


# KÖZLEKEDÉS- BIZTONSÁG

A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG SZAKMAI LAPJA

2015 / 2. SZÁM



**„Komoly szakmai potenciállal rendelkezünk”**

Beszélgetés Várszegi Gyulával,  
a Magyar Közlekedési Szövetség elnökével

---

**2015 a gyalogosok és kerékpárosok éve**

---

**VÉDA Közúti  
Intelligens  
Kamerahálózat**

---

**Ha a villanyoszlop büntet**

# A KÖZLEKEDÉS- BIZTONSÁG KÖZÖS ÜGYÜNK!



KÖZLEKEDÉSI  
HATÓSÁGOK

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

# A Nagy Generáció

*Presser Gábor* nem szereti, ha a Nagy Generáció tagjaként emlegetik. Legutóbbi, *Friderikusz Sándornak* adott interjújából megtudhattuk, hogy ennek egyetlen oka van: Ő még „csápolta” *Szörényi Leventének*. Tetszik, nem tetszik: *Presser Gábor* emblematikus személyisége a magyar beat-zene és a Nagy Generációé.

*Urbán Lajos, Nagy Ervin, Onozó György, Mezei Gábor, a Malév-es Fazekas József, Bajusz Rezső* és a ma is aktív *Várszegi Gyula* a közlekedési Nagy Generáció tagjai. Oly' korban voltak Ők a szakma vezetői, amikor a magyar közlekedés történelmi korszakát éltük, és jómagam, mint az akkori évek újságíró krónikása örömmel konstatalom, hogy *Várszegi Gyula*, az egykori MÁV-, illetve BKV-vezér tudásával, tapasztalataival segíti mai utódait mint a Magyar Közlekedési Szövetség elnöke. Jellemző rá, s ez volt a Nagy Generáció jellemzője is, amire mostani interjújában is figyelmeztet bennünket: elsődleges a szakmai alázat.

Ezt képviseli egy másik Nagy Generáció tagja: *Szilágyi János* is, a kitűnő riporter, aki örömmel és nagy kedvvel vállalta, hogy interjúkat készít lapunk számára. Ezúttal olyan óvodában járt, ahol közlekedni is tanulnak a gyerekek, illetve *Óberling József* rendőr ezredessel, az OBB ügyvezető elnökével beszélgetett – a Szilágyitól megszokott stílusban. Gyerekek a mostani lapszám főszereplői. A Nemzeti Közlekedési Hatóság vezetőinek és szakembereinek köszönhető, hogy óriási érdeklődés kíséri a gyerekeknek szervezett programokat. Kezdődött ez a családi programsorozattal, amelynek első állomása a budapesti Művészetek Palotája volt. A szemléletformálást nem lehet elég korán kezdeni – vélik a szervezők, és ezt a célt szolgálta az ún. sztárgyerekek részvételével tartott közlekedésbiztonsági nap is. Itt a gokartverseny volt a sztár, bár a pályán a gyorsaságon és az ügyességen túl a KRESZ-táblák ismerete is számított, sőt, az ifjú sztárcsapatoknak egy e-learning teszttel is meg kellett birkózniuk. A gyerekprogram természetesen folytatódik, és a rendezvényről a következő lapszámunkban tudósítunk.

A Közlekedésbiztonság mostani lapszámát jó szívvel ajánlom a Tisztelt Olvasóink figyelmébe.



Fotó: Iró Zoltán

KISS PÁL, a Magyar Közlekedési Kiadó ügyvezető igazgatója

Kiss Pál  
a Magyar Közlekedési Kiadó  
ügyvezető igazgatója

# KÖZLEKEDÉS- BIZTONSÁG

A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG SZAKMAI LAPJA 2015 / 2. SZÁM



## KÖZLEKEDÉS- BIZTONSÁG

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

Felelős kiadó: Győri Gyula, az NKH elnöke • Felelős szerkesztő: Somogyi Gábor • Főszerkesztő: Ötvös Nándor • Szerzők: Deák János, Dékány Zsolt, Gégény István, Prof. Dr. habil. Holló Péter, Jankó Domokos, NKH kommunikáció, Schwáb Zoltán, Simon V. Attila, Szilágyi János, Váczi Vincent, WebEye Magyarország Kft. • Fotó: Depositphotos • Iró Zoltán • ORFK-ÖBB • Pest Megyei Kormányhivatal Műszaki Engedélyezési és Fogyasztóvédelmi Főosztály • Andor Schöber • tanuloznak.hu • Thinkstock/Europress • Címlapfotó: Iró Zoltán • Tördelés: PAS Kft. • 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. **Várszegi Gyula, a Magyar Közlekedési Szövetség elnöke**  
„Komoly szakmai potenciállal rendelkezünk”
6. **A szemléletformálást nem lehet elég korán kezdeni**  
Családi közlekedésbiztonsági program-sorozat a Műpában
8. **tanuloznak.hu és kreszfelfrissito.hu**  
Idén is elindult a közlekedési e-képzés gyerekeknek és felnőtteknek
10. **Teszári Nóri lányáról a sisak is lerepült a nagy hajrában**  
Sztárgyerek hívták fel a figyelmet a biztonságos közlekedésre
12. **Mérlegen az év első országos közlekedésbiztonsági akciója**  
Józan hűsvét és Tavasz átállás 2015
16. **Az alkohol az európai utak második fő gyilkosa**  
Az ittas vezetés értékei az EU-ban
18. **A kedvező márciusi adatok ellenére kedvezőtlen az összkép**  
A közúti balesetek alakulása 2015 első negyedében
21. **A logisztikai cégek tudatosan keresik a kiadáscsökkentő megoldásokat**  
20%-kal nőtt az M2M-eszközök száma itthon
22. **Megnyílt a BRFK Bűn- és Baleset-megelőzési Centruma**  
Prevenció a Teve utcában
24. **A rendszer működésétől további emberéletek megmentése várható**  
VÉDA Közúti Intelligens Kamerahálózat
26. **Beszélgetés Tolna Sándorral, a Pest Megyei Kormányhivatal főosztályvezetőjével**  
Közlekedésbiztonság a kormányhivatalban
28. **Cél a közlekedésbiztonság javítása**  
Nemzetközi jármű-műszaki előírások
32. **Az ORFK – ÖBB a prevenció zászlóvivője**  
Baleset-megelőzés 2014

- 36.** A közlekedésbiztonság javítása valódi csapatmunka  
A gyalogosok és kerékpárosok éve 2015
- 39.** A közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók alkalmazási lehetőségei  
A svéd példa
- 42.** Siska Tamás szakpszichológus a kisiskolások közlekedésre neveléséről  
Nagyon fontos a felnőtt magatartása, példamutatása
- 45.** A Bóbita-Varázspalota óvodában közlekedni is tanulnak a gyerekek  
Játék autó és piros lámpa
- 48.** Óberling József OBB ügyvezető elnök:  
A közlekedés is egy társasjáték, aminek szabályai vannak  
Ha a villanyoszlop büntet
- 50.** Óriási érdeklődés övezte az NKH biztonságos közlekedést népszerűsítő programjait  
100 éves a budapesti buszközlekedés
- 54.** Idén felnőttkorba lép a BKV Vasúti Járműjavító Szolgáltató Kft.  
2015 a megújulás éve lesz
- 60.** Interjú Bíró Józseffel, az NKH Ütügyi, Vasúti és Hajózási Hivatalának vezetőjével  
A versenyképes és biztonságos belvízi hajózásért
- 62.** Öt kérdés, öt válasz dr. Vörös Attilával  
Partnerség, oktatás, tájékoztatás
- 64.** „A közúti baleseti halálozást 2050-re szinte nullára kell csökkenteni”  
Hatályos közösségi és hazai közlekedésbiztonsági programok
- 67.** A közlekedésbiztonsági célkitűzések aktuális kérdései  
Hazai és európai kitekintés
- 72.** Holland tanulmány az ittas kerékpározás baleseti kockázatáról  
Két keréken is józanul!
- 74.** A kerékpáros közlekedésbiztonsági oktatás jó gyakorlatai a visegrádi régióban  
Így kerekednek a V4-ek
- 78.** Kitekintés a kerékpározás európai helyzetére  
Okosbringák, közbringák, e-bringák



45.



48.



50.

VÁRSZEGI GYULA, A MAGYAR KÖZLEKEDÉSI SZÖVETSÉG ELNÖKE

# „Komoly szakmai potenciállal rendelkezünk”

Tizenhét éve alakult, három neve is volt, egy valami állandó: a tagok érdekeinek elkötelezett képviselője, védelme a legmagasabb szakmai alázattal. A jelenleg Magyar Közlekedési Szövetség névre hallgató országos civil szervezet elnökével, Várszegi Gyulával beszélgettünk.

– Szakmai önéletrajzából kiderül, hogy több munkahelyen is megfordult hosszú pályafutása során. Mit emelne ki ebből a „röpke” hat évtizedből?

– Szakmai csúcshatárakat számítottam akár a metróépítés, akár a MÁV, akár a GANZ vagy a BKV vezetőjének lenni, a szerencsémnek tudható be, hogy több-kevesebb sikerrel ezeket a munkaköröket elláthattam. Számos mozzanata van egyébként a pályafutásomnak, amire büszkén és jó érzéssel tekinthetek vissza, hirtelen csak néhányat emelnék most ki. Fontos szakmai eredménynek tartom például az első magyarországi fővállalkozási társaság, a METROINVEST létrehozását, a metró automatikus vonaltervezési rendszer (AVR) bevezetését, a hazai metrókocsi és villamos motorvonat kifejlesztését, a különböző metrógépészeti szabadalmakat, a csatlakozást a vasúti EURO-CITY hálózathoz és a vasút COMFORT kocsi üzembe helyezését. Hasonlóan komoly fegyvertényként tekintek a MÁV villamosítási kötvény kibocsátására, a menedzserképzés bevezetésére ugyancsak az állami vasúttársaságnál, a speciális vasúti teherkocsik gyártására vagy épp az ipari csuklós villamos rekonstrukciójára. Természetesen nem maradhat ki a felsorolásból a budapesti metró 2., 3. és 4. vonalának üzembe helyezése, illetve a 2. metróvonal rekonstrukciója, a Kisföldalatti meghosszabbítása és az Árpád-híd szélesítése sem, amely beruházások szintén komoly kihívást jelentettek. Örömteli, hogy a budapesti közlekedés javulásának is látható jelei vannak.

– Mindennapos elfoglaltságai mellett a szakmai közösségépítésben is jeleskedik, napjainkban a Magyar Közlekedési

Szövetség elnökéként kamatoztatja tudását. Mit érdemes tudni a szervezetről?

– A Magyar Közlekedési Szövetség 1998-ban alakult társadalmi szervezet, mely 2012. január elsejétől országos civil szervezetként működik. Kezdetben Helyi Közösségi Közlekedést Ellátók Országos Szakmai Szövetsége néven működött, a neve 2006-ban Magyar Közösségi Közlekedési Szövetségre, majd 2011 decemberében Magyar Közlekedési Szövetségre változott. Célunk a Magyarországon helyi közösségi közlekedéssel az önkormányzatok ellátási felelőssége alapján foglalkozó szervezetek, vállalatok, intézmények, valamint a közlekedés lebonyolításának feltételeit biztosító, ellátó és szolgáltató társaságok összefogása. A szövetségünknek jelenleg tizenkét tagja van: Budapesti Közlekedési Zrt., DKV Debreceni Közlekedési Zrt., Miskolc Városi Közlekedési Zrt., Szegedi Közlekedési Kft., BKV Vasúti Járműjavító Szolgáltató Kft., Tüke BUSZ Közösségi Közlekedési Zrt. (Pécs), INTERNET-KER Zrt., Kaposvári Tömegközlekedési Zrt., Magyar Közlekedési Tervező és Mérnöki Kft., Siemens Zrt., VIV Zrt. és ALSTOM Hungária Zrt. A kis létszám ellenére – tagjaink gazdasági ereje és regionális beágyazottsága alapján – komoly szakmai potenciállal rendelkezünk.

– A tagság érdekeinek védelmében milyen konkrét feladatokat látnak el?

– Rendkívül széles feladatkört foglalmaztunk meg idén februárban a Magyar Közlekedési Szövetség közgyűlésén elfogadott Alapszabályunkban. Ebben első helyen szerepel a tagjaink számára nyújtott szakmai érdekképviselés, érdekvédelem és érdekegyeztető feladatok ellátása.

Természetesen állást foglalunk minden, a helyi közösségi közlekedést érintő kormányzati és önkormányzati jogszabálytervezetről, figyelemmel kísérjük a jogszabályok gyakorlati érvényesülését, szükség esetén az illetékes gazdaságirányítási szerveknél kezdeményezzük a nehezítő szabályozók és intézkedések felülvizsgálatát, módosítását. Szövetségünk a tagokkal közösen kidolgozza és karbantartja a szakmára jellemző szakmai, etikai normákat, ügyel ezek megtartására, és fellép az általánosan elfogadott normáktól eltérő magatartással szemben. Munkánk során együttműködünk az illetékes minisztériumokkal,

kívánunk hozzájárulni a tagjainknál dolgozó munkatársak szakmai fejlődéséhez, aminek további fontos elemét jelentik a számukra időről időre megszervezett szakmai, gazdasági képzések, illetve továbbképzések. Elsősorban tagjainkon keresztül igyekszünk elősegíteni a fejlett technológiák, megoldások, eljárások bevezetését és minél szélesebb körű elterjesztését.

– *Ebből az aktivitásból futja a nemzetközi kapcsolattartásra is?*

– A szövetségünk az európai szintéren is aktív tevékenységet folytat. A nemzetközi szakmai, gazdasági kapcsolat



Fotó: Imre Zoltán

## HAT ÉVTIZED A SZAKMÁBAN

### Szakképesítés

erőműgépész technikus, közlekedésmérnök (gépjárműüzemi szak), közlekedésgazdasági szakértő, beruházás-szervezési szakértő, a közgazdaságtudományok doktora (közlekedés gazdaságtan)

### Munkahelyek, beosztások

**1954.** ÉPFU, művezető, műszaki osztályvezető

**1972.** Földalatti vasút, igazgató

**1973.** Metróber, igazgató

**1985.** MÁV, műszaki vezérigazgató-helyettes, vezérigazgató

**1989.** ÉPFU, vezérigazgató-helyettes

**1996.** Ganz, igazgatóság elnöke, műszaki igazgató

**2003.** Fővárosi Önkormányzat, főtanácsadó

**2006.** Metróber, fejlesztési igazgató

**2011.** BKV Zrt., igazgatóság elnöke, megbízott vezérigazgató

**2015.** BKV Vasúti Járműjavító Kft., főtanácsadó

### Elismerések

**1986.** Kiváló feltaláló arany fokozat

**1997.** Innovációs díj

### Nemzetközi szerepvállalások

**1976–1986.** a Nemzetközi Metróbizottság (UITP) tagja

**1986–1988.** a Nemzetközi Vasútszövetség (UIC) VB tagja

az Országgyűlés szakbizottságával, az önkormányzatokkal, szakszervezetekkel, szakmai, társadalmi és gazdasági szervezetekkel, érdekcsoportokkal, és nagyon odafigyelünk arra, hogy ebben a tevékenységünkben azonos súllyal lássuk el a szövetséghez tartozó szervezetek országos és önkormányzati szintű képviselését. Szakmai információk beszerzésével, szakmai napok megrendezésével, szakmai delegációk küldésével és fogadásával

elmélyítése érdekében önállóan és tagjainkon keresztül is kapcsolatot tartunk külföldi szakmai szervezetekkel, szövetségekkel, amelyekkel kölcsönösségen alapuló megállapodások keretében közösen szervezzük a tagság közvetlen kapcsolatait. Ezen túlmenően nemzetközi fórumokon képviseljük a tagokat, illetve közreműködünk a szakmai vegyes bizottságok munkájában.

DÉKÁNY ZSOLT

A SZEMLÉLET-  
FORMÁLÁST  
NEM LEHET ELÉG  
KORÁN KEZDENI

# Családi közlekedés- biztonsági programsorozat a Müpában

Nagyszabású, öt állomásból álló közlekedésbiztonsági családi programsorozatot szervezett a Nemzeti Közlekedési Hatóság: a Művészetek Palotája – Cifra Palota elnevezésű eseménysorozat keretében május végéig többek között a láthatóság fontosságáról, a biztonságos gyalogos- és kerékpáros közlekedésről, a biztonsági gyermekülés fontosságáról esik szó.







A Cifra Palota missziója szerint azokat a családokat várja, amelyek aktívan, kreatívan, tartalmas programokkal szeretnék eltölteni a szabadidejüket: a programok eredendően zenés, tánc- és meseelőadások, kreatív foglalkozások, készségfejlesztő programok és játékok mentén illeszkednek a Müpa egyéb előadásaihoz, ám március utolsó vasárnapján újabb aktivitással bővült az egyébként is veretes program.

A Nemzeti Közlekedési Hatóság kiemelt jelentőséget tulajdonít a biztonságos közlekedésre nevelésnek – fogalmazott *Győri Gyula*, a hatóság elnöke. Mint mondta, a szemléletformálást nem lehet elég korán elkezdni, és az elmúlt évben óriási eredményeket ér el e terén az NKH: 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.

A Cifra Palota rendezvénysorozat keretében az idén öt különböző közlekedésbiztonsági családi programra invitálja az érdeklődőket a hatóság. Ezekon a gyerekek életkoruknak megfelelő, közlekedésbiztonsággal kapcsolatos játékos feladatokon keresztül szerezhetnek tapasztalatokat a gyermekülések, gyermekbiztonsági rendszerek helyes használatáról. Különböző programhelyszíneken más és

más feladathelyzetben tanulhatják meg a baleset-megelőzés fontosságát. A már lezajlott rendezvényeken nagy sikert arattak az interaktív fejlesztőprogramok, amelyeken a gyerekek játszva tanulhattak a láthatóság fontosságáról, a biztonságos gyalogos- és kerékpáros közlekedésről, vagy arról, miként juthatnak el épségben az iskolába.

A rajzverseny egy gyerekek által elképzelt közlekedési szituációt járt körbe, amelynek végén a szakemberek a gyerekekkel és családtagjaikkal közösen beszéltek át a biztonságos közlekedés alapjait, a KRESZ-táblákat és közlekedési szabályokat. A bemutatósarokba kihelyezett eszközökön a tanuloznak.hu oldal online feladataival szórakozhattak a gyerekek, egy másik állomáshelyen pedig a bukósisak helyes és szabályos használatát sajátíthatták el, valamint egy közlekedésbiztonsági szempontból szabályosan felszerelt kerékpár különböző részeivel ismerkedhettek meg. A felnőttek a gyermekülések, gyermekbiztonsági rendszerek fontosságáról hallgathatták meg a szakemberek ismertetőit, míg az OGYEI elsősegély-nyújtási és baleset-megelőzési programjával vonzotta az érdeklődőket. A gyerekek a közlekedésbiztonsági helyszíneken pecskéteket szerezhettek, a feladatsor teljesítéséért pedig természetesen ajándék is járt.

SIMON V. ATTILA



Fotó: Kőrösi Zoltán

TANULOKNAK.HU ÉS KRESZFELFRISSITO.HU

# Idén is elindult a közlekedési e-képzés gyerekeknek és felnőtteknek

2015. március 1-jén a Nemzeti Közlekedési Hatóság immár harmadszorra indította el nagy népszerűségnek örvendő közlekedésbiztonsági e-learning programjait. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium megbízásából a hatóság által üzemeltetett tanuloknak.hu és kreszfelfrissito.hu honlapokon keresztül elérhető képzések legfőbb célja a közlekedési kultúra javítása és a balesetek számának csökkentése. Ebben elsődleges szerepet játszik a közlekedéssel és közlekedésbiztonsággal kapcsolatos kompetenciák minél fiatalabb korban történő, készségszintű kialakulása, elmélyülése, aminek elősegítéséhez a hatóság a legkorszerűbb technológiákat hívta segítségül. Az ingyenes tananyagok három és fél hónapig, azaz 2015. június 15-ig állnak a gyerekek és pedagógusaik, illetve a járművezetői tudásukat felfrissíteni vágyó felnőttek rendelkezésére.

A harmadik alkalommal elindított program egyre növekvő népszerűségét és hatékonyságát jelzi, hogy míg 2013-ban 130 ezren regisztráltak az online képzésekre, tavaly már több mint 450 ezren. A pedagógusoknak és iskolásoknak kialakított [www.tanuloknak.hu](http://www.tanuloknak.hu) oldalt több mint 600 ezren keresték fel, ebből közel 400 ezer volt az egyéni látogató. A 2014-es eredmények alapján a tananyagot lezáró teszteket a résztvevők átlagosan 79%-os eredménnyel töltötték ki, így megállapítható, hogy a képzés elérte a célkitűzését.

Az e-learning képzések elektronikus, digitális úton közvetítik a tartalmakat, amelyekhez számítógépen, interneten keresztül lehet hozzáférni, azaz a képzések a program időtartamán belül, bárhol és tetszés szerinti tempóban végezhetőek el. A tananyagot multimédia-elemek, interaktív animációk, szituációs gyakorlatok teszik könnyen befogadhatóvá és érdekessé, ami által a tudás is jobban rögzül. A tanulók értékelésében fontos szerepe van annak, hogy az oktatás során a rendszer folyamatos, teljes körű és objektív visszacsatolást ad.

Az idei év újdonsága, hogy a [tanuloknak.hu](http://tanuloknak.hu) külön évfolyamokra bontott tananyaggal teszi még személyre szabottabbá a képzést. Így például az általános iskolák elsős diákjai számára a közlekedés alapfogalmai, a gyalogos közlekedés

(AM, A, A1, A2 és B kategóriás) elméleti képzés valamelyikéhez, továbbá a legjobban teljesítő negyven köznevelési intézmény 2015 júniusában értékes közlekedésbiztonsági csomagot kap a Nemzeti Közlekedési Hatóságtól. A kötelező tananyagrészek elvégzése után a rendszer automatikusan kiállít egy oklevelet a képzésben résztvevőnek, aki, ha igénybe szeretné venni az ingyenes e-learninges elméleti képzés valamelyikét, a rajta található, névre szóló e-kuponkód segítségével jelentkezhet a kiválasztott – hatóságilag akkreditált – tanfolyamra. A jelentkezés feltétele, hogy a vonatkozó jogszabályoknak meg kell felelni.

Ami a már gyakorló járművezetőket illeti, az ő esetükben elmondható, hogy az évek múlásával a korábban megszerzett KRESZ-tudás könnyen megkopik: a szabályokat nagyvonalúbban kezelve a vezetők hajlamosabbak rutinból közlekedni, ami növelheti a közúti közlekedési balesetek előfordulásának rizikóját és gyakoriságát. Éppen ezt hivatott kiküszöbölni a felnőtt, illetve már gyakorlott vezetők számára kialakított [kreszfelfrissito.hu](http://kreszfelfrissito.hu) weboldal. A honlap segítségével a közlekedés mindennapi résztvevői felfríthatják, tesztelhetik és naprakésszé tehetik ismereteiket, hiszen a vezetési tapasztalat mellett az aktuális és folyamatosan frissülő szabályok ismeretére ugyanúgy szükség



szabályai és a közlekedésben rejlő veszélyek képezik a tananyagot, sőt, hangos oktatóanyag is készült nekik, melyet szülői, nevelői segítséggel könnyebben elsajátíthatnak a gyerekek. A negyedikesek már olyan témákról tanulhatnak, mint a forgalomszabályozás közlekedési jelzései, kerékpáros közlekedési alapismeretek, környezet- és egészségtudatos közlekedés stb., míg nyolcadik évfolyamon a jogosítvány kerül előtérbe, így a tinédzserek többek között az AM kategóriás jogosítvány megszerzésének feltételeiről vagy éppen a gépjárművek technikatörténetéről és felépítéséről tanulhatnak. Természetesen a középiskolások sem maradtak ki a sorból, az érettségizők például már olyan komoly témákkal foglalkozhatnak, mint a közlekedési viszonyok társadalmi hatásai, a közlekedéskultúra, a KRESZ és a közlekedés rendszere vagy a B kategóriás jogosítvány megszerzésének feltételei.

A program a köznevelési intézmények pedagógusai számára is biztosít módszertani segédanyagokat, útmutatót évfolyamonkénti bontásban. Az útmutatók kiterjednek az aktuális évfolyamok számára összeállított elektronikus tananyagok ismeretanyagára, valamint az egyes témakörökhöz kapcsolódó, a feldolgozást segítő módszertani ajánlásokra, letölthető és kinyomtatható segédanyagokra.

A [tanuloknak.hu](http://tanuloknak.hu) képzés teljesítéséhez nagy ösztönzést jelent, hogy az önkéntes regisztrációt követően a tananyagokat sikeresen elvégzők közül ötvenezeren ingyenesen hozzájutnak a hatóságilag akkreditált, korszerű, e-learninges

van a biztonságos és balesetmentes közlekedéshez. Így a [kreszfelfrissito.hu](http://kreszfelfrissito.hu) segítségével a járművezetők rendszerezhetik tudásukat, illetve fejleszthetik szabályismeretüket és közlekedési moráljukat. Utóbbira az is lehetőséget ad, hogy a tananyag nemcsak az előírások áttekintésére összpontosít, hanem arra is rámutat, hogy hogyan lehet felismerni és elkerülni a balesetveszélyes helyzeteket, továbbá hogyan lehet segítséget nyújtani a bajba jutottaknak. A képzés révén megtanulható, hogy egyes helyzetekben mi a helyes viselkedés, ami hozzájárulhat a balesetek elkerüléséhez.

A már gyakorló járművezetőknek szóló tananyagot tavaly több mint 60%-ban B kategóriás jogosítvánnyal rendelkezők végezték el, ugyanakkor a motoros, illetve a C és D kategóriák számára is külön tananyag áll rendelkezésre. Bejelentkezés után a felhasználó csak a jogosítvány kategóriájának megfelelő képzést fogja látni, amit a rendszer a regisztráció során megadott adatai alapján automatikusan rendel hozzá a felhasználói fiókjához.

Újdonság idén, hogy nagyobb hangsúlyt kap a védetlen közlekedők csoportjába tartozó gyalogosok, motorke-rekpárosok és biciklisek képzése. Az új tudásanyag természetesen a [tanuloknak.hu](http://tanuloknak.hu) e-learning tananyagaiban is szerepel, így a fiatalok is elsajátíthatják a friss szabályokat, felelős tagjai lehetnek a kerékpáros társadalomnak. □



TESZÁRI NÓRI LÁNYÁRÓL A SISAK IS LEREPÜLT  
A NAGY HAJRÁBAN

# Sztárgyerekek hívták fel a figyelmet a biztonságos közlekedésre

Ada, Czutor Zoli, Csisztu Zsuzsa, Novodomszky Éva, Teszári Nóri és Turán Frici gyermekei kormányt ragadtak, hogy egy izgalmas gokartversenyen mérkőzzenek meg egymással. A pályán a gyorsaságon túl a KRESZ-táblák ismerete is számított, sőt a sztárcsemetéknek egy e-learning teszttel is meg kellett birkózniuk.

„Mivel jön a jó idő, egyre több gyerek pattan biciklire, és sajnos a statisztikák azt mutatják, hogy továbbra is nagyon magas a közlekedési balesetek száma. El kell ismernünk persze, hogy sokszor a kerékpárosok vagy a gyalogosok hibájából következnek be sajnálatos esetek, ugyanis ahhoz, hogy ilyen formán vegyünk részt a közlekedésben, nem szükséges KRESZ-vizsga vagy jogosítvány. Kevesen ismerik a szabályokat, éppen ezért szeretnénk felhívni a figyelmet a biztonságos közlekedés fontosságára, a tanulóknak.hu e-learninges oktatóanyagra, ahol játékos, látványos formában sajátíthatják el a kisebbek is azokat az ismereteket, melyekre szükség van, ha élesben részt vesznek a forgalomban. Természetesen a rutinosabb sofőrökre is gondol a közlekedésbiztonsági akcióprogram, ugyanis a már gyakorlott autóvezetők a kreszfelfrissítő.hu online tananyagával aktualizálhatják tudásukat” – tájékoztatott *Somogyi Zoltán* moderátor, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium megbízásából a Nemzeti Közlekedési Hatóság által útjára indított programsorozatról.

Ada sportőrült fiai, *Bence* és *Bálint* az elsők között rohanták meg a FlashKart elektromos gokartpályáját. A fiúk a mozgásban nem ismernek tréfát, hokiznak, vívznak, néptáncolnak és télen a síeléssel is megismerkedtek. A gokartozás már csak hab a tortán. Mondani sem kell, hogy ez is felkerült a kedvencek listájára, éppúgy, mint *Novodomszky Éva* fiának, *Christianónak*.

„Christiano imádja az autókat, a gokart pedig igazán nagy szerelem nála, így végtelenül boldog volt, hogy beülhetett egy ilyen fantasztikus járgányba. Annyira magával ragadta, hogy ki sem akart szállni” – nevetett a köztévé népszerű műsorvezetője, aki fontosnak tartja, hogy már kicsi gyermekként megismerkedjenek fiai a közlekedési szabályokkal. „Azért költöztünk Budapestről Szentendrére, hogy Christiano egyedül járhasson iskolába. Éppen ezért kicsi korától kezdve magyarázzuk neki, hogy mit kell tenni, ha közelítünk a zebrához, hol hogyan lehet haladni gyalogosan, biciklivel, esetleg rollerrel. Úgy látom, hogy elég jól rögzülnek is ezek a fontos ismeretek” – meséli büszkén Éva.



Fotó: Iró Zoltán

Csisztu Zsuzsi kisfiának, Krisztiánnak igazi életre szóló élményt jelentett a gokartozás, ugyanis először vehette kézbe az irányítást. „Krisztián majd kicsattant az örömtől, hogy önállóan vezethetett egy elektromos gokartot. Olyan persze már volt, hogy a mélygarázsban, álló autóban beült a volán mögé, vagy az apukája ölbé vette, hogy érezze, milyen tekerni a kormányt. Ő maga azonban még sosem irányította az autót, így ez volt az első vezetésélménye. A KRESZ-szel persze már régebb óta ismerkedik, mára már az utakon a táblák 80%-át megismeri, persze nem azokra a bonyolult jelzésekre kell gondolni, amelyek olykor még nekem is fejtörést okoznak – mondta a Digisport műsorvezetője, aki szerint a jelekre ebben a korban még inkább fogékonyak a gyerekek.

Czutor Zoli fia, Győző igazi „vadgokartos”, aki a nagy hajtásban még a kabalamaciját is leejtette egy ütközéstől. A verseny végén szerencsére Győző és a maci is sértetlenül szálltak ki az autóból. „Nagyon kíváncsi voltam, hogy ez a nagyfiú, aki a minap még az ölemben ülve gokartozott, hogyan vezet egyedül. Meg kell mondom, nagyszerűen sikerült neki, a futamában második helyen ért célba. Örülök, hogy részese lehettem ennek a kezdeményezésnek, mert rendkívül fontosnak tartom a biztonságos közlekedésre nevelést. Gyalogosként is nemcsak illik ismerni a szabályokat, de egyszerűen káros az egészségre, ha nem vagyunk tisztában velük. A nagyobb fiam és a lányom nagyon sokat bicikliznek Budapesten is, így még inkább ügyelek arra, hogy bővítssem az ismereteiket” – mondja Zoli, aki minden alkalmat kihasznál, hogy KRESZ-kérdésekkel bombázza gyermekeit.

Teszári Nóri úgy hiszi, hogy a közlekedési ismeretek akkor rögzülnek legjobban a gyermekeiben, ha ő jó példát

mutat. Amióta nem csak magáért felel, még akkor sem megy át a piros lámpán, ha teljesen üres az út. „Dusánék jókat nevetnek olykor rajtam, de persze megértik az elvem. Egy ideje egyedül járnak már iskolába a gyermekeim, és csak bízni tudok benne, hogy amiket közösen megtanultunk, azokat észben tartják. Ilyen gokartpályán még sosem jártunk, szuper, hogy itt a KRESZ-ismereteiket is bővíthették és egy ügyességi versenyen is kipróbálhatták magukat. Úgy látom, a fiamnál egy örök szerelem kezdődött el, ő nagyon vagányan vezetett. Sajnálom, hogy Zorkának egy nagy csattanással ért véget a futam, a gyorsaság élvezete ugyanis hozott egy balesetet, de szerencsére nem történt komolyabb baj” – mesélte fellélegezve az RTL Klub műsorvezetőnője.

Turán Frigyes profi autóversenyzőnek nem újdonság a gyorsaság fogalma, de a biztonság is kiemelt helyet foglal el nála. Ikerlányai, Zsófi és Lotti már most gokartversenyzőket megszegyenítve nyomták a gázpedált. „Az az elvet szeretném követni, amit édesapám is követett anno. Próbálok megtanítani a lányokat biztonságosan közlekedni és később vezetni, nagyon rátermettek és érdeklődők, ezért úgy érzem, nem lesz nehéz dolgom.



Fotó: Iró Zoltán

Az alapvető lépéseken már túl is vagyunk. Lotti tavaly kezdett komolyabban gokartozgatni, neki már nem ismeretlen ez a sport. Mindketten elég sokat vezetnek az ölemben, nyitott szemmel közlekedünk a mindennapokban is. Sokat kérdeznek, kíváncsiak, hogy melyik tábla mit jelent, miért dudál az a bácsi, az aktuális forgalmi szituációkat mindig megbeszéljük” – mondja Frici, akinek lányai egyszer talán apjuk nyomdokaiba lépnek.

TOVÁBBI INFORMÁCIÓ: WWW.NKH.GOV.HU

MÉRLEGEN AZ ÉV ELSŐ ORSZÁGOS  
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI AKCIÓJA



Józan  
húsvét  
és Tavaszi  
átállítás  
2015



Az ellenőrzött gépjárművek túlnyomó többsége megfelelt a műszaki előírásoknak, kirívó, rendkívül súlyos, illetve tömeges szabálysértéssel az ország egyetlen pontján sem találkoztak a 2015. április 2-a és 6-a közötti „Józan húsvét” és az ehhez kapcsolódó „Tavaszi átállás” elnevezésű akcióban részt vevő szakemberek. A statisztikát azonban meglehetősen árnyalja, hogy például a Fejér megyei éjszakai ellenőrzések során kiderült: szinte az összes megállított román és ukrán felségjelű tehergépjármű túlsúlyos volt.



ÓBERLING JÓZSEF és ÉRSEK ISTVÁN az ellenőrzésekről tartott sajtótájékoztatón

Az ellenőrzés kiemelt célja a nem megfelelő állapotú gépjárművek, illetve az ittasan volán mögé ülők forgalomból való kiszűrése volt. A tavaszi ünnep kapcsán a hatóságok munkatársai egyúttal fel is hívták a gépjárművezetők figyelmét az alkoholos állapotból fakadó veszélyekre, illetve az évszakra való tekintettel kiemelten foglalkoztak a motorke-rékpárosok ellenőrzésével.

Az alkoholfogyasztással kapcsolatban a tévhitiek eloszlítása az egyik legmeghatározóbb feladat.

- ▶ *„Egy pohár, az semmi”* – nem igaz, hiszen már 0,05–0,06%-os véralkoholszint mellett is érzékelhetők az alkohol fentebb felsorolt hatásai.
- ▶ *„Egy korsó sör kevésbé árt meg, mint egy feles”* – nem igaz, hiszen egy korsó átlagos sör 20 g alkoholt tartalmaz, ezzel szemben pedig fél dl tömény ital 16 g-ot.
- ▶ *„A kávé, a hideg zuhany és a mozgás kijózanít”* – előbbieket nem gyorsítják fel a szervezetünkben a lebontást, mindezek csak pillanatnyi felfrissülést okozhatnak, amely azt a téves érzést kelti bennünk, hogy kijózanodtunk, ez azonban közel sincs így!

Az alkohol erőteljesen befolyásolja az emberi képességeket és készségeket a gépjárművezetés során.

- ▶ **Érzékszervek:** beszűkült látótér, szemmozgás és a szem alkalmazkodásának lassulása a változó fényviszonyokhoz, a különféle távolságokhoz.
- ▶ **Észlelés:** figyelmi problémák, környezeti ingerek érzékeléséhez szükséges idő hosszabbodása, a sebesség- és a távolságbecslés romlása.
- ▶ **Mozgás:** a vezetéshez szükséges kéz- és lábmozgások összehangolásának és a finommozgások végrehajtásának nehézsége.
- ▶ **Gondolkodás:** az ingerek és információk nem megfelelő módon történő érzékelése és feldolgozása, valamint a döntési és végrehajtási folyamatok elégtelensége.

Idén nagyjából fele annyi ittas vezetővel szemben kellett eljárást kezdeményezniük az akcióban részt vevő rendőröknek, mint tavaly. Az eredmény jelzi: az előre bejelentett országos közlekedésbiztonsági akció híre eljutott a közlekedőkhöz. A Nemzeti Közlekedési Hatóság szakemberei is javulást tapasztaltak a gépjárművek műszaki állapotában, ahol szükségesnek látták, ott figyelmeztették, illetve tanácsokkal látták el az autósokat, bár az adatok összegzésénél kiderült: főleg a külföldi tehergépjárművek esetében rendszeresek a szabálysértések.

### HÚSVÉT: EGY HALÁLÓS KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI BALESET

A korábbi évek gyakorlata szerint a rendőrség idén is kiemelt figyelmet fordított az ittas állapotban közlekedő, agresszív, szabályszegő gépjárművezetők forgalomból történő kiszűrésére és ezzel a balesetek megelőzésére. Az április 2–6. között lebonyolított akcióban 30 327 közlekedő ittasságát ellenőrizték, közülük 302 sofőr szervezetében mutattak ki alkoholt, 114 esetben a vezetői engedély helyszíni bevonásával végződött a locsolkodás. A húsvéti ünnepek alatt egy halálos kimenetelű közúti közlekedési baleset történt, ami megegyezik a tavalyi számmal. Két évvel korábban, 2013-ban a húsvéti ünnepek alatt nyolc ember vesztette életét a közutakon, ami nagyban hozzájárult ahhoz, hogy azóta a rendőrség és a Nemzeti Közlekedési Hatóság a korábbinál is koncentráltabban igyekezett kiszűrni a szabályszegőket a közlekedésből.

