

Közlekedés- biztonság

A Nemzeti Közlekedési
Hatóság szakmai lapja
2014 | 3. szám



**Változások a közúti
áru fuvarozás területén**
Az NFM és az NKH tájékoztatója

**Bűn- és baleset-megelőzés:
a biztonság a közös nevező**
Interjú Schváb Zoltánnal

**Közlekedésbiztonsági
helyzetkép**
*A közlekedők felelőssége
a szabályok betartása*

*„Össze kell hangolni minden olyan szervezet munkáját, amely bármit is
tehet a bűn megelőzéséért.”*

Összehangolt, egységes bűnmegelőzés

Dr. Hatala József, a Nemzeti Bűnmegelőzési Tanács elnöke

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 kürt 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.

Mindezekon 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 („autobusok”), továbbá ezek pótkocsijai	24950 Ft
Mezőgazdasági vontató, lassú jármű és ezek pótkocsijai	7760 Ft



Tisztelt Olvasó!



dr. Garamvölgyi László

Fotó: Iró Zoltán

S ohasem volt aktuálisabb Cesare Beccaria örökérvényű megállapítása: „A bűncselekményeket jobb megelőzni, mint büntetni.” A 21. század globalizációs technológiai, a Neumann-galaxis szakadatlan kihívásai, egyáltalán a posztmodern társadalmak maguk termelte kockázatai mind-mind olyan (pre)kriminális problémákat jelentenek, amelyekkel szemben a hagyományos büntetőjogi eszközök teljességgel hatástalanok, következésképpen felértékelődik a prevenció. A bűnmegelőzés értelemszerűen nem kizárólag állami feladat, sokkal inkább társadalmi együttműködés (ha tetszik, az egyén és a közösségek védelmi rendszere), amelyhez szükség van egy magas szintű közigazgatási irányításra, összehangolásra – de az állampolgárok aktív közreműködése, támogatása, önszerveződése nélkül aligha lehet hatékony. Tudjuk, a bűnözés társadalmi tömegjelenség, ezért az ellene folytatott harcot is ilyen szinten kell megszervezni, de ebben a küzdelemben rengeteg szövetségeseünk van, hiszen a prevencióban mindenki érdekelt, tehát ez valóban közügy, és – Arisztotelész után szabadon – a közjót szolgálja.

Szakemberek szerint célszerűbb bűn- és baleset-megelőzésről beszélni, hiszen a kettő szorosan összefügg, de ezt egyébként az uniós tagországok prevenciók gyakorlata is mutatja. Magam is úgy látom, hogy a megelőzés koncepcionális tárgyai azonosak, aminél persze sokkal fontosabb, hogy alanyai is, hiszen a biztonság, annak igénye az ember nembeli lényege, és mint ismeretes (épp most hatvanéves az úgynevezett Maslow-piramis) alapvető humán szükséglet. Mit is kívánhatnék a végén? Mindenkinek bűn- és balesetmentes nyarat, biztonságos pihenést!

dr. Garamvölgyi László
Nemzeti Bűnmegelőzési Tanács
kommunikációs igazgató

közlekedés- biztonság

A Nemzeti Közlekedési
Hatóság szakmai lapja
2014 | 3. szám

Beszélgetés Dr. Hatala Józseffel,
a Nemzeti Bűnmegelőzési Tanács elnökével
Összehangolt, egységes bűnmegelőzés
4. oldal ▶



4.



26.

A SENSor-rendezvényen kiderült: hazánkban nincsenek kifejezetten halálotak
Magyarország baleseti kockázati térképe
◀ **26. oldal**

Beszélgetés Dr. Hatala Józseffel,
a Nemzeti Bűnmegelőzési Tanács elnökével
Összehangolt, egységes
bűnmegelőzés
4. oldal

Interjú Schwáb Zoltán közlekedésért felelős
helyettes államtitkárral
Bűn- és balesetmegelőzés:
a biztonság a közös nevező
6. oldal

A bűnmegelőzés történetének rövid áttekintése
Jobb megelőzni, mint büntetni!
8. oldal

Kizárólag széles körű társadalmi összefogással
lehet sikeres

Az új bűnmegelőzési stratégia
10. oldal

A közúti gyermekbalesetek alakulása
a nyári hónapokban

Gyermekeink közlekednek
11. oldal

A közúti közlekedésbiztonság
2013. évi alakulása az unióban

Rekordteljesítmény Európa útjain
14. oldal

Áttekintés Magyarország közúti
közlekedésbiztonsági teljesítményéről 2013-ban

Kevesebb haláleset, de
több baleset a hazai utakon
16. oldal



32.

A közlekedők felelőssége a szabályok betartása
Közlekedésbiztonsági helyzetkép
22. oldal

Az elsők között honosítottuk meg a közúti
biztonsági auditálás intézményrendszerét
Forgalomtechnikai megoldások
a közlekedésbiztonság javítására
24. oldal

A SENSor-rendezvényen kiderült: hazánkban
nincsenek kifejezetten halálotak
Magyarország baleseti kockázati
térképe
26. oldal

Interjú Pécsi Norbert Sándorral,
a Magyar Közút Nonprofit Zrt.
kommunikációs osztályvezetőjével

Korszerűsítéssel
a közlekedésbiztonságért
30. oldal

A nemzetközi ROSEE projekt céljai
és hazai megvalósulása

Délkelet-európai összefogás
a közlekedésbiztonságért
32. oldal

Elemi érdek a felkészülés
az európai uniós pályázatokra

Közlekedésfejlesztés Magyarországon
34. oldal



34.



54.

Cél a gyerekek és a szülők közös részvétele a programokon
Közlekedésbiztonság az Opel Családi Fesztiválján
58. oldal ▶

„Az elsőnek van a legnehezebb dolga, mindenki őt akarja legyőzni”
Szakoktatók és vizsgabiztosok országos döntője
54. oldal



58.

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és
a Nemzeti Közlekedési Hatóság tájékoztatója
Változások a közúti árufuvarozás
területén
38. oldal

Cél az egyenlő versenyfeltételek biztosítása
és a baleset-megelőzés

Versenyképesség és ellenőrzés
40. oldal

Országos, összehangolt, célzott közúti akció
3 nap, 3972 ellenőrzés
44. oldal

Érsek István: nem a büntetés,
a szabálykövetés elérése a hatóság célja
A manipulációs teszter elől nincs
menekvés!
46. oldal

A kilométeróra manipulálása nehezebb,
a jármű-regisztráció másik országban könnyebb
Műszaki vizsgáztatás: szigorúbb,
de hatékonyabb uniós előírások
48. oldal

A járműipar üzemeltetői és beépítési
felelőssége a hatóság szemszögéből
Szabályozási és felelősségi kérdések
a közlekedésbiztonságban
50. oldal



62.

A jogosítvány megszerzése a megfelelő
tájékozódással kezdődik
Milyen autósiskolát válasszunk?
52. oldal

„Az elsőnek van a legnehezebb dolga, mindenki
őt akarja legyőzni”
Szakoktatók és vizsgabiztosok
országos döntője
54. oldal

Cél a gyerekek és a szülők közös részvétele
a programokon
Közlekedésbiztonság az Opel Családi
Fesztiválján
58. oldal

A MÁV Zrt. mozdonyavató ünnepsége
a Nyugati pályaudvaron
Mozdonyt neveztek el
Gábor Áronról
62. oldal

Pilóta nélküli repülőök üzemeltetésének
jogi és gyakorlati kérdései
Drónok a gazdaságban
66. oldal

Szakmai nap a Közlekedésfejlesztési
Koordinációs Központban
Közlekedésre nevelés az óvodában
68. oldal

Közel negyven helyszínen látták vendégül
reggelire a kerékpárral közlekedőket
Bringás reggeli országsszerte
72. oldal

Európa-szerte új funkciókat tölt be a bicikli
A kerékpár Európában:
több mint jármű
74. oldal

Az agresszió életveszélyes lehet a közúti
közlekedésben
Soha ne vezessünk fáradtan!
78. oldal

Fókuszban a szabályos rakományrögzítés
a 3,5 tonna alatti járműveknél
Cargo-kontroll az utakon
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: Ortvös Nándor | Szerzők: David Mónika, Dekány Zsolt, Cégény István, Győri Gyula, Schwáb Zoltán, Simon V. Attila, Vácz Vincent, Varga-Berecz Kriszta, Varjú Frigyes, Tothné Temesi Kinga | Fotók: Alin Pandaru, ecf.com, Iro Zoltán, Izsák Éva, NKH, Shutterstock, Szadai Roland, Ursula Bach | Címlápfotó: Iro Zoltán | Tördelő: Gara László | Nyomda: Bones-Press Kft. | A szerkesztőség címe: 1067 Budapest, Eötvös u. 20. | E-mail: kommunikacio@nkh.gov.hu | ISSN 2062-6916 | Megjelenik a Magyar Közlekedési Kiadó Kft. gondozásában. Ügyvezető igazgató: Kiss Pál. | A kiadvány ingyenes

Beszélgetés Dr. Hatala Józseffel, a Nemzeti Bűnmegelőzési Tanács elnökével

Összehangolt, egységes bűnmegelőzés

Az egy évvel ezelőtt megalakult Nemzeti Bűnmegelőzési Tanács nemcsak az új bűnmegelőzési stratégia kidolgozásakor, hanem a cselekvési tervek megvalósításának koordinálása és a bűnmegelőzési modellek működtetése során is a legújabb tudományos eredményekre támaszkodik. Elnökét a miniszterelnök nevezi ki, a társelnökei pedig miniszterek. A kidolgozott stratégia a gyakran előforduló bűncselekmények megelőzésére koncentrál, de nagy erénye, hogy elismeri és alkalmazza a baleset-megelőzés közlekedésbiztonságot fokozó szerepét is. A részletekről Dr. Hatala Józsefet, a Nemzeti Bűnmegelőzési Tanács elnökét kérdeztük.

– *Miért alakult meg a Nemzeti Bűnmegelőzési Tanács? Nem lett volna elegendő – követve a kirívó társadalmi, közbiztonsági változásokat – a büntetőjogban szigorításokat végrehajtani?*

– Az elmúlt időben Magyarországon is felerősödtek azok a nézetek, amelyek szerint az egyik leghatásosabb és legeredményesebb megelőzési megoldás a szigorú büntetési tételek alkalmazása. Mi azonban úgy gondoljuk, hogy az élet ezt a teóriát nem igazolja. Pusztán azzal, hogy szigorúbbak a büntetések, nem lehet teljes egészében eredményt elérni, legfeljebb részsikereket. Emiatt volt szükség egy összehangolt, egységes bűnmegelőzési stratégia és program elindítására. Össze kell hangolni minden olyan szervezet munkáját, amely bármit is tehet a bűn megelőzéséért.

– *Melyek a főbb stratégiai területek a bűnmegelőzési programban?*

– Különböző beavatkozási területeket határoztunk meg. Elsőnek és legfontosabbnak tartjuk az ifjúsággal kapcsolatos bűnmegelőzési problémák kezelését. Gondolom, nem kell magyarázni, hogy a felnövekvő nemzedék oktatása, nevelése a jövőt határozza meg. Az ő védelmük nem azonnali eredményeket hoz, ám ezek az eredmények hosszú távon kiegyensúlyozott, biztonságos életet

jelenthetnek. A másik fontos terület a közterületek és külterületek biztonságának kérdése. A magyar rendőrség és a megelőzési program jelentős eredményeket ért el már a stratégia kidolgozása előtt is például a tanyák biztonsága terén, emiatt több uniós tagország rendőrsége érdeklődik a tapasztalataink iránt.

– *A tanyákon többnyire idősebb emberek élnek. Erre a korosztályra külön stratégiát is kidolgozott a tanács.*

– Nem lehet figyelmen kívül hagyni az időskorúakkal kapcsolatos problémákat sem. Velük kapcsolatban inkább az áldozattá válás kockázatát és veszélyét kell közösen csökkentenünk. Emiatt tartjuk fontosnak a Szomszédok Egymásért Mozgalom további erősítését, fejlesztését. Ezzel el is értünk a legfontosabb beavatkozási területek felsorolásának végére, pontosabban egy komoly célterület még hátramaradt: a reintegráció. Vagyis azokkal a személyekkel is foglalkozni kívánunk, akik már összeütközésbe kerültek a törvénnyel, és jelenleg büntetésüket töltik. Számukra személyiségfejlesztő és -formáló programokat kívánunk indítani a büntetés-végrehajtási intézet közreműködésével. Megítélésünk szerint ez hosszú távon könnyebbé teszi, elősegíti a társadalomba való visszatérésüket.

– *Az emberek úgymond megszólítása nem megy a civil szféra és az önkormányzatok bevonása nélkül. A stratégia számolt-e a lehetőségek jelentőségével, befolyásával?*

– Amikor elkészítettük a bűnmegelőzési stratégiát, az önkormányzatok is véleményt mondtak arról, hogy ők hogyan tudnak csatlakozni a programokhoz. Vitathatatlanul nagy szerepük van az önkormányzatoknak, és törvény is előírja számukra a kötelezettséget a közrend és közbiztonság megteremtésében. A bűnözés társadalmi tömegjelenség, és emiatt fontos a lakossággal való kapcsolattartás, sőt a bűnözéssel szemben is csak társadalmi összefogással lehet eredményeket elérni. Nagyon helyesen döntött a kormány, amikor kialakította a bűnmegelőzés szervezetét, hiszen a Nemzeti Bűnmegelőzési Tanács tevékenysége mindannyiunk jövőjét érinti. A cél pedig az, hogy kiegyensúlyozott biztonságban éljen hazánk lakossága, mert a biztonság az egyik legnagyobb társadalmi érték. Ha biztonság van, és a biztonság megteremtésének elveiben és céljaiban egyetért a társadalom, s össze is fog, akkor biztos, hogy csökken majd a bűncselekmények száma és az okozott társadalmi kár mértéke.

– *Milyennek ítéli napjaink bűnmegelőzési munkáját?*

– A bűnmegelőzés szervezett formában 25 évvel ezelőtt indult, lemaradva Európától, ahol addigra már kialakultak a stratégia szervezeti formái és módszerei. Mégis úgy gondolom, hogy az eltelt negyedszázad alatt a nemzeti bűnmegelőzés szervezeti formái



Fotó: Iró Zoltán

„Ha a biztonság megteremtésének elveiben és céljaiban egyetért a társadalom, s össze is fog, akkor biztos, hogy csökken majd a bűncselekmények száma és az okozott társadalmi kár mértéke.”

eredményesen befolyásolták a bűnözés alakulását, és további nagy lehetőségeket rejtenek magukban az előttünk álló időkre nézve is.

– *A bűnmegelőzési stratégiában külön fejezetként foglalkoznak a baleset-megelőzéssel. Miért vált ez szükségessé?*

– A közlekedésbiztonság egy speciális területe a bűnmegelőzésnek, ezért szükséges, hogy azzal egy speciális szervezet foglalkozzon, az Országos Balesetmegelőzési Bizottság (OBB). Magyarországon a baleset-megelőzéssel valamikor a '60-as évek végén, a '70-es évek elején kezdtek igazán behatóan foglalkozni. Ahogy fejlődött a motorizáció, és egyre több gépjárművet helyeztek üzembe, mind fontosabbá vált a közlekedésbiztonság helyzete. A rendőrség irányításával kialakult egy, az országot átfogó baleset-megelőzési szervezet, amely hosszú évek munkájával komoly eredményeket ért el. De különösen intenzív fejlődés következett be a '90-es esztendőktől, amelyek már a szükséges kormányzati támogatással párosultak, így az adminisztratív intézkedések, valamint a felvilágosító, nevelő, propagandamunka együttesen meghozták a kézzelfogható sikert. Ennek köszönhetően Magyarország ma már nem Európa szegyenpadján ül a kritikán aluli közlekedésbiztonsága miatt, hanem ellenkezőleg, kimagasló közlekedésbiztonsági eredményeinkkel éppen az erős közép-felső kategóriába kerültünk.

– *Annál is inkább megérdemeljük a nemzetközi figyelmet, mert hazánkban az elmúlt tíz évben az előirányoztnál messze nagyobb arányban csökkent a súlyos és halálos balesetek száma. Ezt egy rangos nemzetközi díjjal el is ismerte az Európai Bizottság. Viszont újabban megfordulni látszik a kedvező trend, idén újra növekedett a halálos és súlyos balesetek száma. Valami történt, hogy mi, még nem tudni, de, gondolom, a stratégiának ezzel mindenképpen foglalkoznia kell.*

– Természetesen mind a baleset-megelőzéssel, mind pedig a bűnmegelőzéssel foglalkozó szervezeteknek állandóan értékelnie, elemeznie kell a folyamatban lévő változásokat, és ahhoz kell igazítani a megelőzési programokat. Azt senki nem gondolhatja, hogy a baleset-megelőzés és a bűnmegelőzés területén folyamatos, örök életre szóló pozitív trend fog érvényesülni. El kell fogadni, hogy eljön az az

időszak, amikor az összes körülmény, ami hatással lehet a közlekedésbiztonságra vagy a bűnmegelőzésre, stagnáló, de inkább kissé hullámzó pályát fog leírni, de nem ez a fontos. A tendencia a lényeg, arra kell odafigyelni, és nagyon jól kell megtalálni a beavatkozási pontokat. Lehet, hogy adminisztratív intézkedésekre lesz szükség, lehet, hogy fokozni kell a közúti ellenőrzést, de az is lehetséges, hogy át kell tekinteni a kritikus útvonalak építészeti adottságait, korrekciókat kell végrehajtani, vagy új útvonalat kell kiépíteni. Ezer és ezer összetevője van a megoldásnak, azonban folyamatos odafigyelés mellett az éveken átnyúló tendencia a lényeg, hogy egyre kevesebb legyen a negatívum. Ugyanakkor el kell fogadni, hogy lehetnek időszakok, amikor az eredmények hullámzást mutatnak, netán romlanak.

– *Múlhatatlan érdemeket szerzett a baleset-megelőzés terén az OBB, együttműködve a hatóságok különböző szervezeteivel és a tárcák háttérintézményeivel. Tanulva a bevált stratégiákból, nem kellene lemásolni az itt kialakított és működő struktúrákat, hogy a közlekedésbiztonsághoz hasonlóan közelebb kerüljön a bűnmegelőzés is a gyerekekhez?*

– Ahogyan a közlekedésbiztonság területén a fiatal korosztállyal való foglalkozás, baleset-megelőzési szempontú nevelés és oktatás meghozta az eredményét, meggyőződésünk, hogy a bűnmegelőzés területén is a felnövekvő ifjúság felé kell nyitni, s meg kell találni azokat a kitörési pontokat és módszereket, amelyek lehetővé teszik, hogy az új generáció minél kevésbé váljon áldozattá vagy elkövetővé. Az egyik kitörési lehetőséget a sport területén látjuk megvalósíthatónak. Nem hiszem, hogy nagyon magyarázni kell, hogy a sport a személyiségfejlesztés és a jellemformálás területén milyen jelentőséggel bír. A fiatalokkal meg kell szeretetni és el kell fogadtatni, hogy a sport az élet hasznos, velejáró része, és ha ezt kellő időben elkezdjük, akkor egy olyan fiatal felnőtt korosztályunk lesz 10–15 év múlva, amelynek természetes a napi sportolás, megtanulja tisztelni a teljesítményt, megtanul csapatban gondolkodni, és hogy semmi nincs munka és áldozatok nélkül. Mindezt sport nélkül nehezen vagy egyáltalán nem tudná elsajátítani, ezért fontos része ez a stratégiánknak.

Varjú Frigyes

Interjú Schwáb Zoltán közlekedésért felelős helyettes államtitkárral

Bűn- és baleset- megelőzés: a biztonság a közös nevező

Tapasztalatok szerint a baleset-megelőzést és a bűnmegelőzést már egészen kisgyermekkorban el kell kezdeni, mert akkor a leghatékonyabb – állítja a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium helyettes államtitkára. Schwáb Zoltán szerint szoros a munkakapcsolat az NFM és más, a bűn- és baleset-megelőzésben érintett tárca között, hiszen a két területen a biztonság a közös nevező. Emiatt összetársadalmi érdek, hogy mindkét stratégia szorosan és párhuzamosan érvényesüljön a jövőben is.

– A bűnmegelőzési stratégiához hasonló célokat fogalmazott meg a baleset-megelőzés terén a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium is, legfőképpen a kisiskolások felvilágosítását és az iskolai nevelést helyezve középpontba. Miért?

– Tapasztalatok szerint a baleset-megelőzést és a bűnmegelőzést már egészen kisgyermekkorban el kell kezdeni, mert akkor a leghatékonyabb, természetesen a korosztályuknak megfelelő, játékos módon. Lehetőleg a szülők aktív bevonásával kell megtanítani őket arra, hogy mi helyes és mi helytelen a közlekedésben. Elfogadhatatlan, hogy ártatlan gyerekek legyenek sérültjei vagy áldozatai egy-egy balesetnek, ezért is nagyon fontos, hogy elkészült a Bűnmegelőzési Stratégia, amely ugyancsak megerősíti, hogy az alapoknál kell kezdeni az oktatást. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium ehhez a törekvéshez csatlakozott, így amikor az időjárás már enged, onnantól kezdve egészen késő ősziig számtalan oktató-nevelő programot szervezünk hétvégeként az ifjúság számára, hogy megtanítsuk a helyes közlekedés alapjait.

– Milyen kommunikációs stratégiát dolgoztak ki arra, hogy egyaránt sikerüljön megszólítani a legkisebb és a nagyobb korosztály tagjait?

– Alapvetően megváltoztattuk a baleset-megelőzéssel kapcsolatos kommunikációt 2010-ben: ma már nem várjuk el, hogy

hozzánk jöjjenek a fiatalok vagy azok szülei, hanem mi magunk keressük fel őket. Ott vagyunk az összes nagy zenei fesztiválon, ahol nagy tömegben vannak jelen szülők és gyerekek. Külön sátrakkal, bemutatókkal, színes, játékos programokkal készülünk a találkozókra, mert abban a környezetben nagyon hatékonyan képesek vagyunk megszólítani mind a gyerekeket, mind pedig a szülőket. Fontos, hogy az iskolákat és az iskolákban tanuló gyerekeket életkor-specifikus tananyagokkal érjük el. Teljesen egyértelmű, hogy egy 6-7 éves kisiskolást nem lehet ugyanazokkal az eszközökkel oktatni, mint egy 12-14 éves felsőtagozatos. Ahol lehet, mintatanórákat szervezünk, nyári szünetben a kerékpáros táborok előtt felkészítőket tartunk, és az ehhez szükséges közlekedésbiztonsági eszközöket mi biztosítjuk. Az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottsággal (OBB), illetve a városi bizottságok bevonásával együtt pedig az egész tanévben eljutunk az iskolákba, ahol felkészült tanárok, illetve rendőrök oktatják a gyerekeket közlekedni, és mindezt úgy, hogy ne száraz és unalmas legyen a foglalkozás, hanem maradandó és élménydús. Természetesen multimédiás eszközöket is alkalmazunk, interneten, játékokon keresztül is kapcsolatban állunk a gyerekekkel, ami 12 éves kor felett különösen hatékonynak tűnik. Hogyha ezt kiegészítjük nyereményekkel – márpedig versengeni, nyerni mindenki szeret –, akkor szórakozva tanulnak, és nagyon jelentős sikereket érhetünk el.

– A stratégiában kiemelten szerepel, hogy az iskolák környékén forgalomcsillapító zónákat kell létesíteni, miközben az iskolabuszok is jelentős védelmet kaptak már a legújabb KRESZ-változásoknak köszönhetően. Milyen egyéb közlekedési, rendőrhatalósági elképzelések léteznek az iskoláskorúak védelmében?

– A baleset-megelőzésnek számtalan eszköze van. Az, hogy közlekedési szabályokat alkotunk, amelyeket be lehet tartani, illetve amelyek betartását következetesen ellenőrizzük, nagyon fontos feladata a közlekedésért felelős tárcanak, de ugyanilyen felelős tevékenységünk a közlekedési infrastruktúra kiépítése is. Többek között már bevezettük a közlekedésbiztonsági auditor intézményrendszerét, mert a cél az, hogy a jövőben ne épülhessenek halálutak. Ezért független közlekedésbiztonsági auditorok ellenőrzik a beruházási terveket egészen a megvalósítás utáni időig. Ez főként iskolák környékén

nagyon fontos feladat, hiszen a forgalmat már a tervezéskor úgy kell kialakítani, hogy az a tanintézetek előtt, mellett minél kisebb legyen. Természetesen ezeken a helyeken meg kell teremtenünk a közösségi közlekedés és az iskolabuszok közlekedési elsőbbségét, valamint a biztonságos megállás lehetőségét is. Olyan forgalomcsillapításra van szükség, amely valóban eléri a célját. Amelyik betarthatatlan, annak nincs értelme. Azt tapasztaltam, hogy ha a helyi polgárőrséggel együttműködik az iskola, és reggelente, illetve a tanórák után egy sárga mellényes polgárőr segíti a gyerekeket a gyalogátkelőn, azt az autósok rendszerint türelemmel viselik.

– A tömegközlekedés biztonságossá tétele, a közlekedők biztonságának megóvása az egyik legfontosabb közlekedésbiztonsági tevékenység. Persze hasonlóan fontos a közúthálózat minőségének állandó fenntartása és javítása is. Lát-e még hasonló tennivalókat?

– Nagyon fontos a közlekedésbiztonság-centrikus szabályozás, amely lényeges eleme a közlekedésbiztonságnak. Ha a közösségi közlekedés elsőbbségét magas szinten megteremtjük, az egyértelműen segíti a közlekedésbiztonságot, hiszen a közösségi közlekedés lényegesen biztonságosabb, mint az egyéni közlekedés. Minél többen

látszik, hogy meddig jutottunk a baleset-megelőzésben. Ez a folyamat természetesen soha nem állhat meg, hiszen az életből fakadó és a technikai követelmények folyton változnak, és ehhez igazodni kell. Nem véletlen, hogy a KRESZ-t soha nem lehet véglegesen megalkotni, ahhoz időről időre hozzá kell nyúlni, felülvizsgálni és módosítani kell.

– A baleset- és bűnmegelőzés gyakran átfedésben van, nem ritkán előfordul, hogy egy-egy közlekedési baleset egyben bűncselekmény is, hiszen a körülmények annyira súlyosak. Ebből a szempontból milyen feladatokat rónak az NFM-re a Bűnmegelőzési Tanács célkitűzései?

– Alapvetően megújítottuk az együttműködés rendszerét 2010-ben, ezért mind a baleset-megelőzés, mind pedig a bűnmegelőzés terén jelentősen javult a tárcák közötti szakmai kapcsolat. A Bűnmegelőzési Tanács munkájában a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium képviselője teljes értékű tagként vesz részt, és ugyanígy a baleset-megelőzésben, az Országos Balesetmegelőzési Bizottság munkájában is. Lényeges a bűnmegelőzés szempontjából például a kábítószer vagy alkohol hatása alatt okozott balesetek elkerülése, amely

„Az, hogy közlekedési szabályokat alkotunk, amelyeket be lehet tartani, illetve amelyek betartását következetesen ellenőrizzük, fontos feladata a közlekedésért felelős tárcának, de ugyanilyen felelős tevékenységünk a közlekedési infrastruktúra kiépítése is.”



használják a közösségi közlekedést, annál többet tettünk a közlekedésbiztonságért. Ha a közösségi közlekedési eszközök korszerűek, megbízhatóak, tiszták, ha a közlekedési pálya, a sínek, utak műszaki állapota megfelelő, akkor olyan szolgáltatást tudunk nyújtani, amivel az egyéni közlekedés aligha versenyezhet. Emellett, ha elérjük azt a fiatal korosztályt, amelynek tagjai előbb kerékpáron, később segédmotoros kerékpáron vagy motorkerékpáron sokat közlekednek, és életkor-specifikus módon, eredendően hajlamosak a szabályszegésre, és meg tudjuk értetni velük, hogy mit szabad és mit nem, mert az életük a tét, akkor valóban sokat tettünk a közlekedésbiztonság javításáért. Ha mindezt kiegészítjük azokkal a fontos szabályozási elemekkel, amelyeket az elmúlt években bevezettünk – például a kamionok előzési tilalma autópályákon, vagy az iskolabuszok elsőbbsége tanintézetek környezetében –, akkor pontosan

egy olyan speciális határterületnek tekinthető, ahol egyaránt szerepe van a bűnmegelőzésnek és a baleset-megelőzésnek is. Ezért is nagyon fontos, hogy az NFM szorosan együttműködik például a nemzetközi kábítószer-ellenes szövetséggel és a Belügyminisztérium háttérintézményeivel. Például a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramot alapvetően az NFM és háttérintézményei, többek között a Nemzeti Közlekedési Hatóság és a Közlekedéstudományi Intézet dolgozta ki, amelyet szorosan egyeztetünk a Belügyminisztériummal és háttérintézményeivel, a rendőrséggel, a mentőszolgálatokkal és másokkal, és ettől vált komplexszé a koncepció. Mindebből is látható, hogy mind a bűnmegelőzés, mind a baleset-megelőzés terén a közös nevező a biztonság. Össztársadalmi érdek, hogy mindkét stratégia szorosan és párhuzamosan érvényesüljön a jövőben is.

Varjú Frigyes

A bűnmegelőzés történetének rövid áttekintése

Jobb megelőzni, mint büntetni!

„A bűnözés egyidős az emberiséggel, az viszont kevésbé ismert, hogy a bűnmegelőzés is” – ad rövid történeti áttekintést a témában *Garamvölgyi László*. A Nemzeti Bűnmegelőzési Tanács kommunikációs igazgatója emlékeztetett rá: már a sumér társadalomban vannak utalások a megelőzésre, de bővebben és tételesen az antik római jogrend foglalkozott mélyrehatóan a bűnözéssel. Az újkori bűnmegelőzési koncepció megszületése *Cezare Beccaria* nevéhez köthető, miután 1764-ben megjelent szakkönyvében jobbra a bűn és a büntetések összefüggéseit boncolgatta. A kötet máig ható és napjainkban sokat felemlgetett, hovatovább szlogenenné vált leglényegesebb megállapítása a következő: a bűncselekményeket jobb megelőzni, mint büntetni.

Persze az idő kereke nem állt meg, forgott az, ha lassan is. Így aztán a bűnmegelőzés stratégiájának feltűnésében a következő fontos állomás csak néhány száz évvel később, a XX. század közepére tehető. A prevenció gondolata 1950-ben merült fel ugyanis komolyabban, bár még csak elméleti szinten az ENSZ-ben, így aztán nem is követte semmiféle lényegi, konkrét intézkedés. Erre egészen 1972-ig kellett várni, amikor a témában végre testet öltött az első, nemzetek feletti ENSZ határozat. Garamvölgyi szerint Magyarországon még később erősödtek meg a bűnmegelőzési szemlélet csirái. Az első szakmai publikációk valamikor az 1980-as évek második felében jelentek meg, és a témakör a tanácskozáson, szakmai szimpóziumokon is ebben az időben került terítékre. Az előadásokat és publikációkat azonban nem követte semmi, noha éppen ebben az időszakban, a '80-as esztendőkből, tíz év alatt megnégyszereződött az ismertté vált bűncselekmények száma Magyarországon. A drasztikus változások hovatovább közbiztonsági káosszal fenyegettek,

mégsem született állami prevenciósi direktíva. „Sajnos azt kell mondanom, hogy a rendszerváltáskor, 1990-ben sem lett sokkal jobb a helyzet” – emlékszik vissza kritikusan a 24 évvel ezelőtti „hős-korra” Garamvölgyi László, merthogy egészen 2003-ig kellett várni az első törvényhozói reakciókra. Vagyis alig több mint egy évtizeddel ezelőtt hozott határozatot az Országgyűlés a magyarországi bűnmegelőzési stratégiáról, amelyet aztán 2013-ban egy újabb koncepció váltott fel, miután megszületett, illetve újjáalakult a Nemzeti Bűnmegelőzési Tanács. Jeles dátum tehát 2013. szeptember 18., amikor is a kormány elfogadta a tíz évre szóló, tartalmában rendkívül modernnek számító, a legfrissebb tudományos ismereteket adaptáló Nemzeti Bűnmegelőzési Stratégiát. A koncepció kétéves cselekvési ciklusokat tartalmaz, és bár még messze nem értünk az öt közül az első ciklus végére sem, már láthatók az első biztató eredmények a bűnmegelőzésben.

„Hogyha definiálni kellene, akkor ez a koncepció egy társadalmi védekezési mechanizmus, egy önvédelmi rendszer, amelyben nem kizárólag az államnak jut szerep, hanem bőven van mozgásteret az állampolgároknak is” – húzta alá a kommunikációs igazgató. „Ez a védelmi rendszer az egyéntől a közösségen át egészen az ökoszisztémáig terjed, miközben a Nemzeti Bűnmegelőzési Tanács számos szövetségesre támaszkodhat, ezért többé nem téveszthető szem elől az aktuális kriminális helyzet és az egyre bonyolultabbá váló bűnözési viszonyok.”

A legújabb szakirodalom szerint a bűnmegelőzést és a balesetmegelőzést nem lehet elég korán kezdeni. Napjainkban 4–5 éves korban már fogékonyak a gyerekek az első közlekedésbiztonsági és bűnmegelőzési információkra, amelyet szigorúan korszpecifikusan, életkoruknak megfelelő módon kell eljuttatni hozzájuk, természetesen játékos formában – összegzi a prevenció lényegét a Bűnmegelőzési

A Police café egy országos bűnmegelőzési programsorozat része, „egy csésze kávé a bűnmegelőzésért”, amelynek kellékeit, például a kávé és a helyszínt is a CBA kereskedelmi lánc biztosítja. A program célja közelebb hozni a lakosságot a rendőrséghez, hiszen a bűnmegelőzés akkor lehet igazán hatékony, ha társadalmi összefogás húzódik mögötte. Márpedig a bűnmegelőzés túlzás nélkül össztársadalmi érdek és nemzeti ügy, ráadásul „nekünk mindenki szövetségesünk, aki bármit is tesz a prevencióért” – emeli ki a közel egy éve zajló találkozók lényegét Garamvölgyi László. A kommunikációs szakember, aki szerint eddig 1500 állampolgárral találkoztak a programsorozat során, akiknek 90,1%-a jónak vagy kiemelkedőnek értékelte a rendőrség munkáját és a közbiztonságot.



Fotó: Iró Zoltán

Tanács kommunikációs igazgatója. „Sajnos a 12–14 évesek a legveszélyeztetettebb korosztálynak számítanak, emiatt a drogprevenció stratégiai kérdései első helyén szerepelnek, hiszen a droggal először ebben az életkorban találkoznak a gyerekek” – mutatott rá Garamvölgyi László. Véleménye szerint emiatt is kevés és súlytalan lenne csupán arról beszélni, mennyire súlyos és veszélyes a kialakult társadalmi helyzet. Egyrészt egyáltalán nem biztos, hogy hiteles személyektől jutnának el ezek az üzenetek a fiatalokhoz. Éppen ezért fogalmazta meg a bűnmegelőzési stratégia: azon túl, hogy fel kell hívni a figyelmet a komolyan veendő veszélyekre, alternatívaként a sportot, a művészeteket és a tudományt kell felkínálni a fiatalságnak lehetőségként. „Persze a szórakoztatóipar sztárjai, úgynevezett celebjei

is képesek üzeneteket megfogalmazni, hiszen népszerűek a fiatal korosztály körében, rokonszenves számukra, amit művelnek” – húzta alá a kommunikációs igazgató. „Azonban szerintem nem ők azok, akik maradandó értéket képviselnek; inkább az olimpiások, a nemzet színészei azok, akikkel szorosan együttműködünk a Bűnmegelőzési Tanácsban. Számos programunk fut, például A sport legyen a szenvedélyed, amely alternatívát kíván nyújtani a kábítószer-fogyasztással szemben, és amelyet olimpiai bajnokok támogatnak. A nemzet sportolói első szóra jöttek, segítenek, és ők valóban hitelesek, vagyis inkább idolek, mint celebek legyenek azok, akik az üzeneteket átadják” – szögezte le Garamvölgyi.

Varjú Frigyes

Kizárólag széles körű társadalmi összefogással lehet sikeres

Az új bűnmegeelőzési stratégia

A közfelfogással ellentétben nem nevezhető súlyosnak a magyarországi bűnügyi helyzet, és soha nem is volt az – állítja a kriminálpszichológus. *Németh Zsolt* szerint európai összehasonlításban leginkább a béke szigetének tartják sokan hazánkat, ahol legkevésbé durva a bűnözés. Mégis fontos lépés a Nemzeti Bűnmegeelőzési Stratégia kidolgozása, mert nemcsak számba veszi a mozgósítható erőforrásokat, de társadalmi együttműködésre is ösztönöz.

A bűncselekmények nagyobbik részét a vagyon elleni esetek alkotják, melyek aránya az évekkel ezelőtti 70-80%-osról mára 55% körülire csökkent. Hogy mi lehet ennek az oka, még kutatják. Egy biztos: nálunk évi sok százezer vagyon elleni szabálysértés történik, amelyeket egyáltalán nem tekintünk bűncselekménynek. Ugyanakkor az embereket igazán az erőszakos bűncselekmények irritálják – noha ez a szegmens a bűnözés alig 5-6%-át jelenti, évi 28-30 ezer esettel. Ennek mértéke pedig drámai módon csökkent az utóbbi években, amelynek még szintén nem ismerjük az okát. „Ebből is látható, hogy nem borítottak el bennünket az erőszakos bűncselekmények, tehát nincs semmi elviselhetetlen a kialakult

■ A stratégia prioritásokat állít fel, egy irányba rendezi a bűnmegeelőzésre fordítható erőforrásokat.

helyzetben” – húzza alá *Németh Zsolt*. Szerinte az emberek rendszerint ezen a durva módon igyekeznek megoldani a konfliktusukat, ezért ha a megelőzés fontosságát hangsúlyozzuk, akkor leginkább a konfliktuskezelés oktatására volna szükség.

A kriminálpszichológus úgy véli, nagyon fontos lépés az új bűnmegeelőzési stratégia megszületése, mert olyan deviáns társadalmi jelenségekkel foglalkozik, amelyek kezelendők, amelyek ellen ma is határozottan fel kell lépnie a társadalomnak. Lényeges, hogy a stratégia prioritásokat állít fel, és számba veszi, egy irányba rendezi a bűnmegeelőzésre fordítható erőforrásokat. Az előző stratégiáról szerették azt állítani, hogy az nem egyéb, mint a társadalmi akarat magas szintű kifejeződése. Tíz évvel ezelőtt, akárcsak most is, a gyermekbűnözés csökkentése, az áldozattá válás megelőzése, a városok biztonságának fokozása és a bűnismétlődés megakadályozása állt a figyelem középpontjában. „Mára sok minden megváltozott körülöttünk, ezért is helyes a stratégia megújítása” – teszi hozzá a szakember. „Pozitívum, hogy ismét hangsúlyt helyez a társadalmi

összefogásra, mert kizárólag az állam, a hatóságok, a rendészeti szervek, az önkormányzatok és a civil szervezetek, egyesületek partnerségével, sőt helyi szintű összefogásával lehet hatást elérni. Azt üzeni az állampolgároknak, hogy nekik is feladatuk van a bűnmegeelőzésben, ha mással nem, azzal, hogy időben jelezzék a hatóságoknak a gyanús helyzeteket.”



Foto: Shutterstock

Természetesen a büntetőjog számos eszköze – például a pártfogói felügyelet, a próbára bocsátás, a kitiltás, a kiutasítás, a szignalizáció és a hasonló jogi intézmények – szintén hatással van a bűnmegeelőzésre, ahogyan a büntetés-végrehajtásra is fontos szerep hárul a visszaeső bűnözés megelőzésében. „Nyugat-Európában ezen a téren is előttünk járnak, ugyanis ott már több olyan rendészeti modell létezik, amelyek szerint a rendőrségnek nemcsak az a dolga, hogy feltárja és kezelje a bűnözést, hogy reagáljon rá, hanem elvárják a hatóságtól a bűnözés mögötti társadalmi, szociális problémák, jelenségek feltárását, sőt, azok kezelését és megoldását is” – mondja *Németh Zsolt*.

