

# KÖZLEKEDÉS- BIZTONSÁG

A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG SZAKMAI LAPJA

2015 / 1. SZÁM



## „A lehető legtöbbször döntsünk jól”

Évértékelés Győri Gyulával,  
a Nemzeti Közlekedési Hatóság  
elnökével

Közlekedjünk  
Közösen!

Csodafegyver?  
Rendőr kőből

A nemek  
baleseti  
kockázatáról

# A KÖZLEKEDÉS- BIZTONSÁG KÖZÖS ÜGYÜNK!



KÖZLEKEDÉSI  
HATÓSÁGOK

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

# Tisztelt Olvasó!

A lapban olvasható éwertékelő interjúk során a közlekedési szakma kiváló vezetői értékelik az iparág 2014-es történéseit. Én egy másik szegmenst emelnék ki. Megtört a majdnem egy évtizede tartó trend, tavaly emelkedett a közúti közlekedési balesetek során meghalt személyek száma Magyarországon. Ez újabb erőfeszítésre ösztönzi a közlekedési szakma egészét, hiszen közös ügy, nemzeti alapérdek a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos tevékenység. A szakma egyetért azzal, hogy csupán rendőri eszközökkel már nem lehet jelentős csökkenést elérni. A közlekedési szabályok betartásának kiemelt ellenőrzése, a szabálysértések szigorú szankcionálása elengedhetetlen az eddigi eredmények megőrzéséhez – tizenegy év alatt a 2002-es szinthez képest nagyjából negyven százalékra csökkentettük a közlekedési balesetben elhunytak számát –, de a cél eléréséhez önmagában kevés. Tartós és visszafordíthatatlan fejlődést csak az utánunk következő generációk felkészítésével, a közlekedésre

nevelés hatékonyságának jelentős növelésével lehet elérni. A szemléletformálást nem lehet elég korán kezdeni, és az elmúlt évben óriási eredményeket értünk el e terén: folytatódott a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram, az ÉLET ÚTON program, elindult a kifejezetten iskolásokra optimalizált tanuloznak.hu oldal, és egymást érték a kerékpárosokra és motorosokra fókuszáló közlekedésbiztonsági események. De megszámlálhatatlan családi napot, akciót is szerveztünk. Állíthatom, idén sem lesz ez másként. A kormány pontosan meghatározta, egyúttal a hatóság feladatkörébe utalta a hazai közlekedési rendszer európai hálózatokba történő illesztését. De ebben a feladatban is kiemelt szerepet szánt a közlekedésbiztonságnak, amelynek prioritása megkérdőjelezhetetlen. A tavalyi esztendő statisztikája bebizonyította, bőven van még teendőnk, talán több is, mint először gondolnánk. Az elmúlt évtizedben azonban olyan értéket teremtettünk, amely egyúttal kötelez bennünket. Veszni semmiképp nem hagyhatjuk, a közlekedési szakma összefogásával pedig előre is léphetünk. Ehhez az együttműködéshez kívánok sok sikert, egyúttal ígérhetem: ezért a hatóság a maga részéről a továbbiakban is mindent megtesz.



Fotó: Iró Zoltán

GYÖRI GYULA, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke

Györi Gyula,  
a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke

# KÖZLEKEDÉS- BIZTONSÁG

A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG SZAKMAI LAPJA 2015 / 1. SZÁM



## KÖZLEKEDÉS- BIZTONSÁG

A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG SZAKMAI LAPJA  
MEGJELENIK A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
AKCIÓPROGRAM KERETÉBEN

Felelős kiadó: Győri Gyula, az NKH elnöke • Felelős szerkesztő: Somogyi Gábor • Főszerkesztő: Ötvös Nándor • Szerzők: Dékány Zsolt, Gégény István, Prof. Dr. habil Holló Péter, Indigo Communications, Lovas Károly Róbert, NKH kommunikáció, Simon V. Attila, Szilágyi János, Váczi Vincent, Vörös Zalán, WebEye Magyarország Kft. • Fotó: Absolutvision, Iró Zoltán, Shutterstock, www.unece.org • Címlapfotó: Iró Zoltán • Nyomda: Bonex-Press Kft. • A szerkesztőség címe: 1067 Budapest, Eötvös u. 20. • E-mail: kommunikacio@nkh.gov.hu • ISSN 2062-6916 • Megjelent: a Magyar Közlekedési Kiadó Kft. gondozásában. • Ügyvezető igazgató: Kiss Pál. • A kiadvány ingyenes.



4. **Évértékelés Győri Gyulával, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökével**  
„Arra törekszünk, hogy a lehető legtöbbször döntsünk jól”
7. **Szemléletformáló szezonindító a Hungaroringen**  
Közlekedjünk Közösen!
10. **Folytatódnak a közlekedésbiztonsági programok, jön a kockázatértékelő rendszer**  
Rekordévet zárt a Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal
13. **Mire kell ügyelni a veszélyes árut fuvarozóknak?**  
Új európai ADR-előírások
14. **Interjú Bíró Józseffel, az Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal vezetőjével**  
Sínre tették a 4-es metrót is
18. **Beszélgetés Somogyi Gábor elnöki kabinetfőnökkel**  
„Rézcsavar szeretnék lenni, nem alumínium”
20. **A tanárok, a diákok és a szülők együttes megszólítása a legfontosabb**  
95 millió forintos pályázat általános iskoláknak
24. **A Mercedes-Benz újabb társadalmi felelősségvállalása Kecskeméten**  
A MobileKids program már az oktatás része
28. **Szükségtelen járműkárók**  
Passzív közlekedésbiztonsági fejlesztésekkel egyesített flottakövető rendszerek
30. **Elnöki székfoglaló: Thoroczkay Zsolt a közlekedésépítők új „csapatkapitánya”**  
„Nem ugrottam el a feladatok elől”
33. **Az NKH szerepe és feladatai**  
A gépjárművek előírt műszaki színvonalú üzemeltetése, üzemben tartása
36. **A KSH közzétette a 2014. évi végleges adatokat**  
626 halálos áldozat a hazai közutakon!

**39. Kevesebb baleset, élhetőbb lakókörnyezet**  
Terjedőben a 30 km/h-s zónák

**40. A kormányoknak, a helyi hatóságoknak és az Európai Bizottságnak is van feladata**  
25 700 haláleset az európai utakon

**42. Közlekedésbiztonsági gyermekprogram színesítette a rendezvényt**  
Bemutatták az első CAF villamost

**46. A járművek engedélyezése pár hetes átfutással megtörténhet**  
Kelet-Magyarországon helyezik forgalomba a felújított osztrák vasúti kocsikat

**50. Interjú Érsek Istvánval, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettesével**  
Sikerek és kihívások a közúti ellenőrzésben

**54. Az alkoholszondázttatás gyors és hatékony módszere**  
Hazánkban is terjed a „finn módszer”

**56. Cél a vadul száguldó autósok és motorosok megfékezése**  
Rendőrkőből

**59. Az alkohol és a kábítószer hatása a gépjárművezetésre**  
Szippantás

**63. Technológia és szabályozás**  
Közlekedésbiztonsági kitekintés Európára

**66. Beszélgetés dr. Vörös Attilával, a Közlekedéstudományi Intézet tudományos igazgatójával**  
Szemléletformálás az egyetemen

**68. A tapasztalatlanság és a figyelmetlenség túl nagy luxus a mai rohanó közlekedésben**  
Fiatal szemekkel az utakon

**70. Kutatás**  
Néhány gondolat a nemek baleseti kockázatáról

**74. Nemzetközi konferencia**  
A közúti közlekedésbiztonsági tevékenység szervezeti háttere

**78. Félúton az ENSZ és a WHO közös mozgalma**  
Cselekvések Évtizede a Közlekedésbiztonságért 2011–2020



42.



46.



66.

ÉVÉRTÉKELÉS GYŐRI GYULÁVAL, A NEMZETI  
KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG ELNÖKÉVEL

# „Arra törekszünk, hogy a lehető legtöbbször döntsünk jól”

A feladatok nagyságát és bonyolultságát tekintve a hatóság legkeményebb évei közé sorolta a tavalyit Győri Gyula, az NKH elnöke, aki szerint a szervezetet „szokásos” teendőin felül a 4-es metró átadása és az EKÁER bevezetése állította a korábbinál is nagyobb kihívások elé.

– Majdnem három évvel ezelőtti kinevezésekor a hatóság szolgáltatói attitűdjének megvalósítását nevezte a legszarkalatosabb programpontnak. Mára sikerült ezt a szemléletet meghonosítani az NKH életében?

– A hatóság szolgáltatóközpontú átalakításán az engedélyezési folyamatok egyszerűsítését, az intézkedések átláthatóságának növelését, a lakossági ügyfelekre háruló adminisztratív terhek és az ügyintézési határidők csökkentését értettem. Eredményeink vannak, a folyamat elkezdődött, de persze még nem vagyunk a végén. Többféle vezetői magatartás létezik, én kifejezetten annak vagyok a híve, amikor csapatjátékosként dolgozunk. Szoktam mondani, a közlekedés nem „one man show”, sokkal inkább közös ügy, ezt tartottuk tavaly is az egyik legfontosabb rendezőelvnek.

– Melyik projekt kívánta a legnagyobb összefogást?

– Szakmailag talán a 4-es metró engedélyezési eljárása okozta a legtöbb fejfájást. Kollégáim emberfeletti produktáltak, a hatóság elérte terhelhetősége maximumát, a feladat teljes mértékben lekötötte erőforrásainkat. A Nemzeti Közlekedési Hatóság igen jelentős szerepet vállalt a tavalyi esztendő legnagyobb figyelemmel kísért közlekedési eseményében, a 4-es metró átadásában. Nagyon sokat dolgoztunk azért, hogy az utasok birtokba vehessék a főváros életét évtizedekre meghatározó új közlekedési eszközt. Az volt

az álomom, hogy ügyfeleink valóban szolgáltató hatóságként könyveljenek el bennünket. Szerintem ezt sikerült elérnünk. Nagy öröm, hogy feletteseink és partnereink is egyre többször méltatják a törekvéseinket. Nyilván van, amikor hibázunk, hiszen aki dolgozik, azzal előfordul, hogy rosszul dönt. De nincs rosszabb a döntésképtelenségnél. Mi arra törekszünk, hogy a lehető legtöbbször döntsünk jól. Ehhez azonban megalapozott előkészítő munkára, körültekintő eljárásokra van szükség. Ma azt látom, hogy jó úton haladunk, talán egy kicsit lassabban, mint szeretnénk, de ebben már a körülöttünk folyamatosan változó világnak is szerepe van. Ezzel együtt tisztelettel megköszönöm az NKH valamennyi munkatársának tavalyi áldozatkész munkáját, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a társzervezetek és társhatóságok támogató, segítő hozzáállását. Az elmúlt év számunkra azt bizonyította, hogy kellő toleranciával, szakmai alázattal, ugyanakkor biztos lábakon álló érvrendszerrel mindenkivel megtalálható a közös hang, amely a feladatok megoldása szempontjából rendkívül fontos. Ma már kijelenthetem, hogy hatóságunknál mind többen értették meg e gondolatok jelentőségét, talán ennek is köszönhető, hogy partnereink rugalmasan, de szakszerűen és jogszerűen dolgozó szervezetként aposztrofálnak bennünket. Ebbe a folyamatba illeszkedett a 4-es metró átadása is, amely mintegy szimbolizálta a hatósági munka összetettségét.



Fotó: Iró Zoltán

– A közlekedésbiztonság ügye évek óta kiemelt szerepet játszik a hatóság életében: mit emelne ki a tavalyi évből?

– A kormányzati megbízás miatt a közlekedésbiztonság eleve kiemelt terület a hatóság életében, hiszen mindannyian azt szeretnénk, hogy ha reggel elindulunk otthonról, akkor estére haza is érjünk. A rendőrséggel közösen végzett közúti ellenőrzések révén eleve megszámlálhatatlan akcióban veszünk részt, munkatársaim gyakorlatilag folyamatosan ellenőriznek az ország útjain. A különböző engedélyek kiadásakor is az egyik meghatározó szempont

a közlekedésbiztonság, ebből jottányit sem engedhetünk. A másik terület az oktatás, hiszen ezen a téren lehet a legnagyobb hatással eredményt elérni. Hatalmas sikert aratott a diákok, valamint a már jogosítvánnyal rendelkezők számára indított e-learning alapú KRESZ-oktatás, az oldalakra 450 ezernél többen regisztráltak. Látjuk, tapasztaljuk, hogy a képzésnek ez a modern változata eléri, megszólítja a gyerekeket, pláne, hogy a különböző korosztályok életkori sajátosságaiknak megfelelő feladatokat kapnak. A tanuloznak.hu oldal hallatlan népszerűsége igazolta

várakozásainkat, ahogy szerencsére hasonló mondható el a kreszfelfrissito.hu oldalról is, amelyet azzal a céllal hoztunk létre, hogy a vezetői engedéllyel már rendelkezők, de az idők folyamán valamelyest megkopott tudású közlekedők is felrészíthessék az ismereteiket. A zánkai gyermektáborba szervezett Közlekedésbiztonsági Napok rendezvénysorozat minden korábbi érdeklődést felülmúlt, egyúttal igazolta, hogy igenis meg lehet szólítani a közlekedés legvédtelenebb szereplőit, a gyerekeket. A Művészetek Palotájával közösen indított programjaink hasonlóan sikeresek voltak, de rengeteg egyéb rendezvényen képviseltük az ORFK – OBB-vel együtt a közlekedésbiztonság ügyét az országban. Emellett büszke vagyok arra, hogy kiadtunk

**Bevezettük a manipulációs tesztet, amellyel megnehezítettük a menetírókkal családok dolgát.**

több közlekedésbiztonságot propagáló tematikus füzetet is, amelyek az autósoktól a kerékpárosokig bezárólag ösztönzik a szabályos közlekedésre, a berögzült rossz szokások elhagyására az embereket. Bennünket is meglepett a füzetek népszerűségének sikere.

– *Tavalyi hatósági feladat volt az EKÁÉR rendszer kiépítésének támogatása: az NKH-t mennyiben érintette a fuvarozók életét jelentősen megváltoztató lépés?*

– A tengelysúly- és kapcsolódó ellenőrzéseket támogató hálózat kialakítása egyszerre jelentett jelentős logisztikai és műszaki feladatot: az útvagyon védelme, a közlekedésbiztonság javítása mellett az állam nyilvánvalóan azt várja az online árukövetési rendszertől, hogy megerősítse a jogkövető piaci szereplők pozícióját. Egyúttal pedig azt, hogy elősegítse az áruforgalom átláthatóságát, a gyakran emberi egészséget veszélyeztető élelmiszerekkel kapcsolatos visszaélések kizárását, és nem utolsósorban kiszűrje, ellehetetlenítse az adóelkerülést. Hogy ezek mind megvalósuljanak, január elsejétől a közúti szállításhoz kapcsolódó adatokat minden vállalkozásnak már a fuvarozás megkezdése előtt egy központi elektronikus rendszerben kell rögzítenie. A hatóság szakemberei a NAV munkatársai által kijelölt gépjárműveket ellenőrzik, a mi feladatunk ennek a folyamatnak humán és műszaki támogatása volt. Az ellenőrzésekbe mi a megállítás nélküli, automatikus mérésre alkalmas mérőpontok kialakításával, illetve mobil eszközök beszerzésével, embereink képzésével kapcsolódtunk be. A hatóság a tőle várt határidőre az emberi és műszaki feltételeket is teljesítette. De a fejlesztések nem álltak meg ennél a projektnél, hiszen az NKH kiemelt feladata a közlekedésbiztonság szavatolása. Ehhez elengedhetetlen a közúti ellenőrzések technikai fejlesztése, hiszen egyes vállalkozók a szabályok megszegésével kívánnak versenyelőnyhöz jutni. Például a tachográfokat, menetírókat egyre bonyolultabb módszerekkel képesek befolyásolni, ami tőlünk is lépéseket követelt. A hatóság ellenőrzései során bevezette többek között a manipulációs tesztet, amelynek alkalmazásával nagyon megnehezítette a menetírókkal családok dolgát. Nem mondom, hogy ma már minden szabálysértést felfedezünk, ez

kicsit olyan, mint a doppingellenőrök munkája, a családok egy kicsivel mindig az üldözők előtt járnak, de az biztos: mai tudásunk szerint ez az általunk ismert leghatékonyabb eszköz a zavarosban halászlók leleplezésére.

– *Nemzetközi konferenciák szervezésében kifejezetten aktív évet zártak: melyiket tartja a legnagyobb hatásúnak?*

– A hatóság ezer szállal kapcsolódik a kontinens közlekedését irányító szervezetekhez, szakembereink révén jelen vagyunk a légi, vasúti, hajózási ügyeket koordináló nemzetközi szervezetekben. Sok rendezvény kötődik hozzánk, de talán a téma aktualitása, felkapottsága miatt ezúttal lehetek egy kicsit szubjektívebb a rangsoroláskor: úgy gondolom, az UAS konferencia és szakmai nap a Visegrádi Négyek országainak, valamint Ausztria légügyi hatóságának részvételével kiemelkedik a sorból. Azért volt a legnagyobb hatású, mert a drónok, pilóta nélküli légi járművek használatának jogi szabályozása sehol sem megoldott Európában. Az NKH a szervezéssel élen kívánt járni ebben a témában, és úttörő szerepet vállalt. A nemzetközi visszhangok alapján állíthatom, hogy Európa jogalkotó köreiben igen komoly szakmai érdeklődést váltottak ki a konferencián elhangzottak.

– *2015-ben nem lesz se 4-es metró, se EKÁÉR bevezetés, melyek lesznek a legfontosabb projektek?*

– Az előttünk álló esztendő sem ígérkezik könnyűnek, hiszen az elsőfokú hivatalaink mindegyikénél sorban állnak a kiemelt feladatok, amelyeket még rangsorolni sem egyszerű. Mégis, talán az egyes számú prioritás idén „A nemzeti tengelysúly- és kapcsolódó ellenőrzéseket támogató hálózat kialakítása” című projekt. Nem kérdés, hogy a tengely- vagy össztömeg tekintetében túlterhelt járművek közlekedése a nemzeti útvagyonra, illetve a közlekedés biztonságára egyaránt veszélyt és kockázatot jelent. A projekt célja egy olyan komplex, országos közlekedési hatósági ellenőrző rendszer kialakítása, mely a meglévő állami tulajdonú, a közúthálózat igénybevételével összefüggő jogosultságokat tartalmazó közúti közlekedési rendszerek együttműködési lehetőségeit kihasználva biztosítja

**Folytatni szeretnénk azt az utat is, amely a szolgáltató, az ügyfélbarát hatóság felé vezet.**

a túlterhelt járművek engedély nélküli, vagy az engedélyben foglaltaktól eltérő közlekedésének visszaszorítását, a szabálytalanul közlekedő járművek szankcionálását. Mindezekon túl megnyugtató azonban, hogy mára már a háttérintézményeink is felismerték: az ő segítségük nélkül a hivatalok nem lehetnek igazán eredményesek, csak közös munkával lehet sikeres egy akkora szervezet, mint az NKH. Megszámálhatatlan feladat áll tehát előttünk, de az eljárások egyszerűsítésével, a bürokrácia csökkentésével, az elektronikus ügyintézés kiterjesztésével természetesen folytatni szeretnénk azt az utat is, amely a szolgáltató, az ügyfélbarát hatóság felé vezet. És folytatjuk a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramot is, amelynek célja a közlekedésbiztonság növelése, a balesetek számának csökkentése.



# Közlekedjünk Közösen!

SZEMLÉLETFORMÁLÓ  
SZEZONINDÍTÓ A HUNGARORINGEN

A közlekedési balesetben elhunytak több mint fele gyalogosként, kerékpárosként, illetve motorosként szenvedett végzetes kimenetelű szerencsétlenséget tavaly, ezért a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a tavasz beköszöntével szakmai partnereivel együtt szemléletformáló szezonnitón hívta fel a figyelmet a biztonságos közlekedésre. A közlekedéskultúrát népszerűsítő összejövetelen a szakemberek egyetértettek a legkisebbek közlekedésre nevelésének fontosságával.





### EGYEDI KÉPZÉSI PROGRAM

Közlekedjünk Közösen! címmel kerékpáros, motoros, gyalogos szezonnyitót tartott a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium szakmai partnereivel Mogyoródon: a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a rendőrség és a Hungaroring szakemberei a tavasz beköszöntével együtt megváltozott közlekedési helyzetre, a közutakon ismét megszorodott kerékpárosokra, motorosokra és az ezzel járó veszélyekre kívánták felhívni a figyelmet. Gyulay Zsolt, a házigazda Hungaroring Sport Zrt. elnök-vezérigazgatója elmondta, noha a pálya legfőbb eseménye kétségkívül a Formula-1, ám a cég hagyományosan aktív a különböző közlekedésbiztonsági programok terén. A Miniring, a három éve indult egyedi képzési programjuk kifejezetten a legkisebbeket célozta meg. De a közlekedésbiztonságot szolgálja a versenypálya közepén található vezetéstechnikai centrum és tanpálya is, hangzott el.

### A KÖZLEKEDÉSKULTÚRA ALAPJA

„Közös kötelezettségünk, hogy felelőtlen magatartással ne veszélyeztessük saját vagy mások testi épségét” – mondta Becsey Zsolt közlekedésért felelős helyettes államtitkár, aki



BECSEY ZSOLT, közlekedésért felelős helyettes államtitkár

megemlítette: a tavasszal párhuzamosan megnövekedett kerékpáros és motoros közlekedés veszélyekkel is jár. Nem lehet mindenhol a kerékpáros és autós közlekedést szétválasztani, ezért a közlekedőknek toleranciával kell viseltetniük a másik iránt. „A közlekedéskultúra alapja, hogy a másik közlekedőben ne útakadályt, ne a legyőzendő ellenfelet lássuk, hanem útitársat, aki ha nem is ugyanoda tart, mint mi, de ugyanúgy biztonságban szeretne megérkezni. Ha az együttműködés helyett a felülkerekedni vágyás az úr az utakon, az összeütközést kis szerencséjével akár el is kerülhetjük ugyan, de a napunkat beárnyékoló ingerültség és rosszkedv tartósan velünk marad. A bármi áron előzésnél ezért is sokkal hasznosabb az előzékenység” – fejtette ki véleményét a helyettes államtitkár. Becsey Zsolt leszögezte: a helyes közlekedéskultúrát érdemes a lehető legfiatalabb korban elsajátíttatni, hiszen a gyermekek a leginkább védtelen résztvevői a közlekedésnek. A fejlesztési tárcza ezért idén először pályázatot indított általános iskolák számára.



Fotó: Ino Zoltán



ÓBERLING JÓZSEF rendőr ezredes, az ORFK-OBK ügyvezetője

A 95 millió forintos keretösszegeből első körben több mint 530 alapfokú oktatási intézményben tartanak közlekedésbiztonsági órákat a gyermekeknek, szülőknek és pedagógusoknak.

### A GYEREKEK OKTATÁSA

Óberling József rendőr ezredes, az Országos Balesetmegelőzési Bizottság ügyvezetője statisztikai mutatókkal árnyalta az elhangzottakat: elmondta, tavaly 626-an haltak meg közlekedési balesetben. Ebből 260-an gyalogosan vagy kerékpáron veszítették életüket, míg 62-en motorkerékpáron, ami az áldozatok több mint a fele. „Látható, hogy a gyalogosok, kerékpárosok, motorosok milyen veszélynek vannak kitéve” – mondta az ezredes, aki szerint csupán rendőrségi eszközökkel már nem lehet jelentősen csökkenteni a közlekedési balesetben elhunytak számát, az oktatás kiemelkedően



fontos. „A kilencvenes évek elején évente száz 14 évnél fiatalabb gyermek vesztette életét közúti balesetben, ma tíz gyermek. Látható, ha foglalkozunk a gyerekekkel, akkor annak van eredménye” – utalt Óberling József a gyerekkori közlekedésbiztonsági oktatás fontosságára.

### A HATÓSÁG FELADATA

Győri Gyula, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke elmondta, a szervezet minden eszközt bevet annak érdekében, hogy a közutakon a kölcsönös partnerség elfogadottá váljon, ezért a hatóság tavaly szinte megszámlálhatatlan közlekedésbiztonsági rendezvényt tartott. Az NKH többek között elindította a kreszfelfrissito.hu honlapot, amely kiváló lehetőséget nyújt az egykor megszerzett, de az idő múlásával kissé megkopott szabályismeret újbóli áttekintésére.

A szezonnyitó eseményen látványos elméleti és gyakorlati programbemutató támasztotta alá az elhangzottakat. Óvodásoktól az ötven felettiig, a kerékpárosoktól a motorosokig különféle csoportok próbálhatták ki az NKH képességfejlesztő játékeit, reakcióidőt mérő berendezéseit, míg a KRESZ-pályán kerékpáros ügyességi feladatok várták a gyerekeket. Zárásként kerékpárosok és motorosok együtt, a szezon szimbolikus nyitányaként saját közlekedési eszközükön tettek egy kört a Hungaroringen.

SIMON V. ATTILA



# Rekordévet zárt a Közúti Gépjármű- közlekedési Hivatal

FOLYTATÓDNAK A KÖZLEKEDÉS-  
BIZTONSÁGI PROGRAMOK, JÖN  
A KOCKÁZATÉRTÉKELŐ RENDSZER

Története egyik legeseménydúsabb esztendejét zárta a Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal, állítja *Érsek István* hivatalvezető, az NKH elnökhelyettese, aki szerint a fejlesztések, újítások, reformok bevezetése mellett a képzési terület hallatlan felfutása, a majdnem ötven százalékkal több vizsgaesemény levezénylése állította komoly kihívás elé a hatóságot. A Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal részt vállalt az EKÁER fejlesztésében is, amelyet a rövid határidő és szűkös erőforrások ellenére időben és hibátlanul ellátott.

– *Évértékeléskor legfeljebb az okozhat nehézséget, hogy mit emeljen ki a tavalyi feladatok közül, hiszen alighanem még soha nem sűrűsödött össze annyi esemény a Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal (KGH) életében, mint tavaly. Mégis, mit tart a KGH tavalyi csúcsteljesítményének?*

– A KGH történetében talán a tavalyi év volt a legeseménydúsabb, ezért nem olyan kézenfekvő kiválasztani, hogy melyiket tartom a legfontosabbnak. Kollégáimnak több fronton kellett kiemelkedő teljesítményt nyújtaniuk, ráadásul változó környezetben, hiszen a megnövekedett feladatok mellett most jelentkeztek a fejlesztések, újítások, reformok hatásai is. Leginkább a képzési területen

nőttek a feladataink, ugyanis az európai uniós előírások szerint a gépjárművezető-képzés megújítását előíró program 2014-ben futott ki. A 2003-as irányelv öt évet adott a bevezetésre, 2008-ban az autóbusz-, 2009-ben a tehergépkocsi-vezetőknél indult el a képzés megújítása. Mivel öt év állt rendelkezésükre a befejezésre, sokan a program kifutásának utolsó évére, 2014-re halasztották ezt. Tavaly 178 ezer vizsgaesemény történt, míg előtte 118 ezer volt. Majdnem ötvenszázalékos az emelkedés. De a vizsgázók száma is jelentősen nőtt, 27 százalékot mutatnak a statisztikák, ami húszezer főt jelent a szaktanfolyami képzésben. És a növekedés itt nem állt meg: a PÁV, valamint



Fotó: István Zoltán

a műszaki vizsgáztatások, engedélyezések száma is jelentősen nőtt tavaly. A honosítások esetében 33 százalékos, míg a műszaki engedélyezések terén 25 százalékos emelkedéssel zártuk az évet. Ha ezeket a számokat összeadjuk, akkor látható: igencsak gyarapodott az elvégzendő feladat. Mivel mindezt változatlan létszámmal vezényeltük le, úgy gondolom: önmagában már ez is sikert jelent a KGH életében.

– *Mindez mekkora áldozatot követelt a munkatársaktól?*

– A Hivatal leterheltsége óriási, feladatainkat már csak túlórával sikerült ellátni. Érzékeltetésül annyit: a 20 ezerrel több vizsgázó azt jelentette, hogy az esztendőben minden héten négyszáz emberrel több jelentkezett szaktanfolyami képzésre. Mivel ennek kezelése nem a megyék, hanem a hatóság feladata, ez maximálisan leterhelte a belső erőforrásainkat. A szűkös létszám nálunk csapódott le, óriási terhelést jelentett, azt gondolom, a KGH elérte teherbíró képessége határait. De nemcsak a KGH, hanem a megyék is szűkös erőforrásokból gazdálkodtak, őket a kategóriás vizsgák állították nagy kihívások elé. Ráadásul tavaly a kétmilliós műszaki vizsgaszámot is átléptük, a rekordszám

együttal jelzi, hogy náluk is hatalmas munka, nagy terhelés jellemezte az évet.

– *Milyen méreletet tud vonni?*

– A szakmai iránymutatást, módszertani fejlesztést elvégeztük, határozottan, lépésről lépésre haladunk. A reformok öt éve szisztematikusan alakítják át a rendszert a képzés terén. Alapvetően két elv mentén haladunk: a cél a közlekedésbiztonság növelése, illetve a piac megtisztítása. Mindkét téren vannak már eredményeink. Tavaly befejeztük a szimulátorok akkreditálását. Erre azért volt szükség, mert disszonanciát fedeztünk fel a szimulátorok és a tanfolyamokat elvégzők száma között. Az eltérés akkora volt, hogy gyanítani lehetett: a képzés során vannak, akik csak papíron láttak szimulátort. A megoldást a szimulátorok egyedi azonosítója jelentette. Ez lehetővé tette azt is, hogy a haszongépjármű-vezetők ne személygépkocsi-szimulátoron tanuljanak, mert annak nincs sok értelme. Így viszont például a veszélyes anyagot szállító nyerges vontató sofőrje garantáltan a szakmailag indokolt képzésen vehet részt. Ez egyrészt közlekedésbiztonsági szempontból fontos, másrészt a piac tisztulásához is vezet. Mára elmondható, hogy az összes

szimulátoron van egyedi azonosító szám, ha újabbat állítanak a rendszerbe, akkor azt be kell jelenteni.

– *Egy másik jelentős projekt az e-learning kiterjesztése és fejlesztése volt, ami kedvelt tanulási folyamattá vált. Egyre többen választják a hagyományos tantermi képzéssel szemben az otthon, szabad időbeosztás alapján elvégezhető számítógépes tanulási lehetőséget. Milyen tapasztalatokat szereztek tavaly?*

– A rendszer tisztítása zajlott, újabb lépést tettünk a képzés fejlesztése terén: elsősorban az adminisztrációs területre koncentráltunk, pontosabbá, egyúttal rugalmasabbá tettük. Elértük, hogy 2014-ben lehetővé vált az elektronikus vizsgabejelentés, így ezt nem kell személyesen megtenni, elég elektronikus úton is. Jól működik, és jó visszhangja van, de nem hallgathatom el: azért meg kell küzdeni a hagyományokkal, sokan még mindig jobban bíznak a papíralapú bejelentésben. A képzési terület nagy változáson esett át: belevágtunk a kérdésbank átalakításába, megjegyzem, ez is időszerű volt már, tavaly felkészültünk a kérdések cseréjére, az átállást 2015 elején sikeresen vezényeltük le.

– *A tavaly életbe lépett uniós jogszabályok a közúti ellenőrzés és műszaki vizsgáztatás terén hoztak változásokat. Mekkoraakat?*

– Az unió határozott lépéseket tett az egységesítés felé, a tagállamokban igazán 2017-2018-ban élesedik a rendszer. A magyarországi rendszer alapvetően jó, működőképes, de az egységesítés, harmonizálás azért így is jelentős munkát ró a szakterületekre. Az átállás előkészítése már elkezdődött. A rendelkezések hatálybalépése az új személygépkocsi-modelleket is érinti: a korszerű asszisztenciarendszerek, guminyomásjelző, sávelhagyásra figyelmeztető, menetstabilizáló program nélkül új típust nem lehet a piacra bevezetni. A közúti ellenőrzések terén a hatóság küldetése teljesen megegyezik az uniós elvárásokkal. Az ellenőrzések hatékonyságának, szakszerűségének növelése érdekében új eszközöket vetettünk be, a kollégák módszertani ismereteinek fejlesztése elkezdődött, a vezetési és pihenőidők betartásának ellenőrzése a korábbinál is hatékonyabb lesz. Egy tavasztól életbe lépő rendelet szerint a tachográfjavító műhelyek működése engedélyhez kötött, ami ugyancsak szűkíti a manipuláció lehetőségét.

– *Tavaly a fuvarozókat érintő online árukövető rendszerrel (EKÁER) kapcsolatos munkacsoportba is meghívást kapott az NKH. Ez mennyiben érintette a KGH-t?*

– Január elsején indult az online árukövetési rendszer, amelynek célja a jogkövető piaci szereplők pozíciójának erősítése, az áruforgalom átláthatósága, a gyakran emberi egészséget veszélyeztető élelmiszerekkel kapcsolatos visszaélések kizárása és nem utolsósorban az adóelkerülők kiszűrése. Minden érintett vállalkozásnak még a fuvarozás megkezdése előtt a közúti szállításhoz kapcsolódó adatokat egy központi elektronikus rendszerben kell rögzítenie. Az NKH a fővárosi, megyei közlekedési felügyelőségek munkatársai révén vesz részt az akciókban: kollégáink a vámhatóság által kiválasztott járműveken súlymérést végeznek. A mért adatokat elektronikusan továbbítják az EKÁER rendszerbe. A hatékonyabb ellenőrzések érdekében a hatóság új eszközöket is rendszerbe állított. Az eddig csak álló

helyzetben végzett, statikus mérések mellett folyamatban van a mozgó járművek mérésére alkalmas dinamikus rendszer bevezetése is, amely lehetővé teszi a járművek tíz km/h-s sebességgel történő haladása esetén is a méréseket. A közlekedési hatósági rendszerek felkészítésére és a fejlesztésre a tavalyi év utolsó negyedéve állt rendelkezésre, az idő rövidsége és a szűkös erőforrások ellenére az NKH lényegében hibátlanul végzett a feladattal, a rendszer elindult. Úgy gondolom, ez is az NKH és a területi közlekedési hatóságok egyik sikerprojektje volt tavaly. Ugyanakkor a hatékonyság növeléséhez indokolt lenne az ellenőrzésekben részt vevő kollégák létszámának növelése.