### INGYENES MŰSZAKI ELLENŐRZÉS

Az NKH az ellenőrzések során szakembereivel támogatta a rendőrséget, a hatóság munkatársai ellenőrizték az autók műszaki állapotát, megnézték például az abroncsokat, és ha kellett, figyelmeztették az autósokat, hogy a tavasz beálltával elérkezett a téli gumik lecserélésének ideje. Ellenőrizték az ablaktörlő lapátok állapotát, a folyadékmosót és





Fotók: Iró Zoltán

a világítótестeket, amennyiben indokolt volt, akkor felhívták a járművezetők figyelmét a hiányosságokra. Az akcióhoz kötődően az ellenőrök a Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal által készített tájékoztató szórólapokat is átadtak az átvizsgált gépjárművek vezetőinek a műszaki üzembiztonságról és a józan vezetés fontosságáról.

A tavalyi hasonló ellenőrzéskor kirívóan nagy számban tártak fel a világítóttestek és a gumiabroncsok állapotával kapcsolatos hiányosságokat, továbbá az ablaktörlő berendezés meghibásodása és a lapátok kopottsága is gyakori hiba volt. Az idei ellenőrzések eredményéről elmondható, hogy a megvizsgált 3780 jármű esetében a legnagyobb számban ismét a világítóberendezésekkel volt baj: közel 10%-uk működésképtelen izzókkal futott, illetve további 3%-uknál a lámpák beállítása, fényereje nem volt megfelelő. A jellemzőbb hibák közé tartozott az ablaktörlő lapátok kopottsága (6,5%). A gumiabroncsok műszaki állapota idén viszonylag kevés esetben mutatott hiányosságot, azonban az ellenőrzött járművek közel egyharmada (1177 jármű) még mindig téli gumikkal közlekedett, ami azért problematikus, mert ezek tapadása a nyári útviszonyok között jóval alulmúlja a nyári gumiabroncsokét.

Miután a műszaki hiányossághoz mint szabályszegéshez nem tartozik bírság, enyhébb esetben a hatósági ellenőrök szóbeli figyelmeztetést alkalmaztak, illetve, ha lehetséges volt, a helyszínen hátrították el a hiányosságot. Súlyosnak ítélt esetekben (pl. a fékrendszer hibás működése esetén)

az adott jármű közúti forgalomban történő továbbhaladásának megtiltása, a forgalmi engedély érvénytelenítése és a műszaki vizsgára való berendelés eszközeivel éltek.

A hatóság a közúti ellenőrzésen felül a „Tavaszi átállítás” elnevezésű akció keretében lehetőséget biztosított az autósoknak, motorosoknak a járművek ingyenes műszaki ellenőrzésére a hatósági vizsgaállomásokon. Ennek során elsősorban a gumiabroncsok, a világító és fényjelző berendezések, az ablaktörlőrendszer és a hűtőfolyadék ellenőrzésére fókuszáltak.

### NEM VOLT TÖMEGES SZABÁLYSÉRTÉS

A Megyei Kormányhivatalok Közlekedési Osztályainak statisztikai jelentését összegezve kiderült: kirívó, rendkívül súlyos, illetve tömeges szabálysértéssel az ország egyetlen pontján sem találkoztak a szakemberek. Összesen 3780 személygépkocsit ellenőriztek, ebből 1177 – nagyjából minden harmadik – esetben fordult elő, hogy a közlekedő nem az évszaknak megfelelő gumiabroncsot használta. A gumiabroncs nem megfelelő műszaki állapota csak 15 gépjárműnél fordult elő, míg 341 esetben a világító és jelzőberendezés izzóinak egyike nem működött szabályszerűen. Jellemzően az ablaktörlő lapátok állapota megfelelt, ennek ellenkezőjére 245 esetben találtak példát az ellenőrök. A nyílt nap keretében 140-en keresték fel a hatósági műszaki vizsgálóállomásokat az ingyenes műszaki állapotfelmérésre.

### TÚLSÚLYOS KÜLFÖLDI TEHERGÉPJÁRMŰVEK

Az akció eredményét azonban árnyalta a Fejér Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége által az M7-es autópálya megyei szakaszán végzett éjszakai ellenőrzés. Ennek során az akcióban meghatározott járműveken túl más kategóriájú járműveket is ellenőriztek. Kiderült, hogy az éjszaka során közlekedő, jellemzően román, ukrán felségjelű járművek szinte mindegyike össztömeg túlsúlyos volt (N1 kategória: 41 mérés, ebből 36 túlsúlyos; M2 kategória: hat mérés, mind túlsúlyos; M3 kategória: két mérés, mind túlsúlyos). A szabálytalanságok miatt a rendőrség helyszíni bírsággal büntetett.

Az NKH továbbra is elkötelezett a közlekedés biztonságát javító intézkedések mellett, ezért a közeljövőben is folytatni kívánja az országos ellenőrző akciókat.

SIMON V. ATTILA, VÁCZI VINCENT

AZ ALKOHOL AZ EURÓPAI UTAK  
MÁSODIK FŐ GYLKOSA

# Az ittas vezetés értékei az EU-ban

**Közismert, hogy Európában az ittas vezetés engedélyezett felső értékei országonként eltérhetnek. Ennek háttérében alapvetően az áll, hogy e szabályozási terület nem a közösségi, hanem a nemzeti jog hatáskörébe tartozik. Ezáltal az egységes közösségi értékhatár bevezetésére jelenleg csekély a lehetőség; az EU legfelsőbb szervei (Parlament, Bizottság) napjainkban legfeljebb ajánlásokkal, javaslatokkal élhetnek a tagállamok felé.**

A közúti közlekedés vitathatatlanul életünk részét képezi. Évente magyarok milliói utaznak határainkon túlra, amit végső soron az is elősegít, hogy az Európai Unióban – és azon belül a schengeni övezetben – az országhatárok ma már csak jelképesek. A külföldre utazóknak nem árt ismerniük a tranzit- és célországokban érvényes közúti szabályokat, az eltérő sajátosságokat, a sebességhatárokat, ittassági limiteket stb. Ezekről a szabályokról különböző könyvekben, internetes felületeken, de már okostelefonalkalmazások által is tájékozódhatunk.

Fontos tudni, hogy az ittas vezetés szabályozása, az engedélyezett felső limitek meghatározása időközönként változhat. Az elmúlt hónapokban például két országban, Skóciában és Litvániában változtak az ittas járművezetés szabályai, de a korábbi években kontinensünk számos országában is különböző szigorításokra került sor. Ez a folyamat összefüggésbe hozható az ittas járművezetés

rendkívüli kockázatával (az ittas vezetés az európai utak második fő gyilkosa), továbbá a közösségi elképzelésekkel. Az ETSC (Európai Közlekedésbiztonsági Tanács) 2012. április 12-én közzétett dokumentumában kifejezetten a zéró tolerancia bevezetését szorgalmazta a tagállamok körében. Az elmúlt években bekövetkezett nemzetközi módosítások kivétel nélkül szigorításokat jelentenek. Ezek sorában vannak olyanok, melyek általános érvényűek, azaz minden járművezetőre vonatkoznak, míg mások kizárólag speciális személyi körre, a hivatásos tehergépkocsi- vagy autóbusz-vezetőkre, illetve a kezdő járművezetőkre terjednek ki.

Az ETSC adatait felhasználva táblázatban gyűjtöttük össze azokat a hatályos, ittas vezetéssel kapcsolatos felső értékeket (g/l-ben feltüntetve), melyeket az egyes európai országok jogszabályai határoznak meg. A táblázatban 28 EU tagállam mellett Svájc aktuális értékei is láthatók. □

Országok	Általános érték	Hivatásos vezetőknél	Kezdő vezetőknél
Ausztria	0.5	0.1	0.1
Belgium	0.5	0.2	0.5
Bulgária	0.5	0.5	0.5
Horvátország	0.5	0.0	0.0
Ciprus	0.2	0.2	0.2
Cseh Köztársaság	0.0	0.0	0.0
Dánia	0.5	0.5	0.5
Észtország	0.2	0.2	0.2
Finnország	0.5	0.5	0.5
Franciaország	0.5	0.5 0.2 buszvezetők	0.5
Németország	0.5	0.0	0.0
Görögország	0.5	0.2	0.2
Magyarország	0.0	0.0	0.0
Írország	0.5	0.2	0.2
Olaszország	0.5	0.0	0.0
Lettország	0.5	0.5	0.2
Litvánia	0.4	0.0	0.0
Luxemburg	0.5	0.2	0.2
Málta	0.8	0.8	0.8
Hollandia	0.5	0.5	0.2
Lengyelország	0.2	0.2	0.2
Portugália	0.5	0.2	0.2
Románia	0.0	0.0	0.0
Szlovákia	0.0	0.0	0.0
Szlovénia	0.5	0.0	0.0
Spanyolország	0.5	0.3	0.3
Svédország	0.2	0.2	0.2
Egyesült Királyság <sup>[*]</sup>	0.8	0.8	0.8
Svájc	0.5	0.0	0.0

[\*] Skóciában 2014. december 5-től 0,5 g/l. Az Egyesült Királyság más részein (Anglia, Wales, Észak-Írország) a korábbi érték nem változott.

A KEDVEZŐ MÁRCIUSI ADATOK ELLENÉRE  
KEDVEZŐTLEN AZ ÖSSZKÉP

# A közúti balesetek alakulása 2015 első negyedévében

**Idén az első három hónapban – a tavalyinál kedvezőbb márciusi adatok ellenére – a személy sérüléssel járó közúti balesetek, valamint a balesetekben meghalt, illetve megsérült személyek száma nőtt, az ittasan okozott balesetek száma csökkent.**

A rendőrség által gyűjtött előzetes – a baleset bekövetkezését követő 24 órás helyzetnek megfelelő – adatok szerint 2015 márciusában a közúti balesetek alakulása kedvezőbb volt az egy évvel ezelőtti, ugyancsak a harmadik hónapban regisztrált adatokhoz képest.

Idén márciusban 6,62%-kal csökkent a személy sérüléssel járó közúti balesetek száma (1133-ról 1058-ra) a tavaly március

A 2015. márciusi baleseti adatok alakulása az első negyedév teljesítményére is kedvezően hatott, ugyanakkor az idei negatív trendben fordulatot mégsem eredményezett, hiszen az év első három havának baleseti adatai összességében még mindig kedvezőtlenebbek a tavaly azonos időszakban mért értékekhez képest (kivéve az ittasan okozott balesetek alakulását).

**Személy sérüléssel járó közúti balesetek 2015. márciusi alakulásának főbb adatai**

Személy sérüléssel járó közúti balesetek száma	-6,62%
Halálos áldozatok száma	-9,09%
Súlyosan sérült személyek száma	-17,09%
Könnyen sérültek száma	-3,11%
Ittasan okozott közúti balesetek száma	-29,37%
Ittasan okozott balesetek aránya	8,41%

(Előzetes adatok; összehasonlítás az előző év márciusi adataival)

**Személy sérüléssel járó közúti balesetek 2015. I-III. havi alakulásának főbb adatai**

Személy sérüléssel járó közúti balesetek száma	+2,05%
Halálos áldozatok száma	+11,76%
Súlyosan sérült személyek száma	+0,69%
Ittasan okozott közúti balesetek száma	-16,10%
Ittasan okozott balesetek aránya	8,78%
Halálos baleset nélküli napok száma	22 nap (tavaly 31 nap)

(Előzetes adatok; összehasonlítás az előző év azonos időszakával)

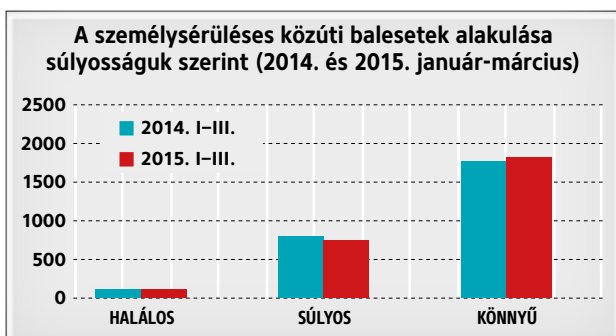
1–31. közötti adatokkal összehasonlítva, a halálos, a súlyos és a könnyű sérüléssel járó balesetek száma egyaránt negatívumot mutat. A balesetek alakulásán túlmenően a halálos áldozatok számában 9,09%-os (55 főről 50 főre), a súlyosan sérültek számában 17,09%-os (398 főről 330 főre), a könnyen sérültek számában pedig 3,11%-os csökkenés tapasztalható. Jelentős mértékben, csaknem 30%-kal csökkent az ittasan okozott balesetek száma, míg az ittas balesetek aránya az összes személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleseten belül a 2014. márciusi 11,00%-ról 8,41%-ra csökkent!

Az előzetes adatok alapján 2015. január 1. és március 31. között összesen 3088 személy sérüléssel járó közúti balesetet okoztak hazánk közútjain, 2,5%-kal többet, mint 2014 első negyedévében (akkor 3026 balesetet regisztráltak). A személy sérüléssel járó közúti balesetek száma a fővárosban és hat megye területén csökkent, míg tizenhárom megyében a balesetek száma eltérő mértékű növekedést mutat. Az egyes megyék között jelentősek az eltérések. Legnagyobb mértékben Nógrád megyében nőtt a balesetszám (+63,9%), ezzel szemben Tolna megyében 31,3%-os csökkenés mutatható ki.



Fotó: Deposítphotos

A kedvezőtlen tendencia a halálos és a könnyű sérülé-  
ses balesetek kategóriájában mutatható ki. A halálos kime-  
netelű balesetek száma idén március végéig 11,1%-kal (126-  
ról 140-re), a könnyű sérüléssel baleseteké pedig 3,1%-kal  
nőtt (1997-ről 2059-re) a tavaly első negyedévi adatokhoz  
képest. A súlyos sérülések számában ugyanakkor 1,55%-os  
csökkenést mutatnak az adatok (903-ról 889-re).



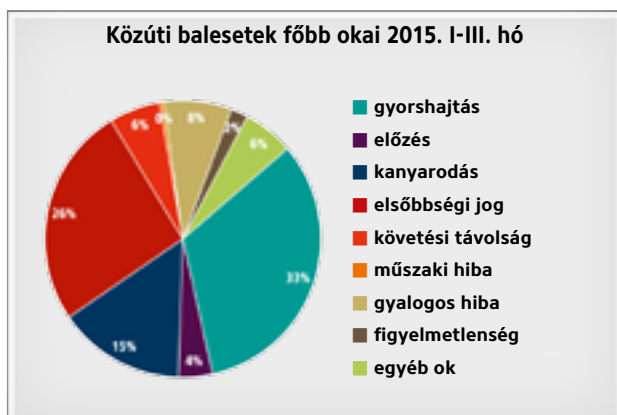
A legfontosabb közlekedésbiztonsági mutató a közúti  
balesetben meghalt személyek számának alakulása. Ezzel  
kapcsolatban az adatok azt mutatják, hogy 2015. január  
1. és március 31. között 16 fővel többen veszítették életü-  
ket közúti balesetben, mint az elmúlt év azonos időszaká-  
ban (azaz 152 fő a tavalyi 136 áldozattal szemben, mely  
11,76%-os növekedést jelent). A súlyosan sérültek számá-  
ban 7 fős pozitívum mutatható ki (idén 1013 fő a tava-  
lyi 1006 fő helyett, ami a lényegi változást nem jelző  
0,7%-os növekedésnek felel meg), könnyebben 4,3%-kal

többen, összesen 2872-en sérültek meg (a 2013. március  
végi 2753 fővel szemben).

A közúti halálos áldozatok száma tizenhárom megyé-  
ben és a fővárosban nőtt, Pest megyében stagnált, míg  
öt megye területén csökkenés történt. Utóbbi megyék  
közé tartozik Heves (-54,5%), Csongrád (-45,5%) és Tolna  
megye (-28,6%). A balesetben meghaltak száma legna-  
gyobb arányban Baranya megyében nőtt (1-ről 5 főre),  
míg az első negyedévben a legtöbb közúti áldozatot a Pest  
megyei utak követelték (itt 23 fő veszítette életét, 2014  
azonos időszakához hasonlóan).

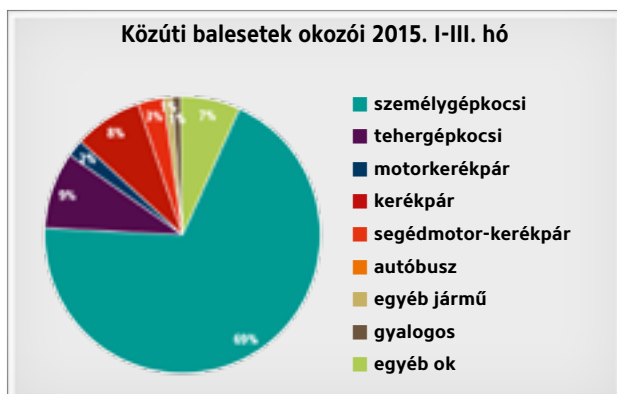
Az ittasan okozott közúti balesetek alakulását továbbra  
is kedvező tendencia jellemzi. Idén március végéig összesen  
271 fő okozott személyi sérüléssel járó közút balesetet sze-  
szes italtól befolyásolt állapotban. Tekintettel arra, hogy az  
előző év azonos időszakában 323 ittasan okozott baleset  
történt, így ezen a területen jelentős, 16,1%-os a csökke-  
nés. Az előzőeknek megfelelően az ittas balesetek aránya  
az összesen okozott személysérüléses közúti baleseten belül  
is csökkent, a tavaly március végén mért 10,7%-ról 8,8%-  
ra esett vissza (azaz továbbra is alatta van a „bűvös” 10%-  
nak). Az ittasan okozott balesetek számában mindössze  
három megye területén mérhető növekedés (mindhárom  
megyében a tavalyinál eggyel több ittas balesetet okoz-  
tak), további három megyében az adatok azonosságot, míg  
a fővárosban és a többi megyében csökkenést mutatnak.

A balesetek főbb okai vonatkozásában, a szabályszegé-  
sek statisztikai terminológia szerinti sorrendjében említésre  
méltó változás nem történt.



A személyi sérüléssel járó közúti balesetek egyharmada, 33%-a aktív vagy passzív sebességtúllépés miatt következett be. (Ez egyben a gyorsajtások baleseteken belüli arányának növekedését jelzi, hiszen tavaly az első negyedév végén a személysérüléssel járó közúti balesetek 29%-ának hátterében állt a gyorsajtás). Elsőbbbségi jog megsértése miatt történt az összes első negyedévi baleset 26%-a (ez az elmúlt évvel azonos arány), míg a kanyarodásra vonatkozó szabályok meg nem tartása az összes eset 15%-ában (tavaly 14%-ában) állt személysérüléssel járó baleset hátterében.

A balesetek okozóinak vizsgálatára áttérve megállapítható, hogy az egy évvel ezelőttnél 3%-kal magasabb, mintegy 69%-os a személygépkocsi-vezetők részvétele a baleset okozók körében, bár köztudott, hogy ennek a közúthasználói csoportnak az aránya a legmagasabb a közúti forgalmon belül. A tehergépjárművek vezetői a balesetek 9%-át, az autóbusz-vezetők pedig a balesetek 1%-át okozták (a korábbi évek átlagának megfelelően).



Az előzetes adatok alapján motorkerékpáros 49 alkalommal okozott személysérüléssel járó közúti balesetet az év első három havában, mely közel 2%-os aránynak felel meg, a segédmotoros kerékpárosoknak 3%, a kerékpárosoknak 8%, a gyalogosoknak pedig valamivel több mint 7% az arányuk a balesetek okozásában. Idén március végéig a gyalogosok összesen 223 személysérüléssel járó balesetet okoztak, s tavalyhoz hasonlóan sok, 37 gyalogos vesztette életét közúti balesetben.

Az ORFK Központi Ügyeleti Szolgálatának 2015. januári, februári és márciusi baleseti jelentései (napi jelentések) alapján az egyes közúthasználók vonatkozásában a közúti balesetben meghalt személyek száma a következő ábra szerint alakult.

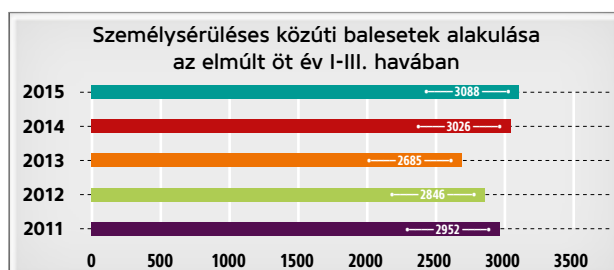
**Személysérüléssel járó közúti balesetben meghalt személyek száma egyes közúthasználói csoportok szerint**

Csoport	2015. I-III.	2014. I-III.
gyermek	0 fő	37 fő
gyalogos	37 fő	15 fő
kerékpáros	13 fő	5 fő
motorkerékpáros	4 fő	2 fő
segédmotoros kerékpáros	2 fő	33 fő
gépkocsivezető	56 fő	26 fő
utazó	22 fő	8,41%

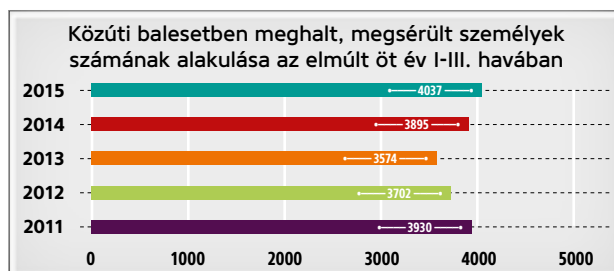
**Adatok:** ORFK Központi Ügyelet napi jelentései alapján

Idén február végéig még nem vesztette életét motorkerékpáros és segédmotoros kerékpáros a hazai utakon, márciusban azonban már összesen 6 fő halt meg balesetben az említett két közúthasználói csoporton belül. A balesetben meghalt gépkocsivezetők számának jelentős növekedése szembeötlő (33-ról 56 főre). Örvedetes ugyanakkor, hogy gyermek (14. életévét be nem töltött személy) idén még nem lett közúti baleset áldozata.

Amennyiben a 2015. I-III. havi személysérüléssel járó közúti balesetek számát az elmúlt öt év azonos időszakának adataival vetjük össze, jól látható, hogy az idei év a legkedvezőtlenebb, mert a különböző közúthasználók a legtöbb balesetet 2015-ben okozták (az idei 3088 baleset 4,6%-kal több a 2011. évi 2952 balesetnél). Az ábra alapján az évtized első három évében a közúti balesetek száma évről évre csökkent. A trend azonban 2014-ben megváltozott, s idén a baleset-szám sajnálatos módon további növekedést mutat.



Ha a közúti balesetben meghalt, megsérült személyek számának alakulását vesszük alapul, akkor a trend egészen hasonló.



Az első negyedévi előzetes adatok alapján évtizedünkben a legtöbb közúti halálos áldozatot, illetve baleseti sérültet a 2015. esztendő követelte (összesen 4037 főt, mely 2,7%-kal több mint a második legkedvezőtlenebb évben, 2011-ben).

GÉGÉNY ISTVÁN

A LOGISZTIKAI CÉGEK TUDATOSAN KERESIK  
A KIADÁSCSÖKKENTŐ MEGOLDÁSOKAT

# 20%-kal nőtt az M2M-eszközök száma itthon

Látványosan bővült a hazai telematikai piac az elmúlt évben: a járműkövetés és hasonló alapvető szolgáltatások széles körű elterjedését követően tavaly már az olyan újabb, összetettebb M2M-megoldásokat keresték egyre nagyobb számban a fuvarozók, amelyek alkalmasak például az üzemanyag összetételének ellenőrzésére, a járművezetők vezetési stílusának elemzésére, vagy akár a rakományra vonatkozó adatok valós idejű monitorozására is.

A szállítmányozás és a logisztika azon területek közé tartoznak, ahol az elmúlt években a leggyorsabb volt a gépek közötti, automatikus adattovábbításon alapuló, úgynevezett M2M-technológia terjedése. 2014-ben a közúti áruszállítás résztvevői például 20%-kal több telematikai eszközt használtak, mint az azt megelőző időszakban. Míg korábban a járművek helyzetének, útvonalának és sebességének nyomon követésére irányuló eszközök terjedése nyomán nőtt az ilyen típusú adatkapcsolatok száma, addig tavaly már a komplex információszolgáltatást biztosító megoldások járultak hozzá a telematikai piac további bővüléséhez.

2014-ben a logisztikai szektor szereplői által leginkább keresett telematikai szolgáltatások közé tartozott az üzemanyagszint mérésére szolgáló megoldás, illetve az elektronikus útdíj bevallására használt fedélzeti egység. Számottevő mértékben hozzájárultak még a fuvarozók által használt M2M-eszközök számának növekedéséhez az olyan újdonságok, mint a vezetéssel és pihenéssel töltött idő nyomon követését, illetve a tachográf adatok távoli letöltését segítő eTachograph, valamint a járművezetők vezetési stílusát elemző új fejlesztés. A telematikai

piac bővülésében szerepet játszott az is, hogy az elmúlt időszakban jelentősen nőttek a közúti áruszállítást érintő terhek, így a fuvarozók már tudatosan keresik az olyan megoldásokat, amelyek segítségével csökkenteni tudják kiadásait. A szállítmányozás során használt legújabb M2M-alapú szolgáltatások az üzemanyagköltségek, a gyorsshajtás vagy túlvezetés miatt kiszabott bírságok és a járművek nem megfelelő üzemeltetésére visszavezethető amortizációs kiadások visszaszorításához egyaránt hozzájárulnak.

A szállítmányozó, fuvarozó vállalatokon túl a logisztikai szektor további szereplői is egyre nagyobb arányban támaszkodnak a telematikai eszközök által előállított adatokra. A nagy értékű rakomány valós idejű nyomon követése, a gyorsan romló áru szállítási útvonalának, idejének megtervezése és betartása a megbízó számára elengedhetetlen feltétel, így tavaly már számos esetben nemcsak a fuvarozó vállalatok, hanem a megbízók körében is felmerült az igény az ilyen típusú szolgáltatások segítségével begyűjthető információk iránt.

FORRÁS: WEBEYE MAGYARORSZÁG

MEGNYÍLT A BRFK BŰN-  
ÉS BALESET-MEGELŐZÉSI CENTRUMA

# Prevenció a Teve utcában

2015. április 22-én nyitotta meg kapuit a Budapesti Rendőr-főkapitányság Bűn- és Baleset-megelőzési Centruma, amelyet a Teve utcai Rendőrségi Igazgatási Központ aulájában alakítottak ki. A minden korosztály számára hasznos tudnivalókat, preventív tanácsokat kínáló központ számos interaktív eszközzel várja látogatóit, sőt, az óvodás és iskolás csoportok fogadására külön gyereksarok, illetve előadóterem áll rendelkezésre. Az ünnepélyes megnyitón részt vett *dr. Takács Tibor* rendőr vezérőrnagy, országos rendőrfőkapitány-helyettes, *dr. Hatala József* rendőr altábornagy, a Nemzeti Bűnmegelőzési Tanács elnöke és *Bucsek Gábor* rendőr dandártábornok, Budapest rendőrfőkapitánya.

„A Budapesti Rendőr-főkapitányságon a 90-es évek elején alakult meg a Bűnmegelőzési Osztály, és ezzel egy időben egy olyan kapcsolattartási pont is, amely lehetőséget adott arra, hogy a polgárok közvetlenül érintkezhessenek a rendőrséggel” – mondta az előzményekről Takács Tibor. A központ körülbelül tíz évvel ezelőtt megszűnt, de miután a lakosság továbbra is igényelte azt, és a prevenció tájékoztató tevékenységet a Nemzeti Bűnmegelőzési Stratégia is hangsúlyozza, így a kapcsolattartási pont a Bűn- és Baleset-megelőzési Centrum keretében most újraéledhetett. A legnagyobb lökést ebben a BRFK és a Nemzeti Bűnmegelőzési Tanács akaratának a találkozása jelentette, utóbbi szervezet 7,5 millió forinttal támogatta a projektet. A folyamatosan látogatható centrum célja a lakosság széleskörű tájékoztatása, és ennek keretében felkészült szakemberek ismertetik meg a látogatókat a korszerű bűn- és baleset-megelőzési módszerekkel. „Meggyőződésünk,

hogy a centrum létrehozása tovább növeli a bizalmat, és fokozza a lakosok szubjektív biztonságérzetét” – zárta köszöntőjét Takács Tibor.

„A mai nap a baleset- és bűnmegelőzés területén jelentős mérföldkő” – szögezte le beszédében Hatala József rendőr altábornagy, majd elmondta: „A Nemzeti Bűnmegelőzési Stratégia egyik fontos célja, hogy az emberek a mindennapi életük során elfogadják azt az alapelvet, amely szerint ők maguk is tehetnek a biztonságukért. Ez a centrum konkrét megoldásokat, technikákat, módszereket kínál erre. Látni kell azt is, hogy a bűn- és baleset-megelőzés csak akkor sikeres, ha az ebben szerepet játszó szervezetek és feladattal bíró intézmények egy irányban, egy gondolat mentén tevékenykednek.” A centrum kialakítása 2013-ban, a stratégia kormányzati elfogadásra való előkészítésével egy időben kezdődött el, megvalósításában pedig fontos szerep jutott az ORFK – OBB, a BRFK, az Országos





DR. TAKÁCS TIBOR, országos rendőrfőkapitány-helyettes és DR. HATALA JÓZSEF, a Nemzeti Bűnmegelőzési Tanács elnöke



Fotók: Iró Zoltán



Polgárőr Szövetség és a Nemzeti Bűnmegelőzési Tanács közötti együttműködésnek. Hatala József azt is elárulta, hogy a tanács még nem fejezte be feladatát, a következő években folytatódik a centrum továbbfejlesztése. A 2015-ös tervek között szerepel három mobil bűnmegelőzési centrum felállítása, amellyel a megyei rendőr-főkapitányságok baleset- és bűnmegelőzési tevékenységét kívánják támogatni.

A sajtótájékoztató végén Takács Tibor a nemzeti színű szalag átvágásával ünnepélyesen megnyitotta a centrumot, amely hat fő helyszínből áll. Elsősorban az iskolai csoportok fogadására alkalmas az a 40–50 fős terem, ahol a rendőrség preventív előadásokat nyújt a látogatóknak – mint ahogy arra már a megnyitót követően is sor került egy általános iskolai osztály részvételével. Az áldozatvédelmi szoba azt a célt szolgálja, hogy a bűncselekmények áldozatait a legmegfelelőbb körülmények között hallgassák ki, az interaktív vagyónvédelmi sarokban pedig szakemberek mutatják be a vagyónvédelmi berendezések használatának célját és módját. Az ORFK – OBB és a Budapesti Balesetmegelőzési Bizottság közreműködésével egy

szimulációs sarkot is kialakítottak, ahol egy motoros és egy személyautós szimulátor segítségével lehet a különböző közlekedési helyzeteket – akár részegszemüveg használatával egybekötve – megismerni vagy éppen gyakorolni. A gyermekmehallgató szoba eszközeinek a beszerzése még folyamatban van, de a gyereksarok már elkészült, amely a kisebbeknek biztosít lehetőséget a helyben rendezett vetélkedőkön való részvételre, illetve az itt található, a centrum tematikája szerint válogatott játékok kipróbálására. Legizgalmasabb elemének várhatóan a rendőrségi motor bizonyul majd, amelyre a gyerekek felülhetnek és beleélhetik magukat a motoros rendőrök helyébe, sőt, ennek a kistestvérével, egy fából készült és rendőri jelzéssel felmatricázott „kismotorral” néhány kört tehetnek is a centrumban. Továbbá a gyerekasztalokon közlekedési témájú kifestőkönyvek, a polcokon prizmák és egyéb, a biztonságos közlekedéssel összefüggő kiegészítők, a falakon pedig a legfontosabb KRESZ-szabályokat megjelenítő rajzok várják a kicsiket.

VÁCZI VINCENT

# VÉDA Közúti Intelligens Kamerahálózat

A RENDSZER MŰKÖDÉSÉTŐL TOVÁBBI EMBERÉLETEK  
MEGMENTÉSE VÁRHATÓ

Az új országos forgalomfelügyeleti hálózat működése 160 darab mobil KKEP rendszerbe állításával veszi kezdetét. A készülékek egyidejűleg számos jogsértés felderítésére lesznek alkalmasak. Az év végére várhatóan a fix kamerarendszer telepítése is megtörténik.

## MÉG TÖBB ELLENŐRZÉST!

Mindennapi közlekedésünk és megélhetésünk elválaszthatatlanok egymástól. Minden közlekedőnek alapvető joga és érdeke, hogy biztonságban érezze magát, és épségben eljusson oda, ahová elindult. E gondolatok jegyében nem lehet kérdéses, hogy közúti közlekedésünk biztonsága egyike azoknak a tényezőknek, melyek életünket, életvitelünket, testi épségünket és egészségünket leginkább befolyásolják.

Közismert, hogy a közúti közlekedés biztonsága nagyban múlik az ellenőrzések gyakoriságán,

hatékonyaságán, hiszen a balesetekhez vezető jogsértések, szabályszegéseket maguk a közlekedők követik el.

Hazánkban az előttünk álló évek egyik legfontosabb közlekedésbiztonsági feladata a közúti ellenőrzések hatékonyságának és szintjének növelése, a hazai közlekedésbiztonsági érdekekre, a megfogalmazott célkitűzésekre és az emberi életek megmentésére tekintettel. Ennek érdekében a hagyományos ellenőrzéseken túlmenően hazánkban is növelni szükséges a korszerű, automata eszközökkel végrehajtott ellenőrzések számát.

NÖVELNI  
SZÜKSÉGES  
A KORSZERŰ  
ESZKÖZÖKKEL  
VÉGREHAJTOTT  
ELLENŐRZÉSEK  
SZÁMÁT.





**A FIX  
TELEPÍTÉSŰ  
KKEP-K ÖSSZESEN  
365 FORGALMI  
SÁVOT FIGYELNEK  
MAJD.**

és részarányát. Már évek óta időszerűvé vált egy automata eszközökből álló, országos lefedettséget biztosító forgalomfelügyeleti kamerarendszer létrehozása. Az Európában egyedülálló rendszer neve: VÉDA.

A VÉDA Közúti Intelligens Kamerahálózat projektet konzorciumi formában a Belügyminisztérium, az Országos Rendőr-főkapitányság és a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatala (KEK KH) közösen valósítja meg. A projekt Támogatási Szerződése 2012. október 5-én kerültek aláírásra, amelyek alapján a rendszer kiépítése hazai költségvetési és európai uniós forrásból valósul meg.

### **KÉTLÉPCSŐS PROJEKT**

A VÉDA Közúti Intelligens Kamerahálózat két jól elkülöníthető lépcsőből áll. Első lépcsőben 160 darab változtatható helyű, azaz mobil Komplex Közlekedési Ellenőrzési Pontok (KKEP) beszerzésére és működésének megkezdésére kerül sor. Az új kamerák országos kiosztása januárban megkezdődött. A kamerák gyakorlati tesztelése mintegy két hónapot vett igénybe, ezalatt a készülékek által rögzített jogsértések esetén szankció kiszabására még nem kerülhetett sor (ugyanakkor a régebbi beszerzésű sebességmérő berendezések joghatással járó méréseket eszközölték az év első hónapjaiban is).

A tesztidőszak márciusban sikeresen véget ért, így a VÉDA rendszer éles üzemeltetése – az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztálya által tartott sajtótájékoztatót követően – 2015. március 26-án megkezdődött. A kamerák jelenleg sebességmérésre, rendszámfelismerésre, forgalomszámlálásra, forgalomtorlódás észlelésére, valamint a járműről készített felvételek továbbítására szolgálnak. Az év közepétől azonban az említett funkciók továbbiakkal egészülnek ki. Ezáltal a VÉDA rendszer alkalmas lesz többek között a záróvonal átlépésének észlelésére, a biztonsági öv használatára, a forgalomirányító fényjelző készülék jelzéseire, a leállósáv igénybevételére, valamint az autóbusz forgalmi sáv használatára vonatkozó előírások megtartásának ellenőrzésére is.

A projekt második lépcsőjében, 2015. harmadik negyedévében kezdődhet meg a fix telepítésű KKEP-k működése, ezzel válik teljessé a VÉDA Közúti Intelligens Kamerahálózat kiépítése. A fix kamerák a mobil eszközökhöz hasonlóan multifunkcionálisak lesznek, s azokkal egységes rendszert képeznek. Azt, hogy az egyes eszközök mely szabályszegések felderítésére és rögzítésére legyenek alkalmasak, a felügyelet alá vont útszakasz jellegétől függően lehet megválasztani. A fix telepítésű KKEP-k az ország közel 130 helyszínén összesen 365 forgalmi sávot figyelnek majd. A VÉDA kamerahálózat működését, a különböző rendszerelemek összekapcsolását, a rögzített információk továbbítását, valamint feldolgozását a Közlekedésbiztonsági Automatizált Feldolgozó és Információs Rendszer (KAFIR) végzi.

A VÉDA kamerahálózat működésétől a közúti közlekedésbiztonság javítása, a balesetek számának csökkenése, valamint további emberéletek megmentése várható. Erre nagy szükség is van, tekintettel arra, hogy a közúti halálos áldozatok számában 2008-ban kezdődő kedvező trend üteme az évek során folyamatosan mérséklődött, míg a 2014. évi hivatalos statisztikai adatok – sajnálatos módon – már a balesetben meghalt személyek számának növekedéséről számolnak be. A rendőrségi adatok arra is rámutatnak, hogy az elmúlt évben a sebességtúllépés miatt kiszabott közigazgatási bírságok átlaga emelkedett 2013-hoz képest (33 925 forintról 34 031 forintra), ami arra utal, hogy a gyorsajtók a megengedett sebesség felső határát egyre nagyobb mértékben lépik túl (ez először fordult elő az objektív felelősség bevezetésének éve, azaz 2008 óta).