Varjú Frigyes

A közúti gyermekbalesetek alakulása a nyári hónapokban

Gyermekeink közlekednek

Egyetlen baleset is több annál, mint ami elfogadható, hatványozottan igaz ez a gyermekek esetében. Nem kerülhető meg a kérdés, felelősek vagyunk a gyermekeinkért, a szülők igen is tehetnek azért, hogy balesetmentesen közlekedhessenek a jövő nemzedék tagjai. Különösen fontos ez a nyári hónapokban, a vakáció ideje alatt. A rendelkezésre álló adatok azt mutatják, hogy a személysérüléses közúti közlekedési balesetek átlagosan egyharmada a nyári vakáció időszakában éri a gyermekeket. A nyári hónapokban bekövetkező, a gyermekkorúak közlekedését érintő közúti balesetek trendje részben eltér a teljes évi adatok esetében tapasztalható folyamatoktól.

Fotó: IróZsoltán

KÖZÜTI BALESET KÖVETKEZTÉBEN MEGHALT, MEGSÉRÜLT GYERMEKEK

Év	Korcsoport	meghalt	súlyosan	könnyen	összesen
2011		3	69	446	518
2012		7	60	385	452
2013		5	79	436	520
2011	0-5 év	0	10	105	115
2011	6-9 év	1	23	122	146
2011	10-14 év	2	36	219	257
2012	0-5 év	2	9	91	201
2012	6-9 év	1	17	109	127
2012	10-14 év	4	34	185	223
2013	0-5 év	0	18	108	126
2013	6-9 év	3	22	133	158
2013	10-14 év	2	39	195	236

Közúti közlekedési balesetben meghalt, megsérült gyermekek száma a nyári hónapokban (június, július, augusztus)

Látható, hogy 2011-ben 518, 2012-ben 452, 2013-ban pedig 520 gyermek sérült meg, illetve vesztette életét különböző jellegű személyi sérüléses közúti balesetben. A 2011. és a 2013. évek nyári időszakában összesített adatok csaknem megegyeznek (+2 baleset az eltérés), így ezen a téren eredményről, fejlődésről nem beszélhetünk. Ha nem a nyári, hanem az egész éves adatokat vesszük alapul, 2011 és 2013 között a gyermekkorú közúti halálozások/sérülések száma 1580-ról 1543-ra, azaz 2,4%-kal csökkent. Az átlagostól eltérő, attól valamivel kedvezőtlenebb trend a balesetben meghalt, illetve súlyosan sérült gyermekek számából adódik, hiszen a vizsgált három évben a közúti tragédiák során életét veszített gyermekek száma 3-ról 5-re, a súlyosan sérült gyermekeké pedig 69-ről 79-re nőtt (utóbbi 14,5%-os romlás). Ezzel szemben a könnyen sérült gyermekkorúak száma ugyanebben az időszakban csekély mértékű, 2,2%-os csökkenést mutat (446-ról 436-ra). Az adatok arra is rávilágítanak, hogy 2011 és 2013 között az összes gyermekkorú közúti baleseti halálozás/sérülés egyharmada – évek szerinti sorrendben 32,8%-a, 33,5%-a, valamint 33,7%-a – június 1. és augusztus 31. között következett be. Ez az érték magasabb, mint amit a három hónap aránya indokolna, vagy mint amit az év bármely más évszakában tapasztalhatunk. A nyári baleseti arányok a súlyosan sérült 0-14 évesek részaránya esetében is hasonlóak, hiszen 2011-ben 34,1%, 2012-ben 29,6%, 2013-ban pedig 36,5% volt az éves baleseteken belül. A vizsgált három évben összesen 8-an vesztették életüket közúti balesetben a 10-14 évesek közül (ez több mint a fele az összes 15 főnek!). A közúti

A nyári vakációban a gyermekek közúti közlekedésbiztonságára kiemelt figyelmet kell fordítani.

közlekedés a 6-9 évesek körében 5, míg a 0-5 évesek között 2 áldozatot követelt a nyári hónapokban. A súlyosan sérültek körét megvizsgálva: az összes 208 főből 109-en a 10-14 évesek korosztályához (52,4%), 62-en a 6-9 évesek korosztályához (29,8%), míg 37-en a 6 év alattiak korosztályához tartoztak (utóbbi 17,8%). A fentiek alapján megállapítható, hogy a gyermekkorúak körén belül a 10-14 évesek korosztályának kockázata magasabb: 2011-2013 nyarán több 10-14 éves sérült meg vagy vesztette életét közúti balesetben, mint a 6-9 és a 0-5 évesek együttesen. Figyelemre méltó, hogy 2013-ban az egész évben bekövetkezett 8 közúti gyermekhalálozásból 5 (62%)

a nyári hónapokban történt. Ez az adat egyértelműen jelzi, hogy a nyári vakáció időszakában a gyermekek közúti közlekedésbiztonságára kiemelt figyelmet kell fordítani. Az előző években az arány valamivel kedvezőbb: 2012-ben az összes 20 gyermekből 7 (35%), 2011-ben pedig az összes 12 gyermek áldozatból 3 (25%) vesztette életét június és augusztus között.

GYERMEKEK ÁLTAL OKOZOTT SZEMÉLYSÉRÜLÉSES KÖZÜTI BALESETEK

Egy másik fontos értékelési mutató a gyermekek által okozott személysérüléses balesetek számának alakulása. Ebben a vonatkozásban megállapítható, hogy a gyermekkorú közlekedők 2011-ben 158, 2012-ben 138, 2013-ban pedig 125 személyi sérüléssel járó közúti balesetet okoztak a nyári hónapokban, ami az egész éves, általuk okozott baleset egyharmadának (2013-ban 32,8%-ának) felel meg. Ezen a téren a trend kedvező, évről évre csökkenés tapasztalható, s 2013 nyarán a gyermekek mintegy 20%-kal kevesebb közúti balesetet okoztak, mint 2011-ben.

Év	Korcsoport	meghalt	súlyosan	könnyen	összesen
2011		0	33	125	158
2012		2	26	110	138
2013		1	34	90	125
2011	0-5 év	0	1	6	7
2011	6-9 év	0	12	34	46
2011	10-14 év	0	20	85	105
2012	0-5 év	0	1	12	13
2012	6-9 év	0	8	27	35
2012	10-14 év	2	17	71	90
2013	0-5 év	0	3	10	13
2013	6-9 év	0	10	22	32
2013	10-14 év	1	21	58	80

Gyermekek által okozott személysérüléses közúti közlekedési balesetek száma a nyári hónapokban (június, július, augusztus)

A 10-14 éves korosztály érintettsége a gyermekkorúak által okozott közúti baleseteken belül is jelentős, hiszen az ebbe az életkorba tartozó gyermekek közel kétszer annyi balesetet okoztak, mint a 0-5 évesek és a 6-9 évesek együttvéve. 2011 és 2013 között a nyári időszakban bekövetkezett 421 személysérüléses közúti közlekedési baleset hátterében gyermekkorú által elkövetett szabályszegés áll. Ebből 275-öt, az összes ilyen baleset kétharmadát, 65,3%-át okozták a 10-14 évesek. A 6-9 év közöttiek által okozott közúti balesetek száma ugyanebben az időszakban 113 volt (az összes 26,9%-a), míg a legkisebbeknél, a 0-5 éveseknél a 33 okozott baleset az összes 7,8%-ának felel meg. Figyelemre méltó, hogy mindhárom halálos kimenetellel végződő baleset okozója 10-14 év közötti gyermek volt, míg a súlyos sérüléses balesetek okozóin belüli arányuk 62,4% (58 baleset okozása az összes 93 súlyos baleseten belül).

A KSH adatai alapján az elmúlt három év nyári hónapjaiban a gyermekbalesetek alakulása az alábbiak kiemelésével foglalható össze:

- A nyári hónapokban bekövetkező, a gyermekkorúak közlekedését érintő közúti balesetek trendje részben eltér attól, amelyet a teljes évi adatok esetében tapasztalhatunk. Ennek egyik példája, hogy 2013 nyarán több gyermek vesztette életét, illetve sérült meg súlyosan közúti balesetben, mint két évvel ezelőtt.
- A gyermekek részvételével bekövetkezett személysérüléses közúti közlekedési balesetek egyharmada a nyári hónapokban

éri a gyerekeket. Ez az érték magasabb, mint amelyet a három hónap időaránya indokolna, vagy amelyet az év más évszakában tapasztalhatunk.

- A gyermekkorúak körén belül a 10–14 évesek korosztályának kockázata magasabb: 2011–2013 nyarán több 10–14 éves sérült meg vagy vesztette életét közúti balesetben, mint a 6–9 és a 0–5 évesek együttesen.
- Figyelemre méltó, hogy 2013-ban az egész évben bekövetkezett 8 közúti gyermekhalálozásból 5 a nyári hónapokban történt. Ez is jelzi, hogy a nyári vakáció időszakában a gyermekek közlekedésbiztonságára kiemelt figyelmet kell fordítani.
- A gyermekkorúak által okozott balesetek trendje kedvező, 2013 nyarán a gyermekek mintegy 20%-kal kevesebb közúti balesetet okoztak, mint 2011-ben.
- A 10–14 éves korosztály érintettsége a gyermekkorúak által okozott közúti közlekedési baleseteken belül is kiemelkedő (közel kétszer annyi balesetet okoztak, mint a fiatalabbak).
- A gyermekek közúti baleseti sérüléseiket a nyári hónapokban leggyakrabban gépjármű utasaként szerzik, többnyire így válnak közlekedési baleset áldozatává.
- A gépjármű utasaként meghalt/megsérült gyermekkorúak száma a vizsgált időszakban 11,7%-kal nőtt.
- Az érintett 14 év alattiak 58,7%-a autóban védtelenül utazott, amikor a baleset bekövetkezett.
- Rendkívül meglepő, hogy a legkisebbek, a 0–5 évesek védettségi aránya a legalacsonyabb a megsérült gyermekkorúakon belül. Csak minden hetedik kisgyermek volt biztosítva a gépjárműben a személysérüléses baleset bekövetkezésékor! A 10–14 éves gyermekek passzív védettsége volt a legmagasabb a nyári hónapokban.
- A gyermekelütések egynegyede a nyári időszakban történt, ami megfelel az átlagnak.
- Összesen 3 gyermekkorú vesztette életét gyalogos elütés során, közülük 2 kisgyermek még a 6. életévét sem töltötte be.
- A legtöbb gyalogoselütés a 10–14 évesek körét érintette. Érdekes, hogy a 0–5 és a 6–9 éveseket érintő gyalogoselütések száma között viszonylag kicsi a különbség.
- Nyáron történik a kerékpáros gyermek-sérülések több mint 40%-a.
- A kerékpáros gyermek-sérülések 93,7%-a lakott területen belül történt. Ugyanakkor a 3 meghalt gyermekkorú közül ketten lakott területen kívüli közúton kerékpároztak.
- A gyermekkorú kerékpárosok közül a 10–14 évesekre nagyobb figyelmet kell fordítani, átlagosan háromból két kerékpáros gyermekbaleset sérültje 10–14 év közötti volt.

Segítsük hát a gyermekeinket oly módon, hogy megtaníttuk nekik az érzékelés, a gondolkodás és a cselekvés módjait azzal a szándékkal, hogy az így elsajátított viselkedési készségek, a kultúra által determinált viselkedési szabályok (pl. az írott vagy akár íratlan közlekedési szabályok), azaz a normák és értékek megszilárduljanak. Végül pedig ezek a normák az (általában még fiatal) gyermekek részévé válnak, tehát internalizálja/interiorizálja, belsővé, magáévá tegye azokat. Az internalizáció révén elsajátított társadalmi szabályok a társadalom összetartását, együttműködését segítik. Minél sikeresebb ez a fajta „bensővé tétel”, az egyén várhatóan annál kevésbé fogja megszegni az őt körülvevő társadalom által felállított szabályokat, így a szankció eszközához is ritkábban kell folyamodni vele szemben, illetve a közlekedés

esetében is ritkábban kell balesetekkel számolni. A normakövetésre ható motivációk többfélék lehetnek. Az egyik a külső kényszer: az egyén fél a normaszegést követő társadalmi vagy törvényi szankcióktól (a gyermek esetében a nevelői megrovástól), ezért

» A közlekedésre nevelésnek egész fiatal korban el kell kezdődnie azáltal, hogy a gyermek kizárólag jó példát lát.

elkerüli a deviáns viselkedést. Ennél jóval hatékonyabb, ha a társadalom tagjai külső nyomás nélkül, maguk is értékek tekintik, azaz internalizálják, belső meggyőződésből is követésre méltónak ítélik a normákat, így kényszer nélkül is betartják a hozzájuk kapcsolódó viselkedési szabályokat. A társadalmakban az így internalizált meggyőzések rajzolhatják fel az értékek térképét, melyek „olyan kulturális alapelvek, amelyek kifejezik azt, hogy az adott társadalomban mit tartanak kívánatosnak és fontosnak, jónak vagy rossznak.”



Fotó: Iro Zoltán

Hogy egy társadalom vagy közösség működőképes maradjon, tagjainak meg kell tanulnia, el kell sajátítania számos, a társadalom által meghatározott viselkedési szabályt, normát (például idővel a KRESZ-t, de már jóval előtte a legalapvetőbb közlekedés közbeni helyes viselkedést). Ha ez nem történik meg, és – például a közlekedésben részt vevő gyermek – nem veszi figyelembe a többség által elfogadott és betartott normákat (a kisgyermek esetében sokszor azért, mert a szülő nem tanította meg neki, vagy éppen ellentétes példát látott tőle), viselkedése kiszámíthatatlanná válik, és meggátolja az „együttműködést” (jelen esetben a biztonságos együttműködést), amit többnyire valamilyen szankció követhet; a közlekedés során általában ez balesetet jelent. Egyértelmű tehát, hogy a közlekedésre nevelésnek már otthon, egész fiatal korban el kell kezdődnie azáltal, hogy a gyermek kizárólag jó példát lát a szüleitől, nevelőitől, családtagjaitól, akik meg is tanítják őt a helyes és biztonságos közlekedés szabályaira.

Schwáb Zoltán közlekedésért felelős helyettes államtitkár

A közúti közlekedésbiztonság 2013. évi alakulása az unióban

Rekordteljesítmény Európa útjain

Közismert, hogy az elmúlt időszakban a közúti közlekedésbiztonság helyzete az Európai Unió területén jelentősen javult, és az uniós polgárok ma már jóval biztonságosabb környezetben közlekedhetnek, mint egy évtizeddel ezelőtt.

Az eredmények jelentős részben annak köszönhetőek, hogy a kérdéskör az ezredforduló óta a legfelsőbb szintű politikai támogatást élvezi. Az Európai Unió vezető testületei (Európai Parlament, Európai Bizottság) felismerték, hogy a közlekedésbiztonság kiemelt fontosságú társadalompolitikai kérdés, ezért mennyiségi célkitűzéseket tartalmazó hosszú távú programokat fogadtak el, továbbá célirányos közlekedésbiztonsági intézkedések egész sorát vezették be az emberi élet, a testi épség és egészség védelme érdekében.

A közösségi aktivitást nemzeti szintű programok és intézkedések követték, a teljesítés időarányos megvizsgálása, a trendek figyelemmel követése pedig menet közbeni beavatkozásokra, módosításokra nyújtott lehetőséget.

Az előző évtized uniós programját az Európai Közösségek Bizottsága 2001. szeptember 12-én adta ki. A méltán elhíresült első közlekedéspolitikai Fehér Könyv azt a célt határozta meg, hogy 2001 és 2010 között felére csökkenjen a közúti balesetek halálos áldozatainak száma. A 2001. évi 54 900 fő közúti áldozatra tekintettel a teljesítés 2010-ben legalább 27 450 emberi élet megmentését jelentette volna (az EU jelenlegi 28 tagállamára vonatkoztatva).

Az évtized utolsó évében, 2010-ben mintegy 31 500-an vesztették életüket balesetben a közösség közútjain, és a Fehér Könyv

célkitűzését mindössze nyolc tagállam érte el: Lettország (61%), Észtország (61%), Litvánia (58%), Spanyolország (55%), Luxemburg (54%), Franciaország (51%), Szlovénia és Svédország (egyaránt 50%). Magyarország 40%-os eredményével az átlagosan teljesítő országok között szerepelt, köszönhetően az utolsó három év kifejezetten kedvező alakulásának. Bár a Fehér Könyv célkitűzését uniós

» Az Európai Unió közúti közlekedésbiztonsági helyzete tovább javult, a halálos áldozatok száma 8%-kal csökkent 2012-höz képest.

szinten nem sikerült teljesíteni (átlagosan 43%-kal csökkent a halálos áldozatok száma), az elért eredmény így is példa nélküli, hiszen a számítások alapján az elmúlt évtizedben nem kevesebb, mint száz-ezer ember életét sikerült megmenteni az EU területén.

Az Európai Bizottság az új évtizedre vonatkozó programját 2010. július 22-én fogadta el, melyben megismételte az előző dekádnak vállaltát: azt a célt tűzte ki ugyanis, hogy 2010 és 2020 között felére csökkenjen a közúti áldozatok száma az Európai Unió területén.¹ Ezt a célkitűzést a következő év tavaszán, 2011. március 28-án kiadott második közlekedéspolitikai Fehér Könyv megerősítette, sőt továbbfejlesztette azzal, hogy: „A közúti baleseti halálozást 2050-re szinte nullára kell csökkenteni. E céllal összhangban az Európai Unió arra törekszik, hogy 2020-ra felére csökkenjen a közúti sérülések száma. Gondoskodni kell arról, hogy az Európai Unió a közlekedésbiztonságban és védelemben világelső legyen valamennyi közlekedési mód tekintetében.”

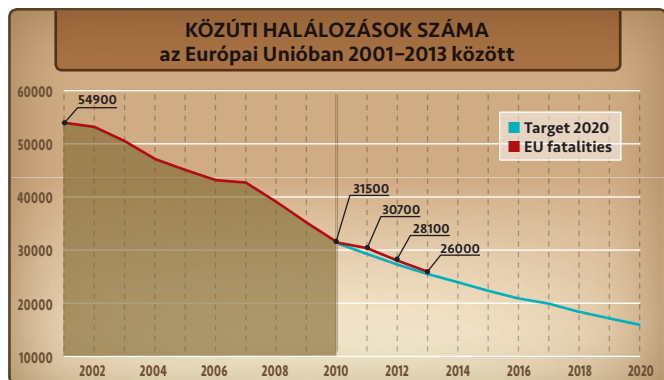
Az Európai Bizottság hatályos programja az alábbi hét területen foglalja meg stratégiai célokat:

- gépjárművek biztonságát javító intézkedések,
- biztonságosabb közúti infrastruktúra kiépítése,
- intelligens technológiák ösztönzése,
- a közúthasználók nevelésének és oktatásának javítása,
- hatékonyabb közúti ellenőrzések,
- a közúti sérülésekkel kapcsolatos intézkedések,
- motorkerékpárosok közlekedésbiztonságának javítása.

Az új uniós program első évében, 2011-ben a közúti közlekedésbiztonság javulásának korábbi üteme jelentősen lelassult, hiszen

1. A jelenleg hatályos program címe: „Fejlődés egy európai közúti közlekedésbiztonsági térség irányába: a 2011–2020 közötti időszak közlekedésbiztonságára vonatkozó politikai irányvonalak” [COM(2010) 389 final]

egyik fő mutatójában, a halálos áldozatok számában közösségi szinten mindössze 3%-os csökkenés volt kimutatható, szemben azzal az évi 7%-kal, mely a közösségi célok eléréséhez átlagosan szükséges.



Forrás: European Commission, 2014. Március

Egy évvel később már ismét jelentős eredményt lehetett elkönyvelni, hiszen a közúti balesetben meghalt személyek számának egy év alatti mintegy 2600 fős csökkenése (30 686-ról 28 126-ra) nem kevesebb, mint 9%-os csökkenést jelentett egyetlen év alatt. A közlekedésbiztonság javulása következtében 2012-ben a becslések szerint mintegy ötmilliárd euróval kevesebb lett a közúti balesetek által okozott nemzetgazdasági kár, amit a tagállamok ezáltal más, hasznos célra fordíthattak.

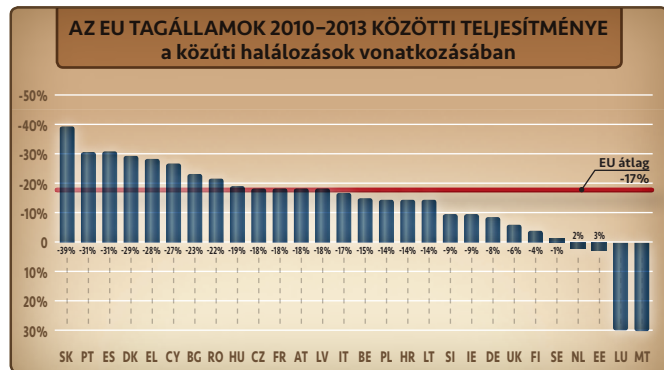
A 2013-as esztendő vonatkozásában az Európai Bizottság eddig csak előzetes adatokat tett közzé, a véglegesített közösségi statisztika 2014. június végén lesz elérhető (a tapasztalatok szerint az adatok érdemi, jelentős mértékű változására nem kell számítani). Az előzetes adatok alapján az elmúlt évben az Európai Unió közúti közlekedésbiztonsági helyzete tovább javult, hiszen a tagállamok jelzései alapján a halálos áldozatok száma 8%-kal csökkent 2012-höz képest. Ennek megfelelően a közúti balesetben meghalt személyek száma várhatóan nem éri el a 26 000 főt, s ilyen alacsony halálzási számot az EU közlekedésbiztonsági adatgyűjtésének kezdete óta még soha nem mértek.

Tavaly legnagyobb mértékben Szlovákiában (24%), Ausztriában és Litvániában (egyaránt 15-15%) csökkent az áldozatszám, de 10% feletti értéket regisztráltak Cipruson, Görögországban, Csehországban és Franciaországban is. Öt országban ugyanakkor nőtt a közúti halottak száma, legnagyobb mértékben az adatok változására igen érzékeny kisebb tagállamok, mint pl. Málta, Luxemburg és Írország területén (Máltán például a 11 fős áldozatszám-emelkedés évi 100%-os növekedésnek felel meg).

	2011	2012	2013
Közúti áldozatszám (EU 28)	30 700	28 100	~26 000
Előző évhez mért fejlődés	-3%	-9%	-8%
2001-hez mért fejlődés	-44%	-49%	-49%
2010-hez mért fejlődés	-3%	-11%	-17%

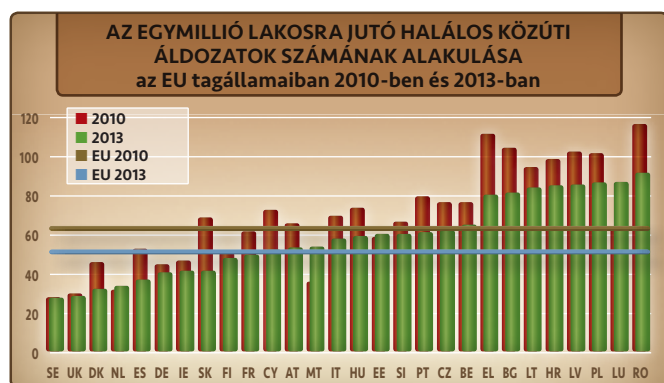
Amennyiben az Európai Unió egészének a halálos áldozatok számában mért 2013. évi teljesítményét 2001-hez viszonyítjuk, akkor közösségi szinten 49%-os csökkenést kapunk, míg 2010-hez képest 17%-ost (lásd a táblázatban).

A következő ábra az egyes tagállamok 2010-2013 közötti teljesítményét mutatja be a közúti halálozások vonatkozásában (forrás: CARE - EU road accidents database).



Jól látható az uniós szinten mért 17%-os átlagos csökkenés, továbbá az, hogy négy tagállamban (Hollandiában 2%-kal, Észtországban 3%-kal, Luxemburgban és Máltán mintegy 30%-kal) többen haltak meg az utakon tavaly, mint 2010-ben. Legjobban Szlovákia, Portugália és Spanyolország teljesített, de Magyarország teljesítménye is az EU átlaga felett van (19%).

Az egymillió lakosra jutó halálos közúti áldozatok számának alakulását mutatja be a következő ábra 2010-ben és 2013-ban (forrás: CARE - EU road accidents database).



Az Európai Bizottság dokumentuma alapján 2013-ban az egymillió lakosra jutó halálesetek száma az Európai Unió átlagában 52 fő volt, szemben a 2001. évi 113 és a 2010. évi 62 fővel. Jól kiemelhető, hogy az egyes tagállamok között jelentős eltérések vannak. Eszerint az Európai Unió legbiztonságosabb úthálózatával 2013-ban Svédország rendelkezett, a 28 fő közúti áldozat/egymillió lakos érték csaknem fele a közösség tavalyi átlagának, s kevesebb, mint egyharmada a Romániában regisztrált 92 áldozat/egymillió lakos értéknek. Svédországot szorosán az Egyesült Királyság és Dánia követi, Hollandia, Spanyolország és Németország előtt.

Magyarország az 59 halálos áldozat/egymillió lakos aránnyal az EU átlaga alatt marad, ennek ellenére a közepesen teljesítő, az elmúlt években folyamatos fejlődést mutató tagállamok közé tartozik. Hazánkban 2001-ben még 121 közúti áldozat jutott egymillió lakosra, így ezen a területen 51%-os csökkenés mérhető (az Európai Unió egészében mért csökkenés ugyanebben az időszakban 54%). Jelenleg Magyarországnál jobb mutatóval 14 tagállam, kedvezőtlenebb mutatóval pedig 13 tagállam rendelkezik. Az egymillió lakosra jutó közúti haláleset vonatkozásában megelőzzük például Portugáliát (62 áldozat), Csehországot (65 áldozat) és Belgiumot (65 áldozat), elmúlt évi teljesítményével ugyanakkor Ausztriát (54 áldozat) és Olaszországot (58 áldozat) előrébb került.

Gégyény István

Áttekintés Magyarország közúti közlekedésbiztonsági teljesítményéről 2013-ban

Kevesebb haláleset, de több baleset a hazai utakon

Amennyiben az elmúlt évtizedek vonatkozásában áttekintjük Magyarországi közúti közlekedésének és közlekedésbiztonságának alakulását, különböző folyamatokat, a mobilizációs szint eltérő növekedését, a járműpark belső összetételének (arányának) jelentős változásait és egymásnak olykor jelentősen ellentmondó baleseti trendeket láthatunk. Egyes időszakokban a közúti baleseti adatok kifejezetten kedvezően alakultak, ugyanakkor voltak olyan periódusok, melyek semmiképp nem nevezhetők sikeresnek.

MAGYARORSZÁG KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI HELYZETE 2013 ELŐTT

Napjainkban közútjaink képe egészen mást mutat, mint bő fél évszázaddal ezelőtt. 1960-ban a személyszállításra szolgáló gépjárművek parkja mindössze 272 477 járműből állt, mely döntő többségét, nem kevesebb, mint 86,7%-át (!) motorkerékpárok tették ki. Akkor még 236 276 motorkerékpárral szemben mindössze 31 268 személygépkocsit regisztráltak a hagyományos „kartonos” nyilvántartási rendszerben. Mai szemmel nézve nehezen elképzelhető a motoros kétkerekűeknek ez az egykori túlsúlya.

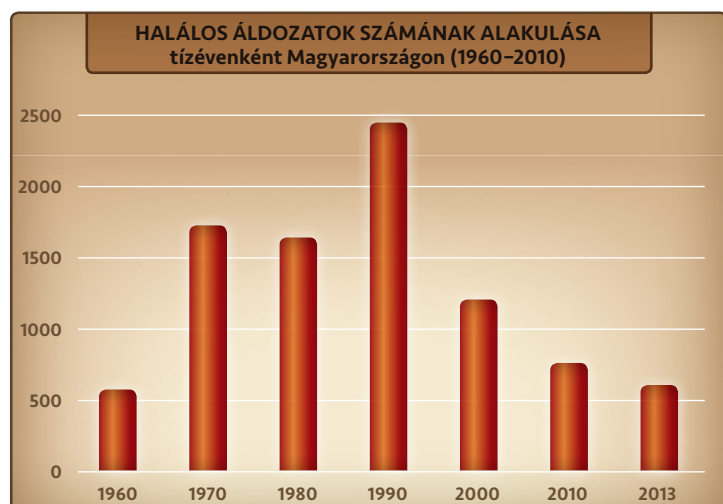
2010-re nagyot változott a helyzet, hiszen a számítógépes nyilvántartási basis szerint a forgalomba helyezett személygépkocsik száma megközelítette a hárommilliót (2 984 808), míg a motorkerékpárok száma 147 382-re módosult. A személygépkocsik aránya a személyszállító gépjárműveken belül ezzel 95% fölé emelkedett, míg a motorkerékpároké nem éri el az 5%-ot (a buszok mintegy 0,5%-os arányt képviselnek).

Érdekes folyamatot találunk akkor is, amennyiben azt nézzük meg, hány személy sérüléses közúti balesetre jutott egy-egy tragédia. 1960-ban 6287 közúti balesetben 558-an veszítették életüket, ami azt jelenti, hogy minden tizenegyedik baleseti sérült (100 főből 9 fő) belehalt a sérüléseibe. Fél évszázaddal később, 2010-ben a 16 308 személy sérüléses közúti balesetben 740 fő sérülése bizonyult halálosnak, így átlagosan minden huszonkettedik sérült halt meg a balesettel ok-okozati összefüggésben (ami éppen a fele az 1960. évinek). Utóbbi folyamat-

nak természetesen számos összetevője is van: a járműpark belső arányainak változása, a járművek passzív és aktív biztonságának jelentős fejlődése (biztonsági öv, ABS, légszákok stb.), a korszerű motoros védőfelszerelések elterjedése stb.

1960-ban közel azonos volt a baleseti halottak száma, mint 2013-ban, ám ettől a 6% alatti eltéréstől akár el is tekinthetünk, ha figyelembe vesszük a nyilvántartási rendszerben a 70-es évek közepén végrehajtott változásokat. Korábban a baleset utáni 48 órás helyzetnek megfelelő adatokat tartalmazták a nyilvántartások, 1976-tól azonban áttértek a balesetet követő 30 napos helyzet megfigyelésére és rögzítésére.

A baleseti halálozások szempontjából a 60-as és a 80-as évek voltak a legkedvezőtlenebbek, míg a 90-es évek és az ezredfordulót követő első évtized jelentős sikereket hozott. Magyarországon a közúti közlekedésbiztonság „fekete éve” közismerten 1990 volt. A rendszerváltás évében a közúti balesetben életét veszített



személyek száma eddig nem tapasztalt magasságokba emelkedett, elérte a 2432 főt. Azt követően a személysérülések közötti közlekedési balesetek számában 1990 és 2000 között jelentős, pozitív irányú változás következett be. A balesetek száma egy évtized alatt 37%-kal, ezen belül a halálos áldozatok száma csaknem 51%-kal csökkent annak ellenére, hogy ebben az időszakban 18%-kal nőtt a nyilvántartásban szereplő hazai gépjárműállomány.

Az ezredfordulót követően – 2001 és 2006 között – hazánk közlekedésbiztonságát összességében kedvezőtlen statisztikai adatok jellemezték. Ebben az időszakban a személysérülések közötti közlekedési balesetek száma 13,4%-kal, a halálos áldozatok száma 5,2%-kal, az ittasan okozott balesetek száma pedig csaknem 30%-kal nőtt.

A célirányos kormányzati és egyéb beavatkozásokat követően (szabályozási háttér jelentős módosítása, hatékonyabb ellenőrzések, korszerű preventív munka stb.) a közlekedésbiztonság trendjében 2007-ben kedvező fordulat történt, majd 2008-tól korábban nem tapasztalt mértékű javulás következett be.

A KÖZÚTI BALESETEK ALAKULÁSA MAGYARORSZÁGON 2013-BAN

Az elmúlt évben, 2013-ban a halálos áldozatok számában a kedvező trend folytatódott, ezen belül jelentősen csökkent a gyermekkorú áldozatok száma. A Központi Statisztikai Hivatal 2014. február 28-án tette elérhetővé a közúti közlekedési balesetek 2013. évi alakulásával kapcsolatos adatait. Ezek az adatok ellenőrzöttek, véglegesnek tekinthetők, de még korántsem teljes körűek. Jelenleg csak a legfontosabb alapadatokat ismerjük, az egyes közlekedési csoportok teljesítményét és az egyéb bontásokat tartalmazó éves kiadványra várhatóan június közepéig kell várni.

A KSH által közzétett adatok alapján 2013-ban összesen 15 691 személysérülést közúti baleset történt, 3,4%-kal több, mint 2012-ben (akkor 15 174 balesetet regisztráltak). Ugyanakkor a KSH adatok arról is árulkodnak, hogy hazánkban a közúti közlekedésbiztonság helyzetében a korábbi éveket jellemző javulás üteme lelassult, egyes mutatók pedig (pl. a súlyos és könnyű sérülések száma) tavaly már növekedést mutatnak. A folyamat 2014 első négy hónapjában sem javult, a főbb mutatók alapvetően tovább romlottak.

Tavaly mindössze hat megyében volt tapasztalható kedvező dinamika. Egy megyében a balesetek száma érdemben nem változott (Fejér), míg a fővárosban és tizenkét megyében a balesetek száma sajnálatos módon növekedést mutat. Jelentős, 10%-ot meghaladó mértékű csökkenés egyedül Vas megyében történt (10,4%), de Zala megye előző évi teljesítménye (-8,6%) is kiemelkedik az országos átlagból. Általánosságban igaz egyébként, hogy kisebb területi egységek, például a megyék esetében a baleseti és halálos adatoknál nagyobb a pozitív és a negatív eltérések lehetősége, mert már néhány többlet baleset és tragédia jelentősebb változást eredményezhet.

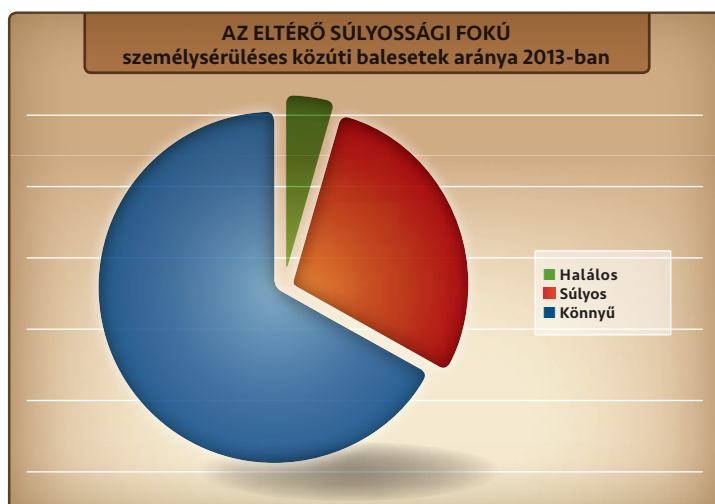
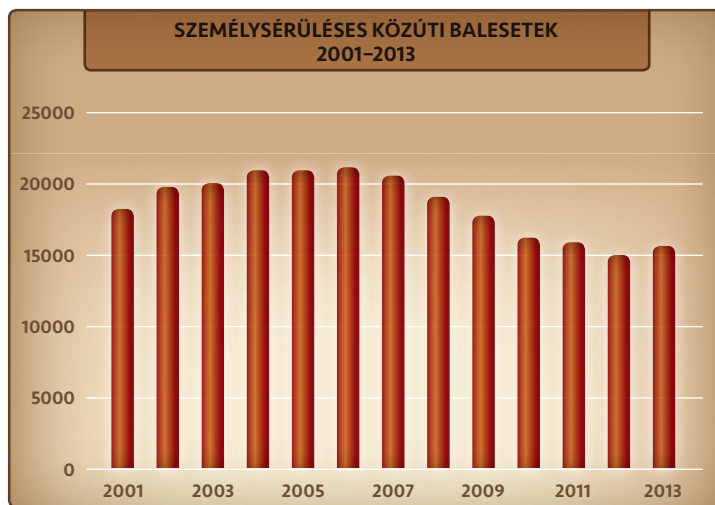
Az adatok alapján azt is kijelenthetjük, hogy a balesetek többsége az ország közepére koncentrálódik, hiszen minden harmadik közúti balesetet a Közép-magyarországi Régió területén okozzák (országos viszonylatban minden ötödik közúti baleset Budapesten, és minden tizedik Pest megyében történik).

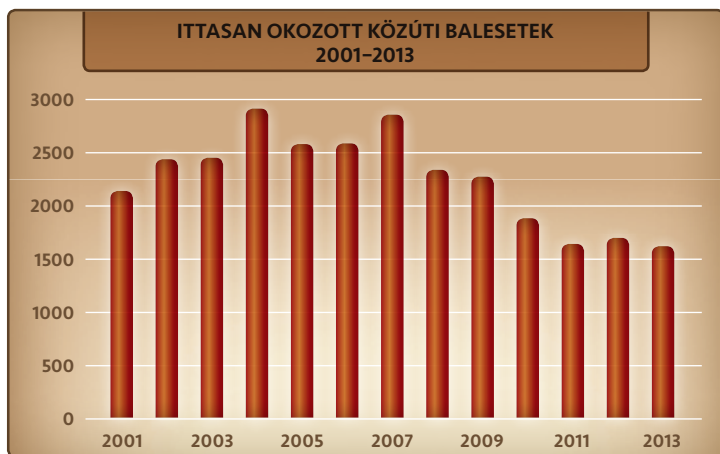
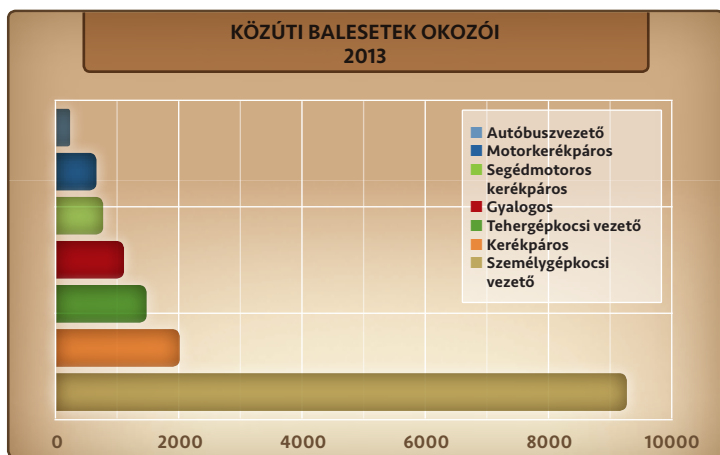
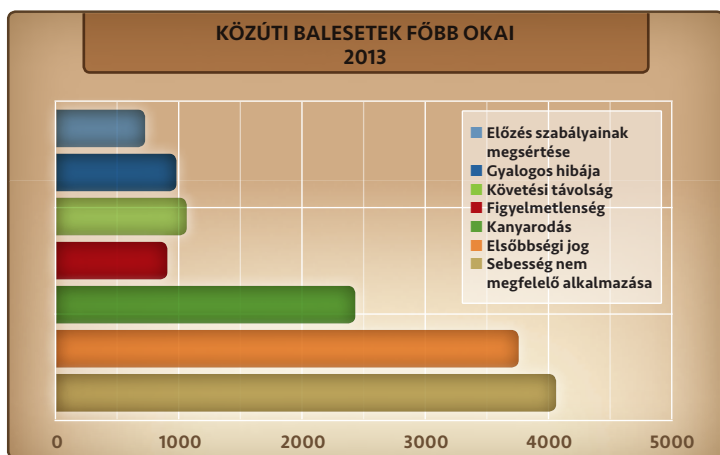
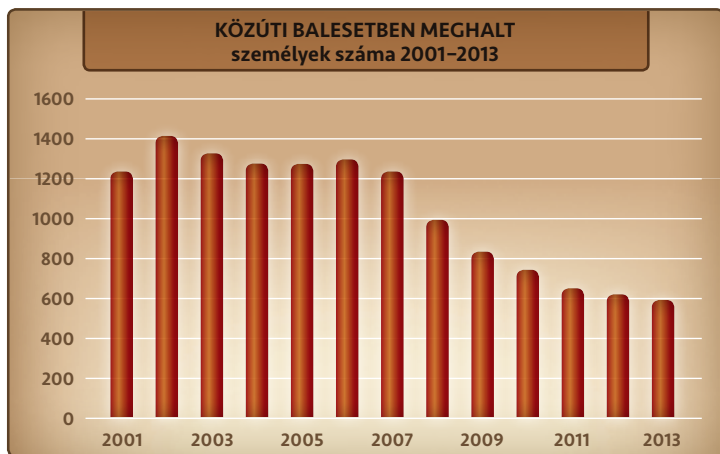
Amennyiben a személysérülések közúti balesetek alakulását a hazai közlekedéspolitikai program bázisévétől, azaz 2001-től kívánjuk megtekinteni, az alábbi ábrát kapjuk.