– *A közlekedésbiztonsági tevékenység a hatóság egyik sarokpontja, tavaly számtalan programban vett részt a szervezet. Idén mi várható?*

– Egy éve tizenegy, minden megyére kiterjedő TISPOL akcióban vettünk részt, idén ugyanennyi lesz. Számtalan sikeres programon vagyunk túl, amelyeket folytatunk. Az NKH-ban a Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatalnak jut a legaktívabb szerep a közlekedésbiztonság propagálásában, népszerűsítésében. Volt motoros idénynyitó, Józan Húsvét kampány, Open Road, Opel Családi Nap, Zánkai Közlekedésbiztonsági Nap, Strandfeszt, Kreszfeszt, Téli Átállás, szakoktatói és vizsgabiztosi vetélkedő. A tavalyi év mérlege: húsz százalékkal nőtt az aktivitás, szinte minden nyári hétvégén volt valamilyen kitelepülés, nem mellékesen ez azért nagyon leterhelte a kollégákat. Az interneten elérhető volt két e-learning alapú képzési rendszerünk, mindkettő nagyon népszerűvé vált. A tanulóknak.hu programban életkoronként különböző tananyagot biztosítunk a gyerekeknek, illetve módszertani útmutatóval kiegészítve a köznevelési intézményekben dolgozó pedagógusoknak. A kreszfelrissito.hu program a felnőtteknek szól, a vezetői engedéllyel rendelkezők, valamint kerékpárral közlekedők ismereteit hivatott felfrissíteni. Mindkét program bevált, a kimutatások szerint a teljesítő közlekedési ismeretanyaga 20–30 százalékkal nő, ami a közlekedésbiztonság tekintetében nagyon fontos mutató. Ebben az évben is sokat várunk a két programtól.

– *Idén milyen nagy projektekre készül a KGH?*

– A műszaki vizsgáztatás felügyeletének fejlesztése során tavaly elkezdtünk kiépíteni egy kockázatértékelő rendszert, amelyet ebben az évben folytatunk. Ennek célja a kirívó vizsgáztatási módszerek felderítése, kiszűrése. A rendszer jelzi például, ha egy vizsgaállomás nagy eredményességgel vizsgáztat olyan gépjárműveket, amelyeket napokkal korábban máshol kivettek a közlekedésből. A kockázatértékelő rendszer kimutatja a kirívó, feltűnően gyanús eredményeket produkáló vizsgaállomásokat. A rendszámfigyelő rendszer révén riasztást kapunk, ha megpróbálnak egy műszaki vizsgára alkalmatlan járművet levizsgáztatni. A riasztás után megjelenünk a helyszínen, és ellenőrizzük a vizsgáztatást. Ettől is a közlekedésbiztonság javulását, valamint a piac tisztulását várjuk. Ehhez kiemelten fontos az együttműködés a megyei kormányhivatalok közlekedési felügyelőségeivel, ami a hatóságnak édes teher. A szakágvezetői értekezletek bizonyították, hogy képesek vagyunk a közös gondolkodásra, ami elősegítheti, hogy minél korszerűbb közlekedést érintő jogszabályok szülessenek.

SIMON V. ATTILA

MIRE KELL ÜGYELNI  
A VESZÉLYES ÁRUT  
FUVAROZÓKNAK?

# Új európai ADR-előírások

**Bővült a veszélyes áruk köre 2015. január 1-jétől az európai szabályozás legújabb módosítása értelmében. Emiatt több fuvarozónak van szüksége a rakomány, illetve a szállítás környezeti feltételeinek folyamatos ellenőrzésére.**

A veszélyes áruk (tűz- és robbanásveszélyes, illetve egészségkárosító tulajdonsággal bíró anyagok) közötti szállítást az ADR nevű európai egyezmény szabályozza. Az előírások két évente frissülnek annak érdekében, hogy a veszélyes anyagok tárolása és szállítása mindig a legkorszerűbb eljárás szerint történjen. A 2015. január 1-jével életbe lépett módosítások értelmében a szabályozás az alábbiak szerint változik:

- ▶ Húsz új tétellel bővült a veszélyes áruk köre, köztük a félvezetők gyártásához használt gázokkal, a járműiparban használt aszimmetrikus kondenzátorokkal, a kiselejtezett, üres, tisztítatlan csomagolóeszközökkel, továbbá a sugárzást érzékelő rendszerekkel.
- ▶ Módosultak a veszélyes rakományról a közlekedés többi résztvevőjét, illetve baj esetén a katasztrófavédelmi egységeket tájékoztató bárcákra vonatkozó előírások, így az új mintáknak nem megfelelő bárcákat cserélni kell.
- ▶ Átdolgozták az ömlesztett – darabos, szemcsés – veszélyes áruk szállítására vonatkozó rendelkezéseket is, így az ilyen rakomány január 1-jétől már csak az erre szolgáló, folyadéktömör konténerben szállítható, illetve ha ez nem biztosítható, akkor a konténer folyadéktömör és dőfésálló béléssel, illetve folyadék-visszatartó eszközzel kell ellátni.
- ▶ Cserélni kell a szállítás során esetlegesen bekövetkező balesetre vagy más veszélyhelyzetre vonatkozó útmutatásokat tartalmazó írásbeli utasításokat, amelyek a rendelkezés módosítása értelmében kiegészülnek az e-cigaretta és egyéb lítium-ion akkumulátoros eszközök használati tilalmával.

A veszélyes áruk körének bővülésével a fuvarozással, szállítmányozással foglalkozó vállalatoknak még több esetben kell fokozott gondossággal eljárni a fuvarfeladatok teljesítésekor. Míg egyéb fuvarfeladatok során egy figyelmetlenség elsősorban a megbízó és megbízott számára okozhat főleg anyagi természetű károkat, a veszé-



lyes áruk nem megfelelő kezelése akár súlyos természeti katasztrófához is vezethet, illetve emberéleteket is veszélyeztethet. Lényegesen nagyobb felelősséggel jár tehát az ilyen rakományok fuvarozása, így nem véletlen, hogy a veszélyes árut szállító járművezetőknek rendszeres oktatásokon és felkészítő tanfolyamokon kell részt venniük.

(FORRÁS: WEBEYE MAGYARORSZÁG KFT.)

# Sínre tették a 4-es metrót is

INTERJÚ BÍRÓ JÓZSEFFEL, AZ ÚTÜGYI,  
VASÚTI ÉS HAJÓZÁSI HIVATAL VEZETŐJÉVEL

Mivel több mint harminc éve nem volt metróépítés Magyarországon, a hatóság „legidősebb indiánja” sem találkozott olyan kihívással, amit a 4-es metró kivételesen bonyolult engedélyezési eljárása jelentett, vázolta az UVHH életében kiemelkedő jelentőségű feladat nehézségét *Bíró József* hivatalvezető.

Az Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal vezetője, az NKH elnökhelyettese elmondta, az M4 átadása volt a csúcspontja az UVH Hivatal tavalyi esztendejének.

– Ha meghallja, hogy 2014 és 4-es, mire gondol először?  
– Arra, hogy felemelő, egyúttal embert próbáló időszak volt, hiszen a 4-es metró engedélyezési eljárása során olyan komplex feladatot kellett megoldani, amire a hatóság életében nagyon régen volt példa. Hogy érzékeltessem, a hatóság „legöregebb indiánja” sem vett még részt ilyesmi-  
ben. Több mint harminc éve fejeződött be az előző metró építése, akik anno dolgoztak azon, már nyugdíjba mentek. Az engedélyezési folyamatot nem lehetett rutinból megoldani, a kor és a technika is változott, így teljesen új szisztémát dolgozott ki a vasúti szakterületünk. Átálltunk a projekt-szemléletű engedélyezésre, ami egyszerre több területet ölelt fel. Igen jó partner volt a főváros vezetése és a fővárosi kormányhivatal is. Az egymásra épülő sokrétű közlekedési rendszerben a hatósági engedélyezés párhuzamosan haladt a kivitelezéssel. A folyamat kiterjedt a vasúti pályára, a biztosítóberendezésekre, a metróüzemre, a mozgólépcsőkre, az állomásokra, a vasútgépészeti berendezésekre, az új járművekre, azok vezetőinek képzésére, az utasítási rendszerre is. Olyan volt, mintha egy autópálya-szakaszon az útpépítés mellett az azon közlekedő kamionokat, a rájuk érvényes speciális szabályokat, a KRESZ-t és a jogosítványokat is egyszerre kellene engedélyezni.

– A 4-es metró összességében sikeresen debütált, indulása óta csak kisebb műszaki fennakadások voltak. Következésképp igazolódtak a hatóság elvárásai, amelyeket támasztott az új metrónallal szemben.

– Még a normál metróüzem is mindig magában hordozza a kisebb hibákat. Hatalmas és összetett folyamat egy ilyen bonyolult közlekedési rendszer üzemeltetése, a hatóság pedig mindvégig eltökélt volt, hogy a szoros határidő ellenére sem engedhet a közlekedésbiztonsági szempontok maximális érvényesítéséből. Ehhez nyújtott jelentős segítséget az a kockázatelemzés, amely hatóságunk előírására – elsőként a magyar vasúti fejlesztések történetében – a komplex projekt vonatkozásában került elkészítésre. Munkánk még most is tart, folyamatban van a teljes automatizálás engedélyezése, jelenleg a járműkísérő nélküli tesztidőszaknál tartunk. A speciális próbákra a végleges használatbavételi engedély megszerzéséhez van szükség: a rendszernek bizonyítania kell, hogy emberi beavatkozás nélkül, éles helyzetben is biztonságosan és kiszámíthatóan működik. Ha a metró megfelel az előírásoknak, akkor a szerelvények elején lévő vezetőfülkét elbonthatják, és a 4-es metró átállhat a teljesen automata üzemmódra. Ehhez a beruházónak hat hónap hibamentes közlekedést





Fotó: Ifj. Zoltán

kell igazolnia. Nem mehetek el szó nélkül kollégáim teljesítménye mellett: *Alscher Tamás*, a Vasúti Főosztály főosztályvezetője, *Magyar Gábor* projektvezető és *Tóth László* osztályvezető kiemelkedő koordinációs képessége és az engedélyezésben részt vevő mintegy 20 vasúthatósági kolléga magas szintű szakmai hozzáértése kellett ahhoz, hogy a 4-es metró határidőre megkapja a különböző engedélyeket. Azt pedig, hogy a metró a műszaki kihívás mellett egyben a hatóság szívégye is volt, jelzi: *Győri Gyula*, az NKH elnöke felfigyelt kollégánk, *Déri Tamás* tudományos alaposággal megírt tanulmányára, amelyben a világ metróvonalainak világítását taglalja. Az NKH felkarolta a közlekedési kultúra népszerűsítését célzó munkát, és támogatta a 4-es metró is már tartalmazó *Metrófények* Budapesten színvonalas szakkönyv megjelenését. Összegezve: a tavalyi év kifejezetten rendhagyó volt, és újdonságra nyitott hatósági munkát igényelt.

– *A metró mellett az ügyi feladatok is sorjázta, ezen a területen milyen eredményekről tud beszámolni?*

– Nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű feladatot jelentettek a gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos építési, használatbavételi engedélyezési eljárások, továbbá az egyéb nagyberuházásokban való hatósági közreműködés. Összesen száztíz ilyen minősítésű beruházásban vettünk részt. Az volt a cél, hogy a szükséges hatósági intézkedések határidőre megszülessenek, és ezek hiánya ne gátolja a kiemelt beruházások ütemezését. Ennek érdekében olyan monitoring rendszert állítottunk fel, amely révén naprakész tájékoztatást kaphattak a kormányhivatalok. Ezt a feladatot *Kovácsné Németh Klára*, az Út- és Hídügyi Főosztály vezetője magas szinten fogta össze. Kiemelten fontos volt még a határokon átnyúló infrastruktúrák fejlesztésében való koordinatív közreműködés, illetve az, hogy minél több út újuljon, épüljön meg a határ menti térségben. Az ukrán, román, szerb határátkelők engedélyezése az EU integráció részeként újfajta műszaki kihívások elé állították a hatóságot is. Ügyi munkánk kilencven százalékát egyébként tavaly a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű feladatok – többek között az M0, M3, M35, M8 Körment és Rábfüzes közötti szakaszának – engedélyezése tette ki. Az útépitési és forgalomba helyezési engedélyek *Szalai György*, a hidak engedélyezése *Telekiné Királyföldi Antónia* osztályvezetőket és munkatársaikat dicsérik.

– *Idén melyek az ügyi prioritások?*

– Természetesen ebben az évben is elsődlegesek a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyi beruházások engedélyezési feladatai, de emellett gondot kell fordítanunk a megyei közigazgatási intézményrendszer változásainak figyelemmel kísérésére és a szakmai ismeretek továbbfejlesztésére is. Az ügyi igazgatási feladatokat a fővárosi/megyei kormányhivatalokkal összehangoltan végezzük: míg az NKH-hoz a gyorsforgalmi utak, a 30 méternél nagyobb szabad nyílású hidak, a közúti határátkelők, valamint a vasúti átjárók létesítésének, megszüntetésének és áthelyezésének engedélyezése tartozik, addig az egyéb országos és helyi közutak, valamint a közforgalom elől el nem zárt magánutak ügyi igazgatási ügyeit a fővárosi/megyei kormányhivatalok közlekedési szakigazgatási szervei intézik. 2015. április 1-jétől

a kormányhivatalok belső integrációjának részeként az ügyi feladatellátás is új struktúrában történik. A zökkenőmentes átálláshoz igyekszünk minden szakmai segítséget megadni. A szakterület előtt álló jelentős szakmai kihívás a közúti biztonsági auditor képzés tantervének felülvizsgálata, korszerűsítése is. Az Európai Unióba bejelentett alagútbiztonsági hatóságként feladatunk lesz továbbá egy olyan alagútbiztonsági kockázatelemzési módszertan kidolgozása, amely a nemzetközi tapasztalatokra támaszkodva elősegíti a biztonságos közlekedést. Például az M0-as körgyűrű bezárásakor is épül majd alagút, a filozófiánk lényege, hogy már annak tervezésekor legyen a mérnökök között biztonsági tiszt. Említésre méltó történet még tavalyról, hogy az oktatás terén is előreléptünk: a Nemzeti Közszerződési Egyetemen akkreditált képzésünk nagy sikert aratott az ügyi szakemberek körében, tervezzük, hogy azt idén is megtartjuk.

– *A vasút reneszánszát éli, pláne, hogy a mostani uniós pénzügyi ciklusban a közlekedésfejlesztésre szánt forrásokat elsősorban a kötöttpályás közlekedésre fordítják. Mennyiben érinti ez a hatóságot?*

– Nagyban, hiszen a teljes vasúti műszaki igazgatási feladat hozzánk tartozik, a pálya, a járművek engedélyezése, a munkavállalók, mozdonyvezetők képzésével kapcsolatos egyes hatósági feladatok, a tanúsítványok, engedélyek kiadása. Csak ebben a pillanatban is több mint ötszáz

### **Az NKH felkarolta a közlekedési kultúra népszerűsítését célzó munkát, és támogatta a *Metrófények* Budapesten megjelenését.**

kilométer vonatkozásában zajlanak különböző engedélyezési eljárások. Ezzel párhuzamosan elkezdődött az európai vasutak egységesítése, hiszen a „bábéli zűrzavar” csökkenti a kontinens versenyképességét. Az EU célkitűzése egyértelmű, az egységesített hálózatok révén egyszerre kívánja növelni a hatékonyságot és a biztonságot. Az ETCS (European Train Control System – Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszer) kiépítése önmagában is komoly szakmai kihívás. Az ETCS a vonatok közlekedésének felügyeletét végzi, többek között, ha a mozdonyvezető a figyelmeztetés ellenére sem csökkenti a sebességet, automatikusan bekapcsolja az üzemi féket, és ha szükséges a vészféket is. Ennek kiépítése szintén komoly kihívás, vagyis rendkívüli mértékben megnövekedtek a vasúti feladatok.

– *Régen látott darabszám-növekedés tapasztalható a kötöttpályás járművek területén, ezek között ráadásul teljesen új típusok is megjelentek. A mennyiségi növekedés vagy az eddig ismeretlen típusok engedélyezése okozott nagyobb fejtörést?*

– A villamosfejlesztések keretében Debrecenben spanyol, Szegeden lengyel, Miskolcon cseh új típuscsaládok jelentek meg, a hazai bevezetéshez típusengedélyeket, üzemi helyezési engedélyeket kellett kiadnunk. Az eljárás gyorsításáért a külföldi helyszínen gyártóművi ellenőrzést is tartottunk, ezzel megelőztünk egy sor esetleges hibát. A budapesti 1-es, 3-as vonal korszerűsítése, a budai fonódó

### A 4-ES METRÓ FŐBB DÁTUMAI

**1970-es évek:** a 4-es metró nyomvonalváltozatainak vizsgálata

**1999. 01. 13.** létesítési engedélykérelem a 4-es metró megvalósítására

**2004. 03. 09.** létesítési engedély (VET) határozatának kiadása

**2006. 05.** az első állomás építésének megkezdése

**2007. 04.** elindulnak a fúrópajzsok az Etele térről

**2010. 07.** befejeződik a pajzsos alagútépítés

**2011. 11.** elkészül az utolsó állomás szerkezetépítése

**2012. 12.** megérkezik a prototípus jármű Budapestre

**2013. 02.** a járművek típusengedélyének kiadása

**2013. 09.** az első (Bikás park) állomás használatbavételi engedélyt kap

**2013. 10.** megkezdődnek a sötétüzemi próbák

**2014. 01.** valamennyi állomás megkapja a használatbavételi engedélyt

**2014. 03. 25.** vasúthatósági használatbavételi engedélyt kap a teljes vonal

**2014. 03. 28.** megindul az utasforgalom

villamoshálózat kiépítése egyrészt a vasúti pálya, valamint a spanyol CAF villamosok jármű-engedélyezése folytán érint bennünket. Ráadásul a Rákóczi hídon történő átvezetés engedélyezése is különös körülményt és próbaterheléses vizsgálatot igényelt. Ezt az NKH által jóváhagyott tervek alapján a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Hidak és Szerkezetek Tanszék szakemberei végezték el. A statikus és dinamikus próbaterhelés során több mint ezer tonna teher került a hídra. Ennél nagyobb terhelést normál körülmények között nem fog kapni a Rákóczi híd. Az ellenőrzés történelmi jelentőségű, hiszen valós villamosforgalomra még sohasem tesztelték a 20 éve megépült

### A 4-ES METRÓ RITKÁN LÁTOTT SZÁMOKBAN

A használatbavételi eljárásban kiadott 43 db határozat 520 oldal terjedelmű, amelyekhez további 18 000 oldal egyéb hatósági irat csatlakozik, mellékletek nélkül (végzések, beadványok, szakhatósági levelezések, nyilatkozatok stb.). A hatóság irattárában maradó iratanyag 2,25 ifm (18 000 lap, 1125 m<sup>2</sup>, 90 kg). Az állomási eljárásokban benyújtott dokumentációk a 10 állomásra vonatkozóan 2,31 ifm terjedelműek, mindez négy példányban összesen 9,24 ifm. A tervek 1852 záradékcímkét kellett tenni, eredeti pecséttel és aláírással. A vasúti infrastruktúra tervcsomagja 2,2 ifm, mindez négy példányban 8,8 ifm, 240 záradékcímkével, eredeti pecséttel és aláírással. A biztosító berendezés és automatikus vonatvezérlés dokumentációja 1,8 ifm, összesen 7,2 ifm, 200 záradékcímkével, eredeti pecséttel és aláírással.

### MÉTEREK, KILOGRAMMOK

#### 1 ifm (iratfolyóméter):

- ▶ ha az A4-es lapokat élükre állítva egymás mellé helyezzük
- ▶ kb. 8000 lazán rendezett A4-es lap
- ▶ kb. 500 m<sup>2</sup> felületet fed le
- ▶ kb. 40 kg

hídszerkezetet. A FUTÁR projekt kialakítása pedig annyiban érintette a hatóságot, hogy engedélyezni kellett a villamosok olyan mértékű átalakítását, hogy a járművek kommunikálni tudjanak a rendszerrel, amely az utasok tájékoztatását segíti elő.

– *A MÁV és GYSEV beszerzései áttörést hoztak a vasúti közlekedésben. A hatóságnak milyen feladatai vannak az új és a legkorszerűbb műszaki tartalommal rendelkező FLIRT motorvonatokkal?*

– Az elővárosi közlekedésben új minőséget teremtő motorvonatok típusengedélyét és az „első fecskék” üzembe helyezési engedélyét adtuk ki. Azt vizsgáltuk, hogy alkalmassak-e a biztonságos közlekedésre. A motorvonatok egyedi forgalomba helyezését ütemesen, folyamatosan végezzük, hiszen a két társaság 42, illetve hat darabot vásárolt ebből a típusból. Emellett a szolnoki telephelyen gyártott magyar fejlesztésű IC+ vasúti kocsik engedélyezési eljárása is szép feladatot jelentett *Kozma Tibor* vasútgépészeti osztályvezetőnek és csapatának.

– *Tavaly az Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal több konferencia házigazdája volt, ezek közül kiemelkedett az Európai Vasúti Ügynökséggel karöltve szervezett nemzetközi workshop. Milyen visszhangja volt?*

– A cél az volt, hogy olyan fórumot teremtsünk a környező országok és a hazai piaci szereplők számára, amely lehetővé teszi a legújabb vasúti trendek megismerését. Az NKH felel azért, hogy a hazai vasúti rendszer a műszaki és biztonsági előírások betartásával, jogszerűen, biztonságosan működjék. Ezeket a hatóságokat biztonsági hatóságnak, National Safety Authority-nek – NSA-nak – nevezik. A szervezet feladata, hogy a különböző nemzeti hagyományok nyomán működő rendszereket egységes szemlélet alapján, azonos mederbe terelje, ezeket a törekvéseket ismertették a résztvevőkkel. Az általunk szervezett konferencián az is kiderült, a hazai piaci szereplők egy részének nincs naprakész információja a legújabb EU-jogszabályokról, arról, hogy milyen komoly változásokon megy át a vasúti szektor, milyen új követelményeknek kell az elmúlt öt-tíz évben bekövetkezett változások miatt megfelelniük. Ma Magyarországon mintegy negyven vasúttársaság közlekedtet szerelvényeket. Közöttük technikában, akár fegyelemben is nagy lehet az eltérés. A közlekedési hatóság hasonló rendezvényekkel 2015-ben is igyekszik elősegíteni az iparág európai integrációját. A vasúti szakterület idei kiemelkedő szakmai feladata lesz még, hogy segítse a jogalkotót az új vasúti törvény megalkotásában.

– *A vasúti engedélyezések mellett mit tart a szakterület legnagyobb tetteinek?*

– Az NKH részt vett és vesz az Európai Vasúti Ügynökség által irányított jogalkotásban. Ez óriási felelősség, egyúttal lehetőség is, mert ott vagyunk, ahol a döntések születnek, így a jogalkotási folyamatban képviselhetjük a magyar nemzeti érdekeket. Pillanatnyilag tíz munkacsoportban veszünk részt, volt olyan javaslatunk, amelynek európai elfogadtatásával több milliárd forintot spóroltunk az országnak. Ez mutatja szakembereink rátermettségét, amire büszkék lehetünk.

*(A hajózási szakterület tavalyi évéről, a várható hatósági követelményekről egy későbbi interjúban számolunk be.)*

# „Rézcsavar szeretnék lenni, nem alumínium”

INTERJÚ SOMOGYI GÁBOR ELNÖKI KABINETFŐNÖKKEL

„A hitvallásom, hogy az életet komolyan kell venni, de nem árt sok humorral fűszerezni” – mondja a március 15-i nemzeti ünnep alkalmából Miniszteri Elismerő Oklevéllel kitüntetett *Somogyi Gábor*, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöki kabinetfőnöke. Úgy véli, szerencséje van a munkatársaival, „akik tudják, hogy nemcsak fogvicsorgatva lehet keményen dolgozni, hanem mosolyogva is”.

– A Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöki kabinetfőnökeként Miniszteri Elismerő Oklevelet vehetett át Seszták Miklós nemzeti fejlesztési minisztertől. Hova sorolja karrierjében a díjat?

– Az igazság az, hogy az életem nem egy tipikus karriertörténet, sokkal inkább rövidebb karrierszakaszok összessége. Mindig vonzottak az új feladatok, az új kihívások, ezért is váltottam sokszor pályát. A leghosszabb szakaszt, több mint 25 évet újságíróként „húztam le”, de azon belül is gyakran váltottam műfajt. Ilyenformán a most átvett díjra azért vagyok büszke, mert viszonylag rövid idő alatt jutottam el ideig.

– Mi szerepelt a díj odaítélésének indoklásában?

– Pontosán most nem tudom idézni, de a kiváló munka biztosan benne volt.

– Meglepte vagy titkon számított rá?

– Meglepett az elismerés, mert tisztában vagyok azzal, hogy a közszolgálati munkában a vezetők szeretik betartani a fokozatosságot, tehát nem gondoltam arra, hogy *Győri Gyula* elnök úr felterjesztése nyomán egyből a miniszter úrral foghatok majd kezét. És persze a tökéletes meglepetés érdekében a munkatársaim is mindent elkövettek, hiszen a mai világban – amelyben minden az orrunk előtt, a számítógépen zajlik – nagyon nehéz eltitkolni a belső levelezést. De sikerült úgy megoldaniuk valamennyi, az elismeréshez

kapcsolódó humánpolitikai kérdést, hogy nem jutott el hozzám. Így aztán tényleg meglepetés volt. Lehet, hogy figyelmetlen voltam, és éppen ezért meg sem érdemlem az elismerést – teszi hozzá mosolyogva. – Amúgy, ha eddig nem derült ki, az a hitvallásom, hogy az életet komolyan kell venni, de nem árt sok humorral fűszerezni.

– Úgy tartják, egy ilyen szakmai díj egy életpálya elismerése. Valóban az?

– Szerintem ez azért túlzás, hiszen ez azt is jelentené, hogy nagyjából befejeztem a történetet. Pedig, bár öt kötetet megírtam már, az igazi, a Nobel-díjas még várat

**Meglepett az elismerés, mert a közszolgálati munkában a vezetők szeretik betartani a fokozatosságot.**

magára – mondja nevetve. – Ha viszont azt kérdeznék, hogy ez a díj egy életpályaszakasz elismerése-e, akkor gondolkodás nélkül igent mondanék.

– Kabinetfőnökként mire a legbüszkébb? Milyen intézkedés fűződik a nevéhez?

– Nagyon nehéz kérdés, főleg az utóbbi. Egy kabinetfőnök élete voltaképpen folyamatos intézkedések láncolata,



Fotó: István Zoltán

amelyből nehezen ragadható ki egy-egy mozzanat. Erre a munkakörre valóban elmondható, hogy csavar a gépezetben. Én azonban nem titkoltan rézcsavar szeretnék lenni, és nem alumínium. S hogy mire vagyok a legbüszkébb? Talán arra, hogy még az esetlegesen előforduló népszerűtlen intézkedések ellenére is érzem a vezetőársaim elismerését. Na, meg persze arra, hogy harmonikus kapcsolatot sikerült kialakítani a minisztérium és a társ-

**Szerencsésen találkoztunk Elnök úrral, ismerjük egymás gondolatait, szükségtelen sokat magyarázni egy-egy feladatot.**

szervezetek kabinetjeivel. Büszke vagyok arra is, hogy élvezem Győri Gyula elnök úr bizalmát, noha ez esetben nem igazán jó kifejezés a büszkeség. Ebben a beosztásban két ember megfelelő összhangja egy adottság, amely vagy megvan, vagy nincs meg. Én azt mondom, szerencsésen találkoztunk Elnök úrral, ismerjük egymás gondolatait, szükségtelen sokat magyarázni egy-egy

feladatot. Büszke akkor lehetnék erre, ha csak „csináltan” sikerült volna alkalmazkodnom a főnökömhöz. De az ilyen beosztásokban hosszú távon nem vezet sehova a megjátszott szerep.

– *Milyen tervekkel vágott neki 2015-nek?*

– A Nemzeti Közlekedési Hatóságnál minden évben meghatározunk olyan kiemelt feladatokat, amelyeket minden körülmények között szeretnénk megvalósítani. Ezek mellett persze az élet mindig szül újabb és újabb teendőket, amelyek hasonlóan fontosak. Ahhoz, hogy mindezeket teljesíteni tudjuk, nagy fegyelemre és sok energiára van szükség. Meggyőződésem, hogy a rend minden területen fél sikert jelent. Azzal a szándékkal kezdtem 2015-öt, hogy erősebb kézzel fogom össze az elnöki kabinet munkáját, mert az előttünk álló feladatok egy pillanatnyi lazítást sem engednek meg. Változatlanul jó hangulatban dolgozunk persze, mert a munkatársaimmal szerencsém van. Nagyon komoly felkészültségű emberek széles körű ismeretekkel és különböző területeken szerzett szakmai tapasztalatokkal. És ami a lényeg, tudják, hogy nemcsak fogvicsorgatva lehet keményen dolgozni, hanem mosolyogva is.

# 95 millió forintos pályázat általános iskoláknak

A TANÁROK, A DIÁKOK ÉS A SZÜLŐK EGYÜTTES MEGSZÓLÍTÁSA A LEGFONTOSABB

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, együttműködve a Klebelsberg Intézményfenntartó Központtal (KLIK) és a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.-vel (KTI), a 2014/2015-ös tanév második félévében 95 millió forintos keretösszeggel új pályázati lehetőséget hirdetett az általános iskolák számára. A pályázat célja az oktatási intézmények támogatása olyan közlekedésbiztonsági programok megvalósításában, amelyek alkalmasak a tanárok, a tanulók és a szülők együttes megszólítására, a legfontosabb közlekedésbiztonsági ismeretek széles körben történő terjesztésére.

## A MEGELŐZÉS FONTOS ESZKÖZE A NEVELÉS

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium eddig is oroszlánrészét vállalt a biztonságosabb hazai közlekedés megteremtésére irányuló törekvésekből, elsősorban a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram és az ÉLET ÚTON program keretében – jelentette ki a pályázat részleteit bemutató sajtótájékoztatón dr. Becsey Zsolt. Az NFM közlekedésért felelős helyettes államtitkára elmondta, a közlekedésbiztonság javítása érdekében (is) az elmúlt időszakban többször módosították a KRESZ-t, fokozottabban védik az iskolabuszokról le- és azokra felszálló gyermekek biztonságát, egyebek mellett az iskolák környékén sebességkorlátozó táblák kihelyezésével. Azért tartom ezt nagyon fontosnak – fogalmazott az államtitkár –, mert az 50-es és 60-as években, amikor az iskolák nagyobb része épült, teljesen más közlekedési és forgalmi viszonyok voltak jellemzőek; ma

a gyakran főútvonalak mentén fekvő iskolák előtt, valamint az intézményeket övező utcákban is egyre nagyobb mind a személyautó-, mind a nehézgépjármű-forgalom. Emellett az elmúlt év végén az európai gyakorlatnak megfelelően a magyar közlekedési kormányzat is egyértelműsítette, illetve szigorította a gyermekülések használatának szabályait, mivel sok balesetben azért sérültek meg súlyosabban a gyermekek, netán hunytak el, mert a szülők elmulasztották használni vagy épp nem megfelelően használták a gyermekbiztonsági rendszereket.

Egy közlekedésbiztonsági program meghirdetésének mindig célja a prevenció, és gyerekek esetében, akik védtelenségük okán fokozottabban kitéttek a baleseteknek, ez hatványozottabban igaz. A megelőzés nagyon fontos eszköze a nevelés, az oktatás, a közlekedési szabályok megismertetése, amit már gyerek-, illetve kisiskolás korban el



Fotó: Hó Zoltán



kell kezdeni, mondta Becsey Zsolt. Hozzátette, a közlekedésbiztonság, a közlekedési kultúra terén idejében elsajátított ismeretek segítik a fiatalokat abban, hogy felnőttként, például gépkocsi volánja mögött, a közlekedés megbízható, sem önmagukat, sem másokat nem veszélyeztető résztvevői legyenek. A biztonságos közlekedésre nevelés „hozádéma” továbbá, hogy toleránsabb, jogkövetőbb és szabálytiszteletőbb korosztályok nőnek fel és kerülnek ki a nagybetűs életbe, így az utakra is mint közlekedők.

### „A LENDÜLET NEM HAGYHAT ALÁBB!”

Hanesz József, a Klebelsberg Intézményfenntartó Központ (KLIK) elnöke megerősítette, a gyermek–szülő–tanár egysege a legfontosabb a pályázatban, ahol mindhárom szereplő tanulhat a másiktól. A jó idő közeledtével előkerülnek a kerékpárok, a gyerekekben télen szunnyadó energiák felszabadulnak és nagyon sokan közülük nyeregbe pattannak. A KLIK elsődleges feladata e tekintetben, hogy a rá bízott

gyerekek figyelmét a szülőkön keresztül felhívja a kerékpáros közlekedés veszélyeire, amely tájékoztató munkát ez a pályázat nagymértékben segíti. A KLIK intézményein kívül az ország bármelyik általános iskolája jelentkezhet a pályázatra, erre ösztönzik is az oktatási intézményeket. Az elnyerhető díjak szintén komoly ösztönző erejűek lehetnek, mondta Hanesz József, majd leszögezte: talán ennél is fontosabb, hogy az Emberi Erőforrások Minisztériuma is tervez hasonló akciókat, ami azért üdvözlendő, mert az egyszeri akció ugyan nagyon hasznos, de ha azt szeretnénk, hogy a pozitív hatásai hosszabb távon megmaradjanak, akkor a folytatásról is gondoskodni kell. „A mostani lendület nem hagyhat alább!” – hangoztatta az elnök.