A VÉDA projekt igazodik a hatályos uniós, valamint hazai közlekedésbiztonsági programokhoz, s hozzá kíván járulni ahhoz a célkitűzéshez, mely évtizedünkben, azaz 2010 és 2020 között felére kívánja csökkenteni a közúti balesetben meghalt személyek számát. Ez számokban kifejezve Magyarország vonatkozásában évi 370 ember életének megmentését jelentené az évtized végére, tekintettel arra, hogy 2010-ben a közúti közlekedés 740 halálos áldozatot követelt.

GÉGÉNY ISTVÁN

# Közlekedés- biztonság a kormány- hivatalban

BESZÉLGETÉS  
TOLNA SÁNDORRAL,

A PEST MEGYEI  
KORMÁNYHIVATAL  
FŐOSZTÁLY-  
VEZETŐJÉVEL

2015. április 20-án közlekedés-  
biztonsági akciót szervezett a Pest  
Megyei Kormányhivatal Műszaki  
Engedélyezési és Fogyasztóvédelmi  
Főosztálya a hivatal egyéb

szakterületein dolgozó munkatársaknak, amelynek  
keretében a résztvevők a kerékpáros közlekedésről  
kaphattak tájékoztatást, illetve felfrissíthették  
a közlekedési táblákkal kapcsolatos ismereteiket.

Szintén azon a héten rendezte meg a főosztály a 2015-ös  
Közlekedési Szakmai Vetélkedő Pest megyei fordulóját.

A rendezvényekről *Tolna Sándor* főosztályvezetőt kérdeztük.

– Kiknek szólt a főosztály által szervezett program, és milyen célból rendezték meg?

– Az előadások célközönségét a Pest Megyei Kormányhivatal dolgozói jelentették – körülbelül háromezren dolgoznak ennél a kormányhivatalnál, de kevesen ismerik a szakterületünk működését. Ez a kezdeményezés két évvel ezelőtt indult pontosan azért, hogy egyfelől bemutatkozzunk a többi szakigazgatási szervnek, és lássák, hogy mivel foglalkozunk. Ugyanakkor szerettük volna felhívni a figyelmet az éppen aktuális közlekedésbiztonsági témákra, és a munkatársak tájékoztatásán keresztül eljuttatni az üzenetet a családjaikhoz is, így korábbi témáink között szerepelt például a gyermekek közlekedésbiztonsága. Az első akciónak nagy sikere volt, lévén, hogy sok a gyermekes kolléga a kormányhivatal dolgozói között, idén pedig

a kerékpározásról beszéltünk, ami a családosok számára megint csak érdekes kérdés. Ugyanakkor a biciklis közlekedés a tavasz kapcsán is aktuális téma, továbbá nálunk sokan járnak kerékpárral dolgozni, és számos ügyfél szintén kerékpáron érkezik. Az érdeklődést jól mutatja, hogy az előadók és a gyermekes szülők között külön beszélgetés is kialakult az előadás végén arról, hogyan lehet a kicsiknek átadni a szükséges ismereteket.

– A kerékpározás mellett egy másik témáról is szó esett idén.

– Így van, ez pedig egy kis KRESZ-tábla ismeret volt, különös tekintettel a közúti jelzések egyes forgalmi helyzetekben történő megfelelő értelmezésére. Ezt az előadást számos gyakorlati példával támasztottuk alá, például konkrét budapesti és Pest megyei forgalmi helyzetek áttekintésével. Az emberek az alaptáblákat általában jól ismerik, de



Fotók: ró Zoltán

előfordul, ha több tábla van egymás felett, már nehezebben értelmezik az adott forgalomszabályozási szándékot. Az előadás egyúttal a tudásfrissítést is szolgálta, így a résztvevők a prezentációkat követően próbavizsgát is tehettek az új kérdésbank anyagaiból, ami a legtöbbször számára nagyon tanulságos volt. A jelenlévők kerékpár-történeti kitekintést is kaptak, ami azért érdekes, mert véleményem szerint jelenleg a kerékpározás reneszánszát éli. További célként jelöltük meg, hogy tovább népszerűsítsük a kerékpárhasználatot a hivatalba járás vonatkozásában is.

– Kik tartották az előadásokat?

– Mák László és Szöllősi Gábor képzésselügyelő kollégáim, akiknek interaktív és kifejezetten gyakorlatias prezentációi nagy sikert arattak. A hallgatók körében ültek a forgalmi rend kialakításával foglalkozó munkatársaink is, hiszen számukra is nagyon érdekes megismerni a témát az oktatók oldaláról és az ő értelmezésükben, ami egyfajta szakmai párbeszédet indít meg közöttük. Éppen ez az érdekessége ennek a kezdeményezésnek: egyszerre biztosít lehetőséget az egészen hétköznapiak mondható tudásfrissítésre,

versenyzői összemérték tudásukat. Ez azért előnyös megoldás, mert a kollégák ritkán találkoznak, egy-egy ilyen rendezvény viszont összehozza, sőt összekovácsolja a csapatot. Kifejezetten fontos ez a járművezető vizsgabiztosok esetében, mert ők a megye legkülönbözőbb pontjain dolgoznak.

– Milyen feladatokat kellett teljesíteniük a versenyzőknek?

– Az elméleti feladatsort a Nemzeti Közlekedési Hatóság állította össze, de például a járművezető szakoktatóknak, a műszaki vizsgabiztosoknak vagy a közúti ellenőröknek mi magunk határoztuk meg a gyakorlati feladatokat. Miután az utóbbiak szorosan kötődnek a versenyzők mindennapi tevékenységeihez, nagyon jó visszacsatolási lehetőséget biztosítanak számukra arra vonatkozóan, hogy mire kell jobban odafigyelniük, és ez az elért helyezéssel is jóval lényegesebb szempont. Hogy néhány példát említsek: a közúti ellenőröknek egy korábbi valós tachográf nyomaton rögzített vezetési és pihenőidőt kellett kiértékelniük, illetve ehhez kapcsolódóan néhány kérdést megválaszolniuk. Szerintem ez a legszebb, de legnehezebb



Fotó: Pest Megyei Kormányhivatal Műszaki Engedélyezési és Fogaszóvdelelni Főosztály

tájékozódásra, illetve a nagyon mély szakmai eszmecsere. Sőt, azért is fontosak ezek az előadások, mert a kollégák is közlekednek, és a hivatalnak is van felelőssége abban, hogy mindannyian biztonságosan jussanak el a munkahelyükre.

– Milyen benyomásokat szerzett a Közlekedési Szakmai Verseny Pest megyei fordulójával kapcsolatban?

– Április 24-én mind a négy – azaz a közúti járművezető szakoktatói, a közúti járművezető vizsgabiztos, a műszaki vizsgabiztos és idén először a közúti ellenőri – szakterület

része is a közúti ellenőri szakmának. A műszaki vizsgabiztosok számára kitalált feladat nagyon hasonló ahhoz, ami az országos versenyen vár rájuk: mindenkinek ugyanazon a járművön kellett megtalálnia a hibákat. A szakoktatói vizsgabiztosoknak pedig az általuk a mindennapokban felügyelt rutinvizsgák gyakorlati feladatait kellett elvégezniük. Mindegyik kategóriából egy versenyző jutott tovább az országos döntőbe, amelyet május 23-án rendeznek.

VÁCZI VINCENT

# Nemzetközi jármű-műszaki előírások

CÉL A KÖZLEKEDÉS-  
BIZTONSÁG JAVÍTÁSA

A világ legtöbb országában – a közlekedésbiztonság, a környezetvédelem és az energiatakarékosság érdekében – műszaki követelményeket támasztanak a közúti járművekkel szemben, melyek egyrészt a forgalomba helyezés engedélyezéséhez, másrészt a forgalomban lévő járművek műszaki állapotának rendszeres ellenőrzéséhez kapcsolódnak. A kontinensekre kiterjedő, sőt, globális egységesítési törekvések eredményeként ma már nemzetközi egyezmények szabályozzák e követelményeket és alkalmazásuk feltételeit, és ezek betartása – amellett, hogy a gépjárműpiacra jutás előfeltételévé vált – jelentősen hozzájárul a kereskedelmi akadályok elhárításához, megkönnyítve az áruk és a személyek szabad mozgását. A szakemberek jelenleg is dolgoznak a további egységesítésen. A technika fejlődéséhez folyamatosan igazodó és egyre szigorodó műszaki követelmények érvényre juttatása – más tényezőkkel együtt – Európában az elmúlt tízéves időszakban több mint 40%-kal csökkentette a közúti balesetek halálos áldozatainak számát.

## SZABÁLYOZÁSI KERETEK

Az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága 1958-ban, Genfben a gépjárművek és alkatrészeik műszaki jóváhagyására és a jóváhagyás kölcsönös elismerésére vonatkozó Egyezményt hozott létre. Ehhez az Egyezményhez az azóta eltelt időben

több mint 50 ország – köztük Európán kívüliek is – csatlakozott (Magyarország az elsők között volt). A csatlakozó államok arra kötelezik magukat, hogy a bármely másik csatlakozott tagállam által jóváhagyott típushoz tartozó járműveket és jóváhagyott részegységeket, alkatrészeket saját országukban

külön megvizsgálás nélkül forgalomba bocsátják, és a többi tagállam jóváhagyását kölcsönösen elismerik, az elfogadott előírásokban rögzítettől szigorúbb követelményeket nem támasztanak. Jóváhagyást azok a termékek nyernek, melyek kielégítik az Egyezményhez csatolt 134 db műszaki előírás közül a kérdéses típusra vonatkozókat. A jóváhagyás tényét az alkatrészen vagy a járművön feltüntetett „E” betű és a hozzá csatlakozó azonosító számok dokumentálják.

Az Európai Unióban irányelvek és rendeletek szabályozzák a műszaki követelményeket: az irányelveket az Európai Közösség 28 tagállama köteles záros határidőn belül saját jogrendjébe iktatni, a rendeletek pedig minden további nemzeti jogi aktus nélkül automatikusan kötelezővé válnak az EU Hivatalos Lapban való megjelenésüket követően, az ott megjelölt bevezetési határidővel. Ily módon az Európai Közösségen belül csak olyan járművek kerülhetnek a forgalomba, melyeket a hatóságilag ellenőrzött vizsgálatok eredményeitől függően „e” betűvel jelölték meg, és kielégítik az EU-ban érvényes műszaki követelményeket. A hatósági típusjóvágyásokat az EU tagállamok kölcsönösen elismerik.

Az EU-csatlakozás következtében és azóta Magyarországon is hatályba léptetett több mint kétszáz EU irányelv és több mint harminc rendelet lefedi a személygépkocsik, tehergépkocsik, autóbuszok, motorkerékpárok és mező-, erdőgazdasági járművekkel kapcsolatos biztonsági, környezetvédelmi és energiagazdálkodási követelményeket. A követelményeket és a vizsgálatok rendjét hazánkban a folyamatosan módosított „műszaki” és „eljárás” rendelet (5/1990/KÖHÉM és 6/1990/KÖHÉM) tartalmazza.

Az EU kifejezett törekvése, hogy a párhuzamos munka és alkalmazás elkerülése érdekében az EU-n belüli műszaki szabályozások a lehető legnagyobb mértékben támaszkodjanak az ENSZ–EGB keretében kidolgozott előírásokra.

A közúti járművek biztonságának – nagyrészt az említett előírások által kikényszerített – fejlesztése kimutathatóan nagy szerepet játszott egyrészt az aktív (a balesetek elkerülését elősegítő) biztonsági elemek és rendszerek hatására a balesetek elmaradásában (kevesebb baleset), másrészt a mégis megtörtént baleseteket illetően a passzív biztonsági tulajdonságok javításának hatására (kevésbé súlyos kimenetelű balesetek) a halálos és súlyos sérülések számának csökkenésében mutatkozott meg.

## AKTÍV BIZTONSÁG

A látást és a láthatóságot tökéletesítő világítási rendszerek mellett (kanyarfényszóró, intelligens fényszóró, LED-fényforrások) az utóbbi időben hozott előírások közül a legfontosabbak közé tartozik az elektronikus menetstabilizáló program (ESP), más néven szabályzás (ESC) kötelező beépítése a személyautók és a haszongépjárművek új generációiba 2012-től kezdődő fokozatos bevezetéssel, 2014-re pedig minden újonnan forgalomba helyezett személyautóra és kishaszongépjárműre kiterjedően. Az ESP (ESC) az egyes kerekek megcsúszását érzékelve csökkenti a rájuk ható hajtó nyomatókat, illetve a stabilitás megőrzése érdekében automatikusan fékezni kezd egy vagy több kereket. Normál száraz útfelületen az ESC 20%-kal, nedves útfelületen 30%-kal csökkentheti a balesetek számát. A rendszer nagyjából 15 éve jelent meg az első modelleken.

A különböző országok baleseti statisztikáit alapul vevő előzetes becslések kimutatták, hogy ha a teljes járműállományt felszerelnék ESC-vel, átlagosan évente 15–20%-kal csökkenne a balesetek száma. Az elemzések azt is előrevetítették, hogy a 28 EU tagállamban évente 2250 halálos, 23 ezer súlyos és 226 ezer könnyű sérüléstől óvna meg az autóban utazókat az ESC általános beszerelése, ami évente 10 803 millió eurós megtakarítást vonna maga után.

Az ENSZ–EGB egyik legújabb (2014 februárjában életbe lépett, 131. sz.) előírása a gépjárművek fejlett vészfékező rendszerek (AEBS) tekintetében történő jóváhagyásáról szól. Ez az előírás az M2, N2, M3 és N3 kategóriájú járművek (tehát tehergépkocsik és autóbuszok) velük azonos forgalmi sávban és velük egy irányban haladó járművel történő ráfutásos balesetek elkerülésére és súlyosságának enyhítésére szolgáló fedézeti rendszereinek vizsgálatáról és jóváhagyásáról szól. Az AEBS képes automatikusan érzékelni a ráfutásos ütközés veszélyét, erre a vezetőt figyelmeztetni, illetve, ha a járművezető erre a figyelmeztetésre nem reagál, súlyos vészhelyzetben az ütközés elkerülése érdekében automatikusan működtetni a jármű fékrendszerét. A rendszernek normál vezetési helyzetekben nem szabad beavatkoznia. Az AEBS rendszer működési próbája során a 80 km/h sebességgel haladó vizsgált járművel 120 m távolságban kell követni a kategóriától függő (de mindenképpen 80 km/h-nál kisebb sebességű) személygépkocsit vagy az érzékelhetőség szempontjából a személygépkocsi tulajdonságaival egyező vizsgálati „cél-tárgyat”, és mérni kell a jármű lassulását, valamint a figyelmeztető jel megjelenésének időpontját. Az 1. ábrán látható az előírásban előírt vizsgálatnak az a pillanata, amikor a vizsgált jármű éppen megáll a „cél-tárgy” elérése előtt.



1. ÁBRA: Gépjárművek fejlett vészfékező rendszerének (AEBS) vizsgálata: a vizsgált tehergépkocsi éppen automatikusan megáll a „cél-tárgy” előtt

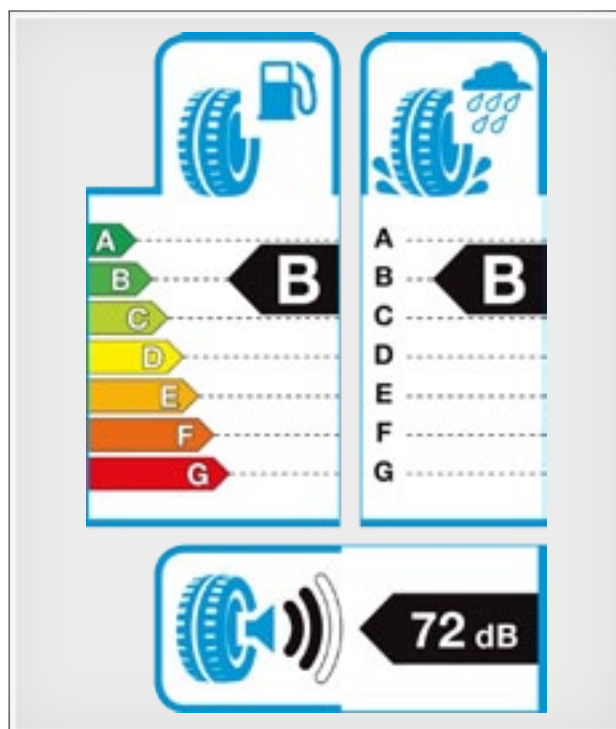
A fékezési rendszerek tökéletesítését célozta, hogy a személyautókat 2009-től kezdődően fel kell szerelni a vezető által megkezdett, de nem kielégítő intenzitású fékezés esetén a teljes, a blokkoláshatárig terjedő fékezést önműködően megvalósító, ún. fékasszisztensrendszerekkel (BAS). A fékasszisztensrendszerek alkalmazása jelentősen csökkentheti a járművek fékútját a vészhelyzetekben, aminek eredményeképpen a gyalogossal való ütközést akár teljesen el is lehet kerülni, vagy sokkal alacsonyabb sebesség mellett következne be. A számítások szerint

a járműállomány fékasszisztenssel történő felszerelése Európában évente 11 ezer gyalogos életét óvhatja meg.

2013 óta a nagy járművekben a kötelező sávelhagyásra figyelmeztető rendszerek (LDW) lépnek életbe olyankor, amikor – elsődlegesen a vezető figyelmetlensége miatt – a jármű akaratlanul elhagyja a sávot. A jelenleg alkalmazott rendszerek általában hangjelzést adnak, vagy olyan rezgést keltenek, amely hasonlít ahhoz, amikor a gumiabroncs a megfelelően érdesített burkolatú elválasztósávra fut, esetleg más megoldást használva a vezetőülés párnáját rezgetik. Az LDW rendszer kiegészítését képezheti a sávváltást segítő rendszer (LCA), amely akkor ad figyelmeztető jelzést, ha a vezető a sávváltáskor nem veszi észre a visszapillantó tükör holtterében tartózkodó másik járművet, illetve önműködően megkezdi a kormány megfelelő irányba való elfordítását. A hatástanulmányok szerint a kombinált LDW+LCA rendszer baleset-megelőzési potenciálja: frontális ütközések 25%-os csökkenése, a pályaelhagyásos balesetek 25%-os csökkenése, az oldalütközéses balesetek 60%-os csökkenése, amely részben a balesetek elmaradásában, másrészt kimenetelük súlyosságának egy kategóriával történő mérséklődésében jelentkezik. Ezáltal az EU-ban évente 5500 halálos, 30 800 súlyos és 208 500 könnyű sérülést lehetne megakadályozni.

A vezetőtámogató rendszerek balesetmérséklő hatásáról készített hatástanulmány eredményeit mutatja be a 2. ábra, ahol az egyes megoldások által az Európában megkímélt emberéletek száma látható szimulációs számítások alapján.

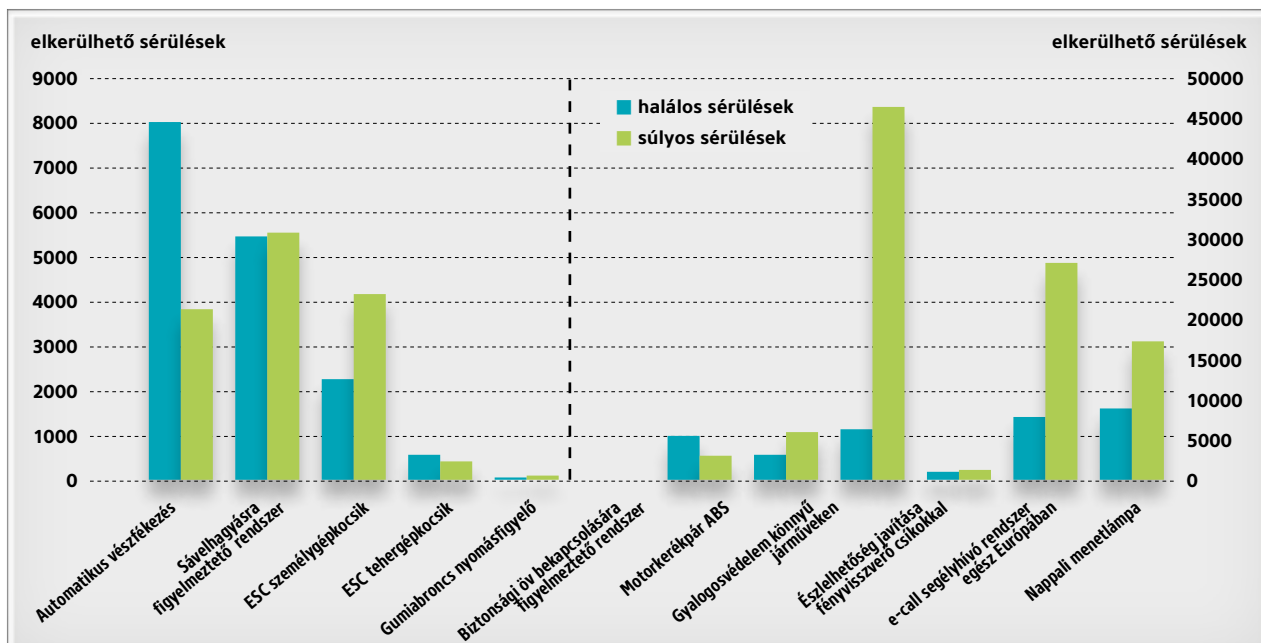
Közhely, hogy nagyrészt a gumiabroncsok és az útfeület közötti tapadást létrehozó négy-hat tenyérnyi felületen múlik az autó irányíthatósága, fékezhetősége, tüzelőanyag-fogyasztása és a környezetet terhelő zajkibocsátása. Annak érdekében, hogy e szempontokat az átlagos vásárló is figyelembe tudja venni választásakor, az EU-ban – a háztartási gépeken feltüntetett energiafogyasztási besorolást feltüntető címke analógiájára – kidolgoztak egy



3. ÁBRA: A gumiabroncs címkeje információt ad az üzemanyag-takarékosságról, a nedves úton való tapadásról és a gördülési zajról

gumiabroncs-címkézési rendszert (3. ábra). A 2012-től kötelező gumiabroncsnyomás-ellenőrző rendszerek (TPMS) figyelmeztetik a vezetőt, ha a gumiabroncsban mért nyomás jelentősen kisebb az optimálisnál. Ennek – az energiatakarékossági és környezetvédelmi szempontok mellett – fontos biztonsági hozadéka is van. A gumiabroncsok havonta 3–6%-ot is veszíthetnek a nyomásukból anélkül, hogy azt a vezető észlelné, ezáltal a gépkocsinak jelentősen romlik az irányíthatósága és kanyarstabilitása. A túl alacsony nyomáson üzemeltetett gumiabroncs felmelegedve akár fel is robbanhat, „durchdefektet” kaphat, melynek hatását még a gyakorlott vezetők is csak nehezen tudják kivédeni.

2. ábra: Az egyes vezetőtámogató rendszerek „hozadéka” számítások alapján, az elmaradt halálos és súlyos sérülések alapján





### PASSZÍV BIZTONSÁG

Az új előírások kidolgozása során újabb baleseti formák figyelembevételére (pl. személygépkocsi oldalütközése oszlopszerű műtárgyhoz, 4. ábra) és az új technológiák megjelenéséből adódó új körülményekre (elektromos hajtású autók esetében az ütközés során az áramütés, a kigyulladás veszélyének kiküszöbölésére, hidrogén- és tüzelőanyagcella-energiaforrás esetén a tároló tartályok és vezetékek ütközés közbeni épségének megőrzésére) összpontosítanak a szakemberek. Újdonságot jelent a biztonsági gyermekülések új generációjára vonatkozó 129. sz. ENSZ-előírás megjelenése, amely figyelembe veszi a megváltozott antropometriai adatokat, és további ütközési formák vizsgálatát is előírja.



4. ábra: Oszlophoz ütközés vizsgálata

A tervek között szerepel a járművek méretének, tömegének és alakjának eltéréseiből adódó ütközési tulajdonságokban megmutatkozó különbségek mérséklése, a nagyobb, nehezebb járművek „agresszivitásának” csökkentése.

Az autóbuszok passzív biztonságának növelését célzó szabályozások középpontjában a homlokütközés elviselésével kapcsolatos követelmények és vizsgálati módszerek kidolgozása, a kigyulladás- és tűzveszély mérséklése, a hatékonyabb vészkijáratok kialakítása, továbbá a borulásos balesetek során az utasok kiesésének megakadályozása áll.

### AUTONÓM („ÖNVEZÉRELT”) GÉPKOCSIK

Ez az a terület, ahol az ipari fejlődés jóval a szabályozás előtt jár, egyre-másra jelennek meg a kísérleti, de egyre inkább kiforrottnak tűnő megoldások. Az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) megvalósításának járműtechnikai elemei elsősorban azzal kapcsolatosak, hogy a járművezetőt milyen fejlett vezetőtámogató rendszerek (Advanced Driver Assistance Systems, ADAS) segítik a munkájában, melyek azok, amelyek akár helyette érzékelnek és beavatkoznak, ezáltal automatikussá teszik a jármű bizonyos működéseit.

Az ADAS rendszerek szoros összefüggést mutatnak a korábban említett fejlett aktív biztonsági rendszerekkel, részben ugyanazokat az érzékelőket és beavatkozó elemeket használják. Jelen pillanatban a következő fejlett vezetőtámogató rendszerek sorolhatók az ITS-hez: ütközés-előrejelző és automatikus fékező rendszer; adaptív fényszóró; sávhagyásra figyelmeztető rendszer (LDN); sávban

Hazánkban a gépjárművek és alkatrészeik jóváhagyásával kapcsolatos műszaki szabályozási tevékenységeket (beleértve az EU és az ENSZ–EGB szakmai munkabizottságaiban folyó, az új szabályozásokat előkészítő munkát, valamint a nemzetközi szabályozások beépítését a hazai gyakorlatba) a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Gépjármű-közlekedési és Vasúti Főosztálya irányítja, illetve végzi. E szakmai tevékenységet támogatja a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.-ben működő EU és ENSZ–EGB Közúti Jármű-műszaki Koordinációs Központ, melynek szakértői részt vesznek a nemzetközi egyeztetésekben, s ezek során lehetőség szerint érvényesítik a magyar érdekeket.

Az ENSZ-előírásokban, valamint az EU rendeletekben és irányelvekben előírtak alapján Magyarországon – két, a gázüzemű gépjárművek speciális berendezéseinek és nyomástartó tartályainak követelményeit és vizsgálati szabályozó előírás kivételével – a Nemzeti Közlekedési Hatóság az „E” és „e” jóváhagyási jelek kiadója. Az NKH a jóváhagyási jelet az általa kijelölt és ellenőrzött vizsgálóintézetek vizsgálati, szakvéleménye alapján adja ki.

maradást segítő rendszer; holtterfigyelő rendszer; a vezető viselkedését, fáradását figyelő rendszer; sebességtúllépésre figyelmeztető rendszer; parkolást segítő rendszer; előzést segítő rendszer; a közlekedési jelzések figyelmen kívül hagyására figyelmeztető (táblafelismerő) rendszer; gépkocsik közötti kommunikáció, összehangolt mozgás. Az ITS rendszeren belül a jármű irányítása szempontjából

A vezető támogatásának mértéke	Vezetési állapot			Példák
–	1. lépés Felismerés	2. lépés Elbírálás	3. lépés Működtetés	Hagyományos vezetés
1. Szint Információ átadás	1. lépés Felismerés	2. lépés Elbírálás	3. lépés Működtetés	Éjjeli látó rendszer
2. Szint Passzív veszélyelhárítás	1. lépés Felismerés	2. lépés Elbírálás	3. lépés Működtetés	Ütközés elkerülő rendszer Intelligens vezető figyelmeztető rendszer
3. Szint Aktív veszélyelhárítás	1. lépés Felismerés	2. lépés Elbírálás	3. lépés Működtetés	Adaptív követési távolság tartó rendszer
	Támogatás fejlett technológiákkal			

5. ábra: A gépjárművezetés automatizálásának kategóriái

döntő a jelentősége annak, hogy a vezető milyen mértékben vesz részt abban, milyen szerepet tölt be a szabályozási körben. Ennek szintjeit érzékelteti az 5. ábra, amely megmutatja, hogy milyen módon lépnek be a járművet irányító szabályozási körbe a fejlett technológiát alkalmazó támogató rendszerek. Ezeknek a definícióknak a véglegesítése képezheti az autonóm vezetéssű gépkocsikra vonatkozó jövőbeli szabályozások megalapozását.

DEÁK JÁNOS, TUDOMÁNYOS FŐMUNKATÁRS  
KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET NONPROFIT KFT.  
EU ÉS ENSZ-EGB KÖZÚTI JÁRMŰ-MŰSZAKI KOORDINÁCIÓS KÖZPONT

# Baleset- megelőzés 2014

AZ ORFK – OBB  
A PREVENCIÓ  
ZÁSZLÓVIVŐJE

Az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság 2014-ben is kiemelt szerepet töltött be a hazai prevenciós tevékenységben. Ehhez nyújtott megfelelő alapokat bő két évtizedes tapasztalata, kiépített kapcsolatrendszere, társadalmi támogatottsága és a működést biztosító feltételrendszere. Baleset-megelőzési tevékenysége alapvetően a legveszélyesebb, a közúti tragédiákban meghatározó szerepet játszó jogsértő magatartásokra irányul, mint a sebességtúllépés, az ittas járművezetés és a passzív biztonsági eszközök használatának elmulasztása. Az ORFK – OBB 2014-et az ittas vezetés elleni fellépés évének nyilvánította, ennek megfelelően baleset-megelőzési tevékenységében az ittas járművezetés visszaszorítása jelentette a prioritást. Összefoglalónkban a bizottság 2014-ben végzett jelentősebb tevékenységeiről olvashatnak.

## **KÖZÚTI ELLENŐRZÉSEK**

A legnagyobb kockázatú szabályszegésekkel kapcsolatos célirányos közúti ellenőrzéseket – a határfok növelése érdekében – az ORFK – OBB preventív kampányokkal, sajtómegjelenésekkel egészítette ki. E szempontokat alkalmazták a 2014. évi TISPOL (European Traffic Police Network) ellenőrzések hazai végrehajtása során is. A tematikus ellenőrzések témái a tehergépkocsik és autóbuszok, a passzív biztonsági eszközök használata, a sebességtúllépés és az ittas járművezetés voltak.

## **KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI KAMPÁNYOK**

Az ORFK – OBB munkájának az állampolgárok részéről legismertebb formája, hogy országos szintű közlekedésbiztonsági

kampányokat folytat. Ezek a kampányok alapvetően a legveszélyesebb közlekedési magatartások ellen irányulnak, de az elmúlt években – így 2014-ben is – a védtelen közlekedők biztonsága is kiemelt figyelmet élvezett.

### **„Együtt közlekedünk!”**

A gyalogos- és kerékpáros közlekedés kérdésköre a kiemelten kezelendő feladatok között szerepelt, hiszen az átlagosnál kedvezőtlenebb trendek visszaszorítása haladéktalan intézkedéseket követelt. Ennek okán 2014. április 10-én „Együtt közlekedünk!” címmel új országos közlekedésbiztonsági kampány indult a közlekedési morál és a partnerség javítása érdekében. Az ORFK – OBB a Magyar Kerékpárosklub kezdeményezésére állt az új országos



Fotó: Iró Zoltán



kampány élére, amely lényegében valamennyi közúthasználói csoportot megszólította (gyalogosokat, kerékpárosokat, gépjárművezetőket és az utasokat egyaránt), és a partnerség elvét hirdetve szolgálta a közlekedésbiztonság ügyét. A kezdeményezéshez olyan további rangos szervezetek is csatlakoztak, mint például a Magyar Autóklub, a MOL, az UNIQA Biztosító és a BKK.

### „Látni és látszani”

Az ORFK – OBB a korábbi együttműködő partnerei bevonásával 2014. október 2-től december 12-ig ismét meghirdette a „Látni és látszani” kampányát. Ennek háttérében az áll, hogy a nyár végével az időjárás az őszi, majd a téli évszaknak megfelelően megváltozik, és ezzel együtt az út- és látási viszonyok is romlanak, melyek sajnálatos módon a közlekedésbiztonságra, a balesetek számának alakulására is kedvezőtlen hatást gyakorolnak. A „Látni és látszani” kampány a gépjárművek világítóberendezéseire fókuszáló fokozott közúti ellenőrzés mellett arra ösztönözte a gépjárművezetőket, hogy éljenek a felkínált lehetőségekkel, vizsgáltsák át járművüket, és ellenőriztessék a látásukat – mindezt térítésmentesen. A kampányhoz szakszervezetek és optikusok csatlakoztak az ország különböző részéről. Az ellenőrzés során a szervezetek ingyenesen vizsgálták át a gépjárművek világító és jelzőberendezéseit.

### „Soha ne érje ilyen meglepetés”

A 2014. évet – sorban a harmadik alkalommal – az ORFK – OBB a „Soha ne érje ilyen meglepetés” című kampányát zárta. Az előző évek gyakorlatának megfelelően a főváros több frekvenciált helyszínén egy-egy díszekkel és kampányanyagokkal feldíszített karácsonyfa állítására került sor, alatta egy roncsautóval. A karácsonyi kampány az ünnepek előtti zsúfolt időszakra való figyelemfelhívás mellett az ittas vezetés visszaszorítását is célul tűzte ki.

### GYERMEK ÉS IFJÚSÁGI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI VERSENYEK ÉS RENDEZVÉNYEK

A legfiatalabb és legsérülékenyebb közúthasználók, a gyermekek közlekedésbiztonságának javítása az egyik legfontosabb közlekedéspolitikai feladat. Ezért az ORFK – OBB preventív munkájának jelentős része a gyermekek korcsoportjára irányul. A tradicionális rendezvények és munkamódszerek alkalmazása mellett az ORFK – OBB augusztusban részt vett a zánkai III. Közlekedésbiztonsági Nap rendezvényein, továbbá a felmenő rendszerű országos gyermek- és ifjúsági rendezvények (Kerékpáros Iskola Kupa, Középiskolás Közlekedésbiztonsági Kupa, nyári közlekedésbiztonsági tábor) 2014-ben is megrendezésre kerültek.

### „Az iskola rendőre” program – tanév kezdeti kampány

A rendőrség 2008. szeptember 1-jével hirdette meg „Az iskola rendőre” programot, amely az eddigi tapasztalatok alapján nagymértékben segítette a gyermekek védelmére irányuló átfogó bűn- és baleset-megelőzési tevékenységet. A program célja a kisiskolások biztonságos, balesetmentes közlekedésének elősegítése, közlekedési ismereteik bővítése, a gyermekek biztonságát veszélyeztető egyéb tényezők felderítése és megszüntetése. A rendelkezésre álló legfrissebb adatok alapján a 2014/2015. tanévben „Az iskola rendőre” programhoz 2794 általános és 46 középiskola csatlakozott. Az oktatási intézményekbe delegált rendőrök létszáma 2216 fő. A helyi rendőri szervek a tanévkezdéshez kapcsolódóan szeptemberben – a napi oktatás kezdetének és befejezésének időszakában – kiemelt rendőri jelenlétet biztosítottak azon általános iskolák közelében, ahol ez közlekedésbiztonsági szempontból indokolt volt. A korábbi évek gyakorlatának megfelelően a feladat végrehajtásába a helyi rendőri szervek a polgárőrséget, valamint az önkormányzat közfeladatot ellátó munkatársait is bevonták.

A fokozott rendőri jelenlét elérte célját, hiszen szeptemberben a napi tanítás kezdete és vége közötti időszakban sem halálos, sem pedig súlyos kimenetelű közúti közlekedési gyermekbaleset nem történt a tanintézetek környezetében.

### „Mini KRESZ-FESZT”

A 2014 szeptemberében lezajlott tanév kezdési kampány keretében az ORFK – OBB a Pest Megyei Balesetmegelőzési Bizottság közreműködésével első alkalommal rendezte meg a „Mini KRESZ-FESZT” elnevezésű preventív programot a Budapest Nyugati téren található miniPOLISZ interaktív játékvárosban. A 2014. szeptember 16-án tartott rendezvényen az óvodások, illetve az alsós általános iskolások vehettek részt, és játékos keretek között ismerkedhettek a közúti közlekedés alapjaival, a főbb szabályokkal és veszélyekkel.

### „KRESZ-FESZT”

A második alkalommal megrendezett „KRESZ-FESZT” az előbb említett „Mini KRESZ-FESZT”-től eltérően már országos szintű rendezvénysorozat, s egyben a tanév kezdeti kampány záróeseménye is volt. A tavalyi „KRESZ-FESZT” a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, az ORFK – OBB, a Nemzeti Közlekedési Hatóság és a KTI Közlekedéstudományi Intézet, valamint a Nemzedékek Biztonságáért Közhasznú

**KÖZEL  
NÉGYEZER  
GYERMEK VETT  
RÉSZT  
A „KRESZ-FESZT”  
PROGRAMON.**



megnevezése immár „Biztonságos Közlekedés Gyermekszemmel”. Tavaly több mint tízezer gyermekrajz érkezett a területi szervekhez. A továbbjutott, így az ORFK – OBB részére továbbított háromszáz alkotást (korcsoportonként száz-száz rajzot) közlekedési szakemberekből, rendőrökből, tanárokból és művészekből álló zsűri bírálta el. Korcsoportok szerint az első öt helyezett alkotás készítőit és a különdíjas alkotókat jutalmazták. A rajzpályázat nyilvános díjátadó ünnepségére 2014. május 31-én a budapesti Vasúttörténeti Parkban került sor (a családi nap keretében, az új KRESZ-pálya átadását követően), a gyermekek, szülők, megyei kísérek, pedagógusok és a sajtó jelenlétében.

