

KÖZLEKEDÉS- BIZTONSÁG

A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG SZAKMAI LAPJA

2015 / 4. SZÁM

„Vigyázat, gyermekveszély!”

A kiskorúak
közlekedésbiztonsága

A közúti baleseti
áldozatok közel
egynegyede gyalogos

„Vigyázz rám!” kampány

A helyi közutak,
lakott területek
közlekedésbiztonsága

Kultúra és szabályozás a közlekedésben

Interjú Barna Péterrel, a Nemzeti Fejlesztési
Minisztérium Gépjármű-közlekedési és Vasúti
Főosztályának vezetőjével



A KÖZLEKEDÉS- BIZTONSÁG KÖZÖS ÜGYÜNK!

Tisztelt Olvasó!

A közlekedésbiztonság javítása igazi csapatmunka. Ez szűkebb és tágabb értelemben egyaránt igaz, hiszen céltudatos összefogásra van szükség mind a Nemzeti Közlekedési Hatóságon belül, mind pedig a balesetek megelőzéséért dolgozó társszervezetek között. Ez a nemes feladat nem csupán megkérdőjelezhetetlen kormányzati prioritás, de a hatóság vezetőjeként magaménak is vallom azt, és ennek érdekében elengedhetetlennek tartom, hogy megőrizzük azokat az eredményeket, amelyeket az elmúlt több mint egy évtizedben ért el a szakma. Ez annyit jelent, hogy a 2002-es szinthez képest nagyjából negyven százalékkal csökkent a közlekedési balesetek halálos áldozatainak száma. Az elmúlt év enyhén emelkedő statisztikái pedig még inkább arra ösztönöznek bennünket, hogy újabb és újabb erőfeszítéseket tegyünk, hiszen közös ügyünkről, nemzeti alapérdekről és nem utolsósorban emberi életéről van szó.

A köszöntőmet azzal a szóval indítottam, hogy csapatmunka. Azok közé tartozom, akik azt vallják: „Ha nem azt a célt tűzöm ki magam elé, hogy az élen végezzek, akkor nem is leszek első”. Ugyanezt a szemléletet várom el a csapattársaktól, a hivatal részterületeinek vezetőitől is a hatósági feladatok elvégzésekor, az újabb és újabb kihívásokkal való szembenézéskor. Már a hivatalba lépésünkkor azt hangsúlyoztam, hogy megfelelő döntéseket az ésszerűség, nemzeti érdek és jogszerűség alapelvei mentén végzett munkára alapozva lehet hozni. Egy csapatban mindenkinek megvan a maga posztja, amelyhez az összes többi játékosnál jobban ért és jobban is kell értenie. Az a vezető pedig, aki fél magát okosabb, tehetségesebb, szorgalmasabb munkatársakkal körülvenni, soha nem lehet sikeres. Bízom tehát ebben az összefogásban, sőt, ha végigtekintünk a 2015-ös év első felében végzett tevékenységeinken – amelyhez a jelenlegi lapszám is támpontot nyújt –, büszkén elmondhatom, hogy a hatóság továbbra is mindent megtesz, hogy tartós és visszafordíthatatlan fejlődés mutakozzon a közlekedésbiztonság területén.



GYÖRI GYULA, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke



KÖZLEKEDÉSI
HATÓSÁGOK

Györi Gyula

Györi Gyula,
a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke

KÖZLEKEDÉS- BIZTONSÁG

A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG SZAKMAI LAPJA 2015 / 4. SZÁM



26.



30.

KÖZLEKEDÉS- BIZTONSÁG

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

Felelős kiadó: Győri Gyula, az NKH elnöke • Felelős szerkesztő: Somogyi Gábor • Főszerkesztő: Ötvös Nándor • Szerzők: Bíró József, Dékány Zsolt, Gégeny István, Győri Gyula, Kiss Nikolett, Markovits-Somogyi Rita, Schváb Zoltán, Simon V. Attila, Váczai Vincent, Vörös Zalán, WebEye International • Fotó: Depositphotos, Iró Zoltán, ORFK-OBB, Thinkstock/Europress, Szadai Roland, Váczai Vincent, Wikimedia / Sir James • 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 KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. gondozásában. • A kiadvány ingyenes.



4. Beszélgetőtársunk: Barna Péter, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Gépjármű-közlekedési és Vasúti Főosztályának vezetője
Kultúra és szabályozás a közlekedésben

9. 2006 óta negyedével csökkent a tehergépkocsi-balesetek száma
Digitális tachográf a biztonságért

10. Beszélgetőtársunk: Rendes Tamás, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Gépjármű-közlekedési és Vasúti Főosztályának közlekedésbiztonsági projektvezetője
Új szemlélet a közlekedési kultúrában

14. Kevesebb alkohol, de több baleset
A közúti balesetek alakulása 2015 első öt hónapjában

18. A kiskorúak közlekedésbiztonsága
„Vigyázat, gyermekveszély!”

26. Idén is a közlekedésbiztonság jegyében telt a rendezvény
Opel Családi Fesztivál

30. „Vigyázz rám!” kampány: Rozika, az ORFK – OBB zebraja
A közúti baleseti áldozatok közel egynegyede gyalogos

32. Schváb Zoltán az egyre aktívabb KTE Közlekedésépítési Tagozat munkájáról
A „facebook-társadalom” előnyeit ki kell használni!

34. A vezetés közbeni telefonálás veszélyeiről és hazai szankcionálásáról
Mobilozik vagy vezet?

36. „A baleseti ponttérkép helyett biztonságos települések kellenek”
A közlekedésbiztonsági adatok gyűjtésének reformja

40. Pausz Ferenc és Eduardo Biavati nyilatkozik lapunknak
GRSP-specialisták tengeren innen és túl

44. Az „önkormányzati közlekedésbiztonsági teljesítményindex és PIN-díj” mint a települési közlekedésbiztonság javításának új szemléletű eszköze
A helyi közutak, lakott területek közlekedésbiztonsága

50. Kihívások a közút és a vasút előtt
Középpontban a közösségi közlekedés

56. Az első év forgalmi tapasztalatai
Egy éve lépték át a határt a magyar légiforgalmi irányítók

60. A leghatásosabb módszer az elalvások balesetek megelőzésére
Erős kávé és 15 perc pihenő

62. Több mint buli: a közlekedésbiztonságot is népszerűsítette
Harley-fesztivál 2015

66. Az NKH az összefogást és a közlekedésbiztonságot népszerűsítette az eseményen
Balmazújvárosi motoros fesztivál

69. Az osztrák fővárosba látogatott a Magyar Közlekedési Szövetség
Korszerű közösségi közlekedés Bécsben

72. Válogatás az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács híreiből
Célegyenesben az új uniós előírások

74. A francia kormány válasza a növekvő közúti halálozásra
Jelentős szigorítások Franciaországban

76. Autóbusz, villamos, taxi vagy autó?
Az éjszakai közlekedés nem szórakozás

78. Kerékpáros kitekintés Európára
Két kerék, korlátlan technológia



40.



62.



69.

BESZÉLGETŐTÁRSUNK: BARNA PÉTER, A NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTERIUM GÉPJÁRMŰ-KÖZLEKEDÉSI ÉS VASÚTI FŐOSZTÁLYÁNAK VEZETŐJE

Kultúra és szabályozás a közlekedésben

Új KRESZ, a PÁV felülvizsgálata, a hivatásos gépjárművezető-képzés állami támogatása, kerékpáros jogosítvány – csupán néhány a hazai közlekedésigazgatás jelenlegi kérdései közül, amelyek folyamatosan jelen vannak a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) életében. A mindenkori cél a biztonságos és versenyképes közlekedési rendszer kiépítése, amelynek szabályozási alapjait a tárca szakemberei rakják le. Az alábbi interjúban Barna Pétert, az NFM Gépjármű-közlekedési és Vasúti Főosztályának vezetőjét kérdeztük a fenti témákban, illetve ehhez kapcsolódóan további közérdeklődésre számot tartó ügyekben.

– Véleménye szerint melyek a közlekedésrendészeti és közlekedésigazgatási területek közötti fő különbségek?

– A kormányzati feladatmegosztásban a közlekedés szabályrendszerével kapcsolatos feladatok a közlekedésért felelős tárcához tartoznak, így ránk hárulnak. A jogszabályok előterjesztése, a szövegezés a minisztérium feladata, amit tudományos kutatói hátterünk segítségével látunk el, a döntéseket a minisztérium által meghatározott és jóváhagyott irányban történő kutatások alapozzák meg. Ezzel szemben az ellenőrzés és az azon alapuló szankcionálás alapvetően közlekedésrendészeti kérdés, így a Belügyminisztérium hatásköre. A közlekedő a közutakon jellemzően rendőrökkel, rendőri ellenőrzésekkel találkozik,

a közlekedési hatóság ugyanis inkább olyan különleges feladatokat lát el, mint a fuvarozó járművek, illetve a speciális, például veszélyes anyagokat szállító teherautók ellenőrzése. A hétköznapi autós számára tehát a rendőrség az, amely a szabályrendszer betartását ellenőrzi.

– Hogyan csoportosítaná a szakminisztérium hatáskörébe tartozó főbb tevékenységi területeket?

– A forgalomszabályozás, a KRESZ, illetve a jogosítvány-szerzés előírásai tartoznak a kiemelt területek közé. Továbbá a járművekre vonatkozó szabályozás is nagyon fontos, mert épp az inhomogenitás az, ami a járművek és a járművezetők szempontjából a legnagyobb veszélyt hordozza magában. Jó néhány fut még az utakon a rendszerváltás körül



forgalomba került járművek közül, így a legkorszerűbb járművek jelenléte, a konstrukciós szortiment és a nagy fejlődés olyan különbségeket hozott létre, amelyeknek részben a szabályozás, részben a hatóság oldaláról meg kell felelni. Például az időszakos vizsgálatok rendszerének garantálnia kell azt, hogy a járművek megfelelően karbantartottak legyenek. Nyilvánvalóan a vizsgálat tartalma és célja egészen más egy négyéves vagy egy tizenöt-húsz éves jármű esetében, ahol az elhasználódott jármű üzemen tartóját kell az adott helyzetben rákényszeríteni arra, hogy tartsa karban a járművét. Ezzel szemben egy 2011-ben gyártott, nagyon korszerű Euro 5-ös jármű vizsgálata szinte csak formalitás. Ennek szabályozási és technológiai oldalról egyaránt meg kell felelni, illetőleg a szankciórendszer tekintetében is. Így ha azt mondhatom, hogy a teljes rendszer három lábon áll, akkor véleményem szerint a legfontosabb a humán tényező, azaz a járművezető, a másik az infrastruktúra, ami tágabban véve a közlekedési környezet, és a harmadik maga a jármű, amit használ, illetve üzemeltet a járművezető. Érdekességként kell megemlítenem, hogy ma már a jogi szabályozás kialakításakor a jövő járműveinek, az autonóm járműveknek (önmagukat vezető járművek) a megjelenésével is számolnunk kell. Munkánk során figyelembe kell venni azt, hogy 5–10 év múlva a járműállományban és járművezetőknél mire kell felkészülnünk lennie, és a szabályokat erre tekintettel kell kialakítanunk.

– *A járművek esetében az üzembiztonságot említette. Ezzel kapcsolatban hol lát nagyobb problémát akár a személyautók, akár a tehergépjárművek esetében?*

– Azt gondolom, hogy a nagyobb probléma az egyre idősödő személygépkocsik területén van: a sok tekintetben előnyös uniós átjárhatóság elve Magyarország számára azt hozza, hogy nem tilthatjuk az Európa fejlettebb részeiből átkerülő járművek behozatalát. Az ottani műszaki értékvesztéshez képest jelentős forgalmi értékvesztés azt generálja, hogy igen idős járműveket is hoznak be az országba. Ez a folyamat akadályozza a magyar gépjárműállomány megújítását, ami elsősorban a személygépkocsik tekintetében érvényesül, hiszen a haszonjárművek esetében a fuvarozó vállalkozás érdekelt abban, hogy 100%-osan üzembiztosan üzemeljen, mivel egy járműállásból jelentős kára származik. Az előregedett személygépjárművek esetében az üzemeltetői körnek az anyagi teherbíró képessége és nem a tudata az, ami meghatározó ebben a kérdésben, azaz az idős járművek tulajdonosai, ha anyagilag megtehetnék, nem ilyen járműveket üzemeltetnének.

– *Az imént említett területeken lesz-e a jövőben olyan változás, amire érdemes felkészülni?*

– Ami a járművezetői engedélyeket, illetve a közlekedés humán tényezőjét illeti, a Magyarországon (és egyes egyéb országokban is hasonlóan) speciálisan működő pályaalakmassági rendszer felülvizsgálatát tűztük ki célul az idei évben. Ez a felülvizsgálat alapvetően azt célozza meg, hogy világosan lássuk, mennyire váltak be a hazánkban bizonyos tevékenységekhez szűrőként bevezetett előzetes pályaalakmassági vizsgálatok. A jövőbeni szabályozásban célunk, hogy valóban tüzetes pályaalakmassági vizsgálatokra kerüljön sor, tehát a járművezetőnek ténylegesen azokat a kompetenciáit mérjék, amelyek nemcsak

a közlekedésbiztonsági szempontú megfelelést garantálják, de azt is biztosítják, hogy a kamionvezetői vagy autó-vezetői pályára valóban alkalmas személyek juthassanak engedélyhez. Úgy véljük, hogy miután a speciális, európai szinten nem egységesített szabályozás szerint működő magyar rendszer elindítása óta hosszú idő telt el, a felülvizsgálat indokolt. Ez az egyszerűsítést és a hatékonyság növelését célozza meg, sőt, a vizsgálatnak az utánpótlással, a pontrendszerrel, illetve a gépjárművezetői továbbképzés rendszerével való jövőbeli esetleges összekapcsolását is szorgalmazza.

– *Az által, hogy Európa országai átjárhatóak, a magyar fuvarozók számára előnyt vagy versenyhátrányt jelent-e a PÁV rendszere azokkal szemben, akik ennek megléte nélkül is tudnak mozogni az unióban?*

– A magyar járművezető számára többletköltséget jelent, hogy eljuthasson az olyan országokéval egyenértékű jogosultság megszerzéséig, ahol a PÁV-ot nem írják elő. Ez a plusz kiadás azonban nem olyan nagyságrendű, hogy emiatt a rendszer kerülendő legyen Magyarországon, és például át kelljen települni Szlovákiába, ott megszerezni a vezetői engedélyt, és azt honosítani. Ugyanakkor miután

A felkészült hivatásos sofőröket a vezető francia vagy német vállalkozások foglalkoztatják más bérekkal.

tartalmilag nincs teljesen egységesítve az EU-ban a vezetői engedély megszerzéséhez szükséges szabályrendszer, az EU az erre vonatkozó szabályozásában legfőbb célul tűzte ki, hogy a vezetőiengedély-turizmust megfékezze. Ennek érdekében különféle adminisztratív szabályokat vezetett be, amelyek megakadályozzák a különböző országok közötti ilyen jellegű mozgást. A szabályozás alapvetően egységes, de az egyes országok bevezethetnek többletkövetelményeket, és ha a történetileg kialakult környezetükben ezek indokoltak, meg is tarthatják ezeket.

– *Egy „B” kategóriás jogosítvány ára átlagosan 100–150 ezer forint körül alakul, ugyanez egy kamionsofőr esetében közel 800 ezer forint. Képesek a fiatalok ezeket a költségeket ma fizetni? Indokolt lehet-e a költségcsökkentés a jogosítványokkal kapcsolatban? Lehet-e egyáltalán erről beszélni?*

– Sajnos valóban komoly problémát jelent a finanszírozás, viszont azok a feltételek, amelyeknek a megteremtéséről szó van – azaz a megfelelő gyakorlat megszerzése a megfelelő járművel –, a képzőnek is egy olyan költséget jelent, amit valakinek meg kell térítenie. A kötelező óraszámot csökkenteni nem lehet, mondván, túl sokba kerül. Ugyanakkor ha a jelenlegi erős kamionvezetői és buszvezetői hiány tovább emelkedik, felmerülhet annak a lehetősége, hogy az állam valamilyen szinten hozzájáruljon a vezetői engedély megszerzésének a költségeihez. Itt is nyilvánvalóan feltétel az, hogy amennyiben a vezetői engedély támogatott lesz, akkor a járművezetők ne Nyugat-Európában helyezkedjenek el – ehhez szükség lenne valamilyen „röghöz kötés” elvre. Egy ilyen jellegű hitelen, illetve támogatási konstrukción dolgozunk az érdekképviseletekkel, a nagyobb fuvarozó vállalkozásokkal, illetve

a foglalkoztatáspolitikáért felelős Nemzetgazdasági Minisztériummal együttműködve – bár meggyőződésem, hogy a hivatásos járművezetői hiányt Magyarországon nem a magas képzési költségek okozzák. Ez a szakma nagyon mobilis: a megfelelő kompetenciákkal rendelkező járművezetőket, akik a nemzetközi fuvarozásban sikeresen részt tudnak venni, a vezető francia vagy német vállalkozások foglalkoztatják más bérekkal. Nagy az elszívó hatás.