### SZÜLŐKKEL KÖZÖS TANTERMI FOGLALKOZÁS

A kiírók a pályázat minden elemét a megcélzott korcsoporton belül, tehát az általános iskolás gyerekek körében jellemző kockázati tényezőkre építették. Mivel általánosan



elfogadott tény, hogy a szülők, az iskola és a pedagógusok nélkül nincs hatékony közlekedésre nevelés, felkészítés, a program alapvető eleme a szülővel közös foglalkozás, amelyen a tapasztalatok szerint a leghatékonyabban adhatók át a fiataloknak a közlekedésbiztonsági ismeretek – hangoztatta *Berta Tamás*, a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. Közlekedésbiztonsági Központjának vezetője. A másik, legalább ennyire fontos szempont, hogy mindez iskolai, tantermi keretek között történjen, mert ez azt sugallja mind a szülőnek, mind a gyereknek, hogy ezen az „órán” ugyanolyan hasznos tudásanyagot sajátíthatnak el, mint matematikából, irodalomból stb. Ismerjük a tanárok leterheltségét, ezért a tanulók biztonságos közlekedésre felkészítéséhez ezen a pályázaton keresztül is szeretnénk hozzájárulni a szükséges szakmai anyagokkal, módszertannal, a foglalkozás vázlatával, ismertette a részleteket a központvezető. „Szeretnénk, ha ez a kétfordulós pályázat nem csupán egyszeri kezdeményezés lenne, hanem egy hosszú távú koncepció része.” *Berta Tamás*



### EGYMILLIÓ FORINT A HÁROM LEGJOBB PÁLYÁZATNAK

A pályázat első fordulóját két feladatból áll. Az egyikben a szülői munkaközösség bevonásával olyan délutáni iskolai foglalkozás megszervezése a cél, ahol a gyermekek a szülővel, felnőtt hozzátartozókkal közösen vesznek részt, és amelynek témája a biztonságos közlekedés. A foglalkozásokon a diákok és szülei játékos feladatok során mérhetik fel a tudásszintjüket, ami egyrészt azért hasznos, mert a tanulók érzékenyebbé válnak a közlekedésbiztonság iránt, esetleg meg is szeretik ezt a területet, másrészt a szülők reális képet kaphatnak úgy a gyerekeik, mint a saját ismereteikről. A szülők aktív részvétele, illetve közlekedésbiztonsági tudásanyagának a mélysége két szempontból rendkívül fontos: az egyik, hogy a gyerekek közlekedésbiztonsági nevelésében első helyen szerepel a szülői példamutatás, elég, ha a biztonsági öv használatára vagy épp mellőzésére gondolunk. A másik, hogy a gyermekbalesetek többségéért a felnőttek a felelősek, az ő esetükben a foglalkozások a prevenciót is szolgálják. A 45–60 perces órákat az 1-4. évfolyamok körében minimum egy osztály részvételével kell lebonyolítani, a résztvevők száma minimálisan 15 gyermek és 15 felnőtt hozzátartozó. A foglalkozás vezetője az iskola által kijelölt pedagógus vagy a pályázatban megjelölt közlekedésre nevelési kapcsolattartó. A másik feladat során a pályázóknak az 1-2. évfolyamokból minimum egy osztály, a 3-4. évfolyamokból minimum egy osztály, illetve az 5-8. évfolyamokból szintén minimum egy osztály részvételével egy rövid közlekedésbiztonsági monitoring felmérést kell elvégezni a gyermekek közötti közlekedési, közlekedésbiztonsági tudásszintjére vonatkozóan, rögzített módszertan szerint. A minimálisan elvárt gyermeklétszám pályázónként összesen 80 fő. A felmérések arról szolgáltatnak információt, hogy milyen az iskola tanulóinak közlekedési tudásszintje, illetve az országos eredmények összesítése korcsoportonként és területi megoszlásban ad képet a gyermekek közlekedéssel kapcsolatos ismereteiről, valamint „biztonságtudatosságáról”. Az első fordulóban 50–150 ezer forintot nyerhetnek a pályázó iskolák. A pályázat második fordulójára azok az intézmények jelentkezhetnek, amelyek sikeresen pályáztak az első fordulóban. A második körben a szakmai zsűri által három legjobbnak ítélt pályázat fejenként bruttó egymillió forintot kap a projekt kivitelezésére, nincs megkötés, az iskola a saját koncepciójával, ötletével pályázhat. További hét pályázó (4-10. helyezett) pedig egy „Közlekedésbiztonsági Nap” megrendezését kapja, melynek teljes költségét az NFM finanszírozza, és amelyet a KTI bonyolít le.

szerint a tapasztalatok azt mutatják, hogy azok a pedagógusok, szülők és gyerekek, akik egyszer megszeretik a közlekedésbiztonság területét, a későbbiekben már önmaguktól is foglalkoznak majd a témával. Pontosan ez a cél, amit a közlekedépszichológusok úgy fogalmazznak meg, hogy az egyén saját, önálló motiváció alapján hajlandó időt szánni bizonyos tudás megszerzésére, legyen az például a biztonságosabb közlekedéssel kapcsolatos ismeretek elsajátítása.

DÉKÁNY ZSOLT

A MERCEDES-BENZ ÚJABB TÁRSADALMI  
FELELŐSSÉGVÁLLALÁSA KECSKEMÉTEN

# A MobileKids program már az oktatás része

A világon Kecskemét az első olyan város, ahol a Mercedes-Benz által bevezetett közlekedésbiztonsági program az iskolai oktatásban is megjelenik, jelentették be a program alkotói és finanszírozói. A Mercedes képviselője leszögezte, a cégóriást nemcsak az vezérli, hogy a legjobb autókat gyártsa, hanem az is, hogy a társadalmi felelősségvállalás révén a közlekedés legkisebb résztvevőire, a gyerekekre is ügyeljen. A program bevezetése nem jelent extra kiadást az iskoláknak.





MATTHIAS BUCHMÜLLER, a Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. műszaki területért felelős ügyvezetője

A Daimler AG által 2001-ben életre hívott MobileKids (MoKi) program célja, hogy a mobilitás és a közlekedésbiztonság ügyére fogékonyá tegye a négy-tíz éves korosztályt: a világszerte elindított kampányban a játékos és szórakoztató elemek dominálnak, a programok megfelelnek a gyermekek életkori sajátosságainak. A program szakmai háttérének kidolgozásában és továbbfejlesztésében elismert nemzetközi közlekedési szakemberek és pedagógusok vettek részt. Magyarországon ezt a feladatot az ÉLET ÚTON program alapító tagjaként és szakmai koordinátorként a Közlekedéstudományi Intézet Közlekedésbiztonsági Központja vállalta, így 2015 februárjától az összes kecskeméti általános iskolában a MobileKids programban foglaltak szerint készítik fel a gyerekeket a biztonságos közlekedésre.

### A VÁROS ÖSSZES ÁLTALÁNOS ISKOLÁJÁBAN

A Mercedes célja nemcsak az, hogy a legjobb autót gyártsa, hanem az is, hogy részt vegyen a város életében, közölte *Matthias Buchmüller*, a Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. műszaki területért felelős ügyvezetője a program bevezetésének kecskeméti sajtótájékoztatóján. Elmondta, többek között a MobileKids program elindítása is példázza azt a társadalmi felelősségvállalást, amelyet fontosnak tartanak. A gyermekek fejlődése és biztonsága kiemelt terület a cég életében, fogalmazott az ügyvezető.

A Mercedes és a KTI együttműködése révén Kecskeméten februárban elindult mintaprojekt kifejezetten a gyermekek biztonságos közlekedésre nevelésére és felkészítésére fókuszál. A város összes általános iskoláját érintő projektben az alsó tagozatos gyerekek komplex közlekedésbiztonsági oktatási programban vehetnek részt. A szakemberek nem titkolt célja, hogy a program kiterjesztésével a mostaninál is több gyermeket érjenek el.

Az 1–2. évfolyamokban a gyalogos közlekedés alapvető tudnivalóinak, a vészhelyzetek és a balesetek megelőzését

### GYORS KÉRDÉSEK – AZONNALI VÁLASZOK

**MATTHIAS BUCHMÜLLER**, a Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. műszaki területért felelős ügyvezetője

- Mi motiválta a Mercedest gyártó DaimlerAG-t a MobileKids program elindításakor?
- Az automobil feltalálójaként számunkra kiemelten fontos a balesetmentes autózás, és nemcsak az autókban ülőkre, hanem minden, a közlekedésben részt vevő emberre gondolunk. Különösképpen kötelességünk a gyermekek védelme. Ezt esetükben az oktatás révén tudjuk elérni, és ebbe simul bele a MobileKids program is.
- Konkrétan mit várnak ettől?
- Azt, hogy a gyerekek megtanulják, miként kell biztonságosan közlekedni. Magyarországon 2012-ben indítottuk el a MobileKids programot, és később csatlakoztunk az ÉLET ÚTON programhoz. Mi ezzel kívántuk támogatni a közlekedésbiztonság ügyét. A MobileKids eddig a világban 1,3 millió gyermekhez jutott el, vagyis egy jól bevált, évek óta tartó programról van szó. A gyerekek játékos formában sajátíthatják el a közlekedési ismereteket, és megtanulják, hogyan kell biztonságosan közlekedni. Eddig roadshow-k keretein belül gondoltunk, idén azonban újítottunk. Ez az esztendő különleges lesz a MobileKids életében.
- Mennyiben?
- Kecskemét a világ első olyan városa, ahol a MobileKids program az iskolai oktatásban is megjelenik! A város úttörő szerepet vállalt a gyermekek biztonságos közlekedése érdekében. Ebben nagyszerű partnerekre találtunk a KTI szakembereiben, az iskolai pedagógusokban. Így közösen tudunk tenni a régióban élőkért. Célunk, hogy a gyerekek biztonságosan és balesetmentesen közlekedjenek, de ne csak a régióban, hanem az országban is. Vagyis a program további kiterjesztésén közösen fogunk dolgozni.



SZEMEREYNÉ PATAKI KLAUDIA, Kecskemét polgármester asszonya

célzó szabályok megismerése és azok szituációs játékokban való élményszerű alkalmazása a cél, amely megalapozza a biztonságos és önálló közlekedéshez szükséges szokások kialakulását. A 3–4. évfolyamokban a közlekedési kultúra a gyalogos közlekedés alapvető szabályainak készségi szintű alkalmazása után a kerékpáros és közösségi közlekedésben való önálló részvétellel, a biztonságos közlekedés magatartási követelményeinek elsajátításával gazdagodik.

Szemereyné Pataki Klaudia, Kecskemét polgármester asszonya elismeréssel szólt a város életében meghatározó szerepet játszó nagyvállalat hozzáállásáról, egyúttal a város köszönetét is tolmácsolta, mivel a Mercedes nemcsak autót gyárt és munkahelyeket teremt, hanem társ a település problémáinak megoldásában is.

Győríné dr. Koncz Judit szerint kifejezetten jó látni, hogy Kecskeméten ennyire törődnek az iskoláskorú

## GYORS KÉRDÉSEK

### – AZONNALI VÁLASZOK

#### SZEMEREYNÉ PATAKI KLAUDIA, Kecskemét

polgármester asszonya

– Mennyiben okozott meglepetést a Mercedes-Benz társadalmi felelősségvállalása?

– Nem okozott meglepetést, és nagyon örülünk, hogy nem egyedi esetről van szó. A cég korábban is részt vett a város életében, voltak és vannak szociális programjai: eddig is megjelentek kisebb intézmények, óvodák, alapítványok támogatásánál. De kétségtelen, hogy ez az átfogó program a legjelentősebb, hiszen az összes kecskeméti alsó tagozatoshoz eljutnak. Kecskemét önkormányzata kiemelt figyelmet fordít a felnövekvő generációkra, a gyermekek és fiatalok fizikai és szellemi fejlődésére, épségére, hiszen ők a jövő letéteményesei. A felgyorsult világban létfontosságú, hogy az ifjúság minél előbb megszerezze azokat az ismereteket, amelyek a gyakorlatban is segítik a mindennapokat. Kitűnő ötlet volt a Daimler részéről a MobileKids program bevezetése, és nagyon örülünk annak, hogy minden kecskeméti gyermek számára lehetőség nyílik a közlekedésbiztonsági ismeretek játékos formában történő elsajátítására.

Fotók: Iró Zoltán

gyermekkel. A Bács-Kiskun megyei tankerületi igazgató kijelentette, dicséret illeti a szervezőket, hogy felkarolták a nemes ügyet. „A KLIK egyedül ilyen projektet nem tudott volna kivitelezni, hiszen sem logisztikai lehetőségei, sem közlekedési szakemberei nincsenek. Szakmailag nemes is jó cél, hogy az ismeretanyagot úgy adjuk át, hogy az megmaradjon a gyerekekben. A mentorok az iskolákban szórazottató módon vezetnek elő a közlekedési ismereteket, ami garantálja, hogy elérjük a célunkat. Az iskolák igazgatói és pedagógusai egyaránt támogatták a kezdeményezést, és örültek a program megvalósulásának. Meg kell ragadni a lehetőséget, hogy a programot a jövőben az egész régióra kiterjesszük” – mondta.

## INGYENES ÓRAVÁZLATOK, SEGÉDANYAGOK

A program szakmai alapjait a KTI szakemberei által összeállított háttéranyagok biztosítják. A gyakorlati megvalósításhoz a pedagógusoknak ingyenes oktatási segédanyagokat, óravázlatokat, míg a gyermekeknek egy munkafüzetet készítettek. A projekt egyik fontos eleme az elméleti oktatást vezető mentorok felkészítése volt. Nekik olyan komplex közlekedésbiztonsági tréninget állítottak össze, amely a közlekedésbiztonsági, infrastruktúra-biztonsági, pedagógiai-módszertani, közlekedépszichológiai, KRESZ-ismereti témaköröket egyaránt érintette. Az elméleti oktatásokra négy mentort készítettek fel, nekik a pedagógusok betanítása a feladatuk.

„A pedagógusok nyitottak, érdeklődőek, befogadók voltak, örültek, hogy kész programot, óravázlatot kaptak, amely mentén haladni tudnak. A bemutatóórák után megbeszéltük a tapasztalatokat, és elmondhatom: még bennünket is meglepett, hogy a gyerekek milyen sok közlekedési ismerettel rendelkeztek, alapvetően tudták, hogy mire kell figyelniük a közlekedés során. A rendszerezésre,

### TUDTA, HOGY AZ ISKOLÁSKORÚ GYERMEKEK...

- ...látótere akár 30%-kal is kisebb lehet, mint a felnőtteké?
- ...gyakran nehezen ismerik fel a balról közeledő tárgyakat?
- ...jellemzően nem tudnak egyszerre több dologra odafigyelni?
- ...nem rendelkeznek a felnőttekre jellemző veszélyfelismerő képességgel?
- ...csak korlátozottan tudják felmérni és értelmezni a közlekedés többi résztvevőjének szándékait?
- ...nem mindig értik a közlekedési jelzéshez kapcsolódó jelentést?
- ...nincsenek tisztában a gépkocsik érzékeléstorzító tulajdonságaival?
- ...a fényszórával közlekedőket közelebbinek, a nagy és hangos járműveket gyorsabbnak érzékelik?
- ...nehezen tudják meghatározni, hogy egy adott zaj milyen irányból érkezik?

## GYORS KÉRDÉSEK – AZONNALI VÁLASZOK

**BERTA TAMÁS**, a KTI Közlekedésbiztonsági Központ vezetője

– Mit tett hozzá a magyar szakembergárda a német MobileKids programhoz?

– Igen nagy örömmel integráltuk a MobileKids programot, de mi nem álltunk meg ennyinél: nem egyszerűen adaptáltuk, hanem egyúttal tovább is építettük. Az volt a célunk, hogy fenntartható oktatási programot alkossunk, ne csak a kirakat, a csillogás legyen, hanem olyan tematika, amely hosszú távon alkalmazható, egyúttal hasznos és gyakorlati ismeretanyagot nyújt a gyerekeknek.

– A program kidolgozásakor milyen szempontokra figyeltek?

– A szakmaiság mellett az volt a rendezőelv, hogy ne generáljunk a pedagógusoknak plusz feladatokat, az iskoláknak pedig újabb költségeket. Hangsúlyt fektettünk arra, hogy a projekt illeszkedjen a Nemzeti Alaptantervbe, és a Technika és életvitel tantárgy egyik modulját képezze. A feladatok összeállításakor pedig ügyeltünk arra, hogy kis eszközigényűek legyenek, ne okozzanak újabb kiadásokat.

– Milyen eredménnyel lenne elégedett?

– Évente nagyjából 20 ezer ember sérül meg Magyarországon közúti balesetben, közülük 1500-an 15 évnél fiatalabbak. 2030-ra szeretnénk elérni, hogy 14 év alatti gyermek ne veszítse életét közúti balesetben! Természetesen ez egy vízió, aminek elérése nehéz, de nemes feladat. Ma a jogosítvány megszerzéséig csupán néhány órát foglalkoznak a közlekedésbiztonsággal a tanulók, és csodálkozunk, hogy nem jó a közlekedési morál. Ez nagyon kevés idő, ezért gyerekkorban kell kezdeni az oktatást, amely ha egymásra épül, akkor a gépjármű-vezetői vizsgára az illető már tudni fogja, hogy miként lehet biztonságosan közlekedni.

– Milyen egyéb ötlet támogatja a programot?

– Elindult a MobileKids program honlapja, a közlekedésbiztonsagosan.hu oldal, amelyen a projekt alkotóival lehet kapcsolatot tartani, de online játékok és tesztek is színesítik a kínálatot. Lesz még „Biztonságosan az iskolába” elnevezésű plakátpályázat, illetve elindul a MoKi Kupa is, amelyen értékes ajándékok várnak a győztesekre.

a tapasztalatszerzésre, az ismeretek közötti rendrakásra van szükség. Korábban más programok kapcsán tapasztaltuk, hogy a gyerekek a második óra után már bukósisakban jöttek, a harmadik után pedig már a szüleik is. Reméljük, ez most is így lesz, és a gyerekek révén el tudjuk érni a szülőket is” – összegezte tapasztalatait *Abelovszky Tamás*, a mentorkvartett egyik tagja.

*Geisztné Kamasz Erzsébet*, a Bács-Kiskun Megyei Rendőr-főkapitányság őrnagya is mentorként szállt be a programba, szerinte nemcsak a pedagógusok, de a gyerekek is várták a foglalkozásokat. „Többször megéltük, hogy a gyerekek valamilyen közlekedéssel kapcsolatos könyvvel vártak bennünket” – mondta, egyúttal felhívta a figyelmet arra, hogy a program elterjedését nagyban segítette, hogy olyan tematika mentén szervezték az órákat, amely az iskola részéről nem igényel pluszberuházást.



BERTA TAMÁS, a KTI Közlekedésbiztonsági Központ vezetője

## MENTOROK ÉS MENTORÁLTAK

A mintaprojekt házigazdája a Petőfi Sándor Gyakorló Általános Iskola volt, a mentorok először itt próbálták ki a gyakorlatban a kezdeményezést. *Szabó Antal* igazgató elmondta, mivel már korábban is voltak hasonló kezdeményezések az iskolában, ez jó kiindulási alapnak bizonyult. „A program nyomán óriási előrelépést tapasztaltunk a gyerekek közlekedésbiztonsági ismereteiben, pláne, hogy tanulóink egységes tanmenet szerint haladtak, az oktatás minőségét pedig szakemberek biztosították. A tananyag újszerű, az óravázlatok korszerűek voltak, és az is előnyt jelentett, hogy nem a pedagógusok, hanem kifejezetten a közlekedési területen dolgozó szakértők készítették el a szakmailag alátámasztott oktatási anyagot.”

A pedagógusok a gyakorlatban tapasztalhatták meg a MobileKids – ÉLET ÚTON program sajátosságait. *Lovrity Sándorné*, *Mészáros Katalin* és *Kecskésné Marthi Marianna* (az Arany János, a Lánchíd utcai Sport és a Móra Ferenc Általános Iskola) intézményvezetői megerősítették: módszeres felkészítést kaptak a mentoroktól, így tudták, hogy a program jól illeszkedik majd a Nemzeti Alaptantervbe. Nagyon hasznosnak tartották és a gyerekek is szerették, mondták, egyúttal megjegyezték: a játékos tematikának köszönhetően azt tapasztalták, hogy a gyerekek nemcsak az órákon, de szabadidejükben is alkalmazták a frissen tanultakat.

A Petőfi Sándor Gyakorló Általános Iskolai tanulói a sajáttájékoztató után a gyakorlatban is megmutatták, hogy mit jelent a MobileKids program. Megtudtuk, hogy a tanév zárásaként májusban lesz a MoKi Kupa, amelyre a félév során legaktívabb kecskeméti alsó tagozatos osztályokat hívják meg.

FORRÁS: KÖZLEKEDJBIZTONSAGOSAN.HU

# Passzív közlekedésbiztonsági fejlesztésekkel egyesített flottakövető rendszerek

A biztonságos közlekedést számos szubjektív tényező befolyásolja, köztük a sofőr egyéni felelősségérzete, ébersége és persze gyakorlottsága. A cégautós flották kiépülésével párhuzamosan ugyanakkor előtérbe került egy újabb, vezetésbiztonsági kérdés is: kié az autó? A közlekedési és flottakezelő cégek már erre is keresik a választ.

A kutatások alapján a céges járművek körülbelül harmada sérül meg balesetek során éves szinten. Különösen veszélyeztetettek a fokozott biztonságérzést – vagy annak illúzióját – nyújtó nagyautók és terepjárók. A KRESZ szerint a szabálytalanságokért minden esetben az elkövetőnek kell büntetést fizetnie, függetlenül attól, hogy a jármű kinek a tulajdonában van. Az autóban okozott kár viszont normál esetben az autó tulajdonosát, cégautó esetén tehát a vállalatot terheli, kivétel pedig csak akkor tehető, ha a károkozás bizonyíthatóan szándékos volt, vagy gondatlanságból fakadt. A hazai cégek számára évente mintegy egymillió forint pluszköltséget okoznak a flottás járművekkel kapcsolatos károk, és a kárrendezéssel járó ügyintézés is

további terhet jelent. A vállalatok rendszerint alaposan kidolgozott cégautó-szabályzatokkal vagy belső vezetéstechnikai tréningekkel igyekeznek elejét venni a feleltől közlekedésnek. A károk gyakorisága azonban még így is magas.

## MÁR A FIGYELMEZTETÉS IS ÉPP ELÉG

Napjainkban komoly fejlesztések zajlanak arra vonatkozóan, hogy miként lehetne hatékonyan integrálni a vállalatok flottakövető rendszereit a passzív közlekedésbiztonsági eszközökkel, amelyek egyfajta „harmadik szemként” folyamatosan figyelik és analizálják a járművek előtt zajló történéseket. A kamerás közlekedésbiztonsági eszköz képes az elülső ütközésveszély, az irányjelzés nélküli sávellahagyás,

a követési távolság, a gyalogos, kerékpáros és motorke-  
rékpáros veszélyhelyzet, a közlekedési táblák, valamint  
a sebességkorlátozások túllépésének felismerésére. Az esz-  
köz a kritikus szituációk észlelésekor figyelmezteti a sofőrt,  
így komoly szerepe lehet például az „elalvásos balesetek”  
megelőzésében.

Az ezzel összekötött flottakövető rendszer ugyanak-  
kor külső személyek számára is betekintést nyújthat: így  
a jármű tartózkodási helyén túl a sofőr viselkedése és az  
általa átélt közlekedési helyzetek is figyelemmel  
követhetők. Az állandó iránymutatás alapvető  
támogatást nyújt a biztonságos vezetéshez.  
Ám egy másik személy tulajdonában lévő autó  
használata esetén a szerkezet pusztán jelenléte  
is a szabályosabb és fokozottan körültekintő

amilyen a szervizköltségek csökkentése vagy az admi-  
nisztrációs munkálatok minimalizálása – a közutakat is  
biztonságosabbá teszik.

### MOTIVÁCIÓS ESZKÖZNEK IS JÓ LEHET?

Siska Tamás közlekedépszichológus elmondása alapján  
minden gépkocsivezető számos kisebb-nagyobb hibát vét  
vezetés közben, amelyek csak ritkán járnak súlyos követ-  
kezményekkel. „Az elkövetett vezetési hibák nagy része  
gyakran marad következmények nélkül, a gépkocsi-  
vezető nem is szerez ezekről tudomást. Éppen  
ezért nem is tesz semmit a hibák elkerülése  
érdekében, sőt, bizonyos hibás magatartás-  
formák akár szokásként rögzülhetnek, mint  
például a biztonságosnál kisebb követési

**AZ ESZKÖZ  
HASZNÁLATA  
BIZTONSÁGOSABB  
VEZETÉSRE  
ÖSZTÖNZI  
A SOFŐRÖKET.**



Fotó: Shutterstock

vezetésre figyelmeztethet, emellett képes az összes konfliktushelyzet regisztrálására is, amelybe a sofőrök kerültek, így az esetleges károkozás jogállását is képes megállapítani.

Az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság szakmai támogatásával rendezett „I-Cell Safe Drivers’ Competition” (ISDC) közlekedésbiztonsági versenyen mások mellett kamionos, buszvezető, futár és hivatásos autóversenyzők részvételével zajlott egy ilyen típusú eszköz gyakorlati használatának demonstrálása. A professzionális sofőrök arról számoltak be, hogy a szoros megfigyelés és az azonnali visszajelzés eleinte ugyan zavaró tényező volt, ám a rendszer folyamatos használata jobb teljesítményre és biztonságosabb vezetésre ösztönözte őket. Látható tehát, hogy a passzív közlekedésbiztonsági fejlesztésekkel egyesített flottakövető rendszerek a nyilvánvaló, büdzséoptimalizáló megoldások mellett – mint

távolság tartása, vagy a sávváltásnál késve adott irányjelzés” – állítja. „Egy integrált közlekedésbiztonsági eszköz mindenképp hasznos abból a szempontból is, hogy olyan hibákra figyelmeztet minket, amelyeket egyébként észre sem vennénk. Realisabb képet kaphatunk saját vezetési stílusunkról, szembesülhetünk hibáinkkal, odafigyelhetünk arra, hogy ezeket ne kövessük el. Vállalati felhasználás esetén egy ilyen integrált eszköz megtérülést hozhat, ha jutalmazási rendszer keretében – például pénzbeli jututtások fejében – pozitívan díjazza azokat a sofőröket, akik bizonyíthatóan kevesebb hibát vétének. Az eszköz a járművezetők tréningezésénél, továbbképzésénél szintén jól beválhat, általa monitorozni lehet, hogy a sofőr milyen hibákat követ el, illetve a képzés hatására milyen mértékben csökken ezeknek a száma.”

FORRÁS: INDIGO COMMUNICATIONS

# „Nem ugrottam el a feladatok elől”

ELNÖKI SZÉKFOGLALÓ: THOROCZKAY ZSOLT  
A KÖZLEKEDÉSEPÍTŐK ÚJ „CSAPATKAPITÁNYA”

Élénk érdeklődés kísérte a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) Közlekedésépítési Tagozata „Közlekedési Klub” rendezvényét február 12-én, Budapesten, aminek elsősorban az volt az oka, hogy ezen a szakmai fórumon mondta el „kortesbeszédét” a tagozat tavaly decemberben megválasztott új elnöke, *Thoroczkay Zsolt*.

## „A KIFULLADÁSIG FOG JÁTSZANI”

„Aki felveszi a címeres mezt, az egy országot képvisel, a szurkolókat boldoggá teszi, és megismerteti Magyarországot a világgal. Éppen ezért kutya kötelessége megszakadni a pályán” – idézte a kollégák előtt *Buzánszky Jenő*, az Aranycsapat közelmúltban elhunyt legendás jobb hátvédjének szavait *Schváb Zoltán*, a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) társelnöke a szervezet Közlekedésépítési Tagozatának rendezvényén. Az előző kormányzati ciklus közlekedésért felelős helyettes államtitkára köszöntőjében elmondta, *Buzánszky Jenő* az Aranycsapat tagja volt, a közlekedésépítők „Aranycsapata” pedig most új csapatkapitányt kapott, *Thoroczkay Zsolt* személyében. A korábban egy évtizedig a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumban, illetve elődintézményeiben dolgozó szakember azzal, hogy megválasztották a KTE Közlekedésépítési Tagozatának elnökévé, „magára öltötte a címeres mezt, minket, szurkolókat remélhetően boldoggá tesz, és mint egykori csapattársa biztosan kijelenthetem, ha kimegy a pályára, kifulladásig fog játszani”. A Közlekedéstudományi Egyesület

**Thoroczkay Zsoltot tavaly decemberben egyhangúlag választották meg a KTE Közlekedésépítési Tagozat élére.**

túlélt a MTESZ megszűnése okozta krízist, a gazdálkodása stabil, anyagi helyzete rendezett, és a Teréz körút 38. sz. alatt méltó elhelyezést is nyert. „Az elmúlt négy évben a tagozat kissé hibernált állapotba került, ezért is

volt szükség gyakorlatilag a teljes vezetőség megújítására” – vélte *Schváb Zoltán*. Emlékeztetett rá, hogy *Thoroczkay Zsoltot* tavaly december közepén egyhangúlag választották meg a tagozat élére, és alig két héttel később az új elnök már tanújelét is adta, hogy emberileg méltó erre a tisztségre. „Év végén, amikor az élet úgy hozta, bizonyította, hogy magas pozíciójáról bármikor hajlandó lemondani, de az elveiről soha” – jelentette ki az egyesület társelnöke. *Schváb Zoltán* sok sikert kívánt *Thoroczkay Zsolt*nak új szakmai karrierjéhez a FŐBER Zrt.-nél, továbbá azt kérte tőle, hogy a Közlekedéstudományi Egyesületben legyen az az integráló és közösségépítő vezető, aki a korábbi munkahelyén is volt.

## „10 ÉV ALATT 14 DARAB A4-ES FÜZETET ÍRTAM TELE”

„Az elmúlt tíz év néhány fontos mozzanatát, kiemelkedő eseményét szeretném összefoglalni, szigorúan szakmai alapon, de természetesen a saját szemüvegemen keresztül” – kezdte „kortesbeszédét” az új elnök, aki előadásában a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumban, illetve jogelődeiben végzett egy évtizedes szakmai munkájáról tájékoztatta a rendezvényen megjelent kollégákat. Mint mondta, amikor 2005-ben a minisztériumba (akkor Gazdasági és Közlekedési Minisztérium) indult, azt kapta útravalóul szakmai mentorától, *Hamarné Szabó Marikától*, hogy vegyen egy A4-es füzetet, mert anélkül nem fog tudni eligazodni az egyeztetések rengetegében. Megfogadta a jó tanácsot, tíz év alatt 14 darab A4-es füzetet írt tele... 2005 és 2015 között a szaktárcának három neve volt, négy épületben





Fotó: Hó Zoltán

SCHVÁB ZOLTÁN, a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) társelnöke

dolgoztak, a főosztály neve is többször változott, és nyolc miniszter irányításával folyt a szakmai munka. Thoroczkay Zsolt az első két évet leszámítva, a főosztály részvételével lezajlott összes nemzetközi kétoldalú egyeztetésen részt vett, számos alkalommal a magyar delegáció vezetőjeként. Az előadásokra szóló felkéréseket mindig igyekezett elfogadni, nagyon kevés esetben hátrította el a lehetőséget, mert az ars poeticája szerint „a szakmán belül legyen minél közvetlenebb az információátadás, másrészt nagyon fontos a szakmai körökön kívül egyéb szervezetekkel, intézményekkel való kapcsolattartás is”. A főosztály évente 2500–3000 ügyiratot kezelt – ezzel a számmal az összes minisztériumot figyelembe véve biztos, hogy dobogón vagy dobogó közeli helyen lennének –, volt olyan ügy, amivel fél órát kellett foglalkozni, de olyan is, ami napokat vett igénybe.

### „KIS GONDOLKODÁS UTÁN VÁLLALTAM”

„2005-ben *Molnár László* hívására nagy örömmel és várakozással léptem át a minisztérium küszöbét, ahol a kétoldalú nemzetközi kapcsolatokkal kezdtem foglalkozni, de hamarosan egyéb feladatok is kerültek hozzám, például a finanszírozási kérdések” – idézte fel az első lépéseket az új tagozatelnök. Hozzátette, nagyon hálás *Markotay Sándor* akkori főosztályvezető-helyettesnek, aki rá osztotta ezt a munkát, mert ezen keresztül hamar sikerült megismernie a közúti adminisztrációt, ami azért volt fontos, mert akkoriban minden fejlesztés költségvetési

forrásokból valósult meg. A finanszírozás szerkezete azóta jelentősen átalakult, a beruházások legnagyobb részének anyagi fedezetét európai uniós források biztosításával teremti elő a kormányzat.

„2006-ban felkértek a Hálózati Infrastruktúra Főosztály megüresedő főosztályvezető-helyettesi pozíciójának a betöltésére. Kicsit ugyan gondolkodtam, hogy elfogadjam-e, de az ember nem ugrik el a feladatok elől, így vállaltam. Emlékszünk, választási év volt, és amikor *Kóka János* átadta Kóka Jánosnak a tárcavezetői feladatokat, akkor

**A tagozatelnök ars poeticája szerint a szakmán belül legyen minél közvetlenebb az információátadás.**

történt a minisztériumban az elmúlt tíz év legnagyobb szervezeti átalakítása, a legtöbb személyi változás, és az egész közúti adminisztráció szerkezete alapjaiban változott meg.”

2007-ben rengeteg forrás állt rendelkezésre kerékpárút-építésekre, ennek megfelelően számos bicikliúttal gazdagodott az ország – emelt ki egy fontos eseményt a nyolc évvel ezelőtti történésekből Thoroczkay Zsolt. Azóta azonban jóval kevesebb a lehetőség a hasonló projektek megvalósítására, mondta, mi több, jó néhány nyitott kérdés is tisztázásra vár, például a legalapvetőbb, hogy mi a kerékpározás igazi funkciója: a szabadidő



THOROCZKAY ZSOLT, a KTE Közlekedésépítési Tagozat elnöke



HAMARNÉ SZABÓ MARIKA, a szakmai mentor

hasznos eltöltésének egyik módja, vagy sporttevékenység, netán a munkába járás eszköze, esetleg a közösségi közlekedés alternatívája?