### „SuliMoped” program

Az ORFK – OBB a „SuliMoped” programot először a 2012/2013. tanévben öt megye (Békés, Borsod-Abaúj-Zemplén, Nógrád, Pest, Szabolcs-Szatmár-Bereg) egy-egy hátrányos helyzetű településének általános iskolájában kísérleti jelleggel indította el. Az eredmények, tapasztalatok kiértékelését követően a 2013/2014-es tanévtől kezdődően valamennyi megyére (fővárosra) kiterjesztették a képzést, megyénként egy bázisiskolával. A 2014/2015-ös tanévben is folytatódott a „SuliMoped” program. A felkészítés és a képzés tantervi órakereten kívül, elsősorban elektronikus oktatási módszerek (e-learning)



Alapítvány közös együttműködésével valósult meg. A program keretében a fővárosban és valamennyi megyeszékhelyen egy időben speciális közlekedésbiztonsági programokat szerveztek a szakemberek. A „KRESZ-FESZT”-en megközelítőleg négyezer gyermek vett részt, ami sikernek könyvelhető el. A gyermekek egyrészt kibővíthették és elmélyíthették a biztonságos közlekedésükhöz szükséges ismereteket, ezen túl ügyességi versenyeken is kipróbálhatták képességeiket, továbbá fényvisszaverővel ellátott tárgyakhoz is jutottak (mellény, tornazsák, villogó lámpa, karpánt, matrica stb.) A „KRESZ-FESZT” központi rendezvénye – mely nyilvános sajtóesemény is volt – 2014. szeptember 30-án Budapesten, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumban, valamint a mellette található KRESZ-parkban zajlott le.

### „Biztonságos Közlekedés Gyermekszemmel”

Az ORFK – OBB megalakulásától kezdve minden évben három kategóriában (óvodás, általános iskola alsó, valamint felső tagozatos kategóriában) meghirdette a „Közlekedésbiztonság gyermekszemmel” című rajzpályázatot. Így volt ez 2014-ben is, azzal a különbséggel, hogy a verseny

alkalmazásával, az ORFK – OBB szakmai és anyagi támogatásával valósul meg. A program keretében a mostani tanévben megyénként ötven fő, így országosan összesen ezer fő nyolcadik osztályos általános iskolai tanuló részesül képzésben. A hátrányos helyzetű gyerekeken kívül helyet kapnak a programban a kiemelkedő tanulmányi eredménnyel rendelkező diákok is. A program célja az érintettek támogatása segédmotoros kerékpár vezetésére jogosító engedély megszerzésére. A szükséges ismeretek átadása, valamint a közlekedésbiztonsági kockázat csökkentése a legkorszerűbb elméleti (e-learning) és gyakorlati képzés biztosításával történik.

### TOVÁBBKÉPZÉSEK, RENDŐRSZAKMAI VERSENYEK

Az ORFK – OBB munkájának speciális része, hogy évente két alkalommal, három-három napos szakmai továbbképzéseket szervez a területi (fővárosi, megyei) baleset-megelőzési titkárok és főelőadók, valamint – eltérő időpontban – a megyei, illetve budapesti közlekedésrendészeti (fő)osztályvezetők részére. A baleset-megelőzési titkárok továbbképzésére 2014. február 18-20. és október 7-9. között,

a területi szervek közlekedésrendészeti (fő)osztályvezetői továbbképzésére április 8-10. és október 14-16. között került sor. A továbbképzések célja a közlekedésrendészeti és közlekedésbiztonsági munkát érintő új jogi normák megismerése, a szabályok értelmezése, az egységes eljárási és intézkedési gyakorlat kialakítása, a szakmai ismeretek bővítése, valamint az országos és területi szintű rendezvények harmonizálása. A továbbképzéseken túl különböző rendőrszakmai versenyeket is szervezett az ORFK – OBB, melyek sorában megemlíthető a baleset-helyszínelők, a gépkocsizó és motorke-rekpáros járórok, a karos forgalomirányítók, valamint a vízi rendészeti járórok versenye.

## VETÉLKEDŐK, EGYÉB RENDEZVÉNYEK

### „Közlekedik a család”

Az ORFK – OBB az Autós Nagykoalíció és a Porsche Hungária Skoda márkakereskedéssel közösen 2014-ben ismételtlen meghirdette a 90-es évek közepének nagy sikerű rendezvényét, a „Közlekedik a család” közlekedésbiztonsági vetélkedőt. A szervezők célul tűzték ki, hogy a családok figyelmét országos szinten hívják fel a biztonságos és balesetmentes közlekedés szükségességére, s cél volt az is, hogy a részt vevő családokat példaképként állítsák más közlekedők elé. A megyei

**AZ ORFK – OBB  
MINDEN  
CÉLCSOPORTNAK  
SZERVEZ  
PROGRAMOKAT.**



### „Öt tengelyen – biztos kézzel”

Az ORFK – OBB és a Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete (NiT Hungary) 2014-ben második alkalommal hirdette meg az „Öt tengelyen – biztos kézzel!” közlekedésbiztonsági versenyt: a különböző elméleti és gyakorlati megmérettetést követően a legjobb teljesítményt nyújtó tehergépkocsi-vezetőnek a szervezők ítelték oda a „Magyarország legjobb kamionvezetője” díjat. A verseny azonban más célokat is szolgált, mint például a tehergépjármű-közlekedés biztonságának fejlesztése, a hivatásos gépjárművezető szakma elismertségének, valamint a közúti fuvarozás hírnevének növelése. A felmenő rendszerű, országos vetélkedősorozatra több mint ötven kamionsofőr nevezett. Közülük az elődöntőkben legjobban szerepelt 15 versenyző került az október 9-i döntőbe, melyet a Drivingcamp Hungary területén tartottak. A döntő résztvevőinek először egy tíz kérdésből álló elméleti feladatsort kellett kitölteniük (10 perc alatt), majd gyakorlati feladatok következtek a tanpályán, valamint egy korszerű szimulátor berendezésen. Az ügyességi feladatok mellett a versenyzők rakományrögzítésből, jármű-műszaki ismeretekből, üzemanyag-takarékos vezetésből (EcoDriving) és veszélyhelyzetekben való ténykedésből egyaránt vizsgáztak.



(fővárosi) balesetmegelőzési bizottságok 2014. április 15.–június 30. között 20 helyszínen rendezték meg a területi közlekedésbiztonsági versenyeket, melyeken 245 család mérte össze a tudását. A családi vetélkedő döntőjére 2014. szeptember 13-án a Zsámbék melletti Drivingcamp Hungary közlekedésbiztonsági és vezetéstechnikai központban került sor. A verseny fődíját egy Skoda Rapid Spaceback típusú személygépkocsit az ORFK – OBB, az Autós Nagykoalíció és a Porsche Hungária Kereskedelmi Kft. közösen ajánlotta fel. A döntőn a családok a közúti közlekedéssel, közlekedésbiztonsággal és mentéssel összefüggő elméleti és gyakorlati feladatokat teljesítettek. Az elméleti feladatok során számítógépes tesztet kellett kitölteni „B” kategóriás személygépkocsi-vezetői, valamint kerékpáros témakörben. A gyakorlati feladatok sorában teljesíteni kellett az autós, illetve kerékpáros ügyességi pályát, számot kellett adni elsősegély-nyújtási ismeretekből, a gépjárművezetők forgalomban történő vezetését pedig egy oktató értékelte. Mindezekon felül feladat volt egy személygépkocsi légvesztes kerekének kicserélése, valamint részletes hibafeltárást kellett végezni egy műszakilag kifogásolható kerékpáron.

### Open Road Fest

Az előző évek hagyományainak megfelelően az ORFK – OBB hazánk legnagyobb motoros fesztiválján, az öt napig tartó XV. Open RoadFesten is képviseltette magát, a Nemzeti Közlekedési Hatósággal és a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.-vel együtt. Az ORFK – OBB sátrában a rendőri preventív munkát a Veszprém megyei baleset-megelőzési előadók végezték. Az „Összefogás a közlekedés biztonságáért” feliratú sátorban az érdeklődőket 2014. június 4–8. között fogadták.

### ONLINE KOMMUNIKÁCIÓ

Az ORFK – OBB 2007 óta rendelkezik internetes elérhetőséggel, mely 2014-ben jelentős tartalmi és formai frissítéssel esett át. A preventív tevékenység fokozása érdekében az ORFK – OBB 2014-ben kiemelten kezelte internetes megjelenési felületeit és facebook portálját, továbbá törekvéseket tett arra, hogy a célzott prevenciós üzeneteket, illetve egyéb információkat a manapság egyre népszerűbb „okostelefon” alkalmazásokon keresztül is eljuttassa az adott célcsoporthoz. □

KISS CSABA OBB-FŐTITKÁR: A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG JAVÍTÁSA VALÓDI CSAPATMUNKA

# A gyalogosok és kerékpárosok éve 2015

A halálos közúti balesetet szenvedett állampolgárok negyven százaléka gyalogos vagy kerékpáros, ami újabb erőfeszítésekre, folyamatos kampányokra, a prevenció hatékonyabbá tételére ösztönzi az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottságot, mondta a szervezet főtitkára. Kiss Csaba rendőr alezredes kijelentette, ebben az évben kiemelt figyelmet fordítanak a közlekedés legsérülékenyebb résztvevőire, a gyalogosokra és a kerékpárosokra.

– A baleseti statisztikák szerint megállt a majd' évtizede tartó trend, tavaly újra növekedett a közúti közlekedési balesetben elhunytak száma. Mit tart az ORFK – OBB a legfontosabb tennivalójának?

– Bennünket is elszomorítottak a számok, bár november végéig a statisztika még kedvező volt. Ugyanakkor december második felében már látni lehetett, hogy kedvezőtlen változás áll be. Sajnos az idei első negyedév sem hozott javulást, sőt: az előzetes adatok szerint március 31-ig 16 fővel többen veszítették életüket közúti közlekedési balesetben, mint az elmúlt év azonos időszakában. A baleseti helyzet elemzése, kiértékelése során megállapítottuk: komoly probléma van a gyalogosan vagy kerékpárral közlekedők esetében. Ők a közlekedés legsérülékenyebb szereplői, hiszen nem védi őket karosszéria vagy védőruha, mint a gépjárművezetőket vagy motorosokat. Ha balesetet szenvednek, annak szinte kivétel nélkül súlyos következményei vannak. Tavaly jelentősen emelkedett a kerékpárral halálos balesetet szenvedettek száma, 98 tragédia történt. Ezt nem lehet csak azzal magyarázni, hogy érezhetően többen közlekednek kerékpárral. Ha ehhez hozzávesszük

a 152 gyalogos halállal végződött balesetet, akkor megállapítható, hogy a tragédiák mintegy negyven százalékában az áldozat ebből a két közlekedői csoportból került ki. Ez a felismerés egyben kijelölte az ORFK – OBB idei évének legfontosabb feladatait is: 2015 a gyalogosok és kerékpárosok éve lesz.

– Mit tehet a bizottság?

– Tavalyi programjainkat idén is folytatjuk, sőt azok sorát tovább bővítjük. Most indított kampányunk a „Két keréken érkezik a tavasz” címet viseli, és kifejezetten a kerékpárosokat célozza meg. A célzott kommunikáció mellett új figyelemfelhívó plakátokat és TV-spotokat készítünk, jelen leszünk az iskolákban, együtt kívánunk működni a kerékpáros szervezetekkel, tömegközlekedési vállalatokkal, nyugdíjasokat tömörítő szervezetekkel, valamint aktívan támogatjuk a BringaAkadémia program megvalósulását. Mindezek mellett együttműködést kezdeményezünk a kerékpárgyártókkal és -forgalmazókkal annak érdekében, hogy az új kerékpárokat már a kötelező felszerelési tárgyakkal együtt lehessen megvásárolni a szaküzletekben, de a kerékpáros rendőri szolgálat nyújtotta lehetőségekkel



Fotó: Iró Zoltán

is élni kívánunk. Idén is lesznek gyermek- és ifjúsági vetélkedők, továbbá közlekedésrendészeti szakmai versenyek. Utóbbiak megszervezését is rendkívül fontosnak tartom. A járórok, helyszínelők, gépkocsizók, karos forgalomirányítók közötti országos szakmai verseny során a kollégák újra és újra átismétlik a területükre vonatkozó szabályokat, előírásokat, ezzel mintegy folyamatosan mélyítik tudásukat, s

fejlesztik intézkedési kultúrájukat. A gyermekeknek szánt közlekedésbiztonsági projektjeink során a közlekedésbiztonság fontosságát, az ismeretek bővítését, a veszélyek felismerésének fontosságát hangsúlyozzuk.

– *Milyen határfokúak ezek a kampányok?*

– Mindig az életkornak megfelelő ismeretekkel operálunk, ez kulcskérdés. A gyerekek oktatása, megismertetése

a közlekedési szabályokkal létfontosságú, a szabályokat azonban csak akkor értik meg, ha az elsajátítás életkoruknak megfelelő szinten és környezetben történik. A rajzversenytől a szimulátorig széles a skála. Ebben a munkában az OBB mellett a szülőknek és az iskoláknak is egyre nagyobb szerepet kell vállalniuk. Azt tapasztaljuk, minden területen nyitottan állnak a gyermekek közlekedésbiztonsági képzéséhez. Az ismeretek elsajátítása akkor igazán hatásos, ha a szülő, az iskola és az OBB által szervezett szabadidős programok egymásra épülnek.

– *A motorosokat mivel várják?*

– A motorkerékpárosok részére idén programcsomaggal készülünk. Ennek egyik első elemeként május 23-án, a Hungaroringen a motorosoknak nyílt napot szervezünk. A rendőrmotoros kollégák vezetéstechnikai bemutatót, amolyan mini tanfolyamot tartanak, de lesz KRESZ-vetélkedő, különböző képességeket vizsgáló és tesztelő feladat is. A rendezvényen azt szeretnénk hangsúlyosan kommunikálni, hogy a motorkerékpárosok fokozott veszélynek vannak kitéve. Az egyik gond a korlátozott észlelhetőség. A rutinos motorkerékpárosok gyakran panaszkodnak arra, hogy a gépjárművezetők egyszerűen nem veszik őket észre. Ez tapasztalataink szerint is valós probléma, hiszen a baleseti tapasztalatok arról árulkodnak, hogy a gépkocsi vezetője gyakran figyelmetlenség vagy egyéb ok miatt nem vagy csak későn észleli a kisebb méretű kétkerekű jármű közlekedését. Fel kívánjuk hívni továbbá a motorosok figyelmét a balesetek főbb okaira és a megelőzés lehetőségeire. Üzeneteink egyértelműek lesznek. Az elsődleges cél a közlekedésbiztonság javítása, egyúttal igyekszünk szakmai érvekkel alátámasztani a motorkerékpáros védőfelszerelések használatának szükségességét. Szintén ezen a helyszínen, a Hungaroringen lesz június 21-én a nagy sikerű „Közlekedik a család” országos közlekedésbiztonsági vetélkedő döntője, igen vonzó fődíjért. A győztes család egy Skoda Fabiával mehet haza!

– *Jön a nyár, utána iskolakezdés, közlekedési szempontból a két legveszélyesebb gyerekeket érintő esemény.*

– A szünidő beköszöntével egyre több gyermek ül kerékpárra, húz görkorcsolyát, áll gördeszkára. A figyelmetlenség és a közlekedési szabályok be nem tartása komoly baleseteket okozhat. A KSH adatai szerint átlagosan évente körülbelül 75 osztálynyi tizenéves aluli gyermek szenvedett valamilyen sérülést közlekedési baleset miatt. Az ORFK – OBB 2013. évi felméréséből kiderül: a gyermekeket érintő közúti balesetek harmada június és augusztus között, vagyis nyáron, a szünidő alatt történt. Megdöbbentő továbbá, hogy 2013-ban az egész évben bekövetkezett nyolc közúti gyermekhalálozásból öt a nyári hónapokban történt. A szerencsétlenség sok esetben megelőzhető. Gyakran az okozza a baleseteket, hogy a gyerekek nem ismerik a közlekedési szabályokat. A KRESZ alapjaival tehát mindenképpen meg kell őket ismertetni. Tavaly jelentősen csökkent a halálos gyermekbalesetek száma, közlekedési balesetben tizenegy gyermeket veszítettünk el. Ez pontosan tizeneggyel több az ideálisnál, a nulla a cél, ezért mindent elkövetünk! Megjegyzendő, az áldozatok közül nyolc gyermek gépkocsiban veszítette életét, mert a szülők nem viselkedtek felelősséggel, például

nem alkalmazták a biztonsági gyermekülést, vagy nem kötötték be a gyermeket. Vagyis a szülők figyelmének felhívása a közlekedésben rejlő veszélyekre sokszor ugyanolyan fontos, mint a gyerekek esetében.

– *Tavaly nagy sikert aratott az ország valamennyi megyéjében és a fővárosban elindított SuliMoped program. Idén is lesz?*

– Akkor volt az érdeklődés, hogy idén már ezer gyermeknek biztosítunk lehetőséget ingyenes segédmotoros kerékpáros vezetői engedély megszerzésére. A jelentkezők közül főként a hátrányos helyzetű családokat részesítjük előnyben. A nyár után pedig kora ősszel folytatódik „Az iskola rendőre” program is. Majdnem 2800 oktatási intézményben 2200 kolléga és polgárőr segíti elő a gyerekek közlekedési ismereteinek bővítését. A tapasztalatok azt mutatják, a rendőrség szorosabb kapcsolatot tud ennek révén kiépíteni a gyerekekkel, szülőkkel, pedagógusokkal, ami elősegíti a szervezet még jobb társadalmi elfogadását.

– *Szakértők szerint pusztán rendőri eszközökkel már nem lehet jelentősen csökkenteni a közúti balesetben elhunytak számát. Például egy húszéves Ladával is könnyen össze lehet szedni az autó áránál lényegesen magasabb gyorsajtásos büntetést. Ha ez sem tart vissza, akkor más módszerhez kell folyamodni. De mihez?*

– A rendőrségnek alapvetően közúti ellenőrzésekkel, valamint preventív intézkedésekkel kell fellépnie a közlekedésbiztonság javításáért. Az intézkedéseknek nem a szankcionálás a célja, hanem a balesetek megelőzése, valamint az önkéntes jogkövető magatartás kialakítása. A preventív munkában a közlekedők segítése és a közlekedésbiztonsági kommunikáció a legfőbb feladat. A már említett kampányaink is ezt igyekeznek erősíteni. A másik terület az oktatás, nevelés hatékonyságának növelése. Mindazonáltal a tapasztalatok is egyértelműen azt mutatják: ha a rendőrség betartja a szabályokat, és felelősségre vonja a szabályszegőket, akkor annak igenis megvan a hatása. Ha mondjuk gyorsajtásért ugyanazon a szakaszon már kétszer megbüntetnek valakit, harmadszorra minden bizonnyal lassabban fog ott hajtani. Ezzel együtt megerősíthetem: sem a rendőrségnek, sem az ORFK – OBB-nek nem célja a büntetés, ez legfeljebb eszköz lehet annak érdekében, hogy javuljon a közlekedésbiztonság, és ezzel életet mentünk meg.

– *Melyik szervezetnek van kiemelkedő felelőssége a baleseti statisztika alakulásában?*

– A közúti közlekedésbiztonság javítása nem a rendőrség magánügye, hanem valódi csapatmunka. Egyrészt a közúti ellenőrzések limitje Európa más országaihoz hasonlóan nálunk is korlátozott, másrészt pedig nagyon helytelen lenne, ha a közlekedők csak és kizárólag ott tartanák meg a közúti közlekedés szabályait, ahol éppen rendőrt látnak. Mert a balesetek általában olyan helyen történnek, ahol nincs rendőr. A közúti közlekedésbiztonság javítása számos minisztérium, intézmény, hatóság, érdekképviselő munkájában megjelenik, hiszen a biztonságosabb járműveknek, a fejlettebb közlekedési infrastruktúrának, a hatékonyabb gépjárművezető-képzésnek, valamint a szabályozási háttérnek egyaránt fontos szerepe van abban, hogy közlekedési környezetünk biztonságosabb legyen.

SIMON V. ATTILA



# A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI TELJESÍTMÉNYMUTATÓK ALKALMAZÁSI LEHETŐSÉGEI

## A svéd példa

### ELŐZMÉNYEK

Az első, témával foglalkozó tanulmány 2001-ben jelent meg az ETSC kiadásában [1]. Ebben a közlekedésbiztonsági teljesítménymutató definíciója ez volt: „Bármilyen, a balesetekkel vagy sérülésekkel oksági összefüggésben álló mennyiség (számérték), amit a balesetek és sérültek számán kívül azért használunk, hogy jellemezzük a biztonsági teljesítményt, és jobban megértsük a balesethez vezető folyamatokat. Számos közlekedésbiztonsági teljesítménymutató létezik, fontosságuk eltérő. Általában egy teljesítménymutató fontossága abból ítéhető meg, hogy mennyire szorosan függ össze a balesetek, sérülések okozásával. Jelentős szerepet játszik-e a balesetek bekövetkezésében, és befolyásolható-e közlekedésbiztonsági programokkal és intézkedésekkel.” A későbbiekben, a SafetyNet [2] EU projekt keretében már másként hangzott a definíció: olyan mennyiség (indikátor), amely a közúti közlekedési rendszer azon üzemi körülményeit tükrözi, amelyek befolyásolják a rendszer biztonsági teljesítményét.

Alkalmazásuk célja:

- ▶ a közúti közlekedési rendszer olyan üzemi viszonyainak tükrözése, amelyek nem szükségszerűen függenek össze egy adott közlekedésbiztonsági intézkedéssel, sokkal inkább egy meglévő közlekedésbiztonsági problémával vagy hiányossággal;
- ▶ különböző közlekedésbiztonsági intézkedések hatásának mérése, de nem az egyes intézkedések alkalmazásának szintjén;
- ▶ különböző közúti közlekedési rendszerek összehasonlítása (országok, régiók stb.).

Használatuk szükségességét a következőkkel indokolták:

- ▶ A közúti balesetek és az ezek során megsérült, életüket veszített személyek száma véletlenszerű ingadozást mutat, vagyis a regisztrált számok rövid távú változása nem szükségszerűen tükrözi a hosszú távú trendek alakulását.
- ▶ A balesetek és áldozatok adatai a hivatalos statisztikában nem teljesekek. Ezt a jelenséget a szakma „underreporting”-nek nevezi. Nyilvánvaló, ha a baleset részese valamilyen – a személyi sérülés ellenére – nem jelenti az esetet a rendőrségnek, az nem szerepel a statisztikában sem. A balesetszámok változását tehát a bejelentési gyakorlat módosulása is okozhatja.
- ▶ A balesetek száma sokszor semmit sem mond az azokhoz vezető helyzetről. Bizonyos mértékig a véletlen is múlik, hogy egy veszélyes helyzet vagy konfliktus végül balesethez vezet-e vagy sem.

Előfordulhat, hogy a veszélyes helyzet ellenére nem következik be baleset.

- ▶ Eredményes ellenintézkedések kidolgozásához minél részletesebben ismernünk kell a balesethez vezető folyamatot. A közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók ehhez is segítséget nyújtanak.

Mindezen túlmenően említeni kell azokat a külső vagy háttértényezőket is, amelyek ugyan jelentős hatást gyakorolhatnak a közúti balesetek számára és/vagy súlyosságára, azonban alakulásukra nincs ráhatásuk a közlekedésbiztonsági szakembereknek. Így tehát a külső tényezők következtében beálló változások semmilyen szinten nem tükrözik teljesítményüket, erőfeszítéseiket. A gazdasági válság hatására csökkenő balesetszámnak, vagy a szélsőséges időjárás következtében tapasztalt balesetszám-csökkenésnek semmi köze az ennek érdekében kifejtett teljesítményhez. Ennek a ténynek a felismerésében is sokat segítenek a közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók.

Az említett kutatás [2] keretében az alábbi teljesítménymutató csoportokat határozták meg:

- ▶ alkohol és drogok,
- ▶ sebesség,
- ▶ passzív védőeszközök,
- ▶ gépjárművek nappali kivilágítása,
- ▶ passzív járműbiztonság,
- ▶ közutak,
- ▶ sérültek orvosi ellátása, mentése.

A közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók előnyösen alkalmazhatók a közlekedésbiztonsági programok célkitűzéseinek pontosításában, számszerűsítésében, nem is beszélve a folyamatok, trendek figyelemmel kísérésében, monitorozásában. Jó példát mutat erre Svédország. Az ott követett gyakorlat részleteit ismertetjük a következőkben.

### SVÉD TAPASZTALATOK

Svédország sok tekintetben elismerést érdemel a közúti közlekedésbiztonság területén. Egyrészt azért, mert már eleve az ún. SUN országok (Sweden, United Kingdom, the Netherlands) [3] egyike, amelyek vitathatatlanul Európa legjobb közúti közlekedésbiztonsággal büszkélkedő országai. Másrészt pedig azért, mert 2001 és 2010 között annak ellenére sikerült több mint 50%-kal mérsékelniük a közúti balesetben életüket veszítették számát, hogy a hagyományos közúti biztonsági intézkedések lehetőségeit már csaknem teljesen kimerítették. Mindenképpen tanulságos a Svédországban alkalmazott teljesítménymutatók körének áttekintése. Az alábbiakban – Anna Vadeby előadása [4] nyomán – nem csupán ezeket ismertetjük, hanem a mutató

2012. évi tényleges és 2020-ra elérni kívánt, vagyis célul kitűzött értékét is.

Nézzük először a már korábban is alkalmazott és ismert teljesítménymutatókat. Nem véletlen, hogy a lista élére a sebességgel kapcsolatos mutatók kerültek.

1. *Sebességhatárt betartók részaránya (%) állami utakon*  
2012-ben a gépjárművezetők 46%-a tartotta be a mindenkori sebességhatárt, 2020-ra a 80% elérését tervezik.

2. *Sebességhatárt betartók aránya helyi, önkormányzati utakon*  
2012-ben 63% tartotta be a sebességhatárt, 2020-ra a 80% elérését tűzték ki célul.

3. *Józan gépjárművezetők aránya (%)*  
A 2012. évi – meglepően magas, 99,77%-os – értéket 2020-ig 99,90 %-ra kívánják emelni.

Itt mindenképpen meg kell jegyezni, hogy ez a nagyon magas érték a rendőri ellenőrzésekből adódik, így semmiképp sem lehet jellemző a teljes gépjármű-vezetői populációra. Ahogy a szerzők maguk is megjegyzik, ezek a mérések csupán a további megfigyelések alapjául szolgálhatnak. Ugyan a trendeket valószínűleg helyesen mutatják, de a józan vezetők arányát, szintjét bizonyosan nem. A rendőri ellenőrzés módszerei (mintanagyság, ellenőrzött gépjárművek, ellenőrzési helyszínek kiválasztása) befolyásolják a kapott eredményt. A rendőrség ugyanis – érthető módon – olyan helyszíneket részesít előnyben, ahol nagy a valószínűsége az ittas gépjárművezetők tetten érésének.

4. *Biztonságiöv-viselési arány az első üléseken*  
A 2012-ben megfigyelt – ugyancsak meglepően magas – 98%-os arányt 99%-ra emelnék.

5. *Kerékpárosok védősisak-viselési aránya*  
2012-ben 33% volt, 2020-ra 70%-ra növelnék.

6. *Segédmotor-kerékpárosok védősisak-viselési aránya (%)*  
Ez az érték 2012-ben 96% volt, és 2020-ra a 99%-os érték elérését tűzték ki célul.

7. *Biztonságos (5 csillagos EuroNCAP minősítésű) személygépkocsikkal megtett járműkilométerek aránya (%)*  
2012-ben a svéd személygépkocsik által lefutott járműkilométerek 46%-át tették meg ilyen gépkocsikkal, 2020-ra a tervek szerint 80%-át szeretnék.

8. *Biztonságos (blokkolásgátló berendezéssel felszerelt) motorkerékpárokkal lefutott járműkilométerek részaránya (%)*  
2012-ben ilyen motorkerékpárokkal az összes motorkerékpáros futásteljesítmény 28%-át tették meg, 2020-ra a 70%-ot szeretnék elérni.

9. *Biztonságos állami közutakon bonyolódó forgalom részaránya (%)*  
Az előadásból [4] ugyan nem derül ki, mit is értenek biztonságos utak alatt, viszont egy másik kiadványból [5] egyértelművé válik. E szerint a 80 km/h feletti sebességkorláttal rendelkező állami utakon az összes futásteljesítmény 75%-ának olyan utakon kell bonyolódnia 2020-ban, amelyeken a forgalmi irányokat fizikailag elválasztják. Ez a forgalmi részarány 2012-ben 71% volt.

A felsorolt közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók bevezetéséről és alkalmazásáról már döntöttek. Végül

megemlítenek két olyat is, amelyek bevezetéséről még nem hoztak döntést. Ezek a következők:

*Biztonságos gyalogos, kerékpáros és segédmotor-kerékpáros csomópontok részaránya (%) lakott területen*  
Az ilyen csomópontokat akkor definiálják biztonságosnak, ha azok külön szintűek, illetve a gépjárművezetők 85%-a legfeljebb 30 km/h sebességgel halad át rajtuk. Megjegyzik, hogy ez utóbbi a legkönnyebben sebességcsökkentő küszöbök (ún. „fekvő rendőrök”) alkalmazásával érhető el.

*Végül pedig olyan önkormányzatok részaránya (%), ahol a kerékpárutak karbantartása megfelelő*

Az előadás [4] itt sem árul el részleteket arról, milyen követelmények alapján lehet megfelelőnek minősíteni a kerékpárutak karbantartását, de az említett kiadványból [5] ez már kiderül. A definíció a következő: olyan, 40 000 feletti lélekszámú önkormányzatok részaránya (%), ahol a kerékpárutak üzemeltetése és karbantartása jó minőségű és prioritást élvez. A jó minőség a kerékpárutak téli és nyári karbantartására vonatkozó követelmények betartását, illetve minőségbiztosítását jelenti.

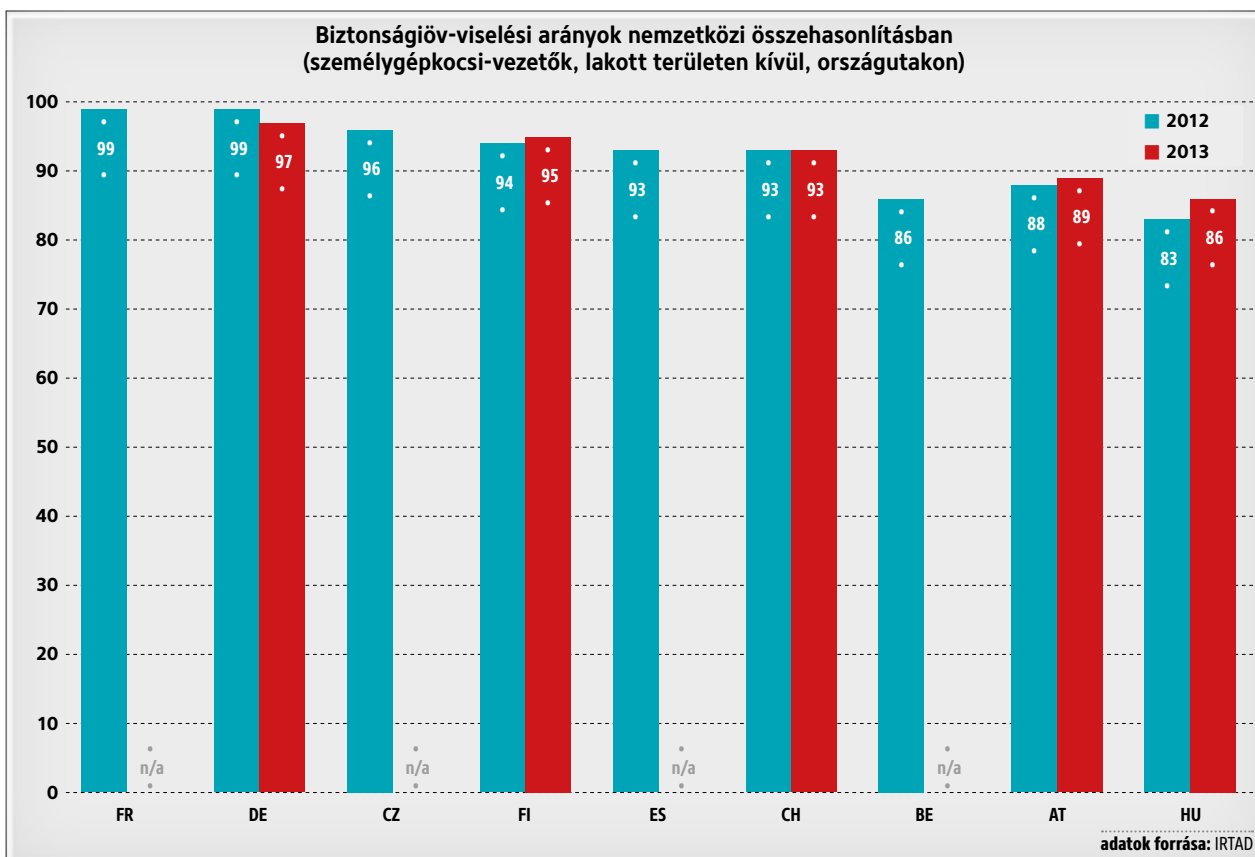
A számszerű célkitűzések között említik meg a közúti baleset következtében meghaltak és súlyosan sérültek számának tény- és tervezett számát, annak ellenére, hogy ezek nem teljesítménymutatók. 2012-ben 286 személy vesztette életét közúti baleset következtében Svédországban, 2020-ig 220-ra kívánják leszorítani ezt a számot. 2012-ben 4400 ember szenvedett súlyos sérüléseket az országban közúti baleset következtében, ezek 2020. évi számát 4100-ban határozták meg.

Néhány dolog már elsöre feltűnő. A közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók elmélete nem a józan, hanem az ittas vezetők részarányát definiálja mutatóként. Ugyancsak „fordított” a logikája a sebességgel kapcsolatos mutatóknak is, hiszen a korábbi elmélet [1], [2] nem a sebességhatárt betartók, hanem az azt túllépők arányát határozza meg teljesítménymutatóként. Ami a biztonsági övek használati arányát illeti, ott nincs eltérés a korábbi elmélet és gyakorlat, valamint a svéd értelmezés között.

### **A 3 FŐ „GYILKOS”**

Ahogy az elképzelésekből és a számokból látszik, az ún. 3 fő „gyilkos” (gyorshajtás, ittas vezetés, biztonsági öv mellőzése) közül még a sebesség területén vannak további számottevő lehetőségek. A biztonsági övet viselők aránya már 2012-ben is 98% volt, a józan vezetők pedig már akkor 99,77%. Itt tehát már csak igen nagy (és költséges) erőfeszítések árán érhető el viszonylag szerény eredmény.

Messze nem ez a helyzet még Magyarországon, ahol 2013-ban a személygépkocsik első ülésein 84% volt a biztonsági övet viselők aránya. (Sajnos 2014. évi érték nem áll rendelkezésre.) Noha ez az érték a korábbi hazai értékeket meghaladja, még elmarad a fejlettebb motorizációval és jobb közúti biztonsággal rendelkező országok adatai mögött. Az ábra olyan nemzetközi összehasonlítást mutat az IRTAD adatbank 2012. és 2013. évi adatai alapján, ahol világosan látható a hazai adat és más országok értékei közötti különbség.



Az ábrából megállapítható, hogy az utóbbi évek töretlen fejlődése ellenére még valamennyi – itt vizsgált – országban magasabb a biztonsági övet viselők aránya, mint Magyarországon. Kiemelést érdemel a francia és német 99%-os arány. A hazai érték – az adatok tanúsága szerint – a belga és az osztrák arányhoz áll a legközelebb. Mindenesetre ezen a területen már valóban nem vagyunk messze az osztrák szinttől.

Arra vonatkozóan magam is végeztem becslést, hogy még mekkora biztonsági potenciál rejtőzik a biztonságiövviselési arány növelésében Magyarországon. A személygépkocsik első ülésén 2013-ban megfigyelt 84%-os biztonságiövviselési arány 95%-ra való növelésével Magyarországon még 54 halálos, 180 súlyos és 145 könnyű sérülés lenne elkerülhető évenként csupán ezzel az egy közlekedésbiztonsági intézkedéssel.

Annak ellenére, hogy az adatok szerint a svéd gépjárművezetők 99,77%-a 2012-ben is józanul ült a volán mögé, Svédországban továbbra is óriási erőfeszítéseket tesznek az ittas vezetés visszaszorítására. Kiemelést érdemel a 2012. január 1-jén életbe lépett új szabályozás. Eszerint az a gépjárművezető, akitől ittas vezetés miatt visszavonták gépjármű-vezetői engedélyét, pályázhat engedélye megtartására, ha a gépkocsiját alcolock-kal (vagyis az ittas vezetéssel műszaki eszközökkel megakadályozó berendezéssel) szerelik fel. Erre a rehabilitációs programra 2012-ben a vezetői engedélyüktől megfosztott gépjárművezetők 33%-a, 2013-ban 40%-a pályázott. Svédországban eddig 70 000 haszongépjárművet szereltek fel ilyen berendezéssel, számos svéd vállalat minőségbiztosítási eszközként alkalmazza. Igazán számottevő javulás Svédországban az állami utak

sebességkorlátaik betartásában remélhető a 2012-es 46% 80%-ra való növelésével.

Áttekintve a svéd közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók rendszerét, megállapítható, hogy a hazai eszköztár fejlesztésre és bővítésre szorul. Magyarország nagyon jó biztonságiövviselési és biztonsági gyermekülés használati arányokkal rendelkezik. Számos sebességmérési eredmény is rendelkezésre áll, de ezek még nem könnyen elemezhető áttekinthető formában. Nincsenek adataink a motorkerékpárosok, segédmotor-kerékpárosok, kerékpárosok bukósisakviselési arányáról, a motorkerékpárosok nappali kivilágítási arányáról stb. A KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. Közlekedésbiztonsági Központja többek között azon fáradozik, hogy bővítse a mutatók körét, és tovább fejlessze gyűjtésük, meghatározásuk módszertanát.