Jól látható, hogy a balesetek száma 2001-től 2006-ig nőtt. A kedvezőtlen trend 2007-ben fordult meg, amikor már kismértékű csökkenést is regisztrálhattunk.

Ha a közúti balesetek alakulását súlyosságuk szerint vizsgáljuk meg, megállapíthatjuk, hogy a halálos kimenetelű balesetek száma az elmúlt évben érdemben nem változott (541-ről 540-re, azaz egyetlen balesettel csökkent). A súlyos és a könnyű sérülések közlekedési balesetek számát ugyanakkor növekedés jellemzi. A súlyos sérülések számában 7,6%-os (4355-ről 4687-re), míg a könnyű sérülésekében 1,8%-os növekedés mutatható ki (10 278-ről 10 464-re).

Az összes személyi sérüléssel járó közúti baleset zömét, egészen pontosan a kétharmadát (66,7%-át) a könnyű sérülések képezik. A súlyos sérüléseknek az összes baleseten belüli aránya megközelíti a 30%-ot (29,9%), a halálos kimenetelű balesetek részaránya pedig tavaly 3,4% volt.





Magyarország hatályos közlekedésbiztonsági programja a halálos áldozatok számának visszaszorítását, felére csökkentését tűzte ki fő céljaként 2001 és 2015 között. Ezzel kapcsolatban kedvező hír, hogy 2013-ban 14 emberi élettel többet sikerült megmenteni az előző évhez képest. A 2012. évi 605 főről az elmúlt évben 591 főre sikerült visszaszorítani a közúti balesetben meghalt személyek számát, és ez 2,3%-os csökkenésnek felel meg.

A felső ábra a közúti balesetben életüket veszített személyek számának alakulását ábrázolja 2001 és 2013 között.

Az ábrán a 2001. évi állapot – mint bázis – mellett látható a 2002. évi negatív csúcs, a 2006-ig tartó összességében kedvezőtlen helyzet (akkor a balesetben meghalt személyek számában még 5%-os növekedés mutatkozott), majd a 2007-es fordulat. Az utolsó hét évben a halálos áldozatok száma folyamatos csökkenést mutat.

A közúti közlekedési balesetek főbb okai vonatkozásában az elmúlt évekhez képest 2013-ban nem történt érdemi változás. Amennyiben a személyes közúti közlekedési balesetek alakulását az előidéző okok szerint vizsgáljuk, akkor láthatjuk, hogy a balesetek többsége mögött a járművezetők által elkövetett valamely KRESZ szabályszegés áll.

A fő okokon belül – a szabályszegés jellegére tekintettel – első helyen emelhető ki az abszolút és relatív gyorsajtás (az összes baleset mintegy 28%-a), másodikként az elsőbbségi jog meg nem adása (24%), harmadikként pedig a kanyarodás szabályainak meg nem tartása (16 %).

A tavaly regisztrált személyes közúti balesetek közül 9234 balesetet, azaz az összes baleset 58%-át a személygépkocsi-vezetők okozták, bár köztudott, hogy a közúthasználók közül a személygépkocsi-vezetők részaránya a legmagasabb.

A személyszállító járműveken belül második helyen a kerékpárosok állnak, akik 2013-ban a 2012. évi 1967-nél valamivel több, összesen 2003 személyes balesetet okoztak.

Az ittasan okozott balesetek vonatkozásában – valamilyen közúthasználóra vonatkoztatva – a kedvező trend 2013-ban is folytatódott, az e téren mért csökkenés üteme nagyobb, mint amit az előző évben mérhettünk. Az előzetes adatok alapján a 2012. évi 1698 balesettel szemben 2013-ban 2,1%-kal kevesebb, azaz összesen 1662 személyes közúti balesetet okoztak szeszitaltól befolyásolt állapotban. Az adatok azt mutatják, hogy az ittasan okozott személyes közúti balesetek vonatkozásában az ezredforduló óta 2013 volt a legkedvezőbb esztendő. Az eredmények ellenére azonban továbbra is elfogadhatatlan, hogy átlagosan számítva minden tizedik személyes közúti balesetet ittas személy okoz.

Kijelenthetjük, hogy 2008-tól a hazai közúti közlekedésbiztonságban, azon belül a halálos áldozatok terén korábban nem tapasztalt eredmények születtek. 2009 óta a közúti áldozatok száma minden évben alacsonyabb volt, mint az a közlekedéspolitikai célkitűzés teljesítéséhez időarányosan szükséges. Ugyanakkor már kevésbé tűnik kedvezőnek a trend akkor, ha azt vesszük alapul, hogyan változott a baleseti áldozatok évről évre történő csökkenésének mértéke az elmúlt hat évben.

A nemzetközi tapasztalatok egyértelműen azt mutatják, hogy minden egyes közlekedésbiztonsági beavatkozásnak, intézkedésnek – még akkor is, ha az eleinte kiemelt hatékonyságúnak

bizonyult – megvannak a maguk időkorlátai, hatékonyságuk idővel alábbhagy. Ezért a további eredmények elérése érdekében mindig folyamatos munkára, rendszeres helyzetelemzésre, a trendek figyelemmel kísérésére, s újabb, időben meghozott megelőző intézkedésekre van szükség.

Tekintettel arra, hogy az elfogadott nemzetközi alapelvek szerint a vezetői engedély elvesztése jelenti a legnagyobb visszatartó erőt a szabályszegések ismételt elkövetésében (ez az önkéntes jogkövetés kikényszerítésének leghatékonyabb eszköze), mindenképpen célszerűnek tűnik a jelenlegi hazai gyakorlat ilyen jellegű felülvizsgálata. Mindez természetesen olyan nemes cél érdekében, mint az emberi élet és a testi épség védelme.

A VÉDTELEN KÖZLEKEDŐK HELYZETE

Amennyiben a balesetet okozók köréből kiemeljük a védtelen közlekedőket (gyalogosokat, az egy nyomon haladó járművek vezetőit, valamint sérülékeny életkorokra tekintettel a gyermekeket külön is), láthatjuk, hogy tavaly nyolc gyermekkorú, 197 gyalogos, 82 kerékpáros, 25 segédmotoros kerékpáros és 58 motorkerékpáros vesztette életét közúti balesetben.

Ha a védtelen közlekedők haláleseteinek alakulását az elmúlt öt évben, azaz 2009-2013 között vizsgáljuk meg, az alábbi táblázatot kapjuk.

Látható, hogy az elmúlt öt évben a balesetben meghalt gyermekek száma jelentősen, 22 főről nyolc főre, azaz 63,6%-kal csökkent. Tavaly a nyolc gyermekkorúból kettő gyalogosként, egy kerékpárosként, öt pedig gépjármű utasaként szerezte azokat a súlyos sérüléseket. Az utasként történő halálozás magas aránya sajnálatos módon jellemző a gyermekkorúak körében, ami arra utal, hogy a gyermekek jelentős része – az utolsó tíz év átlagában 64%-a – nem a saját közlekedése során (gyalogosként vagy kerékpárosként), hanem önhibáján kívül, a felnőttek szabályszegése következtében, jármű utasaként veszíti életét.

A védtelen közlekedők körén belül a kerékpárosok, valamint a motorkerékpár-vezetők ugyancsak kedvező tendenciát mutatnak (a balesetben meghalt kerékpárosok száma az elmúlt öt évben 20,4%-kal, a motorkerékpár-vezetőké 15,9%-kal csökkent). Ezzel szemben a gyalogosoknál és a segédmotoros kerékpárosoknál már kedvezőtlen a trend, hiszen 2013-ban csaknem 6%-kal több gyalogos és 8,7%-kal több segédmotoros kerékpáros vesztette életét közúti balesetben, mint 2009-ben.

A PASSZÍV BIZTONSÁGI ESZKÖZÖK HASZNÁLATÁNAK ALAKULÁSA 2013-BAN

Magyarországon a passzív biztonsági eszközök használati arányát 2013-ban is felmérték. A passzív biztonsági rendszerek használati arányának felmérése a korábbiaknak megfelelő három helyszínen, Budapesten (a Margit körút Moszkva téri torkolatánál és a BAH csomópontnál), lakott területen kívüli főútvonalon (70-es út 13-14 km közötti útkereszteződésénél), valamint autópályán egyaránt megtörtént. A legfrissebb adatok alapján megállapítható, hogy az utasvédő eszközök használati aránya javult a 2012. évi felméréshez képest. Az átlagos övhasználati arány 86% körüli, ilyen magas értéket még nem mértek, amióta ilyen jellegű vizsgálatokra került sor.

Hazánkban a gépjárművezetők és utasaik legnagyobb arányban a hosszabb utakon, különösen autópályán történő közlekedéskor csatolják be a biztonsági öveiket, s a gyermeküléssel védett gyermekek száma is itt a legmagasabb. Ezzel szemben a passzív védetség szintje lakott területen belüli közlekedésnél a legalacsonyabb. A legalacsonyabb övhasználati hajlandóságot Budapesten, a hátsó üléseken mérték, ugyanakkor már itt is meghaladja a 60%-ot (néhány éve még 50% alatt volt!).

A 2013. évi adatok alapján átlagosan számítva a gyermekek valamivel több mint 10%-a utazik védtelenül, ami igen kedvező a korábbi évekhez képest. Ugyanakkor nehezen indokolható, miért nem gondoskodnak gyermekeik biztonságáról a felnőttek minden tizedik esetben (Budapesten minden ötödik esetben!).

Amennyiben a biztonsági öv használatával kapcsolatos éves adatokat – első és hátsó ülések szerinti bontásban – 2001 és 2013 között össze-sítjük, az alábbi táblázatot kapjuk. (Megjegyzés: 2006-ban, 2010-ben és 2011-ben a biztonsági öv és gyermekülés használatára vonatkozó felmérés nem történt.)

Év	Balesetben meghalt gyermekek száma	Balesetben meghalt gyalogosok száma	Balesetben meghalt kerékpárosok száma	Balesetben meghalt segédmotoros kerékpár-vezetők száma	Közúti balesetben meghalt motorkerékpár-vezetők száma
2009	22	186	103	23	69
2010	20	192	92	18	45
2011	12	124	85	30	45
2012	20	156	84	25	33
2013	8	197	82	25	58
Változás aránya	-63,6%	+5,9%	-20,4%	+8,7%	-15,9%

Közúti balesetben meghalt személyek száma a védtelen közlekedők vonatkozásában (2009–2013)

Év	Első üléseken %	Hátsó üléseken %	Összesen
2001	54,3	14,2	50,1
2002	52,2	15,7	48,9
2003	58,8	19,9	54,0
2004	59,0	26,0	57,7
2005	65,0	30,0	62,5
2006	nincs adat	nincs adat	nincs adat
2007	71,3	39,6	68,7
2008	70,7	42,3	69,1
2009	79,2	49,3	77,0
2010	nincs adat	nincs adat	nincs adat
2011	nincs adat	nincs adat	nincs adat
2012	79,9	54,3	78,5
2013	87,3	67,8	86,0

A biztonsági gyermekülés használati arányának alakulása Magyarországon 2001 és 2013 között (Forrás: Dr. Véssey Tamás és Prof. Dr. Holló Péter)

Év	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Gyermekülés használati aránya (%)	15,3	20,6	28,5	31,3	50,4	n.a.	62,1	62,9	67,8	n.a.	n.a.	82,7	83,5

A biztonsági gyermekülés használati arányának alakulása Magyarországon 2001 és 2013 között
(Forrás: Dr. Véssey Tamás és Prof. Dr. Holló Péter)

Ami a gyermekbiztonsági rendszereket illeti, 2001-ben a gyermekek mindössze 15,3%-át védte biztonsági gyermekülés utazásuk során, ez az érték 2002-ben, a jogszabályi kötelezettség évében 20% fölé emelkedett. A gyermekülés használati aránya 2005-ben lépte át az 50%-os értéket, míg a tavalyi felméréskor az eddigi legmagasabb szintet, 83,5%-ot mértek.

Az előzőekben bemutatottak alapján hazánkban a passzív biztonsági eszközök használata terén 2001 óta mért trend kifejezetten biztató, ugyanakkor hozzá kell tenni, hogy a hazai állapotok még napjainkban sem érik el a legfejlettebb közlekedésbiztonsággal rendelkező régebbi uniós tagállamok arányát. Ezekben az országokban ugyanis az utasvédelmi eszközök használati aránya 90–95% között van, de a skandináv térségben és Németországban akár a 99%-ot is eléri.

EGYÉB MUTATÓK ALAKULÁSA

Az elmúlt évben a közlekedési bűncselekmények száma kedvezőbben alakult, mint általában véve a hazai közlekedésbiztonság egyéb mutatói, ide értve a halálos áldozatok csökkenését is. Ezt mutatja, hogy 2013-ban a befejezett nyomozások száma csaknem egyötödével esett vissza. Amíg tavaly összesen 10 560 közlekedési büntetőügyben indult hivatalból eljárás, addig 2012-ben 13 084, így az egyéves csökkenés mértéke 19,3%. Amennyiben a közlekedési bűncselekmények sorából kiragadjuk az egyik legsúlyosabbat, a „Járművezetés ittas állapotban” törvényi tényállást, akkor azt állapíthatjuk meg, hogy az ide tartozó ügyekben 2013-ban 15,3%-kal kevesebb büntetőeljárás indult, mint 2012-ben.

A közúti baleset gondatlan okozása miatt indított büntetőeljárások száma ugyancsak kedvezően alakult, a 2013. évi 2177 ügy ugyanis 16,1%-kal kevesebb, mint a 2012-ben regisztrált azonos ügyek száma.

A közlekedésrendészeti tevékenység keretében az „objektív felelősség” hatálya alá tartozó közúti közlekedési szabályszegések miatt 2013-ban 278 018 esetben jártak el a gépjárművek üzemen tartóival szemben, s

közel 9,5 milliárd forint közigazgatási bírság került kiszabásra. A közigazgatási ügyekben eljáró hatóságok legtöbb esetben az első helyen kiemelt közlekedésbiztonsági kockázatú sebességtűllépés miatt szabtak ki bírságot (277 026 esetben), amely az összes objektív felelősséges ügy (278 018) döntő többségét képezi. Az autópályák jogellenes használata miatt mindössze két eljárás indult, a többi szabályszegéssel kapcsolatos ügyek alakulását lásd a következő táblázatban.

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

Az ittas vezetés, valamint a passzív biztonsági eszközök (alapvetően biztonsági öv) használatának elmulasztása tipikusan olyan esetek, amelyek kizárólag ismertté vált elkövetővel szemben bizonyíthatók és szankcionálhatók. Az elmúlt évben 19 274 közigazgatási eljárás indult a biztonsági öv használatának elmulasztása miatt.

A motorkerékpáros bukósíak használatának elmulasztása, valamint a gyermekbiztonsági rendszer mellőzése miatti eljárások alacsony száma

arra utal, hogy ezek a tényállások már nem tartoznak a közigazgatási bírságolás hatálya alá, hanem szabálysértést képeznek. Ezekben az ügyekben az eljárások már korábban megindultak, viszont 2013-ban fejeződtek be.

A bűncselekményi szintet el nem érő ittas vezetéses ügyek száma tavaly 4220 volt.

A tényleges felelősség szabályozásához tartozó sebességtűllépés miatt összesen 2943 járművezetővel szemben indult eljárás. A tényleges, valamint az objektív felelősséghez tartozó gyorsított ügyek összedásával megtudjuk, hogy 2013-ban összesen sebességtűllépés miatt kerekítve 280 000 ügyben indult valamilyen közigazgatási eljárás.

ÉVES ÜZEMANYAG-FOGYASZTÁSI ADATOK ALAKULÁSA

Ismertek olyan – alapvetően nem szakértői körökből származó – vélekedések, melyek szerint az éves szintű üzemanyag-fogyasztási adatok és a baleseti helyzet között szoros összefüggés áll fenn. Eszerint, amennyiben az értékesített üzemanyag mennyisége nő, akkor a közúti balesetek és halálazások számában is hasonló jelenség

Objektív felelősség keretében	
Sebességtűllépés	277 026
Fényjelző készülék	667
Autópálya leállósáv	2
Behajtás, kötelező haladási irány	323
Összesen	278 018

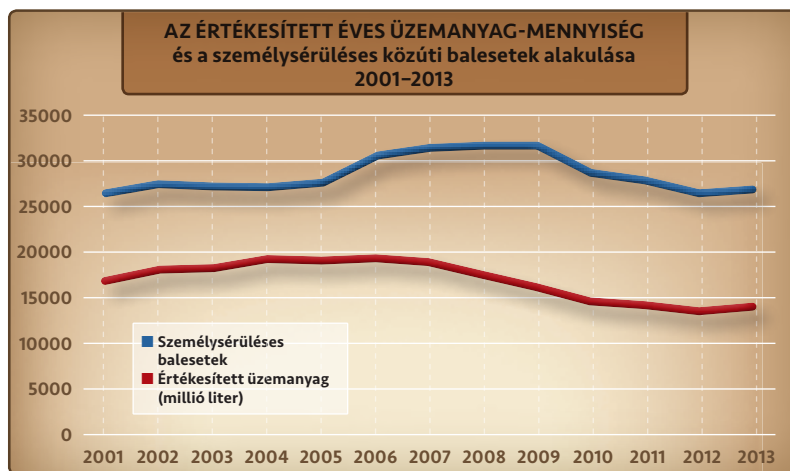
Tényleges felelősség keretében	
Sebességtűllépés	2943
Biztonsági öv	19 274
Fényjelző készülék	454
Ittas vezetés	4220
Vasúti átvjáró	68
Gyermekbiztonsági rendszer	3
Motorkerékpáros bukósíak	15
Összesen	26 977

tapasztalható, és fordítva: ha kevesebb üzemanyagot adnak el, akkor a baleseti adatok kedvezőbbek lesznek. Fontos megjegyezni, hogy ezen a téren elfogadott, egységes, tudományos alapon nyugvó szakértői álláspont nem ismert, hazánkban erre vonatkozó tudományos elemzés ez idáig nem készült.

A Magyar Ásványolaj Szövetség és a KSH rendelkezésre álló éves adatai alapján ugyanakkor – a teljesség és tudományosság igénye nélkül – össze lehet hasonlítani a különböző trendek alakulását, ezáltal bizonyos következtetéseket is le lehet vonni. Az összes üzemanyag-fogyasztás – a 2003-2004-ben történt csekély mértékű visszaeséstől eltekintve – 2009-ig mutat növekvő tendenciát. Azt követően vélhetően a gazdasági válság és a társuló hatások következtében 2010-től 2012-ig az összes üzemanyag-fogyasztás trendje az ellenkezőjére fordult, és folyamatos csökkenés következett be (az egy év alatti csökkenés mértéke 2010-ben: -9,5%, 2011-ben: -2,7%, 2012-ben: -4,2% volt). Hazánkban 2013-ban már újra több üzemanyagot adtak el (2%-kal, köszönhetően a gázolajeladások 4%-os növekedésének), de az eladási szint még így is alig haladta meg a tizenkét évvel ezelőtti, azaz 2001. évi állapotokat.

Természetesen előfordulhat, hogy időnként (különösen rövidebb, néhány éves időintervallumokban) az értékesített üzemanyag mennyisége és a balesetek számának alakulása hasonlóságokat mutat, de a hosszabb idősorok már korántsem támasztják alá a két tényező egymással való szoros összefüggését, szoros kapcsolatát. Amennyiben a hatályos hazai program időszakát vesszük alapul, úgy az éves hazai üzemanyag-fogyasztás 2001-től 2013-ig 1,7%-kal nőtt (2,733.4 millió literről 2,779.2 millió literre). Ugyanakkor a közúti balesetek számát 15,2%-kal (18 505-ről 15 691-re), a halálos áldozatok számát pedig az igen jelentős 52,3%-kal (1239-ről 591 főre) sikerült visszaszorítani ugyanebben az időszakban.

Ez persze nem zárja ki azt a megállapítást, mely szerint a gazdasági válság egyik hatása, az üzemanyag-fogyasztás visszaesése következtében átlagosan kevesebben használják a gépjárműveiket, kevesebb az átlagos éves futásteljesítmény, illetve a gépjárművezetők a takarékosagra ügyelve a korábbinál lassúbb haladási sebességet választanak. A témának érdemes lehet egy részletesebb tanulmányt szentelni.



A KÖZÚTI GÉPJÁRMŰÁLLOMÁNY ALAKULÁSA

A KSH adatai szerint 2013. december 31-én a forgalomba helyezett közúti gépjárművek száma 3 690 599 volt, ami csaknem 2%-os növekedést jelent 2012-höz képest (akkor 3 621 735 db gépjárművet regisztráltak).

A gépjárműállomány zömét, 82,4%-át a személygépkocsik képezik, számuk összesen 3 040 732. A nyilvántartott tehergépkocsik száma 419 031 (arányuk: 11,3%), az autóbuszoké 17 569 (0,5%), a motorkerékpároké 157 178 (4,3%), a vontatóké pedig 56 089 (1,5%).

Az országos közúti gépjárműállománynak a 2012. évhez mért, 68 864 darabot számláló növekedése ellenére az átlagos élettartam tovább növekedett, 12,5 évről 13,1 évre.

Jelenleg átlagosan a motorkerékpárok (18 év), majd az autóbuszok (14,7 év) életkora a legmagasabb. A személygépkocsik átlagos életkora 13 év, a tehergépkocsiké 12,2 év, a vontatóké pedig nyolc év.

Amennyiben a közúti gépjárműállomány alakulását a hatályos hazai közlekedésbiztonsági program bázisévétől, azaz 2001-től kezdődően vizsgáljuk, megállapíthatjuk, hogy a nyilvántartott gépjárművek száma csaknem egynegyedével, 24,1%-kal nőtt.

Végezetül egy érdekesség a hazai országos közúti gépjárműállomány fejlődésével kapcsolatban. A jelenlegi, csaknem 3,7 milliós állománnyal szemben egy évszázaddal ezelőtt, 1913-ban a gépjárműpark mintegy 4000 járműből állt az akkori (még Trianon előtti) Magyarország területén. Fél évszázada, 1963-ban a hazai gépjárműpark 448 412 regisztrált járművet számlált, melyen belül a személygépkocsik aránya kezdett növekedni a korábban abszolút többséget jelentő motorkerékpárokkal szemben. Tehát ötven év alatt a gépjárművek száma több mint 80-szorosára nőtt.

A személygépjármű-kereskedelem egykori monopóliumának számító Merkur a következő évben, 1964. január elsején nyitotta meg kapuit, ezzel egy időben a személygépkocsi-vásárlás magánszemélyek részére is elérhetővé vált. A forgalomba helyezett gépjárművek száma rohamos fejlődésnek indult, de vele együtt a közúti balesetek és tragédiák száma is riasztó mértékben emelkedni kezdett.

Schwáb Zoltán közlekedésért felelős helyettes államtitkár

A közlekedők felelőssége a szabályok betartása

Közlekedésbiztonsági helyzetkép

Az elmúlt négy hónap baleseti adatai alapján a közúti közlekedésben résztvevőket veszélyeztető kedvezőtlen tendencia alakult ki a hazai utakon. A közlekedésrendészet és a közlekedésigazgatás fokozott közúti ellenőrzésekkel törekszik a szabálytalankodók kiszűrésére, azonban egy-egy baleset rajtunk, közlekedőkön is múlik. A közúton közlekedők közös felelőssége a szabályok betartása. Tudomásul kell venni, hogy ha elindulunk otthonról, jobban oda kell figyelni, hiszen 2014. január 1. és április 30. között több mint 10%-kal nőtt a személysérüléssel közúti balesetek száma, és 25 fővel többen haltak meg közútjainkon, mint az elmúlt év hasonló időszakában. A haláleseteken belül kimagasló a kerékpáros áldozatok száma!

NÉGY HÓNAP, 172 HALOTT

A rendőrség által gyűjtött előzetes – a balesetet követő 24 óras helyzetnek megfelelő – adatok alapján 2014. január 1. és április 30. között összesen 4254 személysérüléssel közúti baleset történt, 11,10%-kal több, mint 2013 azonos időszakában (akkor 3829 balesetet regisztráltak). A halálos, súlyos és könnyű sérüléssel balesetek vonatkozásában egyaránt kedvezőtlen változások mutathatók ki. A halálos balesetek száma 18,80%-kal (133-ról 158-ra), a súlyos sérüléssel balesetek száma 12,34%-kal (1102-ről 1238-ra), a könnyű sérüléssel pedig 10,18%-kal (2594-ről 2858-ra) nőtt. A halálos balesetek alakulásának megfelelően idén április végéig a közúti balesetben meghalt személyek száma az elmúlt évi 147 fővel szemben 172 főre nőtt. Ezáltal 25 fővel többen veszítették életüket hazánk közútjain tavalyhoz képest, amely 17,01%-os növekedést jelent.

Az ittasan okozott személyi sérüléssel járó közúti balesetek számában is kedvezőtlen változások tapasztalhatók, hiszen

a tavalyi 369-cel szemben idén április 30-ig 448 olyan baleset történt, amelyben szerepet játszott az alkohol (a növekedés mértéke 10,53%). Ennek megfelelően az ittasan okozott baleseteknek az összes személysérüléssel közúti baleseten belüli aránya 9,64%-ról 10,53%-ra módosult.

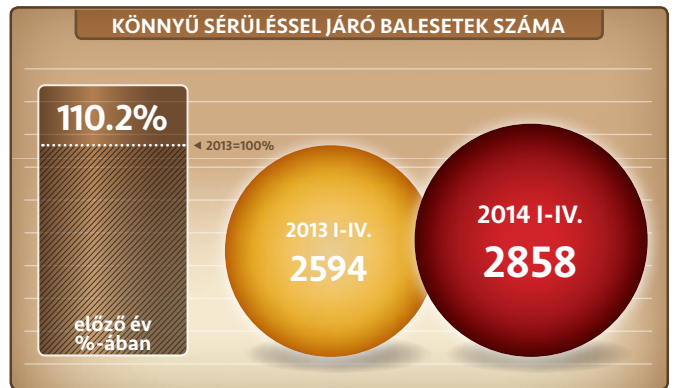
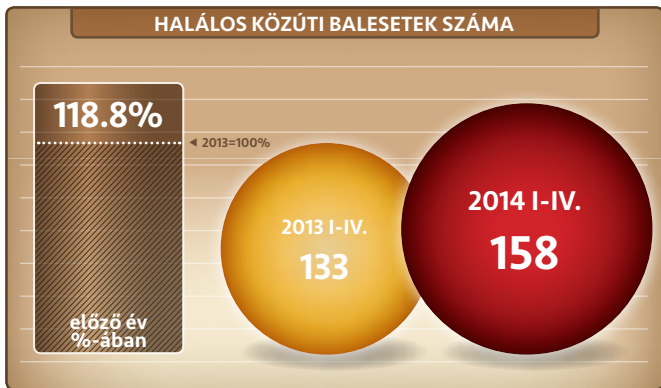
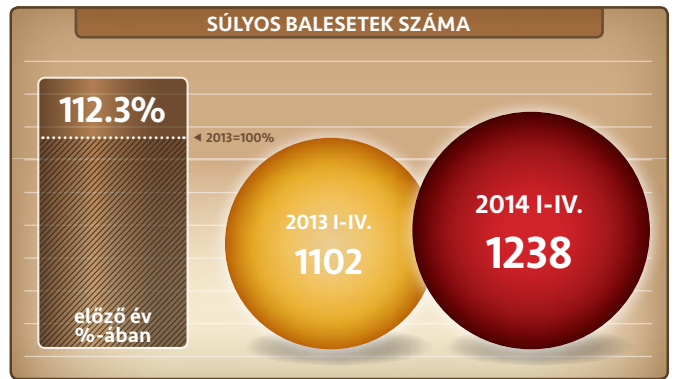
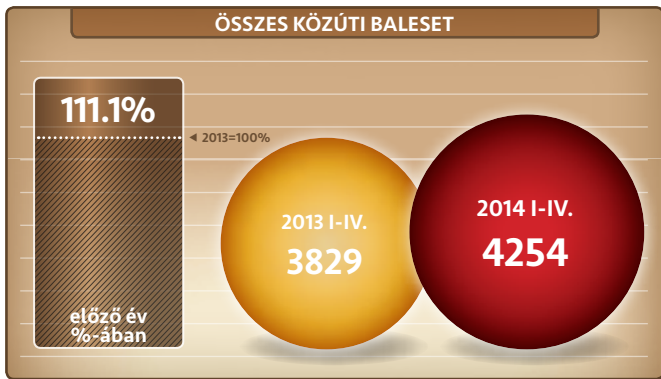
A közúti balesetek legfőbb okai az elmúlt hónapokban nem változtak. A személyi sérüléssel járó balesetek 28%-ának a háttérben a gyorsajtás áll (1193 baleset), az elsőbbségi jog megsértése miatt 1088 baleset (részaránya 26%), a kanyarodási szabályok megszegése miatt pedig 615 baleset (részaránya 14%) történt. A közúti balesetek csaknem kétharmadát, mintegy 64%-át a személygépkocsi-vezetők okozták, bár köztudott, hogy a közúti forgalmon belüli aránya ennek a közlekedői csoportnak a legmagasabb. A tehergépkocsi-vezetők a balesetek 9%-ának, az autóbussz-vezetők pedig az összes baleset 1%-ának az okozásáért felelősek. A kerékpárosoknak a balesetet okozók körében betöltött aránya az első négy hónapban 10%-os (438 balesetet okoztak kerékpárral). A „motoros” kétkerekűek vezetői, a segédmotor-kerékpárosok és a motor-kerékpárosok összesen 287 balesetet okoztak, a balesetek okozásában képviselt arányuk – az említés sorrendjének megfelelően – 4%, illetve 3%.

GYERMEKÁLDOZAT NÉLKÜL

Az ORFK Főigyeletének a napi jelentésekből készített összesítése alapján 2014. január 1. és április 30. között 34 olyan napot jegyezhetünk, amikor nem történt halálos kimenetelű közúti baleset (szemben a tavaly azonos időszakban mért 47 nappal.)

Örömteli hír, hogy idén még egyetlen gyermekáldozatot sem követelt a közúti közlekedés (tavaly ilyenkor egy áldozat volt, aki még nem töltötte be a 14. életévét). 2013-hoz képest azonban nőtt a gyalogos áldozatok száma (36-ről 41 főre) és a motorkerékpáros áldozatok száma (5-ről 8 főre), de a legriasztóbb értéket a balesetben meghalt kerékpárosok számának növekedése mutatja. A tavaly négyhavi 11 helyett idén 27 kerékpáros veszítette életét!

Amennyiben az elmúlt öt év adatainak alakulását vizsgáljuk, megállapíthatjuk, hogy 2010 óta idén okozták a legtöbb személyi sérüléssel járó közúti balesetet a közlekedők (a második legkedvezőtlenebb esztendő 2010 volt). A balesetben megsérült, illetve meghalt személyek számánál valamelyest más a helyzet, hiszen 2010-ben és 2011-ben egyaránt többen sérültek meg, vagy váltak közúti tragédia áldozatává (2010-ben 5610 fő, 2011-ben 5464 fő), mint 2014 eddig eltelt négy hónapjában (5423 fő).



AZ EMBER A LEGGYENGÉBB LÁNCZEM

Az ismertett statisztikai adatok kétségkívül kedvezőtlenebbek annál, mint amit az elmúlt években megszoktunk, hiszen 2008 és 2013 között évről évre csökkent a személyesérüléses balesetek és a balesetben meghalt személyek száma, még ha az utóbbi időszakban a csökkenés üteme le is lassult. Az eltelt rövid időszak adataiból – bár azok intőek – egyelőre hiba lenne mélyebb következtetéseket levonni, hiszen ahhoz hosszabb időszak trendjének ismeretére van szükség. Mindezek ellenére az adatok rendszeres elemzésére szükség van a megfelelő beavatkozások, intézkedések előkészítése és megvalósítása érdekében.

A közúti közlekedésbiztonság javítása állami feladat, egyfajta „csapatmunka”, hiszen a közlekedési környezetünk biztonsági

szintje számos tényezón múlik, a szabályozáson, az infrastruktúrán, a járműparkon, az ellenőrzéseken, a prevención stb. Ezek a munkák számos szerv, intézmény, hatóság, érdekképviselet tevékenységi körében megjelennek, és egyikük fontosságát sem lehet alárendelni a másikénak.

A közlekedésen belül ugyanakkor a döntő láncszem (egyben a leggyengébb láncszem) a személyi tényező, maga az ember, aki saját felelősségére dönt arról, hogy megtartja-e a közlekedési szabályokat, vagy sem; abban ugyanis egyetérthetünk, hogy a szabályok megtartása esetén gyakorlatilag minden baleset, minden egyes tragédia megelőzhető, és senkit nem kényszerítenek arra, hogy szabálységest kövessen el.

Gégyény István



Illusztráció: Shutterstock

Az elsők között honosítottuk meg a közúti biztonsági auditálás intézményrendszerét

Forgalomtechnikai megoldások a közlekedésbiztonság javítására

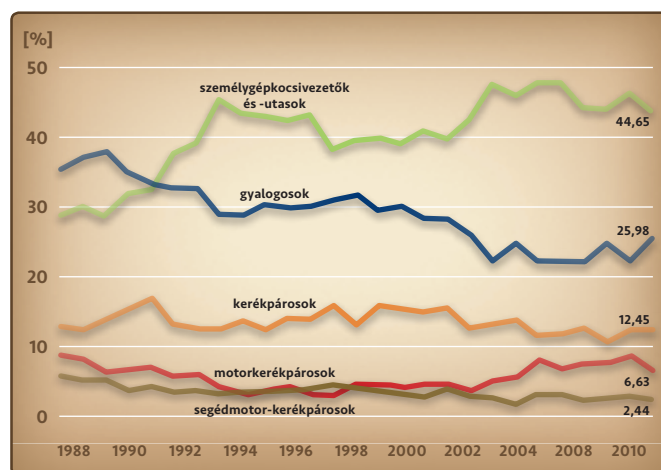
A statisztika csupán száraz, tényzerű adat, viszont emberéleteket, áldozatokat, emberi sorsokat takar. Döbenten veszünk tudomást az egyes tragédiákról, s közben megnyugtatóan legyintünk, „velünk ez nem történhet meg”. Sajnos nem így van! Sokszor a pillanatnyi szerencsén múlik, hogy ne mi legyünk a részesei, áldozatai egy-egy közúti balesetnek. S hogy ez mégse így legyen, ezért sokat tesz és tett az elmúlt években is a magyar kormány, a közlekedésért felelős szakmai irányítás.

Magyarország az uniós csatlakozást követően, 2004-ben vállalta az európai közlekedésbiztonsági célkitűzések teljesítését. Az utakon elhunyt személyek számában 2010-re vállalt 30%-os csökkenést már 2009-ben elérte a bázisához, 2001-hez képest. A balesetekben meghalt személyek száma a további javulással tíz év alatt közel a felére csökkent Magyarországon.

Hazánkban az európai országokhoz képest az elsők között sikerült meghonosítani a közúti biztonsági auditálás intézményrendszerét. 2004-től kezdődően már képzett auditorok hirdették az új szemléletet. Magyarország kormányrendeletben határozta meg a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló feladatokat, mely a gyakorlati végrehajtását tekintve szigorúbb feltételeket támaszt a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló Európai Parlament és a Tanács 2008/96/EK irányelvben (2008. november 19.) foglaltaknál. A magyar szabályozás a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésének alkalmazását nemcsak a transzeurópai úthálózaton teszi

kötelezővé, hanem 2014. január 1-től az országos főutak esetében is, valamint 2015. január 1-je után valamennyi 10 000 egységjármű/nap keresztmetszeti forgalomnagyságnál nagyobb forgalmú közút vonatkozásában is.

2006-tól kismértékben, 2007-től pedig jelentős mértékben javult a magyarországi közúti közlekedés biztonsága; mind a teljes magyar, mind az úgynevezett országos közúthálózaton számottevően csökkent a halálos sérülés kockázata. A halálos áldozatok csaknem fele személygépkocsi vezetője vagy utasa volt, más megközelítésben pedig több mint 50%-a úgynevezett „védtelen közlekedő” (1. ábra).



1. ábra: A közúti baleset következtében meghaltak számának megoszlása¹

Minden kormányzati törekvés, közlekedésbiztonsági koncepció ellenére sajnos mégis vannak sokkoló hírek. Éppen ezért most gondolatban szálljunk ki az autóból – azaz fogadjuk el, hogy az úton egyéb közlekedők is előfordulhatnak –, és nézzük meg, hogyan javítható néhány tipikus, gyalogosokra leselkedő veszélyhelyzet forgalombiztonsága. A forgalombiztonság hathatós javítása érdekében tehát az egyik fókuszterület a védtelen közlekedő, mely probléma megoldására az előkészítés alatt álló példákön, valamint külföldi jó gyakorlatokon keresztül kívánunk betekintést adni.

[1] Prof. Dr. habil. Holló Péter: Magyarország közúti közlekedésbiztonsági helyzete. Közlekedésbiztonság 2011/5-6. szám, p. 38-41.

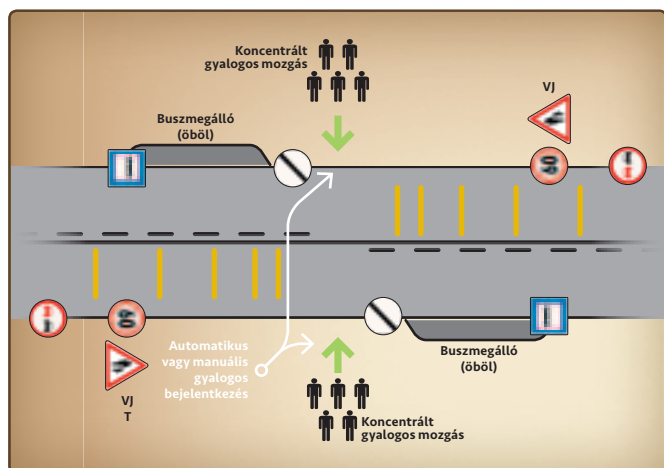


NYUGAT.HU 2010.05.07.07:08
Sötét ruhában akart átkelni a 85-ös úton egy 72 éves asszony, amikor az érkező autó fékezés nélkül elgázolta. Az idős nő a párja temetését intézte, a fiatalok érettségire indultak.

Ilyen és hasonló tragikus események a felelős döntéshozót cselekvésre készítetik. A külterületi autóbusz-megállóhely – mint potenciális baleseti veszélyforrás – nem egyedi probléma, és még csak nem is a 85. számú főút sajátossága. Hasonló kialakítású autóbusz-megállóhelyekkel találkozunk az ország egész területén, első- és másodrendű főútjaink mellett a külterületi szakaszokon.