– *Mi az, ami újdonságként jelenik meg a forgalomtechnikában? Mivel fogunk találkozni holnap, holnapután a közutakon?*

– Szabályozási oldalról szükség van a forgalomtechnikai fejlődés lekövetésére. Ma olyan forgalmi környezettel találkozunk a járművezető, hogy még az írott szabályok között sem fogja megtalálni az ilyen környezetben való közlekedés szabályos módját. Nem csak nálunk, máshol is így van a világon, hogy az emberek nem csupán az írott közlekedési szabályrendszer alapján, hanem a helyi közlekedési kultúrát is jellemző, kialakult gyakorlatra, szokásrendszerre is figyelemmel vezetnek, ami a biztonságukat garantálja. Ennek viszont a jogszabályban is indokolt előbb-utóbb megjelennie, mert a felelősségi viszonyokat az írott jog rendezi. Mondok egy példát: közismert a KRESZ azon szabálya, amely a sáv megszünése esetén az elsőbbségi viszonyokat rendezi. Mindenki tudja, hogyan működik ez a KRESZ írott szabálya nélkül a gyakorlatban: aki az elsőbbséget élvező sávban haladva érzékeli, hogy az elfogyó sávból be akarnak hajtani, akár sávváltással, akár a követési távolság kialakításával segíti a besorolást. Ez sehol nem szerepel a KRESZ-ben, mégis ahol ezt az íratlan szabályt betartják, ott éppen ettől működik jól a forgalom. Egy másik példa: hazánkban van néhány ún. turbókörforgalom, amelyek használata sehol nincs részletesen leírva, elmagyarázva, ezért némely esetekben bonyodalmat okoz. Olyan szabályokat kell elmondani a járművezetőknek, amelyek egyszerűek és forgalmi szituációban könnyen beazonosíthatóak. Több nyugat-európai országban talákoztam egyébként turbókörforgalmakkal, és a hozzájuk szokott közlekedők nagyon jól tudják használni eze-

A kerékpárosok közlekedése szabadabbá vált, ami viszont veszélyeztetheti is a biciklisek biztonságát.

ket. Kellene az ilyen újítások, de szükséges továbbá az is, hogy használatuk szabályait világosan, egyszerűen, egyértelműen elmondjuk a közlekedőknek.

– *Az elmúlt időkben nem éltünk meg olyan évet, hogy ne változott volna a KRESZ. Mi indokolta ezeket a változásokat, illetve beérték-e? A közlekedők 2010 óta jobban betartják-e a szabályokat?*

– Először is, az európai környezetben is folyamatosan halad az élet. Olyan alkalmazások kerülnek a napi használatba, amelyeket a közlekedési szabályrendszernek is le kell követnie. Jó példa erre a nyitott kerékpársáv, a kerékpáros felállóhely, a járművek közötti előrehaladás lehetősége – ezek szakmailag ugyan sok vitát váltottak ki, de a jogi szabályozás általában az életet követi. Így amint kialakul egy

közlekedésbiztonságilag is megfelelő megoldás, azt jogilag is meg kell fogalmazni. Ilyen alapon történtek az elmúlt évek során változások a kerékpáros közlekedésben. Ha azt nézzük, mennyire váltak be a változások, elmondható, hogy a kerékpárosok közlekedése jelentősen szabadabbá vált, ami viszont indokolja, hogy visszatérően értékeljük a szabályozást, hiszen a nagyobb szabadság veszélyeztetheti is a kerékpárosok biztonságát.

– *Hosszú évek óta folyik a vita a szakemberek között, hogy szükség van-e egy új KRESZ-re, vagy sem.*

– A több száz korrigálás miatt a jelenlegi KRESZ nehezen követhető, és nagyon kevesen vannak Magyarországon, akik minden szabályát pontosan ismerik. Alapvetően a közlekedő számára pozitív üzeneteket hordozó nyelvezettel

Szakmailag jól megalapozott és széles körű társadalmi egyeztetésen is átesett új KRESZ-re van szükség.

kell megalkotni az „új” szabályokat: hogyan közlekedjek, hogy biztonságban legyek, és számíthatok arra, hogy ezt mindenki más is megtartja. Erről kell szólnia a KRESZ-nek, azaz egyszerűbb, követhetőbb, oktathatóbb magatartási szabályként kell leírni a hatékony közlekedés biztonságát garantáló magatartási normákat. Ne csak arról szóljon a KRESZ, hogy mi az, ami tilos, mi az, amiért felelősségre fognak vonni engem, hanem hogy pozitív magatartási normákat követve hogyan közlekedjek. Ebben az értelemben indokoltnak tartom az újrakodifikálást. Én új KRESZ-párti vagyok mindamellett, hogy ennek a végrehajtása nem a kormány szintjén lenne indokolt, hanem a közlekedésért felelős miniszter szintjén, és annyi időt kellene biztosítani hozzá, amely lehetővé teszi, hogy az újonnan megalkotott normaszöveg megismerhető és az oktatásban átvitelhető legyen. Így nem egy elkapkodott, hanem egy szakmailag jól megalapozott és széles körű társadalmi egyeztetésen is átesett új KRESZ-szövegről lenne szó.

– *Ez egy huszonkettes csapdája. A KRESZ mégiscsak egy jogszabály, ami alapján bírósági döntések születnek. Tehát vagy jogszabályi nyelven íródik, és akkor az egyik fél tudja alkalmazni, vagy köznyelven, és akkor a másik fél tudja alkalmazni. Hogyan lehet ezt feloldani?*

– Azt gondolom, hogy bár ez valóban nehezen összeegyeztethető, de nem kizáró szempont. Mondok egy konkrét példát: közismert, hogy a biztonsági öv használatára vonatkozó KRESZ-szabály a használatot számos feltételtől teszi függővé (be kell-e egyáltalán építeni az adott járműbe, melyik ülésen milyen korú és testmagasságú személy utazik, lakott területen kívül vagy belül közlekedünk-e stb.). Ez egy bonyolult szabályrendszer. Ezzel szemben praktikus volna egy olyan főszabály, amely kimondja, hogy a járműbe ténylegesen beépített valamennyi biztonsági berendezést működtetni kell ahhoz, hogy részt vehessünk a forgalomban. Egy ilyen szabály fedné azt az esetet is például, hogy ha az adott járműben légzsákok vannak, azokat ki- vagy bekapcsolva kell tartani például a gyerekülés elhelyezésétől függően. Nem a részletszabályok leírásával kellene a közlekedőt megfogni, hanem azzal, hogy

a KRESZ azt üzeni, ami a biztonságomat szolgálja. Az ilyen típusú szabályok hiányoznak a KRESZ-ből – azt gondolom, hogy struktúrát tekintve a közlekedő ezt várna el. Vagy egy másik példa: csak nagyon finoman, a sorok között van elhelyezve az a szabály, hogy minden olyan magatartás tiltott a járművezető számára, ami elvonja, eltereli a figyelmét. Ezek közül néhányat ugyan szabályoz a KRESZ, például a rádiótelefon kézben történő használatát, de szükség lenne egy olyan főszabályra, ami világossá teszi, hogy sok más egyéb nemkívánatos vagy tiltott magatartás is létezik, mint a dohányzás vagy az olyan rádiókészülék használata, ami megakadályozza a megkülönböztető jelzést használó jármű észlelését stb. Véleményem szerint tehát az egyes normacsoporthoz általános szabállyal való felvezetése hiányzik például oly módon, hogy főszabályként rögzítve lenne: a járművezetőnek a figyelmét a jármű vezetésétől elvonni nem szabad. Amellett, hogy minősített esetként természetesen a mobilkészülék sajnálatosan terjedő használatát nagyon szigorúan tiltani kell, a jelenlegi jogszabály értelmében, ha nem tartom a mobiltelefont a kezemben, hanem letámasztva sms-t írok, az úgymond nem számít szabálysértésnek, pedig ez nyilvánvalóan megint olyan tevékenység, amit tiltani kellene.

– Kötelező lesz-e Magyarországon a téligumi-használat?

– Azt gondolom, hogy egy ilyen norma bevezetésének vannak alternatívái, amelyek hitelesebben tudják szabályozni azt, hogy mindig az adott közlekedési szituációra felkészített járművel vegyünk részt a forgalomban. Fontos, hogy az esetlegesen nyári gumival közlekedők tudják, hó esetén veszélyes a nyári gumi, ezért keressenek más alternatív megoldást a közlekedésre. De nincsenek abszolút határok, és szerintem a közlekedőket a kellő információval való ellátás útján lehet a megfelelő döntés irányába befolyásolni. Ekkor nem merül fel az a kérdés, hogy november 1-től április végéig kell-e a téli gumi. A többi országban az látható, hogy ahol minden évben hétköznapi értelemben van tél, ott írják elő kötelezően a téli gumi használatát (Svédországban még a szöges gumit is). Szintén alternatív megoldást jelenthet, ha a téligumi-használatot a biztosítási feltételek közé építenék be szempontként, akár oly módon, hogy a téli gumi használatának hiányára visszavezethető károkozás a biztosítási regresszt (a kártérítés biztosító általi visszatéríttetését) is megalapozhatná.

– Említette a járművezetők esetében a személyes felelősséget, a felkészültség szükségességét. Valamennyi gépjárművezető kénytelen megtanulni a közlekedés szabályait, viszont a gyalogosok, kerékpárosok számára ez nem kötelező. A kérdés egyik része az, hogy lesz-e kerékpáros jogosítvány, a másik pedig az, hogy egy gyalogost hogyan lehet megtanítani közlekedni.

– A biztonságos közlekedéshez nyilván elengedhetetlen, hogy meglegyen a szükséges tudás, és hogy kialakuljanak a képességek. Ez nem feltétlenül jelenti azt, hogy az állam azt rendeli el, hogy jogosítás hiányában nem lehet közlekedni. Az ÉLET ÚTON program pont erről szól, hogy a gyerekeket már kiskoruktól fogva a közlekedésre neveljük, először a szülők – akár tudattalanul is –, majd az óvodapedagógusok tudatosan, az életkori sajátosságoknak megfelelő szinten. A szocializációnak az a része, amely

a közlekedésbe való beilleszkedést és a gyerekeknek az erre való felkészítését jelenti, már az óvodás csoporttal való közlekedéskor elkezdődik. Az alapismereteket követően pedig a kerékpározásra felkészítés következhet, szintén akár már az óvodáskortól. Ezzel kapcsolatban ma is futnak különböző programok. Hogy indokolt-e a kerékpárosokat Magyarországon ennél jobban felkészíteni? Aki a kerékpáros jogosítvány gondolatát felveti, az abból indul ki, hogy azért viselkednek, közlekednek szabálytalanul a kerékpárosok, mert nem ismerik a rájuk vonatkozó szabályrendszert, és meg kellene velük ismertetni. Ugyanakkor nem ez az alapvető ok: a deviáns kerékpárosok pontosan tudják, hogyan viselkedhetnek, és kihasználják azt, hogy a velük szembeni hatósági szankcionálás teljesen hiányzik. Ma elég nehezen fogadná be a társadalom azt az ötven évvel ezelőtti rendőri eljárást, amikor a rendőr az úttesten keresztül és nem a zebrán áthaladó gyalogost a helyszínen hús forintba büntette.

– Akkor általános tapasztalat, hogy nem a szabályismeret hiánya okozza a legtöbb gondot, hanem a közlekedési kultúra elégtelensége. Ön szerint a szülői magatartás mennyire rombolja vagy építi azt, amit a gyermek az iskolából, óvodából hazahoz?

– A szülők rossz példamutatása a náluk megjelenő tudáshiányból fakad. Sok esetben a gyermek az iskolában, óvodában elsajátított tudás alapján veszi rá a szülőjét, hogy

A cél az, hogy mindenkinek biztonságos legyen a közlekedés, egyik csoport se akadályozza a másikat.

közlekedjen biztonságosan. Én magam pedig például a gyerekeimtől tudom, hogy az unokáim lennének a legjobban felhőborodva, ha biztonsági gyerekülésben nem lennének bekötve elindulásukkor, bár ezt nyilván nem az óvodában tanulták meg. Közismert, hogy a gyerek a szocializáció során a környezetében elfogadott normákhoz alkalmazkodik, azt szokja meg, és az elsődleges mintát a család adja.

– A szabályozásért felelős szakemberként, gondolom, sok olyan helyzetet megél, hogy jobbról is, balról is megpróbálják befolyásolni a szabályozót. Hogy lehet igazságot tenni a sok érdek mellett, és hogy lehet a nyomást elviselni?

– Szeretném érzékeltetni mindenkivel, hogy a szabályozó azért felelős, hogy a közlekedési rendszer egésze minél nagyobb biztonsággal és hatékonysággal működjön, és nem emel ki egy-egy érdekcsoportot. Nem érzékelhető ez a feltételezett nyomás, mert mindenki megérti ezt az érvet. Ha például valaki azt gondolja, hogy a kerékpárosokra vonatkozó szabályok a kerékpáros lobbiján születtek meg, akkor annak jobban a mélyére kell néznie a kérdésnek. A társadalomban ugyanis igény jelentkezett arra, hogy a közlekedési módokban váltás történjen, hiszen például az egészségesebb környezetet racionálisabb közlekedési módokkal lehet elérni – ezért indultak a kerékpárútfejlesztési programok. A cél az, hogy mindenkinek kellemes és biztonságos legyen a közlekedés, egyik csoport se akadályozza a másikat. □

2006 ÓTA NEGYEDÉVEL CSÖKKENT A TEHERGÉPKOCSI-BALESETEK SZÁMA

Digitális tachográf a biztonságért

Közel 25%-kal kevesebb közúti balesetet okoztak a tehergépjárművek, amióta az Európai Unió 2006-ban kötelezővé tette a sofőrök vezetéssel és pihenéssel töltött idejét rögzítő digitális tachográfok használatát. Ugyanakkor az előírások betartását segítő telematikai eszközök használatával tovább javítható a közlekedésbiztonság az utakon.

A közúti áruszállításhoz kapcsolódó túlvezetés visszafogása és a törvényben szabályozott pihenőidő betartásának biztosítása érdekében 2006 óta az Európai Unió rendeletben írja elő a sofőrök vezetéssel töltött idejét rögzítő digitális tachográf használatát a 3,5 tonna feletti tehergépjárművek számára. Az 561/2006EK rendelet bevezetése előtt az Európai Unió területén a tehergépjárművek által okozott közúti balesetek száma évről évre emelkedett. A szabályozás életbelépését követően ez a negatív trend megfordult: az Európai Bizottság adatai alapján 2006 óta jelentősen, közel 25%-kal csökkent az ilyen jellegű káresemények száma.¹

A járművezető vezetéssel, illetve pihenéssel töltött idejét elektronikus úton rögzítő digitális tachográf használatát számos kötelezettséggel jár a szállítómányozó vállalatokra és a járművezetőkre nézve egyaránt. A jogszabályi előírásoknak megfelelően a tachográfhoz tartozó sofőrskártyáról 28 naponta, a tachográf memóriájából pedig 90 naponta kell letölteni az adatokat. Ehhez azonban a járművezetőknek hosszú, több száz vagy ezer kilométeres, amúgy felesleges utakat kell megtenniük, sok esetben rakomány nélkül. Ezek a kitérők jelentős üzemanyagköltséggel, a járműkapacitás csökkenésével és a környezetet terhelő károsanyag-kibocsátással járnak.

A digitális tachográf adatainak távoli letöltése és a feleslegesen megtett utak kiküszöbölése érdekében

fejlesztett ki a WebEye egy innovatív telematikai megoldást, az eTachograph-ot. A hazai fejlesztésnek köszönhetően lehetővé vált a sofőrskártyán, illetve a tachográfban tárolt adatok távoli letöltése Európa bármely pontjáról, így a járművezetőknek már nem szükséges hosszú utakat megtenniük azért, hogy teljesíteni tudják az adminisztrációs kötelezettségeiket. A fuvarozó vállalatok emellett bármikor információt kaphatnak a sofőrök hátralévő vezetési és pihenőidejéről, illetve a rendszer azonnali riasztást küld a megengedett vezetési idő túllépéséről. Ennek köszönhetően megelőzhető a túlvezetés miatt bekövetkezett balesetek, és ez igazolhatóan hozzájárul a közlekedésbiztonság javításához.

A túlvezetésnél is nagyobb problémát jelent napjainkban a sebességhatár túllépése. Az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság legfrissebb jelentése² szerint a hazai utakon bekövetkezett balesetek harmadát, mintegy 33%-át a gyorsajtás okozza. Ennek visszaszorításában szintén segítséget nyújthatnak az új telematikai megoldások. A rendszer használatával a fuvarozó vállalatok vezetői automatikus riasztásokat állíthatnak be a sebességhatár átlépése esetére, ami lehetővé teszi az azonnali közbeavatkozást, ezáltal is csökkentve az esetleges balesetek és bírságok számát.

