagállamok rendőri szervei egy időben és mindig azonos céllal hajtják végre. A TISPOL éves ellenőrzési terve alapján a rendőrség

végére Magyarország zárkózzon fel a legbiztonságosabb közlekedési környezettel rendelkező EU tagállamok sorába. A célok elérése érdekében kiemelt feladat hárul a közlekedésrendészeti szolgálati ágra, valamint az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottságra. A munka tervezéséhez nélkülözhetetlen a baleseti adatok rendszeres elemzése és értékelése, mely szakmai szempontból egy munkaigényes és időben elhúzódó folyamat. Az eredmények birtokában kaphatunk megalapozott választ arra a kérdésre, hogy az egyes mutatók vonatkozásában a csökkenő tendencia miért lassult le, illetve tört meg.

Forrás: ORFK – OBB

Sokan nincsenek tisztában a bódító hatású készítmények hatásaival

Megdöbbenő: ötből egy sofőr már vezetett drogosan!

A legújabb brit kutatások arra a sokkoló adatra hívják fel a figyelmet, hogy az Egyesült Királyságban magas a drog hatása alatt vezetők gépkocsivezetők száma, mégis az elkövetőknek csak a töredékét érik tetten.

TÖBBEN DROGOZNAK, MINT AHÁNYAN LEBUKNA

A közelmúltban tették közzé azt közlekedésbiztonsági kutatást, mely szerint a brit sofőrök csaknem egyötöde, egészen pontosan 19%-a ismerte el, hogy már vezetett kábító hatású szer fogyasztását követően. Ezzel szemben az Egyesült Királyság rendőri szervei által nyilvántartott hivatalos adatok szerint 2012-ben mindössze 1132 fővel szemben jártak el azért, mert drog hatása alatt vezette járművét, s a trend kedvező, hiszen mintegy 12,5%-os csökkenést jelez a 2011. év adataihoz képest (akkor 1294 hasonló esetet regisztráltak).

A TISPOL (European Traffic Police Network) által is közölt információk szerint a drog hatása alatti járművezetést nevük megadása nélkül beismerő, valamint a bűncselekmény elkövetése miatt ténylegesen tetten ért és felelősségre vont személyek száma közötti jelentős különbség azt mutatja, hogy a szigetországban a közeljövőben jóval több drogtest alkalmazására lesz szükség. A tanulmány azt is megállapította, hogy a járművezetők átlagosan 7%-a illegális drogot (azaz „klasszikus” kábítószert) fogyasztott a jármű vezetése előtt, míg az orvosi receptre felírt bódító hatású szer fogyasztóinak aránya mintegy 12% volt.

SÚLYPONTVÁLTÁSRA VAN SZÜKSÉG

Az Egyesült Királyságban hatályban lévő, a kábítószerekkel való visszaélésről szóló 1971. évi I. törvény három osztályba sorolja az egyes kábító hatású szereket. Az „A” osztályba tartoznak a „keményebb” drogok, mint például a kokain, a crack, az ecstasy, a heroin és az LSD, míg a „B” osztályba az amfetamin származékok, a barbiturátok, a kodein és a kannabisz. A törvény a „C” osztályba az olyan készítményeket rendeli, mint például az anabolikus szteroidok, a ketamin és

meghatározott fájdalomcsillapítók, nyugtatók (a felsorolás egyik osztály esetében sem teljes körű). Az előzőek közül a kannabisz tekinthető a legáltalánosabb közúti illegális kábítószernek, hiszen a drogfogyasztást elismerő brit járművezetők 18%-a – saját bevallásuk szerint – ezzel a szerrel élt, mielőtt a kormány mögé ült.

Meglepő adat továbbá, hogy a rendőrség által tetten ért, majd később jogerősen elítélt járművezetők több mint fele (56%-a) kétszer követte el ezt a súlyos bűncselekményt, míg a háromszor vagy ennél is több alkalommal elmarasztalt elkövetők aránya eléri a 21%-ot (azaz minden ötödik elítélt visszaesőnek számít).

A szigetországban a közeljövőben jóval több drogtest alkalmazására lesz szükség, mint korábban.

Az életkort figyelembe véve a fiatalok számítanak a leginkább veszélyeztetett korcsoportnak, hiszen a 18–24 évesek 25%-a vallotta be, hogy már legalább egy alkalommal vezetett járművet drog hatása alatt.

A kutatás során megkérdezett összes személy 27%-a ismerte el, hogy van olyan ismerősük, akiről konkrétan tudják, hogy már ült kábítószeres állapotban volán mögé, míg 12%-uk nyilatkozott úgy, hogy utazott olyan gépkocsiban, melyet bódult állapotban lévő sofőr vezetett (s erről a tényről előzetesen tudott).

AGRESSZIÓ, FÁRADTSÁG, HÁNYINGER...

Az illegális kábítószerek, valamint az orvosi receptre felírt bódító hatású szerek rendkívül károsan hatnak a vezetési képességre. A legjellemzőbb hatások között említhető a reakcióidő növekedése, a kiszámíthatatlan, illetve gyakran agresszív viselkedés, a koncentráció-képesség teljes vagy részleges hiánya, valamint a közlekedési szituációk helytelen értékelése. A fentiekben túl a bódult állapotban lévő személynél gyakori jelenség a hányinger, a hallucinációk és pánikrohamok megjelenése, a testremegés, szédülés, valamint az állandó fáradtság érzése stb. Az előző hatások miatt rendkívüli kockázatnak teszi ki a saját, az utasai és a többi közlekedő életét az, aki bódult állapotban kíván járművet vezetni.

Az előzőek alapján nyilvánvaló, hogy a represszív rendőri intézkedések, azaz a közúti ellenőrzések mellett a brit prevenciónak is súlypontot kell váltania. Eddig ugyanis a balesetek megelőzésére irányuló kampányokban alapvetően az ittas vezetés elleni fellépés kapott prioritást, míg a drog hatása alatti járművezetés témaköre a háttérbe szorult, a tapasztalatok ugyanakkor éppen ennek az ellenkezőjét igazolják.

NAGYOBB TERET A TÁJÉKOZTATÁSNAK!

Az Egyesült Királyságban élők jelentős része rendszeresen szed olyan bódító hatású legális készítményeket, melyek fogyasztása a biztonságos járművezetést károsan befolyásolja vagy éppen lehetetlenné teszi. A receptre felírt készítmények sorában említhetők meg többek között a fájdalomcsillapítók, az antidepresszánsok, az antihisztaminok, továbbá bizonyos köhögéscsillapító folyadékok, melyek hasonlóan káros hatással vannak a vezetési képességre, mint a szeszesital-fogyasztás.

A kutatás eredményei szerint az emberek jelentős része egyáltalán nincs tisztában a legálisan beszerezhető bódító hatású készítményeknek ezzel a hatásával. Átlagosan számítva 9%-ra tehető azok aránya, akik soha nem olvassák el a dobozban található termékismertetőt a gyógyszer bevétele előtt. Az ilyen készítményeket fogyasztók 33%-a ismerte el, hogy a gyógyszer beszedése után fáradtnak, levertnek, betegnek érezte magát, de mindezek ellenére 20%-uk minden további nélkül a kormánykerék mögéült.

A felmérés azt is megállapította, hogy a brit társadalom tagjainak 72%-a a kábító hatású szer fogyasztását követő járművezetést elítéli, jelentős közlekedésbiztonsági problémának tartja, és a jelenleginél súlyosabb intézkedéseket tartanak szükségesnek a jelenség visszaszorítása érdekében. Ez ugyanakkor nem feltétlen a bírságolás szigorítását jelenti, hiszen a reprezentatív kutatásban megkérdezettek 25%-a gondolja úgy, hogy elsősorban a figyelemfelhívásnak, a tájékoztatásnak, a nevelő szándéknak és a prevenciónak kellene nagyobb teret adni.

Végezetül az ismert tervek szerint Angliában és Walesben hamarosan egyszerűbbé válik a bódult járművezetés bizonyítása és az eljárások lefolytatása. A jövőben a rendőrök a cselekmény helyszínén történő mintavételt a nemrég jóváhagyott és rendszeresített, új típusú készülékekkel hajtják végre. Ennek lényege, hogy egyszer

A figyelemfelhívásnak, a nevelő szándéknak és a prevenciónak kellene nagyobb teret adni.

használható, szájba helyezhető tamponok útján nyálmintát vesznek. Ezt követően a mintát tartalmazó tampont egy hitelesített készülékbe, úgynevezett drog-teszterbe teszik, mely alkalmas bizonyos kábítószeres – például a nagy gyakorisággal fogyasztott kannabisz – kimutatására. Az eszköz hátránya ugyanakkor, hogy nem ismeri fel az összes kábító hatású anyagot, ezért negatív lelet vagy egyéb gyanú (pl. külső tünetek) esetén más típusú eljárásra kerülhet sor.

Jelenleg a kábítószer hatása alatti járművezetést az Egyesült Királyságban – amennyiben a cselekmény nem okoz személyi sérülést vagy halált – egy év járművezetéstől eltiltás, hat hónap szabadságvesztés, valamint 5000 fontig terjedő pénzbírság fenyegeti.

Gégény István

MÓDSZEREK A KÁBÍTÓSZER-FOGYASZTÁS MEGÁLLAPÍTÁSÁRA

SZEMÉLYES VIZSGÁLAT. A kábítószer hatása alatti vezetés felderítésére irányuló közúti ellenőrzések végrehajtása a brit rendőrség egyik alapvető feladata. Befolyásoltság gyanúja esetén a helyszínen meghatározott személyes vizsgálatokra is sor kerülhet, természetesen csak akkor, ha a járművezető az együttműködést nem tagadja meg (ha megtagadja, akkor őt azonnal orvosi vizsgálatra és mintavételre állítják elő). A vizsgálatot megfelelően képzett és felkészített, vizsgával rendelkező rendőr hajthatja végre. A személyes vizsgálat részét képezi a szem ellenőrzése, hiszen látószervünkre a különböző drogok eltérő módon, de jól észlelhetően kihatnak. Kannabisz fogyasztását követően például az erek megduzzadnak, a szem ezáltal vörössé, véreressé válik. Az Ecstasy hatása egészen más: a pupilla rendkívüli mértékben kitágul, s kevésbé reagál a külső ingerekre. Létezik úgynevezett „pupillograph” is, mely segítségével a pupilla nagysága mérhető. Ez az egyszerű eszköz segítséget nyújthat az elfogyasztott drog fajtájának meghatározásában.

FIZIKAI TESZTEK. A szem fizikai vizsgálatát követően a jármű vezetőjét különböző fizikai teszteknek vetik alá.

- „Romberg-teszt”: az élet más területein (pl. úrhajósok, nagy sebességű vadászpilóták kiválasztásánál) is alkalmazott módszer lényege, hogy a jármű vezetőjének össze kell zárnia a lábait, le kell hunynia a szemét, s fél percig mozdulatlanul kell állnia. A drog hatása alatt lévőek általában kibillennek az egyensúlyukból. A másik módszer, hogy mindkét kezét tenyérrel fölfelé előre kell nyújtani, s csukott szemmel kell állni kb. 30 másodpercig. A drogfogyasztóknál jellemző, hogy a koordinációs és egyéb zavarok miatt leesik az egyik kéz (vagy akár mindkettő), továbbá ha az orvos egy rövid mozdulattal lefelé tolja az egyik kezét, az nem képes visszatérni eredeti helyzetébe.
- „Félláb-teszt”: ebben az esetben a vizsgált személynek fél lábon kell állnia, a másik lábát kb. 30 fokos szögben előrenyújtja, miközben hangosan számol kb. 30-ig.
- A „séta-teszt” során a járművezetőnek egy egyenes vonal mentén kell „saroktól lábhegyig” sétálnia úgy, hogy folyamatosan a lábfejeire tekintve hangosan számol.
- A jól ismert „ujjhegy-teszt” során a fejet enyhén hátra kell dönteni, a szemeket le kell hunyni, s a mutatóujj hegyével egy levegőben leírt nagy, egyenes ívet követően meg kell érinteni az orrot.

A fentiekben túl természetesen más „trükkök” is rendelkezésre állnak a kábítószeres befolyásoltság gyanújának megállapítására.

Gyakran alkalmazzák azt a módszert, hogy feltesznek egy kérdést a járművezetőnek, majd a válaszadás előtt gyorsan feltesznek még egyet, majd még egyet. A bódult állapotban lévő sofőr képtelen egyszerre ennyire kérdezni „kezelni”, s teljesen összezavarodik.

De előfordulhat az is, hogy a jármű vezetőjét megkérlik, nyissa ki a csomagtartót. A rendőrök ekkor úgy állnak, hogy a sofőrnek minél nagyobb utat kelljen megtennie (esetleg a rendőrök között cikkcakkban áthaladnia), ugyanis a koordinálatlan mozgás drogfogyasztásra utalhat.

Amennyiben az előzőekben leírt fizikai vizsgálatok megerősítik annak gyanúját, hogy a vizsgált személy kábítószer hatása alatt vezetett, abban az esetben a személyes szabadság korlátozására, orvoshoz történő előállításra, vérmintavételre, valamint további vizsgálatok végrehajtására kerül sor.

SZANKCIÓK. Az Egyesült Királyságban a bódult állapotban történő járművezetés tilalmáról a közúti közlekedésről szóló 1988. évi törvény 52. §-a rendelkezik. A hatályos brit szabályok szerint a kábítószernek minősülő anyagok hatása alatti járművezetés vagy annak kísérlete bűncselekményt képez, az elkövető pedig vezetői engedélyre legalább 12 hónapra történő bevonására, 5000 fontig terjedő pénzbírságra, valamint hat hónapig tartó szabadságvesztésre számíthat. Ha a bódult állapotban járművet vezető személy halálos kimenetelű balesetet okoz, abban az esetben már 14 évig terjedő szabadságvesztéssel büntethető. Az egyéb következmények között említhető meg, hogy a cselekményért jogerősen elmarasztalt személy vezetői engedélyébe (s a nyilvántartási rendszerbe) egy speciális bejegyzés kerül a drog hatása alatti vezetés tényéről, gépjárműve kötelező felelősségbiztosításának díja jelentősen megemelkedik, s amennyiben a cselekménykor munkába vagy onnan hazafelé tartott, még a munkáltatót is értesítik a bűncselekmény elkövetéséről.

A ködfényszóró és a ködlámpa használatát a KRESZ szabályozza

Ködlámpa? Csak ha indokolt!

A ködlámpa fényereje nagyobb a tompított fényszórókénál, ezért jobban vakít. Téves az a felfogás, hogy helyzetjelző mellett ködfényszóróval válthatjuk ki a tompított fényszórót. Mikor használunk tehát ködlámpát? Csak ha indokolt! Ködben, sűrű hóesésben, felhőszakadásakor vagy porfelhő esetén.

INDOKOLATLAN HASZNÁLAT

Ősszel és télen az autósok általában gyakrabban használják a ködfényszórót és ködlámpát a látás fokozása érdekében. (A gépjármű elején lévő speciális világító eszközöket a hivatalos szakmai megfogalmazás „ködfényszóró”-ként ismeri, míg hátul az azonos funkciójú eszközöket ködlámpának hívjuk.) A gyakoribb használat egyrészt az időjárás- és látási viszonyok kedvezőtlenebbé válásával függ össze, de sajnos olyan gépjárművezetőkkel is találkozhatunk, akik a ködfényszórót és a ködlámpát szabálytalanul, indokolatlanul (esetenként megfelelő ismeretek hiányában) kapcsolják be.

Az indokolatlan használat egyik legismertebb módja, amikor a gépjármű vezetője sötétben (egyébként tiszta látási viszonyok esetén) a helyzetjelző használata mellett, a tompított fényszóró alternatívájaként kapcsolja be a ködfényszórót. Ez a megoldás – amellett, hogy szabálytalan – jobban vakítja a szemből érkezőket, mint

Hogy mikor indokolt ködlámpát és ködfényszórót használni, azt a KRESZ nem konkretizálja.

a megfelelően beállított tompított fényszóró. Viszonylag kedvező a helyzet akkor, ha a ködfényszóró az első lökhárító alsó részében kerül kialakításra. Ennél feljebb azonban – amikor a ködfényszórót legalább a tompított fényszóró magasságában helyezik el, vagy éppen a fényszórótestbe építik – a bekapcsolt ködfényszóró már zavaró, szélsőséges esetben vakító hatású lehet.

VAKÍTÓ HATÁSÚ HÁTSÓ KÖDLÁMPA

Sokan nem gondolják, de a ködfényszóró fényereje nagyobb a hagyományosan alkalmazott aszimmetrikus tompított fényszórókénál. Ennek jogszabályi alapját a 6/1990. KÖHÉM rendelet teremti meg, mely a 45. § (2) bekezdésében a ködfényszóróra vonatkozó üzemeltetési műszaki feltételek sorában rögzíti, hogy a ködfényszóró által adott megvilágítás a járműtől 25 méter távolságban 1 luxnál több nem lehet (az általánosan alkalmazott aszimmetrikus tompított fényszóró esetében legfeljebb 0,7 lux ez az érték).

A szabálytalanul, azaz jogellenesen használt hátsó ködlámpa is lehet zavaró, vakító hatású. Különösen városban, forgalmi okból



Foto: Cegény István

történő megálláskor – például tilos jelzés esetén, vagy torlódás során – tapasztalhatjuk, hogy az előttünk álló gépjármű bekapcsolt ködlámpája valósággal bántja a szemünket. Itt is az okoz nagyobb problémát, ha a hátsó ködlámpa a szem síkjában helyezkedik el, hiszen annak fénye egyenesen irritáló, míg a hátsó lökhárítóba, illetve annak alsó részébe épített ködlámpa már kevésbé zavarja a mögöttes közlekedőket. Egyébként a hátsó ködlámpa is az átlagosnál erősebb fényű, hiszen ebben rejlik a lényege, a jobb észlelhetőség biztosítása (a 6/1990. KÖHÉM rendelet 58. § (2) bekezdése alapján a hátsó helyzetjelző lámpa fényénél nagyobb fényerejű piros fényt bocsáthat ki).

„HA A LÁTÁSI VISZONYOK INDOKOLJÁK”

A ködfényszóró és a ködlámpa használatát az 1/1975. KPM-BM együttes rendelet, közismert néven a KRESZ szabályozza. Ezzel kapcsolatban a hatályos KRESZ a 44. § 4/ pontjában az alábbiakat

ködlámpa használatának akkor van helye, ha „a látási viszonyok csak egészen lassú haladást tennének lehetővé.”) Hogy mikor indokolt a ködlámpa és ködfényszóró használata, azt a KRESZ nem konkretizálja. Vélhetően ez is az oka annak, hogy sokan félreértelmezik a szabályozás lényegét.

A jogalkotó konkrét akarata más jogszabályban, a 6/1990. KÖHÉM rendeletben fejeződik ki, méghozzá meglehetősen egyértelmű módon. A jogszabály II. fejezete ugyanis az alábbiakat írja elő: „5.13. Első ködfényszóró lámpa arra szolgál, hogy köd, hóesés, felhőszakadás vagy porfelhők esetén javítsa az úttest megvilágítását. 5.14. Hátsó ködfényszóró lámpa arra szolgál, hogy sűrű köd esetén észlelhetőbben jelezze hátrafelé a jármű jelenlétét.” Az előzőek alapján a ködfényszóró köd, hóesés, felhőszakadás vagy porfelhő képződése esetén, a hátsó ködlámpa pedig kizárólag köd esetén használható! Utólagos felszereléskor arra is figyelni kell, hogy a ködfényszóró



Fotó: Iró Zoltán

Ködfényszóróval a tompított fényszóró használata csak bizonyos esetekben váltható ki.

rögzíti: „Tompított, vagy távolsági fényszóró helyett vagy mellett ködfényszórót, továbbá hátsó helyzetjelző ködlámpát abban az esetben szabad használni, ha a látási viszonyok ezt indokolják.” (Az idézett szövegrész több mint 16 éve, 1997. szeptember 15-től van hatályban. A korábbi évtizedekben a „látási viszonyok ezt indokolják” helyett a megfogalmazás úgy szólt, hogy a ködfényszóró és

színe fehér vagy sárga, a hátsó ködlámpáé pedig piros lehet, engedélyezett számuk egy vagy kettő (elöl és hátul egyaránt).

Az előzőekben leírtak alapján nagyon fontos, hogy minden gépjárművezető akkor és csak akkor használja a ködfényszórót és a hátsó ködlámpát, ha az megfelel a hatályos jogi előírásoknak. A KRESZ korábban említett szabályozásából pedig az is kiderül, hogy a helyzetjelzőt és a ködfényszórót együttesen alkalmazni kizárólag akkor szabad, ha ezt a látási viszonyok az előző bekezdésben felsoroltak szerint indokolják. Más esetekben ködfényszóróval a tompított fényszóró használata nem váltható ki.

Gégény István

Nemcsak az állatok, az autóban utazók is megsérülhetnek

Még egyszer a házi kedvencek szállításáról

Megdöbentő, egyben tanulságos a német autóklub, az ADAC rövidfilmje, mely 50 km/h ütközési sebességnél mutatja be, mi történik házi kedvenceinkkel biztosítás nélküli vagy nem kellő biztosítás melletti szállítás esetén.

KUTYA, MACSKA MINT „RAKOMÁNY”

Az előző lapszámban részletesen foglalkoztunk a háziállatok gépkocsiban történő szállításával, annak kockázataival. A jelenlegi helyzet általános jellegű bemutatása mellett praktikus tanácsokat adtunk, hogyan célszerű gépjárművel szállítani a kutyákat és a macskákat. A téma felvetésének oka egyrészt, hogy hazánkban ezt a témakört jogszabály mindössze általános jelleggel szabályozza (a házi kedvencek a KRESZ szerint „rakománynak” számítanak, és a jármű belterében történő rögzítésükkel kapcsolatban konkrét, speciális előírások nem találhatók). Másrészt pedig a gazdik

Az állatok szállítása többnyire a rakományról, annak rögzítéséről szóló fejezetben található.

sincsenek tisztában azzal, hogy biztosítás nélküli szállításkor (ide értve a nem megfelelő biztosítást is) nemcsak a kutyákat, macskákat, hanem az autóban utazó személyeket is komoly sérülés érheti, ha közúti baleset történik. Az említett szabályozási móddal Magyarország nincs egyedül, hiszen más tagállamok gyakorlatában is az állatok szállítása többnyire a rakományról, annak rögzítéséről szóló fejezetben található.

PREVENTÍV JELLEGŰ KISFILM

Így van ez Németországban is. A biztosítás nélkül vagy kellő biztosítás hiányában szállított házi kedvencek veszélyeivel foglalkozik az ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club, a német Autóklub) legutóbbi közlekedésbiztonsági kampánya. A legnagyobb európai autós érdekvédelmi szervezetnek számító, 18 millió (!) tagot számláló ADAC nagyszerű szemléltető példákat tartalmazó rövidfilmet készített kampánya során.

Németországban a házi kedvencek biztosítás nélküli szállítása az StVO (Straßenverkehrsordnung, azaz német KRESZ) 22. § (1) bekezdésébe ütköző szabálysértésnek számít, ami alaphelyzetben – ha a járművel nem okoznak személyi sérüléssel járó balesetet – pénzbírságot von maga után. A hatályos német szabályozás nagyjából megfelel a hazai KRESZ-előírásoknak, azaz a háziállatok szállításával kapcsolatban részletes útmutatásokat nem ad. Ezt a hiányosságot kívánja pótolni az ADAC preventív jellegű kisfilmje. Az első és egyik legfontosabb megállapítás, hogy ha a gépkocsivezető háziállatot kíván a járművében szállítani, köteles annak rögzítéséről, biztonságáról gondoskodni! Állat a jármű utasterében, illetve csomagterében egyaránt szállítható – természetesen bizonyos feltételek mellett.