Mi a veszélyforrás alapvető oka? Lakott területen kívül nagy a gépjárművek sebessége, változatos az út vonalvezetése, a forgalom összetételétől függően az oszlopban való haladás kockázatos előzésekre sarkallja a gépjármű vezetőjét. Figyelmét leköti a gépjárműforgalomhoz való alkalmazkodás, és egy ilyen beépítetlen környezetben csöppet sem számít gyalogos közlekedésére. Sajnos általánosságban jellemző tény a külterületi autóbusz-megállóhelyekhez vezető járda és egyéb biztonságot növelő eszköz, úttartozék hiánya. Rontják a helyzetet az éjszakai, rossz látási viszonyok, az időjárási körülmények stb. Mindösszesen a KRESZ vonatkozik ezekben az esetekben a gyalogos és járműközlekedés elvárható szabályaira.

Felismerve a védetlen közlekedők kiszolgáltatottságát, a Magyar Közút mint az országos közúthálózat kezelője a 2013-ban megkezdett, három évre szóló Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretében – egyéb intézkedések mellett – kiemelten kezeli a külterületi autóbusz-megállóhelyeket, és ezért 54 balesetveszélyes helyszínen helyez ki a gyalogosmozgásra utaló változtatható jelzéseképű táblát az alábbi sémaábra szerint (2. ábra).



2. ábra: Az úttestet keresztező gyalogosforgalom biztonságának fokozása lakott területen kívüli autóbusz-megállóhely környezetében

Hogyan tudja ez a kialakítás a forgalom biztonságát javítani? Az egységes jelzésrendszer jól látható és jól felismerhető módon lehatárolja a veszélyzónát, és rugalmasan, illeszkedve az aktuális forgalmi szituációhoz, csakis a gyalogosmozgás esetén jelennek meg a járművezető számára egyértelmű, veszélyhelyzetre utaló további jelzések.

Belterületen vajon jobb a helyzet? Lássunk néhány példát lakott területi gyalogosátkelőhelyek kialakítására. Megfelelő és megnyugtató a kijelölt gyalogosátkelőhely észlelhetősége, láthatósága, felismerhetősége?



3. ábra: Meglévő állapot

A 3. ábrán a jelenlegi kialakítás egyértelműen a gépjárműforgalom elsőbbségét sugallja. A kopott, kijelölt gyalogosátkelőhelyre való utalás mindösszesen jelzésértékű, de semmiképpen sem utal a gépjárműközlekedéstől elsőbbséget kikényszerítő intenzív gyalogos keresztezésre – pedig az iskola környezete mindezt indokolná!

A harsogó vízszintes és függőleges jelzések feltűnő látványt nyújtanak a gépjárművezetők számára, ezáltal hangsúlyossá válik a kijelölt gyalogosátvezetés (4. ábra).



4. ábra: Javasolt kialakítás

Potenciális probléma a kijelölt gyalogosátkelőhelyek megvilágítása. Alapvető elvárás a gyalogosátvezetés vonalában a gyalogos megfelelő megvilágítása. E helyett sok esetben csak irányfényként működik az amúgy emelt szintű megvilágítási szintet teljesítő közvilágítás. A probléma a kijelölt gyalogosátkelőhelyek esetében már sokkal összetettebb, mint a külterületi autóbusz-megállóhelyek esetében; egyrészt a számuk miatt, másrészt, míg a külterületi forgalmas autóbusz-megállóhelyek szinte kizárólag állami kezelésű közútjainkon fordulnak elő, addig a lakott területi kijelölt gyalogosátkelőhelyek legalább olyan arányban önkormányzati utakon is vannak. Még bonyolultabbá teszi a helyzetet, hogy a közvilágítást szinte kizárólag az önkormányzatok üzemeltetik.

Ez az egy példa is igazolja, ahhoz, hogy további látványos eredményeket érjünk el a közlekedésbiztonság területén, illetve megőrizzük a nemzetközi szinten kivított és a 2012-ben PIN-díjjal elismert helyzetünket, további erőfeszítésekre, a közlekedés minden területén dolgozó valamennyi szakember szoros együttműködésére, a közlekedésbiztonsági célok széles társadalmasságra van szükség.

Tóthné Temesi Kinga, okleveles építőmérnök
közúti biztonsági auditor, PIARC/AIPCR munkabizottsági tag

A SENSOR-rendezvényen kiderült: hazánkban nincsenek kifejezetten halálutak

Magyarország baleseti kockázati térképe

Elkészült a hazai közutak kockázati térképe, amely az elmúlt időszak baleseti és forgalmi adatai alapján grafikusan ábrázolja a baleseti kockázat mértékét, jelentették be egy nemzetközi sajtótájékoztatón, Budapesten. Az Európai Unió és Magyarország által finanszírozott SENSOR (South East Neighbourhood Safe Routes – Biztonságos Utak a Délkelet-európai Régióban) projekt keretében a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. közreműködésével megalkotott térkép üzenete egyértelmű: a színek segítségével könnyen érthetően és jól hasznosíthatóan tájékoztatja az autósokat, illetve elősegíti biztonságos útvonalválasztásukat.

„NEM ÜLHETÜNK A BABÉROKON”

Schmidt Szabolcs, az Európai Bizottság Közúti Biztonsági Osztályának vezetője szerint hatalmas kihívás előtt áll Európa, mivel az előirányzott közlekedésbiztonsági tervek szerint 2020-ig a 2010-es szint felére kell csökkenteni a közúti balesetek áldozatainak számát a kontinensen. „A számok azt mutatják, eddig sikerült jelentős javulást elérni, hiszen 2013-ban Európa útjain 26 200-an veszítették életüket, ami soha nem mért alacsony szám. Az évek óta tartó csökkenő trend bizonyítja, jó úton járunk, Európában példamutatóan biztonságos a közlekedés a világ más részeihez képest. Az eredményeken azonban lehet és kell javítani, nem ülhetünk a babérokön” – fogalmazott Schmidt Szabolcs. Kijelentette, a baleseti gócpontok feltárása, megszüntetése vezethet további javuláshoz, ebben a tagállamok szabad kezet kaptak. A Közlekedéstudományi Intézet önként csatlakozott a projekthez, amiért gratulált az intézet kutatógárdájának. A cél, hogy a még fellelhető fekete és piros színnel jelölt utak eltűnjenek a magyarországi térképről, mondta.

ÚJ KORSZAK A BALESET-MEGELŐZÉSBEN

Schwáb Zoltán közlekedésért felelős helyettes államtitkár rendezvényen felolvasott köszöntőjében kifejtette: a rendelkezésre álló adatok alapján a közúti balesetek halálos áldozatainak száma tavaly is csökkent ugyan, azonban a javulás üteme lelassulni, megtorpanni látszik. A további előrelépés érdekében új módszereket, megoldásokat

„A térkép mindenhol „ugyanazt a nyelvet beszéli”, a színek közvetítette üzenet: a fekete és piros utak nem jók.

kell keresni a még kihasználatlan lehetőségekkel is élve. A szakpolitikai kormányzat idén újabb korszakot nyit a baleset-megelőzésben, átfogó közlekedésfejlesztési és közlekedésbiztonsági programok elindítását, megvalósítását tervezi. El kell érni, hogy az évtized végére a közúti balesetek halálos áldozatainak száma a 2010-es mutatóhoz képest legalább a felére essen vissza Magyarországon, fogalmazott.

„AZ EREDMÉNYEKET NÉPSZERŰSÍTENI KELL”

„Évtizedek óta kiemelt feladat a közlekedésbiztonság növelése, de ez csak megfelelő közúti infrastruktúrával érhető el” – mutatta be Sipos Tibor projektvezető, a KTI tudományos munkatársa a kockázati térkép megalkotásához vezető utat. Elmondta, befejezték a majdnem három ezer kilométeres közúthálózat teljes körű felmérését. Az adatok feldolgozását és kiértékelését követően meghatározták az ország veszélyes útszakaszait, egyúttal a gazdasági és társadalmi hatások vizsgálata után különböző közlekedésbiztonsági beavatkozásokra tesznek javaslatokat. A projekt kifejezett célja,

ELŐZMÉNYEK

Az EuroRAP konzorcium már csaknem valamennyi EU-tagállamban végrehajtotta azt a nagyszabású programot, amelynek eredményeképp az országos közúthálózatok közlekedésbiztonsági színvonala jelentősen növekedett. Magyarország, és kiemelten az országos közúthálózat jelenlegi közúti baleseti helyzete nélkülözhetetlenné tette a programba való aktív bekapcsolódást. A program irányítója (John Dawson) már évekel ezelőtt megkereste a hazai szakértőket (Prof. Dr. Holló Péter) az együttműködés ügyében, 2012-ben végül sikerült finanszírozási háttérrel találni a magyarországi megvalósításhoz. Mivel jelenleg minden szükséges adat és szakértelem rendelkezésre áll a South East Europe Programban, az Európai Unió és Magyarország társfinanszírozásával lehetőség nyílt a SENSOR projekt keretében a program folytatására.



Lovas Károly



Sipos Tibor és Prof. Dr. Holló Péter



Schmidt Szabolcs



John Dawson



Berta Tamás és John Dawson



A konferencia résztvevői

Fotók: Szadai Roland

HUNGARY

Crash Risk Rate Map

Normalised For Global Comparison



This map shows the statistical risk of death or serious injury per billion vehicle kilometre on the major roads in Hungary, normalised to accommodate difference between countries, primarily in definition, reporting and in recording. The crash rate for these roads is indicated in the bandings shown. The risk is calculated by comparing the frequency of death and serious injury on every stretch of road with how much traffic each road is carrying.

For more information on the statistical background to this research, visit the EuroRAP website at www.eurorap.org.



SENSOR
South East Neighbourhood Safe Routes



Programme co-funded by the
EUROPEAN UNION



© EuroRAP AISBL 2013. This map was produced for the KTI Institute for Transport Sciences Non-profit Ltd (Hungary) by the Road Safety Foundation to EuroRAP/IRAP protocols. The map is produced as part of the SENSOR - South East Neighbourhood Safe Routes project co-funded by the South East Europe Transnational Cooperation Programme (SEE) of the European Union and by Hungary. Collision information is for 2008-10, the most recent available when the map was prepared. Traffic data is the average for 2008-10. No results are presented for roads in grey.

© International Road Assessment Programme (IRAP) 2013. © 2013 Europa Technologies Ltd. All rights reserved. IRAP technology including protocols, processes and brands may not be altered or used in any way without the express written agreement of IRAP. Prepared under licence from EuroRAP AISBL using protocols © Copyright EuroRAP AISBL. This map may not be reproduced without the written consent of EuroRAP AISBL. Such consent is not unreasonably withheld.



Illusztráció: KTI

hogy a legkisebb beruházási költség mellett a legnagyobb baleseti kockázatcsökkenést érik el. Ilyen beruházások között említette például a szalagkorlátok, iskolai gyalogátkelők bevezetését, vagy az út menti akadályok megszüntetését. „A mérnöki munka azonban nem elég, az eredményeket terjeszteni, népszerűsíteni kell” – fogalmazott, egyúttal kijelentette: a közlekedésbiztonsági felülvizsgálat után csillagokkal minősítették a közutak biztonságát, ezek alapján öt csillagot csak a legbiztonságosabb út kaphatott.

A FEKETE ÉS PIROS UTAK NEM JÓK

John Dawson, az EuroRAP elnöke, a program „atyja” szerint ez a világ legnagyobb, 14 országot felölelő projektje a témában. A térkép a világ összes országában népszerű, mert „ugyanazt a nyelvet beszéli”, és a színek közvetítette üzenet mindenhol ugyanazt jelenti: a fekete és piros utak nem jók, közölte. „A nemzetközi kimutatások szerint a közúti balesetek miatt a GDP két százalékát veszítjük el, a mentés, az anyagi kár, a sérültek utókezelése egyaránt óriási összeg” – érvelt a térkép hasznossága mellett.

A PROJEKT MEGVALÓSÍTÁSA

A projekt a nemzetközi gyakorlatban széles körben alkalmazott és egységes módszertan alkalmazása a Közép- és Kelet-Európai országokra. Egyrészt kockázati térképet készít a baleseti és forgalmi adatok alapján, amely a közlekedők számára szemléletesen ábrázolja az egyes útvonalak baleseti kockázatát. Másrészt – és ez már egyértelműen hasznos és fontos valamennyi közútkezelő számára – olyan módszertant, tudományos alapot ad, amellyel meghatározhatóak a közúthálózat legveszélyesebb részei.

A módszertan csillagokkal minősíti a közutak biztonságát, öt csillagot csak a legbiztonságosabb út kaphat. Összesen 15 000 kilométernyi veszélyes délkelet-európai útszakasz felmérése és csillagbesorolása készül majd el. A független felülvizsgálat megbízhatóan azonosítja a közúthálózat azon részeit, ahol forgalomtechnikai beavatkozásokkal jelentősen növelhető a közúti biztonság színvonala.

Lovas Károly, a Magyar Autóklub főtípkárhelyettese örömet fejezte ki, hogy az autóklub hozzájut ilyen jelentőségű adatokhoz, egyúttal ígéretet tett arra, hogy a kockázati térképet beépítik futó programjaikba, illetve „a szervezet vállalja a közvetítő csatorna szerepét az autósok felé”.

KÖLTSÉGHATÉKONY MEGOLDÁSOK

Prof. Dr. Holló Péter, a KTI kutatóprofesszora leszögezte, a közlekedésbiztonság egyik legfontosabb területe az infrastruktúra, amelyen javítani kell. Emellett megjegyezte, hogy gazdag eszköztár áll a rendelkezésükre: a láthatóság javítása, az út melletti szilárd tárgyak – például a gyakran súlyos baleseteket okozó fák – eltüntetése vagy a sávellenzés, illetve a vonalvezetés ideálisabbá tétele is költséghatékony, egyben nagy közlekedésbiztonsági hozaddal kecsegtető megoldás.

A kockázati térkép megalkotásának módszertanáról szólva Berta Tamás, a KTI központvezetője kiemelte, mivel a felmérés Európa-szerte egységes módszertan szerint készült, az eredmények is összehasonlíthatók. „A projekt üzenete, hogy Magyarországon nincsenek kifejezetten halálutak, útszakaszok vannak, különböző sajátosságokkal. Az útszakaszok osztályozásakor nem egy tényező, hanem azok összességét vizsgáltuk” – mondta.

S. V. A.

Interjú Pécsi Norbert Sándorral, a Magyar Közút Nonprofit Zrt.

kommunikációs osztályvezetőjével

Korszerűsítéssel a közlekedésbiztonságért

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. az elmúlt fél évben számos közlekedésbiztonsági fejlesztést hajtott végre az állami autópálya-hálózaton. Az európai uniós támogatásból finanszírozott munkálatok tavaly ősszel kezdődtek, amelyek célja a balesetek számának és súlyosságának csökkentése. A 13,5 milliárdos fejlesztési programon belül számos beruházás már be is fejeződött, az utolsó projektek 2015-ben zárulnak. A fejlesztések részleteiről Pécsi Norbert Sándort, a Magyar Közút Zrt. kommunikációs osztályvezetőjét kérdeztük.

– *Az infrastruktúra műszaki állapota döntő szerepet játszik a közlekedésbiztonságban, az emberi mulasztások azonban még az úthibák-nál is nagyobb veszélyforrást jelentenek. A karbantartási munkák mellett hogyan próbálják nagyobb figyelemre ösztönözni a közlekedőket?*

– A Magyar Közút az infrastruktúra műszaki állapotából és az emberi tényezőtől fakadó kockázatok csökkentésére egyaránt törekszik. Előbbi kapcsán kiemelném, hogy burkolatrovátkolást (grooving) végeztünk el az M3-as, M30-as, M6-os, M7-es és M70-es autópályákon, összesen 17 helyszínen, amelynek következtében a jövőben ezeken a szakaszokon csökkenhet a vízfolyások kialakulása. Ami pedig a közlekedő embert illeti, nagyon fontosnak tartjuk az autópálya-használók minél pontosabb tájékoztatását, legyen szó a várható időjárásról, az esetleges balesetekről, torlódásokról vagy útfelújítási munkálatokról, hiszen így felkészülten szembesülhetnek az adott közlekedési situációval. A közlekedésbiztonsági program keretében 29 változtatható jelzőképző táblát és 30 térfigyelő kamerát telepítettünk az M1-es, M3-as, M43-as, M6-os, M7-es és M70-es autópályák legforgalmasabb szakaszaira, ami az esetek többségében együtt járt a tartószerkezetek cseréjével is. A korábbiakban abból is több baleset adódott, hogy a mobil tereleést az autósok a kamionok takarásában nem vagy csak későn vették észre. Ennek megszüntetésére összesen 20 darab újfajta, jobban

látható eszközt szerez be a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Az egytengelyes pótkocsikon elhelyezhető, állítható jelzőképző fénytechnikai berendezések a talajszinttől 6,5 méterre emelhetőek, így a vezető időben észlelheti a forgalomkorlátozást.

– *Egyre gyakoribb téma a vadvesztély. Milyen eszközökkel kívánják csökkenteni az állatokkal való ütközés kockázatát az autópálya-hálózaton?*

– Szakembereink az M3-as autópályán 140 kilométer hosszban magasztalták meg a vadvédő kerítéseket, illetve sűrű szövéssű hálót süllyesztettek a földre. Ezenkívül 40 új vadkiugró rámpát és 80 új vadkiugró kaput is kialakítottak, amelyeken keresztül az állatok könnyebben visszatálnak az autópályáról a saját környezetükbe.

– *Mekkora veszélyt jelent egyébként ma Magyarországon a vadeltérő?*

– Köztudott tény, illetve a tapasztalat is alátámasztja, hogy a vadon élő és a vadásztársaságok területén nevelt állatok száma jelenleg gyarapodik. Ebből számtalan konfliktus történik az úthálózaton és a lakott területeken egyaránt, amelyek megnyugtató megoldásra csak minden érdekelt együttműködésével lehet megoldást találni. Számtalan intézkedést hoztunk már eddig is annak érdekében, hogy a pályák kiépítettsége, illetve védettsége minimalizálja a vadállatok és elkószáló háziállatok bejutását a forgalmi sávokra. Ennek ellenére értelemszerűen teljes mértékben nem lehet ennek a lehetőségét kizárni. Az utóbbi öt évben összességében 734 vadeltérési balesetet regisztráltunk a gyorsforgalmi úthálózaton. Ebből összesen 11 járt személyi sérüléssel, illetve egyetlen halálos eset történt a vadeltérés után bekövetkezett másodlagos balesetben. Mindenesetre minden reális eredménnyel kecsegtető vadriasztót kipróbálunk, valamint a vadvédő kerítéseink állapotának felügyelésére a helyi vadásztársaságokat is bevonjuk azért, hogy minimalizálhassuk a baleseti forrást.

– *A 2015-ös programzárásig milyen további közlekedésbiztonsági célú fejlesztéseket terveznek a társaság által kezelt hálózaton?*

– A 2013 őszi megkezdett program projektjei folyamatosan zajlanak, egyes beruházások már megvalósultak, mások a kivitelezés szakaszában járnak, vagy csak ezután kezdődnek majd el. Ki kell emelni a jelzőlámpa-korszerűsítést az országos közúthálózaton, ami két részből áll. Az egyik a terepi (csomóponti) berendezések szállítása és beüzemelése, ez 452 jelzőlámpa-vezérlő lecserélését, 340 közúti forgalomirányító berendezésnél LED-es jelzőfejek felszerelését



Fotó: Iró Zoltán

és beüzemelését jelenti, továbbá 134 csomópontban 793 jármű- és 443 gyalogosérzékelő beépítésére kerül sor. A korszerűsítés másik területe egy jelzőlámpa-távfelügyeleti szoftver fejlesztése olyan irányító- és szervizfunkciókkal, amelyekkel on-line programletöltést, hangolt és alkalmazkodó forgalomirányítást is biztosítani lehet. Mindez egyaránt növeli a szolgáltatási színvonalat és a közlekedésbiztonságot. A távfelügyeleti rendszer kiépítése már folyamatban van, Debrecenben például április végén kezdődött a kivitelezés. Ami a program további beruházásait illeti, az M3-as, M5-ös és M7-es autópályák egyes szakaszain korszerű elválasztó falat építenek ki a szakemberek, ami csökkenti annak a veszélyét, hogy a betonelemek ütköző jármű áttolja azt a szemközti sávba, tovább súlyosbítva a baleset kimenetelét. E fejlesztés befejezése 2015 júniusára várható. A főúthálózatot kísérő 763 ezer folyóméternyi vezetőkortlát kapcsán elmondható, hogy több mint 196 ezer folyómétert cserélünk le magasabb visszatartási fokozatú korlátra, illetve közel 59 ezer folyóméter új, magas visszatartási fokozatú vezetőkortlát telepítését végezzük el, továbbá több ezer új szalagkorlátprizmát is kihelyezünk a kanyarodó ívek kihangsúlyozása érdekében. Érdeemes továbbá megemlíteni azt is, hogy több veszélyesnek ítélt gyalogos-átkelőhelyet és buszmegállót is átalakítottunk, 23 útcsatlakozásnál pedig körforgalom építését készítjük elő.

– Milyen módszerrel méri az egyes fejlesztések hatékonyságát, és hogyan tudják a jövőbeni beavatkozások megtervezésekor hasznosítani ezeket az eredményeket?

– A beavatkozások helyét és módját az egyes balesetek részletes elemzése, illetve a balesetek halmozódásainak, azaz a gócpontoknak a vizsgálata alapján határozzuk meg. Az egyes útszakaszok baleseti helyzetét ún. mutatószámokkal jellemezzük: ilyen a relatív baleseti mutató, illetve súlyozott relatív baleseti mutató. A különféle beavatkozások hatékonyságát pedig az bizonyítja, ha az adott helyen nem következnek be több, a korábbiakhoz hasonló típusú baleset, illetve ha az említett baleseti mutatószámok változása javuló tendenciára utal.

– Melyek azok az autópálya-szakaszok, ahol a baleseti statisztikák alapján óva intik a közlekedőket?

– Ki kell emelnünk, hogy napjainkban a gyorsforgalmi úthálózatunk használata nem rendelkezik kiemelt baleseti kockázattal. A közút kezelőiként nem óva intjük a közlekedőket, hanem felhívjuk a figyelmüket arra, hogy az útviszonyoknak, a forgalomnak és pillanatnyi teljesítőképességüknek megfelelően válasszák meg utazási sebességüket.

Váczi Vincent

A nemzetközi ROSEE projekt céljai és hazai megvalósulása

Délkelet-európai összefogás a közlekedésbiztonságért

Szakszerűbb auditori tevékenység, szorosabb együttműködés és eredményes közlekedésbiztonsági kampányok az első- és másodrendű közúthálózatokon – e célokat tűzte zászlajára a ROSEE projekt nemzetközi szakértő gárdája, akik 2012 októberétől két évig dolgoznak együtt annak érdekében, hogy hatékony megoldásokat kínáljanak a közlekedésbiztonsági döntéshozók számára. Az április 9-én, Budapesten megrendezett sajtótájékoztatón az olasz projektvezető intézmény képviselője ismertette a kezdeményezést, továbbá a hazai partnerek is beszámoltak a projekt magyarországi megvalósulásáról.

LEMARADÁSBAN A RÉGIÓ

„A balesetek nemcsak társadalmi, hanem gazdasági problémákat is okoznak, Európán belül pedig a délkelet-európai régió közlekedésbiztonsági szempontból a leggyengébben teljesítő régiók közé tartozik” – jelentette ki *Alberto Milotti*, az együttműködés vezető partnere, az A.L.O.T. s.c.a.r.l. képviseletében. Elmondása szerint Bulgária, Görögország, Románia és Szerbia baleseti statisztikai kifejezetten kedvezőtlen képet mutatnak, de Magyarországon is bőven lehet még javítani a közúti biztonság helyzetét. Ennek okán indult európai uniós társfinanszírozással a ROSEE projekt (ROad safety in the South Eastern European region – Közúti közlekedésbiztonság a délkelet-európai régióban), amelyben hat ország vesz részt: Olaszország, Szlovénia, Magyarország, Görögország, Bulgária és Románia. A kezdeményezés célja a közlekedésbiztonság javítása az első- és másodrendű közúthálózaton a jelenleg is futó pilotprojektek segítségével, illetve a döntéshozatalban érintett intézmények

(pl. önkormányzatok) szakértelmének fejlesztésével; ezen felül pedig a projekt keretében végzett különféle komplex beavatkozások az úthasználók viselkedésének befolyásolását is szolgálják. A magyarországi mintaprojektek megvalósítására a Budakeszi járásban kerül sor, amelyekből az egyik egy első-, a másik kettő pedig másodrendű úthálózati útszakaszt érint. „Reményeink szerint a beavatkozások révén javulást tudunk elérni az érintett útszakaszokon” – zárta gondolatait *Alberto Milotti*.

HÁROM FŐ FELADATCSOPORT

Magyarországot a ROSEE-ben a GRSP Magyarország Egyesület és a KTI Közlekedéstudományi Intézet képviseli, így a KTI közlekedésbiztonsági szakértőjeként *Dr. Török Árpád* ismertette a hazai projekttevékenységeket. A hazai partnerek három fő feladatcsoportra összpontosítanak. Az első a kapacitásbővítés, amely főként az infrastruktúra-biztonság területén nem jártas, de az e területen dolgozó szakemberek (többnyire önkormányzati szakértők) képzését jelenti. Ezzel kapcsolatosan az intézet nemcsak a tananyagot állította össze, de egy képzési módszertant is kidolgozott, amit egy mintaoktatás keretében a gyakorlatban is alkalmazott. A második főpillér a közlekedésbiztonsági auditokra vonatkozó útmutató és módszertan kidolgozása volt, amelyek fókuszában szintén az önkormányzati szakemberek álltak, támpontot adva számukra az ötévente esedékes forgalmirend-felülvizsgálat elvégzéséhez. A harmadik pillér pedig a kampánytevékenység, amelynek hazánk esetében Budakeszi a helyszíne. A kampány kiindulópontjaként a KTI infrastruktúra-biztonság szempontú vizsgálatot végzett el Budakeszi járásterületének közúthálózatán, a további tevékenységek pedig az ezáltal azonosított legfontosabb problémákra összpontosítanak majd. A hazai feladatok megvalósítását egyébként egy elismert közlekedési szakemberekből álló nemzeti tanácsadó testület is segíti.

BUDAKESZI IDEÁLIS HELYSZÍN

„Nagy öröm a városunk számára, hogy részt vehet ebben a projektben” – szögezte le *Ohr Alajos*, Budakeszi Város Önkormányzatának városüzemeltetési és közlekedési tanácsnoka, aki megköszönte, hogy a Budakeszi járás területét választották projekthelyszínnek. Mint



Ohr Alajos



dr. Török Árpád



Alberto Milotti (jobbról)

mondta, azért is esett Budakeszire a választás, mert a települést a fővárossal összekötő főutak hatalmas forgalmat bonyolítanak le, ugyanakkor nincs elkerülő út, amely enyhítené a településközponton keresztülhaladó forgalmat. Az önkormányzat ezért nagy örömmel támogat minden olyan projektet, amely a közlekedésbiztonságra fókuszál. „Azt szeretnénk, ha ezen a területen az elkövetkező időszakban jelentős fejlődés menne végbe, amit leginkább a balesetek számának csökkenésével lehet mérni. Az önkormányzat szándéka feltárni mindazokat a speciális helyi problémákat, amelyek az általánosságtól

eltérnek. Ilyen sajátosságnak számít Budakeszi környékén a vadvesztély, amely sok balesetet okoz” – fogalmazott Ohr Alajos, hozzátéve azt is, hogy az önkormányzat a kezelésében álló médiafelületeket szívesen bocsájtja a projekt rendelkezésére, legyen szó az önkormányzat újságjáról, honlapjáról, illetve a helyi televízióról, amely regionális feladatot is ellát; e csatornákon keresztül számos ember érhető el. A projekt eredményeiről a www.rosee-project.eu honlapon lehet tájékozódni.

Váci Vincent

Elemi érdek a felkészülés az európai uniós pályázatokra

Közlekedésfejlesztés Magyarországon

Magyarország elemi érdeke, hogy az intézményrendszer és a közlekedési társaságok is felkészülten várják az új uniós pénzügyi ciklusban a közlekedési beruházásokra kiírt pályázatok indulását – mondta *Schváb Zoltán* közlekedésért felelős helyettes államtitkár egy balatonföldvári szakmai konferencián. A tét óriási, a 2016 végén záruló pályázati ciklusban akár 300 milliárd forintot meghaladó összeg juthat Magyarországnak.

ELKÉSZÜLT A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI STRATÉGIA

A Magyar Mérnöki Kamara Közlekedési Tagozata Balatonföldváron rendezte az ágazat jövőképeinek meghatározása szempontjából döntő jelentőségű összejövetelét, a Közlekedésfejlesztés Magyarországon – 10 év az Európai Unióban című konferenciát. Amint

» Az ágazat életében meghatározó új forrás a megtett úttal arányos elektronikus útdíjszedési rendszer.

azt a tanácskozás nyitó előadásában *Schváb Zoltán* helyettes államtitkár elmondta, amennyiben a gazdaság teljesítménye a várakozásoknak megfelelően nő, akkor az állami bevételek bővülésének eredményeként a közlekedési infrastruktúra fejlesztését, felújítását is fenntartható pályára lehet állítani. A közlekedésfejlesztés aktuális kérdéseiről szólva kijelentette, az ágazat életében meghatározó új forrást jelent a tavaly sikeresen elindított megtett úttal arányos elektronikus útdíjszedési rendszer, amely már működése első fél évében túlteljesítette az előzetes bevételi elvárásokat: a tervezett 75 milliárd forint helyett majdnem 79 milliárd forint folyt be. A várakozásokat felülmúló – és a tervek szerint a tárcánál maradó – bevétel ellenére leszögezte, hogy az uniós források változatlanul meghatározó szerepet töltenek majd be a közlekedésfejlesztésben. Hozzátette, hogy a közlekedésfejlesztési igények így is többszörösen meghaladják a rendelkezésre álló finanszírozási kereteket.



Schváb Zoltán

Elkészült és kormánydöntésre vár a hazai közlekedési rendszer tervszerű fejlesztését szolgáló Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS), amelynek megléte a 2014–2020-as uniós tervezési időszakra szóló Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) brüsszeli elfogadásának egyik alapfeltétele. Az NKS meghatározza az ország jövőbeli közlekedési stratégiáját, közép- (2020), hosszú (2030) és nagy távlati kitekintéssel (2050). Alapvető célja a versenyképesség fokozása, a fenntartható növekedés feltételeinek biztosítása, Magyarország közlekedési csomópont szerepének kiaknázása.



Fotó: Inó Zoltán

MEG KELL KÜZDENI AZ UNIÓS FORRÁSOKÉRT

„Prioritást kapnak városi és elővárosi közlekedésfejlesztések” – közölte Schwáb Zoltán, egyúttal emlékeztetett arra, hogy a kormány az elmúlt négy évben több mint 320 milliárd forinttal támogatta a budapesti elővárosi közösségi közlekedés fejlesztését. 2015 őszéig megérkezik a MÁV-START 75 milliárd forintos támogatással beszerzett negyvenkét új motorvonata, amelyek Budapest elővárosi vasútvonalain közlekednek majd. Üzemeltetésük éves szinten milliárdos nagyságrendű megtakarítást jelent a vasúttársaság számára. A már meglévő FLIRT-ök bizonyítottak, népszerűek az utasok körében: ahol ezek a járművek közlekednek, ott hat-tizenkét százalékkal nőtt az utasszám – említette a helyettes államtitkár.

A közösségi közlekedés megújítását célzó törekvésekbe illik a 11 milliárd forintból beszerzett 150 korszerű MAN és Rába-VOLVO autóbussz, amelyek a budapesti agglomerációs vonalakon biztosítanak komfortosabb utazást. A közúthálózat bővítésére fokozott gazdasági és társadalmi igény mutatkozik, így az M0 déli szektorának bővítése után – már több mint 75 km hosszan, folyamatosan haladhatnak a járművek az M1 és 11 sz. főút közötti szakaszán – a következő időszak egyik kiemelt feladata lesz a körgyűrű folytatásának előkészítése, megkezdése.

A hazai közlekedéspolitikai sikereként könyvelhető el, hogy Brüsszel elfogadta a teljes M0 transzeurópai közlekedési hálózatba (TEN-T), azon belül is a maghálózatba emelését szorgalmazó

magyar javaslatot, ami javítja a kivitelezés uniós forrásokból való támogathatóságának esélyét. Kiemelt feladat a közúthálózat rendbetétele, a Magyar Közút Nonprofit Zrt. hazai és uniós forrásokból több mint 190 milliárd forintot fordíthat a legrosszabb állapotú, legforgalmasabb szakaszok rendbetételére.

Az idén kezdődő uniós pénzügyi ciklusban nagymértékben módosul a közlekedési beruházások közösségi finanszírozása. Az újonnan életre hívott Európai Hálózatfejlesztési Eszköz (CEF) 29,3 milliárd eurós főösszegéből 23,1 milliárd euró fordítható

» A következő időszak egyik kiemelt feladata az M0 körgyűrű folytatásának előkészítése, megkezdése.

közlekedési célokra. A forrásokra 2016 végéig lehet a nemzeti borítékoknak megfelelően pályázni. Az előzetes számítások alapján ebből az összegből 1075 millió euró, több mint 300 milliárd forint juthat Magyarországnak. A tervek szerint a keretösszeg több mint nyolcvan százaléka vasúti fejlesztésekben hasznosulhat. Mivel azonban 2017 januárjától a nemzeti leosztás megszűnik, a fel nem használt forrásokat visszaterelik a CEF közös költségvetésébe. Onnantól a jobban előkészített projektekkel rendelkező kohéziós országok vihetik el a pénzeket a többiek elől.



Chikán Attila

„Magyarország elemi érdeke ezért, hogy az intézményrendszer, a közlekedési társaságok és más szereplők felkészülten várják az első pályázatok idejének indulását” – jelölte ki a legfontosabb irányt Schwáb Zoltán, aki arra is figyelmeztetett: a hazai fejlesztési terveknek onnantól már nemcsak egymással, hanem külföldi vetélytársaikkal is meg kell küzdeniük a finanszírozásban továbbra is meghatározó szerepet játszó uniós forrásokért.

„JAVULTUNK, DE NEM ELEGET”

Chikán Attila „Logisztika és versenyképesség a magyar gazdaságban” című előadásában nem festett rózsás képet hazánk versenyképességi mutatóiról. Elmondta, amíg Magyarország 2001-ben a 148 országot rangsoroló lista 29. helyén állt, és ezzel az első helyezett volt a volt szocialista országok között, addig ma a 63. „Csak Románia és Szlovákia van mögöttünk. Hatalmas veszteséget könyveltünk el a versenyképesség terén, amely az elmúlt 15 évben egy rövid ciklust leszámítva folyamatosan romlott” – mondta. Az okok közé sorolta Magyarország rendszerváltással öröklött tényezőit, a globális környezetet, az ország relatíve kicsi méretét, a gazdaságpolitikát. „Sokan nem hiszik el, de Bulgária előnyösebb helyzetben van, ezért újra kell értelmezni a lehetőségeinket” – fogalmazott. Szerinte csak alapvető és radikális változások segíthetik elő a versenyképesség növekedését, ilyenek között említette a nemzeti sajátosságok figyelembevételével készülő átfogó, hosszú távú koncepció kidolgozását, az állam és a piac viszonyának szabályozását és a reálgazdaság



Tombor Sándor

becsületét. Mindazonáltal Magyarország földrajzi helyzete óriási előny, az európai közlekedési folyosó egyik meghatározó színtere, amit bizonyít, hogy a versenyképességi rangsor szerény helyezésével szemben a logisztikai rangsor 33. helyén áll az ország. „A magyar logisztika a gazdaság reális fejlesztési lehetőségeinek egyike” – szögezte le Magyarország korábbi gazdasági minisztere.

Bíró József, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettese az önkormányzati közlekedésbiztonsági teljesítményindex rendszer kidolgozását, a különböző települési kategóriákban odaitélhető önkormányzati közlekedésbiztonsági (PIN) díj alapítását vetette fel. Az

» Csak alapvető és radikális változások segíthetik elő a versenyképesség növekedését.

elnökhelyettes szerint elengedhetetlen, hogy a közlekedésbiztonság ügye ne csak a szakma belügye legyen: ehhez azonban szükséges a társadalmi igény felébresztése, a biztonságos közlekedés iránti igény kialakítása. A magyarországi helyzetről szólva kiemelte, hogy „javultunk, de nem eleget”, mert amíg a közúti balesetek halálos áldozatainak egymillió lakosra vetített aránya 2012-ben az EU-ban 55 fő volt, addig ugyanez a viszonyszám esetünkben 61. Kevés, de az EU-átlag fölött vagyunk, hangzott el. „A 15–29 éves korosztály első számú halálozási oka nem a betegség, hanem a közlekedési baleset!” – elemezte



Bíró József

a hazai helyzetet Bíró József, aki javasolta: mivel az érettségi bizonyítvány megszerzéséhez szükséges közösségi szolgálatot vállalni a középiskolásoknak, célszerű volna lehetővé tenni a diákoknak, hogy ezt a jövőben közlekedésbiztonsági szolgálat formájában is megtehessek.

PREVENCIÓ ÉS PROPAGANDA

Schváb Viktor, a Nemzeti Közlekedési Hatóság stratégiai elnökhelyettese a hatóság közlekedésbiztonság területén elért eredményeiről szólva megerősítette: az NKH továbbra is elkötelezett a közlekedésbiztonság növelésében, ám az idei év nem igazán örvendetes első negyedéves adatai alátámasztják, hogy ezt a munkát továbbra is teljes intenzitással kell folytatnia a szervezetnek. „Az esztendő első három hónapjában huszonötöt több ember vesztette életét közúti balesetben, mint az ezt megelőző év azonos időszakában, ami 19%-os növekedés. Összességében 11%-kal több baleset történt január-márciusban, ezek között drámaian megnőtt a biciklis balesetek száma, és ezek az adatok újabb cselekvésre ösztönzik a hatóságot” – ismertette a tényeket Schváb Viktor. Elmondta, a közlekedésbiztonsági eredményeket jelentősen befolyásolja az ellenőrzés hatékonysága, ezért a hatóság ebbe az irányba is mozdulni kíván. „A hatékony szabályozás, korszerű forgalmi rend kialakítása és a rendszeres ellenőrzés egyaránt elősegítik a közlekedésbiztonság javulását” – mondta. A prevenció fontosságáról szólva kijelentette, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és az NKH közlekedésbiztonságot célzó programjai közül kiemelkedik az ingyenes tanuloznak.hu, és a kreszfelfrissito.hu



Schváb Viktor

internetes felület kialakítása és üzemeltetése. A program a diákok és pedagógusok, valamint a már vezetői engedéllyel rendelkező gépjárművezetők körében is nagy sikerrel vizsgázott. „A két oldalra 170 ezer ember regisztrált, és a felület 300 ezer egyedi látogató mellett már majdnem félmillió látogatást könyvelhetett el” – hangzott el. A hatóság a televíziós fronton is nyitott, a köztévéen futó „Egy perc az életért” szpot és az „Útravaló” című műsor a helyes közlekedési kultúra, illetve viselkedésformák kialakítását segítik elő. A veszélyeztetett korosztályok megszólítását a jövőben is céltudatosan kívánja elérni a hatóság, ezért a KKBAP kiemelt projektjei, mint a gyermekrajzpá-

» A közlekedésbiztonsági munkát továbbra is teljes intenzitással kell folytatnia a hatóságnak.

lyázatok és egyéb közlekedésbiztonsági rendezvények – például a zánkai Gyermekút – Gyermekvilág Program – kiemelkedő jelentőséggel bírnak. A hatóság tematikus kiadványai, a Közlekedésbiztonság című szakmai lap, valamint az autós, motoros és kerékpáros közlekedés fortélyait taglaló kiadványok egyaránt a biztonságos közlekedést propagálják. Az NKH ezek mellett idén 13 szórólapos kampányt tervez többek között a jogosítványt szerzőknek, a veszélyes anyagot szállítóknak és a gépkocsivezetőknek – tudtuk meg.