### „JOGOS IGÉNYNEK SZEREZTÜNK ÉRVÉNYT”

2008-ban produkálta az útdíjpénztár az elmúlt évtized legnagyobb bevételét, „dúskáltunk az anyagi javakban, amit akkor persze nem éreztünk”. A minisztériumban és háttérintézményeiben akkoriban sok szakember gondolta úgy, hogy hatékonyabb projekteket kellene készíteni, illetve viszonylag kis költségű beavatkozásokkal is nagy eredményeket lehet elérni. Abban az évben – egyéb témák mellett – a sebességmenedzsment kérdésköre állt a szakmai közbeszéd fókuszában, amely erősen megosztotta a szakmát. Vizsgálták, hogy mely főutak alkalmasak műszakilag arra, hogy engedélyezhető legyen rajtuk az emelt, 100 vagy 110 km/h-s sebesség, és a megyei közútkezelőktől kértek javaslatokat. Ezek híján az a döntés született a minisztériumban, hogy szigorúan szakmai alapokon összeállítják azoknak a főutaknak a listáját, amelyeken emelt sebességgel lehet közlekedni, és ezt a táblázatot a mindenkorai politikai vezetéssel hagyatják jóvá. Így történt meg 2008-ban és a következő két évben több szakasz kijelölése is; ma összesen 192 kilométer hosszú főúthálózaton haladhatunk emelt sebességgel.

A másik nagy horderejű szakmai kérdés 2008-ban az volt, miként szabályozza a minisztérium a kamionos előzéseket, hogyan szabjon gátat a már-már társadalmi méreteket öltő problémának. A nehéz tehergépjárművek

forgalma ugyanis óriásira nőtt az autópályákon, elsősorban az M1-esen és az M5-ösön, az egymást előzni próbáló kamionok gyakran zárták le a gyorsabban haladó személyautók elől a belső sávot, akár kilométereken keresztül, amivel korlátozták az autópályák egyik lényegi funkcióját, a nagy távolságok gyors áthidalását. „E probléma megoldására rendelte el a tárca a kamionos előzés tilalmát, először egy-két kísérleti szakaszon, majd az itt tapasztalható sikereken felbuzdulva a teljes magyarországi gyorsforgalmi úthálózaton. A közlekedő társadalom jogos igényének sikerült ezzel az intézkedéssel érvényt szerezni” – erősítette meg újfólag az akkori szakmai döntést Thoroczkay Zsolt.

### „BÜSZKÉK LEHETÜNK AZ ÚTDÍJRENDSZERÜNKRE!”

2009-ben már jócskán a válság időszakát élte az ország. Az útpénztárba az előző évben befolyt pluszforrásokat a mellékúthálózat felújítására fordították, mindazonáltal a közutak állapotának megóvása továbbra is kiemelt feladat maradt. Ekkor rakták le az úthálózat-védelmi program alapjait, aminek ma már számos helyen látszanak az eredményei.

2010-ben nagyon sok változás történt a közúti adminisztrációban, aminek ezúttal nem a szerkezete módosult, inkább személyi változásokra került sor. „2000 és 2010 között volt egy autópálya-építési boom Magyarországon, ami hasonlít a 19. század második felében lezajlott nagy vasútfejlesztésekhez” – jegyezte meg az úthálózat bővítése kapcsán az elnök. „Azóta viszont sokkal visszafogottabb ebben a tekintetben a fejlődés – tette hozzá –, a tíz évvel korábban 2015-re megálmodott 2500 kilométernyi autópálya helyett jó, ha az 1500 kilométert eléri ez év végére a hazai gyorsforgalmi hálózat hossza.”

Thoroczkay Zsolt rámutatott, részben már az előző évtized második felében elkezdődött a gondolkodás az elektronikus útdíj hazai bevezetéséről, de a folyamat igazán 2011-ben, még inkább 2012-ben kezdett felgyorsulni. Végül is 2013 nyarától kell a haszonjárművek üzemeltetőinek fizetni a megtett úttal arányos úthasználati díjat, ami 2014-ben is „hozta” az elvárt költségvetési bevételeket. „Büszkék lehetünk az útdíjrendszerünkre, én magam nem hittem, hogy ennyi idő alatt sikerül bevezetni, és ilyen jól működik majd. A sikerét az is jelzi, hogy több európai uniós, sőt Európán kívüli ország érdeklődik a magyar e-útdíjrendszer iránt” – hangoztatta a KTE Közlekedésépítési Tagozat új elnöke, aki a dióhéjban összefoglalt, a szakminisztériumban eltöltött egy évtized alatt több elismerést, kitüntetést kapott, melyek közül a legértékesebb a *Németh Lászlóné* nemzeti fejlesztési minisztertől átvett Baross Gábor-díj. „Minden kollégámnak, volt főnökeimnek, valamint a minisztériumi háttérintézmények – Közlekedési Koordinációs Központ, Nemzeti Infrastruktúrafejlesztő Zrt., Magyar Közút NZrt., Nemzeti Közlekedési Hatóság, Állami Autópálya-kezelő, majd a jogutód Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. – munkatársainak szeretném megköszönni a támogatásukat, mert e nélkül nem tudtunk volna közösen ennyi szép eredményt elérni az elmúlt tíz évben” – zárta elnöki székfoglalóját Thoroczkay Zsolt.

DÉKÁNY ZSOLT

AZ NKH SZEREPE ÉS FELADATAI

# A gépjárművek előírt műszaki színvonalú üzemeltetése, üzemben tartása

Az elmúlt hat–nyolc évben komoly változások zajlottak le az időszaki műszaki vizsgáztatásban, az új- és használtjármű-kereskedelemben, a javítóiparban, de a bontási tevékenységet végző vállalkozásoknál is. Az új piaci trendek, a 2008-ban „beköszönő” gazdasági válság, a változó (romló) etikai magatartású szolgáltatók újfajta, sok esetben növekvő kockázatot generáltak a hatóság által felügyelt, számára releváns folyamatokban, melyek időbeni felismerése, a szükséges beavatkozások megtétele elsőrangú feladat. Ez utóbbi adja az apropóját annak, hogy vessünk kicsit hosszabb, mélyebb pillantást a gépjárművek jelenkori üzemeltetési kultúrájára, az ezzel kapcsolatos közlekedési hatósági feladatváltozásokra.

## MÚLTIDÉZŐ

Az első igazi autó 1886-os megjelenése óta az „automobilizmus” fejlődése töretlen. Míg az autózás hajnalán a gépkocsihasználók úttörőinek kijárt – bárminemű szabályozás híján – a teljes üzemeltetési szabadság, addig mára a közúti közlekedés a napi életünk egyik leginkább előírással körülbástyázott területévé vált. Az állami működési

berendezkedésünk egyik alappillére az önkéntes jogszabálykövető magatartás mint elvárás az állampolgárainktól. Ez az elv érvényesül a járművek üzemeltetésében is; a vonatkozó előírások értelmében a gépkocsinak a közlekedésre mindenkor alkalmas műszaki állapotáért elsődlegesen annak üzemben tartója felel. A jogalkotó a különböző hivatalain, hatóságain keresztül kiépítette azt az ellenőrző

rendszer, mellyel lehetősége van az önkéntes jogkövető magatartás betartásának kontrolljára, illetve, szükség esetén a kellő beavatkozások megtételére. E rendszer egyik eleme a Nemzeti Közlekedési Hatóság.

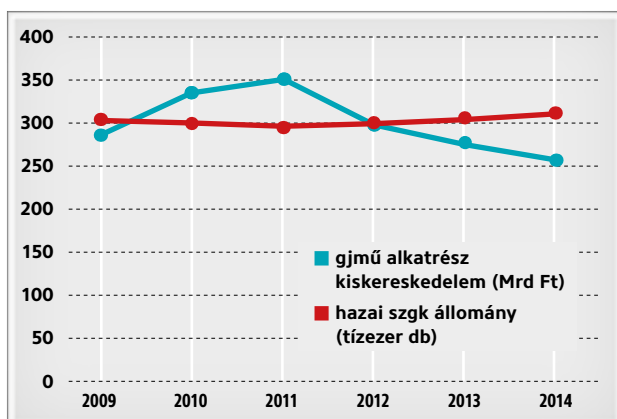
### FŐBB PIACI VÁLTOZÁSOK

Az évekig elfogadott jármű-hitelezési gyakorlat elbukásakor szinte egyik napról a másikra töredékére zsugorodott az újautó-eladás, a vásárlók egy ideig elhalasztották a beszerzéseiket. Aztán, a már nem odázható gépkocsivásárlások, illetve a továbbra is bizonytalan hitelhozáférések miatt a használt autók iránti kereslet – a mai napig tartó – növekedésnek indult. Viszont az európai uniós tagságunkból fakadóan – bizonyos korlátok között – nincs olyan szabályozás, mely megtiltaná a rossz állapotú, öreg járművek behozatalát és továbbüzemeltetését.

Év	Új	Használt	Összesen
2007	176 000	24 000	200 000
2008	153 000	24 000	170 000
2009	60 000	15 000	75 000
2010	43 000	17 000	60 000
2011	42 000	31 000	76 000
2012	53 000	53 000	106 000
2013	56 000	71 000	127 000

Forrás: Portfolio.hu, MGE

A vásárló pénzügyi helyzetének drasztikus romlása a javítóiparban is tetten érhető, aminek egyenes következménye lett a „feketegazdasági alternatívát” kínáló javítók és alkatrész-forgalmazók piaci térnyerése. De a bontók tekintetében sem szebb a kép. A statisztikák szerint évente több tízezer jármű tűnik el az utakról látszólag nyomtalanul, valójában azonban valamelyik illegális bontóban, aztán a maradványai a folyópartokon, erdők alján végzik.



Végül, de nem utolsósorban az időszakos műszaki megvizsgálás területe is egyre több negatív hatással, problémával terhelt. Mind több az olyan műszaki vizsgahely, ahol – a lebukás valós veszélye nélkül – az alkalmatlan járműveket is levizsgáztatják. Ennek fő oka, hogy kevés az érdemi,

minőségi hatósági ellenőrzés, illetve túl sok a „bevétele bármilyen áron éhes” vizsgahely. Mindehhez adódik, hogy egyre kevésbé egységes a megyei ellenőrző hatóságok részéről a vizsgasori eszközök, egyéb feltételek megkövetelt követelményrendszere. Eltérő a jogértelmezésük, ennél fogva a szigoruk is, ami ügyfélevándorlást generál a könnyebb megfelelést biztosító „kisebb ellenállás” felé.

A piacnyitás, az európai uniós csatlakozásból fakadó határmegszűnések és ezzel az áruk teljesen szabad (értsd: mindenféle ellenőrzés nélküli) áramlása, valamint a gazdasági válság miatt még fokozottabb vásárlói árérzékenységgel komoly közlekedésbiztonsági kockázattal is bíró folyamatokat indukált. Az egyik ilyen nagyon nagy súlyú probléma a járműnek közlekedésre alkalmas műszaki állapotban tartásával kapcsolatos úgynevezett jármű-tulajdonosi és üzemeltetői felelőségek szinte teljes háttérbe szorulása. Ha egy autóst a felelőségéről kérdezzük, nagy valószínűséggel az objektív felelőség fog az eszébe jutni, mert annak tárgyiasult formájával már esetleg találkozott (megbírságotlák már), vagy legalábbis hallott róla.

Pedig a járműtulajdonos az, aki adott esetben a fekete-gazdasághoz fordul a vélelmezett/valóban (egy áfányival) kedvezőbb árak miatt, aki felelőtlenül kezeli a saját és a szolgáltató (javító) beépítési felelőségét, amikor számlát se kér. Ezzel összefüggésben jellemző az alkatrész-kereskedelem „szabadságára”, hogy az internetes hirdetések tömegesen kínálják az illegális vagy legális, ám döntő többségében semmilyen módon nem minősített, közlekedésbiztonsági kockázatot jelentő új/bontott alkatrészeket.

Az eddigiekre tekintettel különösen növekedő kockázat/felelőség rajzolódik ki a hatósági aktivitások közül az időszakos műszaki megvizsgálás esetében, hiszen ez az az ellenőrzési pont, mely – kötelező jellegénél fogva – nem megkerülhető, tartalmánál fogva pedig alkalmas a nem megfelelősegek feltárására, az alkalmatlan járművek forgalomból való kizárására. Ezen túlmenően egy sor olyan pontja („élethelyzete”, státusa) határozható meg a jármű életciklusának, melyhez valamilyen közlekedési hatósági aktivitás társul, és amelynek a közlekedés biztonságára – különböző mértékben, de – kihatása van.

### AZ NKH FELADATAI AZ EGYES GÉPJÁRMŰSTÁTUSOKBAN

A gépjármű életciklusának mint folyamatnak kezdő- és végpontja egyértelmű, abban aztán további releváns közbenső állomások, státusok definiálhatóak, melyek jellemzői, hogy egymástól elkülönítettek, önállóan értelmezhetőek; közöttük nem lehet „rés”, nem nevesített jármű élethelyzet-állapot. Ezek alapján többféle módon is „szelelhető” státusokra egy jármű életciklusa, melyek közül az egyik – műszaki szakmai és hatóság szempontjából önállóan értelmezhető bontású – lehetőség a következő: első forgalomba helyezés; időszakos műszaki vizsgáztatás; eredetiségvizsgálat; műszaki állapot ellenőrzése közúton; alkatrész-forgalmazók, a (bontott, új) termékek ellenőrzése; alkatrész forgalmazhatóságának engedélyezése; szervizek telephelyi ellenőrzése; műszaki vizsgaállomások ellenőrzése; gépjármű-átalakítás engedélyezése; gépjármű-összeépítés engedélyezése; járművek forgalomból történő ideiglenes kivonása; járművek

forgalomból történő végleges kivonása; gépjárműbontók ellenőrzése. Az NKH ezekkel kapcsolatos feladatai szintén különböző funkciókra bonthatóak a tekintetben, hogy milyen, a jogszabályokban rögzített kihatással, eredményre bírnak. Megkülönböztethetők ellenőrző, engedélyező, szankcionáló, piacfelügyeleti (tisztességes versenyt biztosító), valamint tisztességes működésre ösztönző szerepek. Az NKH tevékenységi palettáján e (közúti közlekedési) terület azonban nem az egyetlen, így egyáltalán nem mindegy,

**A gépjármű életciklusának kezdő- és végpontja egyértelmű, amiben további közbenső állomások definiálhatóak.**

hogyan tud gazdálkodni a rendelkezésre álló erőforrásaival, hogyan tudja mindenhol teljesíteni a felé – jogszabályokban kötelező érvénnyel – megfogalmazott elvárásokat.

Az egyes aktivitásaira allokált erőforrások meghatározását nagyban segítheti annak eldöntése, milyen kihatással bír egy-egy feladat különböző intenzitású ellátása. Ideálisnak tekinthető, ha minden státusban, minden funkcióban pontosan akkora az NKH részvétele, amely biztosítja a jármű teljes életciklusában az olyan egyen-szilárd és egyen-fajsúlyos közlekedési hatósági jelenlétet, amely így kiváltja a jármű üzemben tartójából/tulajdonosából, az egyes szolgáltatásokat nyújtó vállalkozásokból a rájuk rótt felelősségi körök teljes körű, tudatos felvállalását, a jogszabálykövető magatartásukat.

Tekintettel az egyes státusok számosságára, közlekedésbiztonsági kihatásukra, jelenlegi jogsértő magatartásbeli fertőzöttségükre, ez szinte minden élethelyzetben és funkcióban eltérő jelenlétet, erőforrás-szükségletet és beavatkozási minőséget követel meg. Ez utóbbi minél egzaktabb meghatározásának támogatására készült – egyelőre tanulmány jelleggel – egy „térkép”, mely az egyes kockázatok minőségének, mennyiségének „számszerűsítésével”, majd azoknak az esetszámokkal, a lehetséges beavatkozásokkal való összevetésével, az adatok elemzésével rávilágít az NKH aktivitás jelenlét „gyenge” pontjaira, illetve annak vélelmezett okaira egyaránt.

## TÉRKÉPOLVASÁS

Az említett elemzőmunka több tíz egzakt – beavatkozást megfontolandó – pontot tárt fel, melyek generális, legfőbb tanulságai, hogy több vizsgált státus esetében is erősebb közlekedési hatósági beavatkozásra van szükség, illetve, hogy az országon belüli egyes (alapvetően az időszakai műszaki megvizsgáláshoz köthető) eljárásrendek eltéréseinek mértéke már ingerküszöb feletti, és egyfajta vizsgaturizmust generált. (A jelenlegi működési rendben fontos különbséget tenni az egyes közlekedési hatóságok között, hiszen ezzel az illetékességgel több közigazgatási szerv is rendelkezik, nem csak az NKH.) Továbbá bizonyos (járműjavító, bontó, alkatrész-kereskedelmi) tevékenységek végzésének kritériumrendszere csak nagyfokú manualitással, magas humánerőforrás-igénnyel lenne ellenőrizhető, ami azonban nem áll rendelkezésre, és így mindinkább kitermeli az e helyzettel visszaélőket, a tisztességtelen piaci szereplőket.

Megerősítette az elvégzett elemzés azt a korábban már többször napvilágot látott felvetést is, miszerint a hatékonyabb, ugyanakkor a fölösleges „ügyfélzaklatásokat” minimalizáló hatósági tevékenységek nem képzelhetőek el egy, a mostaninál integráltabb, IT alapú, a gépjárművek összes releváns élethelyzet-paraméterét lekövető rendszer megvalósítása nélkül.

Az egyes tevékenységek, tekintet nélkül a tartalmukra, folyamatukat nézve azonos „építőkövekből” állnak össze: feladatellátás helye (telephely); feladatellátás szükséges eszközei; szükséges képzettségű humánerő; feladatellátáshoz szükséges alapanyagok, alkatrészek; feladatellátás technológiai folyamata. Függően az adott gépjármű élethelyzettől, az egyes „építőkövekre” különböző – hatósági-lag ellenőrizendő (!) – előírások léteznek. Ezek egy része jelenleg is korszerűnek mondható, egy részük azonban – az érdekképviseletek jelzései alapján – már megért a frissítésre. Ez utóbbi remek apropó lehet egyúttal arra is, hogy az összes releváns kritérium olyan módon is kerüljék újraértelmezésre, amely által az alkalmassá/alkalmasabbá válhat egy IT alapú, távoli ellenőrzésre is.

A standardizálás, az automatizált ellenőrzési procedurák és kockázatelemzések bevezetése a hatósági folyamatokban, különösen az ellenőrzési, piacfelügyeleti funkciókban komoly hatékonysági tartalékot és jogkövetést kiváltó erőt jelent. Tudni kell, hogy bármilyen új rendszer bevezetésének a híre azonnal ellenérzést vált ki a piac „fehér” szereplőiből. Meglátásuk szerint minden szigorítás felesleges addig, míg a meglévő szabályokat sem tartja be mindenki, mert addig egy új előírással csak az utóbbiak versenyelőnye nő tovább. A tisztességes piaci szereplők summás véleménye az alábbiakban foglalható össze: egyrészt az illegálisan működő, feketemunkásokat alkalmazó

**A hatékonyabb hatósági tevékenységek nem képzelhetőek el integráltabb, IT alapú rendszer megvalósítása nélkül.**

„vállalkozásokat” (műhelyeket, bontókat, alkatrészeseket) találják meg és számolják fel a tisztességes piaci szereplők, valamint az állam jogos gazdasági érdekeinek védelme érdekében. Másrészt a beazonosíthatatlan eredetű és kétes minőségű (egyértelműen közlekedésbiztonsági kockázatot jelentő) alkatrészek forgalmazását alapvetően gátolják meg. Harmadrészt a legális szereplők számára jöjjön létre egy transzparens, központilag piacfelügyelt, kockázatelemzésen alapuló, egyen-szilárd, „zaklatásmentes” hatósági ellenőrzést biztosító rendszer, mely biztosítja a kiszámítható, kalkulálható üzletmenetet.

Egy ilyen, minden releváns élethelyzetre megfelelő módon kiható rendszer jelentős pozitív hatást eredményezhet. Joggal várható a közlekedésbiztonság javulása a jobb műszaki állapotú járművek miatt. Továbbá az ellenőrizetlen illegális-adókerülő gazdasági folyamatok visszaszorulása nyomán a legális-adófizető potenciál növekedése évi akár több százmilliárd forint forgalomnövekedés mellett több ezer legális munkahely létrejöttét eredményezi.

LOVAS KÁROLY RÓBERT, közlekedési „szakmunkás”

# 626 halálos áldozat a hazai közutakon!

A KSH KÖZZÉTETTE A 2014. ÉVI VÉGLEGES ADATOKAT

**A KSH ellenőrzött és hivatalos baleseti statisztikai adatai alapján az elmúlt évben a személy sérüléses közúti balesetek és a halálos áldozatok száma nőtt, ugyanakkor a súlyosan sérültek, valamint az ittasan okozott balesetek száma csökkent az előző évhez képest.**

Még a november 30-i helyzetértékelés után is lehetett bízni abban, hogy a közúti közlekedés biztonságában 2008 óta tapasztalható kedvező trend folytatódik, hiszen egy hónappal év vége előtt a közúti balesetek, valamint a halálos áldozatok száma egyaránt csökkenést mutatott. Azonban az utolsó havi, decemberi baleseti adatok – különösen a halálos áldozatok tekintetében – az egész évi teljesítményt, a 2014. év baleseti mutatóit kedvezőtlenül befolyásolták. Összesen 15 847 személy sérüléses közúti balesetben 626 fő veszítette életét 2014-ben.

	2013	2014
Személy sérüléses közúti balesetek száma	15 691 baleset	15 847 baleset
Közúti halálos áldozatok száma	591 fő	626 fő
Súlyosan sérült személyek száma	5369 fő	5331 fő
Könnyen sérült személyek száma	14 721 fő	14 793 fő
Ittasan okozott közúti balesetek száma	1662 baleset	1601 baleset

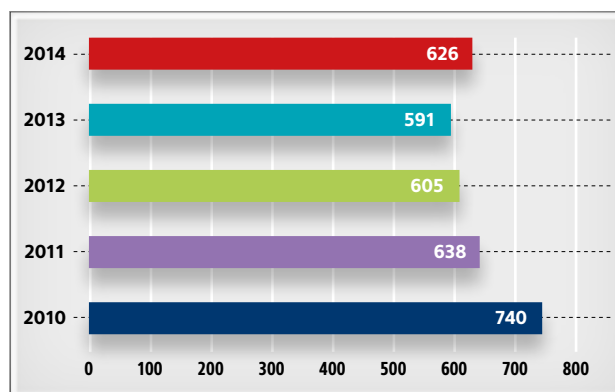
Közúti balesetek alakulásának főbb adatai

A KSH által közzétett végleges baleseti statisztikai adatok alapján Magyarországon 2014-ben összesen 15 847 személy sérüléses közúti baleset történt, 1%-kal több, mint 2013-ban (akkor 15 691 balesetet regisztráltak). Amennyiben a közúti balesetek alakulását súlyosságuk szerint vizsgáljuk, megállapíthatjuk, hogy a halálos kimenetelű balesetek száma az elmúlt évben 6,1%-kal növekedett (540-ról 573-ra). A súlyos és a könnyű sérüléses közlekedési

balesetek számát a halálos kimenetelűnél kisebb mértékű növekedés jellemzi (a felsorolás sorrendjének megfelelően 0,6%-os, illetve 0,9%-os).

Az elmúlt évben az összes személyi sérüléssel járó közúti baleset zöme, egészen pontosan a kétharmada (66,7%-a) könnyű sérüléses baleset volt. A súlyos sérüléses baleseteknek az összes baleseten belüli aránya megközelíti a 30%-ot (29,7%), a halálos kimenetelű balesetek részaránya pedig tavaly 3,6% volt.

A KSH adatai alapján 2014-ben összesen 20 750 fő sérült meg vagy veszítette életét közlekedési balesetben hazánk közútjain, 0,3%-kal többen, mint 2013-ban. A változás alapvetően a halálos áldozatok számának egy év alatt történő 5,9%-os növekedéséből adódik. Tavaly 626 fő veszítette életét közúti balesetben a 2013. évi 591 fővel szemben. Ez az adat azt is jelzi, hogy 2007 óta első alkalommal nőtt a közúti halálos áldozatok száma.



Közúti balesetben meghalt személyek számának alakulása az elmúlt öt évben

Amennyiben a halálos áldozatok számának évről évre történő alakulását 2007 és 2014 között vizsgáljuk meg, az alábbi eredményt kapjuk.

Év	Halálos áldozatok száma alakulásának mértéke
2007-2008	-19,15%
2008-2009	-17,46%
2009-2010	-10,0%
2010-2011	-13,78%
2011-2012	-5,17%
2012-2013	-2,81%
2013-2014	+5,92%

Halálos áldozatok száma alakulásának mértéke (2007-2014)

Az ezredfordulót követő időszak negatív trendjében 2007-ben fordulat következett be. Ezt követően a legnagyobb sikerek az első két évben, továbbá az új évtized első évében történtek. Az áldozatszám legnagyobb mértékben 2007 és 2008 között csökkent, amikor csaknem egyötödével (19,15 %-kal) kevesebben haltak meg közútjainkon. Egy évvel később 17,46%-kal, 2010-ben 10%-kal, 2011-ben pedig 13,78%-kal csökkent a halálos áldozatok száma. Az azt követő két évben a csökkenés mértéke jelentősen lelassult (5,17%-os, majd 2,81%-os csökkenés), míg 2014-ben már 5,92%-kal többen vesztették életüket közútjainkon, mint egy évvel azelőtt.

A balesetben meghalt személyek mellett hasonlóan fontos baleseti mutató a súlyosan sérült személyek számának alakulása, melyet évtizedünkben az Európai Unió is kiemelten kezel. Ezzel kapcsolatban kedvező hír, hogy 2014-ben 38 fővel kevesebben sérültek meg súlyosan hazánk közútjain az előző évhez képest. A büntetőjogi

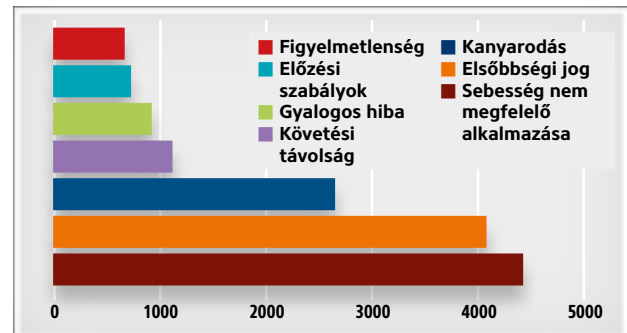
### 2007 óta első alkalommal nőtt tavaly a közúti közlekedési balesetben elhunyt személyek száma.

értelemben nyolc napon túl gyógyuló, azaz súlyos sérülést szenvedett személyek száma 5369-ről 5331-re csökkent, míg a nyolc napon belül gyógyuló, könnyen sérültek száma 14 721-ről 14 793-re nőtt. A számok alakulása százalékos arányban kifejezve a súlyos sérülteknél 0,7%-os csökkenést, a könnyen sérülteknél pedig 0,5%-os többletet jelent.

Az ittasan okozott balesetek vonatkozásában – valamennyi közúthasználóra vonatkoztatva – a kedvező trend 2014-ben is folytatódott, az e téren mért csökkenés üteme nagyobb, mint amit az előző évben mérhettünk. A végleges adatok alapján a 2013. évi 1662 balesettel szemben 2014-ben 3,7%-kal kevesebb, azaz összesen 1601 személysérüléses közúti balesetet okoztak szeszes italtól befolyásolt állapotban. Az ittasan okozott baleseteknek az összes személyi sérüléssel járó közlekedési baleseten belüli aránya csökkent, a 2013. évi 10,6% helyett az elmúlt évben 10,1% lett (ilyen alacsony értékre az ezredforduló óta nem volt példa). Az eredmények ellenére ugyanakkor

még mindig minden tizedik személysérüléses közúti baleset ittas személy okoz (átlagosan számítva).

A közúti közlekedési balesetek főbb okai vonatkozásában az elmúlt évekhez képest 2014-ben nem történt érdemi változás. Amennyiben a személysérüléses közúti közlekedési balesetek alakulását az előidéző okok szerint vizsgáljuk, akkor azt tapasztaljuk, hogy a balesetek többsége mögött (az összes tavalyi 15 847 balesetből 14 633 esetben) a járművezetők által elkövetett valamely KRESZ szabályszegés áll. Ez az érték 1,9%-kal több a 2013. évinél, amikor 14 356 baleset történt járművezetői hibából.



Közúti balesetek főbb okai, 2014

A fő okokon belül – a szabályszegés jellegére tekintettel – első helyen emelhető ki az abszolút és relatív gyorsajtás (az összes baleset mintegy 28%-a), második-ként az elsőbbségi jog meg nem adása (26%), harmadik-ként pedig a kanyarodás szabályainak meg nem tartása (17%). Gyalogos hibájából 2014-ben 941 közúti baleset történt, ami az összes baleset 5,9%-a (2013-ban ennél több, 981 baleset történt hasonló okból). A műszaki hibára visszavehető balesetek száma 77 (2013-ban 81).

A tavaly regisztrált személysérüléses közúti balesetekben belül 9671 balesetet (az összes baleset 61%-a) okoztak a személygépkocsi-vezetők, ami abból is adódik, hogy a közúthasználókon belül az ő részarányuk a legmagasabb. A személyszállító járműveken belül második helyen a kerékpárosok állnak, akik 2014-ben az előző évi 2003-nál kevesebb, összesen 1871 személysérüléses balesetet okoztak. A kerékpárosoknak az összes okozón belüli aránya 11,8%, ami magasabb a forgalomban képviselt arányuknál. A segédmotoros kerékpárosoknak 4,6%-os (731 baleset), míg a motorkerékpárosoknak 3,8%-os (597 baleset) a részarányuk a balesetek okozásában. A személyszállító járműveken túl a tehergépjármű-vezetők által okozott balesetek száma 1566, ami az összes baleset 9,9%-ának felel meg.

A KSH adatai arra is rámutatnak, hogy az elmúlt évben nőtt a közúti gépjárműállomány (a forgalomban lévő közúti gépjárművek száma), ugyanakkor a gépjárműpark tovább öregedett. Az adatok szerint 2014. december 31-én a forgalomba helyezett közúti gépjárművek száma megközelítette a 3,8 milliót (egészen pontosan 3 778 002 darab volt), ami 2,4%-os növekedést jelent 2013-hoz képest. A személygépkocsik száma valamivel több, mint 3,1 millió darabot tett ki (3 107 695 darab). A gépjárművek átlagos életkora sajnálatos módon tovább emelkedett, tavaly 13,5 év volt a 2013. évi 13,2 évvel

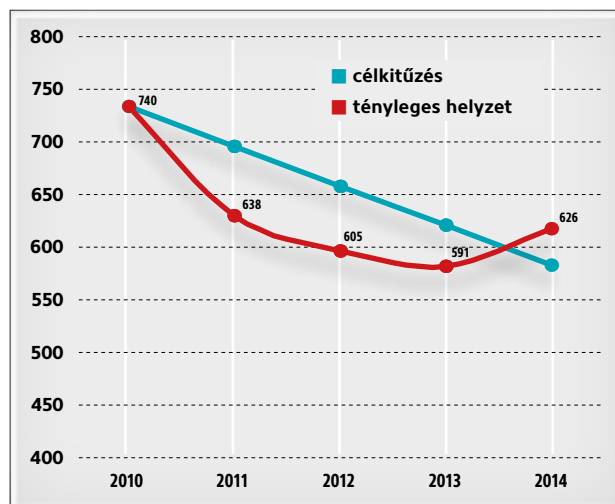
szemben. A motorerékpárok számítanak a legidősebbnek (átlagosan 18,5 év a koruk), míg a személygépkocsik átlagos életkora 2014 végén 13,4 év volt.

### A 2014. ÉVI ADATOK ÖSSZEHASONLÍTÁSA A HATÁLYOS KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI CÉLKITŰZÉSEKKEL

Magyarország jelenleg hatályban lévő, hosszú távú közlekedéspolitikai programja működésének utolsó évébe lépett. A program jellegzetessége, hogy valamennyi közlekedési és szállítási módra kitér (a vasúti, vízi, légi és közúti közlekedésre egyaránt), meghatározza az alapvető irányokat és feladatokat, továbbá – hazánk történetében első alkalommal – mennyiségi cél megfogalmazása mellett a közúti közlekedésbiztonság területét is érinti. A „Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015” című, az Országgyűlés 19/2004. (III. 26.) OGY határozatával elfogadott programja az alábbi célt fogalmazza meg: „... a 2001. évi személysérülései balesetszám 2010-re 30%-kal, a balesetben elhunytak száma legalább 30%-kal csökkenjen. 2015-re pedig ugyanezen értékek – a „Fehér Könyv”-ben 2010-ig előírt mértékben – 50%-kal csökkenjenek.” Egy évvel a hazai közlekedéspolitikai program befejeződése előtt megállapítható, hogy a 2001-es bázis és 2014 között:

- ▶ a személysérülései közúti balesetek száma 14,8%-kal csökkent,
- ▶ a halálos áldozatok számában 49,5%-os csökkenés tapasztalható.

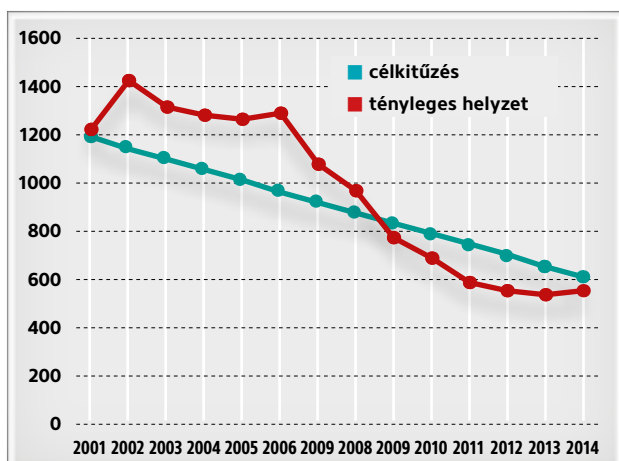
Amennyiben a hazai baleseti adatok alakulását nem a hazai, hanem a közösségi közlekedésbiztonsági célkitűzésekhez viszonyítjuk, a kép valamelyest kedvezőtlenebb. Az Európai Bizottság 2010. július 22-én hagyta jóvá a 2011–2020 közötti időszakra vonatkozó közlekedésbiztonsági programját „Fejlődés egy európai közúti közlekedésbiztonsági térség irányába: a 2011–2020 közötti időszak közlekedésbiztonságára vonatkozó politikai irányvonalak” címmel. A Bizottság a programban azt a nagyra törő célt tűzte ki, hogy 2010 és 2020 között felére csökkenjen a közúti áldozatok száma az európai uniós tagállamok területén.