FORRÁS: WEBEYE INTERNATIONAL

¹ European Commission – Mobility and Transport, Road safety evolution in EU (2015. március): http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/historical_evolution.pdf

² Az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság 2015. első negyedéves jelentése: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/historical_evolution.pdf

BESZÉLGETŐTÁRSUNK: RENDES TAMÁS, A NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTERIUM GÉPJÁRMŰ-KÖZLEKEDÉSI ÉS VASÚTI FŐOSZTÁLYÁNAK KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI PROJEKTVEZETŐJE

Új szemlélet a közlekedési kultúrában

Sokévnnyi javulás után 2014-ben a közúti baleseti statisztikák ismét romlani kezdtek, ami a közlekedésbiztonsági projektekkel foglalkozó szakembereket egyöntetűen gondolkodóba ejtette. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság és a Közlekedéstudományi Intézet programfelelősei egyaránt kifejezték aggályukat, hogy az eddig jól működő programok elérték lehetőségeik határát. Új szemléletre, új kezdeményezésekre van szükség, és ezt a megújuló szemléletet tükrözi az NFM legutóbbi közlekedésre nevelési programja, a „százmilliós projekt” is, amellyel több száz iskolát sikerült elérniük. A program részleteiről, illetve a szaktárca további terveiről Rendes Tamással, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Gépjármű-közlekedési és Vasúti Főosztályának projektvezetőjével beszélgettünk.

– A szakemberek számára általában ismert, hogy a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram miről szól. A minisztérium hogyan tekint erre a stratégiai programra?

– Ez egy olyan stratégiai alapidokumentum, amely az országos közúti közlekedésbiztonság programtervének az alapjait adja: lefekteti azt a hét fő irányt, amelyet Magyarország kormánya az országos közúti közlekedésbiztonság javítása kapcsán tűzött ki maga elé. Az akcióprogram sok mindenre kiterjed, többek közt a gyermekek közlekedésre nevelésére, a kerékpárosok, az idősek védelmére, kutatási, fejlesztési programokra, forgalomtechnikai beavatkozásokra, jogi szabályozásokra stb.

A KLIK-kel közös projekt az általános iskolás gyermekek biztonságos közlekedésre nevelését célozta meg.

– Az akcióprogram intézkedési terve határozza meg azokat a konkrét feladatokat, amelyeket az év során elvégzett vagy elvégzetett a minisztérium. Az intézkedési tervnek melyik volt a legnagyobb projektje?

– Jelenleg a 2014-es intézkedési terv lezárásán dolgozunk, és ennek az évnek mindenképpen a Klebelsberg Intézményfenntartó Központ részvételével működő projekt a legnagyobb programja, amely az általános iskolás gyermekek biztonságos közlekedésre nevelését célozta meg. Ezt egy országos pályázati rendszerben képzeltük el, amihez két fordulót írtunk ki. Az első fordulónál egy szülő-gyermek foglalkozás megtartása volt a tanárok bevonásával, amelynek keretében minden korosztály megtanulhatja, hogyan lehet biztonságosan közlekedni, mire kell odafigyelni. Emellett monitoring kérdőíveket töltöttünk ki, aminek az volt a fő célja, hogy a programot tovább tudjuk vinni, és felmérhessük, hogy a gyermekek miként viszonyulnak a közlekedésbiztonsághoz.

– Akkor ezen a pályázaton keresztül kapcsolatot létesítettek az iskolák kapcsolattartóival, akikkel a jövőben is együtt kívánunk működni?

– Igen, ez egy teljesen emberközpontú projekt lett, mi is meglepődtünk, hogy mennyire személyessé vált néhány pedagógussal, kapcsolattartóval a viszonyunk. A pályázat februári meghirdetése óta van olyan kapcsolattartó, akivel gyakorlatilag napi szinten beszélek én is és a kollégák is; a pedagógusok lelkesek, megosztják a tapasztalataikat, az élményeiket, amikor pedig kérdésük van, a legjobb szaktudásunk segítségével adjuk meg nekik a választ.

Az első fordulóra több mint 520, a második fordulóra 170-nél is több általános iskola jelentkezett.

– Hány iskolát terveztek elérni, és végül mennyi csatlakozott?

– Noha pilot projektről van szó, Magyarországon első ízben indult ilyen nagy volumenű kezdeményezés: a célközönséget több mint 1800, a Klebelsberg Intézményfenntartó Központ fenntartása alá tartozó iskola alkotta,

és a megelégedésünkre szolgált, hogy több tucat olyan intézmény is jelentkezett, amelyek nem a KLIK fenntartása alá tartoznak. A pályázat első fordulójára jelentkezők száma meghaladta az 520-at, és a második fordulóra is meglepően sokan regisztráltak. Nem gondoltuk, hogy ennyien fognak jelentkezni, ugyanis a második fordulóra az iskoláknak a saját, kreatív megoldásukat kellett benyújtaniuk a közlekedésbiztonság témájában. Erre is – a viszonylag rövid határidő ellenére – több mint 170 iskola jelentkezett.

– Az első fordulónál volt néhány előírás arra vonatkozóan, hogy az iskoláknak mit kell teljesíteni, hány szülő és gyermek foglalkoztatását kívánja az NFM elérni. Az Önök számítása szerint hány szülőt, illetve gyereket értek el ezzel a programmal?

– Az első fordulónál két kritériuma volt. Az első a szülő-gyermek foglalkozás, ahol minimum harminc fő bevonását írtuk elő, de ennek iskolánként a többszöröse valósult meg. Az iskolákon is lehetett érezni, hogy nagyon lelkesek, és nem az volt a cél, hogy megpályázzák és megnyerjék a díjat, hanem valódi programot akartak véghezvinni. Úgy gondolom, ez mindenkinél sikerült, és nem egy iskola több száz gyermeket és szülőt vont be a programba. Egyes alacsonyabb létszámú vidéki tagiskolákban tulajdonképpen az összes tanulót mozgósították. A másik kritérium szerint minimum nyolcvan fővel kellett a monitoring kérdőíveket kitölteni, a pályázatot elnyert iskolák számát figyelembe véve azonban több mint 42 ezer gyermeket tudtunk megszólítani.

– Milyen keretösszegeből gazdálkodtak, és mennyi jutott

A terveink szerint a következő tanévben újraindítjuk a projektet, viszont megpróbálunk tágabb időkeretet biztosítani.

egy-egy iskolára?

– A projektet támogatási szerződés formájában valósítottuk meg a Klebelsberg Intézményfenntartó Központon és a tankerületeken keresztül. A teljes projekt lebonyolítására 100 millió forintos keretösszeg állt rendelkezésre, így a különböző járulékokat és tranzakciós díjakat leszámítva a pályázat első fordulójában 95 millió forint jutott a nyertes iskoláknak, intézményenként 193 680 forint. A második fordulónál egy-egy millió forintot fog kapni az első három helyezett.

– A második fordulónál mi az iskolák feladata?

– Felállítottunk egy olyan pályázati rendszert, amelyben meghatároztuk az iskolák számára a szakmai irányokat: az intézményeknek minél több gyermeket kell megszólítaniuk (természetesen az összlétszám arányában), és a pályázat keretében végzett tevékenységnek minél jobban kapcsolódnia kell a stratégiai dokumentumokhoz, a biztonságos közlekedésre neveléshez, a közlekedésbiztonsághoz. Ugyanakkor arra is törekedtünk, hogy minél kevesebb szabályt alkossunk, így az iskolák a saját kreativitásukat elővéve tudják az ötletüket megvalósítani, amit nyilván az előre meghatározott szempontrendszer szerint fogunk bírálni és értékelni.

– Említette, hogy ez egy pilot projektje volt az NFM-nek, tehát első alkalommal hirdettek meg egy ilyen jellegű pályázatot. Ez azt jelenti, hogy lesz folytatás is?

– Így van, tervezzük a folytatást. Azt gondolom, nagyon nagy sikere van ennek a projektnek, nagyon sok iskola jelentkezett. Magam is a mai napig számos fotót kapok az iskolai rendezvényekről. Jó látni, hogy a szülők és gyermekek tényleg együtt dolgoznak és tanulnak játszva. Ez mindenképpen jó irány. A terveink szerint a következő tanévben újraindítjuk a projektet, viszont megpróbálunk tágabb időkeretet biztosítani. Úgy tervezzük, hogy az első fordulót a tanév első felében, a másodikat pedig a tanév második felében fogjuk kihirdetni.

– Az akcióprogram keretében az intézkedési tervben milyen további elképzelések vannak? Amellett, hogy az általános iskolákat megszólították, milyen más veszélyeztetett csoportot (idősek, kerékpárosok) tudnak elérni?

– A 2015-ös intézkedési terv teljesen új formát és alapokat kap a régióhoz képest: a KLIK projekthez hasonlóan országos programokat tervezünk, hogy minél több gyermekhez, szülőhöz, állampolgárhoz eljuthasson a közlekedésbiztonság fontosságának üzenete. A KLIK projektet megpróbáljuk átformálni az óvodákra, mert már kisgyermekkorban nagyon fontos a gyermekek biztonságos közlekedésre nevelése. Továbbá az országos szinten megjelenő kerékpáros programokkal kiemelt figyelmet fogunk fordítani a kerékpárosokra is. Mindemellett pedig az olyan idősebb korosztálynak is tervezünk projekteket, akik már évtizedek óta balesetmentesen vezetnek.

A KLIK projektet átforgalmazzuk az óvodákra, mert már kisgyermekkorban fontos a biztonságos közlekedésre nevelés.

– A középiskolások, egyetemisták tipikusan keveset olvasnak, ha mégis, akkor is inkább interneten, facebookon. Terveznek-e olyan kampányokat, amelyek ezt a korosztályt szólítják meg?

– Természetesen tervezünk. Itt a már előző években is jól működő programokat szeretnénk felfrissíteni, úgymint az ÉLET ÚTON programot, ami fiataloknak, gyermekeknek és időseknek egyaránt szól. Viszont kimondottan az egyetemistákat is meg fogjuk szólítani: a fiatalokat a fesztiválokra történő megjelenéssel kívánjuk elérni, hogy szórakozás közben egy kicsit a közlekedésbiztonsággal kapcsolatban is formáljuk a szemléletüket. Azok számára pedig, akik tudományosan érdeklődnek a téma iránt, akár központokat is létre lehet hozni az egyetemeken.

– Az elmúlt év baleseti statisztikája egy kicsit rosszabb képet mutat, mint amit az elmúlt közel tíz évben megszokhattunk. Ez az új típusú megközelítés azt a célt szolgálja ezek szerint, hogy újra vissza lehessen szorítani a balesetek számát?

– Úgy gondolom, hogy mindenképpen változtatásra van szükség, ugyanis az eddig jól működő programok valamilyen szinten megfáradtak. Rengeteg program fut már évek óta, és talán kialakult az a célközönség, amelyik erre folyamatosan felfigyel; ugyanakkor nem biztos, hogy ez

új rétegek bevonását is lehetővé teszi. Ezért lenne fontos, hogy új szemléletű programokat indítsunk, és így érjünk el újabb csoportokat; például nagyobb hangsúlyt fogunk fektetni a friss jogosítványosokra, illetve olyan programot tervezünk, amelynek keretében a pályázók teljesen ingyenes vezetéstechnikai képzést kaphatnak.

– Kikkel működik együtt az NFM, mely civil vagy állami szervezetekre számítanak?

Az ORFK, az OBB, az NKH és a KTI mint együttműködő partnerek fő bástyaként állnak a szaktárca mellett.

– Az intézkedési tervben a fő együttműködők az Országos Rendőr-főkapitányság, az Országos Balesetmegelőzési Bizottság, továbbá a Nemzeti Közlekedési Hatóság, illetve a Közlekedéstudományi Intézet, amelyek fő bástyaként állnak az NFM mellett. Úgy gondolom, e négy szervezet együttműködése kiválóan hozzá tud járulni a közlekedésbiztonság országos szintű javításához. Továbbá mindenképpen szeretnénk az új iránnyal civil szervezeteket és alapítványokat is elérni, rajtuk keresztül ugyanis újabb rétegeket tudunk megszólítani.

– Említük meg, hogy a Közlekedéstudományi Egyesülettel éppen most fut egy közös projektjük: május 11-én volt a magyar Közlekedési Kultúra Napja. Erről mondana néhány szót?

– Mindenkinek a szívügye ez a program, ami idén került első alkalommal megrendezésre. Reméljük, hogy ezzel is egy új fejezetet tudunk teremteni a közlekedésbiztonság területén annak érdekében, hogy az embereknek a közlekedési kultúra nagyon fontos szemponttá váljon, mert ez is alapja a biztonságosabb közlekedésnek. A Közlekedési Kultúra Napja egy kiváló kezdeményezés, és kimondottan örülök annak, hogy első alkalommal a KTE koordinálásával zajlott le. A budapesti főrendezvény mellett az ország további tizenkét pontján más-más eseménnyel hívtuk fel a figyelmet a kulturált közlekedésre és a közlekedésbiztonságra. Már az első rendezvényre rengeteg társszervezet jelentkezett, amit ezúton is köszönök nekik. Ez egy nagyon fontos társadalmi megmozdulássá válhat a következő években.

Arra törekszünk, hogy minél több embert, minél szélesebb réteget érjünk el minimum egy nagyszabású programmal.

– A fentiek értelmében a 2016–2017-es programcsomagok esetében is cél az eddigieknél nagyságrendileg több ember elérése?

– Arra törekszünk, hogy minél több embert, minél szélesebb réteget érjünk el. Ugyanúgy figyelniünk kell a kerékpárosokra, a gyalogosokra, a motorbiciklisekre, mint az idősekre vagy éppen az óvodásokra, és minden ilyen csoportot minimum egy nagyszabású programmal megpróbálunk elérni – ez az útja annak, hogy egy új szemléletet tudjunk kialakítani. □



KEVESEBB ALKOHOL, DE TÖBB BALESET

A közúti balesetek alakulása

2015 első öt hónapjában

Májusban a közúti balesetek halálos áldozatainak száma jelentős mértékben, míg a személy sérülései balesetek száma kisebb mértékben nőtt. Ezek a változások a 2015. év eddig eltelt időszakának teljesítményére is kedvezőtlenül halottak. A súlyosan sérült személyek és az ittasan okozott balesetek számában ugyanakkor csökkenés tapasztalható, az ittasan okozott baleseteknek az összes személy sérülései közötti baleseten belüli aránya pedig kedvezőbb az elmúlt év azonos időszakához képest.

A személy sérülései közötti balesetek előzetes adatait évente a rendőrség gyűjti és teszi közzé. Ezek az adatok a közúti baleset bekövetkezését követő 24 órás helyzetnek felelnek meg, amelyek a későbbiekben még kismértékben változhatnak – előfordulhat ugyanis, hogy a sérülés büntetőjogi gyógytartama megváltozik, vagy a sérült személy a balesettel ok-okozati összefüggésben a későbbiekben veszíti életét. A tapasztalatok szerint ugyanakkor ez a változás csekély mértékű, így az előzetes adatok a baleseti trendek vonatkozásában elemzések készítésére, következtetések levonására egyaránt alkalmasak, továbbá a döntések és intézkedések előkészítésének is háttérül szolgálhatnak.

A 2015. MÁJUSI BALESETI ADATOK

Idén májusban az egyes baleseti mutatók eltérő képet mutatnak. Vannak olyan adatok, melyek kedvezően alakultak, míg mások a helyzet romlását mutatják. Tény ugyanakkor, hogy az összkép kedvezőtlenebb az előző év májusi adataihoz képest.

Személy sérülései közötti balesetek száma	+3,41%
Halálos áldozatok száma	+42,11%
Súlyosan sérült személyek száma	-4,27%
Könnyen sérültek száma	+8,59%
Ittasan okozott közúti balesetek száma	-11,20%
Ittasan okozott balesetek aránya	7,97%

(Összehasonlítás az előző év májusi adataival; előzetes adatok)

2015. május 1. és 31. között 3,41%-kal nőtt a személy sérülései közötti balesetek száma (1347-ről 1393-ra) a tavaly május végi adatokkal összehasonlítva. A halálos és a könnyű sérülései balesetek száma nőtt, míg a súlyos kimenetelű balesetek száma csökkent. A halálos áldozatok számának vonatkozásában a május kifejezetten kedvezőtlenül alakult, hiszen az elmúlt évi 38 halálos áldozattal

szemben idén májusban 42,11%-kal többen, összesen 54 fő veszítette életét közúti balesetben. A halálos áldozatszám egy hónap alatt történő ilyen jelentős mértékű növekedése ritkán volt tapasztalható az elmúlt egy évtizedben, bár megjegyzendő, hogy ezen a területen a tavaly május kifejezetten kedvező volt. A könnyen sérültek számában 8,59%-os növekedés történt, míg a büntetőjogi értelemben vett nyolc napon túl gyógyuló súlyosan sérültek száma kedvezően változott, 4,27%-kal csökkent (468 fő helyett 448 főre).

Májusban tovább csökkent az ittasan okozott balesetek száma (11,20%-kal, 125-ről 111-re), míg az ittas balesetek aránya az összes személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleseten belül a 2014. május havi 9,28%-ról régóta példa nélküli értékre, 7,97%-ra csökkent.