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

#### Felhasznált irodalom:

- [1]: Transport Safety Performance Indicators, European Transport Safety Council, Brussels, 2001, ISBN: 90-76024-11-1
- [2]: SafetyNet, Deliverable D3.6: Road Safety Performance Indicators, Theory. 2007 <https://dspace.lboro.ac.uk/2134/4952>
- [3]: Koornstra, M., Lynam, D., Nilsson, G., Noordzij, P., Pettersson, H-E., Wegman, F., Wouters, P.: SUNflower: A comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands, WWOV, Leidschendam, 2002, ISBN: 90-801008-9-7
- [4]: Anna Vadeby, PhD: Experiences from Sweden: Management by objectives for road safety work, Italy's performance in the framework of the 2020 European target, PIN Talk, Rome, 18 September 2013
- [5]: Analysis of Road Safety Trends 2013, The Swedish Transport Administration, November 2014, ISBN: 978-91-7467-655-6

SISKA TAMÁS SZAKPSZICHOLOGUS A KISISKOLÁSOK  
KÖZLEKEDÉSRE NEVELÉSÉRŐL

# Nagyon fontos a felnőtt magatartása, példamutatása

A gyermekek érzékelése, figyelme, világlátása, gondolkodása, érzelmi élete sajátos, a felnőttekétől eltérő, ezért oktatásuk, nevelésük közben ezt hangsúlyosan figyelembe kell venni, állítja *Siska Tamás* szakpszichológus, akivel a gyerekeknek szánt közlekedési oktatóanyagok kritériumairól is beszélgettünk.

– *Felnőttként az ember már nem emlékszik pontosan, hogy mekkora nehézséget okozott neki gyermekként egy adott közlekedési helyzet helyes felmérése. De valóban olyan nehéz ez?*

– A közlekedési környezet sokszor olyan követelményeket támaszt a gyermekekkel szemben, amiknek a teljesítésére még nem képesek. Gondoljunk csak egy egyszerű átkelésre az úton, a gyermeknek az ingerek özönéből egy pillantás alatt kellene kiválasztania azokat, amelyekre figyelnie kellene, meg kellene becsülnie a közeledő jármű távolságából és sebességéből, hogy elegendő idő áll-e rendelkezésére az átkelésre, és ez alapján dönteni, hogy elinduljon-e, vagy inkább várjon. Ez a feladat még a felnőttek számára is sokszor nehéz.

– *A vizsgálatok szerint mikortól képes egy gyerek egyedül biztonságosan közlekedni?*

– Hatéves korig a gyermek még nem képes arra, hogy egyedül biztonságosan közlekedjen az utcán. Kézen fogva, felnőtt kísérővel szabad csak közlekednie. Ilyenkor nagyon fontos a felnőtt magatartása, példamutatása. A kisgyerek utánozza a felnőttet, úgy fog közlekedni, ahogy azt a felnőttől látja. A közös séták nagyon jó lehetőséget adnak a biztonságos magatartásformák tanítására,

a közlekedéssel kapcsolatos ismeretek bővítésére. A gyermek megtanulja, hol szabad gyalogosként közlekedni, hogyan kell átkelni az úttesten, mit jelentenek a forgalomirányító lámpa színei, hogyan is néz ki a „zebra” és még sorolhatnánk a rengeteg tanulnivalót. Hatéves kortól

## **SISKA TAMÁS szakpszichológus névjegye**

**1976:** ELTE Bölcsészettudományi Kar, okleveles pszichológus

**1983:** Budapesti Műszaki Egyetem, munka-szakpszichológus

A diploma megszerzése után 1991-ig a Közlekedéstudományi Intézetben dolgozott, majd magánvállalkozást alapított, aminek keretében folytatta kutatói munkáját. Elsősorban a Közlekedéstudományi Intézet megbízásából több kutatási témában dolgozott. Valós közlekedési helyzetekben figyelte meg és elemezte a közlekedők magatartását, az ittas vezetés megelőzését célzó oktatóanyagot készített fiatalok számára, részt vett utánpótlás program kidolgozásában, foglalkozott többek között a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos attitűdök feltárását célzó nemzetközi kutatás adatainak elemzésével és az emberközpontú közlekedési infrastruktúra kialakításának problémáival.

lehet kezdeni azt a közlekedési oktatást, amelynek célja az önálló gyalogos közlekedésre történő felkészítés.

– *Melyek a 6-10 éves kisiskolás gyermekek pszichológiai fejlettségének jellemzői?*

– A gyermekek észlelése, információfeldolgozása kevésbé fejlett, mint a felnőtteké. Minden tárgyat hosszasan, alaposan szemlélnék, igyekeznek azok minden tulajdonságát megismerni, megpróbálnak a tárgyakról minden érzékszervükkel információt szerezni. Csak a felnőttek képesek arra – mivel a környezetükről már sok tapasztalattal rendelkeznek –, hogy a tárgyakat csupán a leglényegesebb tulajdonságaik alapján ismerjék fel, és így az információfeldolgozás náluk lényegesen felgyorsul. De a gyermekek csak rövid ideig tudnak egy dologra koncentrálni. Figyelmük állandóan vándorol, érzelmük, érdeklődésük határozza meg, hogy mire figyelnek. Amikor áthaladnak az úttesten, nem mindig figyelnek a lényeges információkra, lehet, hogy egy kavics vagy egy madár látványa vonja el a figyelmüket a forgalomról. Ugyanez érvényes lehet a hallásra, előfordulhat, hogy a forgalom lényeges hangjai helyett más hangokra figyelnek. Ráadásul az óvodáskorú gyermekek nagyon el tudnak mélyedni egy-egy tevékenység végzésében, ugyanakkor a figyelmük könnyen elterelhető. Iskoláskor kezdetétől a figyelem viszonylag felszínesebbé, de akaratlagosan jobban irányíthatóvá válik.

– *Vegyünk egy konkrét példát: a zebra felé közelíték a kisgyerekekkel a járdán. Milyen magatartásbeli különbségek vannak köztük?*

– A gyermekek és a felnőttek átkelési magatartásában megfigyelhető különbségek elsősorban az információfeldolgozás különbségéből erednek. A felnőttek átkelési magatartását az jellemzi, hogy az információkat a forgalmi helyzetről a járdaszegély felé haladva igyekeznek beszerezni és feldolgozni, a járdaszegélynél erre minimális időt fordítanak. A járdaszegélyen csak akkor állnak meg, ha a közeledő jármű miatt erre kényszerülnek, lelépnek a járdaszegélyről, bár még jármű halad el előttük. Ennek az átkelési módnak az előnye az, hogy a gyalogosok maximálisan ki tudják használni a következő jármű érkezése előtti

### **A közlekedésre nevelést mindig a gyermekek fejlettségi szintjéhez kell igazítani!**

időt, de veszélyes is, mert nagyon pontos sebesség- és távolságbecslést kíván meg. A felnőttek ritkán szaladnak az úttesten, de gyakran mennek át átlósan. A gyermekek a tájékozódó fejmozgások nagy részét akkor végzik, amikor a járdaszegélyen megállnak; általában az átkelés akkor kezdik meg, amikor az út teljesen szabaddá válik. Gyakran szaladnak át az úttesten, ugyanakkor ritkán mennek át átlósan.

– *Miként jellemezhető a gyermekek gondolkodása?*

– Óvodáskorban a gondolkodás képekben történik. Jellemző az egocentrikus gondolkodás, a gyermek csak a saját szempontjából képes látni a világot, csak a maga érdekeit képes figyelembe venni. Azt gondolja, ha ő látja a közeledő járművet, akkor annak vezetője is jól látja őt.

Az egocentrikus gondolkodás a képi gondolkodás korlátaiból következik. Mivel a gondolkodás képhez kötődik, és a kép a gyermek saját érzékelésén alapul, a valóságot csak a saját nézőpontjából képes értelmezni, csak a saját szempontjából képes ítéleteket hozni. Nehezen érti meg, hogy

### **A szülő is mutasson jó példát; a példamutatásnál nemigen van hatékonyabb nevelési eszköz.**

valaki másnak a szemszögéből egy tárgy nem vagy esetleg másként látszik. Ebben a fejlődési szakaszban a gyermek nem képes egynél több szempontot egyszerre figyelembe venni a gondolkodásában. Annak megítéléséhez, hogy a közeledő jármű előtt biztonságosan át tudunk-e érní az úttest túloldalára, több tényezőt kell figyelembe vennünk: a közeledő jármű sebességét, távolságát, erre egy óvodáskorú gyermek még nem képes. Az óvodás gyermek gondolkodását érzelmei vezérlik, még nem képes tárgyilagosságra. Három-öt éves kor között az érzelmei hevesek, változékonyak, gyorsan átmennek ellentétes végletekbe. Érzelmeiket nem képesek se leplezni, se fékezni. Gondolkodásukban gyakori az animizmus, az átlelkésítés, ami azt jelenti, hogy szemléletében az élettelen tárgyak megelevenednek, sokszor emberi tulajdonságokkal, motivációkkal rendelkeznek. Az autót is gyakran élőnek látják, az első lámpája a két szeme, amikkel lát, és képes vigyázni a gyalogosokra, különösen a gyermekekre. Az animiztikus gondolkodást sokszor a felnőttek viselkedése is elősegíti, megerősíti.

– *Hány éves kortól mondhatjuk, hogy a gyermek megbízhatóan képes értelmezni a közlekedési helyzeteket?*

– A térí dimenziók kisiskolásként, vagyis 6-10 éves kor között alakulnak ki, szilárdulnak meg. Csak 8-9 éves korra válik a gyermek képessé a térirányok – fent, lent, jobb, bal, előtte, mögötte – megbízható megkülönböztetésére. A 6-7 éves gyermek tér-, illetve távolságbecslése pontatlan és következtelen. A gyermek egyre inkább megszabadul a képi gondolkodás korlátaitól, kezd kialakulni a szemlélettelen, absztrakt gondolkodás. Ugyanakkor az is igaz, hogy a közlekedési jelzéseket, mint szimbólumokat, még

Mennyit és mit ért meg a közlekedési fogalmakból egy 6-10 éves gyermek? A svédországi közlekedépszichológiai vizsgálatok eredményei szerint jelentős különbség mutatkozott a 6 és a 10 éves gyermekek között a következő szavak megértésében: átkelés, közlekedési szabályok, jármű, gyalogos, bekanyarodás, főút, figyelni a közlekedésre, utas, csoportos közlekedés, szabályok megtartása, jobbra tarts. A hatéves gyermekeknek legfeljebb a három százaléka ismerte az „átmenni az úttesten” kifejezés jelentését, körülbelül 30 százaléka tudta az „útkereszteződés”, és tíz a „gyalogos” fogalom jelentését. A nyolcévesek között lényegesen nagyobb azok aránya, akik értették a fenti fogalmakat, de még közöttük is csak 50 százalék tudta megmondani az „átkelni az úttesten” jelentését, valamivel több, mint 50 százalék ismerte a „gyalogos” és 75 százalék az „útkereszteződés” jelentését.

nehezen tudja a szabályokkal összekapcsolni. A kérdésben jellemzett minőségi változás a gondolkodásban a 8-9. életév körül következik be.

– A *téirányok helyes érzékelése mikor kapcsolódik össze a fogalmak megértésével?*

– Óvodás- és kisiskolás korban a gyermekek nem elég érettek a közlekedési szabályok megértéséhez és követéséhez. A játékszabályok is kialakulatlanok és változóak még 6-10 éves korban is. Csak 11-12 éves korra alakul ki a játékszabályok következetes alkalmazása. Ha a gyermekek odaadással és érdeklődéssel folytatott játékaire ez jellemző, akkor aligha várható el az átlaggyermektől, hogy megértse és betartsa a közlekedési szabályokat 11-12 éves kor előtt.

– *A közleműltben számtalan oktatási anyag készült a korsztály közlekedésre nevelésére. Szakpszichológusként mit tart a legfontosabb szempontnak?*

– A közlekedésre nevelést mindig a gyermekek fejlettségi szintjéhez kell igazítani! De a közlekedési ismeretek elsajátításának hatékonysága nagyban függ az oktatás módszereitől is.

– *Milyen módszereket ajánl?*

– Talán a leglényegesebb, hogy az oktatás legyen szemléletes: használjunk nagyon sok, a gyermekek szemmagasságából készült képet, videofelvételt a közlekedési környezetről. Sokféle utcáról mutassunk képet, a csendes, falusítól a többsávos, nagy forgalmú városi utcáig. Fontos a járda és az úttest felismerése, elkülönítése. Az

oktatás legyen cselekvésközpontú, gyakorlati, sok mozgással, közvetlen tapasztalatszerzési lehetőségekkel. Elsősorban magatartásformákat és ne elméleti szabályokat tanítsunk! A biztonságos átkelési magatartást a gyermekek lehetőleg valóságos közlekedési környezetben figyeljék meg és gyakorolják. Ennek megvalósításához kérni kell a közlekedésrendészet és a szülők segítségét is. Fontos a közlekedéssel kapcsolatos fogalmi tár bővítése, a fogalmak megértésének elősegítése. A gyermekek sok közlekedéssel kapcsolatos fogalmat már az óvodában megtanulnak, sokat közülük használnak is, de nem biztos, hogy jól is értik azokat. A fogalmak képezik az alapját az elvontabb közlekedési szabályok későbbi megértésének. Elengedhetetlen a szülőkkel való együttműködés. Tájékoztatni kell a szülőket arról, hogy melyek azok a magatartásformák, amelyek megtanítására törekszünk a közlekedésre nevelés keretében, és hangsúlyozni kell a szülői minta fontosságát. A szülő nagyon fontos mintaadó személy a kisgyermek életében. A szülő magatartását a gyermek utánozza, ezért a szülői magatartás ne térjen el attól, amit a gyermeknek az iskolában tanítunk. Például fontos oktatási cél, hogy a gyermek mindig álljon meg a járdaszegélynél, és nézzen körül. A szülő is figyeljen erre, erősítse meg ezt a magatartásformát, ő maga is mutasson jó példát. A példamutatásnál nemigen van hatékonyabb nevelési eszköz.

SIMON V. ATTILA



## Korszerű vasúti műszaki szabályozás európai projekt

### ZÁRÓ SAJTÓKÖZLEMÉNY

KözOP-2.5.0-09-11-2011-0008 Vasúti műszaki szabályozási rendszer felülvizsgálata és folyamatos működési modelljének kialakítása

A vasúti műszaki szabályozási rendszer megújítása szükségessé tette a teljes szabályozási vertikum áttekintését, sok szempontú minősítését, a hiányzó elemek pótlására vonatkozó javaslatok kimunkálását, hozzáigazítását a liberalizált vasúti közlekedés szabályozási követelményeihez. A 32 hónapra tervezett projekt 2012 augusztusában indult, és 2015. május 15-én zárul.

A feladat kidolgozásának két fő iránya:

- A projekt a rendszer dokumentumainak tekintetében tartalmuk szakmai korszerűségi felülvizsgálatára terjedt ki, nincsen szó azok átdolgozásáról. Ugyanakkor a munka eredményei lehetővé tették egy sokéves, tartalmi korszerűsítést eredményező majdani folyamat sikeres elindítását.

A vasúti műszaki szabályozást érintő előírások teljes körét feldolgozták a munkabizottságok, függetlenül attól, hogy az a későbbiekben bekerült-e az e-VASUT kiadványba. A feldolgozott anyag több mint huszonezer oldal terjedelmű és mintegy ezerháromszáz elemből áll. A feladat kidolgozása 2014. március végére befejeződött.

- A projekt másik célja az e-VASUT rendszer létrehozása. A feldolgozott elemek több mint kétharmada került be a rendszerbe. Ehhez a MAÚT által már 2009 óta sikeresen működtetett e-UT Digitális Útgyi Előírástár megoldásai, tapasztalatai, folyamatosan fejlesztett informatikai háttere is kiváló segítséget nyújtott. A szerződés szerint 2014. október végére elkészült a próbaverzió, amelyet széles körű szakmai egyeztetés és a végleges változat elkészítése követett.

Elkészült a vasúti műszaki előírások rendszerének kialakítását szolgáló megalapozó tanulmány az európai és a hazai jogszabályok figyelembevételével, illetve az e-VASUT rendszer tanulmánya, az e-VASUT rendszere, amelynek szervezeti és más feladatait is el kellett végezni.

A projekt kapcsán átalakult az útügyekkel foglalkozó egyesület Magyar Út- és Vasútügyi Társasággá.

A projekt kidolgozását már eddig is komoly érdeklődés kísérte. Ennek legfontosabb jele a MÁV Zrt.-vel illetve a GySEV Zrt.-vel megkötött együttműködési megállapodás, amelyek nagyban hozzájárultak az első fázis eredményeihez, a második fázis olyan kialakításához, amelyet a gyakorlatban minél jobban hasznosítani tudnak.



A BÓBITA-VARÁZSPALOTA ÓVODÁBAN  
KÖZLEKEDNI IS TANULNAK A GYEREKEK

# Játék autó és piros lámpa

Van egy magánóvoda Budapesten, amelyiknek az ismertetőjében az is olvasható, hogy: „A gyermekek kiváló körülmények között, játékosan tanulhatnak. Ideális létszámú csoportjainkban olyan közeget teremtünk, amely a gyermekek természetes kíváncsiságát és tanulás iránti lelkesedését táplálja. Fontosnak tartjuk, hogy a tanulás számukra élmény és élvezet legyen, amely során felfedezhetik és megismerhetik a világot, ahol fejleszthetik tudásukat és készségeiket, illetve kibontakoztathatják kreativitásukat.” Ebből a tájékoztatóból természetesen kimaradt annak a néhány szónak a mögöttes és részletes magyarázata, hogy a gyerekek számára mitől is lesz a tanulás élmény és élvezet. Bármilyen hihetetlen, például attól, hogy közlekedni tanulnak. Ennek részleteiről kérdeztük a Bóbita-Varázspalota óvoda vezetőjét, Adamik Melindát.

– Honnan jött az ötlet, hogy egészen kis gyerekeket megtanítsanak a szabályos közlekedés ismérveire?

– Azt tudtuk, hogy a gyerekek nevelésében a szülők, az óvónők, később a tanárok nagyon kevés figyelmet szentelnek a mindennapi közlekedésben elvárható helyes viselkedésnek. Ha valaki mégis megpróbálkozik ezzel, azt csak a valódi forgalomban teheti meg, ami bizonyos esetekben veszéllyel járhat, nem beszélve arról, hogy a „tanítvány” semmi örömét nem leli az ilyenkor szüntelenül elhangzó

tiltásokban, figyelmeztetésekben, vészjósló fenyegetésekben. A gyerek viszont játszani szeret, és közben rengeteget tanul is. Innen jött az ötlet, hogy az udvarunkon lévő nagy teret úgy tudnánk e célból a legjobban hasznosítani, ha oda egy mini közlekedési parkot építenénk. Nekiláttunk hát. Sok segítséget kaptunk cégektől, szakemberektől, hogy a kis óvodások valódi közlekedési helyzetben érezzék magukat.

– Ez gyakorlatilag mit jelent?

– A közlekedési lámpákat, a táblákat, magukat az utcákat is a kicsik méreteire szabtuk, hogy mindent jól lássanak, és könnyebben kiismerjék magukat.

– *Láttam, hogy a gyerekek műanyag kisautóval, rollerrel és hasonló játék járművekkel „közlekednek”, amit látványosan nagyon élveznek. Vagyis játszanak. A tanítás, ami nem játék, hogyan történik?*

– Minden lámpa és tábla mozgatható, azaz a „forgalmi helyzet” naponta változtatható. Ön csak azért látott önfeladten játszó gyerekeket, mert nem vette észre, hogy ők a kis járművekkel minden szabályt betartanak. Ez ugyanis kötelező. Tehát ha valamelyik gyalogos társuk rá lép a zebra-ra, vagy a lámpa pirosat mutat, meg kell állniuk. Ha

### **A közlekedést nem csak az udvaron oktatjuk, sok helyzetgyakorlatot is csinálunk az ovisokkal.**

valaki ezt nem teszi meg, akkor az óvónő elmagyarázza neki, hogy milyen hibát követett el. De gyakran erre sincs szükség, mert a gyerekek már egymást is figyelmeztetik, hogy mire kell figyelni, vagy milyen szabálytalanság történt. És ennek sokkal nagyobb a hatása, mint amikor egy felnőtt avatkozik közbe. Hozzá kell tennem, hogy a közlekedést nemcsak az udvaron oktatjuk, hanem például rengeteg helyzetgyakorlatot is csinálunk velük. Mi a teendő, ha a labda véletlenül az útestre pattan, hogyan célszerű viselkedni, ha egy koccanásos baleset résztvevői vagy szemtanúi vagyunk, és ehhez hasonló szituációkat beszélünk meg, illetve gyakorolunk a gyerekekkel.

– *A szülők hogyan fogadták ezt a különleges KRESZ-oktatást?*

– Az első perctől kezdve lelkesen támogatták, mert más óvodákban még nem láttak ilyet. De mi azoknak a visszajelzéseknek örülünk a legjobban, amikor a szülők elmesélik, hogy a gyerekük az igazi forgalomban is hasznosítja az itt tanultakat. Rászól a volánánál ülő édesapjára, hogy vigyázz, apu, a lámpa már sárgát mutat. Vagy éppen ellenkezőleg, kérdezősködnék: anyu, mit jelent ez a tábla, mert ilyen nincs az ovisban? Volt olyan szülő, aki már azzal büszkélkedett, hogy a kislánya a hátsó ülésről vezette az autót, mivel állandóan ellenőrizte őt, hogy betartja-e a szabályokat.

– *Közismert, hogy egy gyakorlott autóvezetőnél idővel kialakul egy rutin, aminek következtében nem mindig az adott helyzetnek megfelelően cselekszik, hanem csupán a megszokás vezérli a döntéseit. Hogy egy durva példát mondjak: amikor egy számára jól ismert utcában egyik napról a másikra kiraknak egy behajtani tilos táblát, ő ugyanúgy be fog oda menni, mert megszokta, hogy ott olyan tábla nincs. Ez a jelenség felfedezhető a gyerekeknél is?*

– Ilyen tapasztalatunk nincs, aminek minden bizonnyal az oka, hogy ők kifejezetten figyelik és örülnek neki, ha valami változást vesznek észre a tanpályán, mert ezáltal a mindennapi játékaikat érzik élvezetesebbnek. Számukra ez nem az egyhangú mindennapok része, mint a szülőknek a munkahelyre való beautózás, hanem vidám elfoglaltság.

– *Ha valamelyik gyerek elkövet egy szabálytalanságot, például átszalad a zebra-n, és egy rolleres társa neki megy, abból nincs különösebb baj. Levonhatom ebből*

*azt a következtetést, hogy a gyerekek, ha meg is tanulják a közlekedési szabályokat, az igazi forgalomban előforduló ilyen esetek valós következményeivel nincsenek tisztában?*

– Ez korfüggő. A kicsiknek elég megtanulniuk, hogy a piros tilos. De a három–négy éven felülieknek már diafelvételeken, különböző könyvekből azt is megmutatjuk, hogy mivel is jár egy komolyabb baleset. Elmondjuk nekik, hogy ott bizony valóban meg lehet sérülni, ami nagyon fáj, mentőautó is jöhet, és még kórházba is vihetik az ilyen helyzetbe került embert. Ezeket megértik a gyerekek, ami azt jelenti, hogy később, amikor már önállóan közlekednek, óvatosabban és körültekintőbbek lesznek az átlagnál.

– *A gyerekek sokfélék, akár csak mi, felnőttek. Nyilván akad közöttük nem is egy, aki mindig szabálytalankodik, netán unja az egészet, vagy rendszeresen elhagyja a pályát, és a többiekkel külön körözik. Mi ilyenkor a teendő?*

– Nincs más tennivaló, mint figyelmeztetni azt a gyereket, aki például az úttest közepén száll ki a kis taxiból. De ez nem valamiféle fegyelmezést, felelősségre vonást jelent, hanem oktatást, mert ilyenkor azt kérdezzük tőle: láttál már olyan taxit, ami az út közepén áll meg, és ott rakja ki az utasát? Ha valaki parkolni akar, azt is megbeszéljük, hogy ezt hol és milyen módon teheti meg.

– *Mindig az óvónőknek kell mindenre odafigyelniük, vagy vannak olyan ovisok, akik maguk vonják felelősségre a „vétkes” társaikat?*

– Ez célunk is, hogy a problémamegoldó képességüket fejlesszük. Ugyanakkor arra is ügyelnünk kell, hogy ezt miként teszik. Tehát ha valamelyik gyerek durván, erőszakosan akarja a másikat rendre inteni, azt – hiába van igazsága – nem hagyjuk.

– *Mivel ön és a kollégái naponta „közlekednek” ezen a kis betonarabkán, óhatatlanul felmerül a kérdés, hogy felnőttként fegyelmezettebben, szabályosabban közlekednek a valódi forgalomban?*

– Nem akarom megkerülni a kérdést, amikor erre azt válaszolom, hogy ha jómagam tapasztalok valami újdonságot, figyelemreméltó változást a közlekedés rendjében, azt behozom ide az óvodába, hogy a gyerekeink első kézből értesülhessenek az adott módosulásról. De arra is figyelünk, hogy milyen

### **A gyerekek, amikor már önállóan közlekednek, körültekintőbbek lesznek az átlagnál.**

az időjárás, és az mennyire befolyásolja a közlekedést. Ha például lehull az első hó, akkor arról beszélgetünk velük, hogy mit tapasztaltak az úton, mialatt a szülők behozták őket ide.

– *Más óvodák érdeklődnek az önök módszerei iránt?*

– Tavaly volt egy szakmai összejövetel, ahol arról tartottunk és hallgattunk előadásokat, hogy milyen módon lehet a kezünk alá kerülő gyerekeket megtanítani a helyes közlekedésre. Szerénytelenül mondhatom, hogy a mi módszerünknek volt a legnagyobb sikere. Azóta is sokan érdeklődnek erről, de nem minden óvoda olyan szerencsés, hogy akkora terület állna rendelkezésükre, mint nekünk, hogy egy ilyen tanpályát építhessenek a gyerekeknek. Sajnos.

SZILÁGYI JÁNOS





Fotó: Iró Zoltán

# Ha a villany- oszlop büntet

A KÖZLEKEDÉS IS EGY TÁRSASJÁTÉK,  
AMINEK SZABÁLYAI VANNAK

Magyarországon a baleset-megelőzés alapvetően állami feladat, mely napjainkban a rendőrség irányításával, az állami szervek és a társadalmi szervezetek együttműködésével valósul meg. Ezt a tevékenységet vezeti és hangolja össze az Országos Balesetmegelőzési Bizottság, amelynek ügyvezető elnöke *Óberling József* rendőr ezredes.

– *Egy gyermeked kérdéssel kezdem: hogyan tud egy bizottság bármilyen balesetet is megelőzni?*

– Már évtizedekkel ezelőtt világossá vált, hogy csupán az állami szervek – amelyeknek joguk van rendelkezéseket, szabályokat, törvényeket hozni – nem képesek ezt a problémát kezelni, mert nagyon sok mindenben múlik, hogy egy baleset megtörténik vagy sem. Többek között azon, hogy a közlekedésben résztvevők – legyenek azok járművezetők vagy gyalogosok – mennyire viselkednek kulturáltan a forgalomban. És ez nem egyszerűen szabályismeretet jelent, hanem elsősorban morális viselkedést. Ezt pedig nem a rendőrség fogja megtanítani az embereknek. Éppen ezért ez a bizottság szoros kapcsolatot ápol olyan intézményekkel, amelyek közel állnak bizonyos közösségekhez. Ilyenek például az egyetemek, a Klebelsberg Intézményfenntartó Központ, a Magyar Autóklub, az Országos Polgárőr Szövetség és még hosszan sorolhatnám. Nekünk az a dolgunk, hogy ezeknek a szervezeteknek a közlekedéshez fűződő tevékenységét összehangoljuk, mert bár mindenki jót akar, néha a legnagyobb ötletek is kiolthatják egymást.

– *Mire céloz?*

– Csak egy példát mondok. Ha valamelyik iskolában egy rendőr tart előadást mondjuk a közlekedési táblák értelmezéséről, majd néhány nappal később egy tanár ugyanezt a témát fejtegeti a gyerekeknek, de egy teljesen más megközelítésben, akkor ez a tanuló fejében valószínűleg nem áll össze egy világos képpé.

– *Hogyan tudják a saját munkájukat értékelni? Mi alapján jelenthetik ki, hogy eredményesen vagy éppen csapnivalóan dolgoztak?*

– Mi nem akarunk, de nem is tudunk mellébeszélni, mert a számok alapján tökéletesen megítélhető a tevékenységünk. Csak egy a sok közül: a rendszerváltás évében 2432 ember vesztette életét közlekedési balesetben. Ez bizony egy közepes település lakosságának létszámát teszi ki. Mára ez a szám a negyedére, mintegy 600 főre csökkent. Csupán ebből az adatból is levonható az a következtetés, hogy jól végezzük a munkánkat.

– *A halálos balesetek számának csökkenése és az önök tevékenységének a megítélése hogyan függ össze? A kérdés egyszerűbben: miért halnak meg most kevesebben az utakon?*

– Szívesen mondanám, hogy az emberek viselkedése gyökeresen megváltozott, úgy közlekednek, ahogy az elvárható. Sajnos azonban nem erről van szó. A fegyelmezettebb magatartást mi, vagyis a rendőrség „erőszakolta ki” a rendszeres ellenőrzésekkel, az egyre több és korszerűbb trafipaxokkal és – ne tagadjuk – a keményebb büntetésekkel. Ezek összessége miatt az emberek ma már jobban megfontolják, hogy volán mögé üljenek, ha előtte több-kevesebb szeszes ital lecsúszott a torkukon, nagyobb tempóval hajtsanak, mint a megengedett sebesség, még csak ne is lassítsanak egy stoptáblánál – és még tucattal sorolhatnám a veszélyes szabályszegéseket. Pontosan kimutatható, hogy amikor a közlekedési rendőrség fokozza a jelenlétét az utakon, ráadásul ezt a nyilvánosság számára előre és többször be is jelenti, akkor feltűnően kevesebben követik el mindazokat a vétségeket, amelyekről az előbb szó volt.

– *Ha összejön egy baráti társaság, előbb-utóbb nagy valószínűséggel előkerülnek a rendőrhistóriák: kivel mi történt,*

az adott helyzetben hogyan viselkedett a rendőr, büntetett vagy csak figyelmeztetett és így tovább. Van valami szabály vagy legalábbis elvárás az önök részéről, hogy a járórozó rendőr miként viselkedjen a rajtakapott szabálysértővel?

– Már a rendőr szakközépiskolában oktatják és gyakoroltatják a tanulókkal az úgynevezett intézkedési kultúrát, ami persze később, amikor az illető kikerül egy rendőrkapitányságra, lehetséges, hogy feledésbe merül, mert az adott közösségben mások a szokások, más a gyakorlat, mint ami a tankönyvben le volt írva. Az ezzel összefüggő gondok pontosan érzékelhetőek a hozzánk kerülő állampolgári panaszokból is. Legtöbbször nem azért reklamál az ügyfél, mert megbüntették, mondjuk a záróvonal átlépése miatt, hanem az nem tetszik neki, ahogy ezt a bírságot a rendőr kiszabta. Mi igyekszünk mindent megtenni, hogy a büntetés ne célja, csak eszköze legyen a rendőri munkának. Tehát amíg egy figyelmeztetéssel el lehet intézni egy ügyet, azt célszerű alkalmazni. Ugyanis nem a bírság léte vagy annak

elé. Ennek az a lényege, hogy bárki ingyen átvizsgálathatja a járműve valamennyi világító eszközét, nehogy a forgalomban derüljenek ki az ezzel kapcsolatos hiányosságok. Ehhez az akcióhoz az optikusok is csatlakoztak, mert sajnos elég sokan vezetnek úgy, hogy nem hordanak szemüveget, pedig rájuk férne, vagy ha viselnek is, azt már régen le kellett volna cserélni.

– Engedjen meg egy személyes kérdést: Önt már elcsípték bármiféle szabálysértésért is?

– Igen, kétszer állítottak meg gyorsajtásért. Ezt igazán nem nevezhetjük gyakori kihágásnak, mégsem vagyok büszke rá.

– Ezredes úr! Van olyan gondolata, amit kérdés nélkül is szívesen elmondana?

– Talán annyit tennék hozzá az eddigiekhez: fontos, hogy az emberek megértsék, mindaz, amit teszünk, az ő érdekeiket szolgálja. Ezért nagyon szeretném, ha partnerként tekintenének ránk, nem valamiféle mumusként, akiknek csupán az a céljuk, hogy a közlekedésben résztvevők



„SZERETNÉM,  
HA AZ EMBEREK  
PARTNERKÉNT  
TEKINTENÉNEK  
RÁNK, NEM  
MUMUSKÉNT.”

mértéke befolyásolja az embereket, hanem az, hogy szó nélkül marad egy jogsértés, vagy felhívják rá a figyelmüket. Meggyőződésem szerint a „lebukás” kockázata sokkal hatásosabb visszatartó erő, mint a bírság nagysága.

– Köztudott, hogy önök sok kampányt szerveznek. Mikor és milyen alapon látják hozzá ezekhez?

– Ebben már vannak jól bevált hagyományaink. Ilyen például a tanévkezdéskor az iskolák környékén megerősített rendőri jelenlét, hogy megóvjuk a gyerekeket a közlekedés lehetséges veszélyeitől. Ezt már húsz éve csináljuk, és remekül bevált. De vannak olyan kampányaink is, amiket – nem szégyellem bevallani – „importálunk”. Ilyen volt például, amikor az elmúlt néhány év karácsonyán Budapest forgalmasabb helyeire kiraktunk egy fenyőfát, alatta egy összetört autóval, és azt mondtuk: ne ez legyen a karácsonyi ajándék. Sikere volt a Látni és látászani című kezdeményezésünknek is, amivel ősszel – amikor romlanak a látási viszonyok – léptünk a nyilvánosság

életét megkeserítsék. Hiszen a büntetéseknek, mint oly sokan hiszik, nem az a célja, hogy az államkassza bevételeit növeljük, hanem az, hogy ráébredjünk a szabálytalankodókat, cselekedetükkel mások testi épségét, netán az életüket veszélyeztetik. Meg kell érteni, tudomásul kell venni, hogy a közlekedés nem más, mint egy társasjáték, aminek, mint minden játéknak, szabályai vannak. Egy ultipartiba sem lehet úgy beülni, hogy nem veszem figyelembe az ott már kialakult és elfogadott játérendet, hanem a saját kényem-kedvem szerint csapkodom a lapokat. Ebből egész biztosan összetűzés támad a kártyázók között. Így hát ha valaki rá se hederít, hogy a sárga színről éppen pirosra vált a lámpa, és rendszeresen teljes gázzal áthajt rajta, annak előbb-utóbb következménye lesz. Jó esetben csak a rendőr bünteti meg, rosszabb esetben az út szélén álló villanyoszlop. Érdemes hát elgondolkodni azon, hogy megéri-e „öncélúan” közlekedni.

SZILÁGYI JÁNOS



ÓRIÁSI ÉRDEKLŐDÉS ÖVEZTE AZ NKH BIZTONSÁGOS  
KÖZLEKEDÉST NÉPSZERŰSÍTŐ PROGRAMJAIT

# 100 éves a budapesti buszközlekedés

A close-up photograph of a green bus body. The text "FŐVÁROSI" is arched over a white five-pointed star, and "AUTOBUSZÜZEM" is written in a bold, sans-serif font below it. The background is a textured green surface.

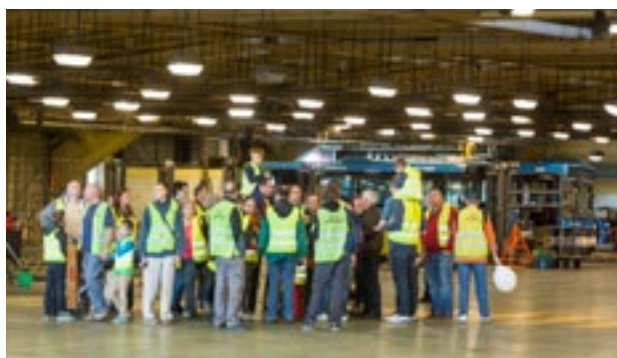
FŐVÁROSI  
★  
AUTOBUSZÜZEM

Egy álmos vasárnap reggel negyedórás különbséggel két autóbusz indult el a Hősök terétől az Andrássy úton át a Vilmos császár útig. Ez az esemény pontosan száz éve, 1915 tavaszán történt, és e veretes dátumhoz köthető a fővárosi szervezett buszközlekedés elindulása. A 100 éves évfordulóra a BKV rendezvények sorozatával emlékezik, az első a Kelenföldi autóbuszgarázs nyílt napja volt. A Nemzeti Közlekedési Hatóság közlekedésbiztonságot propagáló projektjeivel emelte az esemény fényét.

Családok özönlöttek el március utolsó hétvégéjén a Kelenföldi járműtelep Hamzsabégi úton lévő telephelyét és környezetét, mivel a meghívó szerint igen jeles évforduló apropóján várta a BKV a közlekedésbarátokat. A budapesti busz-közlekedés 100. évfordulójához kapcsolódóan szervezett nyílt nap tematikus szórakozást garantált az érdeklődőknek. Készségfejlesztő játékok, kreatív műhely, akadálypálya, modell kiállítás, közlekedésbiztonsági és BKV történelmi kvíz várta a kicsiket és a nagyobbakat. A 100 próba játék során beszerzett pecsétekért pedig ajándécsomagot is kaptak a gyerekek.