A halálos áldozatok számának alakulása az EU 2011-2020 évi programjának célkitűzéseire képest Magyarországon

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Személysérülései balesetek	18505	19686	19976	20957	20777	20977	20635	19174	17864	16308	15800	15174	15691	15773
Balesetben meghalt személyek	1239	1429	1326	1296	1278	1303	1232	996	822	740	638	605	591	626

Személysérülései közúti balesetek és a balesetben meghalt személyek számának alakulása (2001-2014)



A halálos áldozatok számának alakulása a „Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015” program célkitűzéseire képest

Az adatok arra utalnak, hogy a halálos áldozatok száma vonatkozásában továbbra is reális az esélye annak, hogy a 2015-re megfogalmazott fő közlekedésbiztonsági célkitűzés megvalósuljon.

A „Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2014–2016” már hazai viszonylatban is az európai uniós célkitűzés teljesítését vette alapul, tekintettel arra, hogy az új akcióprogram már túlnyúlik az előzőekben ismertetett, 2015 végén hatályát veszítő hosszú távú nemzeti program időszakán. Mivel a közösség területén fő célként a halálos áldozatok számának felére csökkentését határozták meg 2010 és 2020 között, így hazánk akkor teljesíti a célkitűzést, amennyiben a közúti balesetben meghalt személyek száma a 2010. évi 740 főről az évtized végére 370 főre csökken. A 2010 óta eltelt időszak statisztikai adatai azt mutatják, hogy 2013-ig a balesetben ténylegesen életüket veszített személyek száma alatta maradt annak, ami az időarányos teljesítéshez szükséges volt, a 2014. évi 626 fős áldozatszám ugyanakkor már meghaladta azt.

Végezetül: a 2014. évi halálos áldozatszámot alapul véve minden évben átlagosan legalább 43 fővel szükséges csökkenteni a közúti balesetben meghalt személyek számát annak érdekében, hogy a 2020-ra megfogalmazott célkitűzést Magyarország teljesítse!

GÉGÉNY ISTVÁN



KEVESEBB BALESET, ÉLHETŐBB LAKÓKÖRNYEZET

# Terjedőben a 30 km/h-s zónák

**Európában egyre több helyen vezetnek be sebességkorlátozásokat, és jelölnék ki 30 km/h-s zónákat a lakott területen belüli közutakon. Spanyolország, Párizs és Edinburgh után legutóbb Milánó jelentett be ezzel kapcsolatos hírt.**

Milánó városának vezetése bejelentette, hogy a lakott területen belüli utak meghatározott részén 30km/h-ban kívánják meghatározni a megengedett sebesség felső határát. A 30 km/h-s zónák kijelölése és kitáblázása akár már 2015 tavaszán megvalósulhat, azt követően Olaszország legnagyobb városában, ipari és kereskedelmi központjában számos helyen lassabb haladásra számíthatnak az autósok.

Ez a lépés korántsem egyedi, hanem egy napjainkban zajló folyamat része, fontos állomása. A tapasztalatok ugyanis azt mutatják, hogy Európa egyre több országában – s azon belül nagyvárosában – ismerik fel és fogadják el az alacsonyabb sebességű zónák kijelölésével járó előnyöket, melyek a közúti közlekedésbiztonság, az élhetőbb lakókörnyezet és a környezetvédelem területén egyaránt jelentkeznek. Nem sokkal korábban a skót főváros, Edinburgh városának tanácsa rendelkezett arról, hogy a már meglévő 20 mph (~32 km/h) megengedett legnagyobb sebességű övezeteket kibővítik, és a város közúthálózatának 80%-ára kiterjesztik, ide értve a belváros egészét. Tavaly pedig Párizs vezetése jelentette be azt a tervet, hogy a közeljövőben jelentősen növelik az alacsonyabb sebességű zónák számát a francia főváros területén. A legmerészebb tervvel azonban Spanyolországban álltak elő, ahol az új közúti törvény értelmében országos szinten rendelik el a 30 km/h sebességkorlátozást a városi belterületi utak többségénél, igaz ugyan, hogy a szabályozás bevezetése több hónapot késik. (Az említett spanyol jogszabály alapján bizonyos városi utakon a jelenlegi „standard” 50 km/h megengedett legnagyobb sebesség 30 km/h-ra, helyenként pedig akár 20 km/h-ra is lecsökken – az út jellegétől, forgalmának nagyságától, továbbá közlekedési kockázatoktól függően.

Az alacsonyabb sebességű zónák kialakítását, illetve az általános sebességkorlátozás megvalósítását több országban közvélemény-kutatások előzték meg. A reprezentatív felmérések eredményei azt mutatták, hogy az alacsonyabb

sebességhatárok alkalmazását a lakosság (közlekedők) többsége támogatja, az ellenzők gyakorlatilag mindenhol kisebbségben maradtak.

A korlátozott sebességű zónák elterjedése felgyorsult azóta, hogy az ETSC (Európai Közlekedésbiztonsági Tanács) közzétette az EU városi mobilitási programját. A 2013. december 17-én kiadott programban az ETSC felhívta az Európai Uniót, hogy ösztönözze a tagállam



mokat maximum 30 km/h sebességű zónák bevezetésére a lakott területeken belüli utakon, különösen ott, ahol gyalogosok és kerékpárosok nagy számban közlekednek. Az ETSC kezdeményezésének hátterében az áll, hogy 2012-ben mintegy 11 ezer ember vesztette életét közúti balesetben az Európai Unió városaiban és falvaiban, ezért a belterületi utak biztonságának politikai prioritást kell élveznie a közlekedésbiztonsági intézkedéseken belül.

A KORMÁNYOKNAK, A HELYI HATÓSÁGOKNAK  
ÉS AZ EURÓPAI BIZOTTSÁGNAK IS VAN FELADATA

# 25 700 haláleset az európai utakon

„2014 nagyon rossz év volt!” – nyilatkozta az elmúlt évi európai baleseti helyzetről *Violeta Bulc*, az Európai Bizottság közlekedésért felelős biztosa, kommentálva az Európa Ügynökség (Agence Europe) 2015. március 24-én közzétett adatait. Ezek szerint 2014-ben összesen 25 700 haláleset történt a 28 európai uniós tagállam közútjain. Ezáltal a közúti halálos áldozatok száma mindössze egy százalékkal csökkent a 2013. évi adatokhoz képest, ami rendkívül elenyésző, különösen akkor, ha figyelembe vesszük, hogy egy évvel korábban – azaz 2012-ről 2013-ra – nyolcszázalékos csökkenést regisztráltak a közösségen belül.

## UNIÓS BEAVATKOZÁSRA VAN SZÜKSÉG

A szlovén származású *Violeta Bulc* – aki 2014. november elseje óta *Siim Kallas*-t követi az Európai Bizottság közlekedésért felelős biztosi posztján – nyilatkozatában kiemelte, hogy az egyes tagállamok teljesítményei között éles különbségek vannak. Amíg Máltán, Hollandiában, Svédországban és az Egyesült Királyságban kevesebb, mint 30 közúti áldozat jutott egymillió lakosra, addig négy országban – Bulgáriában, Lettországon, Litvániában és Romániában – a halálos áldozatok aránya tavaly meghaladta a 90 főt. Ennek megfelelően egymillió lakosra vetítve legalább háromszor annyian halnak meg az említett balkáni és baltikumi országokban, mint az EU legbiztonságosabb közúthálózatával rendelkező tagállamaiban. Az elmúlt évben az egymillió lakosra jutó halálos áldozatok számának európai uniós átlaga egyébként 51 fő volt.

A közlekedésért felelős biztos kijelentette: „Minden közúti halálozás eggyel több az elfogadhatónál. Végső célunk, hogy egyetlen ember se veszítse életét az európai utakon (szerkesztői megjegyzés: ez az EU 2050-re

megfogalmazott fő célja). Vélhetően ezt a célt soha nem fogjuk elérni, de mindent meg kell próbálnunk annak érdekében, hogy olyan közel kerüljünk a teljesítéshez, amennyire csak lehetséges.”

A közlekedési biztos kiemelte a tagállamok kormányainak és a helyi hatóságok felelősségét a közúti közlekedésbiztonság javítása terén, megjegyezve, hogy az Európai Bizottságnak is különböző intézkedéseket kell tennie a helyzet javítása érdekében. Uniós beavatkozásra van szükség többek között a súlyos sérüléssel járó balesetekkel, azok számának visszaszorításával összefüggésben, az ezzel kapcsolatos tanulmány 2015 őszén jelenik meg. Az előzőeken felül folyamatban van az évtizedünkre vonatkozó európai uniós program féldős értékelésének az elkészítése, melyet várhatóan ez év májusában tesznek közzé. Idén két közösségi szintű jogalkotási javaslat kidolgozása is várható: az első a hivatásos gépkocsivezetők képzésével kapcsolatos jelenlegi szabályozás revíziója, míg a második az úgynevezett közúti infrastruktúra menedzsment európai keretének megvizsgálása.

Az elmúlt évben Magyarország közúti közlekedésbiztonsági helyzete is kedvezőtlenebbül alakult a korábbi sikeres évekhez képest. A közúti közlekedés hazánkban 2014-ben 626 halálos áldozatot követelt, 5,9 százalékkal többet, mint 2013-ban (akkor 591 fő vesztette életét közúti balesetben Magyarországon). Az egymillió lakosra jutó közúti halálesetek száma hazánkban tavaly némi kerekítéssel 63 fő volt, amely csaknem egynegyedével, 23,5 százalékkal magasabb, mint az EU 51 áldozat/egymillió lakos átlaga.

### KELLENEK A KÖZLEKEDÉSI RENDŐRÖK!

Az Európai Unió közútjain 2014-ben életüket veszített személyek számának az előző évhez mért mindössze egyszázalékos, elhanyagolható mértékű csökkenése olyan drasztikus lassulást jelent a közlekedésbiztonság folyamatában, ami komolyan veszélyezteti a közösségi programban meghatározott célkitűzést, mely szerint 2011 és 2020 között a felére csökkenjen a közúti halálos áldozatok száma. Erre

hivatkozva *Ruth Purdie*, a TISPOL (European Traffic Police Network) főtitkára a közlekedési rendőrök létszámának helyenként tapasztalható csökkentésének azonnali beszüntetésére hívta fel a tagállamok figyelmét.

Álláspontja szerint nem valószínű, hogy bárki is képes lenne precízen, minden kétséget kizáróan bizonyítani a közlekedési rendőrök számának csökkenése és a baleseti áldozatok Európa-szerte megfigyelhető növekedése közötti összefüggést. Amíg azonban a rendőri erőforrások megtűrt vagy megengedett módon egyre inkább elapadnak, a feltételrendszer kedvezőtlenebbé válik, csökken a legnagyobb prevenciót jelentő közterületi jelenlét és közúti intézkedések száma, addig várható, hogy a közlekedési balesetek s ezzel együtt a halálozások és sérülések száma tovább emelkedik. Ez a helyzet elfogadhatatlan, amelyet a TISPOL főtitkára szerint prioritásként kell kezelni most és a közeljövőben egyaránt.

GÉGÉNY ISTVÁN

**Egymillió lakosra jutó közúti halálos áldozatok alakulása 2014-ben az Európai Unió tagállamaiban (előzetes adatok)**

	Egymillió lakosra jutó közúti halálos áldozatok száma (közúti halálozási arány)			A halálos áldozatok alakulása %-ban	
	2010	2013	2014	2010–2014	2013–2014
Ausztria	66	54	51	-22%	-5%
Belgium	77	65	64	-15%	-1%
Bulgária	105	83	90	-16%	9%
Horvátország	99	86	73	-28%	-16%
Ciprus	73	51	52	-25%	2%
Cseh Köztársaság[1]	77	62	61	-20%	-3%
Dánia	46	34	33	-28%	-4%
Észtország	59	61	59	-1%	-4%
Finnország	51	48	41	-18%	-14%
Franciaország	64	51	53	-15%	4%
Németország	45	41	42	-8%	1%
Görögország	112	79	72	-37%	-9%
Magyarország	74	60	63	-15%	6%
Írország	47	41	43	-7%	4%
Olaszország	70	57	52	-23%	-6%
Lettország	103	88	106	-3%	18%
Litvánia	95	86	90	-11%	4%
Luxemburg	64	84	65	13%	-20%
Málta	36	43	26	-27%	-39%
Hollandia[2]	32	28	-	-11%	-
Lengyelország	102	87	84	-17%	-3%
Portugália	80	61	59	-34%	-3%
Románia	117	93	91	-24%	-2%
Szlovákia	65	46	54	-18%	16%
Szlovénia	67	61	52	-22%	-14%
Spanyolország	53	36	36	-32%	0%
Svédország	28	27	29	3%	6%
Egyesült Királyság[1]	30	28	29	-4%	3%
EU	62	51	50.5	-18%	-1%

[1] Becsült adatok, a januártól szeptemberig eltelt időszak adatai alapján

[2] Csak a 2010–2013. évi adatok állnak rendelkezésre

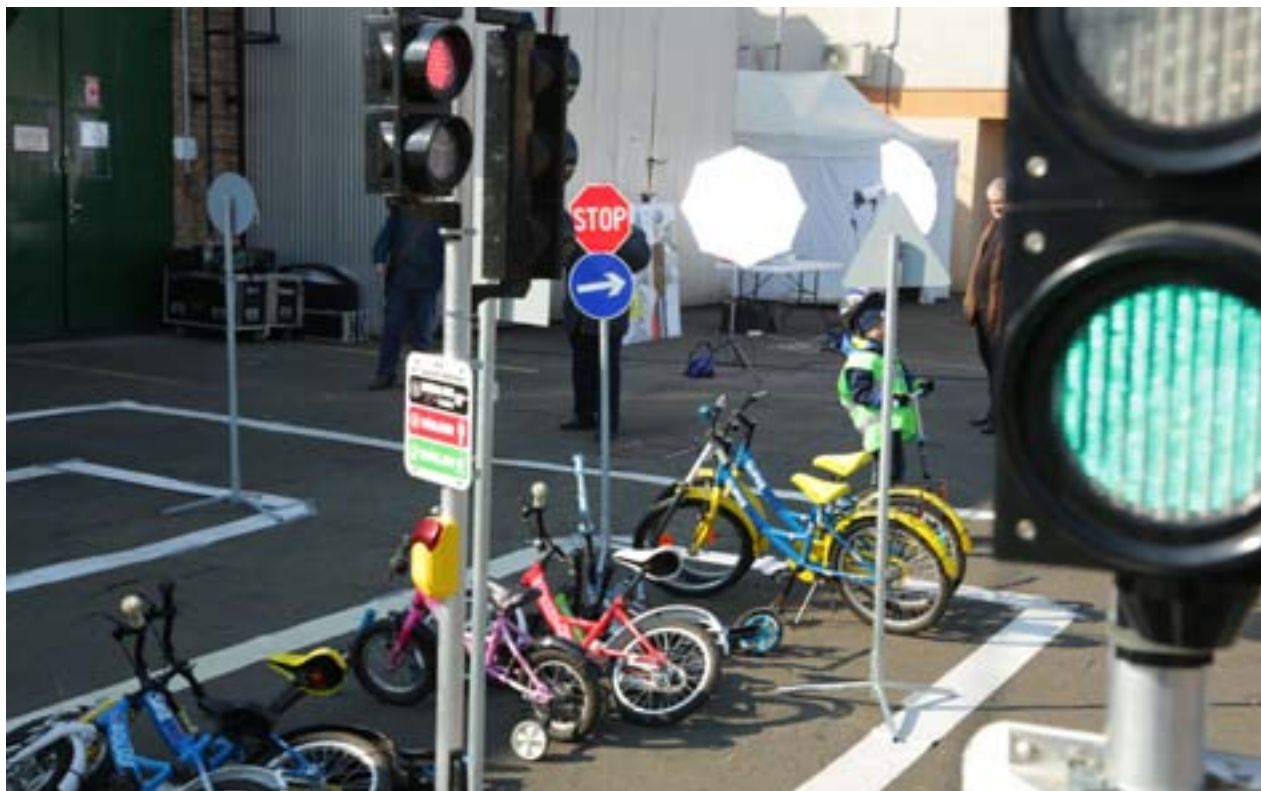
(Forrás: ETSC)

# Bemutatták az első CAF villamost

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI GYERMEKPROGRAM  
SZÍNESÍTETTE A RENDEZVÉNYT

Gyerekek és felnőttek számára egyaránt tartogatott meglepetést a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) 2015. március 21-én rendezett sajtótájékoztatója: az új villamos hivatalos bemutatása előtt különböző közlekedésbiztonsági programok is várták az érdeklődőket és családtagjaikat.





Fotók: Ino Zoltán

A biztonságos közlekedés iránti elkötelezettsége jegyében szervezte meg sajtótájékoztatóját az ÉLET ÚTON program partnerei között is szereplő BKK – az intézmény dolgozói és családtagjaik számára meghirdetett délelőtti rendezvényen számos színes programon lehetett részt venni. Így többek között Zebra Zebivel, a népszerű mesefigurával tanulhattak játszva a közlekedés szabályairól, kerékpározhattak a KRESZ-pályán, vagy épp a mini KRESZ-terepszőnyegen ismerkedhettek a különböző táblák jelentésével. Mindeközben természetesen az újonnan érkezett CAF villamos bejárására is volt lehetőség, amelyet a kora délutáni órákban *dr. Dabóczy Kálmán*, a BKK vezérigazgatója mutatott be a megjelent publikumnak. Elmondta, a CAF Urbos 3 típusú villamos hat napot utazva érkezett Magyarországra a baszkföldi üzemből, ahol további 46 társát is gyártják. A jármű „származási helyének” apropóján egy népviseletbe öltözött táncsoport elevenítette meg Baszkföld hagyományait. Az új

járművek a megújult 1-es és 3-as villamos vonalán, valamint a jelenleg épülő budai fonódó villamoshálózaton közlekednek majd. „Nem az a lényeg, hogy a mérnököknek, hanem hogy az utazóközönségnek legyen jó az új villamos” – hangsúlyozta Dabóczy Kálmán, hozzátéve, hogy a délelőtti rendezvényen nagyon sok család és gyermek járhatta végig akár babakocsival is az új járművet, sőt, kerekesszékekkel is kipróbálták a szerelvényt. A BKK örömmel fogadta mind a dicséretet, mind a kritikát, hiszen utóbbiak alapján nyílik lehetőség a villamos kialakításának finomhangolására a még változtatható elemek módosításával.

Az utazóközönség próbája mellett természetesen az új villamos hatósági vizsgájára is sor került, továbbá a Rákóczi híd nemrégien lezajlott próbaterhelése is bizonyította, hogy a híd elbírja a szerelvényt, akárcsak az 1-es villamos március 20-án átadott, kibővített és felújított pályaszakaszai is. „Nagyon fontos, hogy a kötőpályás közlekedés a város





egészet áthassa, hiszen a célunk az, hogy a zéró emisszió – amivel a főváros élhetőbbé tehető – minél nagyobb arányt képviseljen a közlekedési portfólióból. Ezt azonban csak akkor tudjuk megtenni, ha Budapest közösségi közlekedése reális, versenyképes, kulturált és igényes szolgáltatást nyújt” – szögezte le a BKK vezérigazgatója. Aláhúzta, hogy a társaság a közel hatszáz darabos villamosállomány 38 éves átlagéletkorának a csökkentésére törekszik, ehhez azonban további támogatásra van szükség Brüsszelnél. „Ezért örülünk, ha a kormánnyal való együttműködés révén a főváros lehetőséget kap arra, hogy az uniós forrásokat minél nagyobb arányban a kötöttpályás közlekedés fejlesztésére fordítsa.”

A BKK a Fővárosi Önkormányzat megbízásából, uniós források felhasználásával 2013 februárjában indított közbeszerzési eljárást 47 új alacsonypadlós villamos beszerzésére.

Az első járművet tavasszal és nyáron továbbiak követik majd, az idén várhatóan 25 rövid (34 méteres) villamos érkezik Budapestre. Az új villamosok alacsonypadlósak, utasterük légkondicionált, fűtött és kamerákkal felszerelt, fedélzeti utastájékoztató rendszerüket a FUTÁR-ba integrálják. A 46 ülőhelyes rövid változat egyszerre 200 utast képes szállítani, míg a 81 ülőhelyes hosszabbik típus 345 utast. A rövidebb villamosok a 3-as vonalra, a budai fonódó villamoshálózatra, azaz az Óbuda és Újbuda között a jövőben közlekedő 19-es és 61-es vonalra kerülnek, a Combino villamosoknál is valamivel hosszabb, 56 méteres szerelvények pedig az 1-es villamos vonalán járnak majd. Az első vonal, ahol az új járműveket kipróbálhatják az utasok, előreláthatóan a közelmúltban felújított, négy kerületet is érintő 3-as villamos vonala lesz.

VÁCZI VINCENT



# Kelet- Magyarországon helyezik forgalomba a felújított osztrák vasúti kocsikat

A JÁRMŰVEK ENGEDÉLYEZÉSE  
PÁR HETES ÁTFUTÁSSAL MEGTÖRTÉNHEK





Majdnem félmilliárd helyett darabonként 50 millió forintért vásárolt vasúti kocsikat a MÁV-Start az Osztrák Vasúttársaságtól, ami akkor is nagyon jó üzlet, ha tudjuk: ezek a kocsik használtak, ezért kerülnek az új tizedébe. A keleti országrész vasúti közlekedését megújító kocsikból összesen 55 áll majd forgalomba, az első tíz darabot ünnepélyes keretek között mutatták be a budapesti Keleti pályaudvaron, március 18-án.

Fotó: MűZsoltán





TASÓ LÁSZLÓ, az NFM közlekedéspolitikáért felelős államtitkára

Az elmúlt években 115 milliárd forintból korszerűsítette járműveit a nemzeti vasúttársaság – emlékeztetett a korábbi beruházásokra *Tasó László*, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkára azon a sajtótájékoztatón, ahol bemutatták a keleti országrészben forgalomba álló 55 használt vasúti kocsit, melyeket a MÁV-Start az Osztrák Vasúttársaságtól (ÖBB) vásárolt. A felújítási költségeket is figyelembe véve az akár 140 kilométeres sebességre képes kocsik darabonként 50 millió forintba kerültek, míg egy új ára 300–500 millió forint között van – közölte az államtitkár, aki elmondta: ismeretei szerint a magyar vasút megújításáról nagyjából ötszáz vasúti kocsi felújítása esetén beszélhetnénk. „Ötszáz kocsira tudjuk, hogy nem lesz pénz, a fejlesztések azonban nem állnak le” – jelentette ki, egyúttal megerősítette: így is tekintélyes a fejlesztési lista, amiben szerepel a Budapest–Belgrád vonal felújítása, illetve elkezdődik Kelenföld, Nyíregyháza, Miskolc, Mezőberény fejlesztése.



DÁVID ILONA, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója

*Dávid Ilona*, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója a vasúti komplex felújítását mutatta be. Megemlítette a vasúti pálya és az állomások korszerűsítését, az új járművek beszerzését, illetve a meglévők felújítását. Az egyéb jellegű fejlesztésekről szólva megemlítette a vonatok és a vasútállomások wifivel történő ellátását, illetve a vonatinformációk okostelefonos alkalmazását, amelynek révén valós idejű információkat kaphat az utas.

*Zaránd György*, a társaság vezérigazgatója elmondta: a MÁV-Start azután vásárolta meg a kocsikat, hogy az ÖBB áttért a 160–200 kilométeres óránkénti sebességre képes kocsik használatára. A „régiek” viszont „csak” 140 kilométeres óránkénti sebességig használhatók, ezért döntöttek az egyébként jó műszaki állapotú kocsik értékesítése mellett.

Az első tíz kocsit már felújították a szolnoki járműjavítóban, módosítottak a belső elrendezésen, kicserélték az ablakokat, továbbá a MÁV-Start színeire festették.



ZARÁND GYÖRGY, a MÁV Zrt. vezérigazgatója

Székesfehérvárra a felújított pályán 39 perc alatt ér a vonat Budapestről, és ha a Balaton déli partján is elkészül a felújítás, Siófokot 1 óra 10 perc alatt lehet elérni a fővárosból. Az 55 kocsiból hat vezérlő kocsi lesz, amelyekbe könnyen szállhatnak be a mozgáskorlátozottak, illetve azokkal kerékpárt is szállítanak. A felújított kocsik bázisállomása Miskolc lesz, innen közlekednek Sátoraljaújhelyre, illetve Nyíregyháza és Debrecen irányába.

A vasúti kocsik engedélyezését a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakemberei végzik. Az engedélyezéshez szükséges dokumentációk részben beérkeztek, az első öt

jármű hatósági szemléje és futópróbája március 11-12-én megtörtént. A kisebb hiányosságok kijavítása és a hiányzó dokumentumok beérkezése után az öt jármű próbaüzem keretében megkezdheti az utasforgalmat. Ezeknek a járműveknek az engedélyezése pár hetes átfutással megtörténhet, amiben jelentős szerepe van annak, hogy az osztrák és a magyar vasútbiztonsági hatóságok, a Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, illetve az NKH 2013 májusában aláírták a vasúti járművek engedélyezésével kapcsolatos kölcsönös elfogadási egyezményt.



# Sikerek és kihívások a közúti ellenőrzésben

INTERJÚ ÉRSEK ISTVÁNNAL, A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI  
HATÓSÁG ELNÖKHELYETTESÉVEL

Korlátozott erőforrások az egyik oldalon, a hatékonyság növelésének az igénye a másikon. A közúti ellenőrzések vitathatatlanul fontos szerepet játszanak a balesetek megelőzésében, ezért a Nemzeti Közlekedési Hatóságra nehéz feladat hárul, ha a rendelkezésre álló lehetőségek mellett növelni kívánja az ellenőrzések hatékonyságát. Ilyen helyzetben a technológiai-módszertani újítások jelenthetnek megoldást. A hatóság már tavaly is kreatívan közelítette meg a kérdést, idén pedig még nagyobb szabású terveket készül megvalósítani. *Érsek Istvánt*, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettesét és a Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal vezetőjét a közúti ellenőrzések aktuális kihívásairól, illetve a fejlődés lehetőségeiről kérdeztük.

– Mit foglal magában a hatósági közúti ellenőrzések gyakorlata?

– A tehergépjárművek közúti ellenőrzésének alapvető célja a közlekedés biztonságának és a tiszta versenyfeltételeknek a biztosítása. Ennek során többféle vizsgálatot hajtunk végre: műszaki, környezetvédelmi, rakományrögzítési, veszélyesanyag-szállítási ellenőrzést végzünk, illetve ellenőrizzük a vezetési és pihenőidők betartását is. A vizsgálat ezeken felül kiterjed az emberi tényezőre is, hiszen fontos, hogy a járművezető képzettsége, képzése és az engedélyei (pl. GKI igazolvány, veszélyesáru-szállítási engedély stb.) megfelelőek legyenek, illetve,

hogy vezetésre alkalmas állapotban legyen. Az ellenőrzés harmadik területe a tevékenység végzéséhez szükséges engedélyek megléte, aminek piacvédelmi jelentősége van: ezáltal törekszünk arra, hogy elősegítsük a verseny tisztaságát, korrektségét hazánkon belül, illetve a hazai fuvarozói szektor versenyképességét az unióban vagy az azon kívüli országokban. Utóbbit azért hangsúlyoznám ki, mert a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a fuvarozói érdekvéköpiseletek kezdeményezésére jó egy évvel ezelőtt létrehozott egy rendszeresen ülésező piacvédelmi munkacsoportot azzal a céllal, hogy megoldást találjon azokkal a külföldi fuvarozókkal szembeni fellépésre, akik a magyar



**KIEMELT  
FIGYELMET  
FORDÍTANAK  
A TENGYELYSÚLY-  
ELLENŐR-  
ZÉSEKRE.**

fuvarengedélyeket nem megfelelően használják, pl. nem töltik ki vagy azok nélkül fuvaroznak, ami miatt a magyar fuvarozók hátrányba kerülnek. Az ehhez kapcsolódó – társhatóságokkal közös – ellenőrzésekben a közlekedési hatóság aktív, sőt, az érdekképviseltek elvárásait maximálisan figyelembe vevő, kiemelkedő, mondhatni erejét meghaladó tevékenységet végzett az elmúlt időszakban.

– Az utóbbi időben vezettek-e be újításokat az ellenőrzés módszertanában?

– Minden évben több olyan országos akcióra is sort kerítünk, amelyek keretében a Nemzeti Adó- és Vámhivatallal és a rendőrséggel kiegészülve hajtunk végre ellenőrzéseket. A 2014 decemberében rendezett ilyen típusú akción jelentős újítást vezettünk be: a módszertan kidolgozásába és az akció végrehajtásába aktívan bevontuk a fuvarozói érdekképviselőket is, így az általuk fontosnak tartott helyszíneken álltunk fel, illetve az általuk meghatározott időben változtattunk helyszínt, ezen felül ők választották ki azokat a járműveket, amelyeket ellenőrzés alá vontunk.

Az érdekképviseltek határozták meg tehát a szelekció feltételeit, mi pedig a hatósági oldalról a gyorsaságra is ügyeltünk, 5–10 perces eljárásokra igyekeztünk szorítkozni egy-egy ellenőrzés során. A hatóság általános módszertana szerint, ha megállítunk egy teherautót ellenőrzésre, akkor szisztematikusan teljes vizsgálatot hajtunk végre, ami esetenként 20–40 perces procedúrát is jelenthet. A decemberi ellenőrzés során viszont kizárólag azt ellenőriztük, hogy az adott fuvarra vonatkozóan megfelelőek voltak-e a magyar engedélyek. Több mint 1200 ellenőrzést hajtottunk végre, ami nagyságrendi növekedést jelent, azonban így is viszonylag alacsony volt azon járművek száma, ahol hiányosságot találtunk.

– Mik azok a kihívások, amelyek a hatósági munkában jelenleg felmerülnek?

– A magyarországi teherforgalom professzionális közlekedésbiztonsági ellenőrzését lényegében a közlekedési hatóság végzi, hiszen a többi hatóság, mint a NAV, a rendőrség alapvetően – és érthetően – más szempontokra fókuszál,



Fotó: inf.Zoltán

ilyenek főként a jövedéki vám- vagy a közlekedésrendészeti szempontok. Ez jól érzékelteti az NKH-ra háruló feladatok fontosságát és volumenét.

A közúti ellenőrzések esetében kihívást jelent, hogy az erőforrásrendszer gyenge mind a létszám, mind a rendelkezésre álló technológiai eszközök és azok karbantartása tekintetében. Az országban hozzávetőleg százötven közúti ellenőr tevékenykedik két-három fős csapatokban. Mindemellett a megfelelő technikai parkkal sem rendelkezünk, illetve az ellenőrök oktatásában-képzésében is előrelépésre van szükség. Meggyőződésem, hogy az előbb említett területeken történő erőforrás-fejlesztés sokszorososan térül meg, hiszen a baleseti károk csökkenése anyagi haszonnal is jár; és ami ennél is fontosabb, embertársaink, szeretteink életét, testi épségét óvjuk meg vele. A közlekedési hatóság komoly küzdelmet folytat tehát azért, hogy ilyen minimális létszám mellett is hatékonyan tudja végezni az ellenőrzéseket, de feltétlenül nagyobb erőforrásokra van szüksége. Mindenesetre eredményeket így is fel tudunk mutatni: hatékonyságunkat a rendszereink fejlesztésével, új technológiai elemek bevezetésével tudjuk növelni. A tavalyi év egyik nagy vívmánya például a vezetési és pihenőidők ellenőrzésére használt szoftver fejlesztése volt, amely a korábbi manuális rendszert váltotta fel: az új módszerrel mind a telephelyi, mind a közúti ellenőrzés során felvett adat-

**A közúti ellenőrzések során a közlekedési hatóság erejét meghaladó tevékenységet végzett az elmúlt időszakban.**

menntiséget sokkal hatékonyabban tudjuk elemezni, és ezáltal jelentősen nőtt az ellenőrzött járművek száma. A szoftver segítségével akár egy félévnyi adatot is fel lehet venni egy telephelyről, amit a szoftver automatikusan egy éjszaka leforgása alatt kielemez.

– *Milyen szerepet játszik a hatóság az ellenőrök képzésében?*

– A közúti ellenőrök képzése szintén kihívást jelentő feladat, hiszen – bár jogszabályi előírás erre nincs – ki kell dolgoznunk a képzési rendszer egészét, és az ellenőrzések szakmai irányítójaként biztosítanunk kell a megfelelő felkészítést azon kollégák számára, akik a megyei kormányhivatalok alkalmazásában állnak. 2015-ben erőteljes fejlesztést tervezünk végrehajtani a közúti ellenőrök képzésében. Az elképzeléseink közé tartozik egy e-learning tananyag

**Az NKH komoly küzdelmet folytat azért, hogy minimális létszám mellett is hatékonyan tudja végezni az ellenőrzéseket.**

kidolgozása, illetve olyan szakmai szimpóziumokat, fórumokat kívánunk szervezni, amelyek nemcsak a saját kollégáink felkészülését segítik elő, de ezekkel az is célunk, hogy összhangot teremtünk a társhatóságok ellenőrzési módszertana között.

A képzés kérdése egyébként nemzetközi szinten is aktuális: nemrég tette közzé az EU az úgynevezett roadworthiness package-t (a műszaki vizsgálati jogszabálycsomagot), ami a közúti ellenőrzés uniós szinten történő harmonizálását szolgálja. Az ellenőrzés módszertana ugyanis országoként jelentős eltéréseket mutat, sőt, még az európai uniós előírások által meghatározott közúti közlekedési szabályoknak az értelmezése sem egységes ellenőri szinten (pl. a vezetési és pihenőidők esetében). Ennek a csomagnak egyik típusa a közúti ellenőrök képzése, így az uniós előírásoknak köszönhetően is várható előrelépés ezen a területen.