MEGDÖBBENTŐ ÜTKÖZÉSI TESZTEK

Az ADAC rövidfilmje ütközési tesztekkel mutatja be, mi történik a kutyákkal és a macskákkal közúti baleset esetén. A valóság megdöbbentő! Amennyiben például egy 22 kg tömegű kutyát a gépjármű hátsó részén, hagyományos övhámmal biztosítva (de azt nem túl szorosra kötve) szállítanak, akkor frontális ütközéskor a kutya az első ülés háttámlájához vágódik, s jelentős fej-, hát- vagy gerinc-sérüléseket szenvedhet, ami akár az életébe is kerülhet. Az is előfordulhat, hogy a lazára kötött övhám (mint egyszeres biztosítás) kioldódik, így a sérülések még súlyosabbak lehetnek. A szakértők ezért a szállított kutyák dupla biztosítását (kétszeres bekötését) javasolják, amikor az alkalmazott biztonsági öv és övhám enged egy bizonyos fokú mozgásszabadságot, de még sincs túl szorosra kötve.

A következő példa egy négy kg tömegű macskát mutat be a jármű ütközésekor, amikor a kisállatot hagyományos, a nálunk is elterjedt, kemény műanyagból készült szállítódobozban szállítják. Amennyiben a dobozt közvetlenül az első ülések mögé és a hátsó

» A legveszélyesebb, ha a házi kedvencet a jármű utasterében biztosítás nélkül szállítjuk.

ülések elé – a lábtérbe – teszik le, akkor a doboz fix helyzetbe kerül, és nincs szabad mozgástere. Ilyenkor, ha baleset történik, a dobozban lévő macskára hatnak ugyan az ütközéskor fellépő erők, de a stabilan elhelyezett doboz megvédi a kisállatot a komoly sérülésektől. Ha viszont a szállítódobozt nem a védett lábtérben, hanem

a gépkocsi hátsó ülésén helyezik el, akkor ütközéskor a doboz előrelendül, és az állatot érő következmények máris súlyosabbak. Ha pedig a hátsó ülésen lévő szállítódobozt a fogantyúján vagy a rácsokon keresztül biztonsági övvel rögzítik, az a váratlan helyzet is előfordulhat, hogy a nagy erejű ütközés során a kemény műanyag doboz az átfűzött résznél (fogantyúnál vagy rácsnál) eltörik, a doboz ajtaja kinyílik, és a macska tehetetlenül előrelendülve súlyos sérüléseket szenved.

MINDIG BIZTOSÍTSUK KEDVENCEINKET!

A kutyák jármű csomagterében történő szállításának megvannak a maga előnyei, ugyanakkor amennyiben a csomagteret és az utasteret ráccsal nem választják el, vagy a rácsot nem kellőképpen rögzítik, az számos nem kívánatos esemény forrása lehet. A legveszélyesebb természetesen az, ha a házi kedvencet a jármű utasterében biztosítás nélkül szállítjuk. Megdöbbentő képek láthatók, amint a kalaptartón fekvő, 22 kg-os kutya 50 km/h sebességű frontális ütközéskor előrezuhan, és az első szélvédőt áttörve kiesik az autóból. Ha pedig ugyanez a kutya hasonló jellegű ütközéskor az előlülők fejéhez vágódik, az emberi nyakat (fejet) olyan erőbehatás érheti, ami azonnali halálos sérüléseket is okozhat! (Itt szükséges megjegyezni, hogy az ADAC az ütközési tesztek során nem alkalmazott élő állatokat.)

Az előzőekben leírtakra tekintettel mindenképpen javasoljuk a gazdák és állatkedvelők részére, hogy ha valóban aggódnak kedvenceik (és saját maguk) biztonságáért, soha ne szállítsák biztosítás nélkül kutyájukat, macskájukat vagy más kedvencüket!

Gégyény István



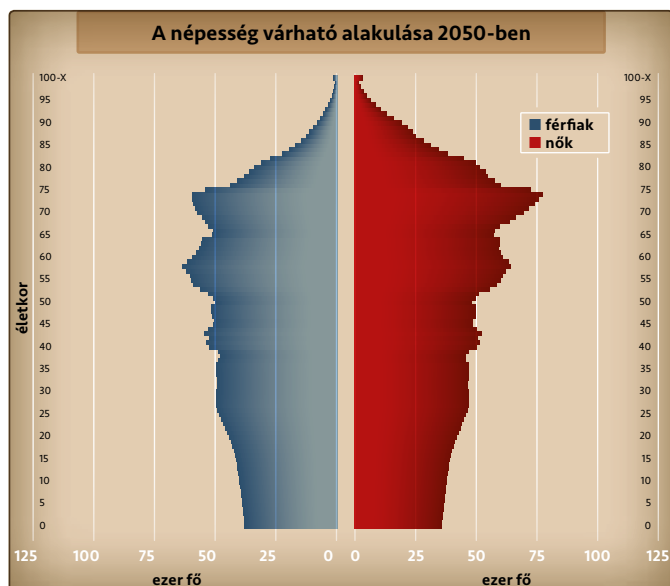
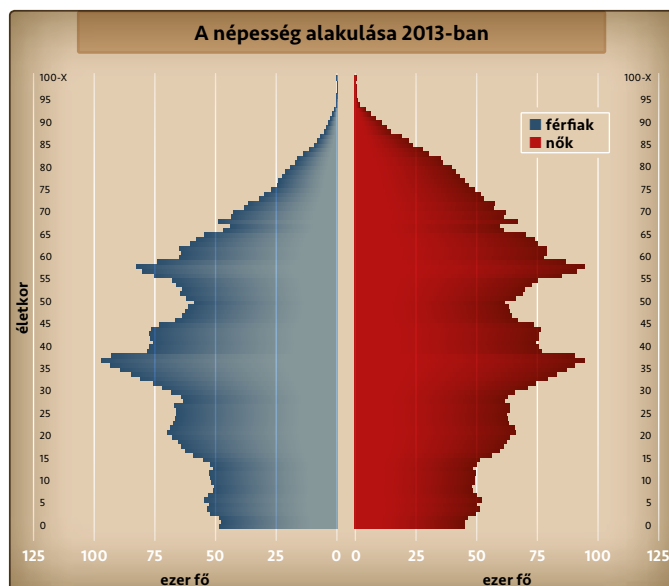
Fotók: Shutterstock



Az öregedő társadalom közlekedésbiztonsági kérdései

1. BEVEZETÉS – DEMOGRÁFIA, PROBLÉMAFELVETÉS

Hasonlóan az Európai Unió más tagországhoz, Magyarországon is egyre nagyobb figyelmet igényel az előregedő társadalom kérdése. A KSH jelenlegi adatai alapján (1. ábra) 2013-ban az aktív korúak aránya (18–64 év közöttiek) 65,09%, az időseké (65+ évesek) 17,17%, míg a kiskorúak (0–17 évesek) aránya 17,74%. Ezen arányok szerint 2013-ban minden 2,3 aktív korú keresőre jut egy nem aktív korú ember eltartása, amely arány – tekintve a felsőfokú és egyéb szakoktatások időintervallumát – a valóságban ennél szomorúbb. Ugyanezek az arányok 2050-re várhatóan a következőképpen alakulnak: aktív korúak (18–64 év közöttiek) 54,79%, idős korúak (65+ éves korosztály) 28,09%, kiskorúak (0–17 év közöttiek) 17,12%. Ezeknél az arányoknál már láthatjuk, hogy az idősek száma 11%-kal növekszik, amely arány következtében 1,3 aktív korú személyre jut egy inaktív személy eltartása. Ennél a számításhoz azonban nem vettük figyelembe az egyéb okoknál fogva inaktív személyeket (fogyatékos, munkanélküli stb.), így az arányok még inkább eltolódnak, az aktív korú kereső személyekre magasabb terhelés jut.



1. ábra: Magyarország népességének száma nemek és életkor szerint 2013-ban és 2050-ben[1]

Az időskorúakra való komolyabb odafigyelést az Európai Bizottság is fontosnak tartja. A 2013-as törekvések alapján bevezetésre kerül az „Aktív Idősödési Index” (Active Ageing Index, AAI). Az AAI célja a politikai döntéshozók segítése abban, hogy a megfelelő irányelveket és eljárásmodokat alkossák meg. Az új irányelvek az idősek kiaknázatlan képességeire fókuszálnak, amely képességek igénybevételének következtében aktívabbak lehetnek a munkaerőpiacon, a szociális élet területén és az önálló életben. Az idősek képességeinek alkalmazása elengedhetetlen minden generáció jólétének érdekében. [2] Az orvostudomány fejlődésének

és egyéb civilizációs hatásoknak köszönhetően egyre tovább élünk, s növekszik a várható élettartam. Így a közlekedésben résztvevők aránya is egyre magasabb lesz. [3] Az öregedő társadalom hatásaként nem fenntartható társadalmi szerkezete begyűrűzik a közlekedésbe is. [4] Az úgynevezett baby boom (bébi-robbanás, 1950-56 közötti Ratkó korszak), ami produkálja az aging baby boomot is, egy demográfiai tényező, amely a születési ráták változását hozza. Ennek következtében az idősebb korcsoportok négy-öt évtized eltelte után különösen nagy létszámot érnek el, magukkal hozva e korosztály tömeges, növekvő megjelenését a közlekedési rendszerben [5].

A nyugat-európai országokban 1960 és 2002 között a társadalom egészének fogyasztása a háromszorosára növekedett, ezen belül az autósárlások fele a 65 éven felüli korosztályhoz köthető, akiknek a 75%-a használja is az autóját. Az idős férfiak 70, míg az idős nők 20%-a rendelkezik jogosítvánnyal Európában. Habár az idősebbek a közúti balesetek tekintetében nem felülreprezentáltak, egyre növekszik annak kockázata, hogy részeseivé váljanak a mindennapi baleseteknek. [4]

2. KRESZ-VÁLTOZÁSOK ÉS JOGOSÍTVÁNSZERZÉS

A napjainkban hatályos, többször módosított KRESZ, a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975 (II.5.) KPM-BM együttes rendelet éppen idén töltötte be a 38. „születésnapját”, így nem sorolható a legfiatalabb jogszabályok közé. Az 1976. január 1-jén hatályba lépett eredeti változat ugyanakkor az elmúlt évtizedekben átalakult, hiszen időközben számos kisebb-nagyobb módosításon esett át.

A friss KRESZ-módosítások ismerete nagyon fontos lenne, hiszen a rendszeresen vezetők nap mint nap találkoznak új táblákkal, új szabályokkal, új situációkkal, amelyeket ma csak szokás vagy mások követése útján tudnak „kezelni”. A változások követése kiemelkedően fontos az idős emberekre vonatkozóan is. Egy ma 65 éves személy esetét vesszük, aki 18 évesen szerzett jogosítványt, ő már 1966 óta, azaz 47 éve vezet, KRESZ-tudását azóta nem kellett frissítenie, vezetési képessége és módja a kialakult rutin és tapasztalat alapján formálódik. Mindemellett 2011-ben a jelentett halálesetekben 146 65 év feletti személy volt érintett Magyarországon. A hazai közúti közlekedési balesetek során történt halálesetek vizsgálatok a két legveszélyeztetettebb csoport a 18–20 év közöttiek, valamint a 65 év felettek.[6] A 65 évesek csoportjában a baleseti ráta még nem kiugró, 75 éves kor fölött azonban már aránytalanul megnövekszik. A 75 évnél idősebbeket ért balesetek gyakran arra vezethetők vissza, hogy ők gyorsan összezavarodnak egy összetettebb helyzetben.

Az évtizedek alatt megtanult defenzív vezetés elsajátításával balesetkerülővé válhatnak vagy azok maradnak az időskorúak is [5], azonban a KRESZ naprakész ismerete is fontos kockázati tényező. Magyarországon, akik „elsőgenerációs” autósok voltak 1965-75-ben, csak napjainkban lettek „elsőgenerációs idős vezetők”. Ebben Észak-Amerikától, Nyugat-Európától lemaradásban vagyunk [5], azonban ez kedvező helyzetet, lehetőséget is jelenthet az új módszerek, módszertanok és közlekedésbiztonsági intézkedések tervezésénél.

3. EURÓPAI UNIÓS TÖREKVÉSEK

Az Európai Bizottság 2010. július 22-én hagyta jóvá a 2011–2020 közötti időszakra vonatkozó közlekedésbiztonsági programját „Fejlődés egy európai közúti közlekedésbiztonsági térség irányába: a 2011–2020 közötti időszak közlekedésbiztonságára vonatkozó politikai irányvonalak” [7] címmel. Az Európai Bizottság hatályos programja a kiemelt célok és a nevesített feladatok sorában nem tesz külön említést a 65 év feletti közlekedésbiztonsági helyzetéről, ugyanakkor az idősekkel kapcsolatos különböző jellegű intézkedések és feladatok több beavatkozási területbe is beilleszthetők (közúthasználók nevelésének és oktatásának javítása, gépjárművek biztonságosabb infrastruktúra kiépítése, gépjárművek biztonságát javító intézkedések stb.). A tárgyalások során azonban a magyar álláspontban az idősek kérdését kiemelten kezelendő feladatként nevesítették.

Középtávú, azaz 2015-ig végrehajtandó feladatként az ETSC (European Transport Safety Council) arra tett javaslatot, hogy ösztönözni kell a gépjárműgyártókat az idősek szempontjából biztonságosabb gépjárművek előállítására („idősbarát tervezés”), s a biztonsági fejlesztések az idős járművezetők szempontjából is elemzésre kerüljenek.

A nemzetközi kutatások és szakértői anyagok tapasztalatait [8, 9, 10, 11] összefoglalva a következő megállapításokat tehetjük:

- ▶ A jogosítvány adott korhoz kötött visszavonása nagyobb kárt okoz (testi, lelki, egészségügyi), mint amekkorára a közlekedési kockázatok csökkenése.
- ▶ Azokat a társadalmi szereplőket, akik idős emberekkel gyakran érintkeznek (házi orvos, nővér, idős klubjának vezetője, lelkészek) szükséges képezni és figyelmüket felhívni a problémákra, sajátosságokra.
- ▶ Az idős embereket segíteni kell abban, hogy vezetési képességeik a lehető legtovább megmaradjanak, a lehető legkisebb kockázati faktor mellett.

- ▶ Képzési anyagok kidolgozása szükséges az idős emberek számára, amelyek illeszkednek a helyi, nemzeti, illetve egyéni szükségletekhez. Főbb területek, melyekre a képzés(ek)nek fókuszálnia kell:
 - az idős emberek motiválása az aktív és egészséges életvitelre,
 - az idős emberek saját önismeretének segítése, hogy a korosodással kialakuló funkciók csökkenését megfelelő módon tudják kompenzálni,
 - egyes közlekedési situációban helyesen mérjék fel a helyzetet, és képességeiknek megfelelő döntést hozzanak.
- ▶ Alternatív közlekedési lehetőségek kiaknázása (hálózatszervezés, tömegközlekedés stb.).
- ▶ Kiemelkedően fontos javaslatok megfogalmazása a gyalogosan közlekedő idősek védelme érdekében.
- ▶ Az autógyártó cégeket ösztönözni kell az idős emberek igényein alapuló újítások bevezetésére.
- ▶ Folyamatos kutatások szükségesek a hiányzó információk megszerzéséhez (pl. különböző betegségek és gyógyszerek vezetésre gyakorolt hatása).
- ▶ Nemzeti és lokális megoldásokra is szükség van az idős emberek védelme és segítése érdekében.
- ▶ Egyéni felmérések, vizsgálatok szükségesek helyi szinten, személyre szabott megoldások kialakításához.



4. ÖSSZEFOGLALÁS

A társadalom idősödése kulcsfontosságú kérdés és kihívás lesz Európában a következő 50 évben, ami hatással lesz a társadalmi-gazdasági rendszerre, a nyugdíjrendszerre, az egészségügyre és a családokra. Az előrejelzések szerint a következő 50 évben az öregedés 31 európai országban kiemelkedően magas lesz. [12] Annak ellenére, hogy az idős emberek baleseti kockázata magasabb a fiatalabb korosztályokénál (kivéve a 18–20 év közötti fiatal vezetőket), a kevesebb vezetés, alacsonyabb sebesség, a csúcsforgalom és a sötétedés utáni vezetés elkerülése nagyban csökkenti ezt a kockázatot. [13] Figyelembe kell venni azt is, hogy az idős emberek koruknál fogva sérülékenyebbek. Csontjaik törékenyebbek, s a viszonylag kis fizikai behatásnak is már súlyos – olykor halálos – következményei lehetnek. [14]

Kiemelkedően fontos minden szempontból megvizsgálni az idős emberek közötti biztonságát! Ajánlásokat kell megfogalmazni a lokális és nemzeti döntéshozók felé, a közlekedésbiztonság javítása érdekében. A kutatás megvalósításához szükséges bevonni elsősorban az idős embereket, fókuszcsoporthozott kutatással, kérdőíves felméréssel, tematikus értekezletek megszervezésével. Ehhez elengedhetetlen konzultálni az idősekkel foglalkozó szakemberekkel (pl. háziorvos stb.). A kutatás során szükséges tanulmányozni, hogy az idős emberek más csoportoktól eltérően közlekednek-e, illetve hogy egy esetleges ütközésnél milyen mértékű sérüléseket

szervednek el. Különösen fontos megvizsgálni az idős gyalogos közlekedők nehézségeit, a közúton való átkelésüket. Az orvosi, pszichológiai és szociológiai felülvizsgálat végzése is elengedhetetlen, amely vizsgálatok magukba foglalják a szenzoros, motoros és kognitív funkciók változásait. A vizsgálatok eredménye lehetőségeket ad funkcióváltozások kompenzációjára való javaslattevésre az idős emberek felé. [15]

A nemzetközi tapasztalatokon alapuló intézkedések Magyarországon történő bevezethetősége:

	FELADAT MEGNEVEZÉSE	Azonnal bevezethető	Rövid távon bevezethető	Középtávon bevezethető
1	A jogosítvány adott korhoz kötött visszavonása	bevezetése nem javasolt	bevezetése nem javasolt	bevezetése nem javasolt
2	Azon társadalmi szereplőket, akik idős emberekkel gyakran érintkeznek (házi orvos, nővér, idős klubjának vezetője, lelkészek) szükséges képezni és figyelmüket felhívni a problémákra, sajátosságokra	javasolt	javasolt	javasolt
3	Az idős embereket segíteni kell abban, hogy vezetési képességeik a lehető legtovább megmaradjanak, a lehető legkisebb kockázati faktor mellett (pl. információs programok indítása, képzések, workshopok)	javasolt	javasolt	javasolt
4	Képzési anyagok kidolgozása szükséges az idős emberek számára, amelyek illeszkednek az egyéni, a helyi, ill. nemzeti szükségletekhez	javasolt	javasolt	javasolt
5	Alternatív közlekedési lehetőségek kiaknázása (hálózatszervezés, tömegközlekedés stb.)	javasolt	javasolt	javasolt
6	Kiemelkedően fontos javaslatok megfogalmazása a gyalogosan közlekedő idősök védelme érdekében	javasolt	javasolt	javasolt
7	Az autógyártó cégeket ösztönözni kell az idős emberek igényein alapuló újítások bevezetésére	bevezetése folyamatban van	bevezetése folyamatban van	bevezetése folyamatban van
8	Kutatások indítása a hiányzó információk megszerzéséhez (pl. különböző betegségek és gyógyszerek vezetésre gyakorolt hatása)	bevezetése folyamatban van	javasolt	javasolt
9	Nemzeti és lokális megoldásokra is szükség van az idős emberek védelme és segítése érdekében	bevezetése folyamatban van	javasolt	javasolt
10	Egyéni felmérések, vizsgálatok szükségesek helyi szinten, személyre szabott megoldások kialakításához	bevezetése folyamatban van	javasolt	javasolt

A fent felsorolt feladatok megvalósítása érdekében a KTI Közlekedéstudományi Intézet Közlekedésbiztonsági Központ az Országos Rendőr-főkapitányság – Országos Balesetmegelőzési Bizottsággal közösen 2013. őszén kutatásokat végzett: kérdőíves felmérést és irodalomkutatást valósítottak meg az idősök Magyarországon aktuális közlekedésbiztonsági kérdéseinek feltárása érdekében.

Berta Tamás, központvezető – KTI Közlekedéstudományi Intézet, Közlekedésbiztonsági Központ
 Bíró Angelika, projektkoordinátor – KTI Közlekedéstudományi Intézet, Közlekedésbiztonsági Központ
 Gégyény István rendőr alezredes, közlekedésbiztonsági tanácsadó – ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság
 Dr. Legeza Enikő, PhD., egyetemi docens, közlekedéstudomány kandidátusa, Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
 Szécsi Tibor László rendőr alezredes, BRFK Közlekedésrendészeti Főosztály, Balesetmegelőzési és Közlekedési Osztály osztályvezető, PTE ÁJK DI doktorandusz

FORRÁSOK

1 KSH, 2013. január 1-jei adatok (<http://www.ksh.hu/interaktiv/korfak/orszag.html>)

2 Introducing the Active Ageing Index, Policy brief, European Commission, United Nations Economic Commission for Europe, 2013 April – alapján: <http://www1.unece.org/stat/platform/download/attachments/76287837/activeageingindex.pdf?version=1&modificationDate=1366286568393> – utolsó letöltés: 2013. 11. 09)

3 Komoly veszélyben a közlekedő idősök: https://www.allianz.hu/www/hu/veszelyben_kozlekedo_idosek.html (utolsó letöltés: 2013. 11. 08.)

4 Sipos Tibor, Molnár Sándor Károly, Gaal Gyula, Török Ádám (2013): Fenntartható társadalom és egy életen át tartó biztonságos közlekedésre nevelés, In: Juhász Judit, Szegedi Eszter (szerk.) Üzenet a palackban: Fiatal kutatók gondolatai az egész életen át tartó tanulásról, Budapest: Tempus, pp.195-201.

5 Nemes György: Új, közlekedésbiztonsági fejlesztéseket sürgető jelenség: növekvő számú idős vezető a közúton, Közlekedéstudományi Szemle, LXIII. évfolyam 5. szám, 2013. október, pp?

6 IRTAD 2013 Annual Report, OECD/ITF, 2013 <http://www.internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/13IrtadReport.pdf> (utolsó letöltés: 2013. 11. 08.)

7 COM(2010) 389/3: A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatása 2011 és 2020 közötti időszakra (http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_hu.pdf) utolsó letöltés: 2013. 11. 08)

8 <http://www.goal-project.eu/>

9 <http://www.sameru.eu/>

10 Fégeus, S; Valamain, J Lemieux, C (2013): International Congress, „Mobility and Road Safety in an Ageing Society” (June 19-20, 2013/ Palais Ferstel in Vienna)

11 <http://www.rosopa.com/roadsafety/policy/statements/Info/older-drivers-2010.pdf>

12 Introduction from Paul Mathieson (Southend), Presentations and information from the final conference in Southend-on-Sea, 2013. 03. http://www.sameru.eu/downloads/file/17/introduction_from_paul_mathieson_southend (utolsó letöltés: 2013. 11. 08.)

13 Petros Evgenikos, George Yannis, Thomas Leitner, Stefan Hoeglinger, Jeremy Broughton, Brian Lawton, 4th IRTAD Conference, 16-17 September, 2009, Seoul, Korea. Roadsafety and theelderlyin Europe, Oral presentations <http://www.internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/seoul/2-Evgenikos.pdf> (utolsó letöltés: 2013. 11. 08.)

14 Újabb kihívás előtt az EU tagállamok? Az idős emberek közlekedésének biztonsága. Egyre inkább aktuális a téma az európai népesség idősödésének arányával: <http://www.balesetmegelozes.eu/cikk.php?id=181> (utolsó letöltés: 2013. 11. 08.)

15 Introduction from Paul Mathieson (Southend), Presentations and information from the final conference in Southend-on-Sea, http://www.sameru.eu/downloads/file/17/introduction_from_paul_mathieson_southend_alapjan (utolsó letöltés: 2013. 11. 08.)