A 2015. I-V. HAVI BALESETI ADATOK

A májusi, összességében véve kedvezőtlen baleseti adatok a 2015. január 1. és május 31. közötti időszak teljesítményére is hátrányosan hatottak. Egy hónapja, április végén a halálos áldozatok és a súlyosan sérültek száma még alacsonyabb volt az előző év azonos időszakához képest; május végén ez a megállapítás már csak a súlyosan sérültek vonatkozásában helytálló.

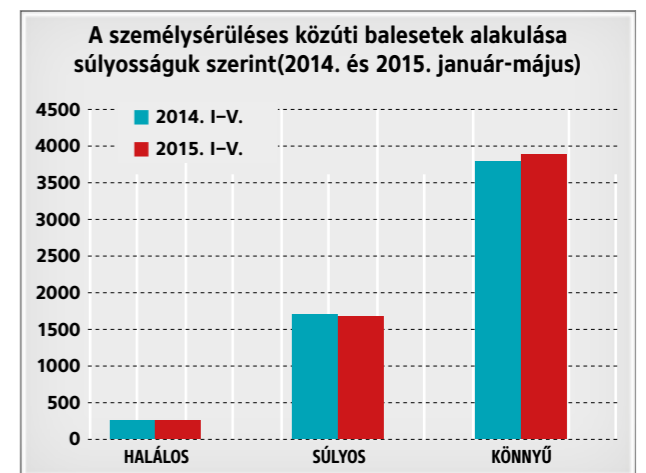
Az előzetes adatok alapján 2015. január 1. és május 31. között összesen 5739 személy sérülései közötti balesetet okoztak hazánk közútjain, mely 1,74%-kal haladta meg a 2014 első öt havában regisztrált értéket (abban az időszakban 5641 baleset történt).

Személy sérülései közötti balesetek száma	+1,74%
Halálos áldozatok száma	+7,80%
Súlyosan sérült személyek száma	-2,07%
Ittasan okozott közúti balesetek száma	-16,86%
Ittasan okozott balesetek aránya	8,59%
Halálos baleset nélküli napok száma	45 nap (tavaly 53 nap)

(Összehasonlítás az előző év azonos időszakához képest; előzetes adatok)

Az egyes megyék adatai jelentős eltérést mutatnak. Kevesebb közúti balesetet okoztak kilenc megyében, míg a fővárosban és a tíz másik megyében a balesetek száma eltérő mértékű növekedést mutat. A személy sérülései baleset szám 10%-ot meghaladó mértékben nőtt Fejér (+16,34%), Nógrád (+11,90%) és Vas (10,92%) megyében, ezzel szemben Somogy megyében 19,65%-os, Tolna megyében pedig 15,38%-os csökkenés történt.

Az összes közúti baleseten belül a halálos balesetek száma 4,95%-kal nőtt, hiszen a tavaly május végi 202-vel szemben idén azonos időszakban tíz balesettel több, azaz 212 halálos kimenetelű baleset helyszínére riasztották a hatóságokat. Hasonlóan növekedés jellemzi a könnyű sérülései balesetek alakulását (ezeknek a baleseteknek a száma 3752-ről 3877-re, arányában 3,33%-kal nőtt), míg a súlyos sérülései balesetek számában az adatok 2,19%-os csökkenést tükröznek.



A halálos kimenetelű közlekedési balesetek megoszlásánál érdekesség, hogy amíg tavaly az első öt hónapban 53 nap telt el közúti tragédia nélkül, addig idén – azonos időszakban – mindössze 45 nap. A legfontosabb közlekedésbiztonsági mutató, a halálos áldozatok száma terén az adatok kedvezőtlenül alakultak, bár szükséges hozzátenni, hogy az egy hónap alatti, azaz hónapról hónapra történő változásokból mély következtetéseket helytelen lenne levonni. A legfrissebb adatok azt mutatják, hogy 2015. január 1. és május 31. között összesen 235 fő veszítette életét közúti balesetben hazánk útjain, 17 fővel többen, mint az elmúlt év azonos időszakában; akkor 218-an haltak meg a közutakon. (Megjegyzés: az adatok egy hónap alatti jelentős változását, az idei év hullámzó teljesítményét jól mutatja, hogy márciusban még +11,76%-os áldozatszám-növekedésről számoltunk be, április végére – a kedvező változások következtében – a balesetben meghaltak száma megegyezett az előző évvel, most pedig – május végén – ismét növekedést mutat a halálos áldozatok száma.)

A közúti balesetben súlyosan sérült személyek száma 2,07%-kal csökkent (idén 1847 fő a tavalyi 1886 fő helyett), míg könnyebben 3,97%-kal többen, összesen 5398-an sérültek meg, a 2014. május végi 5192 fővel szemben.

A közúti halálos áldozatok száma tizenkét megyében nőtt, két megyében stagnált (Bács-Kiskun és Nógrád), míg mindössze öt megye területén történt csökkenés. Utóbbi megyék közé tartozik Heves (-752,94%), Csongrád (-31,58%) és Tolna (-27,27%) megye, ahol a százalékkban mért csökkenés a legnagyobb értéket mutatja. A balesetben meghaltak száma legnagyobb arányban Komárom-Esztergom megyében nőtt (4-ről 9 főre, azaz 125%-kal), de a Hajdú-Bihar megyei 85,71%-os (7-ről 13 főre), és a Jász-Nagykun-Szolnok megyei 50%-os (10-ről 15 főre) történő növekedés is meghaladja az átlagot. (Érdekes sajátosság, hogy a kisebb megyék esetében már kétfős áldozatszám-növekedés is az arányok kiemelkedő változását eredményezi. Ez tapasztalható Baranya megyében, ahol a balesetben meghalt személyek száma 3-ról 5 főre nőtt, ezáltal a növekedési arány 66,67% lett, de hasonló Vas megye helyzete is, ahol a 4-ről 6 főre történő áldozatszám-növekedés 50%-os romlásnak felel meg.)

Az ittasan okozott közúti balesetek alakulását – az előző hónapoknak megfelelően – továbbra is kedvező



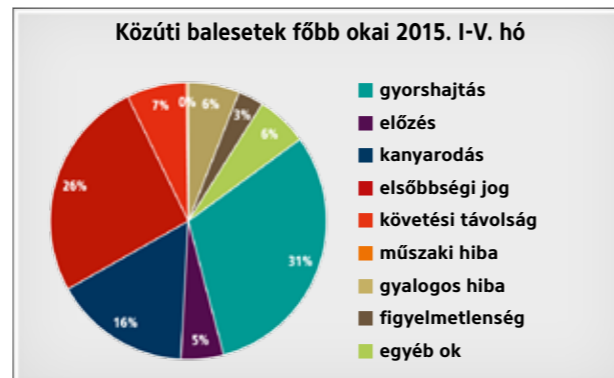
Fotó: Thinkstock/Emmes

tendencia jellemzi. Idén május végéig kerek száz fővel kevesebben, összesen 493-an okoztak személyi sérüléssel járó közúti balesetet szeszes italtól befolyásolt állapotban (a tavaly ilyenkor mért 593 fővel szemben), mely jelentős, 16,86%-os csökkenést jelez.

E folyamat következtében az ittas balesetek aránya az összes okozott személysérüléses közúti baleseten belül is csökkent, a tavaly május végén mért 10,51%-ról 8,51%-ra esett vissza (az előző hónap végén még 8,70%-ot mértünk).

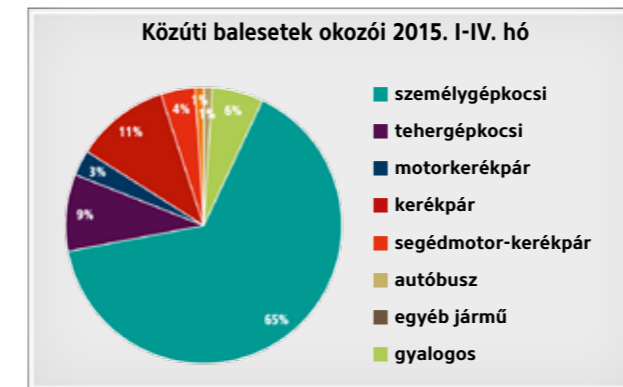
Az ittasan okozott balesetek számában egyetlen megye területén mérhető növekedés (Baranya megyében, ahol a tavaly május végi 19-ről idén az első öt hónapban 23-ra nőtt ezeknek a baleseteknek a száma), míg a fővárosban és további két megyében (Somogy, valamint Jász-Nagykun-Szolnok megyében) az adatok nem változtak. Az összes baleseten belül a legnagyobb az ittas állapotban okozott balesetek aránya Somogy (15,83%) és Bács-Kiskun (13,55%) megyében, míg legritkábban a fővárosban okoznak balesetet szeszes ital fogyasztását követően (Budapesten 4,48% az arány, az országos átlag mintegy fele).

A balesetek főbb okai említésre méltóan nem változtak az előző hónapokhoz képest.



Továbbra is első helyen emelhető ki a gyorsajtás a baleseti okok sorában, amely a személyi sérüléssel járó közúti balesetek közel egyharmadát, 31%-át okozta. A május végi adat egyébként a gyorsajtások baleseteken belüli arányának növekedését jelzi, hiszen tavaly az első öt hónapban a személysérüléses közúti balesetek 28%-ának hátterében állt a gyorsajtás. Az elsőbbeségi jog megsértése az összes első öt havi baleset 26%-át okozta (ez az arány tavaly szintén 26% volt), míg a kanyarodásra vonatkozó szabályok meg nem tartása az összes eset 16%-ában (tavaly 15%-ban) állt a személysérüléses balesetek hátterében.

A balesetek okozóinak vizsgálatára áttérve megállapítható, hogy az egy évvel ezelőttnél 1%-kal magasabb, mint egy 65%-os a személygépkocsi-vezetők részvétele a baleset okozók körében; tavaly 3552, idén 3713 esetben volt személygépkocsi-vezető a baleset okozója. A tehergépjárművek vezetői a balesetek 9%-át (tavaly 7%-át), az autóbussz-vezetők pedig a balesetek 1%-át okozták (utóbbi megfelel a korábbi évek értékeinek).



Az előzetes adatok alapján motorkerékpáros 183 alkalommal (tavaly azonos időszakban 168 esetben) okozott személysérüléses közúti balesetet idén május végéig, mely az összes baleseten belül 3%-os aránynak felel meg. A segédmotoros kerékpárosoknak – a motorkerékpárosoktól kissé nagyobb mértékű – 4%-os, a kerékpárosoknak 11%-os, a gyalogosoknak pedig 6%-os az arányuk a balesetek okozásában. Idén az első öt hónapban a gyalogosok összesen 366 személysérüléses balesetet okoztak, s a tavaly május végi helyzethez 1 fővel több, 47 gyalogos vesztette életét közúti balesetben. A balesetek okozói körén belül csökkent a kerékpárosok (633-ról 598-ra), segédmotoros kerékpárosok (241-ről 205-re) és az autóbussz-vezetők (72-ről 65-re) által okozott balesetek száma, a többi úthasználó csoportnál pedig nőtt.

Az ORFK Központi Ügyeleti szolgálatának 2015. január 1.–május 31. közötti baleseti jelentései (napi jelentések) alapján az egyes úthasználók vonatkozásában a közúti balesetben meghalt személyek száma a következő ábra szerint alakult.

Személysérüléses közúti balesetben meghalt személyek száma egyes közúthasználói csoportok szerint (2015. I-V. hó)

Csoport	2015. I-V.	2014. I-V.
gyermek	1 fő	1 fő
gyalogos	47 fő	46 fő
kerékpáros	20 fő	33 fő
motorkerékpáros	13 fő	13 fő
segédmotoros kerékpáros	6 fő	3 fő
gépkocsivezető	72 fő	59 fő
utas	44 fő	35 fő

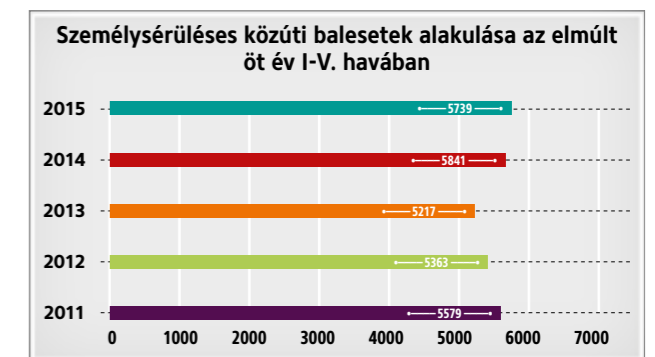
ORFK Központi Ügyelet napi jelentései alapján

Az egy évvel ezelőtti helyzethez viszonyított változások sorából kiemelhető, hogy:

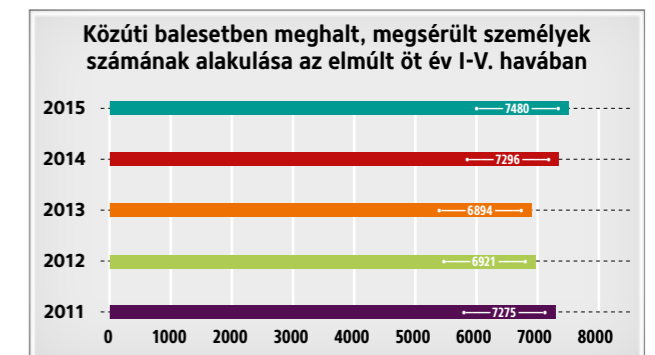
- a balesetben életüket veszített kerékpárosok száma 13 fővel csökkent,
- a meghalt gépkocsivezetők száma ugyanannyival, azaz 13 fővel nőtt,
- a segédmotoros áldozatok száma (bár alacsony, de) a kétszeresére nőtt,
- a motorkerékpáros halálozások száma változatlan,
- mindössze egy gyermek vesztette életét közúti balesetben (aki gépjármű utasa volt, így a balesetről nem tehet).

AZ ADATOK VIZSGÁLATA ÖT ÉVRE VISSZAMENŐLEG

Amennyiben a 2015. I-V. havi személysérüléses közúti balesetek számát az elmúlt öt év viszonylatában vizsgáljuk, megállapíthatjuk, hogy az évtizedforduló óta a különböző úthasználók által okozott balesetek száma 2015-ben volt a legmagasabb; az idei 5739 baleset 2,8%-kal haladja meg a 2011. évi balesetszámot (5579). Az ábra alapján évtizedünk első három évében a közúti balesetek száma folyamatosan csökkent. A trend 2014-ben változott meg, és idén a balesetszám – május hónap végéig – további, bár az egy évvel ezelőttnél jóval csekélyebb mértékű növekedést mutat.



Amennyiben a közúti balesetekben meghalt, megsérült személyek számának alakulását vizsgáljuk, a trend az előzőhöz hasonló képet mutat.



Az első öthavi előzetes adatok alapján évtizedünkben eddig a legtöbb közúti halálos áldozatot és baleseti sérültet a 2015. esztendő követelte, összesen 7480 főt, mely 2,8%-kal több mint 2011-ben, a második legkedvezőtlenebb évben.

GÉGÉNY ISTVÁN

A KISKORÚAK KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGA

„Vigyázat, gyermekveszély!”

A közúti közlekedés biztonságán belül a gyermekbalesetek alakulása az egyik rendszeresen visszatérő kérdés.

Ennek oka nem véletlen. A „legkisebbeket” érő közlekedési balesetek általában a legriasztóbb, legnehezebben feldolgozható események közé tartoznak, és a gyermektragédiáknál megrázóbb eseteket elképzelni aligha lehet. A gyermekek a közúti közlekedés legvédtelenebb képviselői közé tartoznak. Ők azok, akik általában gyalogosként vagy kerékpárosként vesznek részt a forgalomban, míg járművek utasaként alapvetően a járművezetők vezetési stílusától, jogkövető magatartásától függ testi épségük, illetve egészségük.

A GYERMEKEK KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSÉNEK SAJÁTÓSÁGAI

A gyermekeket ma már jóval biztonságosabb közlekedési környezet veszi körül, mint egy évtizeddel ezelőtt. Ugyanakkor elmondható, hogy az elmúlt évtized jelentős közlekedésbiztonsági eredményei ellenére az európai közutak a gyermekek számára még mindig nem igazán biztonságosak.

Napjainkban az Európai Unió területén átlagosan számítva hét–nyolc óránként követeli egy gyermek életét a közúti közlekedés, míg a könnyű, a súlyos vagy éppen maradandó sérülést szenvedett gyermekek száma éves szinten 10–15 ezer fő között van.

Magyarországon az ezredforduló éve, azaz 1990 óta a közúti balesetben életüket veszített személyek száma egyötödére csökkent, de a tavalyi tíz gyermek áldozat éppen tízzel több az elfogadhatónál.

A gyermekek közúti közlekedésének speciális ismertetőjegyei vannak. Ezek a tulajdonságok természetesen általánosságban vonatkoznak a gyermekekre, hiszen a 0–14 évesek korosztályán belül igen jelentős eltérések lehetnek. Egyrészt egészen más sajátosságok jellemzik az

óvodáskorúak, az alsó tagozatosok, valamint a felső tagozatos iskolások közlekedését, de eltérések lehetnek az azonos korúak között, sőt még az egyes nemek között is (a fiúk, továbbá a „hiperaktív” és a „lassú” gyermekek általában nagyobb kockázatokat vannak kitéve).