– *Milyen fejlesztéseket tervezett az NKH 2015-re?*

– E tekintetben mindenképpen meg kell említeni az úgynevezett tengelysúly-projektünket, amelynek első fázisát idén tervezzük megvalósítani. A projekt teljes címe „Nemzeti tengelysúly- és kapcsolódó ellenőrzéseket támogató hálózat kialakítása”, amely két részből épül fel: egyfelől mérőeszközöket telepítünk számos helyszínen a közúthálózatba, amelyek automatizált, dinamikus tengelysúlyméréseket





hajtanak végre, a kapcsolódó kamerák pedig azonosítják a járműveket. A projekt másik eleme az olyan fix mérőállomások kialakítása, ahol nemcsak a tengelyterhelést, hanem a kapcsolódó vizsgálatokat is el lehet végezni (pl. veszélyes áru, rakományrögzítés, műszaki és környezetvé-

**Az uniós előírások által meghatározott közúti közlekedési szabályok értelmezése sem egységes ellenőri szinten.**

delmi megfelelés). Egy ilyen komplex közúti ellenőrzési hálózat nagyságrendileg tudná növelni Magyarországon a közúti ellenőrzések hatékonyságát, ugyanis jelen pillanatban például az is nehézséget okoz, hogy a tehergépjárműveket nem lehet bárhol kivezetni a forgalomból, illetve külön problémát jelent a közlekedésre nem alkalmas járművek biztonságos helyen történő visszatartása. A projekt

első fázisában a mérőeszközöket az útdíjrendszer kameráihoz tervezzük kapcsolni a jelenleg rendelkezésre álló keresztmetszeteken. Az útdíjrendszer kameráinak segítségével viszonylag könnyen lehet egyenletes eloszlásban adatokat felvenni. A fix mérőállomások kiépítésére a projekt második felében kerülne sor egyfelől az autópályák, másfelől pedig az egyéb gyorsforgalmi utak mentén, hiszen ezeken is jelentős mértékű nehéz-tehergépjármű forgalom halad át.

– Milyen egyéb eszközöket vet be a hatóság a közúti ellenőrzések elősegítésére?

– Meg kell említeni, hogy a hatóság tájékoztató tevékenységet is végez, például különböző tematikájú, de általánosan a közlekedés biztonságának fontosságára figyelmeztető szórólapokat készít és terjeszt, így törekedve a hivatásos és nem hivatásos járművezetők megszólítására egyaránt. A szemléletformálás a hatósági munka lényeges része.

VÁCZI VINCENT



AZ ALKOHOLSZONDÁZTATÁS  
GYORS ÉS HATÉKONY MÓDSZERE

# Hazánkban is terjed a „finn módszer”

Az alkoholszondáztaás gyors és hatékony módszerét a finn rendőrség dolgozta ki és alkalmazta elsőként. A módszert más európai országok rendőrségei is átvették, és hazánkban is több megyében – legutóbb Nógrádban – szerveztek ilyen akciókat.



Bő egy évtizede Finnországban a szeszesital-fogyasztás és a kapcsolódó ittas járművezetés kiemelt egészségügyi és közlekedésbiztonsági problémának számított. A helyzet kezelése érdekében a kormányzat keresni kezdte a megfelelő módszereket, és meg is találta azokat. Először a jogszabályi háttérben vezettek be szigorításokat, majd gyakorlati síkra lépve megreformálták a rendőri intézkedéseket. Jelentős mértékben fokozták a közúti

alkohol-ellenőrzések számát, és ennek érdekében új elektromos kézi légalkoholmérő készülékeket szereztek be. Napjainkban minden finn rendőr – akiknek a feladata részben vagy egészben a közúti ellenőrzések végrehajtása – rendelkezik saját elektromos légalkoholteszterrel. Ezenkívül jogszabály írja elő, hogy valamennyi közúti ellenőrzést kötelező jelleggel légalkoholméréssel kell kezdeni a jármű vezetőjével szemben.





Az alkohol-ellenőrzések módszerét is megváltoztatták, és bevezették azt az új eljárási módot, melyet Európában a „finn módszer” néven ismernek. A módszer lényege, hogy gondos előkészítést követően a meghatározott útszakaszon nagyobb számú leállító és biztosító rendőr bevonásával egyidejűleg több járművezető ellenőrzése történik meg rendkívül rövid idő alatt. Amennyiben a jármű vezetője nem ittas, úgy azonnal tovább haladhat, míg pozitív eredmény esetén az érintetteket félreállítják, és velük szemben eljárás veszi kezdetét. Ezzel a módszerrel egy-egy ittasság-ellenőrzés mindössze néhány másodpercet vesz igénybe, és negatív eredmény után a gépkocsivezető késedelem nélkül folytathatja az útját. (A helyszín megválasztásával kapcsolatban fontos, hogy alkalmas legyen a biztonságos tömeges leállításra, feleslegesen ne tartsa fel a forgalmat, illetve ne veszélyeztesse az ellenőrzők és ellenőrzöttek testi épségét.) A finn módszer egyike lett a bevált európai gyakorlatoknak („good practice”), így nem csoda, hogy annak alkalmazását más európai országok rendőrségei is átvették (Svájc, Szlovénia stb.).

Az ittas vezetés elleni fellépés új módjáról az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság honlapja is beszámolt, melyet követően egyes megyei közlekedésrendészeti vezetők el is határozták az új ellenőrzési mód alkalmazását saját illetékességi területükön.

Legutóbb 2015. március 9-én 12 és 16 óra között Nógrád megyében hajtottak végre finn típusú tömeges alkoholszondás ellenőrzéseket, melyről *Palkovics Viktor* rendőr őrnagy, a Nógrád megyei Rendőr-főkapitányság

közlekedésrendészeti osztályának vezetője közölt részleteket. „A gondos előkészítést és a tervek jóváhagyását követően a fokozott ellenőrzéseket a Salgótarjáni Rendőrkapitányság működési területén, két helyszínen, összesen tíz rendőr részvételével hajtottuk végre. Ez az állomány először az első helyszínen két órán keresztül ellenőrzött, majd áttelepült a második helyszínre, és ott folytatódott az akció. A fokozott ellenőrzés ideje alatt 385 járművezetővel szemben került sor alkoholszonda alkalmazására. Mind a tíz rendőr rendelkezett elektromos légalkoholteszterrel, így mindegyikük végezhetett alkoholszondás ellenőrzést. Ugyanakkor már előre kijelöltük azt a kétfős elfogó részleget is, amelynek szükség esetén a helyszínt önkényesen elhagyni szándékozók elfogása volt a feladata. Ilyen beavatkozásra szerencsére nem került sor. Egyébként nem ez volt az első alkalom, hogy a finn módszert alkalmaztuk, hiszen tavaly ősz óta már a negyedik ilyen típusú ellenőrzésünket végeztük. Az ellenőrzéseknél mindig kiemelten ügyeltünk a helyszín megválasztására, a forgalom felesleges feltartásának mellőzésére, valamint a biztonságra. Minden járművezetőt ellenőrzés alá vontunk, aki arra járt, a személygépkocsik, tehergépkocsik, autóbuszok, mezőgazdasági vontatók vagy éppen egy nyomon haladó járművek vezetőit egyaránt. Természetesen a megkülönböztető jelzéseiket használó járművek ezen ellenőrzések alól is kivételt képeztek. Érdemes megemlítenem, hogy a rövid ideig tartó finn típusú fokozott ellenőrzéseket a közlekedők túlnyomó többsége kedvezően fogadta, és rendőri intézkedés elleni panasz ez idáig egyetlen esetben sem érkezett.”

GÉGÉNY ISTVÁN

## CÉL A VADUL SZÁGULDÓ AUTÓSOK ÉS MOTOROSOK MEGFÉKEZÉSE

# Rendőr kőből

**Természetesen a fekvőrendőrökről van szó, amelyek – enyhén szólva – nem tartoznak éppen az autósok kedvencei közé. Az utóbbi húsz évben járványként terjed a forgalomlassításnak ez a csodafegyvere. A bontott kockakőből is kiválóan felépíthető eszköz elárasztotta az országot. Csendes kis utcákba és forgalmasabb útvonalakra is ezt építik, ha nem látszik más megoldás az autósok megregulázására.**

Fekvőrendőrt az út fenntartója építhet, és mivel általában lakott területen belül lehet kihelyezni, többnyire a helyi önkormányzat „emel” ilyen építményeket. Ám az általuk létrehozott fekvőrendőrök sem mindig felelnek meg a szabályoknak. Alapelv ugyanis, hogy a fekvőrendőr nem lassíthatja jobban a közlekedést, mint az érvényben lévő sebességkorlátozás. Azaz, ha például óránként 30 kilométer a megengedett legnagyobb sebesség, akkor a fekvőrendőr nem kényszerítheti az autóst ennél kisebb tempóra. Sajnos erre azonban nem egy példa akad, de az ellenkezőjére is, amikor ez a küszöbszerű akadály olyan lapos, hogy a járművezetőnek le sem kell vennie a gáزرól a lábát. Érdekes, hogy semmiféle törvényben vagy rendeletben nem szerepel a fekvőrendőr kifejezés, mégis mindenki vagy legalábbis minden közlekedő tudja, mit jelent ez a mesterséges sebességcsökkentő. Az viszont meglepő, hogy magukat a névadókat – ha egyáltalán ők azok – zavarja ez az elnevezés. Érvelésük szerint: „A „fekvő” kifejezés arra utal, hogy nem csinálnak semmit, tehetetlenek és útban vannak, ami éppen az ellentéte az állampolgárokat segítő, értük olykor az életüket is kockáztató kollégák meghatározott, illetve szokásos tevékenységének, ezért az elnevezés bántó és hosszú távon rombolja a rendészeti szakma presztízsét, amellett, hogy kellően nem is utal ennek valódi céljára, vagyis a kikényszerített lassúbb haladásra.” Ezért a fekvőrendőr helyett a sebességcsökkentő küszöb kifejezést szeretnék meghonosítani, ami jogszabályi szinten még csak-csak megoldható, de nagy kérdés, hogy a köznyelvben mikorra terjedhet el ez a név, ha elterjed egyáltalán. Budapest második kerületében sem

spóroltak a rendőrök „lefektetésével”, ezért ennek okairól, módjairól és fajtáiról kérdeztük *Balaton Balázst*, az önkormányzat sajtóreferensét.

– *Hová és milyen megfontolások alapján építenek fekvőrendőröket?*

– Van itt egy furcsa, de végül is érthető kettősség. Nagyon sokan szeretnék, ha az ő házuk előtt lenne fekvőrendőr, mert akkor ott nem száguldoznának a járművek, de ötven méterrel arrébb már egyet sem akarnak látni. Álláspontunk szerint elsősorban olyan intézmények elé kell fekvőrendőrt rakni, ahol az ott közlekedőkre különösen vigyázni kell. Ilyen helyek az óvodák, az iskolák, a háziiorvosi rendelők, a kórházak és így tovább.

– *A tapasztalataim szerint azonban sokkal több olyan fekvőrendőr van a kerületben, amelyeknek még a közelében sincs se iskola, se kórház.*

– Ennek egyszerű a magyarázata, ugyanis a lakosság kéréseit is figyelembe vesszük. Meg kell azonban jegyezni, hogy e területek nagy része különben is 30-as övezet, tehát a járművek tempóját már a táblák is igyekeznek visszafogni, csak hogy ezt nem mindenki veszi figyelembe.

– *Végül is milyen alapon teljesítik bárkinek is az effajta óhaját?*

– Semmiképp nem úgy, hogy valaki ideszól, mi pedig azonnal elrendeljük az építést. Az önkormányzatnál van egy szakmai bizottság, amely az ilyen esetekben dönt. Mindezekelőtt megvizsgálják a helyszínt, hogy mekkora ott a forgalom, van-e az úttest mindkét oldalán járda, milyen széles az úttest és még sorolhatnám.



Fotó: Iró Zoltán

Balaton Balázs, Budapest II. kerület önkormányzatának sajtóreferense

– Melyik útméretnél van több esélye a fekvőrendőrt kérő lakónak, hogy a kérését teljesítik?

– Természetesen a szélesebb úttest a veszélyesebb, mert azon hosszabb ideig megy át egy gyalogos, ráadásul az autósok is az ilyen utakon kapcsolnak nagyobb sebességre. Vannak aztán különleges esetek is, mint például a mi kerületünkben, a Torockó téren, ahol van egy játszótér. Az ott lévő két kereszteződés határolta útfelületre, ha úgy tetszik, egy nagyon kövér rendőrt fektettünk le, ami a járműveket – érkezzenek bármilyen irányból – alapos lassításra készíti.

– Arra van bármiféle szabály, hogy egy minden előírásnak megfelelő, jogos indokok alapján épített fekvőrendőről milyen távolságra lehet a következő?

– Ezzel kapcsolatban előre kell bocsátanom, hogy főútra és tömegközlekedési útvonalakra ilyen akadályok telepítése szóba sem jöhet. De például a Pasaréti út folytatása a Páfrány út, amit nemrég újítottunk fel, ott hat fekvőrendőr is található. Sokat vitatkoztunk is róla, hogy ez sok vagy kevés, de van ott egy iskola, ami után egy aránylag hosszú egyenes következik. Nem akartuk, hogy ez az amúgy csendes környék felpörgetett autómotorok hangjától legyen hangos, amik ráadásul jobban szennyeznék a környezetet, ezért úgy döntöttünk, hogy arra a szakaszra is építünk még kettőt.

– Furcsállom, hogy Ön a környezetvédelemre hivatkozik, amikor szerintem sokkal több káros anyag jut a levegőbe, amikor az autók a fekvőrendőrök előtt fékeznek, átdöccsennek rajtuk, majd visszakapcsolnak, újra gázt adnak, vagyis felpörgetik a motort, és a következőnél kezdődik minden előlről. Az aránylag sok fekvőrendőr tehát, legalábbis az én véleményem szerint, felesleges ingerültséget, ebből következően nagyobb balesetveszélyt és környeztkárosodást okoz. Nincs igazam?

– Csak akkor lenne igazam, ha valamennyi fekvőrendőr olyan magas lenne, hogy a rajtuk való áthaladás előtt szinte meg kellene állnia az autónak, és első sebességfokozatba kapcsolva, újra indulni lenne kénytelen. Biztos, hogy van ilyen, de ennek ellenkezője is gyakori, amikor olyan alacsony ez a mesterséges útakadály, hogy lassítás nélkül át lehet rajta haladni.

– Ezek szerint semmiféle előírás nincs arra vonatkozóan, hogy egy ilyen építmény milyen magas, milyen széles lehet, és miből épüljön?

– Sajnos ez nincs szabályozva. A méretek meghatározásán kívül még arra sincs hivatalos előírás, hogy ezek a lassító útakadályok milyen anyagból készülhetnek. Ezért aztán találkozhatunk szürke utcaakadályból, vörös viacolorból vagy előre gyártott, sárga-fekete csíkos, műanyag fekvőrendőrökkel is.

– Készüljön bármiből is, legyen bármekkora a mérete, átlagosan mennyibe kerül egy ilyen műakadály megépítése?

– Körülbelül 200 ezer forintba.

– Az elhatározástól a kivitelezésig mennyi idő telik el?

– A bürokrácia sajnos itt is lassítja a gyors végrehajtást, mert gyakran fél év is kell hozzá, amíg a döntésből szemmel látható eredmény lesz. Ugyanez vonatkozik a zebrákra, azokat sem mázolja fel hipp-hopp az úttestre.

– Ha lassan is, de azért jól telepolták a kerületet ezekkel az építményekkel. Összesen mennyivel?

– Pontos számot nem tudok mondani, de több száz biztosan van belőlük. Csak 2013-ban tíz újabbat hoztunk létre.

– Ez sok vagy kevés?

– Attól függ, kinek a szemüvegén keresztül nézzük. Az autósok számára természetesen rengetegnek tűnik, de az öregek, a gyerekkocsit toló kismamák, a bottal járó betegek valószínűleg szeretnék még többel találkozni.

– És Ön mint szakember sokallja vagy kevesli a fekvőrendőrök számát?

– Nézze, itt csupán a közlekedési kultúráról van szó. Ezekre az úttestre épített púpos gátakra jelenleg azért van szükség, mert csak ilyen „erőszakos” módon lehet megfékezni



**TÖBBFÉLE  
ANYAGBÓL  
KÉSZÜLHETNEK  
FEKVŐRENDŐRÖK,  
PÉLDÁUL SÁRGA-  
FEKETE CSÍKOS  
MŰANYAGBÓL.**

Foto: Shutterstock

a vadul száguldó autósokat és motorosokat. Ennek ellenére nincs szándékunkban nyakra-főre telepokolni a kerület útjait ezekkel a nem túlságosan kedvelt akadályokkal. Amellett azonban kitartunk, hogy – mint az elején már említettem – ahol óvodások, iskolások, betegek, öregek járnak, tehát az ilyen intézmények elé, mellé továbbra is építsünk sebességcsökkentő torlaszokat. De remélem, egyszer eljön az az idő, amikor a gépjárművekkel közlekedők automatikusan lefékeznek, ha kell, megállnak a zebrák előtt, mint ahogy azokon a szakaszokon is kizárólag azzal a sebességgel hajtanak, amit a tábla mutat. Ha igazán kulturáltan közlekedünk valaha is, akkor semmi szükség nem lesz a fekvőrendőrökre.

SZILÁGYI JÁNOS

## AZ ALKOHOL ÉS A KÁBÍTÓSZEREK HATÁSA A GÉPJÁRMŰVEZETÉSRE

# Szippantás

**Idézet egy kutatás előszavából: „A kábítószerrel kapcsolatos bűncselekmények közül az egyik legmostohább területet a kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés képezi. A jelenséget nehéz »megfogni«, habár tudjuk, hogy elterjedt, mégis kevés ilyen eljárás indul. A bűncselekmény bizonyítása nagyon komoly nehézségekbe ütközik a jelenleg rendelkezésre álló technikai feltételek és a jogszabályi környezet miatt. Az Európai Unió kábítószer-stratégiája sem foglalkozik célzottan ezzel a területtel, bár üdvözlendőnek tartja, ha kezdeményezések történnek e jelenség vizsgálatára vagy befolyásolására. Nem véletlen, hogy nem tolonganak a kutatók sem egy ilyen vizsgálatért. Tudomásul kell vennünk azonban, hogy ezzel a területtel foglalkoznunk kell. Ez nem áldozat nélküli bűncselekmény, mint maga a kábítószer-fogyasztás. Számos súlyos következménye lehet a kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetésnek, ezért kiemelt hangsúlyt kell kapnia a megelőzésnek.”**

„Jelenleg nemzetközi szinten nem létezik olyan széles körűen alkalmazott kezdeményezés, amely a kábítószeres befolyásoltság hatása alatti járművezetés során bekövetkező balesetek megelőzésével lenne kapcsolatos. Leginkább különböző szintű képzésekkel és kampányokkal zajlik a prevenció, nagy hangsúlyt helyezve a büntetésekre és az elrettentésre. Ausztráliában például kifejlesztettek egy speciális kábítószer-szint-mérőt, amely igen erős elrettentő eszközként funkcionálhatna. Ezek a közúti ellenőrzések során alkalmazott drogtesztelők ugyan igen sokféle kábítószerrel képesek kimutatni a kilélegzett levegőből, azonban

érzékenységük igen alacsony. Ez a tény eddig megakadályozta a technológia széles körben való elterjedését. Az ilyen jellegű műszerek kifejlesztésére ezzel együtt igen nagy érdeklődés mutatkozik” – áll a kutatás előszavában.

Azt mindenki tudja – sokan sajnos érezték is –, hogy milyen hatása van az alkoholnak az autóvezetésre, de a kábítószeres és a vezetés kapcsolatáról meglehetősen hiányosak az ismereteink. Ezért *dr. Zacher Gábor* főorvoshoz, a Honvéd Kórház sürgősségi osztályának vezetőjéhez, az egyik legismertebb toxikológushoz fordultunk, hogy ossza meg velünk az e témában szerzett tapasztalatait.



Foto: Iró Zoltán

Dr. Zacher Gábor főorvos

– Ön szerint ostobaság úgy feltenni a kérdést, hogy a gépkocsivezetés szempontjából a kábítószeresek között vannak e kevésbé veszélyesek, ha úgy tetszik, szinte hatástalan készítmények?

– Erre egyszerű válasz nincs. Ugyanis van egy törvény, ami a bódult állapotban történő gépjárművezetés eseteit és következményeit tárgyalja. Ez már önmagában sántikál kissé, hiszen a kokain vagy az amfetamin nem bódultságot, éppen ellenkezőleg, élénkséget, felpezsdült, izgalt állapotot okoz.

– Akkor közelítsük meg máshonnan a kérdést: meddig számít valaki kábítószer által befolyásoltnak?

– Egy igazságügyi szakértői állásfoglalás szerint mindaddig, amíg maga az alapvegyület vagy annak valami gyógyszerrel hatással bíró aktív metabolitja, vagyis anyagcsereterméke az illető véréből kimutatható. Igen ám, de

### Új szerek esetén is meg tudjuk mondani, hogy mennyire befolyásolták a rajtakapott illető tudatállapotát.

könnyen előfordulhat az a helyzet, hogy valaki egy esti buliban elszív egy spanglit, reggel beül az autójába, valamiért a rendőr megállítja és megszondáztatja, ami persze negatív lesz. A viselkedése is teljesen normális. Ha azt kérné tőle a rendőr, hogy járjon kézen, hibátlanul teljesítené a feladatot, már ha különben is képes erre a mutatványra. Tétélezzük fel, hogy a rendőr csak makacskodik, és azt mondja: vizeletvizsgálatra is szükség van. Mi lesz az eredmény? A vizeletében megtalálják a marihuána hatóanyagát. Ezért tehát eljárást indíthatnak ellene, miközben a „vétkesnél” már szó sincs bódult állapotról.

– De a marihuánán kívül...

– Hát ez az! Csak az elmúlt évben több mint száz új szer jelent meg a piacon, amelyek többségéről pusztán egy kémiai ujjenyomatot tudunk, de nem ismerjük a szervezetben történő lebomlását és sok más egyéb tulajdonságát sem. Ezért az új dizájn drogok esetében nagyon nehéz a szakértőnek megbízhatóan nyilatkoznia. Ehhez tudni kell, hogy a kábítószereket a törvény szerint három nagy csoportba osztjuk: vannak a pszichotrop szerek, amelyek tulajdonképpen gyógyszerek, de közülük sokat kábítószerként is használnak, aztán maguk a kábítószerek, végül van az úgynevezett C-lista, amely az elmúlt évben újonnan megjelent szereket gyűjti össze. De mi van akkor, ha mondjuk Kínában egy okos vegyész három héttel ezelőtt kitalált egy új szert, ami napokon belül már itt is van? Ezt valaki felszívja, beül az autójába, összevissza csalinkázik az úttesten, amiért a rendőr persze megállítja. Ám hiába fúvatja meg vele a szondát, hiába viszi be vér- és vizeletvételre, minden eredmény negatív lesz, mert ez a drog idehaza még kimutathatatlan. Ha bármi is megállapítható, az anyag a hivatalos listán nem szerepel, tehát kábítószer-fogyasztás vétségével nem, legfeljebb a közlekedés veszélyeztetésével vádolható az illető.

– Ilyenkor a szakértőknek nincs más lehetőségük, mint hogy tehetetlenül széttárják a karjukat?

– Minden olyan esetben, amikor valaki azzal gyanúsítható, hogy kábítószer hatása alatt vezet, két szakember működik közre. Az egyik a vegyész szakértő, aki a gyanúsított véréét és vizeletét vizsgálja, a másik pedig a toxikológus orvos szakértő (leggyakrabban én szoktam lenni), aki ezt az egész eredményt értékeli. Az ilyen, a szakértők számára is teljesen új szerek alkalmazása esetén is a legtöbbször azért meg tudjuk mondani, hogy ez mennyire befolyásolta a rajtakapott illető tudatállapotát, annak ellenére, hogy az adott anyag még nem szerepel semmiféle tiltólistán. Mi a véleményünket közöljük a rendőrséggel, akik vagy kábítószer-fogyasztásként kezelik a dolgot, vagy – mint már említettem – mivel az anyag még nincs a tiltandó szerek között, egyéb módon járnak el. Szóval ezek elég kesze-kusza ügyek.

– A világ több országában legalizálták a talán legnépszerűbb drogot, a marihuánát. Ön szerint helyesen jártak el?

– Ha az én véleményemet is kikérték volna, határozottan nem mondom.

– Milyen indokkal?

– Egy példát szoktam erre a kérdésre felhozni. Képzeld el, hogy valahol, valamiért sorban állunk, és éppen az orrunk előtt csukják be az ajtót. Állj, nincs tovább, nem lehet bemenni! Mit teszünk ilyenkor? Dühöngünk, majd kérlelni kezdjük az őrt, hogy legalább még minket engedjen be. Megszán, beszélhetünk. Csakhogy akkor az utánam következő kerül ugyanolyan helyzetbe, mint amiben én voltam az előbb. Lehet, hogy ő is bekönyörgi magát, de akkor hol a vége a történetnek? Vagyis, ha a marihuána hatását egy egységnyi vészeszűkítjük, akkor mit tegyünk például az olyan szintetikus marihuánaszármazékkal, ami mondjuk egy tizedszázalékkal erősebb hatásokkal rendelkezik? Azt még engedjük be az ajtón, mint minket az őt? Hol a megállás? És akkor arra mi a magyarázat? Valljuk be, bármiféle érvelés sántítani fog. Ezért mondom, hogy még a marihuánát se legalizáljuk, mert akkor milyen alapon tiltjuk a következő „sorban álló” kábítószert.

– Amelyek kimutatása egyébként – legyen szó bármelyik fajtáról is – sokkal bonyolultabb, mint az alkoholé, ami pedig a leggyakrabban fogyasztott „bódítószer”.

– Ez így van, mert az alkohalnál nagyon jól kidolgozott módszerek vannak. Már az alkoholszintből is sok következtetés levonható. Arról viszont könnyen elfeledkezünk, ha egy kemény berúgást követően valaki pokoli másnap-

### Hetente két-három kábítószer hatása alatti járművezetés ügyében kéri ki a rendőrség a véleményemet.

sággal ül a volánhoz, az sokkal több veszéllyel jár, mintha ugyanezt néhány pohár bor elfogyasztása után teszi. Csakhogy az utóbbi esetben kimutatható az alkoholfogyasztás, viszont a berúgás után nyolc-tíz órával már nullaeszrelékes lesz a véralkoholja, tehát jogi szempontból ő már vezethet gépjárművet.

– Önnek mint toxikológus szakértőnek sok dolga van, tehát gyakori a kábítószer hatása alatti járművezetés?

– Sajnos igen. Heti rendszerességgel két-három ilyen ügyben kéri ki a rendőrség a véleményemet, és én csak



budapesti és Pest megyei ügyekkel foglalkozom. Országos szinten ez a szám valószínűleg sokkal magasabb.

– *Ha valaki alkoholt fogyaszt és utána gépjárművet vezet, tudja, hogy kockázatot vállal – enyhébb esetben a büntetés, súlyosabb esetben a baleset kockázatát. Ha valaki drogot vesz magához, függetlenül annak fajtájától és mennyiségétől, szintén tisztában van vele, hogy veszélyes dolgot művel, amikor volánhoz ül, vagy egy motorkerékpár nyergébe pattan?*

– A kérdés azért jogos, mert azt már nagyon régen tudjuk, hogy az alkoholfogyasztás milyen következményekkel jár. A kábítószer ebből a szempontból egy egészen új probléma. Már az életkorunk is sokat számít, mert egy negyven-ötven éves ember fiatalabb éveiben, legalábbis idehaza, nem szembesült a drog kihívásaival, és kevés a valószínűsége, hogy élete hátralévő részében ez bármiféle gondot is jelenthet a számára. Ezt az én praxisom is igazolja, mert kábítószer-szakértőként az elém kerülő

esetek alanyai tizennyolc és harmincöt év közöttiek. Egyébként a kérdés lényegére válaszolva, az a különbség az alkohol és a drog hatása alatt vezetők között, hogy – mint célzott is rá – a szesz fogyasztója tudja, hogy milyen következményei lehetnek annak, hogy ivott, szemben egy droggal, aki enyhébb esetben csak rihegröhög, fütyül a világra, de egy veszélyesen hatásos adag kábítószer következtében annyira elszáll, hogy semmit sem képes mérlegelni. Nem túlzás tehát kijelenteni, hogy ezeket az embereket egyszerűen nem érdeklik a várható következmények.

– *Beszélgetésünk végén fel kell tennem azt a megkerülhetetlen kérdést, hogy Ön, aki az egyik nagytekintélyű szakembere a kábítószereknek, már csak szakmai kíváncsiságból is, kipróbált-e valaha is ezek közül egyet vagy többet?*

– A válaszom erre rendkívül egyszerű és meglehetősen tömör: nem, soha!

SZILÁGYI JÁNOS





# Közlekedés- biztonsági kitekintés TECHNOLÓGIA ÉS SZABÁLYOZÁS Európára

Változatosan indult az év az európai szinten: míg az unió a határokon átnyúló közlekedésrendészeti végrehajtás engedélyezése mellett a harmonizált és egyúttal szigorúbb gumiabroncs-előírásokra vagy az adatrögzítők kötelező beépítésére fókuszál, addig a skandináv országokban olyan technológián dolgoznak, amely révén a személyautók információt szolgáltatnak egymásnak az útviszonyokról. Mindeközben terítékre kerül az egyre nagyobb visszhangot kiváltó önvezető járművek témája is, amivel kapcsolatban az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács jelenleg még erős kételyeit fejezi ki.

## BIZTONSÁGOSABB GUMIABRONCS-HASZNÁLAT

A gumiabroncsok használatával kapcsolatos közlekedésbiztonsági szempontokat elemző tanulmányt tett közzé nemrég az Európai Bizottság. A jó gumik javítják az úttartást, különösen nedves, csúszós viszonyok között vagy fékezés-kor. A gumiabroncsok miatt viszonylag ritkán történik baleset. Ettől függetlenül azonban, ha Európa tovább akar haladni a javuló baleseti mutatók útján, egyetlen olyan területet sem szabad mellőzni, ahol lehetőség kínálkozik a fejlődésre. Már most is vannak bizonyos EU előírások a súlyos havazáskor használatos gumiabroncsokra vonatkozó követelmények tekintetében. Az ilyen gumiabroncsokon egy „alpesi” piktogram található: három hegycsúcs és egy hópehely (3PMS). Szintén uniós előírás 2014 novembere óta, hogy az EU-ban forgalmazásra kerülő autókat guminyomás-figyelő rendszerrel kell



felszerelni. A bizottsági tanulmány számos biztonsági szempont vizsgálata mellett áttekinti azt is, hogy az egyes országokban milyen szabályozások érintik az évszaknak megfelelő autógumik használatát: egyes országokban semmilyen előírás nincs, míg más-hol bizonyos időjárási körülmények között és/vagy az év meghatározott időszakában kötelező a téli gumik használata.

A tanulmányban azonosított intézkedésekhez költség-haszon elemzéseket is készítettek, majd ezt követően szakpolitikai ajánlásokat fogalmaztak meg. A téli gumikra vonatkozóan a tanulmány szabványkövetelmények

meghatározását javasolja, amely magában foglalja a 3PM5 jelölést, egy bizonyos bordamélységet, a téli gumik használatát szabályozó előírások fokozott betartatására, és a szemléletformálást. A bordamélység témakörében az ajánlások a jelenlegi szabályok hatékonyabb betartatására, illetve a teherautó- és téli gumikra vonatkozó harmonizált előírásokra terjednek ki.

**A tanulmány** (angol nyelven) megtekinthető itt: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/vehicles/study\\_tyres\\_2014.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/vehicles/study_tyres_2014.pdf)

## SZABAD ÚT A HATÁROKON ÁTNYÚLÓ BÜNTETÉSEKNEK

Az Európai Parlament megszavazta azt a törvényjavaslatot, amely lehetővé teszi a tagállamok rendőrhatalmái számára a külföldi vezetőkkel szemben kiszabott büntetések érvényesítését. Az új szankcionálási lehetőségek a gyorsajtásra, ittas vezetésre, a vezetés közbeni mobiltelefon használatra és a tiloson való áthajtásra terjednek ki. Az Európai Bizottság számításai szerint az unió közúti forgalmának öt százalékát teszik ki a nem helyi vezetők, ugyanakkor a gyorsajtásos szabálysértések 15%-áért felelősek. A határon túli szankcionálásra vonatkozó szabályozásnak köszönhetően várhatóan négyszáz halálesetet lehet majd megelőzni.



Fotók: Shutterstock

Antonio Avenoso, az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (ETSC) ügyvezető igazgatója szerint az új szabályozás segítségével véget lehet vetni annak az igazságtalan helyzetnek, hogy a külföldi vezetők megsúzzhatják a büntetéseket, míg a helyi sofőröket ugyanazért a szabálysértésért megbüntetik. A tény, hogy most már a külföldieket is ugyanúgy felelősségre vonhatják, visszatartó erővel fog hatni a veszélyes vezetésre. A törvény a legtöbb tagállamban idén lép életbe, de Dánia, Írország és az Egyesült Királyság csak két év múlva vezet be (ezek az országok a szabályozás korábbi változatától visszaléptek, ám az Európai Bíróság által is jóváhagyott

új javaslatot már támogatták). A szabályozást 2016-ban felülvizsgálják.

## AZ ADATRÖGZÍTŐKBEN REJLŐ LEHETŐSÉGEK

Az Európai Bizottság egy másik tanulmányában a gépjárművek adatrögzítővel (EDR) történő felszerelésének előnyeit térképezte fel. Az EDR a baleset előtti, közbeni és az azt követő pillanatokban rögzít adatokat, amivel a szerencsétlenség okainak feltárását, a felelősség meghatározását segíti elő, illetve a közlekedésbiztonsági kutatások számára is információt szolgáltat. Az EDR nem követi nyomon a vezetőket, de 5–20 másodperc hosszúságú adatokat rögzít baleset esetén. Az EDR tényszerű adatokat szolgáltat az ütközés előtti pillanatokban tett manőverekről és azok sorrendjéről; ezek híján csak feltételezésekre lehetne hagyatkozni egy-egy baleset okainak feltárásakor. Egy ideje számos új autóra építik be az EDR-t Európában, amiről a legtöbb vezető nem is tud.