Az önkormányzatok forgalomszervezési tevékenységének javítása

Élhető közlekedés: figyelem és tolerancia

A mérnöktársadalom kapacitása sajnos az önmenedzselésre nem elégséges, ezért olyan emberekre van szüksége, akik megtalálják a menedzselés módjait, illetve megkeresik azokat a lehetőségeket, amelyek révén a mérnöktársadalom a benne meglévő tehetséget, lehetőséget, erőt mások számára is hasznossá tudja tenni – mondja lapunknak adott interjújában Sipos László forgalombiztonsági és szervezési szakember.

– *A Magyar Mérnöki Kamara 2013 tavaszán közlekedésbiztonsági ötletpályázatot írt ki. Miért és milyen témával indult a pályázat?*

– Egy forgalomszervezéssel foglalkozó mérnöknek mindig az a skrupulusa, hogy selejtet gyárt, és az utcán megjelenő selejtnak általában fájdalmas következményei vannak, mert sérüléseket, esetleg halálesetet eredményezhet. A forgalombiztonság két meghatározó eleme közül az egyik a járművezető, aki közlekedik, a másik pedig az, aki szervezi a forgalmat, azaz a mérnök. E kettőnek kell az összhangját megteremteni, és ezért szükséges az, hogy az e szakterületen dolgozó mérnök mindig fordítson figyelmet a közlekedésbiztonságra.

Az ötletpályázatra *Az önkormányzatok forgalomszervezési tevékenységének javítása* címmel adtam be a munkámat. Azért foglalkoztam éppen ezzel a témával, mert az önkormányzatok megkapták azt a lehetőséget, hogy a forgalmi rendet maguk alakítsák ki a kezelésükbe tartozó önkormányzati utakon. Viszont miután több mint háromezer település található Magyarországon, nem lehet biztosítani, hogy minden önkormányzatnál legyen a közlekedéshez, forgalomhoz értő szakember. Ezért tartom fontosnak megteremteni annak a lehetőségét az önkormányzatok számára, hogy szakemberek segítségét vehessék igénybe a hatáskörükbe tartozó utak forgalmi rendjének kialakításához. A mérnökkamarának rendelkezésére áll az a szürkeállomány, amely biztosítani tudja az önkormányzatok részére a szakmai háttérrel. A szakértői munka finanszírozásához pedig az alábbi javaslatot tettem: ma már az objektív felelősség egy olyan bevett, megszokott közlekedésbiztonsági tényező, amellyel

ki lehet szűrni és meg lehet bírságnálni a nem jogkövető közlekedőket, az e bírságokból származó bevételek részbeni visszaforgatásával lehetne biztosítani a szellemi kapacitások költségeit az önkormányzatok számára.

– *Mennyire tartja egységesnek az országban az önkormányzati utak forgalomszabályozását? Melyek az esetleges hiányosságok okai?*

– Alapelv, hogy egy járművezetőnek adott situációban az ország minden részében azonos forgalmi jelzésekkel, forgalomtechnikai kialakítással kell találkoznia. Nem lehet egy körforgalmat másképp kezelni az ország különböző területein, és nem lehet a járművezetőt olyan helyzetbe hozni, hogy az azonos situáció szabályozása eltérő módokon történjen. Ezért szükséges az, hogy a forgalomszervezés egységes elvek alapján működjön, és ehhez rendelkezésre is áll a jogszabályi háttér. De a jogszabály-értelmezés jelen esetben, mint minden más esetben is, óhatatlanul is bővül szubjektív elemekkel. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) és a Magyar Mérnöki Kamara (MMK) egyaránt nagy hangsúlyt helyez arra, hogy a szakemberek továbbképzéseken vegyenek részt, és egységes szemléletben dolgozzanak – viszont ezt nem lehet teljes körűen, 100%-osan biztosítani. A nagyvárosok önkormányzatainál általában van forgalomtechnikához értő mérnök, így ott nincsenek különösebb problémák, de a kisebb városokban és településeken gyakran megcsúsznak a jogszabályok eltérő értelmezése miatt az ugyanolyan típusú situációk szabályozását másképp alakítják ki.

» A mérnöknek ahhoz, hogy igazi szakemberré váljon, rengeteg gyakorlatot kell szereznie.

– *Hogy látja, a mai iskolai képzés alapján zökkenőmentes lesz a magyar mérnöktársadalom utánpótlása?*

– Számomra fájó pont, hogy a mérnökutánpótlás a forgalomtechnikai, forgalomszervezési területen alacsonyabb színvonalú, mint amilyen a korábbi években, évtizedekben volt. Ez részben abból adódik, hogy több egyetemen történik ilyen típusú képzés, ennek következtében a szakemberek, az oktatók szétforgácsolódtak, és nem lehet azt a minőséget biztosítani, amit korábban az egy-két egyetemen zajló és a megfelelő szakemberekkel támogatott oktatás nyújtott. Továbbá itt kell kihangsúlyozni, hogy egy mérnök az egyetemen csupán alapképzést kap, és ahhoz, hogy igazi szakemberré váljon, rengeteg gyakorlatot kell szereznie, az idősebb kollégák



Fotó: Iró Zoltán

tapasztalatait is át kell vennie. Így tudja csak megfelelően alkalmazni az elméleti tudását, illetve így adódik lehetősége arra, hogy esetleg újítsa is, ha azt látja, hogy idősebb kollégái már kicsit befásultak a munkába, vagy épp rossz megoldásokat erőltetve dolgoznak. A hangsúlyt szerintem a továbbképzésre kell helyezni. Az NFM, az MMK, a Magyar Útügyi Társaság, a Közlekedéstudományi Egyesület – és sorolhatnám a hasonló szervezeteket – mind alkalmasak arra, hogy a mérnöki logikát, gondolkodásmódot, tapasztalatot a továbbképzéseken keresztül megosszák a fiatalokkal.

– Az MMK szervezi többek között a közlekedésbiztonsági auditorok képzését is...

– A közlekedésbiztonsági auditorok képzése és piacra kerülése nagyon pozitív lépés volt. A szükséges jogi háttérrel is megteremtették ehhez, tehát előírták, hogy mely esetekben kell független közlekedésbiztonsági auditort alkalmazni, és milyen módon kell a véleményét kezelni. Eddig a kérdés úgy tűnik, mintha rendezett lenne. A probléma általában mindig a finanszírozás által érintett részletekben rejlik. Hiába van igény az auditorok munkájára, hiába

áll rendelkezésre egy munkára fogható auditorcsapat; ha nem tudják őket megfelelő módon finanszírozni, mindig zsákutcába kerül a tevékenységük. Érdekes azonban megfordítani a kérdést, hiszen ha egy közlekedésbiztonsági audit csak néhány súlyos balesetet tud megelőzni, a balesetek forintosítása révén akkor is azonnal kiderül, hogy nagyon hatékony megoldásról van szó; egy audit lényegesen kevesebbe kerül, mint amennyit egy sérülésnek az ápolására kell fordítani.

– Van-e olyan önkormányzat, amelyik rendelkezik közlekedésbiztonsági stratégiával?

– Sajnos általában azt tapasztalom, hogy az önkormányzatok számos egyéb és ennél lényegesen súlyosabb teendőik okán nem igazán foglalkoznak olyan mértékben a közlekedésbiztonsággal, mint amennyire az szükséges lenne. Sok esetben az önkormányzati vezetők és kollégák úgy gondolják, hogy a közlekedésbiztonság egy országos program, kormányfeladat és a kormány gondja, holott ez nem így van. Amint említettem, a forgalmi rend kialakítása az önkormányzati utakon az önkormányzatok feladata, következésképpen

ők a feleségek azért, ha a kialakítás nem megfelelő, vagy ha túl sok baleset következik be egy csomópontban, és nem tesznek annak érdekében semmit sem, hogy csökkentsék ezek számát.

– *Az önkormányzati közlekedési rendszerben melyek az előremutató, pozitív példák, és mely területeken van szükség jelentős fejlődésre?*

– Nagyon sok pozitív példát lehet találni az önkormányzati területeken is; elsősorban a gyalogos és a kerékpáros biztonságra törekedvén építenek megfelelő kialakítású gyalogos átkelőhelyet, kerékpárutakat, kerékpársávokat. Ugyanakkor az önkormányzati infrastruktúra-elemeknek a teljes, összefüggő rendszerbe való beillesztésénél mindig lehet hiányosságokat tapasztalni, hiszen gyakorta pontszerű beavatkozásokat hajtanak végre hálózati szemlélet nélkül. Ez utóbbi nem feltétlenül igényel mérnököt, de nem minden ember tud hálózati szemlélettel gondolkodni. A mérnököt általában megtanítják arra, hogy nagy területben gondolkodjon, ezért célszerű az ilyen esetekben közlekedési szakember

Vannak kérdések, amelyeket a közösségek nem képesek saját maguk megoldani.

véleményét kikérni. Másfelől az is igaz, hogy az ember a saját környezetében sokszor nem látja meg azokat a problémákat, amiket egy külső szemlélő azonnal megtalál, pedig nap mint nap szembe is velük. Ezért fontos az audit, mert egy külső auditor magát a situációt kezeli; nem a helyi szereplők egyéni igényeiből indul ki, hanem épp fordítva: azt nézi, hogy az adott rendszerben hogyan lehet biztonságosan közlekedni, majd ebbe a rendszerbe illeszti be a helyi közlekedőket.

– *Mennyire ért egyet azzal, hogy az önkormányzatok magukra vannak utalva?*

– Az önkormányzatok gyakorlatilag nagymértékű önállóságot kaptak, és ez egyébként teljesen jogos. Ugyanakkor vannak olyan kérdések, amelyeket a közösségek nem képesek saját maguk megoldani, mert szakmailag nem felkészültek erre, legyen szó akár a közművesítésről, akár az útpépítésről, a közlekedésbiztonságról, forgalomszervezésről stb. Ezek mind olyan tételek, amelyekre egy önkormányzat nem tud felkészülni, mert önmagukban nem akkora területek, hogy érdemes lenne rájuk külön erőforrást biztosítani. Összességében mégis akkora súlyúak, hogy muszáj velük foglalkozni. Az önkormányzatok és az MMK közötti kapcsolat eseti jellegű. Vannak önkormányzatok, amelyek igénylik a szakmai segítséget, de többségében inkább elsiklanak az ilyen kérdések felett. Az MMK-nak az önkormányzatokkal való kapcsolattartása pedig elég problematikus, mert annak ellenére, hogy a kamarának van területi szerve, mégis nagyon nehéz megtalálni a kapcsolódási pontokat. Régebben a Közlekedéstudományi Egyesületnek létezett egy, a mainál lényegesen kiterjedtebb szervezete. Ennek tagjai voltak az önkormányzatoknál dolgozó mérnökök, szakemberek is, tehát megvolt a személyes kapcsolat. Ma sajnos ez háttérbe szorult, a rohanó élet ezekre a feladatokra nemigen hagy időt.

– *Megfelelően informáltak-e az önkormányzatok arról, hogy a mérnökkamara milyen szakmai segítséget tud nyújtani nekik?*

– A mérnöktársadalom kapacitása az önmenedzselésre nem elégséges, ezért olyan emberekre van szüksége, mint Schwáb Zoltán helyettes államtitkár úr, akik megtalálják a menedzselés módjait,

illetve megkeresik azokat a lehetőségeket, amelyek révén a mérnöktársadalom a benne meglévő tehetséget, lehetőséget, erőt mások számára is hasznossá tudja tenni. Mindez azonban szervezethez és igényel az államigazgatási és az önkormányzati területen egyaránt, és ezek a szerveződések csak akkor működnek, ha van valaki, aki szervezi őket, tehát megvan az a katalizátor szerepét felvállaló személy, aki összehozza az érdekeket.

– *Ha a mérnökkamara 2014-ben ismét pályázatot ír ki, mi lenne az Ön által választott újabb téma?*

– Nagyon örülnék, ha ez a kezdeményezés nem egyedi eset, hanem hagyományteremtő pályázati sorozat volna. Főként azért, mert most csak néhányan vettünk részt rajta, holott jóval szélesebb körből is lehetne pályázni, hiszen véleményem szerint lényegesen több hasznosítható gondolat van a mérnökök fejében. Nagyon szeretnék pályázni, hiszen van egy másik kedvenc témám is, ez pedig a segédmotoros kerékpározás. Egyrészt azért, mert a személygépkocsi vezetéséhez képest lényegesen alacsonyabb korhátárral ülhetnek fel segédmotoros kerékpárra a fiatalok, a gyerekek, és ugyanakkor lényegesen kevesebbet is kell tudniuk a jogosultság megszerzéséhez. Másrészt ma már a segédmotoros kerékpárok többsége nem is segédmotoros, hanem rendszám nélküli motorkerékpár. Ezekkel főként a gyerekek, fiatalok – akiknek még nincs megfelelő tudása és gyakorlata, csak merészsége – rendkívül balesetveszélyes szituációkat okozhatnak. Másfelől ha egy segédmotoros kerékpáron nincsen azonosítójel, sokkal felelőtlenebbül közlekedik vele a járművezető, mert tudja, hogy a kamerával nem azonosítható. Tehát felelőtlenül el tud hajtani például egy letört tükör esetében, és ugyanígy át tud hajtani a lámpa tilos jelzésén, hiszen ha a rendőr nem fogja meg a helyszínen, nem tudják utolérni, hiába van ott kamerarendszer.

– *Ön szerint az elméleti oktatás fontossága vagy a vezetéstechnikai tudás megléte a meghatározó a segédmotor-kerékpár esetében?*

– A segédmotoros kerékpáros oktatásnál mind az elmélet, mind pedig a vezetéstechnikai tudás azonos súlyú. Ez utóbbit én valamivel jobban súlyoznám, ugyanis ha valaki nem tudja uralni azt a járművet, amire ráül, akkor a balesetveszélyes szituációból sem tudja magát kimenekíteni. Az elméleti tudás pedig azért szükséges, mert a közlekedésnek vannak szabályai, és ha nem ismerem a játékszabályokat, nagyon könnyen belemegyek egy olyan szituációba, amelyben azt hiszem, hogy nekem van igazam, miközben valójában nincs, sőt, még meg is sérülök, mert két keréken ülök, azaz sokkal védtelenebb vagyok, mint a négy keréken utazó járművezető.

– *Segédmotor-kerékpárral utazva hogyan látná a helyzetet: főként a szabályozásnak megfelelő forgalmi renddel találkozna az ország útjain, vagy attól eltérő megoldásokkal is?*

– A segédmotor-kerékpárral való közlekedés számomra nagyon érdekes szituáció, ugyanis a motorkerékpárról lehet a legjobban látni a közlekedési hibákat, a forgalomszervezési hiányosságokat, a járművezetők közlekedési szokásait. Azt mondanám, hogy minden forgalomszervező üljön rá a motorkerékpárra, tapasztalják meg, hogyan becsülik meg a közlekedés többi résztvevői a motorkerékpárost, illetve azt is figyeljék meg, hogy a motorkerékpárosok hogyan közlekednek. Ezáltal rá fognak jönni arra, hogy egy szituációt úgy kell megoldani, hogy mind az autósok, mind a motorkerékpárosok számára biztonságos és megfelelő legyen.

– *Egy mondatban összefoglalva: mi az élhető közlekedés feltétele?*

– A járművezetők egymással szembeni figyelme és toleranciája.

NKH–MABISZ: közös fellépés a baleset-megelőzés érdekében

Szerződés a biztonságos közlekedésért

Ugyanaz az érdeke a hatóságnak és a biztosítótársaságoknak, ezért együttműködésük kézenfekvő, hangzott el a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) és a Magyar Biztosítók Szövetsége (MABISZ) által kötött megállapodás aláírásakor. A kiemelkedő szolgáltatást nyújtó gépjárműjavító műhelyek a jövőben minőségi tanúsítványt kaphatnak.

A BIZTONSÁGOS KÖZLEKEDÉS KÖZÖS ÜGY

Együttműködési megállapodást kötött a közúti balesetek számának további csökkentése érdekében az NKH és a MABISZ. Győri Gyula, a közlekedési hatóság elnöke kijelentette: a biztonságos közlekedés közös ügy, ezért is fontosnak tartja a szakmai szervezetekkel való együttműködést. Mint mondta, a felek közös szakmai javaslatokat, programokat dolgoznak ki, egyúttal kölcsönös megjelenési lehetőséget biztosítanak rendezvényeiken, és a célok elérése érdekében összehangolt kommunikációt folytatnak. „A biztonságos közlekedés mindannyiunk közös ügye, ezért is tartjuk fontosnak a szakmai szervezetekkel való együttműködést, amelynek ez egy újabb állomása” – fogalmazott Győri Gyula, a közlekedési

A Nemzeti Közlekedési Hatóság már eddig is több területen vett részt a megelőzésben.

hatóság elnöke. Hozzátette: az NKH már eddig is több területen vett részt a megelőzésben. Ilyen volt többek között a közlekedésbiztonsági akcióprogramok szervezése, a közlekedés szereplőit segítő kiadványok megjelentetése, illetve a különböző szervezetek közlekedésbiztonsági kezdeményezéseinek támogatása. Az

együttműködés kapcsán hatékony segítséget kívánnak nyújtani különböző korcsoportoknak és szegmenseknek a gyermekektől egészen a hivatásos járművezetőkig.

SAKMAI AKKREDITÁCIÓS RENDSZER

A dokumentumot Győri Gyula, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke és Molnos Dániel, a Magyar Biztosítók Szövetsége főtítkára írta alá. Molnos Dániel fontos pillanatnak minősítette a szerződés aláírását. „A biztonságos közlekedés kiemelkedően fontos a biztosítók számára is” – fogalmazott a MABISZ főtítkára, aki szerint a biztosítók eddig is sokat tettek a balesetek számának csökkentése érdekében. „A biztosítók életében kiemelkedő jelentőségű a megelőzés, ebben a tevékenységünkben erősít meg bennünket a Nemzeti Közlekedési Hatósággal kötött együttműködési megállapodás. A két fél kölcsönösen sokat tud egymásnak segíteni a közlekedésbiztonságot elősegítő jogszabályok parlament elé terjesztésében. De a Nemzeti

Az auditon megfelelt műhelyek magas szintű szolgáltatásaival javulhat a közlekedésbiztonság.

Közlekedési Hatósággal a jövőben több egyéb területen is együtt fogunk működni a baleset-megelőzés érdekében” – hangsúlyozta.

Ilyen lehet például egy közeljövőben kialakítandó szakmai akkreditációs rendszer, amelybe a kiemelkedő szolgáltatást nyújtó gépjárműjavító műhelyek kerülhetnek be. A hatóság ettől azt várja, hogy az auditon megfelelt műhelyek által nyújtott magas szintű szolgáltatások révén javul a közlekedésbiztonság. A cél, hogy a gyengébb szakmai színvonalú műhelyeknek kevesebb legyen a munkája. Ahogy Győri Gyula fogalmazott, az emberek zöme szívesen fizet a biztonságáért, csak biztos szeretne abban lenni, hogy a beépített alkatrészek valóban eredetiek és magas minőséget képviselnek. A várhatóan ősze elkészülő feltételrendszer lényege, hogy az ilyen minősítést szerzett műhelyeket a hatóság és a biztosító együtt ajánlja majd az autósoknak.

S. V. A.

XX. Országos Személyszállítási Szakmai Konferencia

Folytatódik az autóbuszpark megújítása

Az előregedett járműpark megújítása folytatódik, a tavalyi majdnem háromszáz után tavasszal újabb százötven autóbusz áll forgalomba a budapesti agglomerációban, jelentette be a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium államtitkára Magyarország legnagyobb autóbuszos eseményén, a BUSEXPO 2014 szakmai kiállításon. Kiderült az is, hogy a Nemzeti Közlekedési Hatóság személyszállítókra fókuszáló ellenőrzéseiben milyen szabálysértésekkel találkozhatnak a leggyakrabban a hatóság szakemberei.



KÖZÖS GONDOLKODÁS A JÖVŐRŐL

Milyen út áll a hazai személyszállító vállalkozások előtt? – erre a szikár kérdésre kereste a választ a hazai „buszos” szakma a zsámbéki Driving Camp Hungary közlekedésbiztonsági és vezetéstechnikai központba szervezett fórumon. Magyarország legnagyobb autóbuszos eseményén 33 kiállító mutatkozott be 2700 négyzetméteren. A NiT Hungary szervezésében, a VOLÁN Egyesülés partnersége és a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. szakmai támogatása mellett megálmodott BUSEXPO 2014 szakkiállítás lehetőséget adott arra, hogy a hazai autóbuszgyártás és -forgalmazás, illetve

A Nemzeti Közlekedési Stratégia az autóbuszcseré-programok megvalósítását is vizsgálja.

az azt kiszolgáló gyártói és beszállítói szolgáltatói szektor közösen alakíthassa jövőjét, együtt jelenjen meg és együtt gondolkodjon az ágazat lehetőségeiről – indokolta a konferencia és szakkiállítás létrejöttét a főszervező nevében *Füle László*, a NiT Hungary elnöke. Mint mondta, a személyszállítási törvény hatálybalépése átalakította a piacot, amire reagálniuk kell az ágazat szereplőinek. A közös cél a magyarországi autóbuszpark modernizációja, méghozzá úgy,

hogy az a lehető legkevésbé terhelje a költségvetést. A közszolgálati és a különjáratú személyszállítási szolgáltatás egyaránt csak magas színvonalú működtetés esetén lehetséges, ennek lehetőségeit keresi a konferencia, mondta az elnök megnyitóbeszédében.

JÁRMŰBESZERZÉSI PROGRAM

Dr. Völner Pál, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium infrastruktúráért felelős államtitkára konkrétumokkal is szolgált, amikor mérlegre tette a közlekedéspolitika 2010–2014 közötti ciklusát. Elmondta, ezalatt az idő alatt megtörtént az egységes szemléletmód és szabályozás kialakítása, ami a 2017-es személyszállítási piacnyitás miatt volt fontos. A Nemzeti Közlekedési Stratégia, amely kormánydöntésre vár, a legfontosabb beavatkozási lehetőségek egyikeként vizsgálja a közösségi közlekedést szolgáló autóbuszcseré-programok megvalósítását. A szolgáltatók előregedett járműparkjainak folyamatos megújítását az uniós támogatásokon túl hazai források is segíthetik – mondta Völner Pál, aki emlékeztetett arra: a kormányzat az elmúlt négy évben jelentős korszerűsítést hajtott végre a közösségi közlekedés közel két évtizede változatlan szervezeti és működési struktúrájában. Az intézkedések elsődleges célja az utasok számára magasabb szintű szolgáltatásokat nyújtó, közpénzeket hatékonyabban felhasználó közösségi közlekedési rendszer kialakítása volt. Hatályba lépett





Fotók: Iró Zoltán

Dr. Völner Pál

a személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvény, amely egységes jogszabályba foglalva biztosít kiszámítható szabályozási környezetet az ágazat szereplőinek. Zajlik a Volán társaságok átalakítása, a hét regionális szolgáltató az üzemviteli folyamatok központosítását és integrációját követően év végéig létrejön, mondta. „Az optimális üzemmód kialakítására, a társaságok számának szűkítésére azért volt szükség, mert 24 Volán társaság fenntartása nem volt indokolt” – ismertette az átszervezés mozgatórugóit az államtitkár. Völner Pál kitért arra, hogy a Volán társaságok személyszállítási közszolgáltatási szerződésai 2016 végén lejárnak. Ezért a szakminisztérium vezetésével megkezdődött a szolgáltatók kiválasztására irányuló pályázati eljárás kiírásának és lebonyolításá-

» **A személyszállítási törvény kiszámítható szabályozási környezetet biztosít az ágazat szereplőinek.**

nak előkészítése. Kijelentette, hogy az átszervezéssel kapcsolatos döntések megszületésével ismét megindult az autóbussz-rekonstrukciós program. A járművek beszerzésekor a megfelelő ár-érték arány mellett kellő súllyal veszik figyelembe a fenntartási költségeket is. A szolgáltatók tavaly 263 újonnan gyártott és 26 újszerű állapotú használt autóbusszt vásároltak. A Volánbusz a Budapesti Közlekedési Központ megrendelésére 150 új járművet állít forgalomba a fővárosi agglomerációban 2014 tavaszától. A járműbeszerzési program a társaságok üzleti terveinek keretei között idén is folytatódik – fejtette ki Völner Pál.