S. V. A.

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a Nemzeti Közlekedési Hatóság tájékoztatója

Változások a közúti áru fuvarozás területén

Kormányrendelet szigorította az engedélykötelezett fuvarozási tevékenységet. A változások a felrakó- és a lerakóhelyeket is érintik, így a feladók és a címzettek kötelezettségeiben is megjelenik a piac védelmét szolgáló felelősség.



Nem csak a fuvarozói, a szállítmányozói szakmát is megbolygatta az a kormányrendelet, amelyik a 261/2011, valamint a 156/2009 kormányrendeletek módosításával új, a jogosulatlan fuvarozás elleni szabályozást vezetett

be. A módosítás a hazai fuvarozói érdekképviseletek határozott kérésére született meg, mivel nem látszott más megoldás az engedélykötelezett külföldi versenytársak jogosulatlan piaci részvételének visszaszorítására, mint a felrakók és lerakók „érdekeltségének” megteremtése. Ezek a helyek ugyanis azok, ahol a jogosultság az áru megállásának köszönhetően a leginkább ellenőrizhető. Az új

Fontos, hogy a jogszabály-módosítás utáni rendeletszöveget annak eredeti környezetében (261/2011 Korm. rendelet) értelmezzék.

kötelezettségek csak az ún. „bilaterális” engedélyekre, valamint a CEMT engedélyekre vonatkoznak, tehát olyan fuvarfeladatokra, amikor a fuvarozó tevékenységi engedélyén felül külön „járat engedélyre” is szükség van a fuvarszköz honossága és a fuvarfeladat viszonylata alapján. A jogszabály megjelenése (2014. április 3.) óta sokféle téves információ kering a köztudatban. A tájékoztató alapján könnyen megállapítható, hogy kinek milyen kötelezettsége keletkezett, valamint az is, hogy milyen esetekben nem jelent az eddigiekhez képest új feladatot a módosítás. Minden érintett számára fontos, hogy a jogszabály-módosítás utáni rendeletszöveget annak eredeti környezetében (261/2011 Korm. rendelet) olvassa el, és ne csak a módosítás szövegét értelmezze. A hatályos rendelet megtalálható (2014. május 9-i állapotában): http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=140127.262164.

Rögtön a legfontosabb, hogy amennyiben a megbízó magyar fuvarozót bíz meg a feladattal, abban az esetben – nem lévén

magyarországi külön engedélyre szükség – nincs mit külön ellenőrizni nála. Ez független attól, hogy az árut hova viszi a fuvarozó, illetve honnan hozza. Ugyanez a helyzet, ha az EGT tagállamain belüli fuvarozást valamely EGT tagállam fuvarozója végzi (EGT tagállamok: az összes EU-tagállam, valamint Izland, Liechtenstein és Norvégia). Kétoldalú mentesség alapján a bosnyák, macedón és svájci honosságú járművek is engedélymentesek, továbbá nem kell engedély a szerbiai irányú vagy onnan érkező fuvarokhoz a legalább Euro 5-ös környezetvédelmi besorolású szerb járművekhez sem. A jármű honossága alatt minden esetben a vontatót kell

Ha a feladó/címzett elmulasztja az engedélyellenőrzési, kezelési és megőrzési kötelezettségét, 300 000 forint bírsággal sújtandó.

érteni, a pótkocsi (félpótkocsi) érdektelen ebből a szempontból. A bilaterális engedélyek mintája elérhető a Nemzeti Közlekedési Hatóság honlapján, az alábbi címen: <http://nkh.hu/Gepjarmu/nyomtatvanyok/Lapok/default.aspx>

Fontos, hogy az új kötelezettség csak a fent említett bilaterális engedélyekre, valamint az ezek bármelyike helyett alkalmazható CEMT engedélyekre (utóbbi esetén az ahhoz tartozó fuvarnaplóra is) terjed ki, egyik esetben sem kell tehát lemásolni és lefűzni pl. a közösségi engedély másolatát. A CEMT engedélyekkel kapcsolatban annyit még szükséges megjegyezni, hogy egyes országok részére kibocsátott CEMT engedély kontingens egy része hazánkban nem használható. Ezekben egy áthúzott „H” betű szerepel, az engedély megfelelésének ellenőrzésekor erre célszerű odafigyelni.



A Nemzeti Közlekedési Hatóság is tájékoztatót adott ki a közúti fuvarozást érintő egyes kormányrendeletek módosításáról szóló 116/2014 (IV. 3.) Korm. rendelet által a felrakóhelyekre és lerakóhelyekre rótt kötelezettségekről. A tájékoztató az alábbi webcímen érhető el: <http://nkh.hu/Gepjarmu/kozlerdeku/Lapok/Kozlemenyek.aspx>

A módosítás által a 261/2011 (XII. 7.) Korm. rendeletben beiktatott új, 4/A. §. (3)-(5) bekezdéseiben foglalt engedélyellenőrzési, kezelési és megőrzési kötelezettség a tevékenységi engedélyen felül további engedély meglétéhez kötött fuvarfeladatokra vonatkozik.

Ezek az engedélyek lehetnek kétoldalú egyezmény alapján vagy multilaterális egyezmény alapján kiadott engedélyek (utóbbi jellemzően a CEMT engedély). Nem vonatkozik azonban a tevékenységi engedélyre, azaz az árutovábbítási engedélyre és a közösségi engedélyre, ezekkel kapcsolatosan tehát semmilyen új kötelezettséget nem kellett kezdeni (noha más okokból, pl. rakománylopások megelőzése érdekében célszerű ezek meglétének és érvényességének ellenőrzése is).

A felrakás, illetve lerakás során tehát az alábbiak szerint határozható meg, hogy a 2014. május 4-től hatályos rendelkezés alapján ellenőrzési, kezelési és tárolási kötelezettség keletkezik-e egyáltalán, és ha igen, akkor mire.

Az eddigiekhez képest nincs új teendő, amennyiben:

- ▶ A fuvarfeladat belföldi viszonylatú.
- ▶ A fuvarfeladatot magyar honosságú jármű (vontató) végzi.
- ▶ A fuvarfeladatot EGT[1] honosságú jármű végzi, és a fuvarokmányok alapján a fuvarfeladat Magyarország és az EGT valamelyik tagállama közötti, tekintet nélkül arra, hogy a cél/kiinduló ország azonos-e a jármű honos országával.
- ▶ A fuvarfeladatot olyan honosságú jármű végzi, amelyre Magyarország kétoldalú egyezményben foglalt mentességet adott. Ilyen országok: Svájc, Bosznia-Hercegovina, FYRO Macedónia. Továbbá Szerbia esetében ez a mentesség az Euro 5-ös vagy annál korszerűbb járművekre vonatkozik, de csak Magyarország-Szerbia viszonylatában.
- ▶ A fuvarfeladatot 3,5 tonna megengedett együttes tömeg alatti járművel végzik.

Engedéllyel kell rendelkezni a fuvarozónak minden olyan esetben, ami a fentiekben kívül esik, fő szabályként:

- A fuvarozó az EGT-n kívüli ország fuvarozója. Ekkor, amennyiben a honos országába vagy onnan szállít, ún. „loco” engedéllyel[2] kell rendelkeznie. Ha egyéb országba/ból, akkor ez harmadik országos fuvarozás, és erre használható engedélyt kell felmutatnia.
- A fuvarozó (tekintet nélkül arra, hogy uniós vagy nem) olyan harmadik országos fuvar végző, ahol a célszág vagy kiinduló ország az EGT-n kívüli állam, ilyenkor harmadik országos engedély szükséges.
- Fenti, engedélyköteles fuvarok bármelyike végezhető a CEMT engedéllyel, ekkor csak ennek, illetve az ehhez kapcsolódó fuvarnaplónak a megléte szükséges.

Engedélykötelezettség magyarországi felrakó vagy lerakó esetén[3].

Jármű honossága	Fuvarfeladat másik végpontja	Milyen engedély kell?
magyar	tetszőleges	nem kell
egyéb EGT tagállam	bármelyik EGT tagállam (beleértve a honos államot is)	nem kell
	EGT-n kívüli állam	3. országos
nem EGT tagállam	honos ország	loco
	honos országon kívül bármelyik ország (EGT vagy azon kívüli, mindegy)	3. országos

A Magyarország által átadott engedélyek mintáit a Nemzeti Közlekedési Hatóság honlapján lehet elérni az alábbi címen: <http://nkh.gov.hu/Gepjarmu/nyomtatvanyok/Lapok/default.aspx>

(A letölthető, pdf formátumú dokumentumok neve a fuvarozó honos országának betűjelével kezdődik. Amennyiben

a fuvarozó honos országa nem szerepel, valószínűleg nem kell engedéllyel rendelkeznie.)

A feladó, illetve címzett teendői az engedélyekkel

Amennyiben az adott fuvarfeladathoz szükséges a fenti engedélyek valamelyike, a feladó, illetve a címzett köteles:

- felvezetni az engedélyre (vagy CEMT fuvarnaplóra) a rakodás helyét, időpontját (dátum, óra, perc), valamint a fuvarfeladatot végző jármű kilométerórájának állását;
- az így kitöltött engedélyről (CEMT esetén az engedélyről és a fuvarnapló aktuális oldaláról) egy másolatot (lehet kinyomtatott, olvasható fénykép is) a fuvarlevél ott maradó példányához csatolni, és azt egy évig megőrizni.



Fotó: Shutterstock

Mi a teendő, ha a fuvarozónál nincs engedély, nem óhajtja azt megmutatni, az engedély nem érvényes, nem hajlandó megmutatni a kilométeróra állását (általában nem közreműködő), nem teszi lehetővé a feladó/címzett kötelezettségének betartását?

Ilyen esetekben a felrakó megtagadhatja a felrakást (annak rá nézve terhelő jogi következményei nélkül). Mind felrakás esetén a feladónak, mind lerakás esetén a címzettnek bejelentési kötelezettsége van ilyen esetben a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a területileg illetékes közlekedési felügyelőség, a Nemzeti Adó- és Vámhivatal, illetve a rendőrség valamelyikénél.

A kötelezettségek elmulasztása esetén a feladó, illetve a címzett elmarasztalható!

A 261/2011 Korm. rendelet 4/A. §-ában foglalt engedély-ellenőrzési, kezelési és megőrzési kötelezettségek elmulasztása esetén – többek között – a feladó, illetve a címzett 300 000 forint bírsággal sújtandó.

[1] EGT (Európai Gazdasági Térség): az Európai Unió tagállamai, továbbá Norvégia, Izland és Liechtenstein.

[2] Loco engedély: az engedélyt kiadó állam és a fuvarfeladatot végző jármű honos országa közötti fuvarozásra érvényes.

[3] A táblázatban a fentebbi kivételek nem szerepelnek.

Cél az egyenlő versenyfeltételek biztosítása és a baleset-megelőzés

Versenyképesség és ellenőrzés

A budapesti Ramada Resort Hotel adott otthont május 15-én a Versenyképesség és ellenőrzés 2014 című konferenciának. A Közlekedéstudományi Intézet, a Nemzeti Közlekedési Hatóság és a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete közös szakmai rendezvényén újból – immár sokadik alkalommal – megfogalmazódott: a hatósági közúti ellenőrzések egyrészt a szabályokat betartó fuvarozók versenyképességének növelését szolgálják az előírásokra fittyet hányó piaci szereplőkkel szemben, másrészt nagymértékben javíthatják a közúti közlekedésbiztonságot.

VERSENYKÉPESSÉGET BEFOLYÁSOLÓ TÉNYEZŐK

A közúti fuvarozókat leginkább foglalkoztató kérdés: van-e valós gazdasági növekedés? – kezdte előadását *dr. Vereczkey Zoltán*, a Közlekedéstudományi Intézet ügyvezető igazgatója, az MKFE elnöke, majd magyarázatként hozzáfűzte: hiszen amikor kereslet mutatkozik a fuvarpiacon az eszközök iránt, akkor mosolygósak a fuvarozók, akkor tisztességes profitot biztosító piacon tudnak dolgozni, és háttérbe szorul az egymás alá ígérési verseny.

Vereczkey Zoltán számba vette a fuvarozó vállalkozások versenyképességét befolyásoló tényezőket, az adórendszert, a gazdaságpolitikai programokat, a támogatási rendszert és a cégek költségstruktúráját. Az adórendszert érintően az MKFE célja a szakmaspecifikus adók csökkentése, hogy a nemzetközi piacon a hazai vállalkozók versenyelőnybe kerülhessenek a külföldi konkurenciával szemben. Az MKFE elnöke úgy látja, a nemzeti érdekek megvédését előtérbe helyező patrióta gazdaságpolitikai program megfelelő alapot ad ahhoz, hogy a magyar fuvarozó cégek jó pozíciókat harcoljanak ki maguknak az európai piacon. A támogatási rendszer vonatkozásában az a kardinális kérdés, hogy a szakma képes-e bevonni uniós és állami támogatásokat, például telephelyfejlesztésre, járműpark-korszerűsítésre vagy a gépkocsivezetők képzésére. A fuvarozó cégek költségstruktúrájával kapcsolatban

kijelentette: a vállalkozások nemzetközi versenyképességét meghatározó főbb költségek – a villamos energia, a földgáz, a gázolaj és a banki kamatok költségei –, továbbá az élő munkát terhelő elvonások az uniós csatlakozást követően, az elmúlt évtized második felében Magyarországon jóval magasabbak voltak, mint Szlovéniában, Szlovákiában, Csehországban és Lengyelországban, éppen azokban az országokban, amelyeknek a fuvarozóit tekinthetjük a hazai vállalkozók potenciális versenytársainak. Ráadásul jó néhány korábban csatlakozott tagállamban ezek a költségszintek szintén elmaradtak a hazaitól. Így nagyon nehéz versenyezni és versenyben maradni – vonta le a következtetést.

MÁSFÉL MILLIÓ FORINTOS MEGTAKARÍTÁS

Az elmúlt négy évben ezért a fuvarozói versenyképesség javítása állt az MKFE munkájának középpontjában. Vereczkey Zoltán utalt egyebek mellett a kereskedelmi gázolajár bevezetésére, az üzemanyag-megtakarítás 100 ezer forintig történő adómentes kifizetésére, a külföldi napidíj 40 euróra emelésére és az útdíjköltségek 7,5%-ának levonhatóságára az iparüzési adóból. Az egyesület mintaszámítása szerint – a fenti kedvezmények és eredmények alapján – egy Euro 3-as jármű esetében, 12 ezer km/hónap futásteljesítménnyel számolva, összesen több mint másfél millió forintot takaríthat meg évente egy fuvarozó cég.

A piacvédelem területén ugyanakkor további intézkedéseket kell tenni a magyarországi export árualap „megvédése” érdekében. Az MKFE elnöke a feladatok között sorolta a bilaterális egyezmények felülvizsgálatát, a külföldi tehergépjárművek hatékony ellenőrzését, a kiadott közlekedési engedélyek felhasználása során azok

» A patrióta gazdaságpolitika megfelelő alap a magyar közúti fuvarozók jó pozícióihoz az európai piacon.

teljes körű érvénytelenítésének biztosítását (az MKFE által régóta szorgalmazott bélyegző automaták, illetve a szükséges élő munkaterő segítségével), a viszonyossági gyakorlat visszaállítását, az engedélyfajták (tranzit, loco, harmadik országos) következetes alkalmazását. Ezzel egyidejűleg tovább kell növelni a magyar fuvarozók versenyképességét. Ennek érdekében az érdekképviselet szeretné elérni, hogy a fuvarozók a külföldön fizetett útdíj 7,5%-át is levonhassák az iparüzési adóból; a külföldi alagút, komp-, útdíjak ne



dr. Vereczkey Zoltán

növeljék az iparüzési adó nettó árbevételi alapját; induljon központi támogatással intézményes gépjárművezető-képzés; valamint a vagyonszerzési illeték mértéke az államigazgatási eljárási költségek szintjén kerüljön meghatározásra a haszongépjárművek esetében.

AZ ÉRDEMI MUNKA MOST KEZDŐDIK

Az engedély nélküli fuvarozás visszaszorításában nagy eredményt ért el a Nemzeti Közlekedési Hatóság a szakmai szervezetekkel közösen. Közismert, hogy 2014. május 4-én hatályba lépett a közúti árutovábbítási, áruszállítási, valamint az autóbusszal végzett személyszállítási tevékenységről szóló kormányrendelet, az NKH honlapjára felkerültek a bilaterális engedélyminták, továbbá a fuvarozói szervezetek képviselőivel idén februárban és áprilisban összesen több mint 2500 jármű közös ellenőrzésére is sor került – hangzott *Érsek István*, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettese, a Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal vezetője. Ennek ellenére a hatóság számára most kezdődik az érdemi munka, hiszen jogalkalmazóként neki kell betartatni az érintettekkel az új előírásokat, ami a szűkös erőforrások közepette igen nagy kihívást jelent az NKH, illetve a megyei közlekedési felügyelőségek számára.

A fuvarozók szemszögéből jogosan vetődik fel a kérdés: a közúti ellenőrzés értük vagy ellenük van? *Érsek István* újfent igyekezett eloszlatni azt a magát hosszú ideje makacsul tartó félreértést, miszerint a hatóság kizárólag az állami pénztárca vastagítása érdekében bírságol. A valódi cél az egyenlő versenyfeltételek biztosítása a piaci szereplőknek, ha tetszik, a szabályokat betartó fuvarozók versenyképességének növelése az előírásokat semmibe vevő vagy túlságosan tágan értelmező kollégákkal szemben. A hatósági akciók másik célja pedig a biztonságosabb közúti közlekedés feltételeinek a megteremtése, illetve javítása, a közlekedésben részt vevő eszközök műszaki színvonalának folyamatos ellenőrzésével, a jogszabályi



Érsek István

kötelezettségek és a közlekedésbiztonsági előírások megfelelő szinten tartásával, a közlekedés biztonságára veszélyes járművek, járművezetők kiszűrésével. Mindezek összhangban vannak az Európai Unió piacvédelemmel kapcsolatos rendelkezéseivel.

„NEGATÍV” GYÖNGYSZEMEK AZ UTAKRÓL

Az NKH tavaly több mint 124 ezer magyar, uniós és harmadik országos járművet állított meg közlekedésbiztonsági ellenőrzés, és 50 ezernél is többet a közúti közlekedési szolgáltatás szabályainak ellenőrzése céljából; a közúton és telephelyen ellenőrzött gépjármű-vezetői munkanapok száma meghaladta a 600 ezret – tért

» A közlekedési hatóságnak 2014. december 31-ig kell elkészítenie a Komplex Ellenőrzési és Bírságolási Útmutatót.

át az ellenőrzések konkrét tapasztalataira *Érsek István*. A korábbi ellenőrzések negatív „terméséből” két gyöngyszemet osztott meg a hallgatósággal: az egyik ellenőrzött gépjárművön nem kevesebb, mint hat gumibroncsot kellett lecserélni, míg egy hűtőkamion ledrótozott fékcsővel, hiányzó fékbetéttel, két kiszakadt futóművel, leszakadt lengéscsillapítóval, rossz gumival, locsogó gázolajjal, összetört tankkal – az üzemanyag-beöntő sapka egy kávéspohár (!) volt – igyekezett Olaszország felé... Megerősítette, hogy a „fuvarozóbarátabb” közúti ellenőrzési metodika is napirenden szerepel, ami magában foglalja az előszűrés fokozását, a kockázatértékelés hangsúlyosabbá tételét a potenciális szabálysértők kiszűrése érdekében, az ellenőrzés idejének csökkentését, a korszerű technológiák alkalmazását, a közúti ellenőrök képzési rendszerének fejlesztését, valamint a közúti ellenőrzés módszertanának



Rada Imre

egységesítését a társhatóságokkal. Az elnökhelyettes emlékeztetett, a Komplex Ellenőrzési és Birságolási Útmutatót az NKH-nak – a társhatóságokkal együttműködve és az érintettek támogatása mellett – 2014. december 31-ig kell elkészítenie.

HIÁNYCIKK A FELKÉSZÜLT GÉPKOCSIVEZETŐ

A gépkocsivezető egy érdekes tényezője a logisztikai láncnak. Ő az, aki folyamatosan ott van a fuvarfeladat megkezdésénél, végrehajtásánál, majd a visszafelé vezető úton, aki találkozik a fel- és lerakóhelyeken dolgozókkal, a közúti ellenőrzést végző hatóságok szakembereivel, és aki mint az öt alkalmazó fuvarozó vállalkozás képviselője egyszerűen „hordozza a cég belső kultúráját is” – szögezte le előadásában Rada Imre. Az NKH Jármű-üzemeltetési és Ellenőrzési Osztályának vezetője elmondta, a múltban a kalandvágy, a világlátás lehetősége, a kihívás, a magas jövedelem és a társadalmi elismerés („a hétköznapi hősei”) vonzotta a kamionpilótákat, amely hivatás többnyire apáról fiúra szállt. A hivatásos gépkocsivezetőket ma másképp ítélik meg, sokkal kevésbé elismert emberek, mint régebben. Mára megváltoztak a körülmények, szűkült a motiváció, ma már nem annyira vonzó a kamionozás, nem jelent akkora kihívást, hiszen jóval üzembiztosabb járművekkel szállítanak. Ráadásul erősen túlszabályozott a szakma, rendkívül szigorú előírások vonatkoznak a vezetési és pihenőidők betartására, rengeteg naprakész ismeretet követel – egy „Háború és béke” vastagságú kötettel járnak fuvarozni –, aminek ha valaki nem tud megfelelni, jön a számonkérés a „főnöktől” és nem utolsósorban a közúti ellenőrtől. Mindez oda vezetett, hogy a kvalifikált gépkocsivezető hiánycikké vált, de nem csupán itthon, az egész európai fuvarozó társadalom küzd ezzel a problémával – fejtette ki Rada Imre.

„MEGVÁRJUK, MÍG KINYÍLIK AZ AJTÓ...”

A gépkocsivezetők többsége elfogadja az ellenőrzés tényét, még együtt is működik a hatóságokkal, ugyanakkor vannak olyan „zárkózott”, többnyire külföldi sofőrök, akik magukra zárják az ajtót, és így próbálják megghiúsítani az ellenőrzést. Kevés sikerrel, mert mint az osztályvezető mondta, „a kollégák türelmesek, megvárják, amíg kinyílik az ajtó.” Szerinte a képző szervezeteknek a veszélyes-áru-szállítás, illetve a vezetési és pihenőidők szabályainak oktatására nagyobb hangsúlyt kell helyezni a jövőben. A gépkocsivezetők egyébként nagyon kreatívak tudnak lenni, ez leginkább a menetíró készülékek manipulációjánál mutatkozik meg. A legelterjedtebb tachográf befolyásolási módszer a mágnes használata, bár sok emiatt lebukott sofőr esküszik, hogy életében nem látott ilyen eszközt. Ezekből időnként humoros történetek kerekednek. Rada Imre példaként hozta fel annak a külföldi kamionsofőrnek az esetét, aki az ellenőri autó mellett vehemensen magyarázta, hogy ő mágneszt aztán soha nem használna, miközben a kabátja zsebében lapuló „tárgy” az autó falához rántotta – a mágneses erő...

„VÁLSÁGÁLLÓ” HAZAI FUVAROZÓK

Ma komoly verseny van a közlekedési alágazatok, a profi fuvarozók és a saját számlás szállítók, valamint a magyarországi székhelyű és külföldi honosságú vállalkozások között. Az MKFE számára ez utóbbi jelenti a prioritást az érdekvédelmi munkában, tehát az egyesület úgy igyekszik befolyásolni a fuvarpiaci környezetet, hogy a hazai vállalkozások versenyelőnye növekedjék a külföldi cégekkel szemben – erősítette meg Karmos Gábor főtítkár, aki a magyar fuvarozók helyzetét elemezte az EU fuvarpiacán az adatok tükrében. A magyar fuvarozók az elmúlt évek megpróbáltatásai közepette „válságállóknak” bizonyultak, megtalálták a kitörési lehetőséget a válságból, mégpedig az uniós és a harmadik országos fuvarozásban, ahol komoly piaci részesedést sikerült elérniük. Ezt támasztja alá, hogy bár a szállított áru mennyisége 2008 és 2012 között mintegy negyven százalékkal esett vissza, ugyanakkor árutonna-kilométerben mérve a magyar fuvarozók nemzetközi teljesítménye nemhogy csökkent volna, valamelyest még növekedett is. Számokban kifejezve, amíg Magyarország az európai fuvarortortából a 2004-es EU-csatlakozáskor 1,9 százalékot hasított ki, addig 2012-ben már 4,4 százalékot, amivel a hetedik

» A hazai fuvarozó vállalkozások az uniós és a harmadik országos fuvarozásban komoly piaci részesedést értek el.

helyen állt az uniós rangsorban. Ez mindenféleképpen örömteli és bizakodásra okot adó növekedés, de van hova fejlődni, amit jól mutat az első három ország teljesítménye: Lengyelország 23,8, Spanyolország 12,2, Németország 9,2 százalék. A harmadik országos forgalomban a csatlakozáskori 2,2 százalékot nyolc év alatt 7,6 százalékra sikerült növelni, ez a hatodik helyet jelenti az unióban. Itt szintén a lengyel fuvarozók viszik a prímet a maguk 27 százalékaival, mögöttük a szlovákok következnek 9,7 és a lettek 8,2 százalékkal. Mint látszik, mindkét rangsort magasan vezetik a lengyelek, az MKFE jövőbeni egyik feladata ezért az lehet, hogy ellesse a receptet, hogy még tovább tudja növelni a magyar fuvarozók piaci részesedését.



Fotók: Izáák Éva

Karmos Gábor

Az egyesületnek azonban jelenleg is számos teendője akad. Talán a legfontosabb, hogy az elektronikus útdíj témakörében a rendőrség által a hazai fuvarozókra kivetett négy milliárd forint közigazgatási és háromszázmillió forint szabálysértési bírság felülvizsgálatát elérje, hiszen ez az irdatlan összeg óriási versenyhátrányba taszítja a magyarországi székhelyű fuvarozókat, mintegy anulálva az eddigi versenyképességet javító intézkedések pozitív hatásait. A külföldiekre „csak” háromszázmillió forint szabálysértési bírságot szabott ki a hatóság, tehát az útdíjbírságok kilencven százalékát magyar fuvarozók kapták. Ezzel kapcsolatban Karmos Gábor úgy fogalmazott, nem tudja elképzelni, hogy a magyar fuvarozók kilencszer annyit szabálytalankodtak, mint a külföldi kollégáik.

ELTÉRŐ TAPASZTALATOK

Az e-útdíj bevezetésétől számított első négy hónap úthasználati adataiból kiolvasható, hogy hazánkba ezen időszak alatt 30 473 ukrán, 23 342 szerb, 13 682 török és 11 451 bosnyák rendszámú jármű lépett be – állapította meg Mikulás Róbert. Az NKH Jármű Módszertani Főosztályának vezetője a harmadik országokból érkező közúti fuvarozókkal kapcsolatos ellenőrzések tapasztalatairól szóló előadásában elmondta, bár a rendelkezésükre álló adatok nem támasztják alá azt az érdekképviseleti felvetést, hogy a harmadik országos fuvarozók nagyobb számban lennének jelen Magyarországon, mint ahány engedélyük van, a hatóság mégis az ellenőrzésük mellett döntött. A közlekedési felügyelőségek szakemberei tavaly novemberben két alkalommal is célzott országos akció keretében vizsgálták a külföldiek fuvarengedélyeit. Az első ellenőrzés során 563 járműből két szerb és egy bosnyák esetében találtak szabálytalan okmányokat, a második akcióban pedig 22 334



Mikulás Róbert

engedélyből 32 volt hibás. Idén februárban az érdekképviseletekkel közös ellenőrzést tartott az NKH, szintén a külföldiek által végzett jogosulatlan fuvarozás visszaszorítása érdekében. A 116/2014 (IV. 3.) Kormányrendelettel kapcsolatban elhangzott, ez idáig egy bejelentés érkezett a közlekedési hatósághoz, egy szerb kamion Békés megyében engedély nélkül próbált fuvarozni.

Az érdekképviseletek által jelzett szabályszegés mértékét nem támasztják alá az ellenőrzési tapasztalataink, a rendelkezésre álló engedélymennyiség birtokában legalisan is teljesíthető az útdíjrendszer által regisztrált fuvarmennyiség – hangsúlyozta Mikulás Róbert. Hozzátette, az egyéb szabályszegések jóval gyakoribbak, mint a fuvar

» Az ellenőrök tavaly novemberben két alkalommal is országos akcióban vizsgálták a külföldiek fuvarengedélyeit.

okmányokkal kapcsolatosak, és a nagyarányú szabályszegés valószínűleg regionális jellegű, ami országos méretben csökkenti a probléma mértékét. A nehézségek között említette a hatóság szűkös erőforrásait; az ukrán fuvarozók által előszeretettel látogatott Borsod-Abaúj-Zemplén megyében például négy közúti ellenőrt tud hadra fogni a felügyelet. A reggel 8–16 óráig tartó hivatali munkaidő szintén megkönnyíti a szabályszegők dolgát, ezért 24 órás ellenőrzésre lenne szükség; ezzel nagymértékben növekedne a közúti ellenőrzések hatékonysága, jelentősen vissza lehetne szorítani a szabályszegések számát. De ehhez közlekedési hatósági oldalról a jelenlegi erőforrás többszörösét kellene biztosítani!

Dékány Zsolt

Országos, összehangolt, célzott közúti akció

3 nap, 3972 ellenőrzés

A szabálytalanságok felderítése érdekében összehangolt országos ellenőrzést szervezett az NKH hazánk fő közlekedési útvonalain: volt, aki szóbeli figyelmeztetéssel megúszta, de akadt olyan gépjármű is, amelyiktől már az országba való belépést is megtagadták.

NINCS MÁS, FELÜLÍRJÁK A TERVET

„Hova tűntek a kamionok? Húsz perce állunk az M3-as Budapest előtti pihenőhelyén, és mintha a föld nyelte volna el őket...” – állapítom meg a közúti ellenőrnek, akit azonban nem lep meg a fordulat. Mondja, ilyenkor beindul a riadólánc. Egy nappal korábban Tiszaújvárosban települtek ki egy gyár felé vezető főútra, három kamiont ellenőriztek, aztán mintha elvágták volna. „Tudjuk, hogy így megy, értesítik egymást a sofőrök, inkább megállnak. De legalább biztos, hogy betartják a pihenőidőt” – jelzi az egyik közúti szakember az ellenőrzés nehézségeit. Ilyenkor nincs más, felülírják a tervet, és másik helyszínt keresnek. És persze találnak, hiszen az akcióban – országos szinten – végül másfél ezernél is több gépjárművet ellenőriztek.

A Nemzeti Közlekedési Hatóság Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatala a megyei, fővárosi kormányhivatalok közreműködésével háromnapos országos összehangolt közúti ellenőrzést szervezett februárban Magyarország fő közlekedési útvonalain. Az ellenőrzés célja elsősorban a közúti közlekedési szolgáltatást végző vállalkozások közötti egyenlő versenyfeltételek biztosítása és a szabálytalanságok feltárása volt, vagyis az akció többek között a külföldi székhelyű

» Az ellenőrzések hatáskörét növeli, hogy országosan és célzottan végzik, a munka során nem a mennyiség, hanem a minőség dominál.

vállalkozások által Magyarország területén végzett közúti közlekedési szolgáltatásokra, és az engedély nélküli vagy engedélytől eltérő fuvarozási tevékenységek kiszűrésére fókuszált. Emellett persze a „szokásos” vizsgálati protokoll szerint haladva a szakemberek kiszűrték a közlekedésbiztonságra közvetlenül kockázatot jelentő autóbuszokat, valamint felhívták a vezetők figyelmét a gépjármű nem megfelelő műszaki állapotának közlekedésbiztonságra gyakorolt negatív hatásaira. A háromnapos fokozott ellenőrzés során a kiránduló autóbuszok műszaki állapotát és a külföldi tehergépkocsi által Magyarország területén végzett közúti közlekedési szolgáltatásokra vonatkozó előírások betartását vizsgálták.



Fotók: Iró Zoltán

CÉL AZ ILLEGÁLIS FUVAROZÁS VISSZASZORÍTÁSA

Karmos Gábor, a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete főtíkára is részt vett az ellenőrzéseken. „Örömteli, hogy a Nemzeti Közlekedési Hatóság lehetővé tette az érdekvédelmi szervezet jelenlétét az ellenőrzéseken. Több helyszínen jártam a három nap alatt, és a szakemberek elsősorban a külföldi tehergépkocsik által Magyarország területén végzett közúti közlekedési szolgáltatásokra vonatkozó előírások betartását vizsgálták. A hosszú távú cél, hogy érezhetően visszaszorítsuk az engedély nélküli fuvarozásokat” – fogalmazott Karmos Gábor, aki elmondta: nincs olyan statisztikai adat birtokában, amelyik a Magyarországon külföldiek által végzett engedély nélküli fuvarok számára vonatkozna, de az MKFE-tagok elmondása szerint sajnos nem ritkák az efféle



illegális tevékenységek. Az ilyen ellenőrzések hatáskörét azonban nagyban növeli, hogy országos szinten és célzottan végzik el, vagyis a közúti ellenőri munka során nem a mennyiség, hanem a minőség dominál. „Azt tapasztaltam, hogy a komplex ellenőrzéseket végző szakemberek profik és felkészültek, így a lehető leg-

» Szabálytalanságot 139 esetben találtak, 59 szabálysértési eljárást indítottak, 82 esetben közigazgatási bírságot kezdeményeztek.

rövidebb időre veszik ki a forgalomból a közlekedőket. Akinél mindent rendben találnak, az rövid megszakítás után folytathatja útját” – összegezte tapasztalatait a főtitkár. Elmondta, a szakmai szervezet a hazai fuvarozók érdekvédelme érdekében kifejezetten támogatja az illegális fuvarok visszaszorítását.

MIT MUTAT A STATISZTIKA?

A közúti ellenőrök a három nap alatt összesen 1681 esetben állítottak meg személy- vagy áruszállítót, illetve autóbust, ezeken 3972 ellenőrzést végeztek el. A közlekedésbiztonsági ellenőrzés mellett vizsgálták a pihenőidőt, a veszélyesanyag-szállításra vonatkozó engedélyek meglétét, a fuvarozási engedélyeket, a környezetvédelmi előírások betartását, de ellenőrizték a tengelyterhelést, az úthasználati jogosultságot is. A statisztika szerint 139 esetben találtak szabálytalanságot, szabálysértési eljárást 59 esetben indítottak, közigazgatási bírság kezdeményezése 82 esetben volt indokolt, egy személyszállító gépjárművön pedig olyan műszaki és engedélyezési problémákat fedeztek fel, hogy a hatóságok megtagadták a jármű országba történő belépését is. Azt, hogy az ellenőrzések célja nem feltétlenül a büntetés, jól példázza: 59 esetben csupán szóbeli figyelmeztetést kaptak a gépjárművezetők.

S. V. A.

Érsek István: nem a büntetés, a szabálykövetés elérése a hatóság célja

A manipulációs teszter elől nincs menekvés!

Soha ilyen gyorsan és hatékonyan nem lehetett ellenőrizni a vezetési idő megsértését és az egyéb szabálytalanságokat, mint az NKH által nemrégiben rendszeresített manipulációs teszterrel. Ára ugyan borsos, de hallatlan előnye, hogy jelentősen rövidíti az ellenőrzés idejét, ráadásul szinte lehetetlen átverni. A közlekedési hatóság már 25 tesztet alkalmaz.

A tavalyi esztendő során vetette be először a Nemzeti Közlekedési Hatóság az úgynevezett manipulációs teszter készüléket, amely képes egy-két percen belül letölteni a gépjármű-vezetői kártya adatait, valamint azonnal kijelzi, hogy a kártyán 28 napra visszamenőleg történt-e jogsértés a vezetési időket, a vezetési szüneteket és a pihenési periódusokat tekintve. Az már csak mogyoró a habon, hogy mindezek mellett abban is segíteni képes a tenyérben elférő szerkezet, hogy az ellenőr megállapítsa, a fedélzeti egységen történt-e visszaélés a tárolt adatokkal, azaz manipulálták-e az eszköz. „Jogszabályi kötelezettség, egyúttal uniós elvárás is az ellenőrzés” – magyarázta *Érsek István*, a Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal vezetője, az NKH elnökhelyettese. Az EU-s előírás precízen, ellenőrzési napokra lebontva meghatározza, hogy országonként hány vezetési napot kell ellenőrizniük a hatóságoknak. Az NKH kifejezett érdeke az ellenőrzések hatékonyságának növelése, ugyanis így sokkal gyorsabban tudja teljesíteni az uniós előírásokat, s egyúttal az ellenőrzési idő is csökken. A hatékonyságnövelés egyik új eszköze a manipulációs teszter alkalmazása.

A gépjárművezetőkre vonatkozó számtalan előírás megszegése közül talán az a legveszélyesebb, amikor a sofőr a vezetési idővel manipulál. A kamionok, buszok, áruszállítók vezetői hatalmas kockázatot vállalnak szervezetük túlterhelésével, ugyanis az elalvásos balesetek szinte minden esetben emberi tragédiákkal, hatalmas anyagi kárral végződnek. Az Európa-szerte kialakult éles konkurenciaharc és a felelőtlenség miatt azonban mindezek dacára nem ritka, hogy a gépjárművezetők belenyúlhatnak a tachográfba, meghamisítják a vezetési és pihenőidők adatait, hogy hamarabb célba érjenek. Az analóg és a digitális tachográfok manipulálásának egyaránt kifinomult technikája van, amely ráadásul folyamatosan

fejlődik, és a magyar hatóság szakemberei az utóbbi időben egyre bonyolultabb csalási módszerekkel találkoztak.

„A korszerű információs technológiákat alkalmazva egyből kijön, ha valaki babrált a tachográfal. Ezek bevezetése az ellenőrzési folyamatba nagy előrelépés volt, hiszen a szoftveres támogatással képesek lettünk a legkorszerűbb ellenőrző rutinfeladat elvégzésére. Részletes elemzést kaphatunk, amelyik megmutatja, hogy a gépjármű konkrétan mit csinált nyolc óra és nyolc óra tíz perc között, a kapcsolódó grafikonok pedig megkönnyítik a szabálytalanságok megállapítását. Ezek segítségével gyorsan és hatékonyan kiszűrhetők azok a gyanús közlekedési magatartások, melyek mögött a vezetési és pihenőidőkre vonatkozó szabályok megsértése áll” – érzékeltette *Érsek István* az új ellenőrzési módszerek előnyeit. Ráadásul az országos hálózat kiépítésével képesek lettek arra, hogy ne csak a közúton forgalomban lévő, de a telephelyen álló flottát is hatékonyabban tudják ellenőrizni. „Elkérjük

Gyakran találkozunk olyan esetekkel, amikor az egyértelmű manipulációt próbálják a járművezetők kimagyarázni.

a flotta adatait, akár kilencven napra visszamenőleg is kiszűrhető, hogy hol és melyik esetben történtek szabálytalanságok a vezetési idők, a vezetési szünetek és a pihenési periódusok terén” – mondta *Érsek István*. A manipulációs teszter használata lerövidíti a közúti ellenőrzések időtartamát. A készülék alkalmas a gyors előszűrésre, így amennyiben a gépkocsivezető vizsgálatakor nem

NÖTT AZ NKH-S ELLENŐRZÉSEK SZÁMA

Tavaly a közlekedési hatóság szakemberei közúton 503 ezer vezetési napot ellenőriztek, a telephelyeken 271 ezret, vagyis összesen 774 ezer vezetési napot, ami az ezt megelőző évben 640 ezer nap volt. Az ellenőrzések száma tehát nagyságrendekkel nőtt tavaly. Az Európai Unió által meghatározott célok alapján a közlekedési hatóság részére előírt közúti ellenőrzési napok számát 43 százalékkal, a telephelyeken végzett ellenőrzések számát pedig 82 százalékkal teljesítette túl a hatóság. Átlagolva a közlekedési hatóság összességében nagyjából 50 százalékkal teljesítette túl a terveket. Mindazonáltal a Magyarországon áthaladó járműforgalomhoz képest még mindig elenyésző az ellenőrzések száma. A cél a jövőben a humán erőforrás korlátozottsága miatt nem is a mennyiség, hanem a hatékonyság növelése volna.