### 100 ÉVE AZ ANDRÁSSY

Kattogtak is a fényképezőgépek, telefonok, ugyanis ritka csemegével várták a szervezők az érdeklődőket. Az apropó: 1915. március 1-jén, egy vasárnapi napon indult el a főváros első autóbuszjárata. Reggel 7 órakor egy emeletes, akkumulátoros Austro-Daimler autóbusz és egy egyszintes, benzinmotoros kistarcsai kocsi indult a Hősök terétől az Andrássy úton át a mai Bajcsy-Zsilinszky (akkor még Vilmos császárról elnevezett) útig. A 100 évvel ezelőtti eseményre emlékezve most megnyitották a nagyközönség előtt az 1949-ben átadott Kelenföldi járműtelep szerelőcsarnokát,



Fotók: Ino Zoltán





amely építésekor a világ legnagyobb feszített héjszerkezetű csarnoka volt. Az 1997-ben ipari műemlékké nyilvánított épületben pedig szakmai „idegenvezetés” mellett lehetett megismerkedni a garázs hétköznapi életével.

Kiderült, a főváros buszközlekedésének manapság nagyjából negyedéért felelnek az itt dolgozók. Napi szinten kétszáznál több busz gördül ki innen a fővárosi utakra, elsősorban a budai övezetekbe, de járataik szép számmal megfordulnak a pesti oldalon is. Megtalálható itt a teljes Ikarus-paletta, illetve az újabban érkezett típusok is. Járataik átlagban napi 300–600 kilométert teljesítenek, attól függően, hogy milyen hosszú viszonylaton közlekednek. A belülről is valóban impozáns látványt nyújtó csarnokban feszes rend szerint folyik a napi rutinfeladat, a beérkező autóbuszokat az üzemi protokoll szerint folyamatosan ellenőrzik, javítják, csak teljesen hibátlan járművet engednek ki újra a forgalomba.

### **AZ ÉPÜLETBE ÉPÍTETT BUSZ**

A garázs előtti területen a nosztalgibuszok vitték a prímet, a gyerekek hosszú sorokba rendeződve várták, hogy felkapaszkodhassanak egy letűnt kor autóbuszának vezetőüléskébe. Például egy 1948-as példányba, amelynek nem csak kora, története is elég vadregényes. A MÁVAG Tr5-ös típusjelű az 1960-es leselejtezés után egy borsönyi kis faluban vészelt át fél évszázadot, még hozzá egy házba építve! Tulajdonképpen az épület egyik szobájává változva töltötte az évtizedeket, de hogy ezt a bizarr megoldást mi motiválta, az a tulajdonos halálával soha meg nem fejthető rejtély

marad. Az új tulajdonos felajánlotta a BKV-nak az autóbust, amely ugyan hiányosan, de a kocsiszekerényt tekintve szokatlanul jó állapotban maradt meg. A felújítás után ma ez a világon az egyetlen működő MÁVAG Tr5-ös!

### **A BIZTONSÁGOS KÖZLEKEDÉST NÉPSZERŰSÍTETTÉK**

A rendezvényen a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) szakemberei is felsorakoztak, hogy a szervezet hitvallásának megfelelően népszerűsítsék a biztonságos közlekedés fontosságát, elősegítsék a közlekedésbiztonság javulását, ösztönözzék a közlekedés szabályainak és azok gyakorlásának életen át tartó tanulását. Az érdeklődők kipróbálhatták az NKH és a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium KRESZ-felfrissítő, valamint a tanulóknak kidolgozott e-learning programját, amely a felelősségteljes közlekedés hangsúlyozását, a balesetek veszélyének felismerését célozta meg. Hatalmas érdeklődés övezte a Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal Pályaalkalmasság Vizsgálati Főosztályának programjait: majd' egyórás sorban állás kellett ahhoz, hogy az érdeklődők próbára tehesék magukat, ügyességüket. A szakemberek speciális vizsgálóeszközzel mérték a sofőrök reakcióidejét, koordinációs és koncentrációs képességeit, de a látogatók kipróbálhatták azt is, milyen érzés „részegszemüvegben” közlekedni gokarttal és gyalogosan.

A BKV az emlékévkövetkező állomásán május 31-én, az Óbudai Garázs nyílt napján várja a közlekedés iránt érdeklődőket.

SIMON V. ATTILA

IDÉN FELNŐTTKORBA LÉP  
A BKV VASÚTI JÁRMŰJAVÍTÓ SZOLGÁLTATÓ KFT.

2015

a megújulás  
éve lesz





A közlekedésbiztonság szavatolásának egyik alapvető eleme a forgalomban lévő járművek kifogástalan műszaki állapota, nem véletlenül szerepel ez a szempont a Nemzeti Közlekedési Hatóság ellenőrző tevékenységének is a fókuszában. A közösségi közlekedésben használt kötőtpályás vaskerekű járművek javítását és teljes körű felújítását a BKV Vasúti Járműjavító Szolgáltató Kft. (VJSZ) végzi a Fehér úti üzemcsarnokában, ahol minden feltétel – korszerű eszközök, kiemelkedő tudású szakemberek – adott ahhoz, hogy műszakilag valóban megfelelő színvonalú, biztonságos járművek guruljanak ki a szerelőműhelyből. A cég Németh Zoltán ügyvezető irányításával történetének legsikeresebb évét zárta 2014-ben.



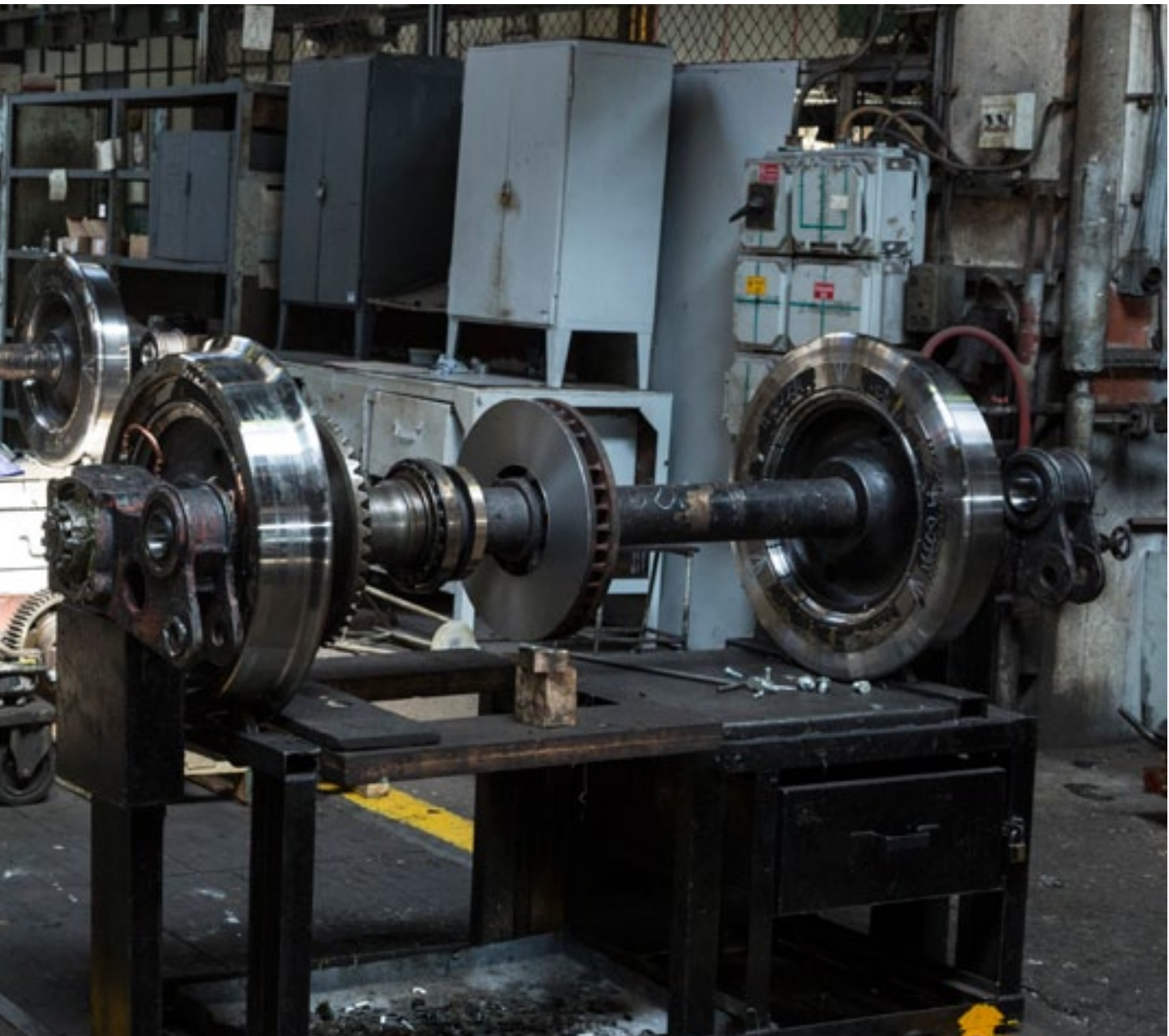
### **3 ÉRTÉK: EMBER, KÖRNYEZET, BIZTONSÁG**

A társaság az idén lesz „nagykorú”, hiszen tizennyolc évvel ezelőtt, 1997-ben alakult a BKV Zrt. 100 százalékos tulajdonú leányvállalataként, a korábban több helyen működött BKV-s vasúti járműjavító kapacitások összevonásával. Az anyacég mint első számú megrendelő mellett speciális szolgáltatásaik révén az ország valamennyi villamosát és autóbuszát üzemeltető vállalatával kiépítették a szakmai kapcsolatot, de több ismert külföldi autó- és vasútipari céggel is együttműködnek. Fő profiljuk a magyarországi villamos, elővárosi és metrójárművek, azok fődarabjainak és az ezekhez kapcsolódó speciális alkatrészek javítása, ugyanakkor a cég az utóbbi években vasúti kitérők gyártásával, trolibuszok, autóbuszok javításával és esztétikai felújításával egészítette ki a tevékenységét. Erre a piaci jelenlét megerősítése, a BKV Zrt. támogatása érdekében volt szükség, amint az a küldetésükben is megfogalmazódik: tartósan versenyképes áron, jó minőségben végzett

munkával segíteni az anyavállalat feladatainak ellátását, három fontos érték, az ember, a környezet és a biztonság szem előtt tartásával.

### **VÁLSÁGTÓL A TELJES MEGÚJULÁSIG**

A VJSZ történetének legsikeresebb évét zárta 2014-ben, de hosszú út vezetett ideig. A 2011-ben még súlyos gazdálkodási válsággal küzdő cég működése teljesen megújult az elmúlt években. 2011-ben a BKV Zrt. megrendeléseinek drasztikus visszaesése következtében a kft. munkellátottsága jelentősen romlott, árbevétele másfél milliárd forinttal csökkent, mindez négyszázmillió forint feletti veszteséget és likviditási válságot eredményezett. A 2012-es esztendő a gazdálkodási egyensúly helyreállításával, a gazdaságos üzemlével kialakításával, a lecsökkent árbevétel, valamint a költségek és kapacitások összehangolásával telt. Ebben az évben egyszerűsödött a társaság szervezete, megfelelővé vált a szervezeti egységek és a vezetői



szintek száma. A dolgozói létszám 25%-kal, ezen belül az improduktív létszám jóval magasabb arányban, 35%-kal csökkent. Új kollektív szerződést kötöttek a munkavállalói érdekképviselőkkel. Az intézkedéseknek köszönhetően a működés éves állandó költségei közel félmilliárd forinttal

**Küldetésük: versenyképes áron, minőségi munkával segíteni az anyavállalat feladatainak ellátását.**

alacsonyabbak lettek. Még szintén 2012-ben a cégvezetés a teljes beszerzési rendszer megújítása mellett döntött. Az átalakítás során a fő szempont a transzparens, értékalapú és a versenytisztaságot kiemelten szem előtt tartó modell megalkotása volt. 2013-ban a megteremtett eredményes gazdálkodás bázisán jelentős minőségjavító intézkedéseket hajtottak végre. Fő célként tűzték ki a több évtizedes

rossz megszokások, dolgozói és vezetői viselkedési modellek átalakítását piaci típusú, rugalmas és eredményorientált irányba. Megújult a minőségirányítási rendszer, szigorodtak a beszállítókkal szemben támasztott elvárások. Ugyancsak a minőség javítása érdekében bevezették az 5S és a Kaizen néven ismert módszereket, amelyek segítik a munkahelyi rend és a munkakörnyezet tudatos fejlesztését, továbbá a tulajdonosi szemlélet szélesebb körű elterjedését is. A 2012-2013. évek konszolidációs intézkedéseire alapozva, a társaságot tavaly megújulási pályára állította a menedzsment, és a belső hatékonyság javításával az eddigi legmagasabb egy főre jutó árbevételt érték el, kiemelkedően eredményes gazdálkodás mellett.

#### **KIFOGYHATATLAN SZAKTUDÁS**

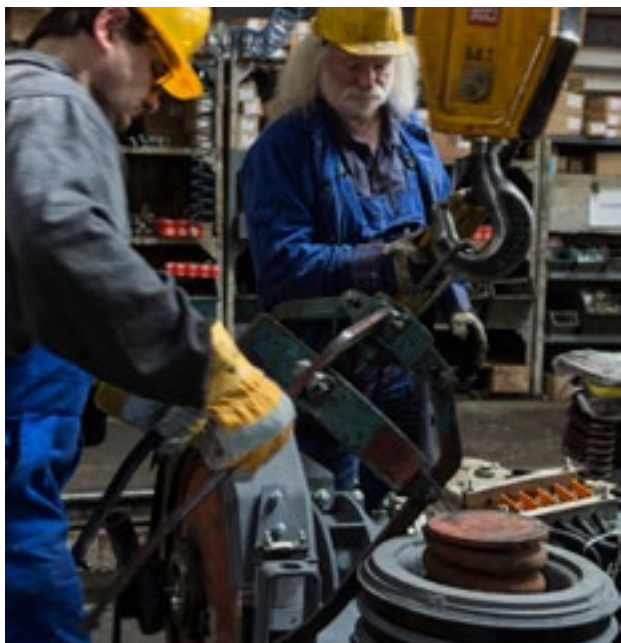
A VJSZ egyik legnagyobb értéke az egyedülálló szakemberállomány, amely szaktudásával járul hozzá a társaság egyre stabilabb pénzügyi helyzetéhez, valamint a biztonságosabb

közlekedés megteremtéséhez. Ez a tudás egész egyszerűen „kifogyhatatlan”. Az utánpótlásról tizennyolc éve folyamatos szakirányú szakmunkásképzés keretében gondoskodnak, a BKV Zrt.-vel kötött tanulói szerződések alapján. A foglalkozásoknak a Fehér úti telephely területén található tanműhely ad helyet. A BKV Zrt. legnagyobb, a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara által akkreditált tanműhelyében karosszerialakatosokat, szerkezetlakatosokat, gépi forgácsolókat, elektronikai műszerészeket, elektromechanikai műszerészeket, finommechanikai műszerészeket, villanyszerelőket, járműfényezőket, hegesztőket, elektronikai technikusokat képeznek felkészült, nagy gyakorlattal és empátiával rendelkező szakoktatók, akik maguk is folyamatos képzésekben vesznek részt. A szakmunkástanulók megfelelő technikai feltételek között sajátíthatják el a szakmai ismereteket, a tanműhely korszerű gépekkel felszerelt, európai uniós előírásoknak is megfelelő új hegesztőkabinettel

rendelkezik. A végzős tanulóknak – a szakmunkásvizsgára való felkészítés mellett – a tanműhelyi környezeten kívül lehetőségük nyílik az üzem megfelelő területein is gyakorlati munkavégzésre. Azoknak, akiknek a VJSZ, illetve a BKV a szakmunkásvizsga után álláslehetőséget ajánl, a Fehér

**A szerelőcsarnokban az utolsó csavarig, elektromos vezetékig mindent kiszereznek a kocsikból.**

úti üzem lesz az első munkahelyük, ahol valós körülmények között gyakorolhatják a megtanult szakmai fogásokat, és bizonyíthatják rátermettségüket. Az elmúlt két évben 15 pályakezdő szakmunkás állt munkába, továbbá a gyakorlati program keretében frissen végzett 25 egyetemista is erősíti a VJSZ szakembercsapatát.





### 10 KM KÁBEL EGY VILLAMOSBAN

Példának okáért a VJSZ kiemelkedő „projektjében”, mely során részt vesznek a nyolcvanas években vásárolt cseh-szlovák Tatra típusú (illetve a jóval fiatalabb, a Hannoverből jó néhány éve Budapestre érkezett) villamoskocsik felújításában. A hatalmas szerelőcsarnokban – ahol egyszerre akár húsz jármű is elfér – a beérkező kocsikat teljesen szétbontják, az utolsó csavarig, elektromos vezetékig mindent kiszereznek belőlük, amíg csak a jármű váza marad. Majd megemelik a kocsiszekrényt, a forgóvázat kiemelik a jármű alól, és szigorú technológiai előírások alapján, több fázisban megkezdődik a tulajdonképpeni felújítás. A fémvázat megtisztítják, rozsdamentes lépcsőt építenek a vázba, új kábelcsatornákat alakítanak ki, amelybe kb. 10 kilométernyi elektromos vezeték (szaknyelven: „kábelkorbács”) kerül. Felújítják a vontatómotorokat, padlót építenek a testbe, lefényezik a kocsiszekrényt, új ablakokat helyeznek a keretekbe,

rendbe hozzák az ajtókat. Megújul a kocsik műszerfala, irányítása, utastere, a kárpitosrészlegben pedig új huzatot kapnak az ülőhelyek. A teljes felújítás a Tatra kocsik esetében kb. száznegyven, a hannoverieknél mintegy száz napig tart.

### ÚJ KIFEJEZÉSEK A CÉGSZÓTÁRBAN

2015 a megújulás éve lesz a VJSZ Kft. életében. A legfontosabb feladat a 2020-ig szóló Fejlesztési Program összeállítása, igazodva az Európai Unió 2020-ig tartó fejlesztési ciklusához. Olyan új kifejezéseket emelnek be a cég szótárába, mint az innováció, kutatás és fejlesztés, technológiai megújulás, uniós fejlesztési rendszerekbe való bekapcsolódás, társadalmi felelősségvállalás. Mindezekkel megvalósulni látszik a társaság legfőbb célkitűzése, miszerint a saját piacán a legjobb és legolcsóbb szereplővé kíván válni.

DÉKÁNY ZSOLT

INTERJÚ BÍRÓ JÓZSEFFEL, AZ NKH ÚTÜGYI, VASÚTI ÉS HAJÓZÁSI HIVATALÁNAK VEZETŐJÉVEL

# A versenyképes és biztonságos belvízi hajózásért

Gondolhatnánk, hogy Magyarország hajózási szakterülete tükörsima, mint szélcsendes időben a Balaton vize, az idillt legfeljebb a Duna meg a Tisza fodrozhatja egy kicsit, és ezzel lényegében le is tudta kötelezettségeit a hatóság, ám ennél azért jóval árnyaltabb a kép: a teljes magyar hajózást felölelő feladatkörbe a kikötői engedélyezésektől a vizsgáztatásig minden beletartozik. Mindazonáltal megnyugtató, hogy tavaly is mindössze néhány személyi sérüléssel járó vízi közlekedési balesetet regisztráltak, abból is az egyik például olyan volt, hogy egy utas a budapesti panoráma fotózása közben a Dunába esett. **Kimentették.**

– Az Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal vezetőjeként viszonylag ritkábban szólal meg a harmadik terület ügyében. A hajózás utolsó a hivatali elnevezésben, de nyilván nem utolsó a feladatellátásban.

– Összközlekedési szempontból Magyarország adottságai folytán természetesen kisebb szerepet játszik a hajózás a másik két területhez képest, ám ez hatósági nézőpontból teljesen lényegtelen. Az NKH jogszabályi kötelezettségei közé tartozik a vízi közlekedés balesetmentes feltételeinek megteremtése is, amit a másik két területhez hasonló szakmai színvonalon kell ellátnia.

– Mit tehet a hivatal a vízi közlekedés biztonsága érdekében?

– A tavalyi adatok egyértelműen igazolják, hogy ezen a területen kiemelkedő munka folyt: a hatóság majdnem két és félezer úszólétesítmény-vizsgálóval, kis híján ötezer

személyi vizsgával, majd' ezer hajózási létesítménnyel és kétszáz hajózási engedéllyel kapcsolatos eljárást folytatott le. Ezek mindegyike a vízi közlekedés biztonsága érdekében történt. A számok önmagukért beszélnek, összesen 25 ezer ügy, 50 ezer ügyirat, 11 ezer hatósági döntés született. Szóval, aki azt gondolja, hogy a Balaton, a Duna meg a Tisza, és ennyi a feladat, az téved. Ez egy kifejezetten nagy hagyományokkal rendelkező terület, amelyet a hatóságnak ügyfélbarát módon kell kezelnie. Ami azért komoly kihívás is, mert igen szerteágazó közlekedési alágazatot kell lefedni. Hozzánk tartozik a teljes magyar hajózást érintő összes elsőfokú hatósági feladat: a műszaki vizsgáztatás, a hajólajstromozás, a kikötők, a komp- és révátkelők, az úszóművek engedélyezése. Ehhez jön még a kedvtelési és hivatásos vizsgáztatás,

valamint a különféle vízi rendezvények engedélyezésével kapcsolatos tevékenység is.

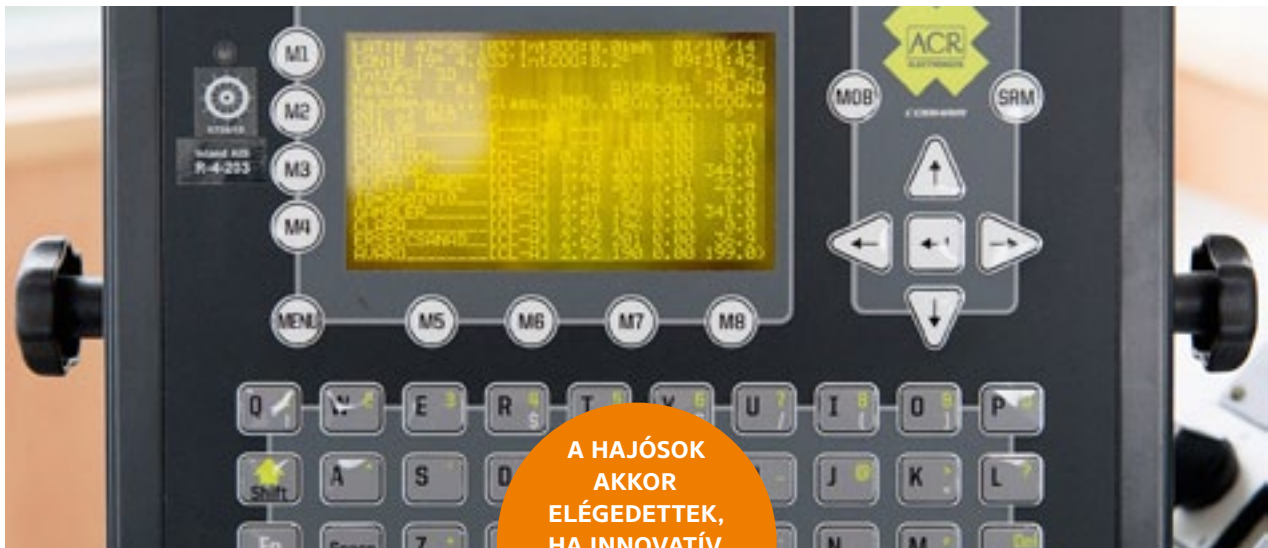
– *Miként lehet ügyfélbarát módon intézni mindezt?*

– A hatóság szolgáltató, még akkor is, ha szabályokat tartat be. Ez a szolgáltatói hozzáállás jellemzi *Kojnok Róbert* főosztályvezető irányításával a Hivatal hajózási szakterületének munkatársait is. A hajósok akkor elégedettek, ha innovatív módon teszünk a biztonságuk érdekében. A Folyami Információs Szolgáltatás is ilyen cél mentén üzemel: az NKH jogszabályi előírás folytán működteti a szolgáltatást, a PANNONRIS-t, amelynek keretében a hét minden napján nonstop jelleggel folyamatos rádióügyeleti szolgálatot tart fent a Duna teljes magyarországi szakaszán. A NAVINFO rádió bármilyen, a hajózás biztonságát érintő eseményt azonnal továbbít az illetékes – hajózási, vízi rendészeti, katasztrófavédelmi, egészségügyi – hatóságok számára, amelyhez kiváló partner a rendszer üzemeltetője, a Rádiós Segélyhívók Infokommunikációs Országos Egyesülete, közismertebb nevén az RSOE. Ezentúl az NKH

a hazai joganyag, a hatósági eljárás, okmányolás, a tengerészek képzésére és vizsgáztatására vonatkozó szabályok megfelelését, az NKH hajózási szakterületének tevékenységét, illetve az NKH által engedélyezett magyar képzőszervek működését is. Az auditot – köszönet *Bellyei Csaba* osztályvezetőnek és a képzési szakterület munkatársainak hozzáértő tevékenységükért – jó eredménnyel abszolváltuk. Vagyis a hatóság mindent megtett a magyar tengerészek és munkavállalók külföldi foglalkoztatásáért. Az NKH szolgáltatói jellege ebben is megmutatkozik, hiszen egy létszámában nem olyan jelentős csoport szabad szakmagyakorlásáért is egyértelműen kiállt.

– *Mit terveznek, idén mi lesz a legújabb innováció?*

– Elősegítjük a Belvízi Hajózási Térkép-megjelenítő Alkalmazás elterjesztését, jelenleg a speciális szoftverek használatba adásának többfázisú pályáztatásánál tartunk. Ebben az az innováció, hogy az alkalmazás révén elektronikus térképen digitalizált formában jelenik meg a víziút, a hajó mozgása, valamint – navigációs kód esetén – a radarkép. Ez az



Fotó: Andor Schaller

több mint száz korszerű európai uniós forrásból beszerzett hajóazonosító és nyomkövető berendezést adott pályázati úton használatba több mint száz Dunán közlekedő úszólétesítmény számára. A készülék műholdvevőjével folyamatosan meghatározza a pozícióját, és ezt a többi hajónak, illetve a parti állomásoknak továbbítja. Ennek köszönhetően a Dunán közlekedők helyzete folyamatosan ismert és visszajátszható. Utóbbi segítségével elemezni tudják a szakemberek azokat a helyzeteket, szabálytalanságokat, amelyek veszélyhelyzetet, balesetet okoztak a vízi közlekedésben.

– *Tengerünk nincs, tengerészeti audit azonban zajlott tavaly. Miért is?*

– Az EU-s irányelveknek való megfelelést vizsgálták, az ellenőrzésre a bolgár tengerészeti hatóságot kérték fel. A tengerészek képzési és képesítési rendszerét ellenőrizték, kiváltképp az érdekelte őket, hogy ezek megfelelnek-e a tengerhajózás nemzetközi előírásainak. Hazánkban valóban alacsony a hivatásos tengerészek, illetve a tengeri hajón kiegészítő szolgálatot teljesítő munkavállalók száma, az ellenőrzés azonban részletes vizsgálat alá vonta a teljes folyamatot:

**A HAJÓSOK  
AKKOR  
ELÉGEDETTÉK,  
HA INNOVATÍV  
MÓDON TESZÜNK  
A BIZTONSÁGUK  
ÉRDEKÉBEN.**

új megjelenési forma egyértelműbbé, komfortosabbá teszi a hajózást. Tavaly előkészítettük, idén pedig már használhatják a hajósok a másik projektünket, a nyelv-független hirdetésmenyeket. Ez a program a PANNONRIS központon keresztül sugározza a hatóság által kiadott – a vízi közlekedést ideiglenesen szabályozó – rendelkezéseket. Az elektronikus térképen megjelenő hatósági intézkedések könnyítik a navigációt, egyúttal elősegítik az áruszállítás versenyképességét növelő útvonaltervezést is. Az NKH tervei között egy másik projekt is szerepel: a kedvtelési célú kishajó-vezetői vizsgákon be kívánjuk vezetni a számítógépes elméleti vizsgáztatást. A közúti vizsgáztatás során már sikeresen alkalmazzák ezt a módszert, ezen felbuzdulva tervezünk mi is hasonlót. A tapasztalatok szerint a korszerű, a kor követelményeinek megfelelő módszer jelentősen gyorsítja a vizsgafolyamatokat, továbbá objektív és azonnal látható értékelést nyújt. Hajózni muszáj – tartja egy régi mondás, de a jó hagyományok megtartása mellett a hatóság hajózási szakterületénél is cél az ügyfélcentrikus feladatellátás, a kor követelményeire igazodó folyamatos megújulás. □

ÖT KÉRDÉS, ÖT VÁLASZ DR. VÖRÖS ATTILÁVAL

# Partnerség, oktatás, tájékoztatás

A baleseti tendenciák és gépjármű-vezetői morál komoly javulást mutattak az elmúlt tíz-tizenöt évben, de a további eredmények eléréséhez sokkalta nagyobb ráfordításokra lesz szükség, véli *dr. Vörös Attila*, a Közlekedéstudományi Intézet tudományos igazgatója. A közlekedési szakemberrel a közlekedésbiztonság további javításának lehetőségeiről beszélgettünk, többek között a partneri szemlélet és az óvodától a felnőttkorig tartó oktatás fontosságáról.

– *Hogyan értékeli hazánk jelenlegi közlekedésbiztonsági helyzetét, mely fő tényezőknek tulajdonítja a napjainkban tapasztalható tendenciákat?*

– Feltétlenül a pozitívumokat emelném ki: az elmúlt tíz-tizenöt évet tekintve határozott, széles körű és jelentős javulást tapasztalhattunk a hazai közutakon. Korábban álmodni sem mertünk arról, hogy ilyen alacsony lesz a közúti halálozások száma, de a javulás nemcsak a számokban mutatkozik, hanem a gépjárművezetők moráljában is: lényegesen fegyelmezettebben vezetnek, sőt, a gyalogosok is tudatosabban és öntudatosabban közlekednek. Egyre jellemzőbb, hogy a gépkocsivezetők lassítanak és megállnak a gyalogátkelőhely előtt, az autópályákon egyre inkább betartják a sebességhatárokat, sokkal inkább egyenmű a gépjárműforgalom sebessége, rendezettebb a városi parkolás, és lényegesen kevesebb a renitens vezető. Ugyanakkor sajnos egyre jellemzőbb, hogy a hazánkat tranzit országgént használó külföldi gépjárművezetők visszaélnék azzal a helyzettel, hogy rajtuk sokkal nehezebb a kiszabott büntetéseket behajtani, és a vezetési stílusuk – például a rendszeres gyorshajítás – néhány közlekedési folyosónkat nagyon veszélyessé teszi. Hozzá kell ehhez tenni, hogy nem elsősorban a nagy sebesség a veszélyes, hanem a nagy sebességkülönbség. Ettől függetlenül tehát összességében azt gondolom, jók a tendenciák.

– *Mik azok a legfontosabb stratégiai szempontok a közlekedésbiztonság területén, amelyekre a következő években kiemelt figyelmet kellene fordítani a döntéshozói szinten?*

– Továbbra is azt hangsúlyozom: oktatás és tájékoztatás, gyermekkorban, fiatalkorban, felnőttkorban egyaránt. Ez egy annyira fontos stratégiai elem, hogy nem lehet elégszer kiemelni. Emellett a közlekedők partnerként való kezelését is nagyon fontosnak tartom, így a tájékoztatásban jelentős szerepe van a meggyőzésnek, a láttatásnak, a segítő szándéknak. A partnerség kapcsán egy példán keresztül utalnék is más országok gyakorlatára: a magyarországi KRESZ-ben sajnos nem ismert az ajánlott sebességek fogalma. Olaszországban, Spanyolországban vagy éppen Csehországban az ilyen ajánlásokat rendszeresen alkalmazzák a nagyobb figyelmet igénylő útviszonyok, útszakaszok esetén. Az effajta, nem kizárólagosan tiltásra épülő KRESZ-szabályozás partnernek és egyenrangú félnek feltételezi és tartja a közlekedőket.

– *Hogyan lehet a már vezetői engedéllyel rendelkező közlekedőket is elérni szemléletformáló tevékenységekkel?*

– Annak vagyok feltétlen híve, hogy bizonyos időközönként – ötvenként, hétvenként – meg kellene újítani a közlekedők KRESZ-ismereteit, nemcsak azért, mert időről időre új közlekedési szabályokat, táblákat vagy burkolati jeleket vezetnek be a jogalkotók, hanem azért is, mert



a közlekedésben vannak olyan szituációk, amelyeket tan-  
könyvi mintára megtanítani nem lehet. Az ismeretmegújító  
foglalkozásokon viszont be lehetne mutatni számos ilyen,  
a tudomány segítségével feltárt esetet, kockázatot, mind-  
ezeket szemléletesen és partnerséget sugallva. Hogy csak  
egy példát mondjak: téli reggeleken azért kell még száraz  
burkolat esetén is nagyon óvatosan közlekedni, mert ha az  
út nyílt terepről befut egy fás-erdős területre, az árnyé-  
kolt útszakasz még nedves vagy akár jeges és így fokozot-  
tan csúszásveszélyes lehet, különösen kanyarban. Az ilyen



Fotó: Hó Zoltán

helyzetek például videó vagy animáció útján történő meg-  
jelenítése biztos, hogy nagyobb óvatosságra fogja sarkallni  
a közlekedőket. Egy másik tipikus eset, amikor mellékútról  
jobbra kis ívben készülünk főútra kikanyarodni: nem elég  
csak a balról érkező forgalmat ellenőrizni, hanem nagyon  
fontos jobbra is kitekinteni, hogy a szemből érkező forgal-  
omban nem történik-e éppen előzés, mert ez egy pillan-  
at alatt végzetes balesetet eredményezhet. Véleményem  
szerint egy jó felkészültségű, impresszív előadó nagyon  
sok tudást adhat át egy ilyen ismeretmegújító tanfolya-  
mon. Ezeknek a megszervezése a teljes, vezetői engedély-  
vel rendelkező közlekedői társadalom számára természet-  
esen rendkívül költséges, és a résztvevőknek is áldozniuk  
kellene rá a szabadidejükből, de véleményem szerint meg-  
éri, ha évente mondjuk száz halálesetet meg lehetne előzni

vele. Azok az országok – például Svédország vagy Dánia –,  
amelyek hosszú távra kitűzték a nulla halálos baleset célját,  
rengeteg forrást áldoznak a közlekedésbiztonság javítására.

Tudomásul kell venni, hogy egy bizonyos pontig viszony-  
lag kézenfekvő és nem túl költséges ráfordításokkal jelentős  
eredményeket lehet elérni. Ezeknek a tartalékai már most  
kimerülőben vannak Magyarországon. Innentől kezdve  
a halálos balesetek megelőzése sokkal nagyobb ráfordítá-  
sokat kíván, lehet, hogy sokkal több körforgalmat, felüljárót  
kell építeni, vagy egyéb olyan forgalomtechnikai beavatko-  
zást kell tenni, mint korábban. Ide sorolnám az igen köl-  
tséges, a rendőrség által jelenleg beszerzés és rendszer-  
beállítás alatt lévő, új sebesség-ellenőrző berendezéseket,  
melyek bár drágák, de bizonyosan számos balesetet tesz-  
nek majd elkerülhetővé a gépjárművezetők fegyelmet-  
tebb sebességválasztása miatt. Természetesen egy jó okta-  
tási rendszer kialakítása sem olcsó. A döntéshozóknak is  
látniuk kell, hogy a közlekedésbiztonság javulása nem lesz  
már olyan látványos, és jelentősen költségesebbé fog válni.

– *Mérnökszemmel miként látja, mi a helyes arány  
a műszaki/infrastrukturális intézkedések és a szemlélet-  
formálás között?*

– Számszerűsíteni nem tudom ezt az arányt, de mindket-  
tőnek nagy jelentősége van a maga helyén. Nem helyette-  
sítheti egyiket a másik. Mindenesetre ismét az oktatást és  
tájékoztatást emelném ki, a már fent említett ismeretmeg-  
újító tanfolyamokat is beleértve.

– *Rendszeres résztvevője nemzetközi konferenciáknak,  
illetve több EU-s projektben is közreműködött. Mennyire  
más a közlekedésszakmai szemlélet az EU egyéb országai-  
ban: mi az, amire büszkék lehetünk, és mi az, amin fontos  
lenne dolgoznunk?*

– Fejlődni mindig lehet, és igen, úgy gondolom, van is hova  
fejlődnünk. Számos nyugati ország bevett gyakorlata pél-  
dával a kiterjedt sebességmérő kamerahálózat üzemeltetése,  
amely által az ellenőrzött járművek, illetve útszakaszok és  
időszakok száma egyaránt nő. Amennyiben ez a hazai úthá-  
lózaton is megvalósul, jelentős javulást fog eredményezni.  
Ezen felül már korábban is említettem, hogy a közlekedő-  
ket partnerként kell tekinteni, túl azon, hogy az előírások is  
szükségesek. A nevelés, tájékoztatás azok a területek, ahol  
nagyon nagy tartalékaink vannak. E tekintetben főként az  
északi országok járnak az élen. Ugyanakkor a magyaroknak  
vannak olyan temperamentumbeli, mentalitásbeli adottsá-  
gai – mint ahogy minden más nemzetnek is –, amiken nem  
nagyon lehet túllépni, de alkalmazkodni lehet hozzájuk. Ha  
megnézzük az olaszokat, igen vehemensen vezetnek, de  
többnyire betartják a sebességkorlátozásokat, udvariasak,  
még ha kicsit sportosak is. A lényeg tehát, hogy fontos  
példát venni más országokról, de nem lehet egy az egy-  
ben lemásolni a módszereiket. Ha nem vesszük figyelembe  
a saját mentalitásunkat, erőszakossá válnak az intézkede-  
seink, és ezek csak ellenálláshoz, feszültségekhez vezet-  
nek. Ha úgy közelítjük meg a közlekedési rendszer egészét,  
hogy a közlekedők adottságaira, mentalitására, szokásaira  
építjük az oktatási, kutatási, tájékoztatási tevékenységün-  
ket, sokkal nagyobb eredményt érhetünk el, mint kizárólag  
korlátozásokkal vagy tiltásokkal.