A gyermekekre jellemző, hogy 6–10 éves kor alatt többnyire ritkán vesznek részt önállóan a közlekedésben. Ebben a korban általában még a szülő (vagy más felnőtt) felügyelete mellett közlekednek, akár gyalogosan, közösségi közlekedési eszközökön, akár járművek utasaként.

A gyermekek első járműve általában a kerékpár. A legkisebbek kedvelik a lábbal hajtható kis játékszereket, majd néhány év múlva a görkocsolya, gördeszka, valamint a roller használata válik a körükben népszerűvé (amelyek bár játék- és sporteszközök, nem pedig közlekedési eszközök, a közlekedés során mégis szóba jönnek, hiszen többnyire a járdán, parkolóknál vagy a csendesebb utcák úttestén használják őket).

A gyermekek biztonságos közlekedésére való kiemelt odafigyelést két tényező is indokolja. Az első, hogy a gyermekek a legveszélyeztetettebb és legsérülékenyebb

képviselői a közlekedésnek, másrészt pedig ők lesznek a jövő felnőtt közlekedői, gépjárművezetői.

A gyermekekre mindenhol potenciális veszélyek leselkednek, ahol gépjármű-közlekedés van: a forgalmas vagy akár a gyéresebb forgalmú utak mentén, a kijelölt gyalogosátkelőhelyeknél, a lakó- és pihenőövezetekben, a bevásárlóközpontok parkolóiban, a játszótérek és találkozóhelyek környezetében stb.

A gyermekek jellemzői, hogy még nem rendelkeznek azokkal az ismeretekkel, melyek a biztonságos közlekedéshez szükségesek, továbbá a rájuk leselkedő veszélyekkel sincsenek tisztában, s általában figyelmük sem eléggé koncentrált. Ugyanakkor a gyermekkorban van még egy rendkívül fontos tulajdonsága: ez a legfogékonyabb időszak az emberi élet során, amikor a tanulás határfoka kiemelkedően magas. Ez az a tény, amire a közlekedésre nevelést alapozni lehet, és ez az, ami vissza nem térő lehetőséget jelent a helyes közlekedési magatartás kialakítása szempontjából. Természetesen az sem hanyagolható el, hogy

gépjármű utasaként és nem önálló közlekedésük során (gyalogosként vagy kerékpárosként) szerzik.

A szakértők és gyermekpszichológusok általános véleménye alapján a gyermekeknek legalább tízéves korukig szükségük van megfelelő támogatásra és felügyeletre a közúti közlekedés során. Ennek fő oka, hogy ebben a korban még nem alakultak ki azok a fizikális és mentális képességek, amelyek által a gyermekek a saját biztonságukhoz szükséges döntéseket meg tudják hozni. A gépjárművezető-képzés folyamatához hasonlóan a gyermekeknek is meg kell szerezni mindazokat az ismereteket és tapasztalatokat, amelyek nélkülözhetetlenek az önálló közlekedéshez, akár gyalogosként is.

A KÖZLEKEDÉS GYEREKSZEMMEL

Sok szülő (illetve felügyeletet ellátó nagykorú) esik abba a tévedésbe, hogy a gyermek egy „fiatal felnőtt”, ezáltal túlértékelik a képességeiket, vagy elhiszik a gyermekeknek, amikor kijelentik, hogy ők már tudnak magukra vigyázni.



A GYERMEKEK
A KÖZLEKEDÉS LEG-
VESZÉLYEZTETETTEBB,
LEGSÉRÜLÉKENYEBB
KÉPVISELŐI.

a gyermekeket milyen környezet veszi körül, hiszen a pozitív és negatív minták egyaránt nagymértékben befolyásolják a gyermekek fejlődését. A környezet alatt szűkebb körben a szülőket és a tanítványokat érthetjük. A gyermek számára a szülők az első számú „mintaadók”. A szülők közlekedési magatartása, személyes példamutatása jelentős mértékben meghatározhatja a gyermek közlekedési szabályokhoz való hozzáállását. Amennyiben a gyermek azt látja, hogy a szülő megtartja a közlekedés szabályait, s őt is hasonló szellemben neveli, akkor a pozitív minta tovább öröklődhet. Ellenkező esetben, amikor az óvodában vagy az általános iskolában a gyermeket a szabályos közlekedésre készítik fel, ugyanakkor hazafelé menet a szülő tiltott helyen viszi át a gyermeket az úttesten, akkor a közlekedésre nevelés hatása pillanatok alatt a romjaiba dőlhet.

A szülők (illetve a felnőttek) felelőssége a gyermekek közúti baleseti sérülései vonatkozásában is meghatározó. Az elmúlt évek adatai azt mutatják, hogy hazánkban a gyermekek a súlyos, illetve halálos sérüléseiket többnyire

Ezáltal rendkívüli veszélynek teszik ki a gyermekeket, akikről köztudott, hogy:

- ▶ könnyebben válnak zavarttá, és általában csak egy eseményre tudnak koncentrálni;
- ▶ alacsonyabb termetük miatt kevesebbet látnak, és a járművek vezetői is nehezebben észlelik őket;
- ▶ kevésbé kiszámíthatóak más gyalogosokhoz (kerékpárosokhoz) képest;
- ▶ nem képesek pontosan megítélni a mozgó járművek távolságát és sebességét (mikor érkezik a jármű az áthaladásuk vonalához);
- ▶ nem tudják pontosan behatárolni, milyen irányból érkeznek a hangok;
- ▶ nem tudják feldolgozni a közlekedési környezetben végbemenő gyors változásokat;
- ▶ nem értik meg az olyan (számukra elvont) eszméket, mint például a közlekedésbiztonság;
- ▶ továbbá nem tudják azonosítani azokat a helyeket sem, amelyek a legnagyobb biztonságot nyújtják az úton való átkeléskor.

A gyermekek egészen másként gondolkodnak, mint a felnőttek. Másként látják a világot, más dolgokat tartanak fontosnak és érdekesnek, mint a felnőttek, és nincs ez másként a közúti közlekedésben sem.

A gyermekek testmagasságuk miatt is kevesebbet látnak a környezetből, hiszen 60–140 cm magasságban egészen más a világ: a látótér a felnőttekhez képest szűkebb, és több olyan akadályozó tényező merül fel, amire a felnőttek általában nem is gondolnak (a kisebb gyermekek

a közúti forgalomban, és 12 éves kortól akár főútvonalon is kerékpározhatnak (a hatályos szabályok szerint fejvédő sisakot használva akár 50 km/h sebességgel is), ám életkoruk sajátosságaiból adódóan ekkor válnak igazán veszélyeztetetté.

14 éves korig a kerékpár a gyermekek egyetlen „legális” járműve. A gyerekek általában szeretnek kerékpározni. A kerékpár részükről elsősorban nem közlekedési eszköz, hanem sokkal inkább játékszer, majd az önállóság kifeje-



A GYERMEK A KÖZLEKEDÉSÜK SORÁN SOKSZOR A KALANDOT, A JÁTÉKOT KERESIK.

még a járművek szélvédőüvegeit sem érik fel, így át sem tudnak látni azokon).

A gyermekek kevésbé képesek egyszerre több dologra figyelni, közlekedésük során is sokszor a kalandot, a játékot keresik, figyelmüket teljesen elvonhatja egy-egy „érdekes” tárgy vagy esemény, és ekkor minden biztonságérzetük megszűnhet.

Különösen a 3–6 évesek rendelkeznek elenyésző ismeretekkel és tapasztalatokkal a közlekedési környezetről, és az óvatosság fogalma ekkor még csaknem ismeretlen. A 6–10 évesek már megértik a közlekedési szabályok fontosságát és szükségességét, illetve a számukra legfontosabb néhány szabályt általában már ismerik (hol és mikor szabad átmenni az úttesten, mit jelentenek a jelzőlámpa színei és az egyes jelzőtáblák stb.). Veszélyérzetük azonban még csekély, és jellemzően problémát jelent, ha egyszerre túl sok közlekedési ismeretet adnak át a részükre. A felső tagozatos iskolások általánosságban jóval több ismerettel rendelkeznek, ekkor már önállóan is részt vesznek

zésének és a fizikai képességek továbbfejlesztésének eszköze.

A gyerekek igen gyakran kerékpároznak a járdán (több országban a KRESZ is megengedi ezt), itt azonban gyakori veszély a gyalogos elütés, a szilárd tárgynak (fának, falnak stb.) ütközés, vagy az egyéb okból, például a járműkezelés hiányosságából történő elesés.

A 14 év alattiak veszélyeztetettségét tovább növeli, hogy a kirívó magatartásokat általánosnak, természetes jellegűnek veszik, és nem látják előre azok veszélyeit.

A fiatal kerékpárosok a legsebezhetőbbek: energikusak, gyorsan hajtanak, ugyanakkor óvatlanok és felkészületlenek. A fiúk előszeretettel mutatják be „tudásukat” a lányok vagy éppen a kevésbé tapasztaltak előtt, míg a lányok általában körültekintőbbek, óvatosabbak és kiszámíthatóbbak.

A gyerekek a közutakra is kihajthatnak kerékpárral. Ez akár szándékuktól függetlenül is előfordulhat (pl. túl gyorsan hajtanak, vagy nem veszik észre, hogy véget ér a járda), de jellemzően a már kerékpáros tapasztalatokkal

rendelkező iskoláskorúak jelennek meg a járműveikkel a forgalomban.

Jelentős – és a szakértők részéről rendszeresen hangoztatott – probléma, hogy ezeknek a gyerekeknek a közlekedési szabályismereti szintje igen alacsony, és kerékpárosként, a közlekedés teljes jogú tagjaként egyáltalán nincsenek tisztában a biztonságos közlekedéshez nélkülözhetetlen olyan szabályokkal, mint az elsőbbségadásra, a haladásra vagy éppen a kanyarodásra vonatkozó előírások.

Kontinensenként alapvetően mindenhol a szülők (valamint a felügyeletet ellátók felnőttekre és a pedagógusokra) hárul az a fontos feladat, hogy megismertessék a gyermekekkel a közúti közlekedés szabályait, felhívják a figyelmet a veszélyekre, és példát mutassanak a biztonságos, egyben jogkövető közlekedés tekintetében.

Nagyon fontos, hogy már a kezdetekben tudatosuljon a gyermekekben az, hogy biztonságuk olyan eszközök által is fokozható, mint például a gyermekbiztonsági rendszer, a kerékpáros fejvédő sisak, a fényvisszaverő védőmellény vagy a ruházatra illeszthető egyéb fényvisszaverő eszközök.

Az előzőekben leírtak alapján a gyermekek közúti közlekedését az átlagosnál nagyobb kockázatok jellemzik, melyeknek minden közlekedésben tudatosulnia kell. A kapcsolódó ismereteknek pedig fontos (vagy inkább nélkülözhetetlen) helyük van a közlekedésre nevelésben, továbbá a gépjárművezetők képzésében.

A KRESZ ÉS A GYERMEKKORÚAK KÖZLEKEDÉSE

A számos alkalommal módosított és kiegészített, a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPB-BM együttes (KRESZ) szabályai a felnőttekre, fiatalokéakra és a gyermekkorúakra egyaránt vonatkoznak. Ennek megfelelően a KRESZ a közlekedési szabályok megtartása alól a gyermekeknek sem ad (illetve adhat) felmentést, közlekedjenek akár gyalogosként, kerékpárosként vagy jármű utasaként. Ezt kívánják a közúti közlekedésbiztonság alapvető érdekei.

Tekintettel azonban arra, hogy a gyermekek – főleg a 0–6 évesek és a kisiskolás korúak – a közlekedési szabályokat még egyáltalán nem vagy csak egyes részeiben ismerik, így biztonságos közlekedésükben meghatározó szerep hárul a felnőttekre, különösen a szülőkre, a hozzátartozókra és a pedagógusokra. Az életkorból adódó mentális, szabályismereti és egyéb hiányosságokra tekintettel a jogszabályi értelemben vett cselekvőképes állapot eléréséig, 14 éves korig a gyermek közúti szabályszegés elkövetése miatt nem büntethető, vele szemben – az említett okok miatt – büntethetőséget kizáró ok merül fel.

Ez nem jelenti természetesen azt, hogy a jogsértéshez soha nem társul szankció kiszabása. Példaként említve: ha a gyermek védtelenül, biztonsági gyermekülés vagy felnőtt biztonsági öv használata nélkül utazik olyan gépjárműben, amelyben ez kötelező lenne, akkor a passzív biztonsági eszköz használatának elmulasztása miatt a jármű vezetőjét terheli a felelősség.

Az általános jellegű előírások mellett a KRESZ számos olyan speciális előírást is tartalmaz, amelyek kifejezetten a gyermekek közlekedésére vonatkoznak. Ezek a speciális szabályok egyértelműen a 0–14 év közöttiek egészséges fejlődését, biztonságos közlekedését szolgálják.

Az említett szabályok között talán a legfontosabb a gyermekbiztonsági rendszer használatának előírása a közlekedésben való részvétel külön feltételei sorában. A gépkocsiban utazó, 150 cm-nél alacsonyabb gyermek a testsúlyához igazodó kialakítású gyermekbiztonsági rendszerben szállítható, a hazai szabályozás életkort nem, csak a testmagasságot határozza meg. Az életkor vonatkozásában a KRESZ ugyanakkor egy alsó korhatárt szab meg, mely szerint három évnél fiatalabb gyermek kizárólag gyermekbiztonsági rendszerben rögzítve szállítható, de abban is csak akkor, amennyiben a gyermeket a biztonsági eszközhöz hevederekkel vagy pántokkal rögzítették.



A GYERMEK-BIZTONSÁGI RENDSZER HASZNÁLATA A KÖZLEKEDÉSBEN VALÓ RÉSZVÉTEL FELTÉTELE.

A kerékpáros közlekedésen belül a gyermekek védelmét szolgálja az a szabály, amely alapján kétkerekű kerékpáron kizárólag 16. életévét betöltött személy szállíthat 10 évnél nem idősebb gyermeket, s a gyermek a kerékpár

pótülésén (nem pedig a vázon vagy egyéb helyen) szállítható. Amennyiben a kerékpár kettőnél több kerékkel rendelkezik, a jármű vezetőjével szemben minimálisan a betöltött 17. életév van meghatározva.

A gyermekekre vonatkozó speciális szabály továbbá, hogy főútvonalon 12. életévét be nem töltött személynek tilos kerékpározni, még szülők kíséretében sem! A joghely

okoz gondot. Az iskolásokon túl mintegy 360 ezer gyermek jár óvodába, az ő felügyeletük azonban jobban megoldott (részben annak köszönhetően, hogy az óvodákban elvileg nincs nyári szünet – bár a gyakorlat esetenként mást mutat).

A nyári hónapokban, a tanítási szünet időszakában jelentősen megnövekszik a gyermekek veszélyeztetett-



**A FÉNY-
VISSZAVÉRŐ
MELLÉNY VISELÉSÉT
MEGHATÁROZOTT
ESETEBEN
JOGSZABÁLY ÍRJA
ELŐ.**

alapja az, hogy a főútvonalon történő közlekedés kiemelt kockázatúnak számít, a kerékpárosok pedig az átlagosnál is nagyobb veszélynek vannak kitéve.

A gyermek gyalogosok zárt csoportjának közlekedése is eltér az általános szabályoktól, több lehetőséget tartalmaz annál. A felnőttektől eltérően a gyermekek zárt csoportja gyalogosan a járdán, a leállósávon, az útpadkán, valamint a kerékpárúton is közlekedhet, és csak ezek hiányában (vagy ha nem járható) haladhatnak az úttesten, annak menetirány szerinti jobb szélén. Ezzel a szabállyal a KRESZ a csoportosan közlekedő óvodások vagy a tanulmányi kiránduláson, foglalkozáson, illetve egyéb programon részt vevő általános iskolai osztályok részére az átlagosnál nagyobb védelmet biztosít.

Az előzőekben felsoroltak mellett a KRESZ-ben még más előírásokat, értelmező rendelkezéseket is találunk a 0–14 évesek közlekedésével kapcsolatban (gyermekbiztonsági rendszer fogalma, iskolabusz, illetve gyermekeket szállító autóbusz meghatározása, a gyermekbiztonsági rendszer testsúly szerinti csoportba sorolása stb.).

A NYÁRI IDŐSZAK VESZÉLYEI

Minden év júniusában véget ér a tanév, ezzel mintegy 1,2 millió iskolás korú részére kezdődik meg a bő két hónapos nyári vakáció. A gyermekek nyári elhelyezése sok szülőnek

sége. Ez a megállapítás a közlekedési, az otthoni és az egyéb balesetekre egyaránt igaz.

A gyermekgyógyászati sürgősségi osztályok tapasztalatai azt mutatják, hogy júniustól augusztus végéig a balesetekből és a sporttevékenységből származó sérülések száma jelentősen megnövekszik.