Fotó: Iró Zoltán

talál hibát, a részletes elemzést már nem szükséges elvégezni, amely nyilvánvalóan a járművezető számára is előnyös.

Ezzel együtt a manipulációk feltárása nem egyszerű feladat, és a szakértelmet igénylő felderítésen túl még bizonyítani is kell. Az ellenőrök gyakran találkoznak olyan esetekkel, amikor a már felfedezett és egyértelmű manipulációt próbálják a járművezetők kimagyarázni... De azt is nagyon nehéz felderíteni, ha a sofőr két kártyát használ, ha azonban kiderül, akkor a hatóság ezt szigorúan szankcionálja. „Tavaly elindultunk egy meghatározott stratégia mentén, amelyről bebizonyosodott, hogy nagyon hatékony – folytatta Érsek István. – Bevezettük az új technológiát, de még mindig az út elején járunk. A manipulációs teszter darabszámát szeretnénk növelni, és tervezzük még újabb, ennél is hatékonyabb eszközök beszerzését. Azt szeretnénk elérni, hogy minden ellenőrzésnél legyen egy ilyen teszter, egyelőre 25 üzemel országszerte.”

Érsek István szerint a szankcionálás, a szabályszegők büntetése terén paradigmaváltásra van szükség. „Nem gondolom, hogy a büntetési összegek további növelése lenne a megoldás, sokkal inkább az, ha a szabályszegőben tudatosulna: ha szabályt szegek, akkor elkerülhetetlen a bírság. Az üzenet az volna: ha betartja a szabályokat, elkerülhető a büntetés” – fogalmazott. Szerinte a korszerű technikák alkalmazása némileg kompenzálja az emberi erőforrások korlátozottságát is. A teszter ára borsos, nagyjából 100 ezer forint, de az emberi élet megóvása messze felülírja ezt. Érsek István leszögezte: „Az a cél, hogy kialakuljon a szabálykövetés, és az ellenőrzéssel minél kisebb terheket rójunk a gépjárművezetőkre.”

AKCIÓ AKCIÓ HÁTÁN

A Nemzeti Közlekedési Hatóság egész évben aktív jelenlétet tervez. A nemzetközi TISPOL és ECR akciók keretében 11 összehangolt ellenőrzés lesz a rendőrséggel együtt. A speciális akciók közül a Biztonság hete elnevezésű már befejeződött, ennek kiemelt feladata volt a biztonsági berendezések (légzsákok, övek), illetve a gyermekülések ellenőrzése. A közlekedési hatóság által kezdeményezett Józan Húsvét akció tavaly bizonyított, a három nap alatt egyetlen halálos közúti baleset sem volt, idén is tartottak fokozott közúti ellenőrzést az ünnepek alatt; a Cargo Control a rakományrögzítésre, az Overload akció a túlméretes járművekre fókuszál. A Féken tartott biztonság elnevezés a fékberendezések kiemelt ellenőrzését célozta meg, de számos preventív közlekedésbiztonsági esemény várja majd a civil érdeklődőket is.

Az, hogy az NKH a szabálykövetés betartásában érdekelt, jól példázza, hogy a hatóság a járművezetőket rendszeresen szórólapon tájékoztatja az ellenőrzések tapasztalatai alapján a fontosabb tudnivalókról. A hatóság az ellenőrzések alkalmával a szabálytalanságok felderítésén túl a gépkocsivezetőnek felhívja a figyelmét az időszakhoz, ellenőrzési akcióhoz kapcsolódó közlekedésbiztonsági aktualitásokra is. Így nemcsak a vezetési és pihenőidőkre vonatkozó hibákat keresik, de segítik a járművezetőket a szabályok betartásában is, például az aktuális napon még hátralevő vezetési időre történő figyelemfelhívással. Ahogy Érsek István fogalmazott, nem a jogszabályok nyelvén, hanem az életből, a napi rutinból, a gyakorlatból kiindulva tesznek ajánlásokat a gépjárművezetőknek.

S. V. A.

A kilométeróra manipulálása nehezebb, a jármű-regisztráció másik országban könnyebb

Műszaki vizsgáztatás: szigorúbb, de hatékonyabb uniós előírások

2014 márciusában három új irányelvet fogadott el az Európai Unió Tanácsa a műszaki alkalmassági jogszabálycsomag keretében, amelyek a közúti biztonságot hivatottak javítani. Az egyik irányelv a műszaki vizsgák szabályait módosítja, amely a mindennapi autótulajdonosok számára is érzékelhető változást hoz. Rossz hír a kilométeróra manipulálásával kísérletezőknek, hogy az óraállítás törvénytelen visszatekerését sokkal könnyebb lesz tetten érni. Jó hír azonban a külföldre költözőknek, hogy a műszaki engedélyek harmonizációjára vonatkozó előírások révén autójukat könnyebben regisztrálhatják az új országban. Az új rendelkezések nem csak a vásárlókat, illetve az autótulajdonosokat védik, hiszen többségükben a vizsgáztatókat és a vizsgaállomásokat, valamint a nyilvántartási rendszer üzemeltetőit is érintik. Az előírásokat 36 hónapon belül kell átültetni a magyar jogrendbe, és 48 hónap múlva alkalmazni. A jelen cikkben – *Rónay László*, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal járműmódszertani referense tájékoztatása alapján – azt tekintjük át, hogy a magyar jogszabályi környezet mennyire tesz eleget a műszaki vizsgára vonatkozó új előírásoknak, illetve mire van szükség ahhoz, hogy a rendelkezéseket teljes körűen integrálni lehessen a hazai gyakorlatba.

VIZSGÁLATI BIZONYÍTVÁNYOK KÖLCSÖNÖS ELFOGADÁSA

A módosított uniós szabályozás értelmében az új személyautókat és kisteherautókat továbbra is négy évvel az első forgalomba helyezés után kell először levizsgáztatni, azt követően pedig két évente. E tekintetben szerencsés helyzetben vagyunk, hiszen Magyarországon már eleve ilyen rendszerben működött a gépjármű-vizsgáztatás. Az uniós ezen felül szigorúbb előírást alkalmaz a taxiként vagy mentőautóként használt járművekre, illetve a buszokra és teherautókra – ezeket évente kell műszaki vizsgára vinni. A magyarországi vizsgálati rend ennek a követelménynek is megfelel. Mentességet adhatnak a tagállamok a rendszeres műszaki vizsgáztatás alól a veteránautóknak, a diplomáciai testületek autóinak, valamint a mezőgazdasági és erdészeti járműveknek, de természetesen fennáll a lehetősége annak is, hogy az új szabályozásnál szigorúbb, azaz gyakoribb vizsgakötelezettséget alkalmazzanak bármelyik jármű-kategóriában.

A műszaki vizsga rendszerességének kérdéséhez kapcsolódik az az új előírás is, amely szerint, ha valaki az egyik tagállamban nyilvántartott járművét egy másik tagállamban szeretné forgalomba helyezni, az új tagállam köteles lesz elfogadni az adott jármű előző műszaki vizsgájának érvényességét, amennyiben az előző országban is legalább ugyanolyan rendszerességet írnak elő műszaki vizsgáztatás tekintetében. Emellett az irányelv azt is kimondja, hogy a műszaki vizsga érvényessége tulajdonosváltás esetén is változatlanul megmarad. A tagállamok közötti átjárhatóságot a vizsgálati eredményt tartalmazó vizsgálati bizonyítvány hivatott biztosítani, amelyet a tagállamoknak kölcsönösen el kell fogadniuk.

ÁTJÁRHATÓ ELEKTRONIKUS ADATBÁZISOK

A vizsgálati bizonyítványok kölcsönös elfogadásán túl az EU arra is törekszik, hogy a tagállamok elektronikus jármű-információs nyilvántartásai összekapcsolhatóvá váljanak, ami az országok közötti adatszolgáltatást jelentős mértékben megkönnyítené – például ha egy tagország valamelyik hatósága egy másik országban bejegyzett autó jogállása iránt érdeklődik. Ennek módjára vonatkozóan az Európai Bizottság jelenleg megvalósíthatósági tanulmányt készített, egyelőre azonban nem lehet biztosan tudni, hogy milyen megoldást választanak majd, és ez milyen feladatokat ró



Fotók: Iró Zoltán

a tagállamok szakhatóságaira. Annyi biztos, hogy minden tagállam számára kötelező lesz az elektronikus adatbázis működtetése az adott országban regisztrált minden járműre vonatkozóan, a benne tárolt műszaki adatokhoz, ezeken belül pedig az előző vizsgálati eredményeket a vizsgáztatóknak is hozzáférhetővé kell tenni. Ezzel lehet biztosítani például azt, hogy a járművek üzemben tartói által esetlegesen elkövetett kilométeróra-visszaállítások ne maradhassanak felderítetlenül és büntetlenül. Ez az intézkedés egyúttal a használt autót vásárlók érdekeit is védi, hiszen a valós futásteljesítmény ismeretében ítélik meg, mennyire méltányos árat kérnek a választott járműért. Az új előírások bevezetéséhez a hazai elektronikus nyilvántartási rendszer módosítása szükséges, csakúgy, mint ahhoz, hogy a műszaki vizsgálati adatbázis és a központi járműnyilvántartás között elektronikus formában történhessen az adatcsere.

ÚJ JÁRMŰ-MINŐSÍTÉSI RENDSZER

Az irányelv előírásai a vizsgálóállomások engedélyezési eljárását szintén érintik, ezekkel összhangban kell hazánkban is a vizsgálóállomások engedélyezésére vonatkozó új szabályokat kialakítani. Az új rendelkezések a műszaki vizsgaközpontokkal szembeni technikai elvárások minimumát is lefedtetik, ahogy azt is, milyen képzettséggel kell rendelkezniük a vizsgáztatóknak. A rendelkezések révén szavatolható, hogy valódi szakértelemmel rendelkező állomások végezzék a vizsgáztatást, ami a forgalomban részt vevő járművek műszaki biztonsága, így a közlekedésbiztonság javulását eredményezheti. A műszaki vizsgán a biztonsági előírások teljesítése mellett a járművek környezetre gyakorolt hatását is ellenőrzik majd; utóbbi Magyarországon a környezetvédelmi vizsgálat keretében már bevett gyakorlat.

AZ ÚJ EU ELŐÍRÁSOK ÁTÜLTETÉSE A HAZAI JOGRENDBE

Határidő: 2017. május (alkalmazás 2018. májustól), de a hazai jogalkotó az előírt idő előtt is módosíthatja a jogszabályokat

- ▶ **Jármű-minősítési rendszer módosítása**
 - a jelenleg használatos „hibával alkalmas” és „alkalmatlan” minősítés helyett „kisebb”, „jelentős”, „veszélyes” hibaminősítés
 - szükséges intézkedés: jogszabály-módosítás
- ▶ **Elektronikus hozzáférés a vizsgáztatók számára a járművek előző vizsgálati eredményeihez**
 - szükséges intézkedés: informatikai rendszer korszerűsítése
- ▶ **Elektronikus adatcsere a műszaki vizsgálati adatbázis és a központi járműnyilvántartás között**
 - szükséges intézkedés: informatikai módosítás
- ▶ **A vizsgálóállomások engedélyezési eljárásának módosítása**
 - szükséges intézkedés: jogszabály-módosítás

Még egy fontos változást szükséges megemlíteni, ez pedig a járművek minősítési rendszerére vonatkozik. Az irányelv hármas értékelési rendszert javasol, ahol a vizsga során észlelt műszaki hibát „kisebb”, „jelentős” vagy „veszélyes” hibának minősítik. E felosztásnak megfelelően a „jelentős” hibával alkalmatlannak minősített járművet két hónapon belül ismételt vizsgán kell bemutatni, a „veszélyes hiányosság” minősítés esetén pedig a járművet a forgalomból akár ki is lehet tiltani. Az új minősítés ugyan szigorúnak tűnhet, de célja ezúttal is a balesetek megelőzése azáltal, hogy a műszakilag potenciális veszélyforrást jelentő járműveket segíti hatékonyabban kiszűrni a forgalomból. Hazánkban jelenleg a vizsgán észlelt hiba alapján vagy „hibával alkalmas”, vagy „alkalmatlan” minősítést kap, a hármas kategorizálás bevezetéséhez így jogszabály-módosításra van szükség.



A járműipar üzemeltetői és beépítési felelőssége a hatóság szemszögéből

Szabályozási és felelősségi kérdések a közlekedésbiztonságban

Szabályozási és felelősségi kérdésekről tartott előadást *Érsek István* május 8-án a Magyar Autós Szakmai Szövetség gazdaságpolitikai fórumán. A Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettese, a Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal vezetője az uniós baleset-megelőzési törekvések mellett bemutatta az üzemben tartók és a járművezetők felelősségi köreit a közúti közlekedésben, a műszaki vizsgálatok és a közúti ellenőrzések rendszerét, valamint a hatóság 2014. évi kiemelt ellenőrző tevékenységét.

Érsek István „A járműipar üzemeltetői és beépítési felelőssége a hatóság szemszögéből” című előadásának bevezetőjében a felelősség és a közlekedésbiztonság kapcsolatáról beszélt. Annak ellenére, hogy az európai uniós közúti baleseti halálozások száma majdnem megfelelődtött az utóbbi évtizedben, 2009-ben még mindig 34 500-an veszítették életüket az uniós újtjain. A közúti halálesetek további jelentős csökkentésében kulcsfontosságú szerepük lesz a technológiai, jogérvényesítési és oktatási kezdeményezéseknek, valamint a sérülékeny úthasználók kitüntetett figyelemben részesítésének. Az Európai Unió közlekedésbiztonsági célkitűzései között az egyik legnagyobb, hogy a közúti baleseti halálozások száma 2050-re közelítsen a nullához, ezzel összhangban pedig 2020-ra a közúti sérülések száma is a felére csökkenjen. Ehhez az Uniónak biztosítani kell, hogy a közlekedésbiztonságban és a védelemben világszerte legyen valamennyi közlekedési mód tekintetében. Eléréséhez lényeges a közútbiztonsági technológiák (pl.: járművezetőt támogató rendszerek, sebességkorlátozók), valamint az infrastruktúra és a járművek közötti kapcsolódási pontok harmonizációjának bevezetése és a műszaki vizsgáztatás javítása. Szükséges egy közúti közlekedési balesetekre és a vészhelyzeti szolgáltatásokra vonatkozó átfogó stratégia kidolgozása, a képzések és oktatások középpontba állítása, a biztonsági felszerelések használatának népszerűsítése.

A közlekedésbiztonság tekintetében megkülönböztetünk előzetes és utólagos felelősséget. Az előzetes tekintetében a középpontban a felelősségtudat áll, azaz minden olyan magatartásforma megvalósulása, amellyel előzetesen tehetünk a balesetek elkerüléséért. Az utólagos felelősség fókuszában az okozói felelősség áll, vagyis az ahhoz a magatartásformához kapcsolódó összes kérdés és problematika, amely a baleset bekövetkezését eredményezte. A műszaki üzembiztonság kérdésében a gyártó, a javítóműhely, a járművezető és az üzemben tartó felelősségi köeiről beszélünk, velük szoros kapcsolatban pedig a közlekedési hatóságról, amelynek feladata a műszaki üzembiztonságra vonatkozó előírások betartásának ellenőrzése.

Az üzemben tartó felelőssége, hogy a forgalomban tartott járműve a műszaki, közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi követelményeknek megfeleljen, valamint a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló törvényben meghatározott biztosítási kötelezettségének eleget tegyen. A járművezetői felelősség a vonatkozó jogszabályi rendelkezések megtartására, a közúti jelzések rendelkezéseinek, illetve a forgalom irányítására, ellenőrzésére jogosultak utasításainak betartására, valamint a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyeztető módon való közlekedésre vonatkozik. Minden résztvevő közös felelőssége a közlekedtetett jármű hatósági engedélyének érvényessége, a hatósági jelzések megléte, a műszaki, biztonsági és környezetvédelmi megfelelés, illetve a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási fedezet fennállása. A jármű vezetőjének felelőssége, hogy indulás előtt meggyőződjön a kormányberendezés, a fékberendezés, a gumibroncsok, valamint a kötelezően előírt világító- és fényjelző berendezések állapotának kifogástalanságáról. Ha fentiek közül bármelyik is elmarad, az üzemben tartó nem engedheti meg, hogy a vezető a járművel elinduljon, illetve a járművezető a járművel nem indulhat el.

„Az üzemben tartó felelős azért, hogy a forgalomban tartott járműve a műszaki, közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi követelményeknek megfeleljen.” Ennek az elvnek az alkalmazása a hétköznapokban három pilléren nyugszik: üzemeltetés előtti ellenőrzés az üzemben tartó által; rendszeres karbantartás, márkaszervizek, szakműhelyek felkeresése; időszakos műszaki vizsgálatra felkészítés. A hatóságok a közúti ellenőrzések és az időszakos műszaki vizsgálatok

során ellenőriznek, illetve rendelkeznek a megfelelő műszaki állapot biztosításának kikényszerítéséről az üzemben tartóval szemben.

A járművek megfelelőség-ellenőrzése időszakos vizsgálaton történik. A vizsgahelyeknek és a gépjárműfenntartóknak egyaránt kiemelt szerepük van a közlekedésbiztonság területén. Hazánkban mintegy 1250 vizsgahely működik, ezekben 2013-ban 1 783 299 időszakos műszaki vizsgálat zajlott le. A vizsgahelyek feladata a közlekedést veszélyeztető járművek kiszűrése, szakszerű javítása, majd a jogszabályban rögzített kritériumok szerinti vizsgáztatása. A műszaki vizsgálómunkák felügyelete rendszeres hatósági ellenőrzés keretében zajlik, a jogszabálytól eltérő munkavégzés esetén szankciót alkalmaz a hatóság. A tavalyi évben ezeken az ellenőrzéseken mintegy kétszáz vizsgabiztos tevékenységét függesztették fel 15–180 napos időszakra.

A közúti ellenőrzések célja a közlekedésben részt vevő eszközök műszaki színvonalának folyamatos ellenőrzése, a jogszabályi kötelezettségeknek és a közlekedésbiztonsági előírásoknak megfelelő szinten tartása, az egyenlő versenyfeltételek biztosítása a közúti közlekedési szolgáltatást végző vállalkozások számára, valamint a hazai szállítási szektor szereplőinek védelme. Az uniós törekvésekkel összhangban az ellenőrzések lényeges eleme, hogy fokozzák és magas szinten tartásuk a közlekedésbiztonságot. Az NKH 2013-ban mintegy 124 ezer közlekedésbiztonsági ellenőrzést hajtott végre.

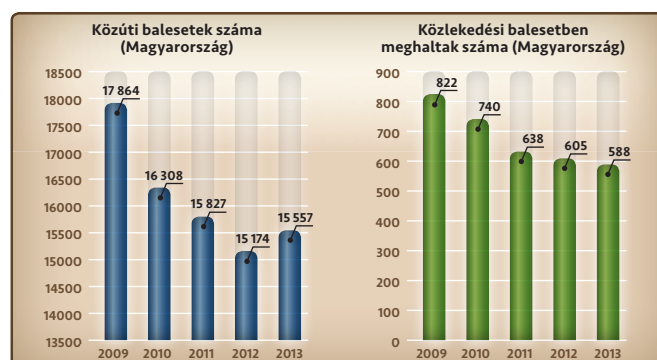
A járművek javítását olyan vállalkozások végzik, amelyek bejelentési kötelezettséggel rendelkeznek a hatóság felé. Jelenleg a nyilvántartásban 12 298 vállalkozás szerepel. A hatóságnak csak a bejelentett, legális szektorban működő vállalkozások ellenőrzésére van lehetősége, nincs egzakt, visszatartó erejű szankciórendszere a jogsértőkkel szemben. Ezen a területen a hatóság legnagyobb kihívása, hogy a nem legálisan működő vállalkozások működését megszüntesse, visszaszorítsa, de ennek hatékonyabbá tételéhez elengedhetetlen lenne a hatóság jogköreinek szélesítése, valamint a hatósági ellenőri állomány erősítése.

Az alkatrész-kereskedelem területén jogszabály rögzíti a jóváhagyásra, minősítésre kötelezett alkatrészeket (kiemelt alkatrészek a fékrendszer, a kormányzás, a futómű, a kipufogódobok és a világító testek részei). A hatóság legnagyobb kihívása ezen a területen elérni azt, hogy a forgalmazók betartsák az előírásokat, és hogy visszaszoruljon a hamis alkatrészek forgalmazása. 2013-ban országosan 815 alkalommal végzett ellenőrzést a hatóság alkatrész-kereskedőknél, és a tapasztaltak alapján jóváhagyással nem rendelkező, bizonytalan forrásból származó alkatrészek beépítése a bejelentett vállalkozásoknál is tapasztalható volt. Ezen a területen javítható lenne a statisztika a hatóság piacfelügyeleti tevékenységének erősítésével.

Szintén a hatóság tevékenységi körébe tartozik a járművek forgalomba helyezése. Az elmúlt időszak statisztikái alapján hazánkban a legnépszerűbb használt kategória az 1700–2000 ccm-es, dízelüzemű, 50–70 KW teljesítményű, tíz évnél idősebb jármű. A forgalmi engedélyek kiadásában a hatóság tapasztalata, hogy fokozottabb odafigyelést igényel a lehetséges manipulációk visszaszorítása.

A hatóság kiemelt figyelmet fordít a járműfenntartó, bontó szektor megfelelőségének ellenőrzésére is. Az Országos Ellenőrzési Terv alapján ellenőrzi a járműjavító szolgáltatásokat, illetve teljes körűen a tachográf műhelyeket. A járműbontók tematikus ellenőrzése során kiemelten figyelik a járművek azonosítását, a hiányos járművek esetében azok tényének adatrögzítését, a bontó által feltöltött fényképek és dokumentumok helyességét, valamint azt, hogy a klímás járművek bontása esetén a bejelentési kötelezettséget teljesítette-e a vállalkozó.

Érsek István előadásának végén a szabályozási, fejlődési irányokról beszélt. Az uniós jogalkotás jól kirajzolja ezeket a piacfelügyelet, a menetíró készülékekkel kapcsolatos szolgáltatások, a járművek műszaki megvizsgálása és a közúti ellenőrzések területén. A piacfelügyelet tekintetében megszületett az Európai Parlament és a Tanács 167/2013/EU (a mezőgazdasági és erdészeti járművek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről), valamint a 168/2013/EU rendelete (a két- vagy háromkerékű járművek, valamint a négykerékű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről); a felkészítéseket tekintve várható a kör kiterjesztése valamennyi járműalkatrészre. A menetíró készülékekkel kapcsolatos szolgáltatásoknál a fejlesztés főbb irányai az illesztési és javítási tevékenység engedélyezése, a személyi és tárgyi feltételek szabályozása, a képzési rendszer kialakítása a szerelők és az ellenőrök számára, a kockázatérté-



A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG KIEMELT ELLENŐRZÉSI TEVÉKENYSÉGEI 2014 ELSŐ ÖT HÓNAPJÁBAN

- ▶ Február 17-18: járműjavító műhelyek ellenőrzési akciója (215 járműjavító műhely ellenőrzése; leggyakoribb hiba a mérőeszközök kalibrálása, hitelessége, a szakmai szoftverek és adatbázisok nem megfelelő alkalmazása, a személyi feltételek nem teljesülése)
- ▶ Március 10-14: Biztonság hete (biztonsági övek, gyermekbiztonsági rendszerek megfelelőségének ellenőrzése 309 forgalmazónál; jóváhagyás nélküli gyermeküléseket csak elszórtan talált a hatóság)
- ▶ Április 7-8: gumijavító vállalkozások ellenőrzése (177 műhely ellenőrzése; a leggyakoribb hiba a személyi feltételek elégtelensége és a kalibrálás hiánya)
- ▶ Május 5-9: alkatrész-forgalmazók és -kereskedők ellenőrzése (352 helyen történt vizsgálat országosan, több helyen az alkatrész forgalmazásának megtiltását kezdeményezte a hatóság)

kelő rendszerek alkalmazása a közúti ellenőrzések során, valamint a műhelyek auditálása és a kapcsolódó szankciórendszer kialakítása. A járművek műszaki vizsgálatában várható az egységes európai követelményrendszer bevezetése, a személyi és tárgyi feltételek újraszabályozása, a hármas minősítési rendszer kialakítása „enyhe”, „súlyos” és „veszélyes hiányosság” minősítésekkel, valamint alkalmatlan minősítés esetén a forgalomból való kitalás bevezetése, az elektronikus fedélzeti diagnosztikai rendszerek vizsgálata és egy nemzetközi elektronikus adatcsere-platform kialakítása. Végül, de nem utolsósorban a közúti ellenőrzések során kialakításra kerülhet a jövőben egy egységes hiba- és minősítési rendszer, illetve egy egységes kockázatértékelési rendszer. Megvalósulhat a kötelező ellenőri képzés, a rakományrögzítés ellenőrzésének bevezetése, a tagállamonként előírt ellenőrzési darabszám bevezetése, a hiányosságok nyomon követése és a mobil vizsgálóállomásokkal, közúti ellenőrző állomásokkal kapcsolatos előírások lefektetése.

A jogosítvány megszerzése a megfelelő tájékozódással kezdődik

Milyen autósiskolát válasszunk?

A vezetői engedély megszerzésekor örök dilemmát jelent a megfelelő autósiskola kiválasztása. Országszerte rengeteg képzőszerv kínálja szolgáltatásait egymással versengve, és sajnos nemcsak árban, de gyakran színvonalban is erősen különböznek egymástól. A tanulóvezető részéről értelemszerűen a legfontosabb szempont, hogy méltányos díjazásért cserébe magas szintű felkészítésben részesüljön, és pontosan ezt ígéri a legtöbb iskola. Sajnos azonban van rá példa, hogy az egyes iskolák által nyújtott szolgáltatás messze elmarad az ígéretektől. A Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) előtt nem ismeretlen ez a jelenség, ezért folyamatosan arra törekszik, hogy a korrekt képzési gyakorlatot erősítse, és megfelelő tájékoztatással segítse a kezdő vezetőket abban, hogy jól válasszanak autósiskolát.

AZ NKH SZEREPE A JÁRMŰVEZETŐ-KÉPZÉSBEN

A Nemzeti Közlekedési Hatóság elsősorban a képzésre vonatkozó szakmai előírások meghatározásán, illetve betartásuk ellenőrzésén keresztül befolyásolhatja a képzőszervek működését – más szavakkal fogalmazva a hatóság a képzési szolgáltatás kereteit jelöli ki. Az autósiskolák által nyújtott képzés tekintetében tehát a feladata az, hogy szakmai szempontból támogassa és egyúttal ellenőrizze a tevékenységüket. A hatóság felelőssége, hogy biztosítsa a képzés megfelelő minőségét, azaz a képzési anyagok magas színvonalúak, az oktatók és vizsgabiztosok pedig felkészültek legyenek. Szintén a tanulóvezetők érdekeinek védelme érdekében jár el a hatóság, amikor javaslatot tesz a képzésre vonatkozó jogszabályok módosítására. Az ilyen típusú javaslatok közé tartozik például az ügymenet egyszerűsítése vagy éppen a képzésekre vonatkozó szabályok szigorítása, amelyek azt a célt szolgálják, hogy az iskolák valódi felkészültséggel bocsássák tanulóikat a forgalmi vizsgára. Az NKH e jogköreit és a hozzátartozó kötelezettségeket a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006 (XII. 20.) kormányrendelet írja elő, és a törvény adta kereteken belül folyamatosan arra törekszik a hatóság, hogy a tanulóvezetők a lehető legszínvonalasabb felkészítést követően kezdhesék meg önálló vezetési gyakorlatukat. A rendeletben meghatározott jogkör nem terjed ki azonban az autósiskolák piaci tevékenységeinek ellenőrzésére.

FOLYAMATOS ÉS RÉSZLETES TÁJÉKOZTATÁS

Fontos tisztában lenni azzal a ténnyel, hogy maga a járművezető-képzés a szolgáltatási piac részét képezi, ahol a képzőszervek

ugyanolyan versenyhelyzetben végzik tevékenységüket, mint bármely más gazdasági vállalkozás más szolgáltatási területen; a hirdetés és kommunikáció, illetve a tisztességes piaci magatartás szabályozása és ellenőrzése pedig nem tartozik az NKH hatáskörébe. Így a megfelelő jogi keretek biztosításán túl a hatóságnak csak közvetett ráhatása van arra, hogy az autósiskolák korrekt módon kínálják szolgáltatásaikat. Éppen ezért fontos, hogy a tanulóvezető alaposan tájékozódjon az iskolaválasztás előtt, és folyamatosan kísérje figyelemmel, hogy a választott képzőszerv megfelelő módon

Nem egy esetben eltér a képzési díj ígért és valós értéke.

teljesíti-e az általa kínáltakat. Ebben a hatóság is partner kíván lenni, így számos tájékoztató kiadványán, sajtómegjelenésén és egyéb kommunikációs felületén keresztül folyamatosan arra törekszik, hogy a tanulóvezetőknek e tekintetben segítséget nyújtson. 2013-ban látott például napvilágot az Autós fífikák¹ című kiadvány, amely elsősorban vezetéstechnikai tippeket ad kezdő és haladó autóvezetőknek egyaránt, de külön fejezetben tekinti át a legfontosabb tudnivalókat a jogosítvány megszerzésének menetéről. Emellett a közelmúltban olyan tájékoztató broszúrákat is kiadott az NKH, amelyek a kezdő vezetők eligazodását szolgálják nemcsak az autós- és motorosiskolák, de egyáltalán a képzési rendszer tekintetében is². Folyamatos tájékoztatást nyújt továbbá a hatóság hivatalos honlapja, a www.nkh.gov.hu, ezen felül pedig a Közúti

1. nkh.gov.hu/Sajtoszoba/Kiadvany
2. nkh.gov.hu/igyszerzelsjogis

Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretében létrehozott frissjosi.hu weboldal is, amelynek tartalmi kialakításában szintén közreműködtek a hatóság munkatársai. Ez a honlap részletes tájékoztatást nyújt a vezetői engedély megszerzéséhez szükséges feltételekről, a képzés és vizsgázás menetéről, a várható költségekről, illetve jó tanácsokat is biztosít a képzőszerv kiválasztásához.

EGYÜTTMŰKÖDÉS A FOGYASZTÓVÉDŐKKEL

A fentiekben túl az NKH a problémakörben érintett egyéb szervezetekkel való együttműködést is fontosnak tartja, ezáltal is segítve a tanulóvezetőket abban, hogy képzésük során ne kelljen különféle hiányos-

tekintettel a fogyasztók tájékoztatására, illetve a vállalkozások kereskedelmi gyakorlatára és reklámtevékenységére. 2014 márciusában a két hatóság közös akciója során például azt ellenőrizte a képzőszerveknél, hogy vállalási feltételeik, írásos tájékoztatójuk, valamint a tanulói szerződések milyen viszonyban vannak egymással, továbbá, hogy a képzést végző vállalkozások valóban azokat az árakat biztosítják-e a tanulóknak, amelyeket a tájékoztatójukban, reklámanyagaikban ígértek. Az ellenőrzés eredménye elgondolkodtató, hiszen nem egy esetben találtak eltérést a képzési díj ígért és valós értéke között, pontatlanságot a tanulói szerződésben, illetve visszásságot az olyan esetekben, amikor a tanuló az áthelyezését kéri



Fotó: Shutterstock

sággal vagy visszaéléssel szembesülniük az autósiskolák részéről. Ennek szellemében írt alá 2013-ban együttműködési megállapodást a Nemzeti Fogyasztóvédelmi Hatósággal, bízva abban, hogy a közös fellépéssel hatékonyabban biztosítható a fogyasztói jogok védelme az autósiskolák által nyújtott szolgáltatások vonatkozásában, különös

egy másik intézményhez. Nagyon fontos, hogy ezekre a szempontokra a tanulóvezetők is kiemelt figyelmet fordítsanak.

A Nemzeti Fogyasztóvédelmi Hatóság e területen végzett tevékenységéről bővebb felvilágosítást az alábbi cikk nyújt: <http://mno.hu/fogyasztovedelem/autosiskolak-fogyasztovedelmi-szemmel-1223248>

Mire érdemes ügyelnünk a képzőszerv kiválasztásánál?

- ▶ A túlzó, magukat valószerűtlenül olcsónak vagy hatékonynak feltüntető iskolákat mindig kezeljük fenntartással!
- ▶ Az írásos tájékoztatót minden autósiskolában ki kell függeszteni: olvassuk el alaposan, mielőtt szerződést kötnénk.
- ▶ Ha valamely iskola pénz-visszafizetési garanciát ígér, még a szerződésük előtt tájékozódjunk ennek feltételeiről!
- ▶ Különösen óvatosnak kell lennünk, ha az iskola pótórái sokkal drágábbak az alapóránál, valamint sikertelen vizsga esetére kötelezően elő is írja ezeknek a számát.
- ▶ Fontos kérdés, hogy az adott iskola felszámol-e külön díjat azért, ha menet közben iskolaváltás mellett döntenék.
- ▶ A szerződés aláírása előtt győződjünk meg arról, hogy a díjak minden előírt költségelemet tartalmaznak – például a vizsgadíjakat és a pótórák valós díját is!
- ▶ Ragaszkodjunk az igényes oktatáshoz, valamint az előírt képzési óraszámokhoz! A gyenge felkészítés okozta esetleges pótórák miatt gyakran a többszörösét kell kifizetni a meghirdetett díjnak.

Amit a tanulóvezetőnek feltétlenül tudnia kell...

- ▶ A hatósági előírások alapján...
 - a minimális (kötelező) gyakorlati órák száma: 29;
 - legalább 580 km-t kell teljesíteni;
 - egy gyakorlati tanóra 50 perc, amelyet ténylegesen vezetéssel kell eltölteni; ez szükséges ahhoz, hogy az 580 km teljesíthető legyen.
- ▶ Ami jár:
 - Az oktató személye szabadon választható.
 - Menet közben is lehet más oktatót kérni vagy másik autósiskolára váltani.
 - Panasszal első körben az oktatóhoz vagy az iskolavezetőhöz érdemes fordulni; ha ez nem hoz érdemi megoldást, akkor szakmai kérdésekben a helyi közlekedési felügyelőséghez, avagy a szolgáltatásokkal kapcsolatos probléma jellegétől függően az érintett hatósághoz lehet fordulni.
- ▶ A gyakorlati oktatás csak a közlekedési felügyelőség által névre szólóan kiállított és hitelesített vezetési kárton birtokában kezdhető meg, amelyet minden óra alkalmával a vezetés megkezdése előtt és a befejezése után is alá kell írni.
- ▶ Vigyázat: csak abban az esetben írjuk alá a vezetési kárton, ha a benne foglalt bejegyzések a valóságnak megfelelnek! Az oktatás valótlán adatokat tartalmazó vezetési kártonnal történő igazolása esetén meghatározott időre még a tanulóvezető is eltiltható a jogosítvány megszerzésétől!

„Az elsőnek van a legnehezebb dolga, mindenki őt akarja legyőzni”

Szakoktatók és vizsgabiztosok országos döntője

Mindhárom kategória győztese indult már korábban valamilyen szakmai versenyen, derült ki a Szakoktatói, járművezetői vizsgabiztosi és műszaki vizsgabiztosi vetélkedő országos döntőjén a Hungaroringen. Az NKH szervezte viadalon bónuszként még az F1-es pálya aszfaltcsíkján is körözhettek egyet a versenyzők, míg az ország több pontjáról érkezett motoros Csillagtúra résztvevői a főtribünnel szembeni parkolóban adtak egymásnak randevút.

„A MI SZEREPÜNK A PÉLDAMUTATÁS”

Az ötödik országos közlekedésbiztonsági vetélkedőt azzal a nem titkolt szándékkal szervezte meg a hatóság, hogy a szakemberek számára lehetőséget adjon képességeik, felkészültségük ellenőrzésére és fejlesztésére. Az ismeretek és készségek frissítése és bővítése elengedhetetlen a közúti járművezető szakoktatóknak, a járművezető vizsgabiztosoknak és a vetélkedősorozatba újonnan bekapcsolódó műszaki vizsgabiztosoknak 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 ad lehetőséget a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakmai versenye, amely a várakozások szerint hozzájárulhat az indulók szakmai fejlődéséhez, a szakmai közösség épüléséhez.

A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretében, a Nemzeti Közlekedési Hatóság szervezésében és a Közlekedéstudományi Intézet közreműködésével és szakmai felügyeletével létrejött vetélkedősorozatot hét évvel ezelőtt, 2007-ben rendezték meg először, majd a szakoktatók ezután két év múlva bizonyíthatták megint tudásukat. 2012-ben és 2013-ban bővült az indulók köre, a járművezető vizsgabiztosok is beszállhattak a versenybe, míg idén először már a közúti járművek vizsgálatát végző műszaki vizsgabiztosok is megmutathatták szakmai ismereteiket és tapasztalataikat. A megyei döntők után



Fotók: Iró Zoltán

a sorozat záróeseményét, az országos döntőt a Hungaroringen található Groupama Garancia Vezetéstechnikai Centrumba áldomták a szervezők, ahová az ország minden részéről érkeztek a megyei vizsgacentrumokban megrendezett fordulók első két helyezettei.

„Idén újdonság, hogy már a műszaki vizsgabiztosok is bekapcsolódtak a versenybe” – köszöntötte külön az „újoncokat” Érsék István, a Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal vezetője, az NKH elnökhelyettese, aki elmondta: az uniós célkitűzés szerint 2050-re nullára kell csökkenteni a halálos közúti balesetek áldozatainak számát, 2020-ig pedig a jelenlegi felére kell szorítani a személyi sérülésekkel járó közúti közlekedési balesetek számát. „Ez óriási kihívás, ennek elérésében az itt megjelenteknek, a döntő szereplőinek



fokozott szerepe lesz” – szögezte le Érsek István. Kitért arra, hogy noha tavaly először hatszáz alá csökkent Magyarországon a közúti balesetek halálos áldozatainak száma, az idei első negyedévben ez az évek óta javuló tendencia megtörni látszik. „Az első negyedév rosszabb adatai azt vetítik előre, hogy a javulásért folyamatosan tenni kell, ebben a mi szerepünk a példamutatás. Példamutatás a felkészültségünkkel, az elhivatottságunkkal, a szakértelmünkkel. Most játékos formában eldöntjük, hogy ezekben a mutatókban melyikünk a legjobb, mi többek között ezzel tudunk tenni a közlekedésbiztonság terjesztéséért” – mondta.

VETTEL ÉS HAMILTON ELŐTT KÖRÖZTEK

A döntőn szép számmal indultak a szakemberek, összesen 23 szakoktató, 29 járművezetői vizsgabiztos, 35 műszaki vizsgabiztos regisztrált. Az elméleti felkészültséget mérő teszt mellett a gyakorlati

pályán megszámlálhatatlanul sok vezetéstechnikai feladat (köztük a szokványosnak nemigen nevezhető aknára állás vagy utánfutóra tolatás) nehezítette a versenyzők dolgát. Sőt, meglepetés feladat is akadt: egy sátorban egy ismeretlen autót rejtettek el a Jármű Műszertani Főosztály *Mikulás Róbert* vezette tagjai, akik a másfél perces szemrevételezést követően egy hibalistát adtak a versenyzők kezébe, amelyen be kellett jelölniük, hogy mi a szabálytalan, illetve hibás az autón (például hiányzott az ablakemelő, a küszöb rohadt volt).