A tanulmány célja a bizottság döntéshozatalának elősegítése arra vonatkozóan, hogy érdemes-e kötelezővé tenni az EDR beépítését az összes járműbe vagy csak bizonyos járműtípusokba. A tanulmány szerint miután Európában a legtöbb új autó rendelkezik valamilyen EDR-rel, a járulékos rendszerköltségek mértéke várhatóan elhanyagolható lenne. Hasonló a helyzet a könnyű tehergépkocsik, ugyanakkor vegyesebb a nehéz tehergépjárművek és buszok esetében, ahol számos flottát a sofőrök viselkedésének ellenőrzése és befolyásolása miatt szerelnek fel adatrögzítővel. Az EDR igazoltan hatékony a hivatásos forgalomban, hiszen javítja a sofőrök viselkedését. Ha ezt a válto-

## Az EDR segít a közúti balesetek okainak feltárásában, és a közlekedésbiztonsági kutatások számára is információt nyújt.

zást a személygépjármű-vezetők esetében is el lehetne érni, az jelentős hatást gyakorolna a közlekedésbiztonságra. Azonban ez csak akkor lenne lehetséges, ha a vezetők széles körben tudomást szereznének az adatrögzítők jelenlétéről.

A fenti intézkedések fő akadályát az adatok birtoklásával és védelmével kapcsolatos jogi kérdések jelentik, amit elsősorban tagállami szinten lehet orvosolni. Továbbá az EDR kompatibilitás tekintetében a nagyobb járművek esetében kevésbé szabványosított, ami gyakori használatuk esetén jelentős költségeket okozna az előállítóknak. A tanulmány kiemelte, hogy bár fontos további költség-hatékonyság elemzéseket végezni az EDR használatáról, a haszon már a becslések alapján is jelentősnek ígérkezik. A költség-hatékonysági arány a nagy járművek esetében tűnik a legmagasabbnak, de a legnagyobb abszolút haszon a személyautók esetében jelentkezne azok száma miatt. A tanulmány továbbá azt javasolja, hogy az EDR adatokat tegyék hozzáférhetővé. Bizonyos tagállamokban a bíróságok már most is megkérhetik az adatokat a balesetek során a felelősség kérdésének eldöntéséhez.

**A tanulmány** (angol nyelven) megtekinthető itt: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/vehicles/study\\_edr\\_2014.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/vehicles/study_edr_2014.pdf)

## AZ ÖNVEZETŐ AUTÓ SEM ZÁRJA KI A HALÁLÓS BALESETEKET

A Michigani Egyetem új tanulmánya arra figyelmeztet, hogy az önvezető autók nem jelentenek majd gyógyírt a közúti halálozásokra, sőt, más vezetők számára egyenesen veszélyesebbé is tehetik az utakat a bevezetésük hosszú átmeneti időszaka alatt. Az ETSC szerint a döntéshozóknak azokra a vezetőket támogató technológiákra kellene inkább összpontosítani, amelyekkel már most is életeket lehet megmenteni, ahelyett, hogy olyan technológiákkal foglalkoznának, melyek még sokévnire vannak a széles körű használatától.



Fotó: Shutterstock

A technológiai vállalatok egyre-másra fektetnek be az Apple, a Sony és az Uber önvezető járműprojektjeibe, illetve a legtöbb jelentősebb autógyártó is különböző szintű automatizáltsággal működő járműveket tesztl. Ugyanakkor a Michigani Egyetem kutatói az önvezető járművek és a hús-vér sofőrök közötti interakciók potenciális összefüggéseit vizsgálva arra a megállapításra jutottak, hogy jelentős veszélyforrást jelenthet a vizuális kontaktus hiánya. Manapság a vezetők gyakran szemkontaktus és vizuális visszajelzések alapján igazodnak a többi úthasználóhoz, ami az önvezető járművek esetén nem alkalmazható. Ennek a vizuális visszacsatolásnak a hiányát tovább kell tanulmányozni, de jó eséllyel lehet negatív hatással a közlekedésbiztonságra.

A tanulmány arra is rámutat, hogy az önvezető járművek prototípusai a jelenlegi érzékelési technológia határai miatt nem képesek a köd, hó vagy heves esőzés eseteivel megbirkózni. A kutatók továbbá kétségbe vonják azt is, hogy az automatizált járművek az olyan szokatlan úthasználókhoz megfelelően tudnak viszonyulni, mint a lovak, vagy hogy azokban a helyzetekben is helyt tudnak állni, ahol rendőrök vagy az útkarbantartók irányítják a forgalmat. A vízfolyás vagy egy leszakadt légvezeték szintén problémát jelenthet.

Antonio Avenoso, az ETSC ügyvezető igazgatója úgy véli, fontos, hogy a döntéshozók átlépjenek az automatizált járművek körüli felhajtáson, hiszen középtávon hatalmas lehetőségek rejlenek a vezetőket támogató rendszerekben, így például a sebességkorlátozók vagy az autonóm vészfékező rendszerek több ezer életet menthetnek meg. E technológiák uniós támogatása a vezetőket és az automatizálással foglalkozó iparágat egyaránt felkészíthetné a jövőre, amelyben az önvezető autók már a valóság részévé válnak. Azonban ez a nap még távol van, ezért a jelenre kell koncentrálni, hangsúlyozza a közlekedésbiztonsági szakember.

## C-ITS PROJEKT: TÉLI INFORMÁCIÓCSERE

A Volvo, a Svéd Közlekedési Hivatal és a Norvég Közúti Közlekedési Hivatal egy olyan kooperatív intelligens közlekedési rendszer projekten dolgozik együtt, amely révén lehetővé válhat az autók közötti felhőalapú információcsere az eső, hó és jég által befolyásolt útviszonyokról. „Minél több információt lehet megosztani, annál több meglepetést lehet elkerülni, amelyekkel nem szívesen találkozunk vezetés közben” – mondta *Erik Israelsson*, a C-ITS projekt vezetője a Volvo részéről.



Az egymással kommunikáló tesztautók a közútkezelőket is tájékoztatják az út csúszósságáról, ami hatékonyan egészítheti ki az utak menti útmeteorológiai mérőállomások által biztosított információt. Ezáltal a közútkezelők is jobban megtervezhetik téli karbantartási feladataikat, illetve gyorsabban reagálhatnak az útviszonyokban bekövetkező változásokra. A technológiát jelenleg ezer jármű tesztl Göteborgban és Oslóban, és a következő évek során készülnek a bevezetésére.

**Forrás:** <http://www.eltis.org/discover/news/c-its-project-tests-information-sharing-winter-weather>

BESZÉLGETÉS DR. VÖRÖS ATTILÁVAL,  
A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET TUDOMÁNYOS  
IGAZGATÓJÁVAL

# Szemlélet- formálás az egyetemen

A közlekedésbiztonság javításának egyik kiemelt eszköze az oktatás. Az általános és középiskolákban ennek egyre inkább megvannak a lehetőségei, ezekhez képest a felsőoktatás kevésbé kiaknázott terület, amely más megközelítési módokat is igényel, mint a kiskorú diákok esetében. E témáról beszélgettünk *dr. Vörös Attilával*, a Közlekedéstudományi Intézet tudományos igazgatójával, aki a Budapesti Műszaki Egyetem oktatójaként maga is sokat foglalkozott a közlekedésmérnök hallgatók felkészítésével.

– Egyetemi oktatói tevékenysége során közvetlen kapcsolatba került a felnőttkorba lépő, munkába álló generációval. Mik a tapasztalatai, mennyire nyitottak a fiatalok a közlekedésbiztonság iránt?

– A fiatalok nyitottsága életkori sajátosság, de egyáltalán nem determinisztikus. Az ember – és ez esetben az egyetemi hallgató – nem is feltétlenül tudja, mi érdekli igazán a számos rendelkezésre álló terület közül. Ha azonban olyan kínálatot biztosítunk a számukra, jelen esetben a közlekedésbiztonság vonatkozásában, ami felkelti a figyelmüket – például bizonyos baleseteket, családi tragédiákat hogyan lehet elkerülni –, akkor ráébrednek, hogy úgymond szabad vegyértékeik vannak a téma iránt. Azt gondolom, nagyon sok a rejtett tartalék a fiatalokban. Nem biztos, hogy a közlekedésbiztonság közvetlenül érdekli őket, ezért rá kell őket vezetni a témára. Ugyan a televízió és interneten keresztül ők is értesülnek a bekövetkezett balesetekről, azok

szörnyűségéről, de ez kevés ahhoz, hogy felkeltse az érdeklődésüket, és mint professzionális közlekedésszakmai szakemberek hivatásos módon kezdjenek a témával foglalkozni.

– Miként lehetne formálni az egyetemi hallgatók közlekedésbiztonsági szemléletét?

**Jó irány, ha a fiatalok által használt kommunikációs csatornákon mutatunk be valós helyzeteket.**

– A felsőoktatásban sajnos már nincs meg az a lehetőség, ami az oktatás korábbi szakaszaiban még adott, azaz amikor a közlekedésbiztonsággal szervezett formában lehet foglalkozni. Az egyetemi szabadság hátránya, hogy az ilyen témákban nem lehet egyszerűen megszervezni a képzést – pedig kellene. Ezért e kérdésben a fantáziánkat kell



Fotó: István Zoltán

szabadjára engedni. Vannak természetesen kézenfekvő eszközök, mint például a közlekedésbiztonsági témájú előadások vagy speciális közlekedési kérdéseket megvitató „szakkörök” szervezése. Nagyon eredményes lehet viszont manapság az, ha az interneten tudunk érdekes felületeket teremteni – itt a határ a csillagos ég. Hatalmas lehetőség rejlik például abban, ha a fiatalok által használt kommunikációs csatornákon mutatunk be figyelemfelkeltő és a mindennapokban is előforduló, videóval, animációval megjelenített valós helyzeteket. A szórólapok, brosrák sem haszontalanok, de a papíralapú kommunikáció inkább az idősebb korosztály körében hatékony.

– *Egyre több egyetemista közlekedik kerékpárral. Mi a véleménye erről a tendenciáról?*

– A kerékpározás elterjedése nagyon kézenfekvő, látványos és üdvözlendő. Örvedetes, hogy a kerékpáros boom közel sem csak az egyetemisták körében jellemző, hanem az idősebb korosztályok is gyakrabban ülnek kerékpárra, ugyanakkor az is igaz, hogy vidéken, ahol azt az útvonalok lehetővé teszik, évtizedek óta kerékpároznak. Közlekedéspolitikai tekintetben sajnos kevésbé előnyös, hogy a kerékpárosok többsége a közösségi közlekedésről és nem személyautóról vált kétkerekűre.

VÁCZI VINCENT

A TAPASZTALATLANSÁG ÉS A FIGYELMETLENSÉG  
TÚL NAGY LUXUS A MAI ROHANÓ KÖZLEKEDÉSBEN

# Fiatal szemekkel az utakon

Napjainkban a folyamatosan növekvő iramban, rohamban egyre kevésbé figyelnek oda az emberek a mindennapi vezetésre a magyar utakon. Főleg az utóbbi időben jellemző ez, kiváltképp a fővárosban, és sajnos azt lehet mondani, hogy elsősorban a fiatalabb, magukat rutinosnak gondoló sofőrökre. Nap mint nap a budapesti belvárosban járva-kelve megállapíthatjuk, hogy a magyar emberek mindennapi stresszhelyzetei szinte beleolvadnak a vezetési stílusukba, és a fiatalok (elsősorban a 18–25 év közötti, még kevés rutinnal rendelkezők) ezt nemhogy nem tudják kiküszöbölni, hanem szinte teljesen átveszik.

## RUTINTALANSÁG

A fiatalok körében jellemző, hogy amint betöltik a jogosítvány megszerzéséhez szükséges 17 éves életkort, szinte egyből elkezdnek valamilyen formában vezetést tanulni. Ez elsősorban annak köszönhető, hogy minél hamarabb szeretnének túlesni a KRESZ-vizsgán, valamint a gyakorlati rutin és a vezetői engedély megszerzésén, ami után szabadon közlekedhetnek az utakon. Sajnos sokan nem gondolják végig, hogy miután levizsgáznak, valójában még szinte semmi tapasztalatuk nincs a közúti forgalomban. Ennek következtében ahelyett, hogy óvatos vezetéssel szereznének minél több gyakorlatot, a szabadság érzetének köszönhetően elbízva, óvatlanul közlekednek. Ez főleg a fiatal férfiakra jellemző, pláne azokra, akik szinte a lehető leghamarabb szereztek jogosítványt, és egyből vásárolnak vagy kapnak egy autót. Pedig ez sok esetben balesetveszélyes lehet. Ezzel ellentétben a lányokra sokkal kevésbé jellemző a hamar megszerzett jogosítvány, mert náluk ez többnyire nem elvi kérdés. Amellett, hogy a nők sokkal biztonságosabban is vezetnek (már fiatalkorban is),

mint a férfiak, ha megszerzik a vezetésre szóló jogosultságot, kevésbé akarják kihasználni, és nem jellemző rájuk az, hogy mindenáron autóba akarnak ülni.

## SEBESSÉGKÜLÖNBSÉGEK

Természetesen vannak kivételek a lányok között is. A minap beszélgettem két hölgy ismerőssel a főiskolán, akik magabiztosan állították, hogy ők, amint betöltötték a 18. életévüket, és a szüleiktől engedélyt és támogatást kaptak a vezetői engedélyre, azonnal beiratkoztak egy autóiskolába. Mindketten viszonylag hamar teljesítették a követelményeket, és közel három hónap múlva már kezükben foghatták a jogosítványukat, azóta pedig, ha tehetik, mindennap vezetnek. Elmondásuk szerint nekik mint tapasztalatlan vezetőknek is szembeűnik, mennyire türelmetlen és fegyelmezetlen a belvárosban közlekedő sofőrök többsége. Szerintük a fiataloknak esélyük sincs megtanulni a forgalmi oktatásokon elsajátított módszereket, miszerint a türelem, az előzékenység a legfontosabb az utakon.

„Sok helyen, például a Petőfi hídon, balesetveszélyes lenne a megengedett 50 km/órás sebességgel haladni, mert akármekkora a forgalom, egész biztos, hogy mindenki 60–70-nel halad” – mondja az egyik, jelenleg 19 éves diáklány. „A délutáni csúcsgorgalomban pedig lehetetlen kihasználni ezt a sebességhatárt, a körúton például örül az ember, ha lépésben tud haladni... Szerintem az 50-es sebességkorlátozásra inkább csak ajánlott sebességként tekintenek a sofőrök, és a legtöbb koccanás, baleset ebből származik. Egyszerűen túl nagy a sebességkülönbség ahhoz, hogy hosszú távon megúszható legyen egy-két koccanás.”

Noha a lányok sokkal komolyabban veszik a biztonságot, mint a legtöbb férfi, köztük is van egy-két veszélyes sofőr, talán épp a rutintalanságuknak,

Szinte minden egyes pillanatban jelezhet a készülék, legyen az egy hír vagy egy üzenet valamely applikáción keresztül. Sok huszonévesre jellemző, hogy a kormánykerékre teszi a telefont, így belátva az utat és a telefon képernyőjét is, ám ez a figyelemmegoszlás sokszor balesethez is vezethet. A rutintalan sofőrök nagy része (főleg, akik még nem szenvedtek balesetet) úgy véli, nyugodtan rápillanthat a telefonra egy piros lámpánál való várakozás közben, de sajnos ekkor már sokszor készletét érez a sofőr, hogy válaszoljon is az üzenetre. Ez pedig fennakadást okoz, és ingerültséget vált ki a többi sofőrből, aminek következtében ismét kialakulhat balesetveszély.

Egy hétköznapi délután két csoporttársammal autóztunk a belvárosban, és egy hasonló szituációnál szóba jött ez a téma. Álltunk a piros lámpánál, és folyama-

**AZ UTAKON  
IS TÜRELEMRE,  
ELŐZÉKENYSÉGRE  
LENNE  
SZÜKSÉG.**



Fotó: Shutterstock

bizonytalanságuknak köszönhetően, ami sok esetben okoz forgalmi fennakadásokat. Ez pedig fokozhatja a sebességben és reakcióidőben jelentkező különbséget. Egyik barátom szerint a lányoknak – annak ellenére, hogy korábban érnek, mint a fiúk – nem kellene jogosítványt adni 21 éves koruk előtt. „Sokkal egyszerűbb lenne haladni az utakon, ha kevesebb olyan női sofőr lenne, akik ennyit haboznak éles szituációkban. A mai rohanó világban elengedhetetlen a gyors reakcióidő, és ez sajnos kevés női vezetőben van meg” – mondja.

### **FIGYELMETLENSÉG**

A sebességkülönbségen és a tapasztalatlanságon kívül a fiatalok körében a figyelmetlenség vagy inkább szertézagó figyelem is jellemző, ami szintén sok balesetet okozhat. Ez a tény elmondható mind a fiúkról, mind a lányokról. Korábban nem volt ilyen sok elektronikai eszköz (elsősorban az okostelefonokra gondolok), ami folyamatosan elvonhatta volna a sofőr figyelmét, de ez manapság már másképp van.

tosan jelzett a volán mögött ülő srác készüléke. A mögöttünk lévő taxis már akkor villogott, amikor még csak sárgára váltott a lámpa, így esélye sem lett volna figyelmesen megnézni, elolvasni az üzeneteit. Állítása szerint ő sosem szokott ránézni a telefonjára, miközben vezet, és sose értette azokat az ismerőseit, akik egyszerre vezetnek és telefonálnak, vagy egyszerre vezetnek és üzenetet írnak. „Ha vezet az ember, folyamatosan az utat, illetve a jelzéseket kell figyelnie, pláne a városban, ahol másodpercenként lehetnek új táblák, éles helyzetek, így pedig esélytelen mással foglalkozni, pláne nem a telefonon olvasni az üzeneteket. Szerintem sok baleset adódik abból, hogy a telefon elvonja a sofőr figyelmét. Meg azt sem értem, miért kell kísérletezni a sofőröknek azzal, hogy egyszerre több dologgal foglalkozzanak. Vezetés, telefonálás, autórádió, cigarettára gyújtás. Ha mindenki kizárólag a vezetésre koncentrálna és figyelembe venné a KRESZ-tanfolyamon tanult előzetkenységet, biztosan csökkenne a balesetek száma és kockázata!”

VÖRÖS ZALÁN

# Néhány gondolat a nemek baleseti kockázatáról

## 1. A FIATAL, KEZDŐ GÉPJÁRMŰVEZETŐKRŐL

A fiatal, kezdő gépjárművezetők kiemelkedő baleseti kockázata döntően tapasztalatlanságukra és az életkorukból, szemléletükből adódó fokozott kockázatvállalásra vezethető vissza. A kutatási eredmények szerint ez a kimagasló baleseti kockázat elsősorban a fiatal férfi gépjárművezetőkre jellemző. Jól látható ez az 1. ábrán [1] is, ahol a 17 éves korban gépjármű-vezetői engedélyt szerző férfiak baleseti kockázata 90 baleset/1000 gépjárművezető feletti érték, míg az ugyanilyen korú nőké csupán 42 baleset/1000 gépjárművezető. Az ábra meggyőző választ ad arra a kérdésre is, hogy mi az elsődleges a kimagasló baleseti kockázat szempontjából: az életkor vagy a tapasztalat hiánya. Ha a 17 évesen gépjármű-vezetői engedélyt szerzők nem kezdenek el azonnal gépjárművet vezetni, hanem csak telnek az évek, a baleseti kockázat az idősődéssel csökken ugyan, de még mindig jelentős értéket mutat: 50 baleset/1000 gépjárművezető feletti érték a 34 éves férfiak esetén, és 30 meghalt/1000 gépjárművezető körüli érték az ugyanilyen korú nők esetén. Ekkor tehát a csökkenés nem befolyásolja a két nem közötti baleseti kockázata közötti arányt.

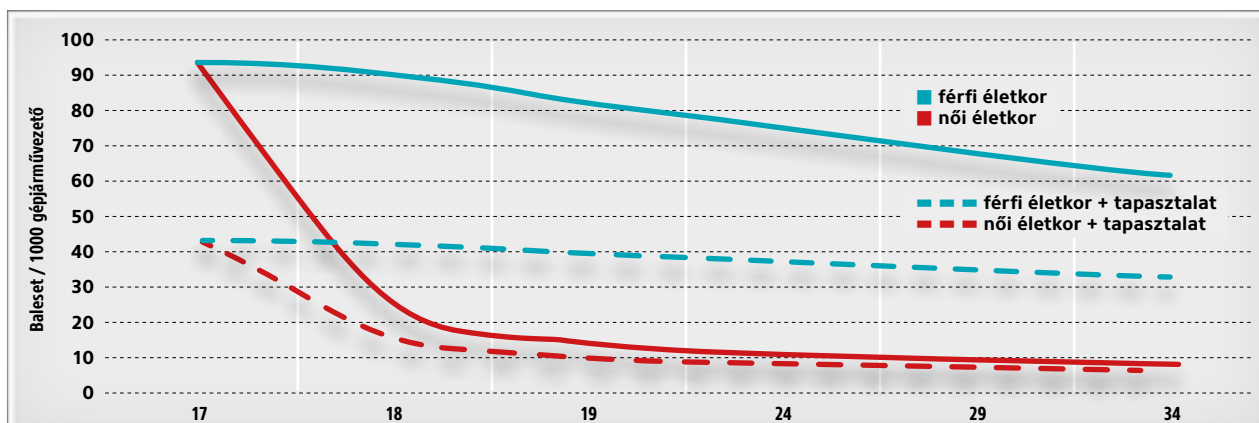
Mi a helyzet akkor, ha a 17 évesen gépjármű-vezetői engedélyt szerzők azonnal bekapcsolódnak a forgalomba, vagyis vezetni kezdenek? Ilyenkor a baleseti kockázat a gyakorlat első évében (18 éves korban) meredeken csökken, mind a férfiak, mind a nők esetén. A csökkenés különösen a férfiaknál nagymértékű, és 18 éves kor felett a baleseti kockázat már viszonylag kicsi, alig mutatva különbséget a két nem között.

A kutatási eredmény ismeretében érthető, miért olyan sikeresek azok a kezdeményezések, amelyek célja az önálló gépjárművezetés megkezdése előtti – ellenőrzött körülmények közötti – tapasztalatszerzés. A kíséreléssel történő gépjárművezetés Franciaországból indult diadalútjára, és ma már több olyan ország is alkalmazza, ahol korábban jelentős sikereket értek el a próbaidős gépjármű-vezetői engedéllyel és a többfázisú képzéssel (Ausztria, Németország stb.).

### 1.1 A nem szerepe

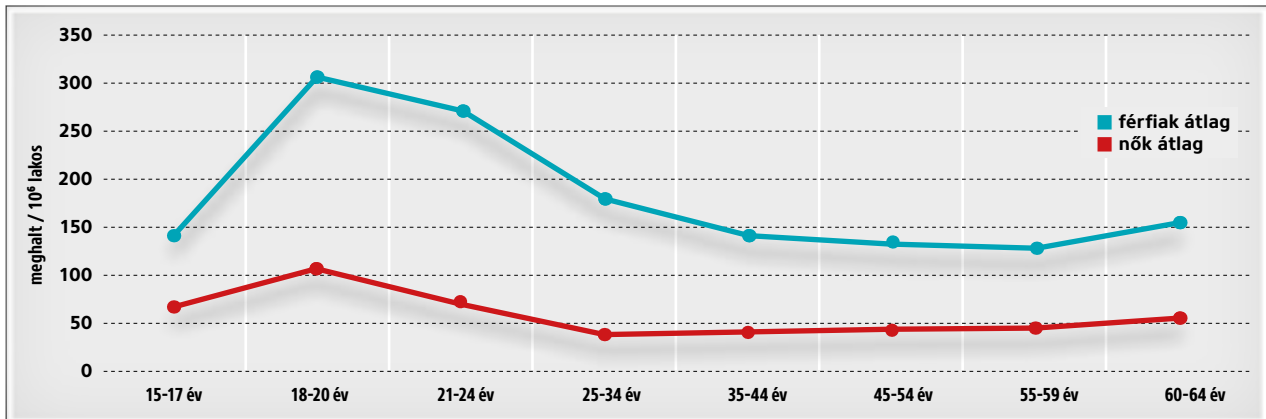
A fiatal férfiak többet vezetnek, mint a fiatal nők, a lefutott kilométerek számára eső halálos baleseteik száma is nagyobb. Hajlamosabbak a kockázatvállalásra, élménykeresésre, a gyorsra és az antiszociális viselkedésre, mint női kortársaik. Gyakrabban túlértékelik saját vezetői képességeiket, gépjárműjük lehetőségeit, barátaik jobban befolyásolhatják őket. A problémát nehezíti, hogy nem minden fiatal, kezdő vezetőre jellemző a kiugró baleseti kockázat. Bizonyos személyiségtípusok esetén e három tényező (életkor, nem, tapasztalat) kedvezőtlen kombinációja alakulhat ki.

A megoldás egyik kulcsa a célra orientált rendőri ellenőrzés lehet, aminek a kutatási eredmények alapján a fiatal férfi gépjárművezetőket fenyegető fő kockázati tényezőkre kell összpontosítani (alkohol, sebesség, drog, biztonsági öv mellőzése, olyan helyek és időpontok, ahol és amikor előfordulásuk gyakori). Az ellenőrzést és szankcionálást intenzív tudatformáló kampányoknak kell kísérniük. A szükséges célcsoportok egyike a fiatal férfiaké. Fontos lenne e



1. ábra: Az életkor, a gyakorlat és a nem szerepe a baleseti kockázat alakulásában [1].





2. ábra: Különböző korcsoportok közötti baleseti halálozási kockázata (meghalt/10<sup>6</sup> lakos) az OECD tagországaiban 2003-ban [1].

tekintetben a szülők és más, modell értékű felnőttek (példaképek) hatása (híres sportolók, színészek stb.). Sajnos, sok esetben egy ilyen személy felelőtlen nyilatkozata többet ront a célcsoport magatartásán, mint amennyit 100 jól átgondolt, alaposan megtervezett tudatformáló kampány javít.

## 2. NÉHÁNY KÜLFÖLDI KUTATÁSI EREDMÉNY

A 2. ábra a különböző korcsoportok közötti baleseti halálozási kockázatát mutatja az IRTAD (International Road Traffic Accident Database) adatbankban hozzáférhető adatok alapján.

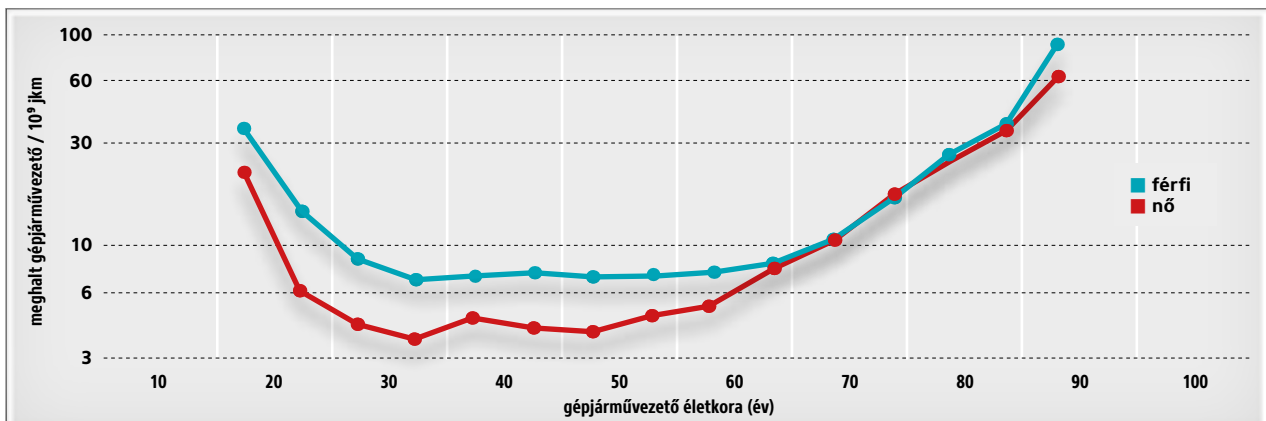
Noha a hivatkozott OECD tanulmányban [1] szereplő ábra adatai régiek, mégis alátámasztják a más kutatásokból ismert tényeket: a férfiak kockázati görbéje végig a nőké felett van, a 15–17 évesek esetén kb. kétszer, a 18–20 évesek esetén pedig már kb. háromszor olyan magas, mint az azonos korú nőké. A tapasztalat növekedésével mindkét nem görbéjét csökkenés jellemzi, majd 60–64 éves korban ismételt növekedés.

Bár az eredményt reálisnak gondolhatjuk, ennél az ábrázolási módnál több módszertani hiányosság is tetten érhető. Az ábra feltehetően nemcsak a gépjárműben meghaltakra vonatkozik, de más közlekedő csoportokra is. Jelentős módszertani probléma, hogy az egyes korcsoportokban nemcsak a gépjármű-vezetői engedéllyel rendelkezők, hanem valamennyi lakos számát veszi figyelembe. (Most nem említjük azt a járulékos nehézséget, amit az engedély birtokában ténylegesen nem vezető emberek

jelentenek.) Kutatási eredmények bizonyítják, hogy a férfiak és a nők, valamint a fiatalok és idősebbek eltérő mértékben használják gépjárműüket, ami ennél az ábrázolásnál szintén figyelmen kívül marad.

Sokkal szakszerűbb, ezért pontosabb összehasonlítást mutat a két nem közötti baleseti halálozási kockázata között a 3. ábra.

Itt a meghalt gépjárművezetők számát már az általuk lefutott járműkilométerek számához viszonyítják, ami a szakma széles körű véleménye szerint a veszélyeztettség legjobb közelítése. Mindenesetre az ábra tartalmaz néhány olyan részletet, ami legalábbis meglepő. Furcsa például, hogy a mértékegység nem járműmérték, hanem járműkilométer, de ez átszámítással könnyen megoldható. Az azonban első pillantásra érthetetlennek tűnik, hogy miért 20 éves kortól kezdődik az ábra, hiszen közismert, hogy az USA egyes államaiban már 16 éves kortól lehet gépjármű-vezetői engedélyt szerezni. A furcsaságok tisztázása érdekében felvettem a kapcsolatot a szerzővel, aki azt a felvilágosítást adta, hogy az Amerikai Egyesült Államokban nehézségekbe ütközik a futásteljesítmény korcsoportok szerinti pontos becslése. Így kénytelen volt a felmérés készítőinek nagyvonalúan kialakított korcsoportjait használni. (Itt jegyzem meg: sajnos hazánkban sem állnak rendelkezésre ilyen adatok.) Túllépve ezeken a furcsaságokon megállapíthatjuk, hogy a felmérés eredményei tendenciájukat tekintve azért reálisnak tűnnek. A férfiak baleseti halálozási kockázata itt is nagyobb, mint a nőké, ha nem is olyan nagy eltéréssel, mint a korábbi



3. ábra: Különböző korú és nemű gépjárművezetők közötti baleseti halálozási kockázata (meghalt/egymilliárd járműkilométer) az USA-ban 2000 és 2002 között [2].

esetekben. (A függőleges tengely nem lineáris beosztású, ami persze félrevezető lehet.) Az életkor növekedésével itt is meredeken mérséklődik a halálozási kockázat, és nagyjából 34 éves kortól 60 éves korig állandónak mondható. A nők esetén előbb megkezdődik a növekedés, mint a férfiaknál, náluk már 50 éves kor előtt emelkedni kezd a kockázat. 65 éves kor körül a két nem bal-eseti halálozási kockázata már egyforma, és ettől kezdve a kor előrehaladtával együtt növekszik közel 90 éves korig. Csupán a legidősebb gépjárművezetőknél mutatkozik ismét kockázati eltérés a férfiak hátrányára. Meglepő és a többi kutatási eredménynek ellentmond az a tapasztalat, hogy a legidősebb gépjárművezetők baleseti halálozási kockázata meghaladja a fiatal kezdőkéét. Ez lehet különleges, úgynevezett „Amerika-specifikus” eredmény is, ahol – mint arról olvashattunk – sok nyugdíjas lakócsóban járja az országot.

### 3. HAZAI ADATOK ELEMZÉSE

A hazai személysérüléses közúti baleseti adatok elemzésével néhány olyan részletre derítettünk fényt, amely felhasználható a gépjárművezető-képzés területén is. Az 1. táblázat a különböző típuscsoportú 2013. évi közúti balesetek számának megoszlását mutatja az okozó neme szerint. Az abszolút

számok minden esetben a férfiak esetén nagyobbak, azonban a relatív gyakoriságokra ez már nem igaz.

A táblázatokban (1. és 2.) csak ott adtuk meg és jelöltük eltérő színnel a relatív gyakoriságokat, ahol a nők nagyobb, mint a férfiaké, az ábrákban (4. és 5.) már valamennyi relatív gyakorisági érték megtalálható.

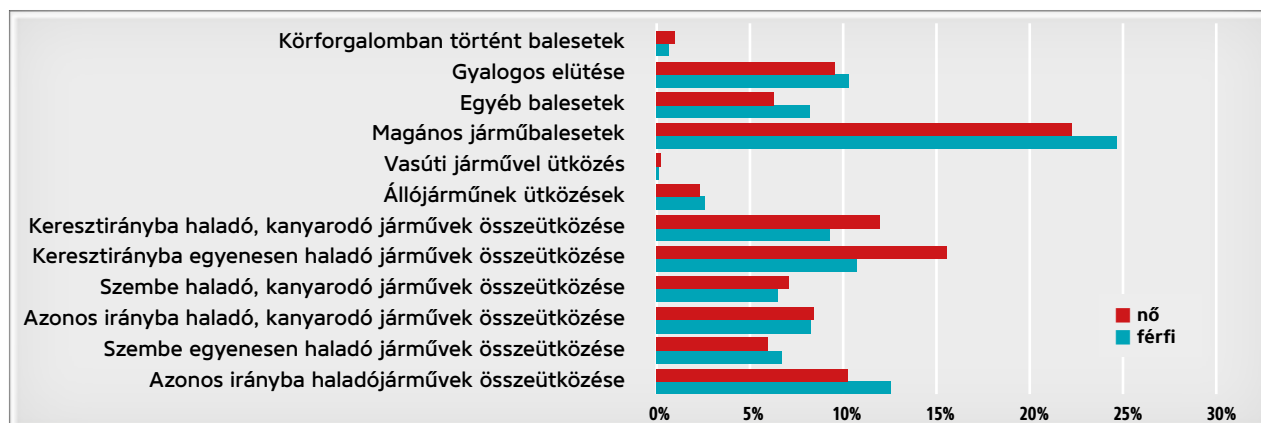
Az összefüggések jobban láthatóak a 4. ábrán. Az ábrából egyértelműnek tűnik, hogy a nők relatív gyakorisága a keresztirányba haladó, kanyarodó járművek összeütkezése esetén, de még inkább a keresztirányba egyenesen haladó járművek összeütkezésekor nagyobb jelentősen, mint a férfiaké. Összefoglalva a lényegét, a nőknél az elsőbbségadással kapcsolatos nehézségek nagyobbban tűnnek, mint a férfiaknál. A baleseti helyzetben (baleset-típuson) túlmenően megvizsgáltuk a balesetet előidéző elsődleges ok szerinti 2013. évi esetszámok nemek szerinti megoszlását is. (Ezek minden esetben a helyszínelő rendőr által megadott baleseti okokat jelentik.)