Ennek a jelenségnek több összetevője is van. Egyrészt a tanítás befejezését követően a gyermekek felszabadultabbá, óvatlanabbá, figyelmetlenebbé válnak, sok szabadidővel rendelkeznek, így gyakrabban jelennek meg a közterületeken, a parkokban, játszótéren és az utak mentén, továbbá felügyeletük sincs mindig kellően megoldva. A munkavállaló szülők általában nem rendelkeznek annyi szabadidővel, szabadsággal, hogy hónapokig a gyermekükkel maradjanak, továbbá a szabadságuk kivételének időpontját egyéb körülmények is befolyásolják (munkaadó, kollégák szabadsága, feladatok mennyisége stb.).

A hatályos szabályozási háttér alapján a nyári hónapokban a gyermekek felügyelete, nevelése, foglalkoztatása és nem utolsósorban étkeztetése fontos köznevelési, gyermekvédelmi és foglalkoztatáspolitikai kérdés. Bár a gyermekek nyári napközbeni ellátásának megszervezését a helyi önkormányzatok részére jogszabály határozza meg (1997. évi XXXI. Törvény a gyermekek védelméről és a gyámügyi igazgatásról), de az előírásnak a feltételrendszer hiánya miatt nem képes valamennyi önkormányzat

eleget tenni. Ezenkívül előfordul, hogy a szülők egy része a meglévő lehetőségeket sem ismeri (pl. napközis táboroztatás), vagy azokkal nem kíván élni. Mindezek miatt sok gyermek felügyelete hiányos a nyári vakáció időszakában, ami tovább növeli a gyermekek közlekedésének az átlagosnál egyébként is nagyobb kockázatát.

A közúti baleseti statisztikai adatok egyértelműen alátámasztják, hogy a legtöbb gyermekbaleset a nyári hónapokban történik (a legtöbb augusztusban, valamint júliusban), és a tragédiák száma is ekkor a legmagasabb. Nyáron jellemzően gyakoribbak a kerékpáros balesetek. A kórházi/szakrendelői gyermekosztályok jelzései alapján a magános balesetek (elesések, útról való letérések stb.) és az ütközések mellett abból is adódnak sérülések, hogy a kerékpáron szabálytalanul szállított gyerek lába beszorul a küllők közé.

Szükséges megjegyezni, hogy a kerékpáros gyermekbalesetek látenciája viszonylag magas. Sok baleset ugyanis

környezetében élőknek és a rendőrségnek egyaránt fontos szerepük van. A közlekedésre felkészítést jóváhagyott programok szerint, következetesen és az életkornak megfelelő, egymásra épülő tartalommal kell végezni. A munka során nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a gyerekek egészen másként, más szemszögből látják a világot, és végzetes hiba lenne őket „apró felnőttek” kezelni. Veszélyérzetük, veszélyfelismerő képességük még nem alakult ki, így gyakran előfordul, hogy meggondolatlanul, körültekintés nélkül lépnek (illetve szaladnak) ki az úttestre, avagy kerékpárt hajtva időnként a kockázatos cselekedetektől sem riadnak vissza.

A 0–14 évesek közlekedésbiztonsága természetesen más eszközök által fejleszthető, ideértve a közúti infrastruktúra megfelelő kialakítását, a gépjárművezetők képzését, a közlekedésbiztonsági kommunikációt, a passzív védőeszközök (kerékpáros fejkendő, fényvisszaverő mellény



**A GYERMEK
VESZÉLYÉRTÉKE,
VESZÉLYFELISMERŐ
KÉPESÉGE MÉG NEM
ALAKULT KI.**

nem a közúton, hanem a játszótéren, parkban, udvaron vagy más hasonló helyen történik, többnyire egyéb külső közreható tényező hiányában, és ezek az esetek a közúti baleseti statisztikában értelemszerűen nem jelentkeznek.

A rendelkezésre álló adatok azt mutatják, hogy a személyes közúti közlekedési balesetek átlagosan számítva egyharmada a nyári vakáció időszakában éri a gyermekeket. A nyári hónapokban bekövetkező, a gyermekkorúak közlekedését érintő közúti balesetek trendje részben eltér attól, amelyet a teljes évi adatok esetében tapasztalhatunk.

MIT LEHET TENNI A GYERMEK BIZTONSÁGÁNAK FOKOZÁSA ÉRDEKÉBEN?

A legfontosabb az a közlekedésre nevelő tevékenység, amelyben a szülőknek, a pedagógusoknak, a gyermek

stb.) népszerűsítését és a közúti ellenőrzéseket, hiszen ne feledjük, hogy a gyermekáldozatok jelentős része gépjármű utasaként szenved el a halálos sérülést.

KÖZLEKEDÉS A JÁRDÁN

A szülők (felnőttek) személyes példamutatással, a közlekedési szabályok megtartásával, az alapvető közlekedési ismeretek átadásával, valamint a tudatosság fejlesztésével segíthetik elő azt, hogy gyermekeik közlekedésük során biztonságban legyenek.

Gyalogosként az egyik legfontosabb szabály a járdán való közlekedés. Ha járda nincs, akkor a leállósávon, útpadkán vagy kerékpárúton szabad közlekedni. Ahol ezek egyike sincs kiépítve, és az úttesten történő gyaloglás elkerülhetetlen, akkor a forgalom irányával szemben, szorosan az út szélén vannak a gyalogosok nagyobb biztonságban.

A szülők, felnőttek részére kifejezetten ajánlott, hogy járdán közlekedéskor, forgalmas út mentén általános iskolás korig (akár 6–8 éves korban is) gyaloglás közben – különösen a veszélyes helyeken – fogják gyermekük kezét, és ne engedjék őt a járdán sem előre szaladni.



Fotó: Thinkstock / Fotogram

A KÖZÚTON VALÓ ÁTKELÉSRE A GYALOGOS-ÁTKELŐHELY A LEGBIZTONSÁGOSABB.



Fotó: Depositphotos

Amennyiben a járdát gépjárműkihajtók vagy más rejtett kijáratok keresztezik, ajánlott felhívni a gyermek figyelmét ezek veszélyeire, a körülnézés és az óvatosság fontosságára.

A fokozottabb biztonság érdekében célszerű a járdának az úttesttől távolabb eső részén haladni, s ennek fontosságát a gyermekeknek is elmondani.

A babakocsiban tolt kisgyermeket a biztonság érdekében mindig célszerű a megfelelő pántokkal rögzíteni.

ÁTKELÉS AZ ÚTTESTEN

A gépkocsivezetők nem képesek minden esetben észlelni fizikai jellemzőik miatt a gyermekeket, akiknek a kiszámíthatatlan magatartása (hirtelen irányváltás, megfordulás, körültekintés hiánya stb.) tovább fokozza a veszélyeket. A gyermekek pedig 7–8 éves korig még általában nem képesek arra, hogy az úttesten önállóan és biztonságosan

átkeljenek. A több forgalmi sávból álló, valamint nagy forgalmú utakon még az ennél idősebbek sem érezhetik magukat biztonságban, ezért a szabályok ismerete mellett a veszélyek ismeretét és az önálló döntéshozatali képességet is fejleszteni kell.

A legfontosabb, hogy a szülő fokozatosan készítse fel a gyermeket az úttesten való átkelésre. Mindig mutasson példát, kellően nézzen körül, s az átkelésre mindig a legbiztonságosabb helyet válassza meg (magyarázza is el a gyermekének, miért éppen az adott helyet választotta). Az önálló közlekedést és a szabályismeretet jelentősen fejleszti, ha közös átkelésük előtt a szülő hagyja a gyermeket döntést hozni, hogy ő hol és miképp haladna át az úttesten. Ha a gyermek tévesen méri fel a helyzetet, akkor türelmesen és részletekbe menően el kell neki magyarázni a helyes módot és helyet.

A közúton való átkelésre azok a legbiztonságosabb helyek, ahol a gyalogosoknak a járművekkel szemben elsőbbségük van. Ezek elsősorban a kijelölt gyalogos-átkelőhelyek, különösen, ha a közlekedést forgalomirányító fényjelzőkészülék szabályozza. Gyalogos-átkelőhely hiányában lakott területen belüli útkeresztezédséknél a járda meghosszabbított vonalában van az áthaladó gyalogos a legnagyobb biztonságban.

A gyermekkel meg kell tanítani, hogy soha ne haladjon át olyan helyen, ahol a gépjárművek észlelését bármi korlátozza (pl. műtárgy a járda szélén, egyéb kilátást gátló tárgy, növényzet, éles útkanyarulat stb.). Soha ne lépjen az úttestre gyermek álló, parkoló gépjármű(vek) takarásából, hiszen a közeledő gépjármű vezetője őt nem képes észlelni.

FÉNYVISSZAVERŐ MELLÉNYEK ALKALMAZÁSA

A fényvisszaverő mellények a gyalogosok és kerékpárosok észlelhetőségét segítik elő. A mellény viselését meghatározott esetekben jogszabály kötelezővé teszi. A jelenleg hatályos KRESZ alapján a lakott területen kívüli út úttestjén, leállósávján, útpadkáján tartózkodó gyalogosnak – ide nem értve a csoportban történő közlekedést –, továbbá a kerékpárt hajtó személynek éjszaka és korlátozott látási viszonyok mellett fényvisszaverő mellényt (ruházatot) kell viselnie. A fényvisszaverő mellénynek (ruházatnak) meg kell felelnie a MSZ EN 471:2003. számú szabványban meghatározott követelményeknek. A környezetéből kirívó, fényvisszaverő hatású elemekkel ellátott mellények előnye, hogy legalább két-háromszorosára növelik az észlelhetőséget, hiszen egy 50 km/h sebességgel haladó jármű vezetője – megfelelő közvilágítás mellett – az ilyen védőöltözetet viselő személyt 160 méter helyett akár 390 méterről is észreveheti. Ez pedig azt jelenti, hogy a jármű vezetőjének több ideje marad az esetleges veszélyek észlelésére és a megfelelő manőver végrehajtására, a mellény viselője pedig egyértelműen féktávolságon kívülre kerül.

Gyermekek esetében a fényvisszaverő hatású védőmellények viselése kifejezetten ajánlott, még az óvodába, iskolába történő nappali közlekedés során is, függetlenül

a látási viszonyoktól (ennek a jobb észlelhetőség biztosításán túl kedvező tudati hatása is van).

KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

A kerékpárral közlekedő gyermekek legfontosabb személyi biztonsági felszerelése a fejtámasz sisak. A kerékpáros fejtámasz egy passzív védelmi eszköz, mely arra hivatott, hogy a bekövetkezett baleset esetén csökkentse a fejsérülések

ütközik a jármű szélvédőjének, illetve motorháztetőjének, vagy más jellegű balesetnél valamilyen műtárgynak, útburkolatnak vagy éppen járdaszegélynek. Ezekben az esetekben a fejtámasz hatásos védelmet nyújthat.

Nagyon fontos, hogy a használatba vett fejtámasz jó állapotú s megfelelően rögzített legyen, hiszen ezek nélkül védelmi funkcióját nem képes kifejteni. A szabálytalanul rögzített, sérült vagy repedt fejtámasz nem nyújt elégsé-



Fotó: Depositphotos

KERÉKPÁROZÁSKOR A LEGFONTOSABB BIZTONSÁGI FELSZERELÉS A FEJTÁMASZ SISAK.

esélyét, illetve súlyossági szintjét. Ezáltal fontosságuk és hasznosságuk az élet és testi épség védelme vonatkozásában megkérdőjelezhetetlen.

Magyarországon a kerékpáros fejtámaszok használata napjainkban még nem kötelező (egyetlen kivétel a KRESZ szerint, ha a kerékpáros lakott területen kívül 40 km/h-nál gyorsabban, de legfeljebb 50 km/h sebességgel halad, ilyenkor azonban utast nem szállíthat). A teljességhez ugyanakkor hozzátartozik, hogy a korábbi KRESZ-módosítások során a kerékpáros fejtámaszok használatának kötelezővé tétele (illetve annak szükségességének) több esetben is felmerült.

A kerékpáros fejtámasz használata kerékpározás közben mindenképpen ajánlott, különösen a gyermekek részére. A sisak védi viselője fejét, hiszen elnyeli az esetleges baleset (ütközés, borulás, elesés) során keletkező energia jelentős részét.

A balesetek során szerzett tapasztalatok azt mutatják, hogy a kerékpáros tragédiák többsége azért következik be, mert elütés következtében a kerékpáros feje nagy erővel

ges védelmet, sőt, akár még súlyosabb sérülés előidézője is lehet (például külső erő, elütés vagy felborulás következtében a sisak a korábbi repedés mentén eltörik, és az éles, kemény műanyag súlyos sérülést okoz).

A GYERMEKBIZTONSÁGI RENDSZER

Magyarországon a biztonsági gyermekülések használatát a KRESZ 2002. január 1-jén hatályba lépett módosítása tette kötelezővé. A szabály megszegése szankciót von maga után, a közigazgatási bírság – érthető módon – a gépjárművezetőt terheli.

A gyermekbiztonsági rendszerek tehát speciális védőeszközök, melyek elsősorban közlekedési baleset esetén nyújtanak védelmet. Használatuk megakadályozza, hogy a gyermek az ütközés következtében kiessen a biztonságot jelentő ülésből, és ezáltal a gépjárműből (utóbbi az esetek többségében tragédiához vezet), továbbá a rendszerek használata jelentősen csökkenti a személyi sérülés kialakulásának veszélyét. □

Opel Családi Fesztivál

IDÉN IS A KÖZLEKEDÉS-
BIZTONSÁG JEGYÉBEN
TELT A RENDEZVÉNY

Az Opel hagyományos Családi Fesztiváljának egyik legnagyobb érdeklődéssel kísért eseménye a Közszerződési és hatósági parkban megszervezett rendezvénysorozat volt, amelyen a Nemzeti Közlekedési Hatóság és az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság is népszerűsítette a közlekedésbiztonság ügyét. Lehetett szirénázó rendőrautóban ülni, tüzet oltani, biztonsági övet tesztelni, kerékpáros KRESZ-pályán vizsgát tenni, részeg-szemüveggel gokartot vezetni.



Ötödször rendezték meg a Hungaroringen az Opel Családi Fesztiválját, az idén jubileumot ünneplő Opel Legendák Találkozása! elnevezésű programsorozatot. Az autógyártó legújabb modelljei, az ADAM Rocks, az ADAM S, valamint az új Corsa OPC felvonultatása mellett a tömegek szórakoztatására, illetve a közlekedésbiztonság ügyének népszerűsítésére is odafigyelt.

A családi színpadon rengeteg fellépő – többek között a TV2 Ének Iskolája, az Alma Együttes, az Irigy Hónaljmirigy – szórakoztatta a hömpölygő tömeget, míg délután Veres Zoltán műrepülő világbajnok látványos égi show-ja kápráztatta el a nagydeműt. A pályaprogramok keretében gyorsulási versenyeket rendeztek az F1-es pálya betoncsíkján, valamint az Opel OPC flottájával élményautóztatáson izgulhattak a kisorsolt szerencsések. A nap egyébként több száz kerékpárossal és longboardossal

kezdődött, majd a Talmácsi Motorosiskola növendékeivel és az Opel-tulajdonosok különleges, privát járműveinek kiállításával folytatódott.

Az idén harmadik alkalommal épült fel a Közszolgálati és hatósági park. Az eddigi évek gyakorlatával szemben ezúttal új helyszínen, a paddock alatti parkoló adott otthont az együttműködésben részt vevő szervezeteknek és bemutatóknak. A megannyi szervezet – a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a Katasztrófavédelem Országos Parancsnokság, az ORFK – OBB, az ORFK-RSZZK, a PMRFK, a KTI, a Groupama Vezetéstechnikai Centrum, azaz a Hungaroring Tanpályája és az FKF – egyaránt a közlekedésbiztonság jegyében igyekezett megszólítani kicsiket és nagyokat. És akkor még nem említettük az Országos Tűzmelő Bizottság valóban akciódús tűzoltóbemutatóját, amelyen lángoltak a gépkocsik.



A rendőrség, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a Közlekedéstudományi Intézet és a Katasztrófavédelem egymást túllícitálva próbálták a gyerekek figyelmét kiérdemelni. Az NKH Közúti Gépjármű-Közlekedési Hivatala ezúttal is a közlekedésbiztonság fontosságára hívta fel a figyelmet a PÁV-műszeres és KRESZ-tesztekkel, a pedálos gokart pályával, illetve a felnőtteknek szánt részeg-szemüveges ügyességi pályával. A felnőttek körében a PÁV-vizsgálat volt a sláger, amit a valóságban a gépjárművezetést foglalkozásszerűen űzők – a taxisok, a teherautó- és a buszsofőrök – szűrésére használnak. A fiatalabb korosztálynak szemlátomást az NKH számítógépes programjai, a tanuloznak.hu, illetve a kreszfelfrissito.hu oldalon található feladatsor okozott kihívást. A 7–12 éves korosztálynak szánt kerékpáros teszt népszerűsége jelezte, a biciklizés valóban reneszánszát éli. A helyes megfejtők közlekedésbiztonsági ajándékokat

kaptak, a fényvisszaverős kerékpáros lábpánttól a láthatósági mellényig. A hatóság munkatársai mindezek mellett részeg-szemüveges, kerekesszékes ügyességi pályával és tájékoztató szóróanyagokkal várták az érdeklődőket.