CÉLPONTBAN A KÜLFÖLDI ÁRUFUVAROZÓK

Közösségi, áruszállítási és CEMT engedélyek – ezek az okiratok álltak a 2014. április 14–16-i közötti ellenőrzés fókuszában, amely során a külföldi székhelyű vállalkozások magyarországi áru fuvarozói tevékenységének szabályosságát vizsgálták. Az akció keretében a hatósági munkatársak 962 engedélyt ellenőriztek, és összesen nyolc esetben regisztráltak szabálysértést. Az eredmények jók, de a szabályok betartása területén lehet még mit javítani, ezért a fuvarozók a jövőben is fokozottan számíthatnak ellenőrzésre.

Az engedély nélküli vagy engedélytől eltérő fuvarozási tevékenység kiszűrésére irányuló ECR ellenőrzés egyébként igazi hatósági összefogásnak bizonyult: a megyei és fővárosi közlekedési főfelügyelőségek munkáját a fuvarozó érdekvédelmi szervezetek kérésére a társhatóságok is segítették, míg a koordináció feladatát a Nemzeti Közlekedési Hatóság Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatala látta el. A három ellenőrzési nap során többféle szabályszegéssel is találkozott az ellenőrök; volt olyan eset, ahol az engedélytől eltérő útvonalon haladt a fuvarozó, másnak a közösségi engedélye járt le, de előfordult az is, hogy a gépjárművezető nem rendelkezett saját számlás áruszállítási igazolvánnyal. A nyolc érvénytelen áru fuvarozási okirat felét egyébként szerb CEMT engedélyek tették ki. Fejér megyében az ellenőrzések során vészhelyzet is kialakult: április 16-án az M6 autópályán végzett kiterelés alkalmával az ellenőrzési pont előtt araszoló járművek között kigyulladt egy tehergépkocsi. A tüzet az okozta, hogy a gépjárművezető a kipufogódob tetején tárolta a fából készült kerékkihúzókat. A hatóság célja az engedély nélküli gépjárművek kiszűrése, ezért a későbbiekben is fokozott figyelmet fordít a szabályok betartására.



Dr. Nemes Andrea

„A BELFÖLDI TURIZMUS MOTORJA”

Dr. Nemes Andrea, a Nemzetgazdasági Minisztérium Turisztikai és Vendéglátóipari főosztályának vezetője az autóbuszos turizmus helyét és szerepét helyezte el a Nemzeti Turizmusfejlesztési Koncepcióban. Elmondta, a vendégéjszakák tekintetében rekordot döntött a tavalyi esztendő, számuk meghaladta a 20 milliót. A belföldi növekedés is igen jelentős, a SZÉP Kártya „a belföldi turizmus motorja”, hangzott el. A buszforgalom terén tavaly 74 ezer beutazást regisztráltak, ami az idei esztendő első negyedében rögzített adatok alapján megdőlhet, mert a korábbi hasonló időszakhoz képest idén eddig tíz százalékkal nőtt a busszal az országba érkezők száma. A közlekedésfejlesztés szoros kapcsolatban áll a turizmussal, ami a buszos cégeket is érinti. A turistáknak minél jobb szolgáltatást kell nyújtani, hangsúlyozta. Egyúttal nem hallgatta el a buszos cégekre – elsősorban Budapesten – háruló kihívásokat: ilyenek többek között a parkolási anomáliák vagy a buszsáv problematikája. Minden fórumot fel kell használni a folyamatos párbeszédre, mondta.

A MANIPULÁLÁSÉRT BÖRTÖN JÁR HAT

„A közúti személyszállításban talán az egyik legnagyobb kockázat az elégedetlen ügyfél, hiszen ha teheti, többé nem veszi igénybe ezt a szolgáltatást” – terelte új mederbe a konferencia



Mikulás Róbert

tematikáját Mikulás Róbert. A Nemzeti Közlekedési Hatóság Jármű Módszertani Főosztályának főosztályvezetője a Különjáratú szekció ülésén a hazánkban és az Európai Unió országaiban elvégzett közúti autóbusz-ellenőrzések tapasztalatait és a személyszállító munkáltatók kockázatait ismertette előadásában. Elmondta, Magyarország kiválóan teljesített a halálos közúti balesetek számának csökkentésében, hiszen az elmúlt tíz év során ötven százalékkal javított mutatóin. „A 3,5 tonnát meghaladó nehézgépjárművek esetében a csökkenés azonban csak három százalék volt, amivel Magyarország az uniós átlag felét sem érte el, a sereghajtók közé tartozik. Amíg a személygépjárművek esetében megfelelő eredményt értünk el, addig ebben a szektorban nem volt olyan hatékony az előrelépés” – szögezte le Mikulás Róbert. Mivel a hivatásos járművezetőknek a megélhetésük a tét, a kereskedelmi szektorban viszonylag ritka az ittas vezetés vagy a gyorsajtás. Tapasztalataik szerint a vezetési és pihenőidőre vonatkozó szabályok megszegése, a túlvezetés a leggyakrabban tetten ért szabálysértés. Az európai statisztika is hasonló eredményt mutat, 12 ország összehangolt ellenőrzésén 5083 autóbust vizsgáltak meg, és átlagban minden negyvenedik buszt kellett visszatartani a hiba kijavításáig. A szabályszegések között a biztonsági övek, berendezések hiánya vagy azok nem használata, a menetidő be nem



tartása volt a leggyakoribb. A tachográf manipulálása sem ismeretlen a hatóság előtt, ám a Büntető Törvénykönyv tavalyi módosítása után az ilyen szabályszegés akár már börtönnel is büntethető, figyelmeztetett Mikulás Róbert. Az itthoni tapasztalatokról szólva elmondta, hogy az ellenőrzéseken éppúgy találkoztak törött

A vezetési és pihenőidőre vonatkozó szabályok megszegése a leggyakoribb szabálysértés.

üvegfelületekkel, mint nullára kopott gumiabroncsokkal vagy szakszerűtlen műszaki beavatkozásokkal. Vannak, akik a kiadások minimalizálására törekedve a műszaki állapoton spórolnak, de ezzel óriási kockázatot, hosszú távon pedig nagyobb költségeket vállalnak. Ugyanakkor leszögezte, hogy az autóbuszok terén nem fordul elő annyi szabálytalanság, mint a tehergépjárművek esetében. „A spórolást nem a jármű állapotának elhanyagolásán kell kezdeni” – összegzett.

A 12 NAPOS SZABÁLY

Rada Imre, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Jármű Módszertani Főosztályának vezető szakértője felidézte, hogy maga a hatóság is hosszú utat tett meg a mai gyakorlatig, amikor mindenre pontosan kiterjedő protokoll szerint folynak a hatóság közötti ellenőrzései. „Az ellenőrzések preventív jellegük miatt fontosak, hiszen ezek révén tudjuk kiszűrni a közlekedés többi szereplőjére veszélyt jelentő cselekményeket” – mondta. Ezúttal egy speciális,



Rada Imre

az úgynevezett 12 napos szabály 2014. január 1-jétől megváltozott alkalmazásának feltételeit és kockázatait elemezte. Az 561/2006/EK rendelet a gépjárművezetők vezetési és pihenőidejét hivatott szabályozni. Ebben – a számtalan feltétel és kitétel teljesülése mellett – az a leglényegesebb változás, hogy amint a járművezető megkezdte a 7. munkavégzési időszakot, 90 órás heti pihenőidőt kell tartania, hogy új szakaszt kezdhessen. A szabályváltozást nyilvánvalóan be kell majd építeni a személy- és áru fuvarozói szerződések megkötésébe, hogy a felek mindig olyan szállítási időbeosztásban állapodjanak meg, amely az 561/2006/EK rendelet előírásainak megfelelő. A megbízók ugyanis gyakran nyomást gyakorolnak a fuvarozókra a szinte teljesíthetetlen határidők kikötésével.

S. V. A.



Ezrek a kelenföldi buszgarázs nosztalgia családi programján

BKV nyílt nap



Fotó: Iró Zoltán

Jeles évforduló alkalmából várta vendégeit a Kelenföldi buszgarázsban április 12-én megrendezett nyílt napon a BKV: 65 éve adták át a Kelenföldi buszgarázs szerelőcsarnokát. Emlékszik még, hogy a legendás csuklós Ikarus 180-as típuson nem volt az utastérben elég felső kapaszkodó? Hogy a váltóval mennyit kellett küzdenie a vezetőnek, a kétméteres utas pedig a döccenőknél bevverte a fejét a plafonba? Többek között ilyen emlékek felidézésére is jó egy nyílt nap. A rendezvényen a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) is több szakmai programmal képviseltette magát. A hatóság egyik legfontosabb feladatának a közlekedés biztonságának javítását tartja, ezért az elméleti és a konkrét gyakorlati ismeretek bővítését elősegítő programmal mutatkozott be.



KALANDOS ÉPÍTKEZÉS

Kicsik és nagyok, de főként apák és fiúk özönlöttek el a közel-múltban a Kelenföldi járműtelep Hamzsabégyi úton lévő telephelyét és környékét, mivel a meghívó szerint igen jeles évforduló apropóján várta a BKV a „közlekedésbarátokat”. A sokadalom valóban ünnepelni jött, hiszen veretes dátumhoz érkezett a területet látványában és méretében egyaránt uraló építmény: 65 éve, 1949. január 1-jén adták át a Kelenföldi buszgarázs szerelőcsarnokát. Az építmény akkoriban a világ legnagyobb feszített héjszerkezetű csarnoka volt, és a második világháború miatt már építése is kalandregénybe illett. Az 1997-ben ipari műemlékké nyilvánított szerelőcsarnok építészeti tervét *Padányi Gulyás Jenő*, a statikai terveket dr. *Menyhárd István* készítette, tudtuk meg a nyílt nap

űrügynén a csarnokba szervezett kiscsoportos „idegenvezetés” alatt. Kiderült, a buszgarázs építése gyakran leállt, a fővárosi hadicselekmények függvényében funkciója is többször változott, ám szerencsére kisebb sérülésekkel megúsza a bombázásokat, míg nem az 1949. esztendő végleg megnyugvást hozott az épület számára.

HÚSZ ÉV, MÁSFÉL MILLIÓ KILOMÉTER

Ma a főváros buszközlekedésének nagyjából negyedéért, 280 busz szervizeléséért, karbantartásáért felel. Napi szinten cirka 240 busz gördül ki innen a fővárosi utakra, elsősorban a budai övezetekbe, de járataik szép számmal megfordulnak a pesti oldalon is. Megtalálható itt a teljes Ikarus-paletta, illetve az újabban érkezett Volvo-flotta is. Járataik átlagban napi 300–600 kilométert teljesítenek, attól





függően, hogy milyen hosszú viszonylaton közlekednek. A karbantartás színvonalát érzékeltetve a garázs üzemvezetője elmondta, van olyan busz, amelyik 20 év alatt már 1,5 millió kilométert tolt le a budapesti aszfalton, mégis üzembiztosan üzemel a mai napig.

A belülről is valóban impozáns látványt nyújtó, 80 méter fesz-távolságú, száz méter hosszúságú szerelőcsarnokban szigorú technológiai rend szerint folyik a napi rutinfeladat. A beérkező autóbuszokat az üzemi protokoll szerint folyamatosan ellenőrzik, javítják, csak teljesen hibátlan járművet engednek ki újra a forgalomba. A szerelőknak mellett daruk, motorblokkok, olajozók sorakoznak katonás rendben.

„MINDEN TISZTELETEM AZ ELŐDÖKÉ”

Ezalatt odakint a nyílt napok rituáléja szerint folyt az ismerkedés a BKV-val. A legnagyobb sztár kétségkívül a nosztalgiaibusz volt,

ami alighanem az apukák, nagypapák érdeme, akik gyerekkoruk zötykölődéseit idézhették fel a legendás csuklós Ikaruson, a 180-as típusjelűn. Például azt, hogy az utastérben még nem volt felső kapaszkodó, vagy hogy a magasabb utasok feje simán bekoccolt a tetőbe egy huppanó után. A tüchtig módon felújított matuzsálem folyamatosan csúcsgorgalmat idéző utasszámmal körözött a rendezvény ideje alatt Budapest útjain.

„Én már nem ilyen busszal kezdtem, de minden tisztelem az elődöké, mert ezzel a technikával araszolni a pesti dugóban nem lehetett könnyű, a manuális váltóval folyamatosan küzdeni kellett a kollégáknak” – adott gyorsértékelést a nosztalgiajárat sofőre a korabeli technikáról. Akinek elege lett a furikázásból, az változatos szakmai programok között válogathatott, a jármű- és alkatrész-kiallítás mellett oktatóbusz tesztvezetés és családi programok színesítették a sokadalom napját a ragyogó napsütésben.





AZ IKARUS EGYIK LEGENDÁJA: A 180-AS

A csuklós autóbusz prototípusát az 1961-es Budapesti Nemzetközi Vásáron mutatták be. A sorozatgyártás megkezdése után az Ikarus 180-as és szülő párja, az Ikarus 556-os típusokból évente ezres nagyságrendben gyártott az Ikarus, és a gyár ötvenezredik autóbusza is egy Ikarus 180-as volt. A típus különböző változatait exportálták a szovjet, kelet-német, román, bolgár, lengyel, sőt egyiptomi, iraki, tunéziai és mongol városokba is. Magyarországon a csuklós 180-as jellegzetesen budapesti kocsi lett, vidéki városokba alig kerültek ezekből a járművekből. A típus gyártását 1974-ben fejezték be.

Forrás: Wikipédia



Fotók: Iró Zoltán



BÓNUSZKÉNT IS NOSZTALGIA

A rendezvényen a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) szakemberei is felsorakoztak, hogy a szervezet hitvallásának megfelelően népszerűsítsék a biztonságos közlekedés fontosságát, elősegítsék a közlekedésbiztonság javulását, ösztönözzék a közlekedés szabályainak és azok gyakorlásának életen át tartó tanulását. Az érdeklődők kipróbálhatták az NKH és a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium KRESZ-felfrissítő, valamint a tanulóknak kidolgozott e-learning programját, amely a felelősségteljes közlekedés hangsúlyozását, a balesetek veszélyének felismerését célozta meg. A Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal Pályaalkalmasság Vizsgálati Főosztályának szakemberei speciális vizsgálóeszközzel mérték a sofőrök reakcióidejét, koordinációs és koncentrációs képességeit, de a látogatók kipróbálhatták azt is, milyen érzés „részeg szemüvegben” közlekedni gokarttal és gyalogosan. A Széchenyi Vasútmodellező Klub és a Magyar LEGO-Vasút Klub jóvoltából terepasztalok, valamint az Élő Mini Világ Alapítvány öko-busza várta az érdeklődőket.

Bónuszként még hazafelé is nosztalgiázhatott a halandó: hátul állni a csuklóson a Clark Ádám téri körforgalomban, amikor a hátsó fertály csapódik a forduláskor, az tényleg olyan volt, mint 1972-ben.

S. V. A.



Tanulmányból könyv kerül a piacra

Metrófények Budapesten

A Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) új szemléletű vezetése ismét egy könyvvel lepte meg a hazai közlekedés iránt érdeklődőket. A nagy sikerű Motoros fortélyok, Autós fifkák és Biciklis praktikák után – a Fórum Média Kiadó Kft. gondozásában – napvilágot látott a *Metrófények Budapesten* című kötet, amelyben *Déri Tamás*, az NKH Ütügyi, Vasúti és Hajózási Hivatalának szakértője tudományos igénnyel, ugyanakkor közérthetően mutatja be a budapesti metróhálózat világítástechnikáját.

A már a 4-es vonalat is bemutató könyvet *Iró Zoltán* képei illusztrálják, melyek révén olyan fotókat láthat az olvasó, amelyekből a hétköznapi utazó más szemszögből ismerheti meg a föld alatti világot. S bár a vasúti szakember szerző elsősorban világítás-technikai oldalról mutatja be az olvasóknak Budapest metróit, a tudományosság mögött minden esetben felsejlik az a sok összetevőből beteljesedő szépség, amely egy-egy ipari remekművet jellemezhet.

„A ma már négy metróvonalal rendelkező Budapestnek egyáltalán nincs szégyenkeznivalója föld alatti állomásai miatt, hiszen a funkcionalitás és az esztétikum a legtöbb helyen nagyon is összhangban van. Ez nyilvánvalóan számos ipari szakember és művészi meglátásokkal bíró építész, képzőművész munkáját dicséri. Persze, kevesen vagyunk, akik Déri Tamáshoz hasonló szemmel utazunk nap mint nap Budapest metróin, hiszen legtöbbünk számára a metró csupán a legegyszerűbb, leggyorsabb városi közlekedést jelenti, nem pedig esztétikai élményt. Ám, hogy utazásaink közben miként érezzük magunkat, szinte észrevétlenül is milyen benyomások érnek bennünket, azokban

meghatározó a kialakított környezet, a színek, a burkolatok, a világítások” – írja egyebek között a kötet előszavában *Győri Gyula*, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke, aki egy Déri Tamás által készített tanulmány ismeretében gondolta azt, hogy az anyag szélesebb körben is kedvező fogadtatásra találna.

– Amikor Déri Tamás kollégánk azzal keresett meg, hogy szívesen készítené egy tanulmányt a budapesti metróhálózat világítástechnikájáról, korábbi munkái alapján pontosan tudtam, hogy igényes dolgozat lesz. A mű el is készült, és oktatási céllal felkerült az NKH honlapjára. Azt azonban nem gondoltam, hogy színvonalas fotókkal együtt ebből előbb-utóbb egy közérdeklődésre is számot tartó könyv is készül majd. Hogy így lett, az a Fórum Média Kiadó Kft.-nek köszönhető, amely meglátta a lehetőséget a kéziratban. Annak pedig különösen örülök, hogy a könyv az M4 metróvonal átadására elkészült, hiszen ez a mi meglepetésünk lehet a metró beruházásban jelentős feladatokat vállaló szakembereknek – válaszolta kérdésünkre Győri Gyula, az NKH elnöke.

S. G.





Fotó: Iró Zoltán

Déri Tamás (68), a kötet szerzője komoly tapasztalatokkal rendelkezik a metróvonalak világítástechnikáját illetően, hiszen korábban 62 európai és néhány ázsiai város metróhálózatát tanulmányozta át. A vasúti világítástechnika első számú hazai szakértője, aki – 2006-ban történt nyugállományba vonulásáig – voltaképpen teljes egészében a MÁV-nál töltötte aktív éveit. A vasúti világítástechnika Európa mérnöke azonban ezek után sem vonult vissza, jelenleg a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakértőjeként tevékenykedik.



– *Hogyan lesz valakiből kifogástalan szakmai nyelvtudással és tapasztalattal Európa mérnök?*
 – Amikor 1967-ben elhelyezkedtem az első munkahelyemen, a MÁV-nál, még nem gondoltam, hogy egyszer onnan megyek nyugdíjba. Eredetileg ugyanis evangélikus lelkésznek készültem, ám apámat 1958-ban elbocsátották, s emiatt nagyon nehéz körülmények között éltünk. Így aztán hiába sikerült kitűnően érettségiznem, teológiai tanulmányokra az anyagi helyzetünk miatt esélyem sem volt. Maradt a munka melletti tanulás, és ennek eredményeként a vasútgépészeti oklevél, illetve a gépészmérnöki diploma.

– *De miért éppen világítástechnika?*

– Nyilvánvaló, hogy a gépészethez szerettem volna betenni, de akkor ott éppen nem volt hely. A felsővezetékcsoporthoz vezető csoportvezető viszont jelentkezett értem, így – szinte egyik napról a másikra – egy héttagú erősáramú csoport feladatait bízták rám. Ezután elvégeztem a világítástechnika szakmérnököt, majd tulajdonképpen Jolly Joker lettem, hiszen nemcsak a villamos, hanem a gépészeti területen is jártasságot szereztem. Mivel jól beszéltem nyelveket, engem küldtek ki öt évre Hollandiába nemzetközi ügyeket intézni.

– *Ez a könyv már a harmadik darabja egy olyan sorozatnak, amely a vasút, a metróhálózat fényeivel, azaz világítástechnikájával foglalkozik. Maradjunk azonban most a metrónál. Hány városban tárta fel a földalatti világát?*

– Hatvankét európai és néhány ázsiai városban jártam, ahol – Londont kivéve – teljesen a saját szakállamra jártam a metróvonalakat, és készítettem fényképeket az állomások világításairól. Londont azért emeltem ki, mert az volt az egyetlen, ahol engedélyt kértem, és nem egyszerűen csak turistaként fotóztam. Persze, kalandos utak voltak ezek, előfordult, hogy kis híján letartóztattak az „illegális” munka miatt.

– *A megannyi metróhálózat és állomás közül melyiket tartja a legemlékezetesebbnek?*

– Az jól látható, hogy az állomások kialakítására a legtöbb pénzt az oroszok fordították az 50-es, 60-as években, nyilván politikai okokból. De kétségtelen, hogy rendkívül impozáns állomásokat alakítottak ki. Nekem nagyon tetszenek a francia metró modern állomásai, ahol műalkotások tömkelegét vonultatják fel. Nincs egyforma állomás, kialakításuk egy-egy ismert művész nevéhez kapcsolódik. Ugyancsak szemet gyönyörködtetők az athéni metróállomások, amelyek felérnek egy múzeumlátogatással. Számomra – ugyanezen oknál fogva – lenyűgöző a párizsi metró Louvre állomása is. Ugyanakkor azt is el kell mondanom, hogy aki a budapesti metróon nyitott szemmel jár, meglehetősen sok műalkotást fedezhet fel. Egyáltalán nem vagyunk tehát lemaradva semmilyen szempontból, a baj csak az, hogy a saját metróhálózatunkat nem a turista szemszögéből vizsgáljuk. Azt is mondhatnám, hogy elrohanunk a szépségek mellett.

– *Az európai állomások ismeretében mondana néhány „leg”-et?*

– A legnagyobb rend a német, az osztrák és a svájci metróhálózatokon van, a legtöbb művészi alkotás talán a francia metrókon található, míg a görög, a spanyol, a portugál és általában a déli népek metrói a legszínesebbek. Technika szempontjából az északi országok metróhálózatai emelkednek ki. Stockholm metrójának 150 állomása pedig egyben 150 műalkotást is jelent.

– *Megítélése szerint egy metrónak, egy metróállomásnak inkább funkcionálisnak vagy inkább esztétikai jelentőséggel bírónak kell lennie?*

– Feltétlenül mind a kettőnek, mert ami csak funkcionális, az nem barátságos, nem szívmengető. Ami viszont csak szívmengető, az adott esetben kényelmetlen, zsúfolt. Budapest metróiban mindkét elvárás testet ölt, ezért is mondtam korábban, hogy nem vagyunk elmaradva Európa metróihoz képest. Öszintén remélem, hogy aki figyelemmel forgatja ezt a könyvet, osztani fogja a véleményemet.

A tapasztalt pilóták rendszerben tartása biztonsági érdek

Repülésből doktorált

Százeget év alatt minden megváltozott a repülésben, egyedül az ember maradt olyan, amilyen volt. Mi kell ahhoz, hogy valaki ma megfeleljen a repülő-orvosi vizsgálaton?
Interjú dr. Melles Imrével, a Repülési, Hajózási és Tengerészeti Egészségügyi Központ vezetőjével.