Ezzel párhuzamosan a Hungaroring másik szegletében, a főtribünnel szembeni parkolóban egyesültek az ország különböző részeiből induló motoros Csillagtúra résztvevői. A legnagyobb létszámú csapat Debrecenből érkezett, a Hajdúságból 53 kétkerekű egyszerre dübörgött be a találkozóra. „A motoros életformát, a motoros kultúrát szeretnénk népszerűsíteni, ezzel együtt természetesen a közlekedésbiztonság fontosságára is fel szeretnénk hívni



a figyelmet. Gyakoroltuk a csoportos vezetést, fokozottan ügyeltünk a szabályok betartására, utunk alatt nem is történt semmilyen probléma” – osztotta meg a túra célját lapunkkal Szabó József főszervező, aki civilben (amikor nem motorosruha van rajta) Győri Gyulának, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökének közlekedésbiztonsági tanácsadója. A tesztfeladat kitöltése és a bizottság értékelése után kiderült, hogy a Vándorserleget idén a Hajdú Bihari Motoros Egyesület vihette haza.

A szervezők bónuszként igazán emlékezetes betétprogramot is elővezettek, a versengés közepette lehetőséget biztosítottak a Hungoring aszfaltcsíkján egy körözésre. Így történhetett, hogy két hónappal Vettel és Hamilton érkezése előtt a legjobb hazai szakoktatók és vizsgabiztosok, valamint a motorosok is felavathatták a Ringet.

„JÖVŐRE IS ITT LESZEK, AZ BIZTOS”

Időközben a szervezők összegezték az eredményeket, a díjakat a versenyzők Érsek Istvántól vehették át. Az első három helyezett a Groupama Garancia Vezetéstechnikai Centrum vezetéstechnikai kurzusát, valamint a műszaki vizsgabiztosok a Műszaki Egyetem továbbképzésén való ingyenes részvételi lehetőséget nyertek; a további helyezettek benzinutalványokat, valamint az indulók emléklapokat kaptak.

önmagamhoz képest sokat hibáztam” – értékelte sikerét a verseny után Huszár Mihály. Elmondta: a jobboldali ülésből végzett feladatot nagyszerű készségfejlesztési módszernek tartotta, ám amikor mindezt részeg-szemüveggel kellett megcsinálnia, az számára már kicsit „életszerűtlen” volt. De nem ezért nem indul jövőre a szakoktatók versenyén: „Úgy gondolom, az a legjobb, ha a csúcson hagyom abba. Egy év múlva a műszaki vizsgabiztosok versenyén a helyem, mert van ilyen irányú képesítem is. Szóval itt leszek, az biztos” – ígérte. Kiderült, a főnyereményt sokra tartja. „Többször voltam már vezetéstechnikai centrumban, mindig nagyon hasznosnak találtam, élek is a lehetőséggel” – összegezte érzéseit a szakoktatók 2014-es versenyének győztese.

„ÖRÜLÖK, HOGY LENDÜLETET KAPOTT AZ ÜGY”

Gulyás Péter a járművezető vizsgabiztosok között bizonyult a legjobbnak. A veszprémi ATI ügyvezető igazgatójáról a többi nyerteshez hasonlóan kiderült, nem előzmény nélküli a győzelme. „Néhány éve indultam a veszprémi szakoktatói versenyen, és a régiós viadalt meg is nyertem. Az országos döntőn azonban akkor időhiány miatt már nem tudtam indulni” – mesélt az elszalasztott lehetőségről. Győzelmében ráadásul a korábban szerzett gyakorlati tapasztalat



A szakoktatók között a békéscsabai Trend Autósiskola szakembere, Huszár Mihály vitte el a pálmát. Speciel hasonlót már korábban is átélhetett, tudniillik a Közlekedik a család vetélkedősorozat országos döntőjében is érdekelt volt az utóbbi két évben, és bronz, illetve aranyérmet egyaránt ünnepelhetett. Ezzel együtt meglepte a mostani sikere: „Nem számítottam rá, mert a teszten nemcsak KRESZ-kérdések szerepeltek, hanem olyanok is, amelyek inkább a vizsgabiztosokra vonatkoztak. A gyakorlati pálya kifejezetten tetszett, változatosnak találtam a feladatokat, olyanoknak, amelyek teljesítése komoly felkészültséget, kifinomult járműkezelést igényelt. Győzelmem azért is lepett meg, mert úgy éreztem,

A VERSENY EREDMÉNYEI

Műszaki vizsgabiztos

1. Véték Róbert
2. Kiss Zsolt
3. Paál László
4. Fazekas Tibor
5. Kónya Zsolt Lajos
6. Dömök Csaba
7. Tasi György
8. Nyíri László
9. Kovács Tibor
10. Csatári Tibor József

Járművezető vizsgabiztos

1. Gulyás Péter
2. Cser László Zsolt
3. Vida Zoltán
4. Hornok László
5. Szücs András
6. Ács László
7. Boleszka Otília
8. Tamás Zoltán
9. Balasi Zoltán István
10. Kővári Tamás

Szakoktatók

1. Huszár Mihály
2. Németh Zoltán
3. Béres Roland
4. Szép Adrián
5. Primász Péter
6. Fazekas Péter István
7. Gyenes István Ferenc
8. Tamás Barnabás
9. Hódászy Imre
10. Kuszka László Tamás



is komoly szerepet játszott, mert anno indult a helyi szlalom versenyen, illetve fiatalként a raliban is érdekelt volt. „Trabanttal csapattuk, igazi hőskor volt” – emlékezett a kezdetekre. A teszt kicsit meglepte, mert szavaival élve több szakterületét érintő kérdésre számított, de a jelek szerint ez sem bizonyult végzetesnek. „Nagyon pozitívnak tartom, hogy a gyakorlati részt mindenki azonos személygépkocsival teljesítette, így a feltételek ugyanazok voltak. Igazán ütős élmény volt, hogy a nap egyik programpontjaként a saját autónkkal végighajthattunk a Hungaroring aszfaltcsíkján. Nagyszerű nap volt, környezetemben propagálni fogom a jövőben a fiatal kollégák körében. Régebben is volt ilyen verseny, de aztán ellaposodott, nagyon örülök, hogy most újra lendületet kapott az ügy. A fődíjat jónak és hasznosnak tartom; az biztos, ha tudok, jövőre is itt leszek” – mondta a járművezető vizsgabiztosok legjobbjá.

TÖRTÉNELMET ÍRT GYŐZELMÉVEL

Idén először indulhattak a viadalon a műszaki vizsgabiztosok, ilyen formán *Vétek Róbert* történelmet írt győzelmével. A Somogy Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőségének szakembere önmagát is meglepte sikerével, mivel csak az volt a célja, hogy az első



tízben legyen. „A tisztes helytállást vártam magamtól, ezt alaposan túlteljesítettem. Ugyan nem ez volt az első szakmai versenyem, de sok újdonsággal találkoztam: a járművezetési ügyességi feladatokat nagyon nívósaknak találtam, a tesztfeladatok pedig magasabb szakmai színvonalat képviseltek egy továbbképzésen elhangzó anyagnál. Az idő is eléggé szorított bennünket, gyorsan kellett döntéseket hoznunk” – foglalta össze érzéseit a Kaposváron dolgozó szakember. Elmondta, a hangulat kifejezetten jó volt, az oldottság és az átélt élmények miatt nem is annyira a versenyjelleg, mint inkább a szakmai tapasztalatszere, a kapcsolatépítés dominált. „A megyei kollégákkal folytatott tapasztalatszere miatt is kifejezetten hasznosnak tartom a Hungaroringen töltött napot. Több mint tíz éve egyébként már részt vettem az akkor *Gerhard Bergernek* hívott centrum vezetéstechnikai kurzusán. Bízom benne, hogy jövőre is itt lehetek, ámbátor erről az jut eszembe, amit *Kemény Dénes*, a háromszoros olimpiai bajnok vízilabda-válogatott szövetségi kapitánya mondott: az elsőnek van mindig a legnehezebb dolga, mert onnantól mindenki őt akarja legyőzni...” – fogalmazott a műszaki vizsgabiztosok versenyének győztese.

S. V. A.



Cél a gyerekek és a szülők közös részvétele a programokon

Közlekedésbiztonság az Opel Családi Fesztiválján



Milyen lehet szirénázó rendőrautóban ülni? Tűzet oltani? Maximumra feszíteni a biztonsági öv szimulátort? Kerékpáros KRESZ-pályán vizsgát tenni? „Részegen” gokartot vezetni? Tűzoltókosárral az F1-es pálya fölé emelkedni? A Nemzeti Közlekedési Hatóság és a Közlekedéstudományi Intézet részvételével a Hungaroringen felépített közszolgálati parkban az összes ilyen kérdésre választ kaptak a gyerekek és kísérőik az Opel Családi Fesztiválján.

Fotó: Irg Zoltán



„MENŐ” FELADATOK AZ NKH SÁTORBAN

Tizezernél is több érdeklődő figyelmét kötötte le az Opel Családi Fesztiválja, a Legendák Találkozása címre keresztelt egész napos ingyenes rendezvény, amelyet szerencsére a Hungaroring felett elvonuló Ivett sem zavart meg, így valóban családbarát eseményen szórakozhattak a kicsik és a nagyok. Az autógyártó negyedszerre megszervezett fesztiválján az idei év sztárját, az Opel új koncepcióautóját, a frankfurti autószalomon bemutatott Monzát szánták a szervezők a fő attrakciónak, de a programdömpingben ez a műsor szám is csak egynek bizonyult a sok érdekesség között. A családi színpadon reggeltől estig váltották egymást a fellépők, a koncertek, bemutatók, táncshow-k, kabarék és musicalrészletek mellett *Veres Zoltán* műrepülő bajnok égi csíkhúzása emelte a nap fényét. A Gold tribün mögött felhúzott közszolgálati parkban pedig a rendőrség,



a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a Közlekedéstudományi Intézet, a Katasztrófavédelem és a Magyar Közút egymást túllícitálva igyekezett a gyerekek figyelmét kiérdemelni.

Az NKH Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatala ezúttal is a közlekedésbiztonság fontosságára hívta fel a figyelmet a PÁV-műszeres és KRESZ-tesztekkel, részeg-szemüveges pályával. „A gyerekeknek a pedálos gokartpálya, a felnőttek körében a PÁV-vizsgálat a sláger” – ismertette a népszerűségi mutatókat *Kormos-Tóth Livia*, az NKH szakmai referense, aki szerint a pszichológiai képességvizsgálat még az „öreg motorosokat” is komoly kihívás elé állítja. Itt ugyan csak játék a vizsgálat, ám a valóságban a gépjárművezetést foglalkozás-szerűen űzők – a taxisok, a teherautó- és a buszsofőrök – szűrésére

használatuk. A szerkezet méri a mozgás összerendezettségét, a reakcióidőt, a reagálási képességet. „Érdekes, de a gyerekek szinte kivétel nélkül a modern, számítógépes műszert választják, míg az ötven feletti korosztály talán a nosztalgia miatt a régebbit” – tájékoztatt a megfigyeléseiről *Kormos-Tóth Livia*, majd kitért arra is, hogy a különböző korosztályok szintjének megfelelő KRESZ-teszt, illetve a közlekedésbiztonsági lap, vagy a műszaki intelligencia vizsgálat is az NKH sátor „menő” feladatai közé tartozott.

GYEREK-SZÜLŐ PROGRAM

„A mi koncepciónk lényege a közlekedésbiztonság fogalmának elmélyítése a gyerekek körében” – osztotta meg a Közlekedéstudományi Intézet kitelepülésének sarokpontját *Orosz Viktória*, a KTI Közlekedésbiztonsági Központjának projektasszisztense. Mint mondta,



Fotók: Iró Zoltán

a családi nap lényege, hogy a gyerekek és a szülők közösen vegyenek részt a programokon, és együtt ismételjék át, elevenítsék fel a biztonságos közlekedés alapjait. A gyerek-szülő program a leghatásosabb felkészítési mód, így egyszerre több korcsoportban tudnak hatékony eredményeket elérni. Az Élet Úton program egyik kiemelt célcsoportja azok a felnőttek, akiknek már vannak gyermekeik, szüleik pedig már az idős korba léptek, ugyanis ennek a korcsoportnak van a legnagyobb társadalmi felelőssége: tanítani a fiatal korosztályt a helyes közlekedésre, magatartásra, és vigyázni az idősekre, segíteni nekik elfogadni az életkorukkal járó változásokat. A cél annak tudatosítása bennük, hogy ez a korosztály nemcsak saját magáért, hanem gyermekeiért és szüleiért is felel, és fontos szerepe van az ő védelmük,



biztonságos közlekedésük elősegítésében: a szülő kötelessége nem csupán tanítani a gyermekeket, pozitív példát is kell mutatnia. „A kisgyermek védelme elsősorban a szülők feladata, de kellő odafigyelést igényel a társadalom valamennyi tagja részéről. A feladatunk nem az, hogy mindenáron távol tartsuk őket a veszélyektől, hanem az, hogy olyan gyermekeket neveljünk, akik képesek kivédeni a veszélyes helyzeteket, helytállni a nehéz szituációkban is, amelyekkel az óvodában, iskolában találkozhatnak” – mutatta be az elérendő célt a KTI projektasszisztense. A láthatósági sátorban például gyorsan megtapasztalhatták a látogatók, hogy a közlekedésben mennyire fontos a fényvisszaverő eszközök használata. A feladatokat teljesítők természetesen a témakörbe illő ajándékokkal, láthatósági pántokkal, matricákkal gazdagodtak.

FÓKUSZBAN A KERÉKPÁROSOK

A közszolgálati park rendőrségi szekcióját vezető *Nádházi-Kádár Brigitta*, a Pest Megyei Baleset-megelőzési Bizottság titkára szerint a kerékpárosok számának jelentős növekedése arra sarkallta őket,

hogy idén kiemelt figyelmet fordítsanak a kétkerekűekre. „A kerékpáros teszt igen népszerű volt, emellett memóriajáték és egyéb közlekedésbiztonsággal kapcsolatos feladatok várták a gyerekeket. De a szülőknek is elfoglaltságot biztosítottunk: ők azt tesztelheték, hogy mennyire vannak képben a jogszabályváltozásokat illetően. A nap slágerei közé tartozott a mobil KRESZ-pálya, amit a rendőrség, a KTI és a Tanpálya Vezetéstechnikai Centrum Kft. munkatársai közösen üzemeltettek – és ezúttal nemcsak kerékpárral, hanem elektromos kisasztókkal is lehetett közlekedni a pályán” – mondta a rendőr főhadnagy.

A pályaprogramok sztárja a *Szalay Balázssal* és *Bunkoczi Lászlóval* felálló Opel Dakar Team volt, de igazi közönségikert aratott a Magyar Opel Tulajdonosok Egyesületének szervezésében összerántott gyorsulási verseny is. Bónuszként autóztatásokat lehetett nyerni a Forma-1-es pályára, ahol profi pilóták, versenyzők és olimpiakok mutatták be az Opel OPC flottájának képességeit. Aki pedig még este is bírta szusszal, annak a Forma-1-es pálya 13-as kanyarjában a 25 éves Tankcsapda húzta a rock & rollt.

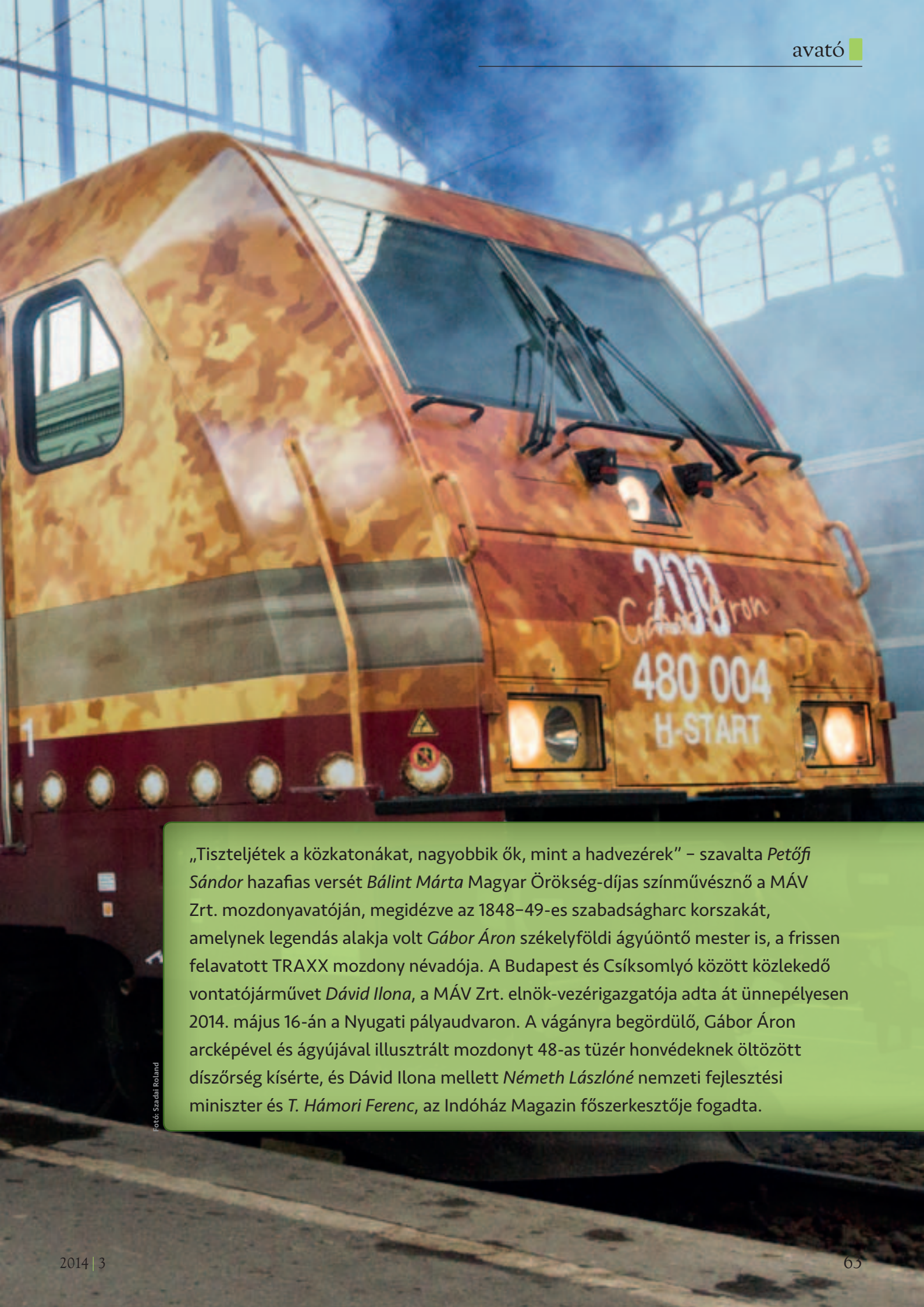
S.V.A.



A MÁV Zrt. mozdonyavató ünnepe a Nyugati pályaudvaron

Mozdonyt neveztek el Gábor Áronról





„Tiszteljétek a közkatonákat, nagyobbik ők, mint a hadvezérek” – szavalta *Petőfi Sándor* hazafias versét *Bálint Márta* Magyar Örökség-díjas színművésznő a MÁV Zrt. mozdonyavatóján, megidézve az 1848–49-es szabadságharc korszakát, amelynek legendás alakja volt *Gábor Áron* székelyföldi ágyúöntő mester is, a frissen felavatott TRAXX mozdony névadója. A Budapest és Csíksomlyó között közlekedő vontatójárművet *Dávid Ilona*, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója adta át ünnepélyesen 2014. május 16-án a Nyugati pályaudvaron. A vágányra begördülő, Gábor Áron arcképével és ágyújával illusztrált mozdonyt 48-as tüzér honvédeknek öltözött díszőrség kísérte, és Dávid Ilona mellett *Németh Lászlóné* nemzeti fejlesztési miniszter és *T. Hámori Ferenc*, az Indóház Magazin főszerkesztője fogadta.



Németh Lászlóné nemzeti fejlesztési miniszter



Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója



Bálint Márta Magyar Örökség-díjas színművésznő



T. Hámori Ferenc, az Indóház Magazin főszerkesztője

A MÁV FEJLŐDÉSÉNEK IS A JELKÉPE

„A hagyományok ápolása fontos szerepet tölt be a MÁV életében, és szintén fontos, hogy állami vállalataink is minél inkább részt vegyenek történelmi hagyományaink megőrzésében, a kiemelkedő személyek előtti tisztelgésben. E kezdeménnyel a vasúttársaság ismét részt vállal a magyar kultúra és értékek közvetítésében” – e szavakkal kezdte köszöntőjét Németh Lászlóné a Nyugati pályaudvar Királyi

Váróterme mellett rendezett ünnepségen. A nemzeti fejlesztési miniszter elmondta, azért esett a választás Gábor Áron tüzér őrnagy személyére, mert idén ünnepeljük születésének kétszázadik évfordulóját, de 1814 más miatt is jelentős év a történelemben, hiszen ekkor szavazhattak először a magyar országgyűlési választáson a határainkon kívül élő magyar állampolgárok is. A mozdony egyébként a csíksomlyói búcsúra induló Történelmi Székely Gyors

vontatójárműveként június elején a határainkon túl is bemutatkozik. Köszöntőjét Németh Lászlóné a vasúti közlekedés eredményeinek rövid ismertetésével folytatta: „Számos teendő van még hátra a vasút megújítása érdekében, de a megkezdett folyamat töretlenül halad előre” – jelentette ki, hangsúlyozva, hogy mindez előrelépést fog jelenteni az utazóközönség és így módon a MÁV számára is. Hozzátette továbbá, hogy a nemzeti vasúttársaság





Fotók: Szalai Roland

Sebő Ferenc és együttese

adósságállományát jelentős mértékben sikerült csökkenteni az elmúlt évek során. Az eddig megtett lépéseknek köszönhetően a vasút megítélése javult, az utasok száma emelkedett. „Kívánom, hogy minden egyes feldíszített vonat egyben a MÁV megújulásának, fejlődésének is a jelképe legyen” – zárta gondolatait a miniszter.

„MEGTARTJUK JÓ SZOKÁSUNKAT”

Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója kiemelte, hogy a Gábor Áron már az ötödik „ünnepi viseletet öltő” vontatójármű a sorban, és a korábban felmatricázott mozdonyok is – az Aranycsapat, a Kandó, a Mátyás király és a Weöres – nagy népszerűségnek örvendenek az utazóközönség

körében. „A most felavatott Gábor Áron TRAXX mozdony távolabbi tájakon is öregbíti majd a nemzeti vasúttársaság hírnevét” – emelte ki Dávid Ilona, s ígéretet tett arra, hogy a társaság folytatja a megkezdett hagyományt. „Dicső elődeink vannak szép számmal, TRAXX motorunk is akad még, így megtartjuk jó szokásunkat, hogy kiváló nagyjaink emlékére feldíszítsunk egy-egy mozdonyt. Kívánom, hogy aki ezzel utazik Csíkba, érezze át a dicsőséges múltat.”

A mozdonyavató egyúttal díjtadóul is szolgált, hiszen a mozdonyt ékesítő illusztrációt egy, a külön e célra meghirdetett pályázatra beküldött alkotásokból választották ki. T. Hámosi Ferenc, az Indóház magazin főszerkesztője elmondta, tavaly

először írt ki nyílt grafikai ötletpályázatot a MÁV az Indóház Közlekedési Kiadóval együttműködve egy TRAXX vontatójárműre kerülő „matrica” megtervezésére. A Mátyás király mozdonyra közel ötven pályamunka érkezett, idén viszont már több mint kétszer annyit, százhat alkotást küldtek be. A zsűri választása Zachar István veszprémi grafikus pályaművére esett. T. Hámosi Ferenc kiemelte, 2008-ban ez a vonat volt az első különvonat a csíksomlyói búcsúba, valamint köszönetet mondott a MÁV Csoportnak azért, hogy hosszú évek óta eredményesen működhetnek együtt az újabb és újabb feldíszített mozdonyok bemutatásában.

Váczai Vincent



Pilóta nélküli repülőök üzemeltetésének jogi és gyakorlati kérdései

Drónok a gazdaságban

A 20. századot, különösen annak utolsó évtizedeit a technikai forradalom időszakának is értékeli az emberiség. Felsorolni is hosszú lenne azokat az informatikai, műszaki, telekommunikációs vagy éppen csillagászati eredményeket, amelyek alapjaiban változtatták meg világunkat. Ezek sorába vitathatatlanul beletartoznak a pilóta nélküli repülőgépek, közismertebb nevükön drónok, amelyek létrehozása a korszerű repülőgépek üzembe állítása óta foglalkoztatta a fejlesztőket. A napjainkban egyre szélesebb körben elterjedt repülőeszközök azonban gyorsabban fejlődtek, mint alkalmazásuk gyakorlati és jogi háttere, így ma egy sor problémát vetnek fel.

KATONAI FELADATOKKAL KEZDŐDÖTT

Mielőtt azonban ténylegesen megvizsgálnánk, hogy milyen repülésbiztonsági és egyéb kockázatokat is jelentenek az egyébként sokszor ártalmatlannak – mások által egyszerűen csak repülőmodelleknek – tartott drónok, érdemes egy kicsit visszanyarodni az időben. A pilóta nélküli repülőgépet (Unmanned Aerial Vehicle, UAV, azaz pilóta nélküli légi jármű, vagy Remotely Piloted (Aerial) Vehicle, RPV, azaz távolról irányított légi jármű) – ahogyan az általában történni szokott – elsősorban katonai feladatok végrehajtására fejlesztették ki. Könnyű belátni, hogy az ember mind inkább szerette volna elkerülni a harci repülőgépekkel kapcsolatos kockázatokat, mentesíteni a pilótát a légi jármű elvesztésével járó tragédiától. Ezért lett a drón olyan repülőeszköz, amely valamilyen ön- vagy távirányítással – leggyakrabban a kettő kombinációjával – rendelkezik, így a fedélzetén nincs szükség pilótára. Ellentétben a robotrepülőgéppel, amely – lévén saját maga a fegyver – használatkor megsemmisül, a pilóta nélküli repülőgép, léghajó vagy helikopter többször is felhasználható.

Ilyen repülőeszközöket a katonai repülésben – bármilyen hihetetlen is, de – már az 1960-as évek óta alkalmazzák azokra a feladatokra, amelyek túl veszélyesek ahhoz, hogy emberek életét kockáztassák teljesítésük érdekében, túl sokáig tartanak, így csak több pilóta

lenne képes teljesíteni, illetve olyan kevés eszközt igényelnek, hogy a pilóta és a kezelőszemélyzet önmagában többszöröse lenne a hasznos tehernek. Nyilvánvaló, hogy a pilóta nélküli repülőgépek a kezdetekben elsősorban a katonai felderítést, a megfigyelést, a rádiótechnikai átjátszást, a rádióelektronikai zavarást támogatták, de célként veszélytelen lehetőséget biztosítottak a különféle éleslövészeteknél is.

Utaltam már arra, hogy sokan repülőmodelleknek tartják ezeket az eszközöket, s méreteiket tekintve igazuk is van. A pilóta nélküli repülőgépek súlya jelen pillanatban a néhány kilogrammostól akár a néhány grammosig terjed. Sőt, ma már egyre több esetben előfordul a rovarméretű eszközök rendszeresítése is. Meghajtó rendszerük sokféle lehet. A legkisebb ilyen eszközök akkumulátoros villanymotorral vagy robbanómotorral – ez utóbbi a leggyakoribb meghajtó rendszer, néhány száz kilogrammos felszállótömeggig ezt használják –, a nagyobbak légszavas gázturbinával vagy sugárhajtóművel rendelkeznek. Eddig tehát valóban könnyen összetevszethetőek egy-egy repülőmodellel, a különbség „mindössze” annyi, hogy sok milliót érő felszereltségük a legkockázatosabb feladatok végrehajtására is alkalmassá teszi őket.

HASZNOS, DE SZABÁLYOZATLAN MŰKÖDÉS

Napjaink problémái éppen itt kezdődnek. Amíg ezek a repülőeszközök csupán katonai feladatkörben működtek, nem volt gond, hiszen a hadsereg egyetlen országban sem verte nagydobra a létezésüket, alkalmazásuk pedig szervezett keretek között történt. Ám az elmúlt időszakban, különösen a mögöttünk álló két-három évben szerte a világon, így Magyarországon is mind több UAV repülőeszköz jelent meg. Ma milliónyi ilyen repülőeszközt használnak a fejlettebb országok olyan polgári célokra, mint a telekommunikáció, az időjárás előrejelzése, a térképészet, a rendőrség munkájának támogatása, a katasztrófavédelem, a biztonsági szolgáltatások, valamint a fényképezés és a filmkészítés. Ezeken túlmenően a mezőgazdaság és az erdészet is élhet a drónok számtalan előnyével, de hasznos lehet az áramszolgáltatóknak a rendszerek ellenőrzése, a hálózatok bejárása során. Kiemelkedő jelentőséggel bírhatnak a természeti katasztrófák esetén is, hiszen ezek az eszközök megbízhatóan alkalmazhatók erdőtüzek megfigyelésére, belvív, ipari katasztrófák esetén. Az elmúlt év bizonyította azt is, hogy árvíz során is nélkülözhetetlenek lehetnek, amikor a helyszín másképpen nem közelíthető meg. Egyre több példát látunk arra is, hogy katasztrófa esetén képesek élelmiszert, gyógyszert és különböző felszereléseket szállítani elzárt, veszélyeztetett területekre. Nem véletlen, hogy a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatala és az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság (OKF) között éppen e tárgyban született a közelmúltban megállapodás az OKF által használt eszköz tekintetében.

Katonai felhasználásra hazai gyártók is élen járnak különböző termékekkel, amelyeket a 2013-ban – a Honvédelmi Minisztériummal közösen – megtartott első UAV konferencián be is mutattak az érdeklődőknek. Egyébként éppen ennek a konferenciának a sikere bizonyította, hogy a Nemzeti Közlekedési Hatóság mennyire fontos, kezdeményező szerepet vállalt a pilóta nélküli légi jármű rendszerek hazai alkalmazásának szakmai és jogi hátterének megteremtésében. Ezt a hagyományt szeretnénk folytatni, s továbblépni a megkezdett úton. Erre nagy szükség van, hiszen az UAV megjelenése komoly kihívás úgy a felhasználók, mint a jogalkotók számára. A pilóta nélküli repülőeszközök hasznosságához ugyan kétség sem férhet, ugyanakkor a repülések szabályozatlansága számos repülésbiztonsági kockázatot jelent, illetve jogi szabályozást sürget. Mára már tényként kezelhető, hogy a világ nagyobb részében különleges figyelem övezi, és radikális változás jellemzi a pilóta nélküli légi jármű rendszerek fejlesztését, használatát. Az eszköz új perspektívát jelent a repülésben, s egyre nagyobb igény mutatkozik a kereskedelmi felhasználásra is.

FÓKUSZBAN A REPÜLÉS BIZTONSÁGA

Mindebből is következik, hogy Európában és hazánkban is nagy az igény az UAV-ok biztonságos üzemeltetésére. Még mindig sokféleség jellemző az eszközök fejlesztésére, de igaz ez a felhasználás módszereire és feltételeire is. Az UAV-ok tömeges elterjedése megfelelő jogszabályi környezet, infrastruktúra, légtérszerkezet-módosítás,

„A legfontosabb alapelv a biztonság, melyet úgy kell garantálni, hogy a hagyományos repülés rendszerét ne veszélyeztesse, ugyanakkor szabad mozgást biztosítson az UAV fejlődésének.”



Fotó: Shutterstock

szakszerű képzés és hatósági felügyelet nélkül komoly biztonsági kockázatokat jelenthet. Látni kell, hogy a drónok nem játékszerek, egy kiképzetlen „pilóta” irányítása alatt komoly veszélyt jelentenek az üzemeltető és gyanútlan emberek életére és testi épségére, valamint a környezetre, legyen az akár egy polgári vagy katonai célú légifolyosó. Pillanatnyilag a biztonság tárgyi oldalról sem garantált, hiszen a fejlett országokban – s most már nálunk is – a legkülönfélébb drónok kaphatók, minden jogszabályi előírás nélkül. Ma már hallani olyan eszközökről, amelyek az autók utasteréből bocsájthatók fel annak érdekében, hogy a járművezető információkat gyűjthessen egy – általa egyébként nem látható – forgalmi dugó okairól. Belegondolni is rossz, milyen „légi forgalom”

alakulna ki egy hétvégi balatoni csúcs ideje alatt. És akkor még – mivel nem szeretnék ötleteket adni – nem szóltam e repülőeszközök repülésvédelmi kockázatáról.

Egyszóval, a pilóta nélküli légi jármű rendszerek rendkívül gyors fejlődése, a fentebb felsorolt alkalmazhatóságai megkövetelik a szakmai és a jogi háttér biztosítását végző szervezetektől, hogy rendszeresen, hazai és nemzetközi fórumokon cseréljék ki tapasztalataikat a repülésbiztonság érdekében.

HAZÁNK A JOGALKOTÁS ÉLÉRE TÖR

Éppen ezért a Nemzeti Közlekedési Hatóság és a Honvédelmi Minisztérium – honvédelmi miniszter úr fővédnökségével – ebben az esztendőben már az elmúlt évinél is szélesebb körű konferenciát szervez. A V4 UAS International Conference 2014 rendezvény célja, hogy lehetőséget biztosítson a meghívottak részére e rendszerek fejlesztésében és alkalmazásában elért eredményeik bemutatására és tapasztalataik kicserélésére. Cél továbbá az is, hogy módot adjon a jövőbeli közös együttműködés irányának és területeinek meghatározására. A 2014. október 29-30-án Budapesten megtartandó konferenciára elsősorban a Visegrádi Négyek és Ausztria katonai légügyi hatóságai, valamint a nemzetek katonai pilóta nélküli légi járműveinek bemutatását végző szervezetek képviselőit tervezzük meghívni. A konferencia valóban úttörőnek számít ezen a területen, hiszen a pilóta nélküli légi járművek használata Európában is szabályozatlan. Jellemző, hogy az Európai

Bizottság is csak a közelmúltban bízta meg az EASA-t (Európai Repülésbiztonsági Ügynökség), hogy dolgozza ki az UAV-ok használatának irányelveit. Reményeink szerint ehhez a munkához jelentősen hozzájárul majd a Nemzeti Közlekedési Hatóság által szervezett nemzetközi konferencia megannyi tapasztalata is.

A legfontosabb alapelv a biztonság, melyet úgy kell garantálni, hogy a hagyományos repülés rendszerét ne veszélyeztesse, ugyanakkor szabad mozgást biztosítson az UAV fejlődésének. A Nemzeti Közlekedési Hatóság felelős a közlekedés biztonságáért, valamint nemzeti érdeknek tekinti a hazai fejlesztést, ezért vállalta fel ebben az évben is a szakmai konferencia megszervezését.

Györi Gyula, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke

Szakmai nap a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központban

Közlekedésre nevelés az óvodában

A közúti közlekedési balesetekben meghalt kisgyermek száma drasztikusan csökkent, mégsem lehetnek elégedettek a hazai szakemberek. Ezért pszichológusok, közlekedésmérnökök, hatósági szakemberek és pedagógusok keresték a választ arra, hogy milyen intézkedések szükségesek ahhoz, hogy hatékonyabb lehessen a gyermekek óvodai közlekedésre nevelése. A Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központba szervezett workshopon bemutatták azt a mintaprogramot is, amelyet már sikerrel alkalmaztak egy budapesti óvodában.

„ENNEK A MUNKÁNAK SOSINCS VÉGE”

Jelentősen csökkent a közúti közlekedési balesetben elhunyt kisgyermek száma az utóbbi tíz évben, de amíg egy áldozat is van, addig nem lehetünk elégedettek, hangzott el a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központba szervezett budapesti szakmai napon. Pausz Ferenc ny. rendőr ezredes, a GRSP Magyarország Egyesület ügyvezető igazgatója szerint a tendencia igen figyelemre méltó, egyúttal jó kiindulópont, de „ennek a munkának sosincs vége, mindig tenni kell érte”. A 2004 és 2013 közötti időszak eredményeiben jelentős szerepet játszottak a pedagógusok, ezért tartotta fontosnak

Fontos, hogy a gyerekek megismerjék és gyakorolják a helyes közlekedési magatartást, még a rossz szokások rögzülése előtt.

a GRSP Magyarország Egyesület egy „Közlekedésre nevelés az óvodában” című szakmai nap megszervezését. Elmondta, munkájuk a Nemzeti Közlekedési Hatóság felkérésére kezdődött még éveekkel ezelőtt. A szakmai szempontok alapján összeállított mintaprogram megalkotása után az anyagot kivitték egy óvodába, ahol elkezdődött a gyermekek közlekedésre nevelése. „A tapasztalatok összegzése után jutottunk el ideig, hogy most bemutatjuk önöknek



Pausz Ferenc, GRSP Magyarország Egyesület

az általunk ajánlott programot” – fogalmazott Pausz Ferenc, aki elmondta: a gyermekek közlekedésre való nevelésében az oktatási-nevelési intézményeknek, így az óvodáknak, illetve az óvodapedagógusoknak kiemelt szerepük van. Az óvodáskorú gyermekek még nem önállóan, hanem szülővel vagy idősebb kísérelével közlekednek az utakon. Közlekedési ismereteiket elsősorban tőlük sajátítják el, ami nem minden esetben megfelelő vagy elegendő. Fontos, hogy a gyerekek időben megismerjék és gyakorolják a helyes közlekedési magatartást, még a rossz szokások rögzülése előtt. Kiemelt feladat a családok bevonása a biztonságos közlekedésre nevelési programba. Tudniillik a képzésben részt vevő kisgyermek közvetett módon, pozitívan befolyásolhatják a felnőttek közlekedési szokásait is, például gyakran előfordul, hogy a gyermek jelzi, ha a szülő



Fotók: Iró Zoltán

Gulyás Anikó, Hungaroring Vezetéstechnikai Centrum

vezetés közben telefonál... A közlekedésre neveléshez kapcsolódó feladatok eredményes és hatékony megvalósításához azonban elengedhetetlen a szakmai intézmények és szervezetek iránymutatása és segítsége, és a folyamatos tapasztalatcseré – mondta.

DRÁMAJÁTÉK A TANULÁSBAN

Az óvodai közlekedésre nevelés módszertanát Szabó Regina, a ForVid Kft. ügyvezetője, a KRESZ Suli program megalkotója vezette elő. Kijelentette, hogy a forgalomtechnikai cég vezetőjeként a társadalmi felelősségvállalás okán kapcsolódott be a programba. Az

általuk elkészített módszertani anyagban az elmélet és a gyakorlat ötvöződött. A mobil eszközpark előnye, hogy a kialakított tematika mentén haladva egy szabályos KRESZ-park elemeit költöztetik az oktatási intézménybe, a jelzőlámpától a gyalogátkelőig, tábláktól a rollerekig. Az oktatás nagyjából 30-40 percet vesz igénybe, amelynek során a gyerekek játékos formában sajátíthatják el a biztonságos közlekedés alapjait.

„A gyerekek életkori sajátosságait messzemenőig figyelembe veszi a program” – állította Gulyás Anikó, a Hungaroring Vezetéstechnikai Centrumának közlekedéspedagógiai koordinátora, aki





Szabó Regina, For-Vid Kft.

a mintaprogram módszertani alapvetéseit mutatta be. Kérdés persze, hogy az elméletből mennyi és milyen minőségű program valósul meg a gyakorlatban, de erről már *Adamik Melinda*, a Bóbita Magánóvoda vezetője tartott előadást.