A Közlekedéstudományi Intézet munkatársai a biztonságos közlekedésre felkészítő projekttel, az ÉLET ÚTON programmal csábították megállásra a gyerekeket: a közlekedési helyzetet imitáló szőnyegen a helyes KRESZ-táblákat kellett elhelyezni például a kereszteződésekben, de akinek ez nem okozott kihívást, az puzzle-ből rakhatott ki közlekedési táblákat. Az ORFK – OBB kerékpáros ügyességi pályája mellett a rendőrségi gépjárművek kiállítása és kipróbálása aratta a legnagyobb sikert. Aki pedig még este is bírta, a nap zárásaként együtt ünnepelhetett a tízéves Irie Maffiával.

SIMON V. ATTILA



„VIGYÁZZ RÁM!” KAMPÁNY:

ROZIKA, AZ ORFK – OBB ZEBRÁJA

A közúti baleseti áldozatok közel egynegyede gyalogos

A fővárosi állatkertbe érkezett az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság által indított „Vigyázz rám!” kampány, amelyet a gyalogos- és kerékpáros balesetek megelőzéséért indított a szervezet. Stílszerűen egy zebracsikó, Rozika lett a prevenciós program jelképe; az öt hónapos kis zebrát jelképesen örökbe fogadta az ORFK – OBB. Mindeközben az is kiderült, hogy a közúti baleseti áldozatok közel egynegyede gyalogos.



Az egymás iránti tisztelet fontosságát hangsúlyozta Kiss Csaba rendőr alezredes, az ORFK – OBB főtitkára a Fővárosi Növény- és Állatkertbe szervezett rendhagyó sajtótájékoztatón, ahol jelen volt Hanga Zoltán, az állatkert szövegírója és Montskó Éva, az Alapítvány a Budapesti Állatkertért kuratóriumi elnöke is. Kiss Csaba elmondta: a baleset-megelőzés többrétűsége nemcsak a jellemzőbb baleseti okok visszaszorítására, hanem a legsérülékenyebb közlekedők védelmére is irányul. A baleset-megelőzés fő üzenete 2015-ben, hogy figyeljünk jobban a legvédtelenebb szereplőkre, a gyalogosokra. Hozzátette: a gyalogos- és kerékpáros balesetek nagy része megelőzhető lenne. Az előbbieket egyharmada kijelölt gyalogátkelőhelyen történik, a közlekedők sokszor figyelmen kívül lépnek az úttestre, vagy egyszerűen rosszul becsülik meg a közeledő jármű távolságát és sebességét. A másik jellemző figyelmetlenség, hogy takarásból lépnek az úttestre, esélyt sem hagyva a járművezetőknek a megállásra.

A Központi Statisztikai Hivatal adatai alapján a 2014-ben bekövetkezett 2499 személyes balesetből 149 volt halálos kimenetelű, 827 súlyos, 1523 könnyű sérüléses. A 2013. évi 2468 balesetből 140 volt halálos kimenetelű, 867 súlyos, 1461 pedig könnyű sérüléses. Az adatokból látható, hogy 2014-ben 1,25%-kal történt több baleset a gyalogosok részvételével, mint egy évvel korábban, ennek ellenére a halálos balesetek emelkedése jóval nagyobb mértékű, 6,4%-os. A súlyos sérüléses baleseteknél 4,6%-os csökkenés, a könnyű sérüléses baleseteknél 4,24%-os emelkedés volt tapasztalható.

	2010	2011	2012	2013	2014	Változás (2010–2014)
Gyalogos-baleset összesen	2678	2486	2365	2468	2499	-6,7%
Gyalogosok által okozott balesetek	1003	961	940	981	941	-6,2%
Megsérült gyalogosok száma	2728	2502	2307	2476	2504	-8,2%
Meghalt gyalogosok száma	192	124	156	147	152	-20,8%

A részletes adatok – a gyalogoselutések száma a balesetek természete és a gyalogosforgalom helye szerint – azt mutatják, hogy 2014-ben a gyalogosokat érintő balesetek 34%-a történt kijelölt gyalogos-átkelőhelyen (851 eset), emellett 271 esetben (közel 11%) a baleset helyszínén útkereszteződés, nem kijelölt gyalogos-átkelőhely volt.

Gyalogoselutések helye	Kimenetel szerint			Összesen
	Halálos	Súlyos	Könnyű	
Úttesten, álló jármű vagy egyéb akadály előtt (mögött) áthaladva	6	33	64	103
Úttesten, közösségi közlekedési jármű megállójában	1	12	30	43
Kijelölt gyalogátkelőhelyen	23	265	563	851
Útkereszteződésben, nem kijelölt gyalogátkelőhelyen	11	98	162	271
Úttesten kívül (járdán, megállóban)	4	32	47	83
Egyéb helyen	104	387	657	1148
Összesen	149	827	1523	2499



MONTSKÓ ÉVA, az Alapítvány a Budapesti Állatkertért kuratóriumi elnöke és KISS CSABA rendőr alezredes, az ORFK – OBB főtitkára

2014-ben 152 gyalogos veszítette életét közúti balesetben, amely 3,4%-kal több, mint a 2013-ban meghalt 147 gyalogos. A megsérült személyek számában kisebb mértékű volt az emelkedés; 2013-ban 2476 gyalogos sérült meg, tavaly 1,1%-kal több (2504). A sérült gyalogosok aránya az összes megsérült személyen belül 2014-ben 12,4% volt, 2013-ban 12,3% (2014-ben 20 124, 2013-ban 20 090 személy sérült meg összesen közúti balesetben). A meghalt gyalogosoknak a balesetben meghalt összes személyhez viszonyított aránya arról árulkodik, hogy a közúti baleseti áldozatok közel egynegyede gyalogos: a 2014-ben a közutakon elhunyt 626 személyből 152 volt gyalogos.

KISS NIKOLETT

A „facebook-társadalom” előnyeit ki kell használni!

SCHVÁB ZOLTÁN AZ EGYRE AKTÍVABB KTE KÖZLEKEDÉSEPÍTÉSI TAGOZAT MUNKÁJÁRÓL

A Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) Közlekedésépítési Tagozatának munkáját rendkívüli módon felpörgette a tavaly decemberben megválasztott új vezetés. Szakmai találkozókat szerveznek, melyeken egyre több fiatal szakember vesz részt és viszi hírét a színvonalas rendezvényeknek. Schváb Zoltánnal, a KTE társelnökével erről (is) beszélgettünk.

– A Közlekedésépítési Tagozat két hónap alatt két rendezvényt is tető alá hozott. Honnan ez az aktivitás?

– Az új tagozatvezetés érdeme, akiknek köszönhetően valóban elindult valami, ami méltó a dicső múlthoz. A közúti szakosztály által szervezett, a közlekedési beruházásoknál alkalmazandó elektronikus építési naplóról szóló szakmai beszélgetésen a hallgatóság soraiban ült más kiváló szakemberek mellett dr. Szakos Pál is. Amikor 15 éve tagja lettem a közúti szakosztálynak, Szakos úr volt az elnök. A szakosztály folyamatosan rendezte a magas színvonalú konferenciákat, az egy-egy téma köré épülő előadás-sorozatokat, illetve doktorandusz hallgatóknak is lehetőséget biztosított a bemutatkozásra. Ezeket a rendezvényeket fiatal mérnökként nagyon komoly elméleti tudásanyagot szívhattam magamba, tovább szélesíthetem az ismereteimet. Az utóbbi években éppen az ilyen fórumokat hiányoltam a tagozat működéséből, ezért fogalmaztam úgy a februári találkozónkon, ahol bemutatkoztam az új elnök, Thoroczkay Zsolt, hogy tetszhalott állapotban volt a tagozat. Ez most megváltozott, ennek

bizonyítéka, hogy két hónapon belül a második telt házú rendezvényünket tartottuk.

– A számos fiatal arc, gondolom, örömmel töltötte el...

– Igen, jó volt látni a pályájuk elején álló kollégákat. Az ilyen és ehhez hasonló szakmai eszmecsereket biztosíthatják azt, hogy a fiatal mérnök generáció is aktívan bekapcsolódjon a KTE életébe, és ne „nyugdíjas klubnak” tartsák az egyesületet. Őket hagyományos módszerekkel már nem lehet meggyőzni, ugyanis ma egy „facebook-társadalomban” élünk, s ennek előnyeit nekünk is ki kell használni. Rendezvényeink híre a közösségi portálokon hamar tovaterjed, ami azzal jár, hogy a fiatal szakemberek elkezdnek jönni a találkozóiinkra, s éppen ez jelenti az egyesület jövőjét.

– Hova pozícionálná a KTE-t a magyarországi civil szervezetek között?

– Országos szinten egy kiemelkedő szerveződés, tizenkilenc megyei szervezettel, minden közlekedési módot lefedő tagozati és szakosztályi rendszerrel, folyamatos hazai és nemzetközi konferenciákkal, tehát valóban a szakma legjelentősebb hazai civil egyesülete. A KTE-n belül a Közlekedésépítési

Tagozat és benne a közúti szakosztály a szakma krémjét tömöríti, beleértve például a közúttervezőket és -építőket, a műszaki ellenőrzés területén dolgozó kollégákat, hidakkal foglalkozó szakembereket. Az egyesület tehát az elmúlt években is élt, csak a közlekedésépítési tagozat nem hallgatott magáról, ami főleg annak fényében irreális, hogy mindközben nagy ütemben épült és fejlődött a közlekedési infrastruktúra Magyarországon.

– Társelnökként a többi tagozat munkáját is nyomon követi?

– Pozícióból fakadóan természetesen az összes tagozatra igyekszem odafigyelni, folyamatosan tájékozodom az őket érintő eseményekről is. Kifejezetten örömdetes fejleménynek tartom, hogy néhány évvel ezelőtt megalakult a KTE Közlekedésbiztonsági Tagozata, amely Bíró József, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettese vezetésével kimagasló munkát végez a biztonságosabb közúti közlekedés megteremtése érdekében. Rendszeresen

vezérigazgatójával, aki támogatásáról biztosított bennünket a tagozat újraélesztésében. Vezérigazgató úrban látjuk azt a szakmai potenciált és elhivatottságot, ami szükséges a fiatal légügyi szakemberek aktiválásához, érdeklődésük felkeltéséhez, hazai és idővel majd nemzetközi konferenciák megszervezéséhez. Az újjáalakuló légiközlekedési és a közlekedésépítési tagozat munkájának is egyik fontos láncszeme lehetne rendszeres szakmai tanulmányi kirándulások szervezése az egyetemi hallgatók számára – akár a HungaroControl szimulátorközpontjába, akár a nagy közúti infrastruktúra-beruházásokhoz –, hogy a jövő szakemberei a gyakorlatban is megismerhessék azt, amit a tanácsokban kinyomtatott rajzokon és ábrákon látnak.

– A baleseti statisztikák kedvezőtlen trendekről árulkodnak. A közlekedésbiztonságot szívén viselő szakemberként hogyan értékeli az adatokat?

– A számokkal csínján kell bánni, és én addig semmiképp nem szeretnék véleményt formálni a statisztikáról,



részt vesznek például az elsősorban fiatalok által látogatott fesztiválokon, aktivitásuk már pozitív szakmai visszhangra is talált. Mivel lehetőség van az egyesületen belül kettős tagságra, én is belépek a tagozatba, mert ez a szakterület ugyanúgy a szívem csücske, mint a közlekedésépítés. Nagyon fontosnak tartanám továbbá a Légiközlekedési Tagozat megreformálását és megerősítését – amely szintén kissé hibernált állapotban van –, mert itthon jelenleg nincs a légiközlekedéssel hatékonyan foglalkozó civil szervezet. Ez ügyben Fónagy János, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium politikai államtitkára, a KTE elnöke és jómagam is beszélgettünk Szepessy Kornéllal, a HungaroControl

amíg nem készülnek el a számsorok hátterét is megvilágító mélyelemzések. Az biztosan kijelenthető, hogy kizárólag rendőri eszközökkel, például új traffipaxokkal nem tudjuk elérni az Európai Unió által kitűzött célt, ehhez komoly közlekedés- és építőmérnöki, forgalomtechnikai beavatkozások kellene. A civil szervezetek, mint például a KTE rengeteget segíthetnek ebben a munkában az államnak. De feltétlenül meg kell említeni a Magyar Mérnöki Kamarát is, amelyek a közúti közlekedésbiztonsági auditorok képzésével nagymértékben hozzájárul ahhoz, hogy biztonságosabban közlekedhessünk a hazai közúthálózaton.

DÉKÁNY ZSOLT

A VEZETÉS KÖZBENI TELEFONÁLÁS VESZÉLYEIRŐL
ÉS HAZAI SZANKCIONÁLÁSÁRÓL

Mobilozik vagy vezet?

Vezetés közben mobiltelefont használni veszélyes, különösen, ha a készüléket kézben tartjuk, és a jármű iránytartására mindössze egy kéz áll rendelkezésre. A kézben tartott mobil rádiótelefon vezetés közbeni használatát hazánkban – más európai országokhoz hasonlóan – jogszabály tiltja, és a szabály megsértőit szankcióval fenyegeti. Ám ennek a veszélynek is vannak fokozatai. A hívás fogadásánál például tovább tart – és ezért kockázatosabb – a hívás kezdeményezése, míg a klasszikus telefonálásnál még veszélyesebb a figyelmet hosszabb időre elvonó sms-írás vagy az okostelefonok megjelenésével egyre inkább elterjedő szelfizés. Ugyancsak nagyobb veszélynek vannak kitéve mobilozás közben a kétkerekű járművek vezetői, ezért nem véletlen, hogy a mobilhasználat esetükben nemcsak menet közben, de forgalmi okból történő megálláskor is tilos.

A MOBILOZÓK TÖBB KOCKÁZATOT VÁLLALNAK

Tanulmányok igazolják, hogy a mobiltelefon használata jelentősen, átlagosan számítva mintegy négyszeresére növeli a közúti balesetek bekövetkezésének kockázatát. A mobiltelefont használó járművezető reakcióideje mintegy 50%-kal csökken a „normál”, azaz nem telefonáló járművezetőhöz képest. A mobilozás hatása a reakciókésség tekintetében az ittas befolyásoltsághoz hasonlítható, esetenként még kedvezőtlenebb is lehet annál (pl. mérsékelt szeszital-fogyasztást követő enyhe alkoholos befolyásoltság esetén).

Hat évvel ezelőtt egy áttekintő anyag készült az Európai Bizottság részére a jármű vezetése közbeni telefonhasználat egyes közlekedésbiztonsági vetületeiről. A jelentés készítői többek között arra az adatra hívták fel a figyelmet, hogy az egy kézben tartott mobiltelefont használó járművezető reakcióideje átlagosan számítva 30%-kal kedvezőtlenebb, mint egy 0,8 ezrelékes ittas vezetőé! (Forrás: Jeanne Breen Consulting, 2009)

A mobiltelefonálás a biztonságos járművezetést illetően számos más veszélyt is tartogat. Mobilozáskor csökken a figyelem, a telefonáló kevésbé képes figyelni a közlekedési

környezetre és a többi közlekedőre. Különösen igaz ez az idősebb járművezetők esetében. A telefonálók jellemzően lassabban reagálnak a közlekedési jelzésekre, egyes jelzéseket észre sem vesznek, továbbá növekszik a fékezési késedelmi idő, azaz a veszély észlelésétől számítva hosszabb idő telik el, amíg rálépnek a fékre. Ebből következik, hogy az érintett járművezetők sokszor ijedtebben, nagyobb erővel fékeznek, így gyakoribb a vészfékezések aránya. A vezetés közben mobiltelefont használók az egyes közlekedési szituációk kezelésekor a döntéshozataluk során több kockázatot vállalnak, és azt is megfigyelték, hogy a rendszeresen mobilozók esetében a biztonsági öv használati aránya is alacsonyabb az átlagosnál.

Téves az a felfogás, mely szerint a kihangosítóval vagy más módon történő, azaz nem kézben tartott mobiltelefonálás veszélytelen. Bárhogyan is telefonálunk, ez a tevékenység jobban elvonja a figyelmünket, mint például az utasunkkal való beszélgetés vagy a rádió hallgatása. Az úgynevezett „hands-free” kutatások eredményei is beszár-

olnak a járművezető figyelmének elvonásáról, az érzékelt információk mennyiségének folyamatos csökkenéséről, a reakcióidő megnövekedéséről, a szívritmus hívás közbeni felerősödéséről, melyek egyértelműen növelik a baleseti kockázatot.

molnak a járművezető figyelmének elvonásáról, az érzékelt információk mennyiségének folyamatos csökkenéséről, a reakcióidő megnövekedéséről, a szívritmus hívás közbeni felerősödéséről, melyek egyértelműen növelik a baleseti kockázatot.



molnak a járművezető figyelmének elvonásáról, az érzékelt információk mennyiségének folyamatos csökkenéséről, a reakcióidő megnövekedéséről, a szívritmus hívás közbeni felerősödéséről, melyek egyértelműen növelik a baleseti kockázatot.