- Nem csak ellenőrzi, gyakorolja is a repülést: melyik volt előbb?
- Még gyermek voltam, amikor a Hármashatár-hegyen, az Újlaki csúcson figyeltem a gépeket. Amikor egy felettem elsuhanó vitorlázógépből felém integetett a pilóta, egyből éreztem: nekem is repülnöm kell. Vitorlázó modelleket építettem, és már 1968-ban „Repülésre alkalmas” pecsét került a startkönyvembe. Kvasz Károly volt az első oktatóm, Góbé és Pirát típusú vitorlázógépeken tanultam meg az iskolakör repülés és termikelés alapjait. Miután az Orvostudományi Egyetemem diplomát kaptam, a Sportkórház Központi Repülőorvosi Bizottság vezetőjeként nagyon sok motoros géppel repülhettem. Megtanultam helikoptert is vezetni MD 500-as sugárhajtóműves forgószárnyason. Néhány éve egy korszerű DA 42-es kétmotoros repülőgép irányítását is kitanultam, így a szakszolgálati engedélyembe a „Multi Engine Pilot” jogosítás is bekerült, ami „amatőrként” nem rossz eredmény. De a siklóernyőt, illetve a gyalogsárkányt is kipróbáltam.
- Orvosilag miben különbözik a hőskor a mostanítól?
- 1903 óta, amikor az első ember levegőnél nehezebb repülő szerkezettel emelkedett a földtől, minden megváltozott. Össze sem lehet hasonlítani a repülés hőskori technikáját a maival. Százeget év alatt a repülésnek nevezett kultúrkörben egyetlen kivétellel minden átalakult. Egyedül az ember nem változott! A pilóta százeget évvel ezelőtt is hasonló ember volt, mint a mai. Ugyan a mai kor pilótája jobb iskolákba jár, sokkal többet tanul és tud, magasan kvalifikált, és gyakran tízezer óra feletti repülési tapasztalattal bír, de ugyanolyan érzékszervekkel rendelkezik, mint elődje. Azzal, hogy ellenőrizzük a pilóták egészségét, a repülés biztonságát szolgáljuk. A repülő-orvosi vizsgálatok sikerét is jelzi, hogy ma a repülés a legbiztonságosabb közlekedési forma. A speciális, csak a repülésben használt multicrew operation révén a szakma elérte, hogy a pilóták egészségügyi problémája miatt légi katasztrófa világviszonylatban is nagyon ritkán fordul elő. A bekövetkező légi események nyolcvan százalékát emberi hiba okozza.
- Milyen kritériumok alapján osztályozzák a pilótákat?
- A repülő-orvosi vizsgálat célja, hogy kizárjuk a repülésből azokat, akiknél hirtelen állapotromlás, cselekvőképtelenné válás fordulhat elő, vagyis azokat, akik nem felelnek meg az előírásoknak.

Azért, hogy ez a tiltás csak azokra vonatkozzon, akiknél ilyen veszély valóban fennáll, a European Aviation Safety Agency repülő-orvosi protokollja szerint járunk el.

– A repülés fejlődésével párhuzamosan miként változtak a vizsgálati módszerek?

– Az orvostudomány fejlődését nyilván mi is beépítjük a vizsgálatunkba, ezenkívül a módszereink is folyamatosan követik a változásokat. Ami néhány éve még kizárhatta a pilótát a repülésből, az ma már nem alkalmatlansági ok. Mondok két példát: 30 évvel ezelőtt egy szemüveges jelölt nem szerezhette meg még a 2. osztályú (privát) engedélyt sem. Az utasszállító repülő vezetéséhez szükséges 1. osztályú repülő-orvosi engedélyt pedig el kellett, hogy veszítse szívinfarktus után. A folyamatosan korszerűsödő protokollok miatt mi is változtatunk módszereinken, például már nem használjuk a Bárány-féle forgószéket és a barokamrát, ugyanakkor a nagyon korszerű terheléses EKG berendezés, 24 órás vérnyomásmonitor, réslámpa részei a vizsgáló arzenálunknak. A módszerek finomítása, liberalizációja természetesen nem jelentheti azt, hogy kevésse gondosan járnánk el. Arról van szó, hogy a példaként említett szívinfarktus után szoros ellenőrzésekkel és a megkövetelt életmódváltással megteremtjük az esélyt annak, hogy a pilóta multicrew rendszerben újra dolgozhasson a kabinban. De korábban az is elképzelhetetlen volt, hogy egy végtagcsonkolással járó légi baleset után valaki repülési engedélyt kaphasson. Márpedig pont az egyik pilótánk járt így, a protézissel szakszolgálati engedélyt kapott, és a MALÉV megszűnése után napjainkban is kapitányi rangban repül. Előadásaim során szakembereknek be szoktam mutatni egy olyan videót is, amelyen a könyöktől protézist viselő pilótának alkalmas véleményt javasoltam, hogy a saját autogiróján repülhessen. A ritkábban végzett, de a pilóta felelős nyilatkozatain alapuló – és így hatékonyabb – vizsgálati módszerek révén jelentősen csökkent a szűrővizsgálatok ideje. A repülőszemélyzeteknek és légiutas-kísérőknek, valamint légiforgalmi irányítóknak csupán néhány órát kell eltölteniük a Repülő-orvosi Központunkban.

– Konkrétan mi kell ahhoz, hogy egy pilóta elveszítse az egészségügyi engedélyét?

– Epilepsziás roham, súlyos szívritmuszavar, vagy az inzullinnal kezelt cukorbetegséget említeném. Ideiglenesen alkalmatlan a vélemény betegség vagy egy új gyógyszeres kezelés beállítása alatt. 12 óránál hosszabb kórházi tartózkodás, 21 napnál hosszabb betegállomány, illetve új gyógyszer, új szemüveg esetén is érvényét veszíti az Orvosi Bizonyítvány. A rendezővel azonban mindegyik esetben ugyanaz: megpróbáljuk eredeti munkakörébe rehabilitálni a gyógyult pilótát. Az engedély csak akkor – egyébként ritka – esetben kerül visszavonásra, ha az egészségi állapotában történik olyan változás, amely veszélyeztetheti a repülés biztonságát. Az orvosi



Fotó: Iró Zoltán

engedély általában 365 napig érvényes. A pilóták egyébként felkészülnek az orvosi ellenőrzésre, ha közeledik az újabb vizsgálat ideje. Ennek is köszönhető, hogy a pilóták tovább élvezik a nyugdíjat: a Federal Aviation Administration adatai szerint az amerikai pilóták öt évvel tovább élnek, mint az átlagnépesség.

– *Mennyi a repülési engedélyt szerzett pilóták átlagéletkora?*

– Érdekes összefüggést mutatnak a baleseti statisztikák: sokan azt gondolják, hogy az idősebb pilóták okozzák a baleseteket, mivel már húsz, harminc évet repültek, és ennyi idő alatt bizonyára elfáradtak és megbetegedtek. A Fundamentals of Aerospace Medicine tankönyv szerint azonban a repülési balesetek életkori összegzésénél kiderült: a 24–30 éves korosztályhoz képest az 55–59 éves korosztály pilótái csupán feleannyi balesetet okoznak, holott mondjuk a reakcióidejük értelemszerűen nem javult az eltelt évtizedek alatt.

– *Ez miként lehetséges?*

– Minél idősebb egy pilóta, annál tapasztaltabb, hiszen rengeteg mindent átélt már a levegőben, de életkori sajátosság is, hogy nem dönt indulatból vagy hirtelen. Repülésbiztonsági érdek az idősebb, de tapasztalt pilóták rendszerben tartása!

– *Találkozott olyan esettel, amikor a pilóta eltitkolta egészségügyi problémáit?*

– Az orvos-beteg kapcsolat nálunk sokkal intenzívebb, mint a civil hétköznapiakban. Személyesen ismerjük a pilótákat, hiszen egy karrier során akár 30-35 alkalommal is találkozunk. A repülők felelősséggel gondolkodó emberek, saját érdekük, hogy valós adatokat adjanak meg. Mindenki tudja rólam, hogy én is repülök, és

REPÜLÉSI, HAJÓZÁSI ÉS TENGERÉSZETI EGÉSZSÉGÜGYI KÖZPONT

A szervezet a polgári hivatásos és privát pilóták, légiutas-kísérők, légitforgalmi irányítók és tengerészek-hajósok munkaköri alkalmassági vizsgálatait végzi. A központ 1988 óta a hazai repülő-orvosi vizsgálatok vezető szereplője lett. Az intézmény számos auditon – legutóbb a European Aviation Safety Agency ellenőrzésén – sikerrel szerepelt. Az ISO minőségirányítási rendszert a repülő-orvosi munkában elsőként a dr. Melles Imre vezette intézmény alkalmazta, amely az EMPIC hazai bevezetésében is úttörő szerepet játszott. Dr. Melles Imre az USA Federal Aviation Administration kinevezett magyar vizsgálója. A szintén a központban dolgozó *dr. Ungváry Lilla* az Európai Repülő-orvosi Társaság elnökségi tagja.

MIT VIZSGÁLNAK A REPÜLÉSI ENGEDÉLYHEZ?

1. szájúregi daganatszűrés, 2. hallás, 3. repülő-orvosi szemészet
4. kontrasztérzékenység, 5. szem törési viszonyai, 6. légzésfunkció
7. szív ultrahang, 8. labor

az elvünk, hogy minden esetben találjunk valamilyen megoldást. Ha nincs egyértelmű kizáró ok, akkor korlátozással, de javasoljuk a Nemzeti Közlekedési Hatóság főorvosainak az Orvosi Bizonyítvány kiadását. Mi a pilóták együttműködésére alapozunk és az egészségük megtartására fókuszálunk. Nálunk a beteg java a legfőbb törvény.

S. V. A.

Több területen további beavatkozások szükségesek

Kiemelt feladat a gyermekek közlekedésbiztonsági helyzetének javítása

Minden kezdet nehéz, szokás ezt mondani – ugyanez igaz arra az időszakra is, amikor gyermekeink készülnek fel az önálló közlekedésre. A gyermekeknek tanulni, nekünk szülőknek pedig megtanítani őket a biztonságos közlekedésre, igazi kihívást jelent. Ugyanúgy kihívás a közlekedési kormányzat számára, hogy milyen eszközökkel tudja leginkább segíteni a gyermekeket, a szülőket és persze a pedagógusokat ezen az úton. 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 annál, mint ami elfogadható. Ezért rendkívül ambiciózus elvi célkitűzésként határoztuk meg, hogy nulla halálos baleset történjen a közutakon, és tízévente felezzük meg a halálos áldozatok számát.

RENDSZERES TÁJÉKOZÓDÁS, TÁJÉKOZTATÁS

A cél nemes, az oda vezető út számtalan nehézséggel kikövezett, de eldöntöttük, ebbe az irányba megyünk. A hároméves Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram ennek a munkának a rövidtávú stratégiája, ami lehetőséget biztosít a konkrét 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. Arról viszont, hogy konkrétan mi is történik a baleset-megelőzés területén, a közlekedésbiztonság világában, érdemes rendszeresen tájékozódni és tájékoztatni.

Mindezen feladatok közül az egyik legfontosabb gyermekeink közlekedésre nevelése. Tény, hogy hazánkban a gyermekek közúti közlekedésbiztonsági helyzete az elmúlt időszakban jelentősen javult. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy a jelenlegi helyzet ideális, hiszen a baleseti adatok elemzése több olyan problémás terü-

További tartós és határozott javulás kizárólag komplex jellegű intézkedésekkel valósítható meg.

letre hívta fel a figyelmet, ahol további beavatkozások szükségesek (pl. az utasként meghalt gyermekek aránya, a megsérült/meghalt gyermek utasok védettsége, a közlekedő gyermekkorúak ismeret-szintje stb.). Nagyon fontos, hogy a gyermekek közlekedésbiztonsági helyzete, annak javítása továbbra is a kiemelt feladatok közé tartozzon. Az akcióprogramban meghatározottakat részleteire bontó, az éves szintű feladatokat meghatározó intézkedési tervek készítésekor a szakterület legjobb ismerőit – közlekedésbiztonsági szakembereket, pedagógusokat, pszichológusokat – bevontuk az előkészítő munkálatokba. Tekintettel arra, hogy további tartós és határozott javulás kizárólag komplex jellegű intézkedések által valósítható



Fotó: Iró Zoltán

meg, az érintett szakterületek együttműködése továbbra is elengedhetetlen. A munkavégzés nélkülözhetetlen feltétele, s az érintett szakterületek mindenkori felelőssége, hogy a gyermekek védelmére szolgáló programok végrehajtásához szükséges személyi és tárgyi-technikai feltételrendszer folyamatosan biztosított legyen.

Amennyiben a közlekedői csoporthoz való tartozást vesszük alapul, a gyermekkorúak közlekedésbiztonsági helyzete javítására irányuló feladatoknak elsődlegesen az alábbiakra kell kiterjedniük:

- a gépjárműben utazó gyermekek biztonsága,
- a kerékpárral közlekedő gyermekek biztonsága,
- a gyalogosan közlekedő gyermekek biztonsága.

A GÉPJÁRMŰBEN UTAZÓ GYERMEKEK BIZTONSÁGA

A felmérések szerint 2013-ban már „csak” minden tizedik gyermek utazott védtelenül a gépjárműben, s ez vitathatatlanul jelentős javulás a korábbi évekhez képest; ugyanakkor az adatok arra is rámutatnak, hogy a balesetben utasként meghalt gyermekek többségét, csaknem 60%-át sem gyermekbiztonsági rendszer, sem pedig biztonsági öv nem védte a baleset bekövetkezésekor. A gépjárműben utasként tartózkodó gyermekkorúak biztonsága jelentősen fokozható, amennyiben a gépjárművezetők a jogszabályi előírásnak megfelelően alkalmazzák a gyermekbiztonsági rendszereket, továbbá gyermek szállítása során az átlagosnál is fokozottabb óvatossággal, szükséges esetben lassabban közlekednek. A passzív biztonsági eszközök folyamatos térnyerésével, teljes körű használatával további súlyos sérülések és halálesetek előzhetők meg. Ezért az évtized végére elérendő közlekedésbiztonsági célként meghatároztuk, hogy 2020-ra egyetlen gyermek se utazzon védtelenül a gépkocsiban. Ez a célkitűzés példátlan kihívást jelent ugyan a gyermekkorúak balesetei terén, de a nemzetközi tapasztalatokat alapul véve ez a módszer (a konkrét, mennyiségi jellegű cél

kitűzése) teszi leginkább lehetővé a teljesülés időarányos megvizsgálását, továbbá a beavatkozások és intézkedések időbeni meghozatalát. A gyermekkorú utasok teljes védeltségi szintjének elérése érdekében az érintett szaktárcák együttműködésén túl minden évben az utas visszatartó berendezések használati arányára vonat-

» Egy megújított, korszerű informatikai háttérrel ellátott országos gyermek kerékpáros programra van szükség.

kozó aktuális felmérések adatainak elemzésére, célzott kampányokra, országos szintű közlekedésbiztonsági kommunikációra, továbbá egyéb kapcsolódó intézkedésekre van szükség (a szabályozási háttér szükség szerinti módosítása, a közlekedésre nevelés és gépjárművezető-képzés fejlesztése stb.).

A KERÉKPÁROS GYERMEKEK BIZTONSÁGA

A kerékpározó gyermekek biztonsága alapvetően az alábbiak útján fejleszthető:

- közúti közlekedésre felkészítés,
- a szabályismeret szintjének növelése,
- a veszélyfelismerő és elhárító képesség fokozása,
- a járműkezelés fejlesztése,
- a láthatóság fokozása (a kerékpár világító eszközei mellett fényvisszaverő mellény és más megoldások alkalmazása),
- a fejtvédő sisak, térd- és könyökvédők használatának elterjedése stb.



Hazánkban az ezredforduló óta több sikeres gyermek kerékpáros program is megvalósult. A korábbi programok tapasztalatait felhasználva célszerűnek tűnik egy megújított, a korábbiaknál szélesebb együttműködésen alapuló, korszerű informatikai háttérrel ellátott, akár vetélkedővel, díjakkal, nyereményekkel (vagy intézmény vonatkozásában elnyerhető címekkel) is társított országos program, melyben több hatóság mellett a tanintézetek, és ami talán a legfontosabb, a szülők is részt vesznek. Tekintettel arra, hogy a prevenció legfőbb ismérve a pontosság és az időszerűség

A kommunikációt a láthatóságra és a fejező használatainak fontosságára is érdemes kiterjeszteni.

mellett a folyamatosság, az új programot hosszabb időszakra, mindenképpen több évre – lehetőség szerint az évtized végéig – szükségzerű meghirdetni. A hosszú távú, rugalmas, az időközben szerzett tapasztalatokkal kiegészíthető gyermek kerékpáros program tartalmazhat számokban kifejezhető célkitűzéseket (pl. a halálos és súlyos kimenetelű gyermekbalesetek számának csökkenését), ismétlődő kampányelemeket, továbbá alapja lehet a passzív védelmi eszközök (fejezők, protektorok), valamint a fényvisszaverő mellények használata elterjedésének. Márciusban, a kerékpáros szezon kezdetén, továbbá júniusban, a nyári vakáció megkezdésekor aktív közlekedésbiztonsági kommunikációt célszerű végezni a kerékpáros gyermekesérülések és halálozások megelőzése érdekében. A célzott kommunikációt a gyermekek megjelenésével járó általános veszélyek ismertetése mellett a láthatóságra, valamint a kerékpáros fejező használatainak fontosságára is érdemes kiterjeszteni.



A GYALOGOSAN KÖZLEKEDŐ GYERMEKEK BIZTONSÁGA

A gyalogosan közlekedő gyermekek biztonságának javítására ugyan csak számos eszköz kínálkozik. Ide értendő a gyermekek felkészítése a szabályos közúti közlekedésre, a szabályok ismeretére, a veszélyek felismerésére és azok elhárítására (ebben a szülők mellett az iskolának is releváns szerepe van). Az említetteken túlmenően célirányos forgalomszabályozási és infrastrukturális beavatkozások által is jelentős eredmények érhetők el. A sikeres nemzetközi példákat alapul véve (az angol „SafeWaytoSchool”, a német „Schulwegplan” stb.) már az első osztály megkezdését követő napokban/hetekben célszerű a gyermekekkel megtanítani, hogyan lehet a tanintézetet a helyi viszonyoknak megfelelően biztonságos módon megközelíteni. Erre a célra természetesen szükség van a szülők együttműködésére is – mely már az első szülői értekezleten is kezdeményezhető –, emellett hasznos kiadványok, szóróanyagok, internetes tájékoztató anyagok is készíthetők, természetesen az életkornak megfelelő tartalommal és formátumban.

A TOVÁBBLÉPÉS FŐBB TERÜLETEI

A gyermekkorúak közlekedésbiztonsági helyzetének javítására irányuló munka főbb szakmai területei az alábbiak lehetnek:

- közlekedésre nevelés, ismeretszint fejlesztése,
- közlekedési infrastruktúra,
- preventív kampányok,
- közúti ellenőrzések,
- gépjárművezető-képzés,
- szabályozási háttér,
- vonzó tömegközlekedés.

A gyermekkorúak balesetei megelőzésében kiemelt szerepe van a szervezett és tervezett keretek között történő közlekedésre nevelésnek. A különböző programoknak, intézkedéseknek hazánkban a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram kínál keretet. A közúti közlekedésre felkészítésben, a szabályok ismeretének átadásában, a helyes magatartás kialakításában és a veszélyekre történő figyelemfelhívásban az iskolák és a közlekedésbiztonsági szakemberek mellett elengedhetetlen a szülők, illetve az egyéb hozzátartozók szerepe. A közúti környezet, az infrastruktúra tervezése, fejlesztése, átalakítása szempontjából különös figyelemmel kell lenni

A közlekedő gyermekek számára a legnagyobb veszélyforrást a gépjárműforgalom jelenti.

a gyermekek közlekedésének sajátosságaira (az alacsonyabb testmagasságra, a csekély veszélyérzetre, a helyzetfelismerő képesség korlátaira stb.). Infrastrukturális beavatkozások megvalósítására különösen a gyermekek által gyakran látogatott intézetek – bölcsődék, óvodák, iskolák stb. – környezetében, valamint egyéb helyeken, a lakóhelyek, játszótérek, sportpályák és uszodák környékén van szükség. Az alkalmazható intézkedések sorában sebességkorlátozás elrendelése, fizikai korlátok, forgalomcsillapító eszközök, közúti jelzőtáblák, illetve forgalomirányító fényjelző készülékek alkalmazása, továbbá a gyalogosokra vonatkozó szabad jelzés időtartamának esetleges megnövelése egyaránt felmerülhet.

Az osztott pályás úttesten átvezető kijelölt gyalogos-átkelőhelyek különösen veszélyes helyeknek számítanak. Ezért ilyen esetben



Fotók: Iró Zoltán

a járdasziget kiépítése mellett jelentősen tovább növeli a biztonságot, amennyiben a két haladási irányon átvezető felfestéseket nem egyvonalban, hanem egymástól kissé eltérítve (elcsúsztatva) alkalmazzák, s a haladási irány esetleges levágását (kiegyenesítését) korlátokkal akadályozzák. Megjegyzendő, hogy ezek a megoldások más közlekedők – pl. a hasonlóan veszélyeztetett idősek – szempontjából is előnyösek lehetnek. A közlekedésben részt vevő gyermekek számára a legnagyobb veszélyforrást a gépjárművek forgalma jelenti. Indokolt ezért lakott területen belül korlátozott sebességű zónákat kijelölni, sebességszabályozó megoldásokat alkalmazni azokon a helyeken, ahol a gyermekekre az átlagnál nagyobb közlekedési kockázatok leselkednek. A 30 km/h sebességű zónák létrehozása számos európai nagyvárosban jelentős sikereket eredményezett, s a megoldás „best practice”-nek számít.

A gyermekkorúak balesetei megelőzésére irányuló közlekedésbiztonsági kommunikációs kampányoknak legfőképp a nyári vakáció hónapjaira, a tanévkezdés időszakára, a közlekedői csoport vonatkozásában pedig a kerékpáros balesetek elkerülésére szükséges koncentrálniuk. A közlekedésre felkészítéshez a közeljövőben is szükség lesz közlekedésbiztonsági kiadványokra, munkafüzetekre és könyvekre, továbbá egyre nagyobb mértékben internetes megjelenési felületekre, elsősorban a gyalogos és kerékpáros közlekedéssel, a közlekedési játékszerekkel (rollerrel, görkorcsolyával, gördeszkával stb.), valamint a tömegközlekedési eszközök használatával kapcsolatban. Az általános iskolai tanulók közlekedési ismeretei fejlesztéséhez ajánlott úgynevezett „iskolakezdő közlekedésbiztonsági csomagok” összeállítása, és évről évre, szeptember elején történő szétosztása (különösen az első osztályosok és szüleik részére).

A fentiek túlmenően folyamatosan frissülő tartalommal és megjelenéssel folytatni szükséges a közlekedésre nevelő országos vettékedőket, gyermek rajzpályázatokat, nyári táborokat és az olyan

gyermekrendezvényeket, mint a Zánkai Közlekedésbiztonsági Nap. További rendezvények által a gyermekkorúak még szélesebb köre válna elérhetővé, javulna a közlekedésre nevelés hatásfoka, s mindezek által a gyermekkorúak biztonsága. A szabályozási háttér módosítása terén célszerű felülvizsgálni a gyermekbiztonsági rendszer

Az iskoláskorú gyermekek biztonsága szempontjából fontos a vonzó tömegközlekedés.

és a biztonsági öv használatára vonatkozó jelenlegi szabályokat abban a tekintetben, hogy azok eléggé ösztönzőek-e a passzív eszközök használatára (szankciórendszer, pontrendszer stb.). Ugyancsak a szabályozási feladatok közé tartozik annak megvizsgálása és megfontolása, hogy a kerékpáros fejtvedő használata kötelező legyen a 0–12 éves (vagy 0–14 éves) gyermekkorúak körében. A gépjárművezetőképzés során a passzív biztonsági eszközök használatának fontosságára az eddigieknél nagyobb hangsúlyt kell fektetni. Tudatosítani kell a leendő járművezetőkben azt, hogy a passzív eszközök használatának elmulasztása esetén a védtelenül közlekedők életét, testi épségét, egészségét reális veszély fenyegeti. A képzés során fokozottan fel kell hívni a leendő járművezetők figyelmét a gyermekek közlekedésének sajátos jegyeire, s mindazokra a kapcsolódó veszélyekre, amelyek az életkorból adódóan a mindennapi közlekedésben megjelennek. Végezetül az iskoláskorú gyermekek biztonsága szempontjából fontos a biztonságos és vonzó tömegközlekedés. Ez egyrészt a megfelelő sűrűségű, tanintézeteket közvetlenül érintő hálózat megvalósítását, korszerű autóbuszok alkalmazását, másrészt a fel- és leszállóhelyek biztonságos kialakítását jelenti.