VÁCI VINCENT

# Hatályos közösségi és hazai közlekedés- biztonsági programok

„A KÖZÚTI BALESETI  
HALÁLOZÁST  
2050-RE SZINTE  
NULLÁRA KELL  
CSÖKKENTENI”

Az ezredforduló óta az Európai Unió területén a közúti közlekedésbiztonság helyzete jelentősen javult. Ennek következtében az uniós polgárok ma már jóval biztonságosabb környezetben közlekedhetnek, mint másfél évtizeddel ezelőtt. Az eredmények jelentős részben annak köszönhetők, hogy a kérdéskör tizenöt éve a legfelsőbb szintű politikai támogatást élvezzi.

## ELSŐ FEHÉR KÖNYV (2001-2010)

Az Európai Unió vezető testületei (Európai Parlament, Európai Bizottság) felismerték, hogy a közlekedésbiztonság kiemelt fontosságú társadalompolitikai kérdés, ezért mennyiségi célkitűzéseket tartalmazó hosszú távú programokat fogadtak el, továbbá célirányos közlekedésbiztonsági intézkedések egész sorát vezették be az emberi élet, a testi épség és egészség védelme érdekében. A közösségi aktivitást nemzeti szintű programok és intézkedések követték, a teljesítés időarányos megvizsgálása, a trendek figyelemmel követése pedig menet közbeni beavatkozásokra, módosításokra nyújtott lehetőséget. A 90-es évek elejéig a közúti közlekedésbiztonság területén közösségi szintű normaalkotásra, programok kidolgozására, ajánlatok megfogalmazására megfelelő szabályozási háttér és felhatalmazás hiányában nem kerülhetett sor. Ezen a területen az 1993. évi maastrichti szerződés hozott áttörést, melynek aláírása megteremtette a jogi lehetőséget a nemzetközi szintű lépések megtételéhez.

Az Európai Unió első átfogó közlekedésbiztonsági programját az Európai Közösségek Bizottsága 2001. szeptember 12-én tette közzé „Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni” címmel. A Fehér Könyvként elhíresült közösségi dokumentum azt a célt tűzte ki, hogy a 2001-es bázisához képest 2010 végére 50%-kal csökkenjen a közúti balesetek halálos áldozatainak száma az Európai Unió területén. A 2001. évi 54 900 közúti áldozatra tekintettel a teljesítés 2010-ben legalább 27 450 emberi élet megmentését jelentette volna (az EU 28 tagállamára vonatkoztatva). Az évtized utolsó évében, 2010-ben mintegy 31 500-an veszítették életüket balesetben a közösség közútjain, s a Fehér Könyv célkitűzését mindössze nyolc tagállamnak sikerült elérnie: Lettország (61%), Észtország (61%), Litvánia (58%), Spanyolország (55%), Luxemburg (54%), Franciaország (51%), Szlovénia és Svédország (egyenként 50%). Magyarország 40%-os eredménnyel az átlagosan teljesítő országok között szerepelt, köszönhetően az utolsó három évben regisztrált baleseti adatok kifejezetten

kedvező alakulásának. Bár a Fehér Könyv célkitűzését uniós szinten nem sikerült teljesíteni (átlagosan 43%-kal csökkent a halálos áldozatok száma), de az elért eredmény így is példa nélküli, hiszen a számítások alapján a beavatkozások által az elmúlt évtizedben nem kevesebb, mint százezer ember életét sikerült megmenteni az EU területén.

### **AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG HATÁLYOS PROGRAMJA (2011–2020)**

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” [COM (2010) 389 final] 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 közösségi program hét területen fogalmaz meg stratégiai célokat:

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

A gépjárművek biztonságát javító intézkedések sorában a Bizottság kiemelten az elektronikus aktív biztonsági felszerelések területén tervezi különböző intézkedések bevezetését. Kötelezővé kívánják tenni a biztonsági öv használatának elmulasztására figyelmeztető jelzést (személygépkocsiban és autóbuszban), az elektronikus menetstabilizálót (személy- és tehergépkocsiban, autóbuszban), továbbá a sávelhagyásra figyelmeztető rendszert, valamint az automatikus vészfékrendszert (tehergépkocsik és autóbuszok számára). A biztonságosabb infrastruktúra vonatkozásában a Bizottság kizárólag azokat a beavatkozásokat kívánja támogatni, melyek összhangban állnak a közutak és alagutak biztonságára vonatkozó irányelvekkel, továbbá megvizsgálja a biztonsági és egyéb előírásokat tartalmazó európai jogszabályoknak a vidéki utakra történő kiterjesztésének lehetőségét is. Az intelligens technológiákkal kapcsolatban a Bizottság új technikai előírásokat javasol a már elfogadott ITS-irányelv alapján az adat- és információcseré megkönnyítése érdekében (az egyes gépjárművek, valamint a gépjárművek és a közúti infrastrukturális rendszerek között), ezenkívül a Bizottság továbbfejleszti az „e-segélyhívó” rendszert, melyet a motorosokra, a nehéz tehergépjárművekre és az autóbuszokra is ki kíván terjeszteni. A közúthasználók nevelésének és oktatásának javítását a Bizottság kiemelt fontosságúnak tartja, ezért a tagállamokkal együtt tervezi kidolgozni az ezzel kapcsolatos közös közútbiztonsági stratégiáját. Az ismert tervek szerint megvizsgálják a környezettudatos járművezetés bevezetését a képzési rendszerbe, meghatározzák a gépjárművezető-oktatókkal szembeni minimális követelményeket, s megvizsgálják a vizsga letételét követő próbaidő bevezetésének, valamint a kíséreléssel történő vezetés és a tanulói

összehangolásának kérdéskörét. A közúti ellenőrzéseknek évtizedünkben is leginkább a három fő „gyilkos”, a gyorshajtás, az ittas vezetés és a biztonságiöv-használat elmulasztásának felderítésére és visszaszorítására kell irányulniuk. Az ellenőrzések hatékonyságának növelése érdekében a tagállamoknak nemzeti végrehajtási terveket kell kidolgozniuk saját prioritásaiknak megfelelően. Kiemelt szabályozási terület a külföldi hatósági jelzésű járművek vezetői által elkövetett szabályszegések kérdésköre, de emellett más intézkedésekre is sor kerül (európai figyelemfelhívó kampányok, „Alco-lock” használatának kötelezővé tétele meghatározott esetekben, pl. iskolabuszok vezetői, illetve visszaeső ittas sofőrök esetében stb.). A közúti sérültekkel és az elsősegélynyújtással kapcsolatban a Bizottság átfogó stratégia kidolgozását tervezi. Előbb meg kívánja határozni a könnyű és súlyos sérülések uniós szintű egységes definícióját, majd a személyi sérülések mennyiségi (az előzetes tervek szerint 20%-os) visszaszorítását kívánja a hatályos közlekedésbiztonsági program részévé tenni. Emellett a Bizottság szorgalmazza a segélyhívó szolgáltatásokkal kapcsolatos bevált tagállami gyakorlatok cseréjét. Végezetül a legkedvezőtlenebb adatokat mutató motorkerékpáros közlekedéssel kapcsolatban a Bizottság több európai szintű intézkedésre tett javaslatot. Kötelezővé kívánják tenni az ABS-t és az automatikus világítást az új motorkerékpárok esetében, általános előírásokat terveznek kidolgozni a védőfelszerelésekkel – pl. védőruhával – kapcsolatban, megvizsgálják a légzsák járműbe (esetleg védőruházatba) történő beszerelésének lehetőségét, valamint a műszaki vizsgálattal kapcsolatos uniós előírásokat a motorkerékpárokra is ki kívánják terjeszteni (ez eddig nem történt meg).

### **MÁSODIK FEHÉR KÖNYV (2011–2020)**

Az Európai Bizottság közlekedésbiztonsági programjának megjelenését követően a második Fehér Könyv kiadására 2011. március 28-án került sor. A [COM(2011) 144] számon kiadott dokumentum címe: „Fehér Könyv; Útiter az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé”. Az új közlekedéspolitikai koncepció – az előző Fehér Könyvvel megegyezően – kitér a közlekedés és a szállítás valamennyi módozatára, a fejlesztés lehetséges és szükséges irányaira, továbbá közlekedésbiztonsági törekvések is helyet kaptak benne.

Az új Fehér Könyv az Európai Bizottság 2010. júliusi programjának fő célkitűzését megerősíti, sőt további célokat is meghatároz az alábbiak szerint: „A közúti baleseti halálozást 2050-re szinte nullára kell csökkenteni. E céllal összhangban az Európai Unió arra törekszik, hogy 2020-ra felére csökkenjen a közúti sérülések száma. Gondoskodni kell arról, hogy az Európai Unió a közlekedésbiztonságban és védelemben világszerte legyen valamennyi közlekedési mód tekintetében.”

A Fehér Könyv stratégiai program, ezért a szükséges beavatkozásokra teljes részletességgel nem tér ki. Ugyanakkor a feladatok sorában kiemelt szerepet tulajdonít az oktatási kezdeményezéseknek, valamint a védtelen közlekedőknek: „A közúti halálesetek további jelentős csökkentésében kulcsfontosságú szerepük lesz a technológiai,

jogérvényesítési és oktatási kezdeményezéseknek, valamint a sérülékeny úthasználók kitüntetett figyelemben részesítésének”.

A Fehér Könyv az I. számú mellékletében, az emberéletek ezreinek megmentése jegyében, a „halálos kimenetelű balesetek teljes kiküszöbölése” felé vezető úton az intézkedéseket az alábbi négy csoportban foglalja össze:

- ▶ „A közútbiztonsági technológiák – közöttük a járművezetőt támogató rendszerek, az (intelligens) sebességkorlátozók, a biztonsági öv bekötésére figyelmeztető jelzések, az eSégélyhívó és a kooperatív rendszerek –, valamint az infrastruktúra és a járművek közötti kapcsolódási pontok harmonizációja és bevezetése, továbbá a műszaki vizsgáztatás javítása, többek között az alternatív meghajtású járművek vonatkozásában.
- ▶ A közúti közlekedési balesetekre és a veszélyhelyzeti szolgálatokra vonatkozó átfogó stratégia kidolgozása, ezen belül a sérülések és a halálos kimenetelű balesetek tekintetében egységes definíciók és osztályozási kategóriák rögzítése, a sérülések számának csökkentésére vonatkozó célszámok elfogadása érdekében.
- ▶ A képzés és az oktatás középpontba állítása a közlekedés valamennyi igénybe vevője esetében, valamint a biztonsági felszerelések (biztonsági öv és a védőruha) használatának népszerűsítése, valamint az illetéktelen beavatkozások elleni fellépés.
- ▶ A veszélyeztetett közúthasználók, így a gyalogosok, a kerékpárosok és a motorkerékpárosok védelmének fokozása, többek között az infrastruktúra és a jármű-technológiák biztonságosabbá tétele révén.”

### **MAGYARORSZÁG HATÁLYOS KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI CÉLKITŰZÉSE**

Magyarország kormánya az Európai Bizottság új közlekedésbiztonsági programjának kihirdetését követően kijelentette, hogy az uniós stratégiai célokkal egyetért, s azokat a következő évtizedben a közlekedésbiztonsági feladatok meghatározásában alkalmazni fogja. Magyarország napjainkban is hatályos közlekedéspolitikai programját még az előző Fehér Könyv idején, 2004-ben tették közzé „Magyar Közlekedéspolitika 2003–2015” címen. A Magyar Országgyűlés 19/2004. (III. 26.) OGY határozatával elfogadott program az európai uniós szándéknál enyhébb célkitűzéseket tartalmaz, miszerint: „...a 2001. évi személyes sérüléssel járó balesetszám 2010-re 30%-kal, a balesetben elhunytak száma legalább 30%-kal csökkenjen. 2015-re pedig ugyanezen értékek – a Fehér Könyvben 2010-ig előírt mértékben – 50%-kal csökkenjenek.” A mérsékeltebb célok meghatározásának indoka, hogy hazánk akkor még nem volt az EU tagállama, s a programban vázolt célkitűzések reálisabban tükrözik a közlekedésbiztonság helyzetét, az annak javításában rejlő lehetőségeket. A magyar vállalat az EU tudomásul vette.

Idén a „Magyar Közlekedéspolitika 2003–2015” program működésének utolsó évébe lépett. Egy évvel a hatályvesztés előtt, a 2014. évi adatok ismeretében lehetőség van a közlekedésbiztonsági célkitűzések teljesítésének időarányos

értékelésére. Tekintettel arra, hogy Magyarországon a személyes sérüléssel járó közúti balesetek száma a 2001. évi 18 505-ről 2014-ben 15 773-ra, a balesetben meghalt személyek száma pedig ugyanebben az időszakban 1239 főről 611 főre csökkent, megállapítható, hogy a közlekedéspolitikai program eddig eltelt időszakában a személyes sérüléssel járó közúti balesetek száma 14,7%-kal, a halálos áldozatok száma 50,7%-kal csökkent. A fentiek alapján reális az esélye annak, hogy a közúti balesetek halálos áldozatainak száma vonatkozásában a 2015-re megfogalmazott célkitűzés teljesüljön. A hosszú távú nemzeti program főbb célkitűzéseit a 2008–2010., majd a 2011–2013. évek feladatait tartalmazó Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramok is átvették. A „Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2014–2016” ugyanakkor az európai uniós célkitűzés teljesítését vette alapul, figyelemmel arra, hogy az új akcióprogram már túlnyúlik az előzőekben ismertetett, 2015-ben befejeződő hosszú távú program időszakán.

A biztonságosabb közúti közlekedés megteremtését szolgáló új program hazánkban a 2010 és 2020 közötti időszakra megcélzott 50%-os halálos áldozatszám csökkenés első periódusát adja. Mivel a közösség területén fő célként a halálos áldozatok számának felére csökkentését határozták meg 2010 és 2020 között, hazánk akkor teljesíti a célkitűzést, ha a közúti balesetben meghalt személyek száma a 2010. évi 740 főről az évtized végére 370 főre csökken.

Az akcióprogram a mennyiségi mutatókon túl minőségi célokat is meghatároz. Elsődleges cél a járművezetők felkészültségének, valamint a közlekedők viselkedésének javítása, az önkéntes jogkövetés szintjének emelése, az egyéni felelősségtudat fejlesztése és a partneri szemlélet megteremtése. Ezen túl a biztonsági szempontokat fokozottabban képviselő közlekedési rendszer kialakítása is a célok között szerepel, elsősorban az infrastruktúra és hatósági szerepvállalás területén.

A stratégiai célhoz tartozó átfogó célok:

- ▶ a személyi tényező fejlesztése, az emberi hibára visszavehető közúti balesetek és halálos áldozatok számának csökkentése;
- ▶ infrastrukturális beavatkozások az úthálózat magasabb biztonsági szintjének eléréséhez;
- ▶ a közúti járműbiztonság fokozása, kiemelt figyelemmel a korszerű technológiák használatára és az áru- és személyszállítás biztonságának növelésére;
- ▶ a biztonságos közlekedést, a hatékony közúti ellenőrzést, valamint a szabályszegések szankcionálását biztosító szabályozási háttér megteremtése;
- ▶ fokozottabb, hatékonyabb, biztonságosabb és gazdaságosabb közúti ellenőrzések végrehajtása;
- ▶ a védtelen közlekedők (és azon belül a fokozottan védtelen közlekedési csoportok) kiemelt kezelése, biztonságuk további fokozása;
- ▶ korszerű baleset-megelőzési tevékenység végzése, a döntéstámogató és döntés-előkészítő szakmai háttértevékenységek, valamint a kutatás-fejlesztés javítása.

GÉGÉNY ISTVÁN

# Hazai és európai kitekintés

## A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI CÉLKITŰZÉSEK AKTUÁLIS KÉRDÉSEI

### BEVEZETÉS

Az érvényes közúti közlekedésbiztonsági programoknak egy hazai és egy EU-s célkitűzése ismert. A hazai célkitűzést a „Magyar Közlekedéspolitikai” határozta meg, amelynek céldátuma: 2015. Az EU-ra vonatkozó elvárás az ún. Fehér Könyvben adták közre, ebben a határidő: 2020. A 2014. évi baleseti statisztikai adatok alapján rövid áttekintés adható, hogyan állunk egy évvel a hazai és hat évvel az EU program befejezése előtt. A továbbiakban elsősorban a 2015-re elvárt célok hazai teljesülésével foglalkozunk.

### A HAZAI PROGRAM CÉLKITŰZÉSE

A „Magyar Közlekedéspolitikai 2003-2015” című anyag „II.1.2 A közlekedésbiztonság javítása” című fejezetében az alábbi célkitűzések olvashatók:

„Cél, hogy ezen területek folyamatos, tervszerű, az állampolgárok tájékoztatása mellett folyó fejlesztése eredményeként a 2001. évi személysérüléssel balesetszám 2010-re 30%-kal, a balesetekben elhunytak száma legalább 30%-kal csökkenjen. 2015-re pedig ugyanezen értékek – az EU Fehér Könyvében 2010-ig előírt mértékben – 50%-kal csökkenjenek.”

### AZ ALAPADATOK

Az 1. táblázatban a hazai célkitűzésben nevesített két baleseti alapadat értékeit találjuk 2001-re, 2010-re és 2014-re (forrás: KSH adatbázis). A két alapadat: az évi halálos áldozatok és az összes személysérüléssel balesetek száma. A 2015. évi tényadatok még nem állnak rendelkezésre (a cikk 2015 áprilisában született), így a táblázat utolsó sorában a hazai közlekedéspolitikai program által elvárt adatokat (piros színnel jelölve) adtuk meg. Az 1. táblázat 3. és 5. oszlopában az adatok változásának mértékét és irányát találjuk, a program célkitűzései formálisan ezekre és nem az abszolút számokra vonatkoznak.

### A HALÁLOS ÁLDOZATOK SZÁMÁRA VONATKOZÓ CÉLKITŰZÉS

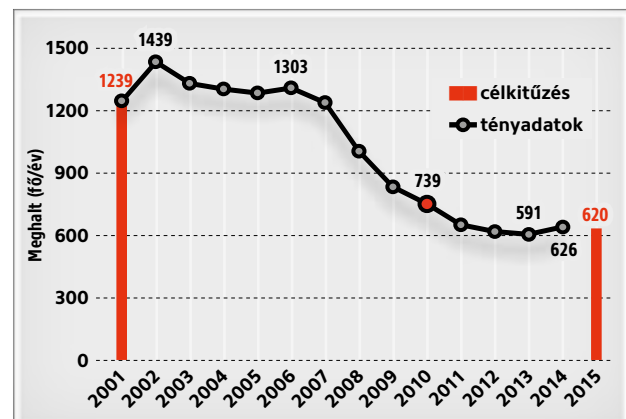
Az 1. táblázat 3. oszlopában látható adat mutatja, hogy egy évvel a határidő előtt a csökkenés 49% a bázisadathoz

viszonyítva, ami azt jelenti, hogy a programban kitűzött cél – az 50%-os csökkenés – elvileg elérhető. Ugyanakkor a hazai baleseti helyzetben kedvezőtlen jelenségek is tapasztalhatók, amelyek figyelmeztetőek a megelőzési tevékenységet folytatók számára.

1. Év	2. Meghaltak száma	3. A csökkenés mértéke és iránya	4. Összes személysérüléssel baleset száma	5. Változás mértéke és iránya
2001	1 239	bázis	18 505	bázis
2010	739	-40%	16 307	-12%
2014	626	-49%	15 847	-14%
2015	620	-50%	9253	-50%

1. táblázat: A közlekedéspolitikai célkitűzésben nevesített sérülési/baleseti alapadatok

(forrás: KSH)



1. ábra: Közúti balesetek során meghaltak száma évente 2001-2014 között

### AZ ÖSSZES SZEMÉLYSÉRÜLÉSEL BALESET SZÁMÁRA VONATKOZÓ CÉLKITŰZÉS

Az összes személysérüléssel baleset számát tekintve a hazai program határideje előtt egy évvel nem mutatható ki a célkitűzésben elvárt „látványos” javulás. Az adatok az 1. táblázat 4. és 5. oszlopában találhatóak. 2010-ben a bázishoz képest 12%-os csökkenés tapasztalható, 2014-ben – egy évvel a határidő előtt – pedig mindössze 14%-kal volt kevesebb a személysérüléssel balesetek száma. Ez önmagában



Fotó: DigiPhoto/Photos

még lehet kedvező fejlemény, de sajnos messze elmarad a Magyar Közlekedéspolitika elvárásától, és nagyon valószínű, hogy a 2015-ös tényadat még a közelébe sem fog kerülni a programban előírthoz.

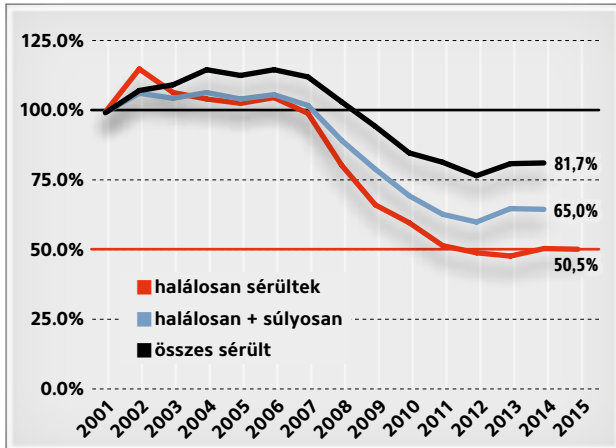
### A BALESETI SÉRÜLTEK ADATAINAK VÁLTOZÁSA A PROGRAMIDŐSZAK ALATT

A 2. ábrán mutatjuk a közúti balesetek során évente keletkező – különböző súlyosságú – sérülések számának alakulását. A hazai közlekedésbiztonsági program 2003-ban született, de a bázisév 2001, a céldátum pedig 2015, vagyis a program 14 évet fog át. Látható, hogy a bázisévet követő öt évben, 2006-ig a halálosan sérültek és a halálosan+súlyosan sérültek évi száma a 2001. évi bázisértéknél nagyobb volt, de az adatokban sem figyelemre méltó csökkenés, sem növekedés nem volt megfigyelhető. Az összes sérült szám csekély mértékben, de növekedett 2007-ig. Az ezt követő hét év viszont közlekedésbiztonsági szempontból rendkívül kedvező volt, minden sérülési adat jelentősen és folyamatosan csökkent, de különböző mértékben. A meghaltak száma 1303 fő/évről 591 fő/évre mérséklődött, ami 55%-os csökkenés. Évente átlagosan 102 fővel kevesebben veszítették életüket a közutakon ebben a hétéves időszakban. 2013-ban volt a csökkenést mutató görbe „mélypontja”, vagyis ezután már nem folytatódott

ez a kedvező tendencia. 2014-ben nemhogy kevesebb, hanem már 35 fővel több volt az áldozatok száma a közutakon, és ezzel a 2015. évi céladatot is meghaladta hat fővel. A közlekedéspolitikai program célkitűzésének „szellemére” hivatkozva azonban azt mondhatjuk, hogy természetesen nem az a lényeg, hogy „számítanilag” pontosan azonos (vagy kisebb) legyen a tényadat, mint a kitűzött cél a programidőszak végén. Szerintünk nem így kell ezeket az adatokat értékelni. A cél alapvetően az, hogy ha kisebb-nagyobb mértékben is, de évről évre egyre kevesebb áldozata legyen a közúti közlekedésnek, és ha a jövőben nem is érjük el a megelőző hét év alatti „példátlan mértékű” javulást, a tendencia továbbra is a csökkenés legyen.

Érdemes megfigyelni a halálosan + súlyosan sérültek, valamint az összes sérültek számának alakulását a programidőszakban. A 2. ábra mutatja, hogy a mindkét sérülési kategóriában kialakuló „mélypont” 2012-ben volt, vagyis nemcsak a csökkenés mértéke különbözik a meghaltak számának csökkenési ütemétől, hanem a tendencia „megfordulásának” időpontja is, hiszen a „meghaltak” görbéjén egy évvel később, 2013-ban volta mélypont. E jelenségek okait csak egy részletesebb szakmai elemzés tudná megmutatni. Az mindenesetre valószínűsíthető, hogy a tendenciák – egy év kimutatható késéssel – mindhárom sérülési fajtánál megfordultak, és megszűnt a tényleges

számadatok csökkenése. Az okok pontosabb feltárása és a lehetséges ellenintézkedések megtervezése nem elsősorban a hazai közlekedéspolitikai program szempontjából fontos, hanem az időben távolabb lévő, 2020. évi célkitűzés teljesíthetősége miatt.



2. ábra: Közúti balesetek során évente megsérültek számának változásai 2001-2014 között (2001-ben meghaltak: 1239 fő, halálosan+súlyosan sérültek: 9151 fő, összes sérült: 25388 fő)

### A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI CÉLKITŰZÉSEKRŐL

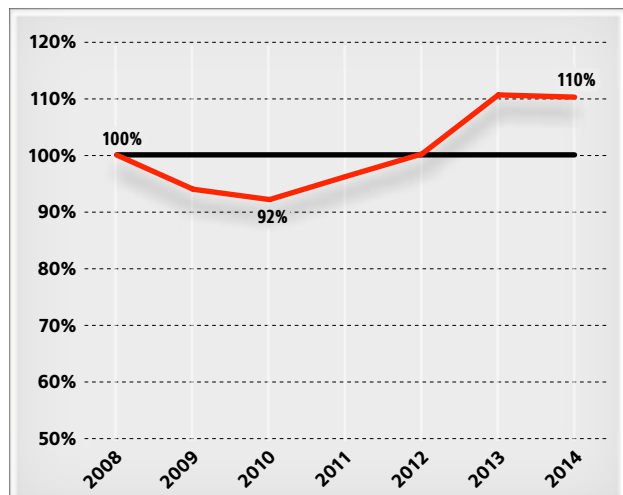
Visszatérve a 2. ábrához, nyomon követhető a – halálosan és összesen megsérültek abszolút számával jellemezhető – közlekedésbiztonsági helyzet alakulása. Megjegyezzük, hogy szakszerűbb lett volna a programokban azt előírni, hogy a halálos sérülés kockázata csökkenjen valamilyen elvárható mértékben a programidőszak végéig, ezt a mutatót azonban sem az EU-ban, sem a hazai közúti közlekedésben nem lehet – megfelelő alapadatok hiányában – megbízhatóan számítani. Egyszerűbbnek látszott a sérültek abszolút számát választani a fő mutatónak, ez nemzeti szinten is jól követhető és megbízhatónak számító adat. Közismert az az összefüggés, hogy egy adott infrastruktúra-környezetben, ha nő a forgalom, nő a konfliktusok száma, nő a balesetbe kerülés valószínűsége, és növekszik a balesetek, valamint a sérülések abszolút száma is. A kockázat – vagyis a forgalmi teljesítményre vetített balesetek vagy sérülések száma – azonban ez esetben is csökkenhet. (Erre a biztonsági szakterületen ismert összefüggésre („safety in numbers”) hivatkoznak a kerékpáros forgalom növelését szorgalmazók is.) Egyelőre nem számoltuk ki, hogyan alakult a halálos sérülés kockázata az elmúlt 14 év alatt, azt azonban mutatja az 1. ábra, hogy amikor még nagyobb volt a forgalom (2001-2006), az idő alatt közel állandó volt a halálos sérülések száma, amikor csökkent a forgalom (2007-2013), akkor csökkent az áldozatok száma is. Joggal kérdezhetik, honnan tudjuk, hogy csökkent vagy nőtt a forgalom, ha a teljes hazai közúti közlekedésben erre vonatkozó pontos adatokkal nem rendelkezünk. A forgalom alakulására a megbízható háttéradat segítségével tudunk következtetni. Ilyen háttéradat a GDP alakulása (3. ábra), de még használhatóbb az évente eladott üzemanyag-mennyiség figyelemmel kísérése (4. ábra). Nyilvánvaló, ha csökken az eladott üzemanyag mennyisége, akkor csökken a közúti forgalom is, ellenkező esetben pedig növekszik.



3. ábra: A bruttó hazai termék (GDP) változása az előző év %-ában (KSH)

Nézzük először a 3. ábrát, ahol a hazai GDP éves volumenindexe látható. (A 2015. évi index a kormányzat előrejelzése, egyes elemzők ennél nagyobb növekedést prognosztizálnak.) 2001 és 2006 között a GDP indexe gyakorlatilag állandó, ami az éves értékek folyamatos növekedését jelenti. A 2. ábrán látszik, hogy ezen időszak alatt az összes sérült száma is növekedett, a meghaltak száma pedig közel állandó maradt. 2006-tól a GDP indexe csökkenni kezd – a mélypontot 2009-ben éri el –, és csak 2014-ben közelíti meg a 2006. évi növekedési ütemet. Ezen időszak alatt a sérültek száma is csökken – különböző mértékben –, és a GDP érzékelhető javulása után fordul meg a tendencia.

A 4. ábrán az üzemanyag-értékesítési adatok alakulása látható (forrás: www.petroleum.hu). A 2008-ban eladott mennyiséget bázisnak tekintve, 2010-ben 8%-kal kevesebb az értékesített mennyiség, majd folyamatos növekedés után 2014-ben 10%-kal haladja meg a bázisértéket. Az évente egyre több eladott üzemanyag mennyisége „csalhatatlanul” bizonyítja, hogy a közúti forgalom teljesítménye 2010 után évről évre növekszik. Ennek eredménye – ha nem is kizárólagosan – a baleseti sérültek számában mutatkozó trend megváltozása, a baleseti helyzet 2013-2014. években már érzékelhető romlása.



4. ábra: Évente értékesített üzemanyag-mennyiség változása (100%= 2,955 milliárd liter)

## KILÁTÁSOK A JÖVŐRE

Természetesen e rövid cikk keretében nincs mód a hazai gazdasági kilátások részletes elemzésére, vagy a várható üzemanyag-fogyasztás alakulásának előrejelzésére, amely alapján a jövőbeni forgalomnövekedés és a várható baleseti helyzet becsülhető volna. Annyi azonban megállapítható, hogy a hazai (és az európai) gazdasági kilátások kedvezőek, a hazai közúti forgalom jövőbeni csökkenésének egyelőre kicsi a valószínűsége. Ez pedig azt is jelenti, hogy „automatikusan” nem fog csökkenni a halálos (és súlyos) sérültek száma a közúti közlekedésben. (A 2015. évi előzetes adatok sajnos igazolják ezt a feltevést.) A hazai megelőzési tevékenység fő feladata az volna, hogy a fentebb vázolt „törvényszerűség” negatív hatását fékezze, a baleseti (sérülési) számok növekedését – a lehetőségek szerint – mérsékelje. Kérdés természetesen az, hogy mik ezek a „lehetőségek” és ezek milyen hatásosak. Ebben a cikkben ezzel részletesen nem foglalkozunk, azt azonban javasoljuk, hogy a hazai szakértők – minél szélesebb körben – tekintsék át és értékeljék a jelenlegi helyzetet, egyúttal vizsgálják felül és szükség szerint módosítsák az érvényes akcióprogramot.

## A KÖZÚTI BALESETEKBEH HOL ÉS MILYEN BALESETEK SORÁN HALTAK MEG

A 2010., 2013. és 2014. évek adatbázisából kigyűjtöttük azokat a baleseteket, amelyek során halálos sérülést szenvedtek a közlekedők. Külön vizsgáltuk a kétféle területen fekvő úthálózat baleseteit (2. és 3. táblázat). Nézzük először a lakott területen kívüli utakon (az ún. külsőségi szakaszokon) történt baleseteket. Ezeken az utakon általában nagyobb a megengedett sebesség, mint lakott területen belül, több a tehergépjármű, és a balesetek is általában súlyosabb kimenetelűek. Bázisnak választottuk a 2010. évet. Ebben az évben ezeken az utakon 468 fő vesztette életét. Kiválasztottuk azt a három baleseti fajtát, amelyek

során a legtöbben haltak meg. A „szembe haladó gépjárművek ütközése” vagyis más néven a *frontális ütközések* során haltak meg „toronymagasan” a legtöbben (185 fő). Az „egy járműves” (magános) balesetek következnek a sorban 85 áldozattal, majd némi meglepetésre a „gyalogos elütések” 75 áldozattal. A 2. táblázatban az „egyéb balesetek” közé a kiemelt három balesetfajtán kívüli többi balesetek tartoznak.

A 2. táblázat következő sorában a 2013. év adatai láthatók. Piros színnel megjelöltük a három kiemelt balesetfajta közül, hol növekedett a halálos sérültek száma. Látható, hogy egyedül az *egy járműves* balesetek száma növekedett ebben az évben, a többi balesetnél kisebb/nagyobb mértékű csökkenés volt megfigyelhető.

A 2. táblázat utolsó sorában a 2014. évi adatok találhatóak. A két „vezető” baleseti fajtánál, a *frontális ütközéseknél* és a *gyalogos balesetknél* eltérő mértékű növekedés tapasztalható, ami egyébként a megnövekedett forgalomra utal. Látszólag ellentmond ennek, hogy az *egy járműves* esetek halálos sérültjeinek száma viszont ebben az évben jelentősen csökkent. Az összes meghalt személy számát tekintve (a táblázat utolsó oszlopa) 2013-ban még 23%-os csökkenés, 2014-ben viszont a korábbi év adatához viszonyítva már növekedés mutatható ki (+8%).

A 3. táblázat adatai az előbbtől eltérő képet mutatnak. Lakott területen belüli utakon 2013-ban egyetlen baleseti fajta esetében sem növekedett a halálos sérülések száma a bázisév adataihoz képest. (A sorban nincs sehol piros jelzés). 2014-ben – a korábbi évhez hasonlítva – mind a *kerékpáros*, mind az *egy járműves* balesetek során meghaltak száma növekedett, de az *egyéb balesetknél* is növekedés tapasztalható. A lakott területen összesen meghaltak száma 2013-ban 14%-kal csökkent 2010 adatához képest, de 2%-kal nőtt 2014-ben az egy évvel korábbi év adatával összehasonlítva (zárójelben a korábbi időszakhoz mért változás %-ban).

Év	LAKOTT TERÜLETEN KÍVÜL MEGHALTAK SZÁMA (fő/év)				
	Szembe haladó gépjárművek ütközése következtében	Egy járműves balesetek következtében	Gyalogos balesetek következtében	Egyéb balesetek során	Összes meghalt
2010	185 (bázis)	85 (bázis)	75 (bázis)	123 (bázis)	468 (bázis)
2013	128 (-31%)	93 (+9%)	46 (-39%)	92 (-25%)	359 (-23%)
2014	134 (+5%)	68 (-27%)	76 (+65%)	111 (+21%)	389 (+8%)

2. táblázat: A közúti balesetek során halálosan megsérültek száma lakott területen kívüli utakon

Év	LAKOTT TERÜLETEN MEGHALTAK SZÁMA (fő/év)				
	Gyalogos balesetek következtében	Kerékpáros balesetek következtében	Egy járműves balesetek következtében	Egyéb balesetek során	Összes meghalt
2010	121 (bázis)	59 (bázis)	34 (bázis)	57 (bázis)	271 (bázis)
2013	104 (-14%)	46 (-22%)	30 (-12%)	52 (-9%)	232 (-14%)
2014	81 (-22%)	57 (+24%)	38 (+27%)	61 (+17%)	237 (+2%)

3. táblázat: A közúti balesetek során halálosan megsérültek száma lakott területen belüli utakon





Fotó: Dreyer/Photo

### A MEGELŐZÉST CÉLZÓ AKCIÓPROGRAM EREDMÉNYESSÉGÉNEK NÖVELÉSE

A fenténél természetesen sokkal mélyebb elemzés alapján lehet pontosan meghatározni az akcióprogram célterületeit. Előzetesen az látható, hogy különböző akciókra van szükség a lakott területen belüli, illetve kívüli úthálózaton, amelyek formája és intenzitása is különböző lehet. Lakott területen a megelőzési tevékenységet elsősorban a *kerékpáros* és az *egy járműves* balesetekre kellene fókuszálni, lakott területen kívül pedig a *gyalogos* balesetekre és a *frontális* ütközésekre.

### MEGJEGYZÉSEK, JAVASLATOK

► A közúti baleseti és a sérülési adatok statisztikai szempontból „kiszámíthatóan viselkednek”, vagyis csökken a gyakoriságuk, ha külső – általában gazdasági – hatások következtében csökken a gépjárművek forgalmi teljesítménye, illetve növekszik, ha a javuló gazdasági helyzetet a forgalom bővülése követi. Természetesen ez a hatás nem azonos mértékben érvényesül a különböző útkategóriákon, a különböző baleseti fajták esetén, ennek figyelembevételével feltétlenül indokolt a megelőzés tervezésekor. A megelőzési tevékenységet koordináló nemzeti programok csak akkor lesznek hatékonyak, ha számolnak ezzel a „törvényszerűséggel”, megpróbálják fékezni az érvényesülését, csökkenteni negatív hatásait azzal, hogy akcióik irányát, valamint intenzitását az elemzések által kimutatott célterületekre fókuszálják. 2014-ben – egy évvel a hazai közlekedéspolitikai program határideje előtt – új baleseti helyzet kialakulásának jelei mutatkoznak, ez

pedig indokolja, hogy a jelenleg érvényes akcióprogramot célszerű felülvizsgálni és szükség szerint módosítani, többek között a célkitűzések elérése, de legalábbis megközelítése érdekében.