A vizsgálat eredményei részint megerősítik, részint új ismeretekkel gazdagítják az eddigieket. A megerősítés: az „elsőbbség meg nem adása” mint baleseti ok a nőknél jelentősen nagyobb részaránnyal szerepel, mint a férfiaknál. Az új ismeretek: a gyalogosok hibája nőknél több mint kétszer olyan gyakori, mint férfiaknál. (Ez most nem tárgya

1. táblázat: A különböző típuscsoportú személysérüléses közúti balesetek száma 2013-ban az okozó neme szerint

Baleset típuscsoportja / Vezető neme	férfi	nő	összesen*
azonos irányba haladó járművek összeütkezése	1369	325	1789
szembe egyenesen haladó járművek összeütkezése	736	191	988
azonos irányba haladó, kanyarodó járművek összeütkezése	897	299	1289
szembe haladó, kanyarodó járművek összeütkezése	681 (6,11%)	231 (6,19%)	956
keresztirányba egyenesen haladó járművek összeütkezése	1165 (10,46%)	527 (14,13%)	1737
keresztirányba haladó, kanyarodó járművek összeütkezése	973 (8,74%)	424 (11,37%)	1474
álló járműnek ütközések	293	78	382
vasúti járművel ütközés	13 (0,12%)	6 (0,16%)	21
magános járműbalesetek	2511	700	3281
egyéb balesetek	840	225	1207
gyalogos elütése	1596 (14,33%)	696 (18,66%)	2468
körforgalomban történt balesetek	64 (0,57%)	28 (0,75%)	99
<b>Összesen</b>	<b>6646</b>	<b>1818</b>	<b>15691</b>

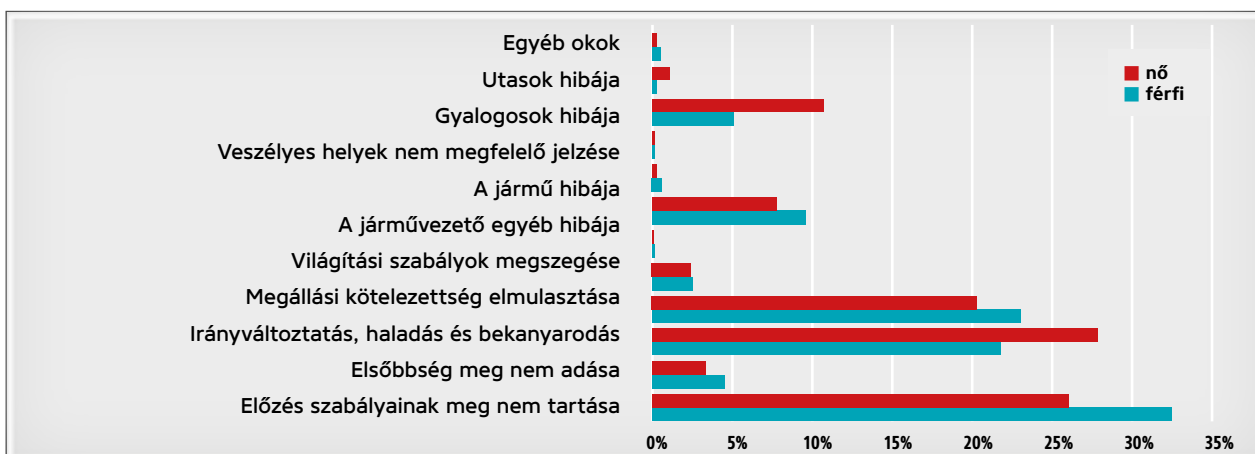
(\*): azon adatokkal együtt, ahol a vezető neme nem volt kitéve



4. ábra: A különböző típuscsoportú személysérüléses közúti közlekedési balesetek részaránya 2013-ban az okozó neme szerint

2. táblázat: A balesetet előidéző elsődleges ok szerinti balesetszám 2013-ban az okozó neme szerint

Elsődleges baleseti ok / okozó neme	Férfi	Nő
Sebesség nem megfelelő alkalmazása	3601	970
Előzés szabályainak meg nem tartása	498	124
Elsőbbség meg nem adása	2413 (21,7%)	1037 (27,8%)
Irányváltóztatás, haladás és bekanyarodás	2562	756
Megállási kötelezettség elmulasztása	274	91
Világítási szabályok megszegése	15	3
A járművezető egyéb hibája	1063	287
A jármű hibája	70	10
Veszélyes helyek nem megfelelő jelzése	14	5
Gyalogosok hibája	556 (5,0%)	398 (10,7%)
Utások hibája	20 (0,2%)	38 (1,0%)
Egyéb okok	52	11
<b>Összesen</b>	<b>11138</b>	<b>3730</b>



5. ábra: A balesetet előidéző elsődleges ok szerinti balesetszám 2013-ban az okozó neme szerint

vizsgálatunknak.) Még figyelemre méltó, hogy a „megállási kötelezettség” elmulasztása nagyjából azonos, alacsony részarányú mindkét nemnél.

Az mindenesetre jól látszik a fentiekből, hogy az elsőbbséggel kapcsolatos ismereteknek nagyobb szerepet kell kapniuk a női gépjárművezetők oktatásánál, képzésénél.

#### 4. KÖVETKEZTETÉSEK

Az ismertett kutatási eredmények egyértelműen azt mutatják, hogy a közúti közlekedésben a nők a férfiaknál kisebb baleseti kockázattal vesznek részt. Ez valószínűleg azzal az általános vélekedéssel magyarázható, hogy a nők szabálytisztelőbbek, óvatosabbak, nagyobb figyelmet fordítanak közlekedő partnereikre. Természetesen a személyes tapasztalat nem ritkán ellentmond ennek az általános képnek. Megfigyelhetők fiatal hölgyek, akik biztonsági öv nélkül közlekednek, sőt olyanok is, akik a férfiakat megszégyenítő „vagánysággal” vezetnek. Mindez azonban valószínűleg a kisebbség, a többségre minden bizonnyal igazak az általános vélekedések. A férfiak számára sokszor idegesítően lassúnak tűnnek női gépjárművezető társaik, azonban a baleseti statisztika egyértelműen azt mutatja, hogy a hölgyek óvatossága, magasabb szintű toleranciája a férfiakénál jobb baleseti mutatókban nyilvánul meg. Ezért is jó lenne,

ha férfitársaink nem kritizálnák és próbálnák gyorsabb haladásra bírni a női vezetőket. Sajnos volt olyan TV-reklám is, ami kifejezetten rossz példát adott a jelzőlámpához közelítő gépkocsi női vezetőjét gyorsabb haladásra ösztökélő férfi utas magatartását mutatva. („Igyekezünk, igyekezünk, még átérünk!”)

Természetesen más kérdés az autósport világa. Ott – úgy tűnik – kevés az esély arra, hogy versenyképes hölgyversenyző jelenjen meg a pályán. Különösen igaz ez a Formula-1-re, ahol eddig csak próbálkozásoknak lehettünk tanúi. Úgy látszik, ezeket a határhelyzeteket a férfiak nagyobb sikerrel kezelik, mint a hölgyek. Hangsúlyozni kell azonban, hogy nem szabad összekeverni a hétköznapi közúti közlekedést az autósport világával.

A hazai baleseti adatok elemzése is rávilágít arra, hogy a hölgyek különleges nehézségekkel szembesülnek az elsőbbségadás tekintetében. Ez további kutatást igényel, és figyelembevétele fontos lenne a gépjárművezető-képzésben.

PROF. DR. HABIL HOLLÓ PÉTER  
AZ MTA DOKTORA, A KTI KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET NONPROFIT KFT.  
KUTATÓPROFESSZORA, A SZÉCHENYI ISTVÁN EGYETEM TANÁRA

#### Felhasznált irodalom:

- [1]: YOUNG DRIVERS The Road to Safety, OECD/ECMT, Joint Transport Research Centre, Paris, 2006, ISBN 92-821-1334-5
- [2]: Evans, Leonard: Traffic Safety, 2006

NEMZETKÖZI KONFERENCIA

# A közúti közlekedés- biztonsági tevékenység szervezeti háttere

2014 októberében regionális workshopot (alkotó műhelyt) rendeztek Belgrádban a közúti közlekedésbiztonsági tevékenység szervezeti hátteréről. A szervezők között találhattuk az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságát, a Szerb Köztársaság Építési, Közlekedési és Infrastruktúra Minisztériumát, Közúti Közlekedésbiztonsági Ügynökségét, Regionális Együtműködési Tanácsát, a Világbank GRSF (Global Road Safety Facility) nevű kezdeményezését, mely egy világméretű közúti közlekedésbiztonsági együttműködést takar, és az olasz Közlekedési és Infrastruktúra Minisztériumot. A szervezők körét jól mutatják a résztvevőknek kiosztott „csomagon” látható logók. A kétnapos tanácskozáson több száz szakember vett részt. Magyarországot – a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. részéről – e sorok szerzője képviselte két előadással és egy kerekasztalvítán való részvétellel.

A tanácskozás célja a régióban tevékenykedő szakemberek ismeretszintjének növelése (az ún. „capacity building”) volt, elsősorban a közúti biztonsági tevékenység irányítása, szervezeti háttere, az egyes szervezetek együttműködése területén. E mellett az angolul, oroszul és szerbül folyó vita foglalkozott a nemzeti stratégiák kialakításával, reális, hosszú távú célkitűzések megfogalmazásával, a tevékenység pénzügyi hátterének megteremtésével, a változások figyelemmel kísérését és értékelését szolgáló adatok gyűjtésével is.

Központi kérdésként a közúti közlekedésbiztonsági tevékenység irányítására szolgáló vezető, irányító testület/szervezet, az ún. „lead agency” szerepelt a napirenden. Tudjuk, hogy vannak országok (például Franciaország), ahol egy magas szintű (magas szakmai színvonalú), független (egyik tárcához sem tartozó, közvetlenül a köztársasági elnökhöz rendelt) szervezet irányítja a szakterületen folyó munkálatokat. Mivel hatalommal és pénzzel is rendelkezik, ez a szervezet osztja a feladatokat és az elvégzésükhöz szükséges anyagi eszközöket, ellenőrzi a munkák ütemezett előre haladását, elvégzését, eredményességét, számon kéri, beszámoltatja a résztvevőket.

Magyarországon a közúti biztonsági tevékenység koordinálása a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium feladata. Érdemes elgondolkodni azon, vajon milyen hátrányok adódhatnak abból, hogy hazánkban nem létezik a szó igazi értelmében vett magas szintű, független irányító szervezet („lead agency”). Véleményem szerint a legnagyobb problémát az okozhatja, hogy a jelenlegi szervezeti háttér lehetővé teszi, sőt, szinte megköveteli, hogy az egyes tárcák saját tevékenységüket értékeljék. Ennél fogva kritikus

hang el sem várható tőlük, hisz mindenki igyekszik védeni a „mundér becsületét”. A tényleges helyzetet, az egyes tárcák által végzett munka mennyiségét és minőségét, a közúti biztonság valós színvonalát csak árnyalt és szakszerű értékelés tükrözheti. (Ezen a ponton merül fel a független közúti közlekedésbiztonsági obszervatórium gondolata, mely szintén jó megoldás lehet erre a problémára.) Személyes véleményem, hogy a hazai közúti biztonság területén a legutóbbi években (2007 és 2013 között) elért siker, az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (ETSC) 2012. évi PIN (performance index: teljesítménymutató) díja sem okvetlenül bizonyítja a jelenlegi szervezeti háttér optimális voltát. Sőt, úgy vélem, hogy az említett sikereket a jelenlegi szervezeti háttér hiányosságai ellenére sikerült elérni. Néhány elhivatott szakember áldozatos munkája és még sok egyéb

tényező vezetett ezekhez a sikerekhez, de meggyőződésem, hogy egy igazi, független, magas szintű irányító szervezet megléte esetén a sikerek és az eredmények még jelentősebbek lehetnek volna. Érdemes áttekinteni az ilyen szervezet feladatait, hogy még tisztább képet alkothassunk az esetleges további problémákról.

Bliss és Breen (2009) [1] szerint az irányító szervezet feladatai a következők:

- ▶ a kormányzaton belüli koordináció, mind horizontális, mind vertikális értelemben, nemzeti, regionális és helyi szinten;
- ▶ a résztvevők közötti koordináció, beleértve a kormányzat partnereit, a szakmai, nem kormányzati szervezeteket, az üzleti szektort, a parlamenti csoportokat és bizottságokat;



PROF. DR. HOLLÓ PÉTER, a kerekasztalvita magyar résztvevője

- ▶ átfogó szabályozási (jogsabályi) háttér kialakítása;
- ▶ fenntartható anyagi források biztosítása a tevékenységek éves finanszírozására, ésszerű elosztási modell megteremtése;
- ▶ a közúti közlekedésbiztonsági stratégia széles körű megismertetése a kormányzati körökben és a társadalomban;
- ▶ a változások, trendek folyamatos figyelemmel kísérése (monitorozása) és értékelése, beszámoló a kormányzat számára;
- ▶ stratégiai vezető szerep a kutatásban és az ismeretek átadásában (ún. „tudástranszferben”).

Ezek a követelmények ma is aktuálisak. Elolvassa őket, világossá válik például, hogy egy nemzeti program kidolgozása, elfogadtatása és megvalósítása nagyon fontos, de lényeges lenne a regionális és helyi programok kialakítása is. Ismereteim szerint nem mondható tipikusnak, hogy Magyarországon a régiók, megyék, nagyobb városok saját – a nemzeti célokra és követelményekre nyugvó – közúti közlekedésbiztonsági programmal rendelkeznek. Van ugyan néhány üdítő kivétel, például Győr városa, ahol a SOL (Save our Lives) EU projekt keretében közúti közlekedésbiztonsági stratégia került kialakításra a GRSP Magyarország

### **A jelenlegi rendszer fokozatos tökéletesítése kevesebb bajjal járhat, mint a teljes megváltoztatása.**

és a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. Közlekedésbiztonsági Központja közreműködésével. Nagyon valószínű, hogy az országos célok elérése minden területen más jellegű erőfeszítéseket igényel. (Egyetlen példa: bizonyára van, ahol a kerékpárosok biztonsága a központi kérdés, de lehet olyan terület is, ahol a fának, szilárd tárgynak ütközések okozzák a legtöbb balesetet. Lényeges tehát a különböző célterületekre összpontosító, hatékony helyi megelőző programok kialakítása, összehangolása.) Az sem kétséges, hogy a helyi problémákat legjobban az ott dolgozó szakemberek ismerik. Messziről, íróasztal mellől tehát nem lehet igazán hatékony helyi programokat kialakítani. Ilyen körülmények között nem könnyű annak az alapelvnek a megvalósítása, hogy „think global, act local”, vagyis gondolkodj átfogóan, cselekedj helyi szinten. A nemzeti célok tehát csak a legfontosabb helyi közlekedésbiztonsági problémákra koncentrálva érhetőek el. Ha tehát összevetjük a jelenlegi hazai gyakorlatot a „lead agency” elvvel, azt láthatjuk, hogy a magyar szervezeti háttér abból a szempontból nem mondható optimálisnak. Ennek ellenére az utóbbi évek hazai közúti közlekedésbiztonsági tevékenysége viszonylag sikeresnek mondható, amit a már említett ETSC PIN díja is elismert.

A többi visegrádi ország (Szlovákia, Cseh Köztársaság, Lengyelország) a hazaihoz hasonló szervezeti, irányítási háttérrel rendelkezik. Mindenképpen kiemelt érdemmel ezek közül Szlovákia, ez a szomszédunk nyerte a 2014. évi PIN díjat kiemelkedő közúti közlekedésbiztonsági teljesítményéért. Az ország 2010 és 2013 között 37%-kal csökkentette a közúti közlekedési balesetek következtében

meghaltak számát. (Csupán megjegyzem: ez a szám távolról sem teljesítménymutató, egyszerű abszolút szám, aminek alakulására a célzott intézkedéseken túl számos külső tényező is hatást gyakorolhat. Másképpen kifejezve: egyáltalán nem biztos, hogy a halálos áldozatok csökkenő száma sikeres közúti biztonsági tevékenységet takar. Elképzelhető például, hogy a csökkenés a gazdasági válság vagy a szélsőséges időjárás rövid távú következménye.)

Összegezve a fentieket, elmondható, hogy az elmélet és gyakorlat – legalábbis részben – itt ellentétben áll egymással. Vagyis az eredmények azt mutatják, hogy nem csak az optimális szervezeti struktúra (a „lead agency” elv) lehet sikeres a közúti biztonság területén. Fogalmazhatunk így is: több jó megoldás képzelhető el, de optimális valószínűleg csupán egy. Nehéz lenne megmondani, vajon a jelenlegi struktúra erőszakos, a „lead agency” elvnek való átalakítása, vagy a meglévő fokozatos fejlesztése lenne-e sikeresebb Magyarországon a jövőben. Úgy tűnik, a környező országok közúti közlekedésbiztonsági irányító struktúrája a korábbi társadalmi-politikai rendszerek öröksége, nem véletlen a sok hasonlóság közöttük. Bevallom, erre a kérdésre magam sem tudok határozott választ adni. Mindenesetre úgy érzem, talán a jelenlegi rendszer fokozatos tökéletesítése kevesebb bajjal járhat, mint annak minden áron való teljes megváltoztatása.

A konferencián több kerekasztalvita foglalkozott e témával. A vitában többek között elhangzott a moderátor szájából az a kérdés is, hogy vajon a régió országai „utolérhetik-e” a közúti közlekedésbiztonság területén vezető országokat (Svédország, Hollandia, Egyesült Királyság stb.) Volt, aki egyértelműen azt mondta, igen, természetesen, miért is ne. Magam másképp látom ezt a kérdést. Az tény, hogy a régió országai szerencsés helyzetben vannak, hiszen sokat tanulhatnak a motorizáció és közúti közlekedésbiztonság tekintetében előttünk járóktól. Nem kell elkövetniük újra azokat a hibákat, amiket mások már egyszer elkövettek. Elég eltanulniuk tőlük a legjobb gyakorlatokat („best practices”), és azokat a nemzeti viszonyokra átültetve kétségkívül lerövidíthetik a fejlődés idejét, gyorsíthatják azt. Ugyanakkor a hazai közúti biztonsági helyzet árnyalt elemzése is azt mutatja, hogy bár korábbi önmagunkhoz képest óriási a fejlődés, a nemzetközi rangsorban nem igazán léptünk előre. Ennek az a magyarázata, hogy a többi ország is közel olyan mértékű fejlődést mutatott, mint Magyarország, sőt, többen túl is szárnyalták azt, így tehát viszonylagos helyzetünk nem igazán javult. Kézenfekvőnek tűnik, hogy egy rosszabb helyzetben lévő országban viszonylag könnyebben érhető el nagyobb mértékű javulás, hiszen ott még több a kihasználatlan lehetőség, mint egy kedvezőbb helyzetben lévőben. Ennek ellenére – számomra meglepő módon – például Svédország nagyobb mértékű fejlődést ért el 2001 és 2010 között, mint Magyarország. Tette ezt olyan körülmények között, amikor ott már a hagyományos lehetőségek szinte teljesen kimerültek (a biztonságiöv-viselési arány, vagy a gépjárművek nappali kivilágítási aránya közel 100 százalékos), vagyis új, innovatív megoldásokra volt szükség. Ez a példa is azt mutatja, hogy egyáltalán nem könnyű a felzárkózás. Ahhoz alapvető filozófiai



JOSEF MIKULÍK (Cseh Köztársaság) előadás közben

váltásra is szükség lenne. Bevallom, amikor először hallottam a svéd zéró vízióról, még hitetlenkedve, fenntartással fogadtam. Ma sem gondolom reálisnak azt a – már az EU 2050-es terveit is motiváló – elképzelést, hogy sikerül valaha is nullára csökkenteni a közúti balesetben életüket veszítettek számát. Bizonyos tekintetben mégis szembezőkő a filozófiabeli különbség a svéd és magyar felfogás között. Álljon itt egyetlen példa. Felismerve azt a tényt, hogy a lakott területen kívüli országutakon a frontális

### **A közlekedésbiztonsági intézkedéseknek tudományos igényű hatásvizsgálatokon kellene alapulniuk.**

gépjármű összeütközések követelik a legtöbb emberéletet, csak olyan országutakon engedélyeznek 70 km/h-nál nagyobb sebességet, ahol a két forgalmi irány fizikai elválasztásra került. Vagyis abból indulnak ki, hogy az emberi test milyen sebességű ütközéseket képes elviselni halálos vagy súlyos sérülés nélkül, és a sebességhatárokat ennek alapján határozzák meg. Magyarországon ezzel szemben nem kevés olyan szakaszt találunk, ahol fizikai elválasztás nélkül 110 km/h a sebességhatár. Jól felismerhető tehát a magyar és svéd közlekedésbiztonsági filozófia közötti alapvető különbség ezen a példán is.

Magam a kerekasztal-beszélgetés során elismertem, hogy a „lead agency” elv kétségkívül alapvető fontosságú, egyike a legfontosabb kérdéseknek. Hozzátettem azonban, hogy legalább ennyire fontosnak érzem a magas

szintű politikai kezdeményezést, támogatást és kötelezettségvállalást, de véleményem szerint kulcsfontosságú kérdés a döntéshozók és a kutatók közötti párbeszéd javítása. Ezzel a megállapítással a konferencia egyetlen résztvevője sem szállt vitába. Azt tartanám igazán fontosnak, hogy a közlekedésbiztonsági döntések, intézkedések elsősorban kutatási eredményeken és tudományos igényű hatásvizsgálatokon alapuljanak, ne pedig hirtelen ötleteken, népszerűségi megfontolásokon. Úgy érzem, ez lenne a garancia arra, hogy a hazai közúti közlekedésbiztonság helyzete tovább javuljon.

A közúti közlekedésbiztonság javítását mint szükséges politikai prioritást több előadó is hangsúlyozta. Így tett *Josef Mikulík* is, a Cseh Köztársaság közlekedési kutatóintézetének (CDV) korábbi igazgatója is. Talán a legjobb példa erre az a már legendás francia kezdeményezés, amikor maga *Jacques Chirac* elnök minősítette a legfontosabb nemzeti prioritások egyikévé a közlekedésbiztonság javítását.

A konferencián elhangzott előadások mindegyike letölthető az ENSZ EGB honlapjáról [2].

PROF. DR. HABIL HOLLÓ PÉTER  
AZ MTA DOKTORA, A KTI KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET NONPROFIT KFT.  
KUTATÓPROFESSZORA, A SZÉCHENYI ISTVÁN EGYETEM TANÁRA

#### **FELHASZNÁLT IRODALOM:**

- [1]: Bliss, A. & Breen, J (2009): Country guidelines for the conduct of road safety capacity reviews and the specification of lead agency reforms, investment strategies and safe system projects. World Bank Global Road Safety Facility, Washington, D.C.  
[2]: [http://www.unece.org/trans/roadsafe/belgrade\\_2014.html](http://www.unece.org/trans/roadsafe/belgrade_2014.html)

FÉLÚTON AZ ENSZ ÉS A WHO KÖZÖS MOZGALMA

# Cselekvések Évtizede a Közlekedés- biztonságért 2011–2020

A világ közútjain bekövetkező szerencsétlenségek során másodpercenként heten szenvednek el súlyos sérüléseket, hat másodpercenként pedig valaki az életét veszíti. Ezek az adatok közös cselekvésre ösztönözték az ENSZ-t és az Egészségügyi Világszervezetet (WHO), amelynek eredményeképpen megszületett a Cselekvések Évtizede a Közlekedésbiztonságért 2011–2020 (Decade of Action for Road Safety 2011–2020), egy olyan, a világ minden részére kiterjedő kezdeményezés, amely a közúti közlekedési balesetben elhunytak és sérültek számának csökkentését, számszerűsítve nem kevesebb, mint ötmillió emberi élet megmentését tűzte ki célul.

A programot tehát az a sajnálatos tény hívta életre, hogy napjainkra a közúti közlekedési balesetek váltak az új „világjárvánnyá”: évente 1,3 millió ember veszti életét és ötvenmillióan sérülnek meg súlyosan az utakon. Ez a szám magasabb, mint a malária által szedett áldozatok éves száma. A halálos kimenetelű közlekedési balesetek több mint 90%-a a fejlődő országokban következik be: Indiában és Indonéziában például minden korosztályt összevetve a közúti közlekedési balesetek jelentik a második leggyakoribb

halálokat. Európában a helyzet ennél kedvezőbb, de intő jel, hogy a 15 és 29 éves korosztály körében még így is a közlekedési balesetek szedik a legtöbb áldozatot. A járványokat a megfelelő orvosságokkal meg lehet fékezni, a közlekedési balesetek esetében azonban nem létezik olyan vakcina, amely egymagában képes lenne megállítani a szerencsétlenségeket. Ugyanakkor számos olyan közlekedéspolitikai, mérnöki és kommunikációs eszköz van, amellyel a közúti halálozások megelőzhetővé válnak.





A mozgalmat életre hívó ENSZ és a WHO szerint tudatos beavatkozás nélkül 2020-ra a közlekedési balesetek évente 1,9 millió életet követelhetnek majd, jelentősen túllépve a jelenlegi, 1,3 milliós éves halálozási számot. Ezért a tízéves mozgalom célja, hogy minden részt vevő ország a lehetőségeihez mérten foglalkozzon a baleset-megelőzés ügyével, így megállíthatóvá, majd megfordíthatóvá válhatna a közlekedési baleseti számok jelenlegi trendje.

### A PROGRAM INDULÁSA

A Cselekvések Évtizede program története 2009. március 2-áig nyúlik vissza: ekkor született meg ugyanis az ENSZ keretein belül az a felső politikai elhatározás, hogy a kezdeményezéshez csatlakozó kormányok az elkövetkező tíz évben fokozott figyelmet szentelnek a területnek, és különböző cselekvési programokat hajtanak végre a közlekedésbiztonság válsághelyzetének megoldása érdekében. Az ENSZ Közgyűlése határozatban hirdette meg a „Cselekvések Évtizede a Közlekedésbiztonságért” programot, amelyet több mint kilencven ország, köztük Magyarország is támogat. A program szimbóluma és egyben legismertebb arcuati eleme az a sárga kitűző, amely a közlekedésbiztonság javítása iránti személyes vagy intézményi szintű elkötelezettséget képviseli. A jelvényhez kapcsolódó jelmondat így szól: „Wear. Believe. Act.” („Viseld, higgy, cselekedj!”) A kezdeményezés saját honlapján és a közösségi oldalakon arra ösztönzi a látogatókat, hogy támogassák az ügyet a sárga kitűző viselésével. A mozgalomhoz egyébként bárki csatlakozhat, aki úgy érzi, fontos számára a baleset-megelőzés ügye. Jól példázza ezt, hogy világszerte számos híresség felsorakozott a mozgalom mellett, többek közt a volt amerikai elnök, *Bill Clinton*, a *Mandela* család vagy olyan jól ismert világbajnok autóversenyzők, mint például *Fernando Alonso*, *Lewis Hamilton*, *Sébastien Loeb* és *Kimi Räikkönen*.

### „EGYÜTT TÖBB MILLIÓ ÉLETET MENTHETÜNK MEG.”

Ami a program szakmai oldalát érinti, öt stratégiai esz-közt határoztak meg a cél elérésére: közlekedésbiztonsági menedzsment fejlesztése; a közúti infrastruktúra és a közlekedési hálózat biztonságának javítása; a járművek biztonságának további javítása; az úthasználók magatartásának javítása; a baleset utáni rehabilitáció fejlesztése. A tízéves program nagy hangsúlyt fektet továbbá arra is, hogy a hatékony baleset-megelőzési lehetőségekkel és tudással rendelkező fejlett országok megosszák tapasztalataikat, jól bevált módszereiket az elmaradottabb, rosszabb közlekedésbiztonsági mutatókkal rendelkező országokkal.

### A CSELEKVÉSEK ÉVTIZEDE MAGYARORSZÁGON

A program hazai megvalósulásában számos hazai szervezet játszik kiemelkedő szerepet, többek között a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft., az Országos Balesetmegelőzési Bizottság, a GRSP Magyarország, de a közreműködők csoportjába tartozik a WHO magyarországi képviselője, a Hungaroringen található Vezetéstechnikai Centrum, valamint több civil szervezet is, nem beszélve azokról a sikeres hazai autóversenyzőkről, akik szintén elkötelezett hívei a közlekedésbiztonságnak. A program kezdő napján, 2011. május 11-én a hazai résztvevők sajtótájékoztatót tartottak, sőt, a mozgalomhoz csatlakozó motorkerékpárosok és kerékpárosok Budapesten, a Flórián téri Baleseti Áldozatok emlékművénél megemlékeztek a közlekedési balesetek áldozatairól, ezáltal is kifejezve elkötelezettségüket a baleset-megelőzés ügye iránt.



Néhány a „Decade of Action for Road Safety 2011–2020” kiadványai közül

## KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI VILÁGHÉT

Már a program indulását megelőzően is rendezett az ENSZ úgynevezett Közúti Közlekedésbiztonsági Világhetet, amelynek keretében világszerte kampányokat szerveztek és különböző rendezvényeket tartottak a tudatosabb és biztonságosabb közlekedés jegyében. A világhét a Cselekvések Évtizedében hagyománnyá erősödött. A legelső ENSZ Közlekedésbiztonsági Világhetet 2007 áprilisában tartották, továbbá ekkor rendezték meg Svájcban az Ifjúsági Világtalálkozót is, amelyre több mint száz országból négyszáz résztvevő érkezett. Itt írták alá a Fiatalok

Közlekedésbiztonsági Nyilatkozatát is, amelyben elköteleződésüket fejezték ki a közlekedésbiztonság javítása mellett, és a felnőtteket is arra szólították fel, hogy szülőként és vezetőként vállalják fel a rájuk háruló feladatokat. A második világhét 2013 májusában került megrendezésre, amelynek témája a gyalogosok védelme volt, és amelyhez az Európai Bizottság is csatlakozott „Gyalogosbiztonság: a legvédtelenebbek védelme a városi közutakon” című brüsszeli konferenciájával. A rendezvény után a jelenlévők részt vehettek a Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) által szervezett „Long short walk” (Hosszú rövid séta) elnevezésű közúti közlekedésbiztonsági demonstráción is.

2015-ben a Közlekedésbiztonsági Világhét fókuszában a gyermekek biztonságos közlekedése áll majd. A május 4–10. közötti világméretű rendezvénysorozathoz kapcsolódóan az ENSZ 2014 novemberében egy #SaveKidsLives névre hallgató kampányt is indított. Ennek központi eleme egy olyan, bárki által aláírható nyilatkozat, amelynek a megszövegezését a világ minden tájáról származó gyerekek véleményére, elképzeléseire alapozták: arról kérdezték őket, mit gondolnak a közlekedésről, mennyire találják biztonságosnak saját utazásukat például az iskolába. A megkérdezett gyerekek világosan megfogalmazták, mire volna szükségük a védelmük érdekében. A nyilatkozatot magánemberek és szervezetek egyaránt aláírhatják, és célja, hogy a döntéshozókat a gyermekek közlekedésbiztonságának előtérbe helyezésére ösztönözze. Az ENSZ arra buzdította mindenkit, hogy a világhéten rendezzen olyan programot (akár a gyerekeivel együtt a saját közösségében, pl. iskolában, helyi művelődési házban stb.), amelyen átadják ezt a nyilatkozatot a közlekedésben kompetens döntéshozók számára.

### A CSELEKVÉSEK ÉVTIZEDE A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGÉRT 2011–2020 KAMPÁNY HAZAI TÁMOGATÓI:

**Walterné Dancsó Adrienn, Főnix Motorsport** – gyorsasági OB  
F-1600 bajnok 2008, 2009; Az év női versenyzője 2009

**Benik Balázs, Opel Dakar Team** – Magyar abszolút rallye  
bajnok 2003, 2006, 2007

**Boszó Zoltán rendőr dandártábornok**, rendőrségi főtanácsos,  
a Pest Megyei Baleset-megelőzési Bizottság  
képviseletében

**Herczig Norbert, Skoda Rally Team Hungary** – Magyar  
abszolút rallye bajnok 2009

**Kiss Pál Tamás, Tech1 Racing** – Formula Renault UK bajnokság  
3. helyezett 2010

**Walter Csaba, Schubert Motorsport** – Gyorsasági abszolút  
bajnok 2008

# Vigyázzunk egymásra!

## Két keréken érkezik a tavasz



ORFK-ORSZÁGOS  
BALESETMEGELŐZÉSI  
BIZOTTSÁG

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



MAGYAR  
KERÉKPÁROSKLUB

# INGYENES ÁLLAMI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI PROGRAM



NEMZETI FEJLESZTÉSI  
MINISZTERIUM



KÖZÜTI  
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
AKCIÓPROGRAM

**WWW.TANULOKNAK.HU**  
**WWW.KRESZFELFRISSITO.HU**

**A BIZTONSÁGOS KÖZLEKEDÉS, A GYERMEKBALESETEK  
SZÁMÁNAK CSÖKKENTÉSE MINDANNYIUNK KÖZÖS CÉLJA!**

**Regisztrálj és végezd el ingyenesen**

a TANULOKNAK.HU és KRESZFELFRISSITO.HU  
képzéseket és tudj meg minél többet  
a közlekedésről!

Az Okleveléllel kapott kuponkódodat pedig  
érvényesítsd további kedvezményekért!

**ELÉRHETŐSÉGEINK:**



**WWW.TANULOKNAK.HU**



**FACEBOOK.COM/BIZTONSAGOSKOZLEKEDES**