Schwáb Zoltán közlekedésért felelős helyettes államtitkár

Száz pedagógust készítenek fel kerékpáros közlekedésre nevelésre

BringaAkadémia az általános iskolákban

Hivatalos tantárggyá vált a gyerekek kerékpáros közlekedésre felkészítése, amelyet az iskolák választható tárgyként, szakkörként vagy egyéb tanóra részeként építhetnek be tanrendjükbe. Természetesen fontos, hogy a közlekedésre nevelést ilyen formában felvállaló oktatási intézmények megfelelően felkészített pedagógusokkal is rendelkezzenek. Ennek érdekében 2014 tavaszán új továbbképzési program indult a téma iránt fogékony tanárok számára: a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) megbízásából és az ÉLET ÚTON programmal összhangban a Közlekedéstudományi Intézet (KTI) első lépésként száz általános iskolai pedagógus felkészítését biztosítja az akkreditált BringaAkadémia pedagógus-továbbképzési program keretében. A program indításaként 2014. április 2-án szakmai egyeztetésre került sor. A kerekasztal-beszélgetéssel egybekötött minikonferencián számos oktatással és közlekedésbiztonsággal foglalkozó állami szervezet, önkormányzati intézmény és civil szervezet vett részt, többek közt házigazdaként a KTI, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság, a Vuelta Sportiroda, az Oktatáskutató és Fejlesztő Intézet, a Budapesti Közlekedési Központ, Tata Város Önkormányzata, a Magyar Autóklub stb.

BEJÁRHATÓ MAGYARORSZÁG PROGRAM

A konferenciát *Berta Tamás*, a KTI Közlekedésbiztonsági Központ vezetője nyitotta meg. A megjelentek köszöntését követően röviden ismertette a közlekedésre nevelés szerepét az ÉLET ÚTON program keretében, amely a BringaAkadémia tantárgy révén új elemmel gazdagodott. Hangsúlyozta, a pedagógusképzésnek a közlekedésre nevelés területén vannak olyan hiányosságai, amelyeket érdemben megoldani eddig még elmélet szintjén sem sikerült, noha számos szervezet tett már rá kísérleteket. „Az NFM felügyelete alatt mintaprojektként elinduló pedagógus-továbbképzés azonban új dimenzióba helyezheti a gyerekek kerékpáros felkészítését” – fogalmazott *Berta Tamás*.

Első előadóként *Csikai Mária*, a Kerékpáros Magyarország Szövetség (KMSZ) elnöke adott rövid áttekintést a BringaAkadémia

» Kiemelkedően fontos a gyerekek és családok biztonságos közlekedésre való felkészítése.

tantárgy keretétől szolgáló Bejárható Magyarország Programról, illetve az általa vezetett szervezetnek a közlekedésre nevelésben betöltött szerepéről. Elmondása alapján a Bejárható Magyarország Program célja, hogy a gyerekek megismerjék hazánkat, annak természeti kincsseit akár gyalog, akár kerékpáron, kajak-kenuban vagy lóháton közlekedve. Így ennek részeként a BringaAkadémia tantárgy lehetőséget nyújt arra, hogy a gyerekek tudása hasznos közlekedési és turisztikai ismeretekkel bővüljön az iskolai oktatás szervezett keretei között. A KMSZ fontos partnere a Bejárható Magyarország Programnak, és egyébként régóta foglalkozik oktatással, számos vidéki településen tartottak már gyermekoktatási programokat. „A szabadidő aktív eltöltésére ösztönözzük a gyerekeket és fiatalokat, ezért is vállaltunk részt a Bejárható Magyarország Programban. Fontosnak tartom a turizmus és az oktatás összekapcsolását, nem kevésbé pedig a gyerekek és családok biztonságos közlekedésre való felkészítését. Utóbbi célt nagyon jól szolgálja a BringaAkadémia programja” – hangsúlyozta *Csikai Mária*. A KMSZ a gyerekek mellett a felnőtt korosztály számára is kínál oktatást: önkormányzati képviselőket és szakembereket képeznek olyan témákban, mint a városi közlekedés kerékpárosbarát jellegének erősítése, továbbá az NFM égisze alatt futó Kerékpárosbarát Település és Munkahely Programot is a szövetség bonyolítja le.

8 GYERMEKHALÁL – 8-CAL TÖBB AZ ELFOGADHATÓNÁL

Ezt követően *Berzai Zsolt* rendőr alezredes, az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság képviselője tartott előadást a *Bringa-Akadémia* létrehozásának egyik legfontosabb ösztönző tényezőjéről, a gyermekek közlekedésbiztonsági helyzetéről. Emlékeztetett, hogy a 2012. évi 605-ről 2013-ra 591 főre sikerült csökkenteni a közúti balesetben elhunytak számát. „Ennél kevesebb baleset egy éven belül legutoljára 1960-ban fordult elő, miközben 1955 és 2012 között a közúti gépjárművek száma több mint 26-szorosára nőtt” – mutatott rá a halálos balesetekben megfigyelhető javuló tendenciára *Berzai Zsolt*, majd áttért a gyermekbalesetek kérdéskörére. Mint mondta, az ORFK – OBB a gyermekek védelmét évtizedek óta kiemelt feladatának tekinti. Ennek kapcsán komoly pozitívum, hogy míg 1991-ben még 107 közúti gyer-

A statisztikákat elemezve a rendőr alezredes kiemelte azt a tényét, hogy a gyermekbalesetek többsége a nyári hónapokban következik be, vélhetően azért, mert ilyenkor a gyerekek többet tartózkodnak a szabadban, kerékpároznak, rollereznek, görkorcsolyáznak stb. Az elmúlt három évben ráadásul enyhe növekedés volt megfigyelhető a nyári balesetek számában. A statisztikák továbbá arról is árulkodnak, hogy a szerencsétlenségek javarészt lakott területen belül következnek be, a kerékpáros balesetekben pedig a 6–14 éves korosztály a legérzékenyebb – és többségében ők maguk a balesetokozók, ami még fontosabbá teszi az oktatás szerepét. *Berzai Zsolt* összefoglalta az ORFK – OBB-nek a közlekedésre nevelés területén kifejtett tevékenységeit is, így megemlítette a 2008 szeptemberében elindított *Iskola rendőre* programot, amelynek keretében évről évre felmenő rendszerű országos gyermek- és ifjúsági



Fotó: Vácz-Vincent

Berta Tamás, Abelovszky Tamás, Eisenkrammer Károly

mekhalálozás történt, 2000-ben mindössze 46, a rendőrség által gyűjtött előzetes statisztikák alapján pedig 2013-ban már csak nyolc gyermek vesztette életét közúti balesetben. Ugyanakkor a rendőr alezredes azt is hozzátette, hogy „ez éppen nyolccal több az elfogadhatónál, és nyolc ok arra, hogy a témával foglalkozunk”. *Berzai Zsolt* személyes tapasztalatával is alátámasztotta a téma komolyságát. „Többször előfordult, hogy nekem kellett a szülőkkel megosztani a hírt, gyermekük többé nem tér haza. Ennél megrázóbb feladatot rendőrként is nehéz elképzelni.” Hiába mondható el, hogy manapság a gyerekeket már sokkal biztonságosabb közúti környezet veszi körül, hiba lenne azt gondolni, hogy minden rendben van: a szülőknek és pedagógusoknak egyaránt sokkal többet kell tenniük a gyerekek közlekedésre való felkészítésében.

vetélkedőket is szerveznek. Új kezdeményezés volt 2013-ban a szeptemberi tanévkezdethez kapcsolódó országos KRESZ-FESZT rendezvény, ugyanakkor rendszeres programjuknak számít többek között a Kerékpáros iskolakupa, a Középiskolás Közlekedésbiztonsági Kupa vagy a Közlekedik a család közlekedésbiztonsági vetélkedő.

A NYITOTT KÉRDÉSEKRE VÁLASZOLNI KELL

A gyermekek közlekedésbiztonsági helyzetének rövid áttekintését követően ismét *Berta Tamás* vette magához a szót, aki ezúttal részletekbe menően foglalkozott a *Bringa-Akadémia* és az *ÉLET ÚTON* Program összefüggéseivel, a tantárgy biztosította lehetőségekkel, illetve a megvalósítás sikerét befolyásoló kérdésekkel. Elmondása szerint a számos állami és civil szervezet részvételével működő *ÉLET ÚTON* Program alapvetése, hogy a közlekedésre nevelésnek és



Eisenkrammer Károly, Vuelta Sportiroda



Berzai Zsolt, ORFK – OBB



Abelovszky Tamás, Vuelta Sportiroda



A konferencia résztvevői



Csikai Mária, Kerékpáros Magyarország Szövetség



Berta Tamás, KTI

a gépjárművezető-képzésnek egységes rendszert kell alkotnia, amelyben a tanulók lépésről lépésre haladnak a gyalogos közlekedéstől a kerékpáron és a kismotoron át a gépjárművezető vizsgáig. Alapvető célkitűzés továbbá, hogy növekedjen a közlekedési, közlekedésbiztonsági nevelés által elért gyermekek száma – ebbe a programba illeszkedik a BringaAkadémia is. „Az élethosszig tartó tanulás lényege, hogy

az ismeretek átadása egymásra épülő, moduláris rendszert alkot. Ennek érdekében a KTI vállalja a megszülető gyermekoktatási anyagok szakmai szempontú ellenőrzését, és ezáltal próbálja biztosítani, hogy módszertanilag és tartalmilag megfelelő tansegédletek mentén folyjon az oktatás.

A KTI vállalja a megszülető gyermekoktatási anyagok szakmai szempontú ellenőrzését.

nem engedjük el a gépjárművezetők kezét a sikeres vizsgát követően, hiszen a tudás frissítésére folyamatosan szükség van” – folytatta gondolatait Berta Tamás, utalva arra, hogy a BringaAkadémia a közlekedési képzésben valójában csak a kezdet.

Az ÉLET ÚTON Program arra is kísérletet tesz, hogy megszüntesse a párhuzamosságot a kerékpáros képzésben, és összefogja az e területen végzett tevékenységeket. „Nagyon sok alapítvány, civil szervezet, kormányzati szerv, iskola tesz a közlekedésre nevelés ügyéért, mi pedig azt szeretnénk, hogy mindez a megfelelő módszertani alapokkal történjen” – fejtette ki álláspontját Berta Tamás. Hozzátette, olyan oktatásra van szükség, ahol a tananyag tartalma és átadásának módja nemcsak korosztályonként, de a gyerekeknek a közlekedésben betöltött szerepe szerint is elkülönül, ugyanakkor

Előadása zárásaként Berta Tamás közös gondolkodásra invitálta a résztvevőket, tekintettel arra, hogy a közlekedésre nevelésnek számos olyan nyitott kérdése van, amit nagyon fontos megválaszolni. Maradva a pedagógusoknál elmondta, bár jogszabály szerint az oktatási intézményeknek kötelező rendelkezniük közlekedésre nevelésre kijelölt személlyel, az iskolák 32%-ában egyáltalán nincs felelőse a területnek. Ezért nagyon fontos minden olyan program, amely a pedagógust és az iskolavezetőt egyaránt ösztönzi e hiányosság pótlására. A másik komoly gond az eszközállománnyal kapcsolatos: a megkérdezett oktatási intézmények csupán 10%-a nyilatkozott úgy, hogy rendelkeznek a gyakorlati oktatáshoz szükséges felszereléssel. A siker azonban nem csak a pedagógusokon, jelentős mértékben a szülőkön is múlik. A szülői felelősségtudat nagyon fontos, éppen ezért volt meglepő a KTI azon felmérésének eredménye, amely szerint a megkérdezett szülők 30–50%-a gondolta úgy, hogy az iskola vagy egyenesen a rendőr feladata átadni a gyerekeknek a közlekedési alapismereteket. Emellett komoly problémát jelent az is, hogy a gyerekek körében korosztály szerint nagyon változó a hajlandóság, hogy az iskolai kereteken kívül önállóan is (vagy a szülőkkel) foglalkozzanak a közlekedési ismeretek elsajátításával.

Az óvodásoknak és kisiskolásoknak még a háromnegyedére jellemző az ilyen irányú nyitottság, a felmérések alapján azonban középiskolásoknál már csak a megkérdezettek 5%-a érez erre indítást. Olyan kérdések ezek, amelyekre a képzés továbbfejlesztése során feltehetően választ kell találni.

TÖBB GYERMEKET LEHET ELÉRNI, MINT EDDIG

A BringaAkadémia tantárgy felépítését és a pedagógus-továbbképzést a program kidolgozói, Eisenkammer Károly és Abelovszky Tamás (Vuelta Sportiroda) mutatták be. A tantárgy ötletgazdjaként Eisenkammer Károly, a sportiroda vezetője az elmúlt évek oktatási tapasztalatait és a BringaAkadémia megszületésének körülményeit ismertette, és egyúttal megköszönte az eddigi munkában

A BringaAkadémiával sokkal több gyermeket lehet elérni, mint az eseti, akciószerű programokkal.

nyújtott emberfeletti segítséget a szakmai partnereknek (pl. ORFK – OBB, KTI, Oktatási Hivatal, Oktatáskutató és Fejlesztő Intézet). „A Vuelta Sportiroda közel tizenöt éve foglalkozik kerékpáros túra- és versenyszervezéssel, és körülbelül tíz éve vált számunkra nyilvánvalóvá, hogy a rendezvényeinken részt vevő gyerekek és tanárok részéről komoly igény van a kerékpáros oktatásra” – fejtette ki. Saját programjuk összeállítása és fejlesztése során külföldi mintákat is alapul vettek, amelyek mind arról tanúsították, hogy az elméleti felkészítés mellett a gyakorlati oktatás szerepe is nélkülözhetetlen, azaz a gyerekeknek készségi szinten kell tudniuk, hogy kell elindulni, megállni, kanyarodni, hátránézni stb.

A sportiroda vezetője reményét fejezte ki továbbá annak kapcsán, hogy a száz pedagógus április-májusi továbbképzése csak a „nulladik” lépés annak érdekében, hogy a közlekedésre nevelés

minden iskolában elfogadott legyen, és általánosan bevezetésre kerüljön. Az előadáson elhangzott, hogy a BringaAkadémia tananyaga nem csupán a tanórai keretek között dolgozható fel, hanem délutáni iskolai foglalkozásként, szakkörként vagy akár más tantárgyak, pl. a testnevelési órák részeként is használható. Sőt, a pedagógusképzés elvégzését követően a BringaAkadémia tantárgy oktatása további külső kapacitást nem igényel, a tantervbe beépülve pedig sokkal több gyermeket lehet vele elérni, mint az eseti, akciószerű programokkal.

BÁRMELY PEDAGÓGUS LEHET BRINGÁS TANÁR

Abelovszky Tamás, a BringaAkadémia programfelelőse a kerekasztal-beszélgetést megelőzően röviden ismertette a tantárgy és a pedagógusképzés fontosabb részleteit. Az egyik legalapvetőbb tudnivaló, hogy a továbbképzésen bármely szakos pedagógus, sőt, szabadidő-szervező is részt vehet, a lényeg az elkötelezettség. Kijelentette továbbá, hogy a BringaAkadémia komoly motivációs erőt is jelenthet a pedagógusok számára, hiszen a harmincórás továbbképzés egyúttal harminc kreditpontot is ér. A tananyag négy pillérből áll; a tanároknak először át kell ismételniük a legfontosabb KRESZ-ismereteket, elsősorban azokat, amelyek a kerékpározás szabályaira vonatkoznak. A második pillért a kerékpár-technikai ismeretek képezik: ide az alapvető műszaki tudnivalók elsajátítása tartozik, de a képzés eredményeként képesnek kell lenniük felismerni a jellemző hibákat – és el is kell tudniuk hátrítani az egyszerűbbeket –, továbbá az üléspozíció és fejtető megfelelő beállításával is megismerkedhetnek. A képzés következő területét kerékpár-kezelési ismeretek és azok átadása jelentik (elindulás, megállás, fékek használata, forgalmi helyzetek modellezése), végül pedig túraszervezési, túravezetési alapismeretekre is szert tehetnek a pedagógusok, amelyhez kapcsolódóan néhány órás túravezetési gyakorlat is vár rájuk. Az első továbbképzésnek Békés városa ad otthont.

Váczi Vincent

A BRINGAAKADÉMIA TANTÁRGYRÓL

A BringaAkadémia egy, az általános iskolák 3-4. és/vagy 5-6. évfolyamai számára választható tantárgy, amely elméleti és gyakorlati közlekedésbiztonsági, szemléletformáló oktatás bevezetését teszi lehetővé. A BringaAkadémiát választó iskolákban a diákok az alábbi négy nagyobb témakör érintésével két év alatt, összesen 64 órában tanulják a tantárgyat:

- ▶ KRESZ (elmélet): és egyéb közlekedési ismeretek + vizsga – 16 órában.
- ▶ Kerékpár-technikai ismeretek (elmélet és gyakorlat, rossz idő esetén teremben): kerékpáros alapismeretek, váltóhasználat, világítás, felszerelés, ruházat, hibafelismerés, gumijavítás, sportági alapismeretek, kerékpáros szakágak – 10 órában.
- ▶ Kerékpáros gyakorlati feladatok az iskolaudvaron (szabályos elindulás, megállás, kanyarodás, irányjelzés, akadályok kikerülése, problémamegoldás, veszélyek elkerülése, közlekedési szituációk gyakorlása) – 28 órában.
- ▶ A Bejárható Magyarország Programhoz kapcsolódva túrázási ismeretek oktatása (túrák szervezése) – 10 órában.

A BringaAkadémia bevezetésére legalább négyféle mód kínálkozik:

1. Önálló tantárgyként a szabadon választott órakeret terhére, heti 1-1 órában (évi 32 órában).
2. Beilleszthető a normál iskolai tanmenetbe, úgy, hogy a kötelező tantárgyak óráin jelenik meg:
 - a. elméleti KRESZ-oktatás és KRESZ-vizsga a technika és életvitel órákon, valamint e-learning módszerekkel,
 - b. gyakorlati kerékpáros, „mozgásos” foglalkozások a testnevelés órákon.
3. Az egész napos iskola koncepcióba illesztve, a délutáni időszakban, vagy modulként illetve a tanrendbe.
4. Az iskolák délutáni (napközis) időkeretében „BringaAkadémia szakkörként”.

A BringaAkadémia kerettanterv jogi háttere:

Az 51/2012. (XII. 21.) számú EMMI rendelet 6. melléklete a 7.23. pontban írja le a BringaAkadémia kerettanterv tematikai egységeit és fejlesztési követelményeit: http://kerettanterv.ofi.hu/07_melleklet_miniszter/k1_07_egyeb/index_bringaakademia.html

BringaAkadémia akkreditált pedagógus-továbbképzés:

Az Emberi Erőforrások Minisztériuma illetékes államtitkársága 2013. április 25-én 957/64/2013 számon nyilvántartásba vette a „BringaAkadémia kerékpáros közlekedésbiztonsági program” című 30 órás pedagógus-továbbképzési programot. A BringaAkadémia pedagógus-továbbképzési program célja, hogy felkészült pedagógusokat biztosítson a tantárgy oktatásához. Az általános iskolákban tanító pedagógusok négy nagyobb blokkban elméleti és gyakorlati ismereteket szereznek a következő tárgykörökben:

1. KRESZ-alapismeretek
2. Kerékpár-technikai ismeretek
3. Kerékpár-kezelési gyakorlatok, játékok
4. Túraszervezési, túravezetési alapismeretek

A képzést vizsga zárja, a sikeres vizsgázók tanúsítványt kapnak a tanfolyam elvégzéséről. A BringaAkadémia leírása itt található az Oktatási Hivatal PedAkkred rendszerében: <http://pedakkred.oh.gov.hu/PedAkkred/Catalogue/CatalogueDetails.aspx?id=4793>

További információk a programról:

Abelovszky Tamás – 0630 / 462-0181
info@bringaakademia.hu, www.bringaakademia.hu

A Föld napján indult el a 2014. tavaszi Bam! kampány

Idén tavasszal is „Bringázz a munkába!”

Április 22-én 13. alkalommal indította útjára a kerékpározást népszerűsítő „Bringázz a munkába!” kampányát a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a Magyar Kerékpárosklub. A kezdeményezés sikerét mi sem bizonyítja jobban, hogy a 2013 tavaszán meghirdetett kampány 8000 résztvevőjéből 2800, az őszi 7000 résztvevő közül pedig 2000 vállalkozott első alkalommal a rendszeres kerékpározásra.

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a kerékpár rendszeres használatára ösztönző „Bringázz a munkába! (Bam!)” elnevezésű programot 2008 óta a Magyar Kerékpárosklubbal közös szakmai szerződésben valósítja meg. A kampány célja, hogy minél többen



Fotók: Bartótfi Ágnes

próbálják ki és válasszák a mindennapokban is a kerékpáros közlekedést. A kampány évente kétszer, tavasszal és ősszel kerül megrendezésre. A Bam! tavaly őszi eseményén a vállalkozó kedvű résztvevők összesen 1,4 millió kilométert tekertek, amellyel 206 tonnányi CO₂-kibocsátástól óvták meg a légkört, és kb. 38 millió forintnyi benzinpénzt spóroltak meg.

Az idei tavaszi Bam! kampányt dr. Völner Pál infrastruktúráért felelős államtitkár nyitotta meg. Beszédében kitért arra, hogy a kampány az elmúlt négy évben közel ötszáz kilométernyi kerékpárutat

adott át, újított meg, a megkezdett munkák tekintetében pedig a szakminisztérium fokozott figyelmet fordít a hasonló ütem tartására. A tervek szerint a hazai hálózat a következő kormányzati ciklusban is további hatszáz kilométernyi kerékpárúttal bővül majd. 2015-ben három kiemelt beruházás kezdődhet meg, az EuroVelo 6 nemzetközi kerékpárút Rajkától Budapest déli agglomerációjáig tartó szakaszának komplex fejlesztése, a fővárost a Balatonnal összekapcsoló kerékpárút létesítése és a balatoni bringakör korszerűsítése, kiegészítése.

László János, a Magyar Kerékpárosklub elnöke a kampány hosszú távú hatásaival kapcsolatban ismertette, hogy felméréseik szerint a kerékpáros munkába, iskolába járást a Bam! hatására kipróbálók a kampány zárása után is sűrűbben választották a biciklit a mindennapos közlekedésre.

Ungvári Csaba, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója az eseményen kiemelte, a vasúttársaság fontosnak tartja a kerékpáros és a vasúti közlekedés összehangolását. A főbb pályaudvarokon újabb kerékpártárolók létesülnek, az utóbbi évek fejlesztéseinek eredménye-



ként pedig már minden budapesti elővárosi szerelvényen szállítható kerékpár. Az erre alkalmas járművek száma a negyvenkét FLIRT-motorvonat beszerzésével tovább nő. A Magyar Posta Zrt. kézbesítői szintén részt vettek a nyitóeseményen, jelezvén, hogy az állami vállalatok is figyelmet fordítanak a környezetbarát közlekedési módok népszerűsítésére, és a helyszínről indultak munkába.

Az esemény május 30-áig tart, bővebb információ pedig a www.bringazzmunkaba.hu oldalon érhető el.

Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

Középpontban a környezettudatos, közösségbarát közlekedés

„A mi utcánk, a mi jövőnk!”

Óvodásoktól felnőttekig minden korosztály, illetve családok, lakóközösségek is jelentkezhetnek rajzaikkal, fényképeikkel vagy közös alkotásaikkal a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a Vidékfejlesztési Minisztérium és az Emberi Erőforrások Minisztériuma által az idén ismét meghirdetett kreatív pályázatra az Európai Mobilitási Hét keretein belül. A környezettudatos és közösségbarát közlekedés fontosságára felhívó kampány rajzpályázatának eredményhirdetésére a hagyománynak megfelelően a szeptemberi Európai Mobilitási Hét keretében, 2014. szeptember 16-22. között kerül sor.