- 2014-ben, összehasonlítva a 2013. évi adatokkal, a lakott területen kívüli baleseti helyzetben nagyobb a „romlás”: +8%, mint lakott területen, ahol „csak” +2% (2. és 3. táblázat).
- A jelenlegi statisztikai adatgyűjtés alapján nem láthatóvilágosan, milyen szerepe van az alkoholnak a hazai közúti biztonság terén. Például a KSH adatbázisa szerint 573 halálos kimenetelű baleset történt 2014-ben. 252 esetben (44%) az okozó alkoholos befolyásoltsága „ismeretlen”, ami azt jelenti, hogy ilyen mértékű „adathiány” mellett nem lehet a tényleges befolyásoltságot kiszámítani. Ezeknél a baleseteknél 45 esetben adtak meg valamilyen mértékű alkoholszintet, ami az összes eset 18%-a, de nyilván ez az adat nem a tényleges helyzetet mutatja, hiszen az esetek közel feléről nincs információ.
- A megelőzési munkában a biztonsági övvel kapcsolatban is vannak még teendők. 2014-ben 256 fő szenvedett halálos sérülést személygépkocsiban utazva. Közülük 162 járművezető volt és 65-en nem viselték az övet a balesetkor (40%). Az elől helyet foglaló utasok 31%-a, míg a hátsó ülésen utazók 53%-a nem volt bekötve, amikor a halálos sérülést elszenvedte. A halálos áldozatok számának csökkentése érdekében elengedhetetlen az övviselési arány javítása.

SCHVÁB ZOLTÁN  
KTE társelnökJANKÓ DOMOKOS PhD.  
KTE tag

# Két keréken is józanul!

HOLLAND TANULMÁNY  
AZ ITTAS KERÉKPÁROZÁS  
BALESETI KOCKÁZATÁRÓL

**Az ittas vezetés Magyarországon kiemelt baleseti kockázati tényezőnek számít, hiszen átlagosan számítva minden tizedik közlekedési baleset hátterében az ittas járművezetés áll. A szeszes ital fogyasztása a kerékpárosoknál különösen veszélyes, figyelembe véve testük védtelenségét, sérülési és halálozási kockázatuk átlagosnál magasabb szintjét. Egy holland tanulmány szerint az ittas állapotban kerékpározó személy közel azonos eséllyel lesz részese közúti balesetnek, mint egy ittas gépkocsivezető.**

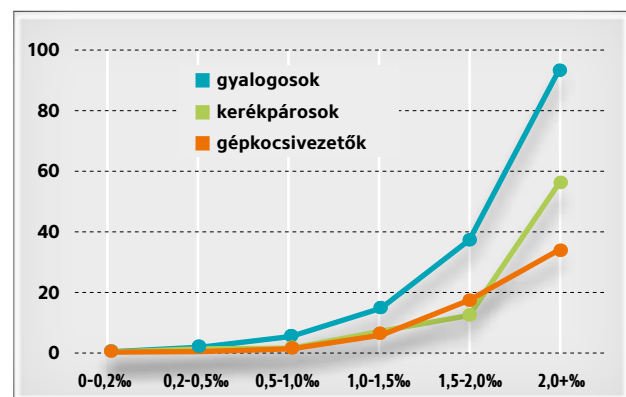
A KSH hivatalos adatai alapján hazánkban 2008 és 2013 között az ittasan okozott kerékpáros balesetek száma 8,5%-kal nőtt, az ittaság aránya a kerékpárosok körében pedig kétszer magasabb, mint más járművek vezetőinél (2014-ben 22,9% az általános 11,1%-kal szemben).

**Az ETSC javasolta a zéró tolerancia elvének bevezetését az ittas kerékpárosok esetében.**

Fontos tudni, hogy a szeszes ital fogyasztása a kerékpárosoknál ugyanolyan tüneteket produkál, mint más közlekedőknél. Az alkohol – bizonyítottan – már kis mennyiségben is olyan élettani hatásokat vált ki, melyek nem

teszik lehetővé (azaz korlátozzák, szélsőséges esetben pedig kizárják) a biztonságos járművezetést. Szeszesital-fogyasztás hatására növekszik az észlelési idő, tompulnak a reflexek, lassabban mozognak a szemet mozgató izmok, és a mentalitás is kedvezőtlen irányba változik. Mindezek mellett az alkohol a jármű kezelésére, egyenesben tartására, a veszélyek észlelésére, valamint elhárításuk képességére is negatív hatással van, s mindezek a hatások az alkoholos befolyásoltság növekedésével csak fokozódnak.

A közlekedésbiztonsági kutatások terén elismert holland SWOV intézet az elmúlt években érdekes vizsgálatot végzett, hogy kiderítse, szeszes ital fogyasztását követően a gyalogosok, kerékpárosok és gépkocsivezetők baleseti kockázata, sérülési esélye mennyiben tér el egymástól. A hollandiai balesetek tapasztalataira épülő megállapításokat a következő ábra tartalmazza.



Ittasan közlekedő gyalogos, kerékpáros és gépkocsivezető baleseti kockázata

Forrás: SWOV

Jól látható, hogy ittaság esetén legnagyobb baleseti kockázata a gyalogosok közlekedésének van (ezt jelzik a kék színű vonal átlagot meghaladó értékei). Megfigyelhető az is, hogy a tanulmány az ittas gépjárművezetők és kerékpárosok baleseti kockázatát közel azonos szintűnek ítéli meg. Az viszont igen jelentős különbség, hogy amíg a kerékpárosok közúti balesetben gyakorlatilag minden esetben megsérülnek (a magános balesetekben is), addig a gépkocsivezetők csak jóval ritkábban, mivel testüket karosszéria, valamint passzív és aktív biztonsági megoldások védik.

Az előző grafikont részletesebben elemezve: a kerékpárosok baleseti kockázata 0,5 g/l ezrelék értékig csekély mértékben meghaladja a gépkocsivezetőkéét. Ezt követően a veszélyeztetettség 1,0 g/l ezrelékig közel azonos, majd 1,5 g/l ezreléknél ismét a kerékpárosoké a valamivel nagyobb kockázat. Ideiglenesen fordul a helyzet a 2,0 g/l ezrelékes érték környékén, de azt követően a kerékpárosok relatív baleseti kockázata jelentősen megnő.

Végezetül fontos megemlíteni a közösségi álláspontot az ittas kerékpározással kapcsolatban. A European Traffic Safety Council (ETSC) 2012-ben a közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében különböző ajánlásokat fogalmazott meg a tagállamok számára. Ezek sorában javasolta a zéró tolerancia elvének bevezetését az ittas, valamint bódult állapotban történő kerékpárosok esetében.

FORRÁS: „RAISING THE BAR, REVIEW OF CYCLING SAFETY POLICIES IN THE EUROPEAN UNION”, ETSC, BRUSSELS 2012

# Így kerekeznek a V4-ek

A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS-  
BIZTONSÁGI OKTATÁS  
JÓ GYAKORLATAI A VISEGRÁDI RÉGIÓBAN

Lengyel, cseh, szlovák és magyar előadók mutatták be országuk kerékpáros oktatási rendszereit azon a konferencián, amelyet a visegrádi országok együttműködésének keretében a Vuelta Sportiroda szervezett 2015. március 20-án, Budapesten.

A „Kerékpáros közlekedésbiztonsági oktatás jó gyakorlatai a visegrádi (V4) régióban” című rendezvényen egy brit szakember is részt vett annak a szervezetnek a színeiben, amelynek gyermekoktatási programja számos további ország hasonló kezdeményezéseihez – köztük hazánkban a Bringaakadémiához – szolgált mintául. A V4 országok szakemberei előadásaikban részletesen ismertették, hogy saját országukban vagy szervezetükben hogyan zajlik a kerékpáros közlekedésre való felkészítés. Az alábbiakban röviden áttekintjük az elhangzottakat, kiemelve azokat az elemeket, amelyek hazánk számára is megfontolandó példák lehetnek.

## LENGYELORSZÁG

Lengyelországot és azon belül Lublin városát *Michał Wolny*, az Egyesület a Természetért és az Emberért és a Kerékpáros Megállapodás civil szervezetek alkotta szövetség munkatársa, illetve *Aleksander Wiqcek*, a lublini önkormányzat kerékpáros ügyekért felelős referense képviselte. Előadásukban egyaránt kitértek a nemzeti szintű, illetve a helyi kerékpáros oktatás sajátosságaira. Lengyelország egyik nagy vívmánya e tekintetben, hogy minden 4–5. osztályos tanulónak lehetősége van az úgynevezett bringás jogosítvány megszerzésére. Az

ehhez szükséges vizsga húsz elméleti kérdés megválaszolásából és gyakorlati feladatok végrehajtásából áll, és az ezekre való felkészülés jó módja a kerékpáros közlekedési alapismeretek elsajátításának. A jogosítvány megszerzésére irányuló felkészítést a Regionális Forgalmi Központ által létrehozott egységes módszertan szerint képzett oktatók végzik. A viszonylag rövid, hatórás képzések keretében a tanárok a KRESZ-szel és a helyi kerékpáros infrastruktúrával kapcsolatos módszertani útmutatót kapnak. Az előadók ugyanakkor kiemelték, hogy a fentiek ellenére a jogosítványnak

hátrányos oldala is van, mégpedig az, hogy a felkészülés nem biztosít valódi rutint a forgalomban való biztonságos közlekedéshez, holott a törvény értelmében e jogosítvány nélkül nem lehet részt venni a közúti forgalomban. Ez egyébként általános probléma Lengyelországban: állami szinten csak elméleti oktatás zajlik, mert a forgalomban történő kerékpározást túl veszélyesnek ítélik. Ez a megfontolás azonban azzal a hátránnyal jár, hogy a diákoknak így nem nyílik lehetőségük a kellő rutin megszerzésére, nem tanulják meg a gyakorlatban alkalmazni a szabályokat.

Az elméleti képzés korlátaira adott válaszként jelent meg Lublin városában az a kezdeményezés, amelynek keretében az önkormányzat, illetve az Egyesület a Természetért és az Emberért és a Kerékpáros Megállapodás civil szervezetek 2011-ben egy, az államinál bővebb helyi kerékpáros oktatási programot indítottak. A programot a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium, a Svájci Alap, illetve a helyi önkormányzat finanszírozza, a fő célcsoportot a 10–14 évesek jelentik. Eleinte még csak tíz elméleti órát adtak általános iskolásoknak a biztonságos kerékpáros közlekedés témakörében, de 2012-ben az oktatásban részesülők köre kibővült a felnőttekkel, akiknek már gyakorlati foglalkozásokat is tartottak. A lengyel parlament támogatását élvező oktatási program nem sokkal később a helyi közösségi kerékpárkölcsonzói rendszerrel is együttműködési megállapodást kötött, így az oktatások céljára a résztvevők ingyenesen vehetik igénybe a bérkerékpárokat. 2011 és 2014 között hatezer gyermek vett részt az elméleti képzéseken, ezzel párhuzamosan pedig tíz oktatóvideo is elkészült és felkerült a világhálóra, melyek a helyi közlekedési viszonyok között mutatják be a biztonságos kerékpározás szabályait.

2014 újabb mérföldkő volt a programban, amikor 442 diák már gyakorlati oktatásban is részesült. A kétszer vagy háromszor 45 perces foglalkozások keretében forgalomtól elkerített terepen (pl. játszótéren) végeztek alapvető

### **A civilek és az önkormányzatok közösen szerveznek közlekedésbiztonsági kampányokat.**

kerékpár-kezelési gyakorlatokat, újabban pedig az oktatók kellő felügyelet mellett valódi forgalmi helyzetekbe is kiveszik a gyerekeket, hogy valódi tapasztalatokat szerezzenek pl. a kereszteződésekben, körforgalmakban, busz- és kerékpársávokban való közlekedésről. A civil szervezetek az oktatás mellett utcai akciókat is rendeznek, pl. ingyenes műszaki ellenőrzést végeznek a bringautak mellett, vagy az autómentes napon közlekedésbiztonsági kvíztájkra invitálják a kerekezőket.

### **SZLOVÁKIA**

A szlovákiai kerékpározás és oktatásának helyzetébe a Zsolnai Egyetem képviselőjében érkező *Marian Gogola* nyújtott bepillantást. Előadását a vonatkozó hatályos tervek rövid ismertetésével kezdte, kiemelve, hogy a szlovák Nemzeti Közlekedésbiztonsági Terv 2011–2020 mellett 2013 óta az ország egy kerékpáros stratégiával is rendelkezik,



JAN ŘIHOŠEK koordinátor, Centrum Semafor (Csehország)

ami a kerékpárral közlekedők számának emelkedése miatt igencsak indokolt. Szerencsés tény, hogy – a tavalyi kismértékű növekedéstől eltekintve – a bringások táborának gyarapodását a kerékpáros halálózások számának csökkenő tendenciája kíséri, viszont a kerékpáros infrastruktúra bővülése még nem tart lépést e folyamatokkal.

Ami az oktatást illeti, állami szinten a szlovák Nemzeti Közlekedésbiztonsági Intézet tart elméleti oktatási programokat a gyerekeknek, de emellett egyes városokban a civil szféra és az önkormányzat egymással együttműködve egyéb közlekedésbiztonsági tevékenységeket, kampányokat is szervez az általános iskolásoknak. E tekintetben Zsolna nevezhető élen járó városnak, hiszen a gyerekek mellett a felnőttek számára is tartanak oktatásokat, amelyek hangsúlyos eleme pl. a „járdázás” kerülése. Említésre méltó egy másik szlovák város kezdeményezése is, ahol a helyi önkormányzat egy olyan honlapot üzemeltet, amelyen maguk a kerékpárosok jelölhetik meg az általuk veszélyesnek ítélt útszakaszokat. Marian Gogola előadása tanulságait összegezve elmondta, hogy a továbblépéshez komoly szükség lenne a rendszerszemlélet megteremtésére, hiszen jelenleg a tanárok felkészítésében nincs átfogó irányítás; a gyermekoktatást tanárok, rendőrök és a Vöröskereszt tagjai egyaránt saját módszereik alapján végzik.

### **CSEHORSZÁG**

Az Olmütz városában működő Centrum Semafortól érkezett cseh szakember, *Jan Řihošek* előadásában az állami és a saját intézménye által helyi szinten nyújtott kerékpáros oktatást ismertette. Az állami oktatás standard osztálytermi képzést nyújt, amelyet a cseh közúti közlekedésbiztonsági



GREG WOODFORD szenior kerékpáros oktató,  
Cyclists' Touring Club (Egyesült Királyság)

hivatal koordinál a kezelésében álló kétszáz KRESZ-park üzemeltetése mellett. Ez a képzés elsősorban az elméletre koncentrál, kevés gyakorlati foglalkozást tartalmaz. Ugyanakkor Csehországban is létezik a kerékpáros jogosítvány, amely a forgalomban való részvételhez ugyan nem kötelező, de nagyon népszerű a gyerekek körében. Megszerzéséhez öt elméleti és öt gyakorlati órán kell részt venni, majd pedig sikeres vizsgát kell teljesíteni. A képzéseket háromszáz oktató tartja, és az oktatáson túl a résztvevőknek bajnokságokat szerveznek, amelynek egyaránt van helyi, területi, országos, sőt, európai fordulója.

Az állami kerékpáros oktatási rendszerhez képest a Centrum Semafor által nyújtott helyi oktatás nagyobb hangsúlyt fektet a gyakorlati tudás átadására. Saját tanpályáján biztosít lehetőséget arra, hogy a gyermekek szakmai felügyelet mellett sajátítsák el a szükséges járművezetési és szabályismereti alapkövetelményeket. Az önkormányzati fenntartású intézmény nem csupán általános iskolásoknak, de óvodásoknak is rendez programokat, számukra a legfontosabb átadott tudásanyagot a lámpaismeret, a jobb oldali közlekedés és az alapvető szabályok ismerete jelenti. Miután a szülők jelentik a gyermekeik számára az első számú „tanárt” és példaképet, a Semafor kerékpárvezetési és szabályismereti témában közös bajnokságokat szervez szülő-gyermek párosoknak. Az intézmény további szolgáltatásai közé tartozik a bringaszervizelés, az ingyenes nyári gyerektáborok és road show-k szervezése, télen pedig a hatvan év felettieknek szerveznek ismeretfrissítés céljából elméleti foglalkozásokat. A szolgáltatások ingyenes igénybevételére a városvezetéstől kapott erkölcsi és anyagi támogatás biztosít lehetőséget.

## EGYESÜLT KIRÁLYSÁG

A szervezők Greg Woodford brit kerékpáros közlekedési szakembert azért hívták meg a konferenciára, mert az egyesült királyságbeli CTC nemzeti kerékpáros társadalmi szervezet munkatársaként ő dolgozta ki azt a „Bikeability” névre keresztelt oktatási tantervet, amelyet nemcsak a szigetország minden részében alkalmaznak, de számos más ország hasonló programjaihoz is módszertani alapul szolgált. Maga a szervezet 1887-ben alakult, jelenleg 65 ezer

**A Bikeability képzés addig tart, amíg meg nem hozza a várt eredményt a gyerekek esetében.**

tagja van, és újabban évente tízezren csatlakoznak hozzá. A CTC négynapos tréning során készíti fel akkreditált oktatóit a gyermekek képzésére, így a hatezer tanár azonos tanterv és módszertan alapján oktat. A képzést állami forrásból finanszírozzák.

A módszertani alapok bemutatása során Greg Woodford rávilágított, hogy az emberek alapvetően félnak a forgalomban kerékpározni, ugyanakkor véleménye szerint az oktatás során nem az az igazán veszélyes, ha a gyereket kiviszik a forgalomba, hanem éppen az, ha csak forgalommentes helyen gyakorolnak, hiszen így bárminemű tapasztalat híján fognak bringájukkal kigurulni az autók közé. Ezért a Bikeability képzés három szintből épül fel. Az első hat-hét óra forgalomtól elzárt terepen zajlik az alapkészségek elsajátítása céljából. A második szinten csendes lakóövezetben folytatódik az oktatás, aminek keretében a gyerekek megismerhetik a legbiztonságosabb útvonalakat az iskolába. Az oktatás harmadik lépéseként pedig már a forgalmasabb utakon is közlekednek, ezáltal szerzik meg a kellő rutint. Az oktatásnak nincs időkerete, nem zárul vizsgával, hanem addig tart, amíg meg nem hozza a várt eredményt a gyerekek esetében. Az első és második szintű képzésben évente ötszáz ezer általános iskolai diák vesz részt, a harmadik kurzust pedig a tizenévesek vagy akár a felnőttek számára biztosítják. „Láss, légy látható, irányíts, kommunikálj! Ezek a képzésünk alapelvei” – szögezte le előadása végén Woodford.

## MAGYARORSZÁG

A hazai helyzetet a Közlekedéstudományi Egyesület képviseletében Bíró Angelika, illetve a BringaAkadémia Program felelőse, Abelovszky Tamás mutatta be a konferencia külföldi vendégeinek. Bíró Angelika az ÉLET ÚTON program ez irányú tevékenységeit ismertette, hangsúlyozva, hogy a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság és a KTI Közlekedéstudományi Intézet együttműködésében megvalósuló program célja a közlekedésre nevelés megújítása az óvodás, az iskolás és a felnőtt korosztály számára egyaránt. Ennek keretében a legkisebbek esetében a szülővel történő gyalogos közlekedés szabályaira esik a hangsúly, az általános iskola alsó tagozatán az önálló gyalogos közlekedés, a felső tagozatán a kerékpáros közlekedés, középiskolában pedig a jogosítványszerzésre való felkészítés áll



Fotó: Iró Zoltán

BÍRÓ ANGELIKA, Közlekedéstudományi Egyesület



ABELOVSZKY TAMÁS, A BringaAkadémia Program felelőse

a középpontban. A program tervei között szerepel, hogy a 10 évesek gyalogos jogosítványt, míg a 12 évesek kerékpáros jogosítványt szerezhessenek. Az ÉLET ÚTON keretében évente kb. 40 különböző gyermekprogram valósul meg a partnerek saját szervezésében, amelyekhez az NFM kerettámogatást nyújt, és amelyek átlagosan 3200 embert érnek el (pl. családi napok, OBB rajzpályázat, Balaton Ride stb.). Bíró Angelika azt is hangsúlyozta, hogy a vonatkozó hazai vízió értelmében 2030-ra egyetlen 14 év alatti gyermeknek sem szabadna közúti balesetben életét vesztenie. Ehhez nagyon fontos a szülők szemléletformálása is, hiszen az ő közreműködésük nélkül lehetetlen elérni a biztonsági övek és gyermekülések használatának 100%-os arányát, amelyek döntő jelentőségűek a gyermek utasok védelmében.

Abelovszky Tamás előadásában a BringaAkadémia tantárgyat mutatta be, amely a Bejárható Magyarország Program részét képezi. A BringaAkadémia egyfelől egy 2013

**Az ÉLET ÚTON keretében évente körülbelül 40 különböző gyermekprogram valósul meg.**

szepetembere óta az iskolák által szabadon választható tantárgy, másfelől pedig közlekedésbiztonsági és szemléletformáló programnak is tekinthető. Bevezetésére nemcsak önálló tantárgy formájában van lehetőség, hanem az egész napos iskola koncepciójába illeszkedően, vagy a mindennapos testnevelésórákon, esetleg szakköri foglalkozásként is oktatható. Az első száz tanár felkészítésére 2014 tavaszán került sor, és 2015 őszén újabb képzés várható, minden

megyéből három tanár és két rendőr részvételével. A harminccórás felkészítésen 3–6. osztályban tanító pedagógusok vehetnek részt.

Abelovszky Tamás az akkreditált továbbképzés és a tantárgy felépítése kapcsán aláhúzta, igen sok témát ölel fel a program, gyakorlatilag négy lábon nyugszik. Az első egy

**A BringaAkadémia egy tantárgy, de közlekedésbiztonsági programnak is tekinthető.**

kerékpáros szempontú KRESZ alapismereti képzés, a második a kerékpáros műszaki ismeretek átadása (a kerékpár hibáinak felismerése, önálló belsőgumi-foltozás, fékbeállítás, bukósisak-beállítás stb.). A harmadik láb a kerékpárkezelési gyakorlatok, aminek keretében játékos feladatok segítségével az iskolaudvaron tanulják meg a gyerekek a forgalomban való biztonságos részvételt. A program negyedik lába pedig a túraszervezés, túravezetés, így aki már megtanult biciklizni, és a szabályokkal is tisztában van, ezeket kamatoztatni is tudja majd. A gyakorlati foglalkozások lebonyolítását iskolaudvari környezetre dolgozták ki. Abelovszky Tamás a tantárgy bemutatását követően a program bővítésének lehetőségeit is felvázolta, amelyek között szerepel például nyári táborok szervezése gyerekeknek, illetve a középiskolás korosztály aktív bevonása.

A konferencia szakmai háttérbeszélgetéssel ért véget, ahol a résztvevők véleményt cserélhettek a felmerült kérdésekben.

VÁCZI VINCENT

KITEKINTÉS A KERÉKPÁROZÁS EURÓPAI HELYZETÉRE

# Okosbringák, közbringák, e-bringák

A kerékpározás nemzetközi hódítóútjának újabb fejleményei számokban: egymillió közösségi bringa szerte a világon, 900 „okos” közbringa Kölnben, az EU közlekedőinek 8%-a és hazánk közlekedőinek 22%-a kerékpáron, hárommillió eladott bicikli tavaly Franciaországban és így tovább. A hagyományos hajtású kerékpárok mellett pedig egyre nagyobb piaci részesedést követelnek maguknak az e-biciklik is: Németországban például százszor annyi a pedelec, mint az elektromos autó.

## AZ EU FELNŐTT LAKOSSÁGÁNAK 8%-A KERÉKPÁRPÁRTI

„Átlagos napokon mely közlekedési módot használja a leggyakrabban?” Így hangzott az Európai Bizottság legújabb közvélemény-kutatásának egyik kérdése, amelyre a 28 EU tagállamból megkérdezett körülbelül 27 ezer ember 8%-a felelte azt, hogy a kerékpárt. A felmérés minden eredménye megtekinthető a 2014 decemberében megjelent Eurobarométer 422a beszámolóban.

Jó hír számunkra, hogy Hollandia és Dánia után hazánkban kerékpároznak a legtöbben az uniós országok közül. A felmérés szerint míg a két listavezető ország lakosságának 36, illetve 23%-a választja rendszeresen a kerékpárt közlekedési eszközü, Magyarországon ez az arány 22%, közvetlenül megelőzve Svédországot, Finnországot és Németországot. Messze az EU átlag alatt teljesít Spanyolország és Anglia (3%), illetve Málta és Ciprus (0–1%). A felmérés során további érdekes eredmények is születtek, így például kiderült, hogy a kerékpárral közlekedők nem szerinti megoszlása kiegyenlített, és hogy a kutatás legfiatalabb célcsoportja (15–24 évesek) kerékpároznak a legtöbbet (13%). A legtöbb kerékpáros utat kis- és közepes méretű városokban teszik meg, és leggyakrabban kényelmi okokból vagy a gyors eljutás miatt.

Szintén érdekes eredményekhez vezetett az a kérdés, hogy a válaszadók mely közlekedési problémákat tartják a legjelentősebbnek az országukban. A legtöbben a torlódásokat és az útminőséget jelölték meg, de sokan panaszkodtak a biztonságra és a közúti szállítás nagy volumenére is. Arra a kérdésre, hogy mit gondolnak, melyek a közlekedésbiztonság fejlesztésének legfontosabb eszközei, az alábbiak voltak a leggyakoribb válaszok: útminőség-fejlesztés, zéró tolerancia, szigorúbb sebességhatárok, a vezetés közbeni elektronikus eszközök használatának szigorúbb ellenőrzése és gyakoribb rendőri ellenőrzések.

**Forrás:** Fabian Küster – New Eurobarometer published: 8 % of EU adult population uses bicycle as preferred transport. [www.ecf.com](http://www.ecf.com)

## KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI PLATFORM

A lakosság kezdeményezésére hoztak létre egy olyan honlapot a németországi Freiburgban, amelyen a kerékpárosok jelezhetik, ha valamilyen problémát fedeznek fel a kerékpáros hálózatban, illetve amelyiken a kerékpározással és annak biztonságával kapcsolatos információhoz férhetnek hozzá. A „Besser Unterwegs in Freiburg” (A jobb utazásokért Freiburgban) projekt honlapjára a felhasználók



fényképeket tölthetnek fel a kerékpárosok vagy gyalogosok számára veszélyes helyekről, azokat megjelölhetik a térképen, és megjegyzést is fűzhetnek hozzá. Már több száz freiburgi lakos adott információt a honlaphoz, mely szerint évente körülbelül ötszáz, kerékpárost is érintő baleset történik a városban. A cél az, hogy a településen biztonságosabban tudjanak közlekedni a kerékpárosok és a gyalogosok. A honlap nemcsak a közlekedők, hanem az önkormányzat számára is nagyon hasznos információkat szolgáltat, hiszen könnyebben azonosíthatják azokat a helyszíneket, ahol beavatkozásokra van szükség.

Forrás: [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

### NYOLCSZÁZ VÁROS, EGYMILLIÓ KÖZÖSSÉGI BRINGA

A közbringarendszerek gombamód szaporodnak szerte a világon. A közösségi közlekedési vállalatok előszóval élnek ezzel a lehetőséggel a gépjárműforgalomhoz kapcsolódó problémák orvoslására, sőt, újabban egyre inkább az okostelefon-alapú megoldások bevezetése felé fordulnak. A közbringarendszerek egy 19. századi járművet ötvöznek

a hatóságok mobilitási portfólióik részeként nagyra értékelik a közbringarendszereket. Az alábbi kölni példa bemutatja az együttműködésben rejlő lehetőségeket.

2015 márciusának végén készült el Köln kilencszáz „okos” kerékpárral rendelkező hibrid közbringarendszere, amelynek különlegessége, hogy a város egyes részein minden kereszteződésben ott lehet hagyni a kerékpárt (az ún. „szabadon lebegő zónákban”), míg a település más részein a hagyományos érintőképernyős terminálokkal ellátott állomásokon van erre lehetőség. Az egybefüggő utazási láncok létrehozása céljából a közösségi közlekedési rendszer regisztrált használói e-jegyük segítségével a kerékpárokat is igénybe vehetik, sőt, a közbringarendszernél történt regisztrációt követően harmincperces időtartamokra ingyenesen is használhatják azokat. Ily módon a közbringarendszer tökéletesen integrálódik Köln már létező közösségi közlekedési hálózatába. Köln példája jól mutatja, hogy a rövid hatótávolságú kommunikáción alapuló okoskártyás technológiát alkalmazó közlekedési rendszerek könnyen integrálhatók egymással. Az ilyen integrált megoldásokat egyes országokban, pl. Hollandiában, Dániában és Svájcban országos szinten alkalmazzák.

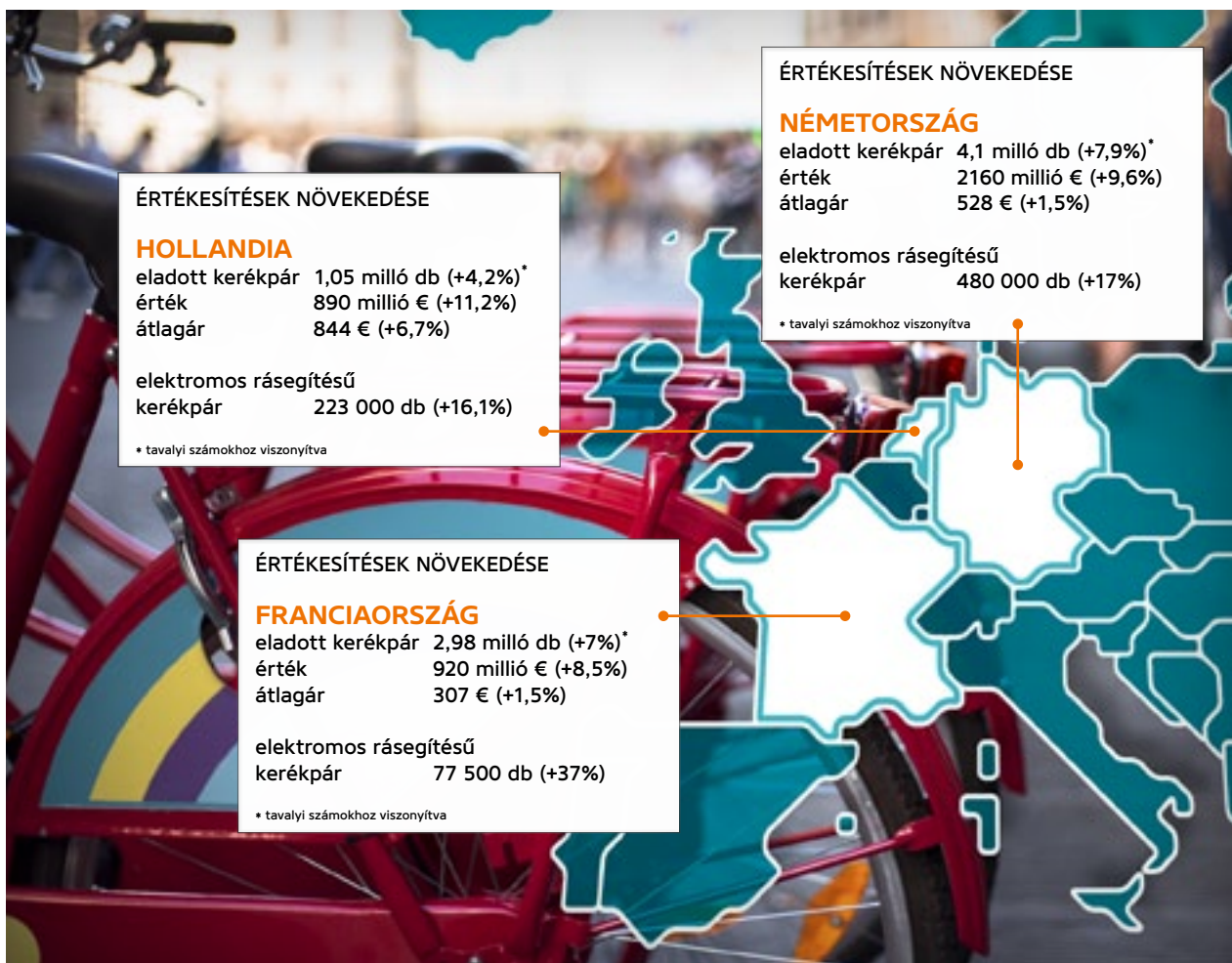


Fotó: Ino Zoltán

a 21. század információtechnológiájával, és jelentőségük egyre nő a városi mobilitási hálózatok első/utolsó kilométeres kapcsolatainak biztosításában. Rugalmasságukból fakadóan hatalmas előnyük, hogy vonzóbbá és jobban hozzáférhetővé teszik a közösségi közlekedési rendszereket, különösen a kisebb városokban, ahol kevésbé sűrű a közösségi közlekedési ellátottság, míg a nagyvárosokban a csúcsforgalom mérséklésében jelentenek segítséget. Következésképpen a közösségi közlekedési vállalatok és

Mindezek mellett egy másik trend is megfigyelhető, amely szerint egyre több felhasználó keresi az okostelefon-alapú megoldásokat. Dániában például a közösségi közlekedési jegyek harminc százalékát már okostelefon-alkalmazáson keresztül vásárolják meg. Hosszú távon tehát az várható, hogy a rövid hatótávolságú kommunikációs technológiát támogató okostelefonok fel fogják váltani az okoskártyákat.

Forrás: Dennis Steinsiek – 800 cities, 1 million bicycles in bike sharing worldwide. [www.ecf.com](http://www.ecf.com)



## 2014-BEN TOVÁBB NŐTTEK A KERÉKPÁRELAĐÁSOK

Franciaországban, Németországban és Hollandiában tovább növekedett a kereslet az új kerékpárok iránt 2014-ben annak ellenére, hogy a bringák átlagára is emelkedett, elsősorban a pedelecek és az e-biciklik megjelenésének köszönhetően. Franciaországban 7%-kal több kerékpárt adtak el, mint a megelőző évben, míg a bringák átlagára 1,5%-kal, 307 euróra emelkedett. Pénzforgalom tekintetében ez 8,5%-os emelkedést jelent, az eladott közel hárommillió kétkerekű piaci értéke a 920 millió eurót súrolta. 2014-ben 77 500 elektromos rásegítésű kerékpár kelt el, 37%-kal több, mint 2013-ban. A francia piac dinamizmusa jól érzékelteti a kerékpározás felívelését, nem hiába nevezik a bringákat „La petite reine-nek”, azaz kiskirálynőnek.

Az eladások még nagyobb növekedést mutattak Németországban, ahol 2014-ben 4,1 millió kerékpárt adtak el, ami 8%-os emelkedést jelent 2013-hoz képest, miközben a bringák átlagára 1,5%-os növekedéssel elérte az 528 eurót. Az eladások piaci értéke 2,16 milliárd euróra rúg, ami 9,6%-os növekedésnek felel meg. Az e-kerékpárok piacán is jelentős volt a bővülés: a 480 ezer eladott e-bringa 17%-os növekedést jelent. Ezáltal a német utakon közlekedő pedelecek száma mostanra túllépte a kétmillió határt, ami több mint százszorosa a regisztrált e-autóknak.

Hollandiában is biztos növekedés jellemezte a piacot, a 4,1%-os emelkedésnek köszönhetően a kerékpár-

eladások száma 2014-ben meghaladta az egymilliót. Az átlagárban bekövetkezett 6,7%-os emelkedésnek (844 euró) köszönhetően a szektor piaci értéke 11,2%-kal, 886 millió euróra nőtt. Az értékesített e-kerékpárok száma (223 ezer) 16%-os növekedést mutatott, ez több, mint az összes eladás 21%-a. Hollandiában már eleve igen magas volt az e-kerékpározás szintje, a jelentős növekedés így talán annak köszönhető leginkább, hogy az év végével kifutott az az állami program, amelynek keretében a cégek adómentesen vásárolhattak kerékpárokat az alkalmazot- taiknak, és sokan ragadták meg a lehetőséget, hogy éljenek a programmal.

A nemrég közzétett statisztikák is bizonyítják, hogy egész Európában megújult a kereslet a kerékpárok iránt. Emellett a szakpolitikában is tetten érhető a megnövekedett érdeklődés, egyre több európai város vezetősége dönt a kerékpáros beruházások növelése mellett, hogy élhetőbbé tegyék a közterületeiket. London például kerékpáros „szuperfőutakat” épít, Párizs 2020-ra a világ kerékpáros fővárosává kíván válni, Hamburg pedig a következő évtizedben 25%-ra kívánja emelni a kerékpárosok részarányát. A statisztikák arra is rávilágítanak, hogy folyamatos innovációival a kerékpáripár jelentősen hozzájárulhat az EU gazdasági növekedéséhez.

**Forrás:** Holger Haubold – Cycling sells: Three of EU's biggest markets see substantial increase in bike sales in 2014. [www.ecf.com](http://www.ecf.com)

VÁCZI VINCENT

# KÖZLEKEDÉSI SZAKMAI VETÉLKEDŐ 2015

## VERSENY KATEGÓRIÁI

Műszaki vizsgabiztos  
Közúti járművezető szakoktató  
Közúti járművezető vizsgabiztos  
Közúti ellenőr

## MEGYEI FORDULÓ:

2015. április 18. és április 30. között

## ORSZÁGOS DÖNTŐ:

2015. május 23. Hungaroring,

Groupama Garancia vezetéstechnikai Centrum

A nevezés díjtalan!  
Izgalmas programok  
és ajándékok a családnak is!

III. díj  
**STANDARD**  
vezetéstechnikai tréning

II. díj  
**AKTÍV**  
vezetéstechnikai tréning

I. díj  
**PRÉMIUM**  
vezetéstechnikai tréning

Mentesség a továbbképzések alól!

További részletek [SZAKMAIVERSENY.HU](http://SZAKMAIVERSENY.HU)

# INGYENES ÁLLAMI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI PROGRAM



NEMZETI FEJLESZTÉSI  
MINISZTERIUM



**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**