„Óvodánk 2013 elején mobil eszközökből egy kétszáz négyzetméteres tanpályát alakított ki. A program ajánlásait testreszabás követte, a továbblépést a komplexitás jelezte, a közlekedési ismereteket kombináltuk a számlálás fogalmának kialakításával, a vizuális képzéssel, a zenével, illetve olyan játékokat készítettünk, amelyek kiélezik a képzést” – mutatta be, miként alakult a mintaprogram

A tornateremben szituációs játékokat rendeznek, és drámapedagógiai eszközökkel mélyítik a gyerekek ismereteit.

a kezeik alatt. Később kiderült, még a teremben ülő közlekedési szakembereket is meglepte az a kreativitás, amit a gyerekekkel közösen készített játékokról hallottak. „Akkora sikere volt a KRESZ-parknak, hogy arra gondoltunk, ezt továbbfejlesztjük: így született meg az egyik kedvenc játék, a KRESZ-táblák puzzle-ből vagy a saját fejlesztésű KRESZ-táblás memóriajátékunk. Végül már saját tesztlapokat is szerkesztettünk” – elevenítette fel *Adamik Melinda* a program fejlődésének állomásait. Az összegyűlt tapasztalatok rendszerezése érdekében tavaly nyáron már önálló szakmai napot tartottak,



Adamik Melinda, Bóbita Magánóvoda

amelyen egymás közt vitatták meg a program eredményeit. Ebből mára rendszer lett, a gyerekek havonta egyszer bemutató foglalkozást tartanak ismereteikből. A tornateremben szituációs játékokat rendeznek, és itt drámapedagógiai eszközökkel kívánják mélyíteni a gyerekek ismereteit. „A pedagógusok mellett még a dadusok is beszállnak a KRESZ-parkban kialakított játékba, amikor egy közlekedési helyzetet játszunk el. A gyerekeknek az a feladatuk, hogy megállapítsák, helyes vagy hibás közlekedési magatartást látnak. Hiszünk a drámajáték hatékonyságában” – szögezte le az óvodavezető, aki elmondta, azt is meghatározták, hogy az óvodáskor végére mely szabályokat kell megismerniük a gyerekeknek a gyalogos közlekedésről.

FEJLESZTÉS A GYERMEKEK NYELVÉN

A biztonságos közlekedéshez szükséges kompetenciák fejlesztése óvodás és kisiskolás korban összetett folyamat, amelyet két pszichológus mutatott be: a Nemzeti Közlekedési Hatóság Pályaalkalmassági Vizsgáló Főosztály szakemberei megerősítették, az NKH kiemelt feladata a közlekedésbiztonság fokozása, magas szinten tartása. A hatóság elkötelezett a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramban meghirdetett célok elérésében, illetve abban, hogy a társadalom egyik alapügye legyen a közlekedésbiztonság kérdése. *Komjáthy Alíz* és *Hernek Mónika* ennek elméleti megalapozására vállalkozott, amikor a biztonságos közlekedéshez szükséges kompetenciák fejlesztését vizsgálta óvodás és kisiskolás korban. A közlekedésspecifikus készségek fejlesztési területei között említették többek között a figyelem, az



Fotók: Iró Zoltán

Berta Tamás, KTI

észlelés, a közlekedési áttekintési képesség, a sebesség- és távolságbecslés készségét. A szem, kéz, láb koordinációjának (szenzomotorika) fontossága mellett kiemelték a szabályismeret, intelligencia jelentőségét, illetve a közlekedési vészhelyzetek felismerését, megoldását. Egyúttal hangsúlyozták a személyiség szerepét, a társas készségek, illetve egyéb személyiségjellemzők (önkontroll, szabálykövetés, a közlekedéssel kapcsolatos attitűdök) fejlesztésének fontos voltát. A kompetencia fejlesztésének természetesen a gyermekek nyelvezetén kell történnie, ahogy elhangzott, akár a legegyszerűbb körjáték is a biztonságos közlekedés eszköztárává válhat a későbbiekben.

UDVARIASSÁGBÓL NE MONDJUK

„A közlekedési ismereteknek a mai napig nincs tankönyve, csak oktatási segédanyagok állnak rendelkezésre” – árnyalta a képet Berta Tamás. A Közlekedéstudományi Intézet központvezetője elismerte: a területen mindezek dacára is van előrelépés, a tudásbázis nőtt, de még bőven van teendő. „Az NKH megújította a gépjárművezető-képzést, ebben feladat jutott a KTI-nek is. Ahhoz, hogy az ismereteket jelentősen bővítsük, dupla óraszámban kellene oktatni a gépjárművezetőket. Ez dupla költséggel is járna, ezért ez nem járható út. A tartalék az ezt megelőző tíz, tizenöt évben van. Így jutottunk el a közlekedésre nevelésig” – mondta. Cél, hogy a közlekedésre nevelés és a gépjárművezető-képzés egy rendszer legyen. Ugyanakkor igen dicséretes törekvés, amely a közlekedésbiztonsági programokkal elérhető gyermekek számának növelését kívánja



Komjáthy Alíz és Hernek Mónika, NKH

elérni. A feladat azonban nem könnyű, mert a kimutatásuk szerint a középiskolások 96 százaléka önmagától egyáltalán nem foglalkozik ezzel a kérdéssel. A tanintézményekben a közlekedésre nevelést oktató tanárok száma alacsony, ráadásul 90 százalékuk nem saját motivációja, hanem kijelölés miatt foglalkozik a kérdéssel. A tanulmány szerint a tananyag az iskolák 63 százalékában nem áll rendelkezésre, ám szervezéssel ez megoldható volna.

Kiderült, a Szuperbringa vizsgán részt vett tanulók 42 százaléka sikertelen vizsgát tett, ami kétféle álláspontot generált. „Lehet, hogy túl erős volt a vizsganyag, illetve a másik vélemény szerint ud-

» Igen dicséretes törekvés, amely a közlekedésbiztonsági programokkal elérhető gyermekek számának növelését kívánja elérni.

variasságból ne mondjuk, hogy a gyerek képes a biztonságos közlekedésre” – érzékeltette Berta Tamás a monitoring rendszer, a tudásmérés nehézségeit. Elmondta, 2012-ben megszületett az egységes monitoring rendszer tervezete, amelyet 2013-ban egy mintaprojekt keretében célcsoportban teszteltek. Most az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottsággal együttműködve olyan referenciahálózatot építenek ki, amellyel a jövőben még alaposabban és részletesebben mérhetik a közlekedésre felkészített óvodások mutatóit.

S. V. A.

Közel negyven helyszínen látták vendégül reggelire a kerékpárral közlekedőket

Bringás reggeli országsszerte

Péksüteménnyel, desszerttel, gyümölcslével és kávéval várták a „Bringázz a munkába!” (Bam!) kampány önkéntesei a munkahelyükre kerékpárral közlekedőket 2014. május 8-án az ország 38 pontján. A 2008 óta rendszeresen megrendezett akció szervezői e gesztussal kívánják megjutalmazni mindazokat, akik a biciklit választják közlekedési eszköznek a mindennapokban, amivel kímélik a környezetet és élhetőbbé teszik a várost. A bringás reggeli további nem titkolt célja, hogy minél többen kedvet kapjanak ahhoz, hogy rendszeresen kerékpárral járjanak munkába.

Az ország számos helyszínén, így többek közt Budapesten, Győrött, Szegeden, Gyulán, Kecskeméten, Miskolcon, Pécsen stb. megrendezett bringás reggeli a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a Magyar Kerékpárosklub által szervezett Bam! kampány egyik legnépszerűbb és egyúttal hagyományosnak is mondható programja – az első reggeliosztásra hat évvel ezelőtt került sor. Azóta számos támogató csatlakozott a kezdeményezéshez: az élelmiszert felajánló szponzorok mellett több közéleti személyiség is szerepet vállalt a bringás reggeli és egyúttal a kampány népszerűsítésében.

A május 8-i program budapesti sajtórendezvényén *Hízó Ferenc* zöldgazdaság fejlesztéséért, klímapolitikáért és kiemelt közszolgáltatásokért felelős helyettes államtitkár elmondta, hogy a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium fontos feladatának tekinti a kerékpáros közlekedés fejlesztését, ezért az éghajlatvédelmet támogató egyéb intézkedésein kívül a továbbiakban is segíti a Bam! megvalósítását. „A kerékpározás elterjedése hozzájárulhat az energiahatékonyság növeléséhez, a kőolajfüggőség és az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentéséhez” – hangsúlyozta, hozzátéve, hogy ezt igazolják a tavalyi Bam! kampány adatai is, melyek szerint a résztvevők 206 tonna szén-dioxid kibocsátásától kímélték meg a légkört a kampányidőszak alatt.

Az Erzsébet téri sajtóeseményen *László János*, a Magyar Kerékpárosklub elnöke örömet fejezte ki azért, hogy az idei

kampány kezdete óta eltelt két hétben közel hétezer résztvevő regisztrált a Bringázz a Munkába! (Bam!) kampány honlapján. Fontos eredmény továbbá, hogy egyre nő a résztvevők által képviselt munkahelyek száma is: már több mint kétezer munkahely képviselteti magát az akcióban, sőt, számos munkahely szervez egyénileg is bringás reggeliket annak érdekében, hogy népszerűsítse a kerékpáros munkába járást alkalmazottai körében.

A Bam! Bringás reggelik megvalósításában a Kerékpárosklub önkéntesei mellett idén egyébként szerepet vállalt a MÁV,

» A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium fontos feladatának tekinti a kerékpáros közlekedés fejlesztését, ezért a továbbiakban is segíti a Bam! kampányt.

a Nemzeti Környezeti Intézet több helyi szervezete, számos fővárosi és vidéki önkormányzat, valamint egyéb intézmények és cégek is. A szervezők pedig rengeteg újdonsággal és játékkal várták a résztvevőket, köztük egy új mobiltelefonos applikációval, amely automatikusan számlálja a letekert kilométereket, illetve Budapesten arra is lehetőség nyílt, hogy a BUBI közösségi kerékpárokkal megtett távolságokat is regisztrálják a kereközők. Minden játékos, aki május 30-ig legalább nyolc bringás alkalmat regisztrált közlekedési naptárjában a bringazzamunkaba.hu weboldalon, ajándékot kapott.

A BRINGÁZZ A MUNKÁBA! KAMPÁNYRÓL

A „Bringázz a munkába!” évente két alkalommal, tavasszal és ősszel szervezett öthetes kampány, amelynek célja a kerékpározás népszerűsítése, a munkába, iskolába járók ösztönzése arra, hogy fő közlekedési eszközüknek a kerékpárjukat válasszák. A kampány kezdeményezője és jogtulajdonosa a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a szervezési feladatokat pedig a Magyar Kerékpárosklub látja el. A tavaszi és őszi fordulókön bárki ingyenesen részt vehet, sőt, a regisztrálók munkahelyi csapatokat is alakíthatnak. A kampányteljesítéshez és az oklevélre való jogosultsághoz az adott kampányidőszak alatt legalább nyolc alkalommal kell a kerékpárt használni munkába, illetve iskolába járáshoz, és a megtett kilométerek számát is rögzíteni kell. Az érdeklődők a www.bam.hu honlapon tájékozódhatnak a pontos részletekről, illetve ezen az oldalon lehet regisztrálni és a megtett kilométereket is vezetni.



Fotók: Iró Zoltán

Európa-szerte új funkciókat tölt be a bicikli

A kerékpár Európában: több mint jármű

Az elmúlt években Európa szinte minden országában nagyon sok kerékpárt értékesítettek; egyértelmű tehát, hogy a kerékpározás népszerűsége töretlenül ível felfelé. E folyamat mögött számos ok húzódhat. Kétségtelen, hogy sokakat a nehezedő gazdasági körülmények bírtak rá arra, hogy olcsóbb megoldást találjanak a mindennapi közlekedés lebonyolítására.

Ugyanakkor fontos azt is észben tartani, hogy a kerékpározás mára divattá vált, és imázza összeforrott a környezettudatossággal, ráadásul a folyamatosan bővülő infrastruktúra-hálózatok is egyre vonzóbbá teszik a tekerést. Nem mellékes továbbá az sem, hogy a kerékpár nemcsak a mindennapi személyközlekedésben lát el egyre fontosabb feladatot, de áruszállítási vagy éppen szociális szerepe is egyre erősödik. Az alábbi összeállításban ezekre a bővülő funkciókra mutatunk be jó példákat Európa különböző országaiból.

TÖBB ÚJ KERÉKPÁRT ADNAK EL EURÓPÁBAN, MINT AUTÓT

Mostanra szinte minden európai országban jellemzővé vált, hogy a kerékpár-értékesítések száma meghaladja az új autó eladásokét. Éppúgy igaz ez a kontinens öt legnagyobb gazdaságára (Németország, Franciaország, Egyesült Királyság, Olaszország és Spanyolország), mint a később csatlakozott uniós tagállamokra: míg az Egyesült Királyságban 2012-ben 1,5 millióval több bicikli kelt el, mint személyautó, addig Szlovéniában, Romániában vagy Magyarországon a különbség akár az ötszörös szorzót is elérte. Litvániában a legélesebb a kontraszt, hiszen a balti országban újabban minden eladott új autóra tíz kerékpár-értékesítés jut.

Az eladási statisztikák jegyzésének kezdete óta először fordult elő, hogy a spanyolok is több új kerékpárt vettek, mint személygépkocsit. 2012-ben 780 ezer biciklit értékesítettek, míg autóból csak 700 ezer fogyott. Ez négyszázalékos növekedést jelent a kerékpárpiacon, míg több mint 30%-os esést az új autók piacán. Továbbá a kerékpár iránti növekvő kereslet pozitív hatása összetettebb lehet, mint azt első ránézésre gondolnánk, a kerékpározáshoz kapcsolódó zöld munkahelyek számának növekedése ugyanis igen serkentőleg hathat egy olyan ország gazdaságára, ahol jelenleg 25%-os a munkanélküliség. A közelmúltban végzett kapcsolódó kutatások szerint Spanyolország 2020-ig akár 60 ezer új, a kerékpározáshoz



közvetlenül kapcsolódó munkahelyet is teremthet pl. a közösségi kerékpárkölszönző rendszerek telepítésével, a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésével, bicikligyártással stb.

Olaszországban a 2011-es év jelentette a nagy áttörést, hiszen a második világháború óta ekkor vásároltak az olaszok először több biciklit, mint autót. Különösen nagy sikernek tekinthető ez egy olyan országban, ahol az autóbirtoklásnak igen jelentős kultúrája van (hatvan személygépjármű jut száz lakosra), és amely olyan történelmi autógyártóknak ad otthont, mint a Fiat, a Ferrari vagy a Lamborghini.

Forrás: [1] http://www.eltis.org/index.php?ID1=5&id=60&news_id=4424
[2] Jesus Freire Valderrama – Spain sold more bicyclesthancarsin 2012
<http://www.ecf.com/news/spain-sold-more-bicycles-than-cars-in-2012/>

LONDON: CSOMAGKÉZBESÍTŐ KERÉKPÁROK

London belvárosában komoly gondot okoznak a tehergépjárművek, amelyek egyfelől súlyosbítják a forgalmi torlódásokat (főként a csúcsgorgalmi időszakokban), másfelől pedig fokozott közlekedésbiztonsági kockázatot is jelentenek. Ennek okán sokan felvetették már azt az ötletet, hogy szükséges volna időben korlátozni a teherautók közlekedését. Ugyanakkor a GnewtCargo nevű szállítmányozó cég talált egy másik lehetséges megoldást: a vállalat a szállítási lánc utolsó kilométereinek megtételéhez furgonok mellett 2009 óta elektromos teherszállító kerékpárokat is sikerrel vet be London belvárosának zsúfolt utcáin.

A Cyclelogistics 2013-as tanulmánya szerint hatalmas potenciál rejlik az áruszállító kerékpárok használatában, hiszen

a teherautókkal és furgonokkal végzett kiszállítások 51%-át megfelelően kialakított kerékpárokkal is meg lehetne tenni. A Gnewt kerékpárjai naponta ötszáz csomagot kézbesítenek, ami a karácsonyi időszakban ezerötszázra nő. A csomagokat öt kerékpárral öt különböző útvonalon szállítják ki, így átlagosan egy kerékpár naponta száz csomagot juttat el a címzetthez, és nyolc kilométert utazik.

A szállítási lánc utolsó kilométereinek megtételéhez elektromos teherszállító kerékpárokat is bevetnek.

Minél nagyobb teret hódítanak a csomagszállító kerékpárok, annál inkább számítani lehet a torlódások mérséklődésére, a kibocsátások csökkenésére és nem utolsósorban a közlekedésbiztonság javulására is anélkül, hogy forgalmi korlátozásokat kellene bevezetni.

Forrás: Karsten Marhold – CTC, Gnewt and Hermes Team Up for Cyclelogistics Project in Central London
<http://www.ecf.com/news/ctc-gnewt-and-hermes-team-up-for-cyclelogistics-project-in-central-london/>

BUKAREST: SZELEKTÍV PAPIRGYŰJTÉS TRICKLIKKEL

Noha kerékpáros vagy környezetbarát közlekedési vívmányok kapcsán nem gyakran hallani a román fővárosról, Bukarest több figyelmet érdemel: az elmúlt évek során nemcsak számos városközponti utcáját alakította át gyalogos övezetté, de közösségi kerékpárkölszönző szolgáltatást is indított (amint azt egyre több város teszi szerte a világban). Sőt, egyik,immár négy éve futó kezdeményezése



arra is jó példával szolgál, hogyan válhat a kerékpár hatékony környezetvédelmi, társadalmi és gazdasági eszközzé egyszerre.

2009-ben a bukaresti Viitor Plus nevű egyesület, amelynek fő profilja a fenntartható fejlődés népszerűsítése, sajátos ötlet megvalósításába fogott: teherszállító tricikkel kezdett hulladékpapírt gyűjteni. A kezdeményezés három nemes célt is kitűzött maga elé: minél több újrahasznosítható papírhulladék összegyűjtése környezetkímélő szállítási móddal és nehéz körülmények között élő emberek alkalmazásával. Így született meg a Recicleta, amely az egyesület önerejéből vásárolt három teherszállító tricikkel indult, majd fokozatosan bővítette kapacitását és szolgáltatásainak területi határait, ahogy a teljesen újszerű és szokatlan projekt egyre szélesebb körben vált ismertté és támogatottá.

Az egyesület azért tartja fontosnak a projektet, mert egy tonna papír újrahasznosításával tizenöt kifejlett fa kivágása „spórolható meg”, továbbá a tricikkel történő begyűjtés mérsékli a közlekedési eredetű környezeti terhelést és a torlódásokat. A papírhulladék

A teherticiklik 2009 és 2013 között mintegy 6,4 tonnával kevesebb CO₂-vel károsították a levegőt.

környezetbarát elszállítását olyan cégek vehetik igénybe, amelyek havi szinten 25–150 kg papírhulladékot termelnek. A kezdeményezés népszerűségét mutatja, hogy az ügyfelek száma a kezdeti harmincról 2012-re már több mint háromszázra nőtt; a vállalkozások szívesen szerződnek a Recicletával, hiszen saját hírnevüknek is jót tesz a zöld partnerrel való együttműködés. A projekt sikerét jól érzékelteti, hogy újabban már lakóházak is igénybe vehetik a papírhulladék-begyűjtési szolgáltatást.

A környezeti szempontokon túl a Recicletát erős társadalmi elköteleződés is jellemzi, hiszen alkalmazottai – a „teherticiklisofőrök” – mind anyagi nehézségekkel küszködő vagy tartósan munkanélküli emberek, nehéz sorsú családok eltartói, akiknek ez a munka biztos megélhetést jelent. A begyűjtés úgy zajlik, hogy a teherticikkel – melyeknek a súlya teljes terhelés esetén 300 kg – közvetlenül a partnercégektől gyűjtik be a papírhulladékot, majd a szállítmányt egy két tonna kapacitású pótkocsiba rakodják át. Utóbbit, amint megtelt, egy erre szakosodott papírhulladék-szállító társaság szállítja el az újrahasznosítás helyére.

Ami a Recicleta eddigi eredményeit illeti, a legfontosabb mutatók a következők: 2009 óta 210 ezer kg papírhulladékot gyűjtöttek be; a teherszállító tricikkel egyesével 16 ezer kilométert futnak évente, és 2013-ig a környezetbarát szállításnak köszönhetően mintegy 6,4 tonnával kevesebb CO₂-vel károsították a levegőt. A projekt nemcsak a fenntarthatóság szempontjából példaértékű kezdeményezés Bukarestben, de a kerékpáros megoldások alkalmazására való ösztönzéssel a torlódások mérséklését is elősegíti.

Forrás: [1] http://www.eltis.org/index.php?ID1=7&id=61&video_id=133
[2] [http://pandutu.com/2011/10/m-am-dat-cu-recicleta/](http://recicleta.ro/foto: http://pandutu.com/2011/10/m-am-dat-cu-recicleta/) (engedélyt kell kérni)

ANCONA: BEILLESZKEDÉS KERÉKPÁRRAL

Olyan példaértékű kezdeményezést vittek véghez az olaszok Ancona városában, amely egyszerre segíti az országba bevándorló vagy menekült státussal rendelkező rászorulókat, illetve a közlekedés fenntarthatóbbá tételét. A program keretében használt és



Foto: ecf.com

javitásra szoruló kerékpárokat ajánlottak fel a menedékjogot igénylők számára, akik a járműveket a programba bevont szervezetekben javíttathatták, majd meg is tarthatták. Így a bevándorlók nem csupán egy közlekedési eszközhöz juthattak hozzá, de kerékpárkarbantartási jártasságot is szerezhetek, ami javíthatja az elhelyezkedési lehetőségeiket új hazájukban.

A projekt alap gondolata a mozgás, amely többféle módon is értelmezhető. Nagyobb léptékben gondolkozva az országok közötti mozgást lehet érteni alatta, amit sokan választanak a biztonságosabb jövő érdekében, ugyanakkor kisebb léptékben a lakóhely környezetében való mozgást is jelentheti, ami a mindennapi teendők ellátásához nélkülözhetetlen. Továbbá a kezdeményezés segítheti a bevándorlók beilleszkedését a helyi közösségekbe, illetve hozzájárulhat a közlekedési eredetű károsanyag-kibocsátás csökkentéséhez is. A projekt Ancona egyik helyi sportszövetségének és a menekültügyi segélyszervezetnek az együttműködésében valósult meg 2013 őszén.

Forrás: http://www.eltis.org/index.php?ID1=5&id=60&news_id=4371
fotó: <http://www.ecf.com/news/move-week-best-practice/>

MAASTRICHT: AHOL FIZETNEK A KERÉKPÁROZÁSÉRT

Egy friss kezdeményezésnek köszönhetően a hollandiai Maastricht városában pénzügyi ösztönzőkkel igyekeznek arra serkenteni az



ingázókat, hogy vásároljanak kerékpárt a munkába járáshoz. A Maastricht-Bereikbaar (Elérhető Maastricht) szervezete által indított program keretében azok a munkavállalók, akik autóról elektromos biciklire váltanak, pénzügyi támogatást kapnak a kerékpárvásárlás költségeinek ellensúlyozására. Minden egyes kilométerért, amit az ingázók az e-kerékpárjukkal tesznek meg,

A hollandiai Maastrichtban pénzügyi támogatással ösztönzik az ingázókat kerékpárvásárlásra.

10 cent jár maximum 400 euro összértékig tizenkét hónapra. A program a „Burn Fat Not Fuel” („Zsirt égess, ne üzemanyagot”) címet viseli, és a résztvevők egy okostelefon-alkalmazás segítségével kapnak visszajelzést a megtett útra, a megelőzött kibocsátásra és a megtakarított pénzre vonatkozóan. A részvétel minden olyan cég munkavállalói számára nyitott, amely tagja a Maastricht-Bereikbaarnak. A szervezők célja a város és környéke közlekedési viszonyainak, az ingázók, turisták és egyéb autóvezetők közlekedési szokásainak megváltoztatása az okosabb és fenntarthatóbb közlekedés érdekében.

Forrás: http://www.eltis.org/index.php?ID1=5&id=60&news_id=4431

DÁNIA: TABLET ÉS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

Koppenhága és Frederiksberg az okos technológiák felhasználásával törekszik arra, hogy egyszerűbbé és kombinálhatóbbá tegye a kerékpáros és a közösségi közlekedést. Ennek érdekében a két dán város egy olyan közösségi kerékpárrendszer kialakításán dolgozik, amelyben Android tablettel és GPS eszközökkel szerelik fel a kibérelhető kerékpárokat. A berendezések segítségével a felhasználók valós idejű információt kaphatnak a dán nemzeti vasúttársaság járatainak indulásáról és jegyáraitól, valamint arról, hogy az egyes állomások rendelkeznek-e kerékpárállomással is.

A program 2013 őszén indult, és jelenleg 1260 kerékpár, illetve 65 állomás várja a felhasználókat a nap 24 órájában. A biciklit havi/éves tagsági díj vagy időalapú díjazás ellenében lehet igénybe venni, és a rendszer kiváló lehetőséget kínál a kerékpáro-



Fotó: Ursula Bach

zás és a közösségi közlekedés kombinálására. Hasonló jellegű kezdeményezések korábban már más országokban – Németországban, Hollandiában és Belgiumban – is útnak indultak, és kiváló példáját jelentik a fenntartható mobilitási megoldásoknak.

Forrás: http://www.eltis.org/index.php?ID1=5&id=60&news_id=4401

fotó: <http://bike-sharing.blogspot.hu/2013/08/sneak-peak-at-copenhagens-cykel-dk.html>

Váczy Vincent

Az agresszió életveszélyes lehet a közúti közlekedésben

Soha ne vezessünk fáradtan!



Figyelmetlenség, észlelési és cselekvési késedelem, bóbiskolás, elalvás – ezek azok a következmények, amelyek a fáradtan volán mögé ülő járművezetőket jellemzik, és ezekből adódnak a baleseti kockázatok is.

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI KOCKÁZAT

A járművezetés személyi feltétele, hogy a jármű biztonságos vezetésére képes állapotban legyünk. Ez nem csak azt jelenti, hogy nem fogyaszthatunk szeszes italt vagy bódító hatású szert (ide értve bizonyos gyógyszereket is, pl. az erős nyugtatókat) a vezetés előtt, illetve alatt. Biztonságunk érdekében az is nagyon fontos, hogy ne legyünk ingerült, ideges (pszichésen alkalmatlan) állapotban, továbbá ne legyünk fáradtak, kialvatlanok, amikor a volán mögé ülünk.

Sokan nem is sejtik, de a fáradtság az egyik legnagyobb közlekedésbiztonsági kockázat, hatása esetenként az ittas állapottal egyenértékű. A fáradt vezető csak korlátozottan képes (esetenként képtelen) a jármű biztonságos vezetésére, hiszen mind az információk észlelésének, mind pedig a veszélyek elhárításának képessége súlyos csorbát szenved. A kutatásokon alapuló szakértői vélemények alapján több mint hatszorosára nő a baleseti kockázat, ha fáradtan veszünk részt a közúti forgalomban. A fáradtság a test válasza a folyamatos fizikai és mentális igénybevételre vagy az alváshiányra. Az európai polgárok nem kevesebb mint 38%-a alvászavarokban szenved, ami hűen jelzi a probléma méreteit.

A fáradtságnak több oka is lehet, mint például: hosszan tartó munkavégzés, tartós járművezetés, nem elégséges alvás, rendszertelen munkabeosztás stb. A sofőrök különösen az éjszakai és hajnali órákban hajlamosak arra, hogy fáradtságuk miatt figyelmetlenek, elbóbiskolnak vagy elalszanak.

Számos veszélye van, ha valaki fáradtan vezet: az észlelési és a cselekvési késedelem egyaránt nő, a vezetőn a tompultság tünetei jelentkeznek, az információk kisebb hányadát észleli, azokat is csak lassabban dolgozza fel, s képes hirtelen, eltúlzott reagálásokra is. Sok járművezetőt az alváshiány ingerlékennyé, agresszívvá tesz, ami életveszélyes lehet a közúti közlekedésben.

De mit is tehetünk, hogy megelőzzük a bajt? Íme néhány hasznos tanács:

- ▶ Az első és legfontosabb, hogy soha ne ülünk fáradtan a volán mögé, ne kockáztassuk se a saját, se mások életét vagy testi épségét!
- ▶ Amennyiben hosszabb útra indulunk, rendszeresen tartunk pihenőt!
- ▶ Soha ne felejtsük el, hogy már néhány perces pihenő is életet menthet!



Fotó: Shutterstock

- ▶ Kifejezetten ajánlott frissítők fogyasztása, valamint mozgás a pihenések során!
- ▶ Legyen hűvös a gépjármű utasterében, hiszen a meleg bódultságot, aluszékonyságot, a reflexek jelentős csökkenését eredményezheti!
- ▶ Beszélgessen az utasaival! A folyamatos beszéd ébren tart.
- ▶ Kerülje a lágy, lassú, melankolikus dallamokat, helyette intenzív ritmusú, gyors és „pörgős” zenét hallgasson!
- ▶ Soha ne vezessünk tehát fáradtan! Ha lehetséges, inkább ne induljunk el, halasszuk el a programunkat, vagy adjuk át másnak a vezetést!

FÁRADSZ? ÁLLJ MEG PIHENNI!

A fáradtan történő járművezetés ellen hirdettek kampányt Jász-Nagykun-Szolnok megyében. Ez nem is meglepő, hiszen a 4-es főúton különösen sok olyan baleset történik, melyet fáradt vagy

éppen elbóbiskoló gépjárművezető okoz. Közöttük magas a külföldiek aránya.

Közlekedésbiztonsági szempontból az ország egyik legveszélyesebb útja a Jász-Nagykun-Szolnok megyét is átszelő 4-es számú, E 60-as főút, melyen jelentős a kelet-nyugat irányú tranzitforgalom. Napi szinten több ezer, elsősorban román és moldáv hatósági jelzésű személy- és tehergépkocsi halad át a többnyire csak egy-egy forgalmi sávból álló főúton.

A korábbi időszak baleseti elemzései arra hívják fel a figyelmet, hogy a tranzitforgalomban részt vevő járművezetők által okozott balesetekben jelentős mértékben szerepet játszik a fáradtság, az elalvás, a koncentrációs képesség drasztikus csökkenése. E súlyos közlekedésbiztonsági kockázat mögött egyértelműen a több száz kilométert vagy annál is hosszabb távot meghaladó folyamatos, elegendő pihenés nélküli járművezetés áll. A járművezetők fáradtságára visszavezethető baleseteket a sebességtúllépés mellett igen gyakran jellemzi a frontális ütközés, illetve a pályaelhagyás. Ezért nem meglepő, hogy az átlagosnál is magasabb a halálozási arány, valamint a súlyos sérülések kialakulásának az esélye.

PLAKÁTOK, SZÓRÓLAPOK, RENDŐR IMITÁCIÓK

A Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Osztálya és a Megyei Baleset-megelőzési Bizottság a 4. számú főút közlekedésbiztonsági kockázatának csökkentése érdekében idén januárban egy projektet indított útjára. Ennek közvetlen előzménye, hogy 2013. január 6-án négy felnőtt és egy néhány hónapos csecsemő (többen román állampolgárok) halálát okozta egy Párizsból hazautazó moldáv állampolgárságú személygépkocsi-vezető, s a balesetben nagy valószínűséggel a fáradtság is szerepet játszott. A projekt keretében fokozott, célirányos, több megye által összehangolt közúti ellenőrzésekre, valamint célzott prevencióra került (és kerül) sor.

A „FÁRADSZ!” szlogennel meghirdetett kampányt a fáradtan történő járművezetés visszaszorítása érdekében indították Jász-Nagykun-Szolnok megyében, mellyel a remények szerint a személysérüléssel és halálos balesetek számát egyaránt csökkenteni tudják. A kampányban baleset-megelőzési plakátokat és fémből készült, élethű rendőr imitációkat helyeztek ki a főút mentén, melyekkel a szabálykövetésre kívánják ösztönözni a járművezetőket. A pihenés fontosságára hívja fel a figyelmet az a szórólap is, amely az ismertetőn túl a lap alján egy kupont tartalmaz. A kupon beváltásával a járművezető térítésmentesen ihat egy kávét vagy ásványvizet a kijelölt, szórólapon is feltüntetett pihenőhelyeken. A megyei rendőrök nem titkolt célja, hogy ezzel az ötlettel megállásra és pihenésre ösztönözzék az elfáradt külföldi járművezetőket. (Az előzőeken túl a megyei rendőrség levelet küldött a romániai egyházak részére, kérve, hogy a biztonságos közlekedés, valamint a hazajutás fontosságára hívják fel a hívek és családtagjaik figyelmét.)

Az említett szórólap a magyar mellett román nyelvű szövegrészt is tartalmaz, tekintettel arra, hogy a 4-es főúton magas a román gépjárművezetők száma, akik mögött gyakran több száz (vagy több ezer) megtett kilométer áll. Nagylak ugyanis még 140 km-re van a megyétől, s ez bizony igen hosszú, különösen, ha valaki fáradtan vezet! Ezért is aktuális a szlogen: „Fáradsz? Állj meg pihenni!”

Gégény István (I. rész), Dávid Mónika (II. rész)

Fókuszban a szabályos rakományrögzítés a 3,5 tonna alatti járműveknél

Cargo-kontroll az utakon

„Cargo-kontroll” akció zajlott 2014. május 14. és 16. között a Nemzeti Közlekedési Hatóság szervezésében, a közlekedési felügyelőségek közreműködésével. Az ellenőrzések célja a közúti balesetek számának csökkentése, a közlekedésbiztonság növelése, a szabálytalanságok feltárása, valamint a gépjárművezetők figyelmének felhívása volt a rakodás szabályos végrehajtásának és a közlekedésbiztonságnak az összefüggéseire.

A májusi ellenőrzési akció az NKH Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal Jármű Módszertani Főosztályának koordinálásával és a megyei/fővárosi kormányhivatalok közlekedési felügyelőségeinek közreműködésével valósult meg. Az országos határhörű ellenőrzés idején kiemelt figyelmet fordított a hatóság a 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépjárművek és a kapcsolódó pótkocsik által szállított rakomány rögzítésére, valamint a járművek terhelhetőségére vonatkozó előírások betartására.

Az akció során összesen 2290 járművet vizsgált a hatóság, ezek közül országos szinten 122 esetben állapítottak meg rakományrögzítéssel kapcsolatos szabálysértést. A jellemző hiányosságok között szerepelt az ömlesztett áru kiszóródás elleni ponyvával történő letakarásának a hiánya, az oldalfal fölé érő szállítmány rögzítésének

a hiánya, sérült hevederek használata, illetve a túlnyúló rakomány nem megfelelő jelölése. Az akció során 16 esetben csomagszállítással kapcsolatos hiányosságokat állapított meg a hatóság; ilyen volt, amikor az autóbusz rakterében a sporteszközök csak a jármű oldalfalához voltak támasztva, illetve a személygépkocsi csomagtartójában a henger alakú tárgyak elgurulás elleni biztosítása nem volt megoldott. Azokban az esetekben, ahol erre lehetőség volt, a hatóság szóbeli figyelmeztetését követően még a helyszínen megoldásra kerültek a problémák. Tengelysúlymérést összesen 150 gépjárműnél végeztek, ebből 13 alkalommal állapították meg az ellenőrök, hogy a jármű meghaladja a megengedett össztömeget. Egy esetben a tehergépjármű gyári adattábláján szereplő 35 ezer kilogramm megengedett legnagyobb súlyhoz képest a jármű hatósági engedélyében csupán 30 ezer kilogramm szerepelt, a vizsgálat során a gépjármű mérlegelt tömege 31 ezer 100 kilogramm volt, tehát túlsúlyosnak minősült. Tekintettel arra, hogy az adott szabálytalanságok nem csupán az utakat rongálják, hanem a beépített fékrendszer hatékonyságát is csökkentik, ezekben az esetekben a rendőrség szabálysértési eljárást kezdeményezett. Szintén több esetben derült fény a pihenőidő betartásával kapcsolatos szabályok figyelmen kívül hagyására.

Az akció során a rakodással kapcsolatos hiányosságok mellett műszaki jellegű problémákat is találtak az ellenőrök. Több esetben találtak sérült lámpatestekkel, átkorrodált járműfelépítménnyel, a fékrendszer és a kormányberendezés meghibásodásával, engedély nélküli átalakításokkal, kopott gumiabroncsokkal és üzemképtelen fékberendezésekkel, valamint sérült biztonsági övekkel. Ezeknél a hatóság a járművek soron kívüli műszaki vizsgálatát rendelte el.






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 hangszóly az elsőségem.






Zsófi és a piros lámpa

A piros lámpa, az jelenti: Stop! Most állj.
A zebrára, az autók elé kérlek ne ugrájl!
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 megérszed több időd semmire sem marad.
A vonat ajtaját kinyitni csak álló helyzetben lehet,
és akkor mindenki biztonságban tovább mehet.





MÉG JÚNIUS KÖZEPÉIG TESZTELHETJÜK KRESZ TUDÁSUNKAT!



Még június 15-ig érhető el az érdeklődők számára a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium kezdeményezésére, a Nemzeti Közlekedési Hatóság által megvalósított, ingyenes állami közlekedésbiztonsági programok, a www.tanuloknak.hu és a www.kreszfelrissito.hu.

A 2014 januárjában startolt projektek a közlekedés legfontosabb elemének, a KRESZ-nek ingyenes, rugalmas és gyakori ismétlési lehetőséggel kialakított elsajátítását vezették be Magyarországon. Az eddigi tapasztalatok szerint mind a pedagógusoknak és iskolásoknak kifejlesztett tanuloknak.hu, mind a jogosítvánnyal már rendelkező járművezetőknek felépített kreszfelrissito.hu sikerrel vizsgázott a célközönség körében. Külön kedvezményként az első 50.000 regisztráló - a tananyagot teljesítve - egyedi e-kuponkódot kap, melyet ez év végéig felhasználva, ingyenesen végezhetik el a jogosítványhoz szükséges KRESZ tanfolyamot.

„Az általános iskolák részvétele kiugróan magas, több oktatási intézmény - főleg Tolna, Békés és Jász-Nagykun-Szolnok megyében - kiemelkedő eredményeket ért el. Ezen belül is a legtöbbet elvégzett tananyag az 5-6. és 7-8. évfolyam számára kialakított közlekedési ismeretek volt” – mondta Dr. Gottlieb Adrián, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Képzési és Vizsgáztatási Főosztály vezetője.

Május 31-ével zárult az iskolák közötti verseny, a legjobb 20 iskola országos sorrendje a tanulók és pedagógusok aktivitása alapján megtekinthető: www.tanuloknak.hu weboldalon a 'VERSENYEZZÜNK' menüpont alatt.

Ez a program kidolgozóinak külön büszkeség, hiszen ezt a nagy mennyiségű tudnivalót sokszor még a felnőtteknek sem könnyű megérteniük, de a megfelelő tanári segítséggel könnyen vehetőek az akadályok. A tapasztalatok szerint a gyerekek szeretik, hogy a tanuloknak.hu tananyaga rövid, könnyen érthető és érdekes animációkkal magyarázza el a tudnivalókat.

A már vezetői engedéllyel rendelkező, idősebb korosztály – nemcsak az autóval, hanem motorral és kerékpárral közlekedők is-, hasonló aktivitással és lelkesedéssel tesztelte tudását a www.kreszfelrissito.hu oldalon.

A KRESZ új jogszabályi változásokkal kiegészített anyagát 2014. június 15-ig lehet még elsajátítani, vagy a már meglévő ismereteket felfrissíteni.

További információk: Nemzeti Közlekedési Hatóság Kommunikációs és PR Osztály

Levélcím: H-1067 Budapest, Teréz krt. 38.
E-mail: kommunikacio@nkh.gov.hu