A pályázat és a 2014. évi Mobilitási Hét kampányának mottója, „A mi utcánk, a mi jövőnk!”, arra próbálja ráébreszteni a lakosságot, hogy az általános életminőség tudatos javítása az egészségünkre és környezetünkre történő odafigyeléssel kezdődik. A hosszú és minőségi életnek nem feltétlenül egy jó autó az alapja, az utcákon és tereken pedig számtalan egyéb programlehetőség is kínálkozik, amennyiben az autóforgalom ezt lehetővé tenné. A pályaműveket 2014. június 30-ig lehet postai úton beküldeni.

Már a tavalyi pályázat is nagy sikernek örvendett, hiszen a beérkezett művek száma meghaladta a 2200-at, a zsűri pedig több mint 200 alkotást díjazott. „Tiszta levegő – mozdulj érte!” – így hangzott a 2013. év mottója, amely arra irányította rá a figyelmet, hogy tiszta levegővel és a helyesen megválasztott közlekedési eszközök használatával egészségesebb, boldogabb világban élhetünk. Idén a közösségek kerülnek előtérbe, így a pályázatnak is keretet adó európai rendezvénysorozat arra keresi a választ, hogy az egyéni döntések hogyan befolyásolhatják pozitívan a nagyobb közösségek életminőségét. „A mi utcánk, a mi jövőnk!” jelige ennek tükrében egy olyan ideális világ elképzelésére buzdítja a pályázókat, amelyben az autók uralta utcaképet egy alternatív, közösségbarát környezet váltja fel.

A pályázatra rajz, fotó és közös családi alkotás kategóriában nevezhetnek a különböző korosztályok képviselői óvodáskortól

egészen a felnőttkorig. A családok közösen pályázhatnak kreatív pályaműveikkel, a fotó kategóriában pedig idén először külön díjazták a felsőoktatási intézmények hallgatóit is. Az elbírálás fő szempontja, hogy az alkotó hogyan ábrázolja az autóktól mentes, a természethez és a valós közösségi élethez közelebb álló tereket.

A pályamunkákat összesen hét kategóriában értékelik, és a leg-sikeresebb művek alkotói kerékpárt nyerhetnek, a kiemelkedő alkotásokat pedig különdíjakkal jutalmazzák. Az eredményhirdetésre és a díjátadó ünnepségre idén is a szeptemberi Európai Mobilitási Hét magyarországi programsorozatának részeként kerül sor.

További részletes információ a www.emh.kormany.hu/palyazat honlapon található.

Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

RAJZ-, FOTÓ- ÉS CSALÁDI PÁLYÁZAT
az Európai Mobilitási Hét és Autómentes Nap alkalmából

A mi utcánk, a mi jövőnk!

BÁRMEKI LE
Bármely korosztálytól és nemtől bárki pályázhat rajzzal, fényképpel vagy közös családi alkotással a pályázatra. A pályázatra a pályázati lapokon található útmutató alapján lehet jelentkezni.

KÉSZÍTS A CSALÁDIODAL EGYÜTT EGY KÖZÖS ALKOTÁST.
A pályázatra a pályázati lapokon található útmutató alapján lehet jelentkezni. A pályázatra a pályázati lapokon található útmutató alapján lehet jelentkezni.

FÉNYKÉPEZÉS LE
A pályázatra a pályázati lapokon található útmutató alapján lehet jelentkezni. A pályázatra a pályázati lapokon található útmutató alapján lehet jelentkezni.

A pályázatok pontszáma eldől és beküldési határidő:
2014. június 30.

A pályázati lapokon található útmutató alapján lehet jelentkezni. A pályázatra a pályázati lapokon található útmutató alapján lehet jelentkezni.

Nemzeti Fejlesztési Minisztérium: www.emh.kormany.hu/palyazat
Facebookon is: www.facebook.com/OTM-LAP

Füge, burek, két kerék

Kerékpárral Bosznia-Hercegovinában

„De miért éppen Bosznia?” Ez volt az első kérdésem, amikor útitársaim hagyományos kerékpártúránk következő helyszínét elem tárták. Számomra Bosznia-Hercegovina jellemzően az az ország, amely kerékpáros léptéssel ugyan még elérhető távolságban van, viszont ahhoz már túl messze, hogy érdemi képem is legyen róla. Szlovénia, Horvátország a legtöbb hazai nyaraló vagy utazó számára többé-kevésbé jól ismert országok, tengerpartjuk kedvelt üdülőhely. De Bosznia?

Jóllehet az országot romba döntő délszláv háború már közel húsz éve véget ért, de nyugati szomszédaihoz képest korántsem számít kiemelt turisztikai célpontnak, az aktuális viszonyokra vonatkozó kellő tájékozottság híján pedig inkább negatív preconcepciókkal rendelkeztem. Alapvetően három dologtól tartottam: az útminőségtől, a „balkáni” vezetési stílustól és a vendégszeretet hiányától (ezek mellett a konzulátus tájékoztatójában szereplő, az aknákra, a bosnyák barnamedvére, illetve a homoki és foltos viperára vonatkozó figyelmeztetés már csak hab volt a tortán). Ami azonban az aggodalmaimat illeti, igen hamar szertefoszlottak. A kerékpározással ott töltött bő egy hét alatt Bosznia-Hercegovina nagyt nőtt a szememben mind a közlekedési viszonyok, mind a kultúra, mind pedig az emberek jóindulata tekintetében.

Az útvonalról röviden annyit érdemes tudni, hogy kétéhes túránk Pécsről indult, Beremendnél léptük át a magyar-horvát határt, majd Eszéken keresztül haladtunk Bosznia-Hercegovina felé. Županjánál átkelve a Száván, először a Majejica-hegységen vágunk át, majd Szarajevó után a Neretva-folyó völgyében haladva értük el Mostart. Trebinje felé folytatva utunkat, Dubrovnik magasságában hagytuk el az országot, és túránk utolsó néhány napja során dél felé haladva bejártuk a montenegrói partvidéket.

A horvát-boszniai határt átlépve igen hamar ért minket az első megnyugtató élmény. Szinte nyomban feltűnt, hogy mennyivel sűrűbben használják a dudát az autósok a közelünkben, viszont némi időbe beletelt, míg meg is tanultuk értelmezni a különféle jelzéseket. Szokatlan volt ugyanis, hogy a hosszú túlkölés helyett nemcsak, hogy más stílusban dudáltak ránk, de mint megfajítottuk, egészen más indítékból is. Igen pozitív csalódásra adott okot, hogy nem kevés autós, mielőtt előzni kezdte az általunk alkotott sort, érkezését szolid, rövid dudaszóval jelezte. Amint megértettük és megszoktuk ezt a módszert, mi is igen jó néven vettük a figyelmességet. Ami pedig még nagyobb meglepetésünkre és örömünkre szolgált, hogy a szemből érkezők is igen gyakran ránk dudáltak, ők viszont más stílusban: több rövid, szaggatott dudaszót hallattak, és általában integettek is mellé, sőt, nemegyszer biztatólag ki is szóltak a járműükből. Eleinte ezt a gesztust is gyanakvással fogadtuk, de hamar megértettük, hogy egész egyszerűen csak a szimpátiájukat fejezik ki a kerékpárosok iránt. Egyébként ilyen, dudaszóval kísért biztatást a mögülnk érkező autósoktól is gyakran kaptunk, ők általában megvárták, hogy mellénk érjenek, és akkor túlköltek – vélhetően azért, hogy egyértelmű legyen: nem „ledudálni” akarnak az útról, hanem pusztán üdvözölni.

Ez a barátságos, előzékes stílus egyébként gyakorlatilag északról délig végig jellemző Bosznia-Hercegovinában, sőt, a helyiek vendégszeretete más formában is megnyilvánult. Az út menti boltosok, piaci árusok, étteremtulajdonosok, sőt, olyakor az egyszerű járókelők is gyakran kínáltak minket ajándék fügével, üdítővel, édességgel vagy egyéb frissítővel, amikor egy-egy emberesebb kapaszkodó közben megpihentünk az útszéli árnyékban. A boszniai vendégszeretetről más túrakerékpárosok is beszámoltak, akikkel útközben nagyritkán találkoztunk; számos helyen nem fogadtak el tőlük pénzt az ételért-italért, frissítőkért. Arra, hogy mi lehet a kerékpárosokkal szembeni előzékesység oka, nem sikerült fényt derítenünk, mindenesetre ezzel a kiváltságos bánásmóddal sikerült hamar megbarátkoznunk.

» Az autósok gyakran biztatólag ránk dudáltak, és általában integettek vagy barátságosan ki is szóltak a járműükből.



Fotó: Váczl Vincint

Híd a Jablaničko-tó egyik szűkülete felett

A boszniai tekerés első komolyabb szakasza tehát a Majeвица-hegységen vezetett keresztül: az M-1-8, majd az M-18 jelzésű autótutat követve dél-délnyugat felé 1022 m-re felkapaszkodva keltünk át a mérsékelt égövre jellemző látványt idéző hegyvidéki tájakon. A második pozitív csalódás ezen a szakaszon ért, hiszen az útviszonyok mindenhol kiválóak voltak, a sziklák között kanyargó utak minősége gyakorlatilag kifogástalan volt, kerékpárral is nagyon könnyen járhatóknak bizonyultak. A hegyeken való átkelést követően sűrűbben lakott területeken vitt az utunk a Szarajevó előtti kitérőnk, Visoko felé. Az M-17-es autótút e szakaszán már kaphattunk némi ízelítőt a hazánkban „balkániként” elhíresült vezetési temperamentumból – hozzá kell azonban tenni, hogy inkább az utakon robogó járművek összetétele, a hangzavar és a forgalom nagysága volt az, amitől kissé kaotikusnak tűntek a közlekedési viszonyok, és semmilyen incidensben nem volt részünk. Továbbra is szívélyesen fogadtak minket a Visokóba, a sokakat megosztó boszniai piramisok völgyéhez vezető úton. (Sokkal markánsabb volt a „balkáni” benyomás utunk későbbi részében a montenegrói városok utcáin, ahol a kanyarodó vagy a körforgalomból kilépő autók rendszeresen elhagyták az indexelést, illetve az elsőbbségadási szabályokat is sokkal rugalmasabban értelmezték, jóllehet forgalmi konfliktusunk a fekete hegyek hazájában sem volt.)

A boszniai sofőrök szerencsére éjszaka is ugyanolyan figyelmesnek bizonyultak, mint nappal. Köszönhetően az augusztus közepi

nagy melegnek, amely jó néhány órára ellehetetlenítette az érdemi haladást, a Szarajevó és a Konjic, illetve a Jablaničko-tó közötti szakaszt már csak éjszakába nyúlóan tudtuk megtenni, ami némi aggodalomra adott okot, lévén, hogy a hegyvidéki szakaszokon nem jellemző a kiépített közvilágítás. Így a sofőrök ébersége mellett csak láthatósági mellényeink és kerékpárjaink hátsó lámpáiban bízhattunk. Az éjszakai menet azonban szintén zökkenőmentesen zajlott, az autósok türelmesek és együttműködők voltak: szinte kivétel nélkül minden szembejövő sofőr azonnal lekapcsolta a reflektort, amint észlelt minket (ami elvileg magától értetődő gesztus, de mint

» A boszniai vendégszeretetről más túrakerékpárosok is beszámoltak, akikkel útközben nagy ritkán találkoztunk.

tudjuk, mégsem mindenki számára az). Ami pedig a bennünket előző autósokat illeti, néhányan továbbra is a finom dudaszót használták figyelmeztetésnek, de még többen voltak azok, akik a reflektorok ránk villantásával jelezték, hogy érkeznek. Továbbá a kanyargós szakaszokon türelmesen kivárták, amíg biztonságosan előzhetnek minket. Mindezek mellett az M-17-es autótút jó műszaki állapota, illetve a rendszeren kivilágított alagutak is feleltették velünk az éjszakába nyúló tekerés és a 350 méteres emelkedés fáradsalmait.



◦fent: Tekerés a Neretva-folyó völgyében

◦lent: A Neretva-folyót szegélyező festői vonulatok



Fotók: Váczli Vincent

A Jablaničko-tó festői vidékét elhagyva tovább haladtunk a Neretva völgyében, amely utunk talán leglátványosabb szakasza volt: a meredek hegyoldalak között kanyargó türkizkék folyó látványa már önmagában is megéri a tájegység felkeresését, a folyó mellett vezető, jól karbantartott és tükörsima E73/M-17-es út pedig csak tovább fokozta az élményt.

Kiérve a hegyek közül Mostar történelmi értékekben gazdag városa várt minket jellegzetes hídjával és hangulatos bazárjaival, majd az irányt Blagaj felé vettük, amely kisebb kitérőt jelentett ugyan, így viszont lehetőségünk adódott letérni az autótutakról, és

kevesebb forgalmas mellékutakon is túrázni. Szerencsénkre a vidéki utakat is viszonylag jól karbantartották, így különösebb nehézségek nélkül tudtuk megtekintetni a Blagaj szívében magasodó különleges sziklafal környékét. E sziklafal tövéből ered a Buna folyó, és a barlangból előbukkanó víz mellé évszázadokkal ezelőtt egy híres dervisházat is építettek; a kettő együtt romantikus hangulatú, magával ragadó látványosság.

Az ország déli része felé haladva szemlátomást megszorodtak az utakat szegélyező vagy a városok felújított házai között meg-megbúvó romos, elhagyatott épületek, és helyenként az utak minősége



☉ fent: A Neretva menti utat apró alagutak sokasága jellemezte

☉ lent: Bosznia-Hercegovina és Horvátország partvidéki határán



is hagyott kívánnivalót maga után. Összességében azonban elmondható, hogy az M20 autótut követve a dél-horvát partvidéktől elválasztó utolsó vonulatokon is komolyabb gondok nélkül keltünk át (nem számítva természetesen a közel 900 méteres csúcs megmászását jelentő kihívást a rekkenő nyári hőségben). A Bosznia-Hercegovinában tett utazásunk megkoronázása volt az a várva várt pillanat, amikor a mediterrán hangulatot árasztó ormok mögül először bukkant elő a tenger látványa.

Természetesen általánosítani nem lehet, és véleményt is csak azon térségek alapján tudok alkotni, amelyeken áthaladtunk, ám

a magam részéről Bosznia-Hercegovina lakóit barátságos, vendég-szerető embereknek ismertem meg. Külön örömmre szolgált az, amilyen jóindulattal fogadtak minket, kerékpárosokat. Ugyan kijelölt kerékpárhálózatnak nem igazán találtuk nyomát, de a rohamléptekben újraépülő ország természeti kincsei, jó közúti infrastruktúrája és népének nyitottsága véleményem szerint mind olyan tényező, amely komoly turisztikai lehetőségeket rejt magában. Bosznia-Hercegovinába érdemes lesz visszatérni.

Szöveg és fotó: Váczi Vincent

Az útvonal: <http://www.bikemap.net/hu/route/2245902-pecs-bosznia-montenegro-v-2/>

A közlekedési hatóságok határokon átnyúló információcseréje

A közlekedési jogsértés külföldön is büntethető

2013 novemberében az EU újabb közlekedésbiztonsági mérföldkőhöz érkezett: a tagállamoknak november 7-ei határidővel kellett beépíteniük nemzeti jogszabályrendszerükbe a 2011/82/EU irányelv követelményeit. A szóban forgó irányelv felgyorsítja a határokon átnyúló információcserét a közlekedésbiztonságot jelentősen veszélyeztető közlekedési szabályszegéseket illetően, és beépítése révén büntethetővé válnak a gépjárművezetők által külföldön elkövetett közlekedési jogsértések is.

CÉLKERESZTBEN A NÉGY FŐ KÖZÚTI „GYILKOS”

Az EU statisztikái azt mutatják, hogy a külföldön közlekedő gépjárművezetők körében háromszor akkora a szabálytalanságok elkövetésének a valószínűsége, mint a saját országuk útjain közlekedő úthasználók esetében. A külföldön vezetők az EU-ban elkövetett összes szabályszegés 5%-áért, ezen belül pedig a gyorsajtások 15%-áért felelősek. A magas tranzit, illetve turistaforgalommal rendelkező országokban az utóbbi arány akár a 25%-ot, sőt, szezonban a 40-50%-ot is elérheti. Ennek okán született meg 2011 októberében az Európai Parlament és a Tanács 2011/82/EU irányelve a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről. Az irányelvnek a nemzeti jogszabályrendszerekbe történő beépítésére biztosított két év 2013 novemberében járt le, így az új szabályozás végre betöltheti teljes szerepét a közlekedési szabályok betartatásában.

A 2011/82/EU irányelv a közúti halálesetek 75%-áért felelős négy fő közúti „gyilkos”, azaz a gyorsajtás, a tilos jelzésen történő



áthajtás, a biztonsági övek használatának mellőzése, illetve az ittas vezetés elleni küzdelem kiterjesztésével törekszik a közlekedésbiztonság helyzetének javítására. A fentiekben túl az irányelv hatálya az olyan szabályszegésekre is kiterjed, mint a kábítószer hatása alatt történő vezetés, a bukósisak használatának elmulasztása, a tiltott sávok és a mobiltelefonok vezetés közbeni illegális használata. Az irányelv lehetővé teszi, hogy azokat a gépjárművezetőket is megbüntessék, akik nem abban a tagállamban követnek el közlekedési szabályszegést, ahol a járműüket nyilvántartják. Ez a szabály Dánia, Írország és az Egyesült Királyság kivételével minden tagállamra kiterjed.

EGYÜTTMŰKÖDÉS A HATÓSÁGOK KÖZÖTT

A szabályszegésekre vonatkozó elektronikus információcserét szolgáló hálózat az egyes tagállamok járműnyilvántartásért felelős hatóságaiából épül fel, amelyek hozzáférést biztosítanak egymás számára a jármű-üzemeltetők adataihoz. Az adatok birtokában a szankcionáló tagállam hatósága az irányelv által meghatározott



Fotó: Shutterstock

1 KM/H LASSÍTÁS, 2200 MEGMENTETT ÉLET

A brüsszeli székhelyű ETSC (European Transport Safety Council – Európai Közlekedésbiztonsági Tanács) is fontosnak tartja a 2011/82/EU irányelv szerepét az EU 2020-as közlekedésbiztonsági célkitűzésének elérésében. A megfelelően kommunikált és folyamatosan fenntartott ellenőrzés hosszú távon is hatékony lehet a gépjárművezetők viselkedésének átalakításában, illetve a közlekedésbiztonságot támogató szabályokkal kapcsolatos szemléletük formálásában. Sőt, az ETSC az ellenőrzésre vonatkozó legjobb gyakorlatok alkalmazását is támogatja, hiszen költség-haszonbecslési számítások alapján a jelenleg alkalmazott hatékony ellenőrzési gyakorlatoknak köszönhető anyagi megtakarítások négyszeresen haladják meg az ittas vezetésből, illetve tízszeresen a biztonsági övek használatának elmulasztásából keletkező költségeket.¹ Számítások alapján a fő kockázati tényezők visszaszorításában az alábbi életmentő potenciál rejlik:

- ha az átlagsebesség 1 km/h-val csökkenne az EU útjain, évente 2200 közúti halálesetet lehetne megelőzni;
- a Bizottság szerint a közúti halálozások 25%-a az ittas vezetésre vezethető vissza – ennek alapján, ha mindenki józanon vezetne, évente 7500 halálesetet lehetne megelőzni;
- ha a gépjárművekben utazók 99%-a használná a biztonsági övet, évi 2500 halálesetet lehetne megelőzni.

¹ ICF Consulting (2003): *Costs-benefit analysis of road safety improvements (A közúti közlekedésbiztonsági fejlesztések költség-haszonelemzése)*. Záró jelentés.

forma szerint értesítést küld a szabálysértő vezetőnek annak az országnak a nyelvén, amelyekben a járművet regisztrálták. Ez az értesítés a jogsértés fennállására, a bírság mértékére és az ahhoz kapcsolódó jogi következményekre vonatkozó információkat tartalmaz. Amennyiben az adott tagállamban kirótt bírságfizetési kötelezettségnek a jogsértő gépjárművezető nem tesz eleget, a továbbiakban a kölcsönös elismerés elvének a pénzbüntetésekre való alkalmazásáról szóló 2005/214/IB tanácsi kerethatározat alapján lehet eljárni, amely kimondja, hogy az egyik tagállam által kirótt bírságot a többi tagállam is elismeri.

Az irányelv hatékonyságának nyomon követése érdekében 2016 májusában, majd ezt követően két évente az Európai Bizottság átfogó beszámolókat vár a tagállamoktól a külföldön elkövetett szabálysértésekről. A beszámolók alapján az Európai Tanács az irányelv módosítása mellett dönthet, pl. új szabályszegéseket vonhat be az irányelv hatáskörébe.

AZ IRÁNYELV AZ IGAZSÁGOSSÁGOT SZOLGÁLJA

Koen Ricour, a TISPOL (Európai Közlekedésrendészeti Szervek Hálózata) elnöke szerint a becslések azt mutatják, hogy közel ötszáz életet lehetne évente megmenteni, ha minden vezetőnek, függetlenül attól, hogy a saját országában vagy külföldön vezet, teljes mértékben be kellene tartania a közlekedési szabályokat. Ugyan az EU országaiban az unió állampolgárai szabadon léphetnek át egyik országból a másikba, a szabad mozgás jogával azonban felelősség is jár. „Teljes mértékben támogatjuk az irányelvet, hiszen megszünteti annak lehetőségét, hogy a vétkesek elkerülhessék az igazságszolgáltatást. Az irányelv nemcsak biztonságosabbá fogja tenni Európát, de igazságosabbá is, hiszen mindenkire ugyanolyan szintű igazságszolgáltatási eljárások vonatkoznak.” A közúti közlekedési szabályok betartásában végzett nemzetközi tevékenysége révén egyébként a TISPOL kulcsjelentőségű szerepet játszik az Európai Bizottság munkájának támogatásában.

Csökkenhet a fiatal járművezetők halálozási kockázata

Zéró tolerancia Svájcban is

2014. január elsejétől a 24 évnél fiatalabb járművezetők egyetlen korty szeszes italt sem fogyaszthatnak a jármű vezetése előtt és közben. A svájci szabályozás ezzel a német gyakorlatot veszi át.

SVÁJCI SZIGOR

„Null Promille, Null Probleme”, ez a jelmondata, egyben kampányszlogenje annak az új svájci szabályozásnak, mely magyarrá fordítva többé-kevésbé azt jelenti, hogy az abszolút alkoholtilalom bevezetése esetén többé nem lesz gond az ittas vezetéssel. Bár ez a felvétel kissé merésznek tűnik, a jogalkotók szándéka egyértelmű: az elterjedő európai gyakorlatnak megfelelően Svájcban is szigorítják



az ittas járművezetés jogszabályi megítélését és szankciórendszerét. Mindezt annak érdekében, hogy a fiatal járművezetők által ittasan okozott balesetek száma, valamint az ilyen közúti balesetben meghalt, illetve megsérült 24 év alattiak száma jelentősen csökkenjen. A svájciak az előkészítő munkálatok során részben a német gyakorlatot vették alapul, hiszen északi szomszédjuknál a kezdő vezetők és a hivatásos sofőrök esetében néhány éve már „zéró tolerancia” lépett életbe, s ezt az intézkedést a társadalom többsége már a kezdetektől elfogadja.

A svájci szigorítás háttérében az áll, hogy a 18 és 24 év közötti járművezetők átlagosan számítva csaknem kétszer annyi balesetet okoznak ittasan, mint a 25–44 éves korosztály tagjai, és több mint négyszer annyit, mint a 45–64 évesek. Ezért a „Via sicura” (Biztonságos út) elnevezésű közlekedésbiztonsági program keretében 2014. január elsejétől a 24. életévüket be nem töltött személyek részére a szeszes ital fogyasztásának teljes tilalmát rendelték el az engedélyhez kötött közúti járművek vezetése során. A szabályozás tulajdonképpen a 18–24 évesekre vonatkozik, hiszen a 18. életév betöltése előtt Svájcban gépjárműre vezetői engedély nem szerezhető.

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI KAMPÁNY

Az új szabályozás megismertetése és népszerűsítése céljából a bfu, azaz a svájci baleset-megelőzési szervezet 2013. október 29-én közlekedésbiztonsági kampányt indított „Null Promille, Null Probleme” címmel, melyet a bfu mellett a Svájci Gépjárműoktatók Egyesülete, valamint a Svájci Közlekedésbiztonsági Alapítvány is támogat. A kampány során a bfu nemcsak az új szabályra hívja fel a figyelmet, hanem kiegészítő információkkal is ellátja a közlekedőket az

» Bizonyos alkoholszint felett képtelenség biztonságosan járművet vezetni.

alkoholtartalmú italok hatásaival, a szeszes italtól befolyásolt állapotban történő járművezetés veszélyeivel, továbbá annak rendkívül magas baleseti kockázataival kapcsolatban.

Az ittas járművezetést Svájcban is a legnagyobb közlekedésbiztonsági problémák közé sorolják, a gyorsshajtás, valamint a biztonsági öv használatának elmulasztása mellett. Közismert, hogy az alkohol rendkívül károsan hat a vezetési képességre, s bizonyos szint felett képtelenné teszi fogyasztóját a biztonságos járművezetésre. Márpedig a járművezetői kontroll nélkül és többnyire a megengedett sebesség felett haladó járműnél nagyobb közúti veszélyt elképzelni aligha lehet. Szakértői vélemények szerint már csekély mértékű szeszesital-fogyasztásnál, azaz 0,3 gramm/liter ezrelékes vérérték mellett is 45%-kal nő a baleseti kockázat!

A svájci tapasztalatok azt mutatják, hogy leggyakrabban a fiatal gépkocsivezetők, a 24 év alattiak ülnek ittasan a volán mögé. Ők még vagy nem ismerik az alkohol káros hatását a vezetésre, vagy

nem tulajdonítanak annak különösebb, általuk „kezelhetetlen” jelentőséget, továbbá felelőtlenül bíznak abban, hogy vezetésük során semmilyen gond nem érheti őket.

VISSZATARTÓ SZANKCIÓK

A kampány az előzőeken túlmenően a lehetséges szankciókra is rávilágít. Svájcban ittas vezetésért az elkövető a pénzbírság mellett vezetői engedélye bevonására, illetve – súlyosabb esetben – szabad-

Ittasan okozott balesetért a kötelező biztosítás összege drasztikus mértékben megemelkedik.

ságvesztés büntetésre számíthat. A vezetői engedély első ízben történő bevonásakor a fiatalok esetében a próbajogosítvány időtartama automatikusan egy évvel meghosszabbodik. Amennyiben valakit második alkalommal is jogerősen elmarasztalnak ittas vezetés miatt, abban az esetben a vezetői engedély „anullálódik”, azaz végérvényesen törésre kerül. Ismételt jogosítványszerzésre csak a büntetés letelte után, speciális kurzus sikeres elvégzését követően van lehetőség, persze csak akkor, ha a vezetési jogosultság korlátozása nem végleges. További jelentős visszatartó hatással bír,

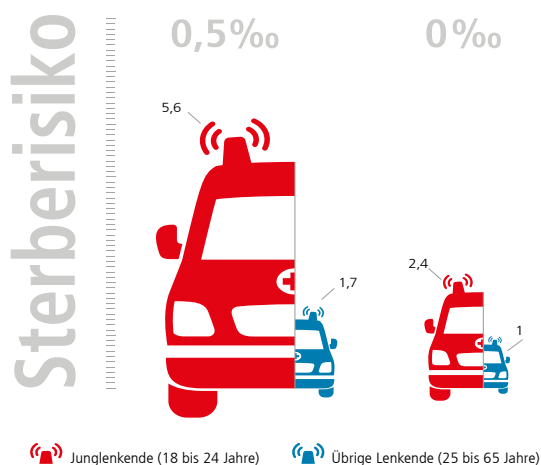
hogy Svájcban közúti baleset ittas állapotban történő okozása kor a gépjármű kötelező biztosításának összege drasztikus mértékben megemelkedik.

A bfu kampánya arra is felhívja a figyelmet, hogy az ittaság ezrelékben mért értékét az olyan „művi beavatkozások”, mint a kávéfogyasztás vagy az alvás, önmagában nem csökkentik. Ennek megfelelően, aki éjszaka 1,0 mg/liter ezrelékes véralkoholérték mellett lefekszik aludni, az reggel 6 óra körül – azaz korai munkába induláskor – még korántsem vezetőképes.

A bfu kiadványa arra világít rá, hogy a 18–24 év közötti gépjárművezetők halálozási kockázata („Sterbenrisiko”) magasabb az idősebb, tapasztaltabb vezetőkhez képest. A januárban bevezetésre került nulla ezrelék, azaz zero tolerancia következtében a fiatal járművezetőket érintő halálos balesetek kockázata várhatóan mintegy 60%-kal csökken a korábbi szabályozási időszakhoz képest, amikor az engedélyezett véralkoholérték 0,5 gramm/liter ezrelék volt.

Gégény István

0‰ für Junglenker senkt das Risiko tödlicher Unfälle



Junglenker haben ein höheres Risiko, tödlich zu verunfallen als erfahrene Lenker. Durch das Alkoholverbot wird das Sterberisiko von 5,6 bei 0,5 Promille auf das 2,4-Fache deutlich gesenkt.

Quelle: bfu, www.bfu.ch



Tovább csökkent a közúti halálozások száma az Európai Unióban

Újra jó úton a 2020-as célkitűzés felé

Az előzetes adatok alapján tavaly nyolc százalékkal csökkent a közúti balesetben elhunytak száma az Európai Unióban, így 2013 már sorrendben a második olyan év volt, amelyben jelentős előrelépés történt az európai közlekedésbiztonság területén. 2011 és 2012 között kilencszázalékos csökkenés következett be a halálozások számában, az utóbbi két év javuló mutatóira pedig komoly szükség is volt a 2011-es év gyenge teljesítményét követően – az EU-nak így már jó esélye van arra, hogy elérje stratégiai célját, azaz 2010 és 2020 között a felére csökkentse a közúti balesetek halálos áldozatainak számát. A 2010 óta eddig összesen elért 17%-os csökkenés egyébként azt jelenti, hogy mintegy kilencezer emberéletet sikerült megmenteni.

ELTÉRŐ TELJESÍTMÉNYEK

„A közlekedés biztonsága Európa védjegye. Ezért rendkívül fontos, hogy a 2012-ben elért jó eredmény nem egyszeri eredmény” – fogalmazott *Sïm Kallas*, az Európai Bizottság alelnöke, a mobilitáspolitikáért és közlekedésért felelős biztos. Hangsúlyozta, noha az EU ismét jó úton halad afelé, hogy elérje a 2020-ra kitűzött célt, nem szabad megfeledkezni arról, hogy naponta még mindig hetven ember veszti életét Európa útjain.

Az országokra lebontott statisztika alapján elmondható, hogy a közúti halálesetek száma tekintetében még mindig jelentős

különbségek vannak az egyes uniós országok közlekedésbiztonsági teljesítménye között. Az EU-ban átlagosan 52 közúti halálozás esett 2013-ban egymillió lakosra. A halálos közúti baleseti arány továbbra is az Egyesült Királyságban, Svédországban, Hollandiában és Dániában volt a legalacsonyabb: ezekben az országokban körülbelül harminc haláleset jutott egymillió lakosra. Az élvonalba tartozó országokat negyven fő körüli értékekkel

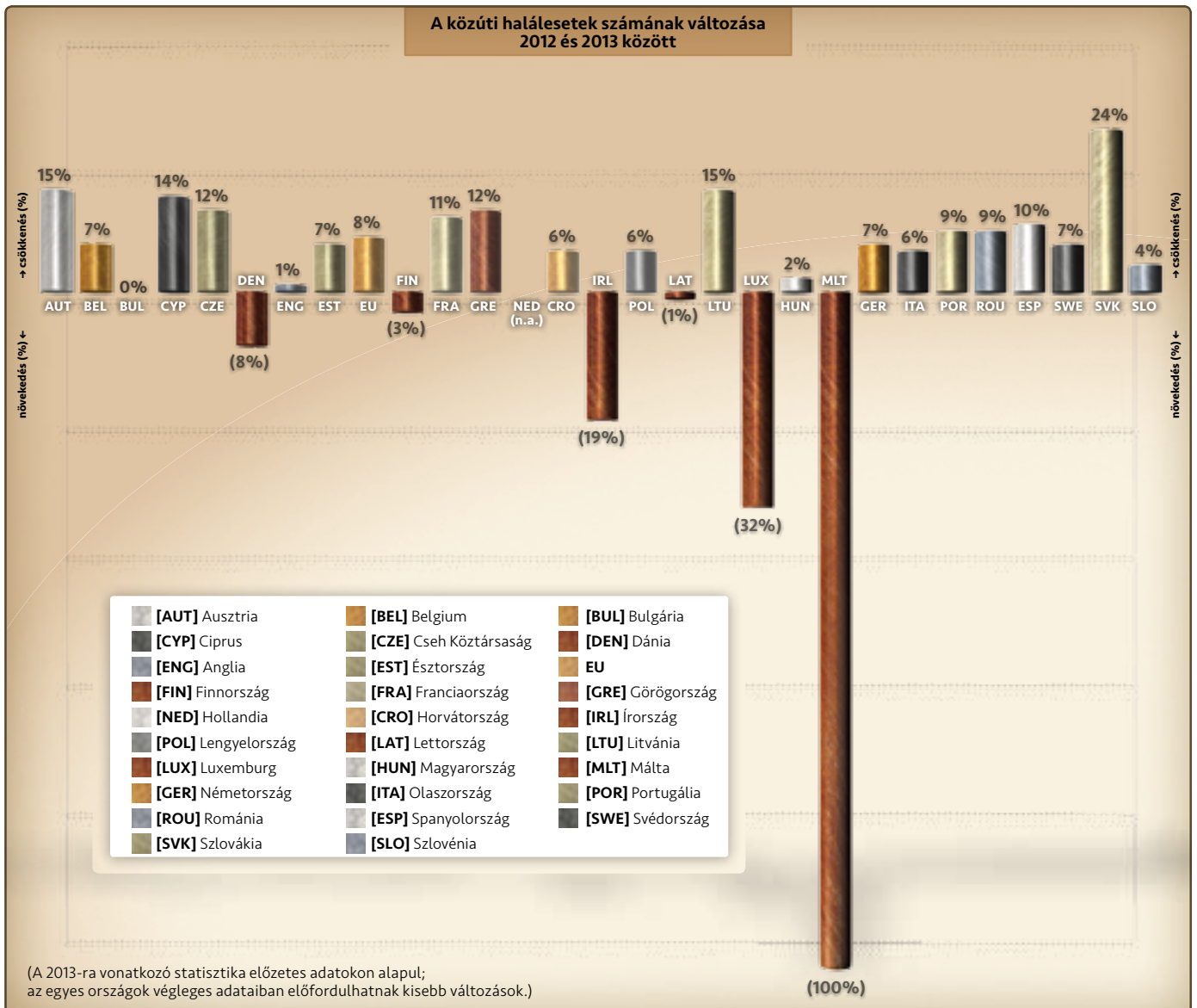
» Az Európai Unióban átlagosan 52 közúti halálozás esett 2013-ban egymillió lakosra.

Spanyolország, Németország és Szlovákia követte a rangsorban. Ami pedig hazánkat illeti, Magyarország az egymillió lakosra jutó halálesetek számának tekintetében bár nagy utat tett meg 2001 és 2013 között – hiszen sikerült megfelelni a statisztikát –, ezzel azonban még mindig az európai középmezőnyben foglalunk helyet, valamivel az európai átlag alatt. A miénkhez (59 fő/egymillió lakos) hasonló eredményt ért el Olaszország (58 fő) és Szlovénia (61 fő) 2013-ban.

KERÉKPÁROSOK: AGGASZTÓ ADATOK

Sokkalta nagyobb erőfeszítésre van szükség azokban a tagállamokban, ahol ugyan történt előrelépés, de a közúti balesetek halálos áldozatainak száma még így is sokkal magasabb az uniós átlagnál (Lengyelország, Bulgária, Horvátország, Lettország, Litvánia és Görögország). Kiemelt figyelmet érdemel a lettországi helyzet, ahol sajnálatos módon tavaly egyáltalán nem javult a közúti közlekedés biztonsága. A közúti balesetek halálos áldozatainak száma Máltán és Luxemburgban is emelkedett, ezekben az országokban azonban olyan alacsonyok a számadatok, hogy az egyik évről a másikra bekövetkező nagy ingadozások statisztikailag nem szignifikánsak.

A sereghajtó országok teljesítménye mellett érdemes a halálesetek számának közlekedési módoként való alakulását is szemügyre venni, hiszen itt is vannak aggasztó statisztikák. Az általánosan javuló



tendenciára árnyékot vet az a tény, hogy a védtelen közlekedők helyzete nem alakult kedvezően az utóbbi években, ugyanis a közutakon életüket veszítő gyalogosok száma a vártnál kisebb mértékben

A védtelen közlekedők helyzete egyáltalán nem alakult kedvezően az utóbbi években.

csökkent, az elhunyt kerékpárosok száma pedig egyenesen nőtt. Ez utóbbi részben annak tudható be, hogy egyre többen kerékpároznak. Környezeti, egészségügyi és újabban kulturális szempontokból egyre többen választják a kerékpárt a mindennapi közlekedéshez, ugyanakkor kihívást jelent a tagállamok számára annak biztosítása, hogy az autóról kerékpárra váltás ne veszélyeztesse az emberek biztonságát.

JÓ PÉLDÁK A KÖZELMÚLTBÓL

Természetesen nemcsak nemzeti, de közösségi szinten is fontos, hogy megfelelő szakmai döntések születessenek a közlekedésbiztonság általános javítása érdekében. Ezekre számos jó példa született a közelmúltban. A legfontosabb kezdeményezések közé tartozik az

új európai vezetői engedély vagy éppen a határokon átnyúló végrehajtásra vonatkozó, a közlekedési jogsértések több tagállamot érintő üldözésére irányuló irányelv hatálybalépése, de az Európai Parlament a gépjárművek alaposabb műszaki ellenőrzésére is fogadott el javaslatot. Meg kell említeni az unió azon stratégiai törekvéseit is, amelyek a közúti közlekedésben súlyosan megsérült személyek számának csökkentésére irányulnak. Ezen a területen szintén jelentős eredmények születtek: a súlyos közúti sérülések egységes

Az unió stratégiai törekvése a közúton súlyosan megsérült személyek számának csökkentése.

definíciója terén tavaly elért áttörés óta az unió tagállamok már elkezdtek az új fogalom meghatározás szerinti adatgyűjtést. A 2014-ben összegyűjtött adatok így 2015 elején válnak hozzáférhetővé, amelyek segítségével megkezdődhet a súlyos közúti sérülések számának csökkentésére vonatkozó cél kitűzésének előkészítése, amit várhatóan a jövő évben el is fogadnak.

Forrás: Európai Bizottság

Az ORFK – OBB pavilonjában a közlekedésbiztonságé volt a főszerep

Varázslatos Városliget

Munkakutya-bemutató, kommandós akció, meseelőadás és persze a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos rendezvények is színesítették a IV. Rendőr- és Tűzoltónapot Budapesten.

Az időjárás kezdetben aggodalomra adott okot, délre azonban kisütött a nap, és özönlöttek az emberek a Városligetbe.

KOMOLY PROGRAMKÍNÁLAT

A magyar rendőrség védőszentje Szent György, aki a legenda szerint megölte a sárkányt, és kiszabadította fogságából a királylányt. Az 1992 óta megrendezett eseményen persze idén is követték a hagyományokat, és noha királylány-szabadítás nem volt a városligeti programban, minden más igen. Pláne, hogy a rendőrök a tűzoltókkal közösen foglalták el a „Lizsé” tekintélyes területét, így a tömeg valóban komoly programkínálatból mazsolázhatott. A különböző



Fotó: ORFK – OBB

bemutatók és a színpadi koncertek mellett a felállított sátrakban és pavilonokban tematikus szakmai programokkal várták a rendőr és tűzoltó szakma iránt érdeklődőket. A NAV Bevetési Főigazgatóság Merkúr Kommandója éppúgy bemutatkozott a Napozóréten, mint a BRFK Bűnügyi Kutyavezető Alosztálya, illetve a Sheishokan Aikido Egyesület, amelynek tagjai valóban lenyűgöző önfegyelmükkel kápráztatták el a nézőket. A Nagyszínpadon *Radics Gigi*, előtte „A három kismalac és a vicces farkas” című meseelőadás kötötte le a kicsik és nagyok figyelmét. A rendőrség, a tűzoltóság és a katasztrófavédelem érdekvédelmi és hagyományörző egyesületének tagjai eközben korhű egyenruhákban idézték meg a múltat a közönség nagy örömeire.

FONTOS A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

Az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság sem maradt ki a sorból, a sátorban és pavilonban egyaránt a közlekedésbiztonság fontosságát igyekeztek népszerűsíteni az érdeklődők között. A kimondottan erre az alkalomra összeállított KRESZ-teszt csoportok szerint osztályozta a vállalkozókat, a gyerekek és felnőttek életkoruknak megfelelő feladatokat kaptak. Idén a kerékpárosokra fókuszáltak a tesztek összeállítói. A legjobb eredményt elérőknek ajándécsomaggal kedveskedtek, akik többek között a közlekedésbiztonságot segítő láthatósági mellényt, fényviszszaverő karpántot kaptak. A sátor melletti OBB pavilonban a Safety-Hungary két segédmotoros szimulátora aratta a legnagyobb sikert. A valós élethelyzetet szimuláló szerkezeteken mindenki kipróbálhatta tudását, és a helyszíni tapasztalatok azt mutatták: azoknak is kihívást okozott a szimulátor, akik egyébként már jogosítvánnyal rendelkező, gyakorlott motorosként ültek a kormányaszarvhoz.

A sátorban a trafficgames.hu oldal népszerűsítése örvén az online felületen játszható ügyességi játékok is sikeresnek bizonyultak. A nemrégiben indult oldal a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos különböző játékok gyűjtőfelülete, amelyet a rendőrség szakemberei a Közlekedéstudományi Intézet mérnökeivel, kutatóival közösen fejlesztettek ki. Akit a KRESZ memory érdekelt, megtalálta ezt a játékot is, a Tóbiás és Balambér mesefigura jelmezébe bújt két aktivista pedig közlekedésbiztonsági hangoskönyvet osztogatott a gyerekeknek.

A „Közlekedik a család” vetélkedő budapesti döntőjét is itt tartották, komplett családok versenyeztek azért, hogy bejussanak a szeptemberi zsámbéki országos döntőbe. A biciklipárba már nevében sokat sejtetett, nem is keltett csalódást: a görgőkre állított bringákon adott idő alatt minél messzebb kellett jutniuk a vállalkozóknak a győzelemért. A rendőrszakmai versenyben idén a karos forgalomirányítók, a motoros és gépkocsi járórozók versenyeztek. Utóbbiak egy nappal korábban elméleti, a rendőrnapon pedig gyakorlati feladatokban mérték össze tudásukat.

S. V. A.

HALÁLRA GÁZOLTAK EGY RENDŐRLÓVAT

A rendezvényt egy sajnálatos tragédia árnyékolta be, egy autó ütközött egy rendőrlóval. A Készenléti Rendőrség Lovas Alosztályának bemutatója alatt az egyik ló megcsúszott, kengyele elszakadt, a ló megbokrosodott, lovasát levetette, majd kivágta a Dózsa György útra, ahol egy arra szabályosan haladó személygépkocsival ütközött. A vezető könnyű sérülést szenvedett, míg a ló sajnos a helyszínen elpusztult.




Zsófi az anyukájával utazik

Ülj az autóban mindig a kijelölt helyedre,
csak a szabályos utazás járjon a fejedbe.
Biztonsági övedet ne felejtss el becsatolni,
hogy sikerüljön mindenhová, vidáman megérkezni.






Közlekedési járművön való utazás

Utazni mindig izgalmas és jó,
De rengeteg az odafigyelni való.
Mindig légy udvarias, előzékeny,
ne legyen a hangzó az elsőségem.






Zsófi és a piros lámpa

A piros lámpa, az jelenti: Stop! Most állj.
A zebrára, az autók elé kérlek ne ugrálj!
A zöld lámpa azt jelzi: menj, most szabad!
Jól néz körül, de nem kell, hogy szaladj!






Leszállás egy mozgó járműről

Mozgó járműről leugrani nem szabad,
Ha megteszed több időd semmire sem marad.
A vonat ajtaját kinyitni csak álló helyzetben lehet,
és akkor mindenki biztonságban tovább mehet.





RAJZ-, FOTÓ- ÉS CSALÁDI PÁLYÁZAT



az Európai Mobilitási Hét és Autómentes Nap alkalmából

A mi utcánk, a mi jövőnk!

A ti utcátokban van egészséges, környezetbarát közösségi élet? Mutasd meg nekünk, hogyan képzeld el az utcátok mindennapjait közlekedési és környezetvédelmi szempontból, hiszen a **mi utcánk a mi környezetünk, a mi levegőnk, a mi egészségünk, a mi jövőnk** múlik a saját döntéseinken, közlekedési szokásaink megváltoztatásán.

RAJZOLD LE

- milyen számokra az ideális utca vagy tér, ahol élni szeretnél
- hogyan tennéd környezetbarát közlekedésűvé a közösségetek területeit
- hogyan hívnád fel a figyelmét az autóval közlekedőknek az utcátokban, hogy más közlekedési eszközöket válasszanak
- mit teszel a te és a környezeted egészségének megóvása érdekében.

KÉSZÍTS A CSALÁDODDAL EGYÜTT EGY KÖZÖS ALKOTÁST, Ahol bemutatjátok,

- milyen számotokra az ideális utca, környezet a közös időtöltésre, kikapcsolódásra
 - miért jó együtt a családdal programokat szervezni úgy is, hogy nem kell nagy távolságra autózni.
- Akár egész közösségek, utcányi családok közös munkáit is várjuk szeretettel.

FÉNYKÉPEZD LE

- a számokra ideális közlekedéssel rendelkező élhető utcát, teret
 - vagy akár több fotóból montázst is készíthetsz, amiben elképzeld, milyen utcában lenne jó élni.
- Fotó kategóriában külön díjazzuk a felsőoktatási intézmények hallgatóit.

Mindenki pályázatát várjuk, a legjobb pályaműveket nyereményekkel díjazzuk.

A pályázatok postára adási és beküldési határideje: 2014. június 30.

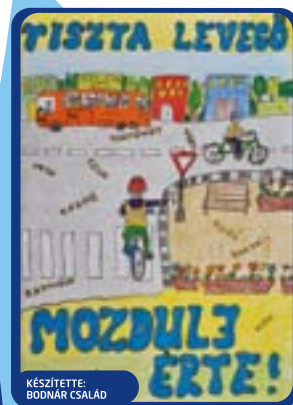
A rajzokat, pályaműveket postai úton várjuk, kizárólag a fotókat lehet e-mail útján beküldeni az emhfotopalyazat@nfm.gov.hu e-mail címre.

Részletes tájékoztatás: www.emh.kormany.hu/palyazat

A facebookon is fent vagyunk: www.facebook.com/EMH.AMN



KÉSZÍTETTE: KOVÁCS AKOS



KÉSZÍTETTE: BODNÁR CSALÁD



KÉSZÍTETTE: ROMÁN CSALÁD



KÉSZÍTETTE: RÉPÁSV ZSÓLT



VIDÉKFEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM



EMBERI ERŐFORRÁSOK
MINISZTERIUMA