HÁROM ELŐÉLETI PONT JÁR A SZABÁLYSÉRTŐKNEK

A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) 3.§ (2) bekezdése 1998. január 1-i hatállyal vezette be a mobiltelefon használatára vonatkozó előírásokat, melynek hatályos szövege az alábbiakat tartalmazza: „(2) A gépkocsi vezetője menet közben kézben tartott mobil rádiótelefont nem használhat. A kétkerekű, továbbá gépkocsinak nem minősülő háromkerekű jármű vezetője menet közben – ideértve a forgalmi okból történő megállást is – kézben tartott mobil rádiótelefont nem használhat.” A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény alapján 2012. április 16-át követően a KRESZ 3.§ (2) bekezdésébe foglalt szabály megsértése

Egy belgiumi kísérlet arra világított rá, hogy a biztonságos járművezetés és az sms-írás mennyire összeegyeztethetetlen. A kísérlet zárt pályán történt. Az instruktor időnként megmondta a járművezetőknek, milyen szöveget írjanak a telefonjaikkal. A kísérlet során bebizonyosodott, hogy az sms-író járművezetők nem voltak alkalmasak a váratlanul felbukkanó akadályok és veszélyek kezelésére.

ütköző telefonhasználatnak minősül. Részlet az indoklásból: „A Kúria megállapította, hogy a mobiltelefon használata mind a telefonhívás fogadását, illetve kezdeményezését vagy a fogadás visszautasítását felöleli, hiszen a mobiltelefon használata azt jelenti, hogy a gépjárművezető vezetés közben a mobiltelefon egyes funkcióját igénybe veszi. Vezetés közben a mobiltelefon-használat a gépjármű vezetőjének figyelmét elvonhatja a járművezetéstől, a közlekedésben veszélyhelyzetet eredményezhet, ezért a használatot a KRESZ 3.§ (2) bekezdése tilalmozza.”

GÉGÉNY ISTVÁN

„A BALESETI PONTTÉRKÉP HELYETT BIZTONSÁGOS TELEPÜLÉSEK KELLENÉK”

A közlekedésbiztonsági adatok gyűjtésének reformja

Nehezen kezelhető, ráadásul nemritkán pontatlan adatokkal kénytelenek dolgozni azok a szakemberek, akik a hazai közlekedési baleseti adatokat kívánják feldolgozni. Ez a felismerés sarkallta a GRSP Magyarország Egyesület vezetőit arra, hogy egy nemzetközi konferencián vitassák meg a közlekedésbiztonsági adatok gyűjtésének reformját.

A BALESETI ADATOK SOKSZOR TÉVESEK

Úttörő szerepre vállalkozott a GRSP Magyarország Egyesület, amikor a szerteágazó közlekedésbiztonsági terület olyan szegmensére fókuszált, amelyre eddig senki: a közúti közlekedési balesetek során felvett adatok rendszerezésére, az adatbázis kezelésére. A szervezők a Lurdy ház konferenciatermében a közlekedésbiztonsági adatok reformjára épülő tudatos partnerség a biztonsághoz vezető úton címmel hirdették meg a szakmai összejevetelt 2015. június 8-ára, amelynek nemzetközi voltát egy brazil szakember jelenléte tette teljessé. A szervezők bevallott célja az volt, hogy betekintést nyújtsanak a hazai közúti közlekedési baleseti adatok gyűjtési, feldolgozási folyamatába, és egyúttal bemutassák, hogy a különböző forrásokból (rendőrség, egészségügy és mentőszolgálat) származó adatok integrálása milyen módon segítheti a közlekedésbiztonsági törekvéseket, a pontosabb helyzetfelmérést, az utánkövetést.

„A GRSP Magyarország Egyesület küldetése a balesetek számának, súlyosságának csökkentése, a hazai közúti közlekedési területen a konszenzus és együttműködés elősegítése, illetve a kormányzati és civil szféra együttműködésének támogatása” – mutatta be a házigazda szervezete dr. Lányi Péter, az egyesület alelnöke. A most tízéves

szervezet 2005-ös indulásakor leginkább a passzív biztonsági eszközök népszerűsítésével foglalkozott, majd az áttérést a 2008-as esztendő hozta meg: a Nemzeti Közlekedési Hatóság és a Közlekedéstudományi Intézet megbízásai mellett uniós projektekkel is foglalkozhatott. Időközben az általános közlekedésbiztonsági feladatokról áttért a célirányos,

Egy euro közlekedésbiztonsági befektetéssel 17 euró spórolható meg, de nehéz erről meggyőzni a döntéshozókat.

pontos célközönséget behatároló – például a gyalogosokat, motorosokat célzó – kampányokra. A 2020-ig tartó időszakban pedig a szakmai célok még hatékonyabb artikulálására fektetünk nagy hangsúlyt, fogalmazott a házigazda alelnök.

„Mire használják fel a közúti közlekedési baleseti adatokat?” – tette fel az alapkérdést dr. Mocsári Tibor, a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ főmérnöke. A válasz a balesetelemzés – persze a dolog ennél sokkal árnyaltabb. Tudniillik kiderült: a halálos, súlyos és könnyű személyesérüléssel járó balesetek a KSH adatbázisába kerülnek, ám az adatok sokszor tévesek. Minderre akkor derült fény, amikor



DR. LÁNYI PÉTER, a GRSP Magyarország Egyesület alelnöke

a szakemberek lefuttattak egy öt éves baleseti elemzést, amely a 8-as út egy szakaszára vonatkozott. A statisztikák szerint 166 baleset történt a szakaszon, vagyis ilyen esetben a közútkezelőnek lépnie kell a további tragédiák elkerülése érdekében. A helyszínbejárás során azonban azt tapasztalták, hogy több baleset a megadott helyszínen semmiképp nem történhetett meg. A kilométerszelvény, kisebb utaknál a házsám sokszor téves, az adatok kitöltése nem pontos, mindez pedig nagyban nehezíti a baleseti gócpontok precíz kijelölését. Pontosnak a GPS koordináta alapján történő helymeghatározás tekinthető, ezért az adatok rögzítésére egy új felületet dolgoztak ki, amely pontosabbá teheti az adatrögzítést.

DOBOGÓN A KÖZÚTI HALÁLOZÁS

Az egészségügy szemszögéből dr. Pusztai Zsófia, az Egészségügyi Világszervezet (WHO) magyarországi vezetője elemezte a kérdést. Mint mondta, évente 1,24 millió ember veszíti életét közúti közlekedési balesetben világszerte, ami statisztikailag azt jelenti, hogy minden hatodik másodpercben meghal valaki a közutakon. A 15–29 éves korosztályban nem fertőzés, járvány, hanem a közlekedési baleset a vezető halálok, ami ellen tenni kell. Globálisan másodpercenként hét ember szenved súlyos sérülést, ami világszerte igen komoly terhet ró az egészségügyi ellátó rendszerekre. A GDP 1–3%-áért felelősek a közlekedési balesetek. A WHO már futó programjának célja, hogy tíz év alatt, 2020-ig ötmillió életet mentsen meg. Dr. Pusztai Zsófia megjegyezte, hogy a halálos áldozatok fele a közlekedés véltlen szereplője volt. Kimutatták, hogy egy euro közlekedésbiztonsági befektetéssel 17 eurót lehetne megspórolni, mégis nehéz ennek hasznosságáról meggyőzni a politikusokat, a döntéshozókat.



DR. MOCSÁRI TIBOR, a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ főmérnöke

A magyar egészségügyre rótt terhekről dr. Varsányi Péter, a Nemzeti Egészségfejlesztési Intézet szakértője beszélt, aki rámutatott: 2013-ban a férfiak esetében az összes halálozási ok 6%-a vezethető vissza közúti közlekedési balesetekre. „A szív- és daganatos betegségek után a közlekedésből eredő halálozás volt a harmadik leggyakoribb” – hangzott el. Elmondta, hogy a kórházi ellátási adatok gyűjtése során nem biztos, hogy az ellátást végző orvosok, asszisztensek tisztában vannak a KRESZ hatálya alá tartozó gépjármű fogalmával, és ez ronthatja az adatok pontosságát.

ELVÁRÁS AZ ADATOK PONTOSSÁGA

A rendőrség szerepét a közlekedési adatok gyűjtésében Jámor István rendőr alezredes, az ORFK Közlekedésrendészeti Osztályának vezetője ismertette: mint mondta, a rendőrség kizárólag a személyesérüléssel járó esetekben gyűjt adatokat. Alapvető elvárás az adatok pontossága, hiszen megalapozott, helyes következtetés kizárólag ilyen adatokból vonható le. „Ebben az ügyben kicsit szkeptikus vagyok, mert a helyszínelő az elsődleges vizsgálat adatait rögzíti; ezek 10%-a nem biztos, hogy később is helytálló lesz. Meg-

Elképzelhető, hogy a jövőben akkor is felvesznek adatokat, amikor nem történt sérülés, csak rendőri intézkedés.

fordulhat a felelősség, mert a vizsgálat során felmerülhet olyan körülmény, amely nem volt ismert a helyszínelő előtt” – mondta az alezredes, egyúttal leszögezte: a rendőrség azon van, hogy a konkrét baleseti okkal nem rögzített adatok számát csökkentse. Havonta nagyjából ötven halállal



DR. PUSZTAI ZSÓFIA, az Egészségügyi Világszervezet magyarországi vezetője



EDUARDO BIAVATI, a Global Road Safety Partnership brazil vezető tanácsadója

végződő közúti baleset történik; ha öt esetben helytelen a kódolás, akkor az már egyből 10%-os hibához vezet az adatokban. A gyalogos, kerékpáros halálos balesetek mélyelemzésekor találtak olyan esettel, amikor a kerékpáros alkoholos befolyásoltsága miatt az úton feküdt, így szenvedett halálos balesetet, ami nem gyalogos, hanem a kerékpáros balesetek közé tartozik. A baleseti helyszínnek pontos koordinátáinak meghatározására a rendőrség speciális eszközöket vásárolt, a közútkezelő pedig az adatokat a jövőben elektronikus úton is megismerheti, amivel lehetőség nyílik az adatok pontosítására. Az adatokat a rendőrség csak ezután küldi majd el a statisztikai hivatalba. Az adatbázis növelése érdekében elképzelhető, hogy a jövőben nemcsak a személyes esetekben vesznek fel adatokat, hanem akkor is, amikor nem történt sérülés, csak rendőri intézkedés. Ez nagyjából háromszorosára növelhetné az adatbázist.

NEM TARTANAK KÖZÚTI ELLENŐRZÉSTŐL

A konferencia *Eduardo Biavati* révén lett nemzetközi, a Global Road Safety Partnership (GRSP) brazil vezető tanácsadója a dél-amerikai országban elért eredményeket, illetve a helyzetet ismertette. Az ország 200 milliós lakosságának 85%-a város lakó, a háztartások 44%-ának van valamilyen gépjárműve, az utakon összesen 85 millió jármű közlekedik. Az úthálózat 1,6 millió kilométeres, ám ennek csak 10%-a jó minőségű. Főleg vidéken nagyon sok a rossz, veszélyes útszakasz. A közlekedés ennek ellenére felgyorsult, ami rengeteg halálos balesethez vezet. 2012-ben 44 ezernél is többet vesztek életüket a közutakon, az utóbbi 12 évben folyamatosan nőtt a halálos áldozatok száma, jelenleg száz ezer brazilra átlagban húsz halálos baleset jut. A motorosok száma elképesztő robbanással, 600%-kal (!) nőtt az utóbbi tíz évben, ezzel magyarázható, hogy az autósok és gyalogosok előtt a motorosok vezetnek a halálos kimenetelű közúti

balesetek statisztikáit. A piacot ellepték a filléres kínai robotgók, amelyekre nem kell se jogosítvány, se bukósisak. Emiatt gyerekek tömegei kerülnek ki képzettség nélkül a forgalomba, és ezért tragikusan magas a súlyos sérültek száma is. „Mintha Brazíliában háború volna, az orvosoknak annyi végtagcsonkolást kell végrehajtaniuk” – ismertette a döbbenetes tényeket *Eduardo Biavati*. Elmondta, csak az utóbbi négy

Brazíliában a halálos közúti balesetet szenvedett járművezetők egyharmadának nem is volt jogosítványa!

évben egymillió kórházi balesetes betegfelvétel volt. Brazíliában évente 12 milliárd euro kárt okoznak a közúti balesetek, ami óriási vagyonszerzés, és akkor még nem említettük a családokat ért tragédiákat. A halálos áldozatok 82%-a férfi, jellemzően a 20–29 éves korosztály tagjai. Rádásul a dél-amerikai országban komoly veszélyforrást jelentenek az alkoholfogyasztási szokások is, egyáltalán nem ritka, hogy már 11–12 éves kortól problémát okoz az ivás. „Ha gyerekként iszik valaki, akkor később vezetés közben miért hagyná abba?” – tette fel a kérdést a tanácsadó, aki szerint a helyi gyakorlat miatt rendőri eszközökkel nemigen lehet útját állni a folyamatnak. „Harminc éve vezetek, de közúti ellenőrzésre még egyszer sem állítottak meg a rendőrök, ettől nem is tart senki Brazíliában” – mondta. Kijelentette, tudja, hogy Magyarországon abszurdnak tűnik, de Brazíliában a halálos közúti balesetet szenvedett sofőrök egyharmadának nem is volt jogosítványa! Ennek az a magyarázata, hogy a jogosítvány nagyjából 600 euróba kerül, amit sokan nem engedhetnek meg maguknak. Főleg vidéken az apuka, nagybácsi vagy a nagypapa ülteti a volán mögé a tizenéves fiatalot, és a család így próbálja megoldani az oktatást.

Ebben a helyzetben valóban csodával határos eredményeket értek el a közlekedésbiztonsági szervezetek összefogásával. New York egykori filantróp polgármestere hozta létre a Bloomberg Alapítványt, amely öt éve dolgozik öt brazil nagyvárosban. Elkezdtek az adatkezelés megszervezését, a partnerszervezetek munkájának összehangolását, a baleseti adatok megosztását a hatóságok és az egészségügyi szervezetek között. Korábban Brazíliában nem akadt olyan város, amelyik képes lett volna elemezni vagy követni a közlekedési balesetek súlyos sérültjeinek baleset utáni életét. A nehézségeket tovább fokozza a közlekedési infrastruktúra állapota, a járművek műszaki állapota, a közlekedési morál és a járda hiánya. Ezzel együtt a projektek elindultak, és lassan eredményei is lesznek. „Szeretnék egyszer visszajönni Budapestre, és azt mondani, hogy hazámban 10%-kal csökkent a közúti balesetek halálos áldozatainak száma” – zárta ismertetőjét a szakember.

ÖNKORMÁNYZATI PIN-DÍJ

A soron következő előadóként *Bíró József*, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettese arra hívta fel a figyelmet, hogy noha a szakemberek becsülettel teszik a dolgukat, pusztán ettől nem várható további javulás a hazai közlekedésbiztonság terén. A továbblépéshez elengedhetetlen, hogy a közlekedésbiztonság ügye ne csak a szakma belügye legyen: ehhez azonban szükséges a társadalmi igény felébresztése, a biztonságos közlekedés iránti igény kialakítása. Elmondta, évente 1,2 millióan halnak meg és 50 millióan sérülnek meg a Földön közlekedési balesetben. Európában évente 28 ezren vesznek életüket, míg Magyarországon az utóbbi tíz évben tízezren haltak meg és 246 ezren sérültek meg. „Ezek nem egy háború, hanem a közlekedési balesetek áldozatainak számai” – hangsúlyozta a közlekedési hatóság elnökhelyettese. A magyarországi helyzetről szólva kiemelte, hogy az jelentősen javult, amiért 2012-ben megkaptuk az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (ETSC) PIN-díját. A szakma azonban már ekkor látta, hogy a javulás üteme lassul, ez mára sajnos meg is tört, tavaly ismét növekedett a közúti balesetek halálos áldozatainak száma.

Az ország 1846 településén nem történt tavaly személyes sérüléses baleset, 832 településen egy-kettő baleset

A cél nemcsak az utakon elhunytak számának visszaszorítása, hanem a súlyos sérülések számának csökkentése is.

volt, vagyis a többi 400–500 településsel kell foglalkozni. Ezért javasolta az önkormányzati PIN-díj bevezetését. A kategóriákba sorolt települési önkormányzatok közlekedésbiztonsági teljesítményindexük megalkotása alapján versengenek a díjért. A pályázati rendszer kialakítása elkezdődött, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium támogatásával várhatóan még ebben az évben elkészül. „Meggyőződésem, hogy hozzájárul majd az ország közlekedésbiztonsági fejlődéséhez” – mondta *Bíró József*. Egyértelmű sikerként jellemezte az első alkalommal megrendezett Közlekedési Kultúra Napja elnevezésű programsorozatot, amely során 15 szervezet 11 rendezvényen népszerűsítette



BÍRÓ JÓZSEF, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettese



BERTA TAMÁS, a KTI Közlekedésbiztonsági Központjának vezetője

a közlekedésbiztonság ügyét. Május 11-én félóránként az ország különböző pontjain tartottak közlekedésbiztonsági rendezvényeket. A nap egyik programjaként az érintett szervezetek szándéknyilatkozatban deklarálták a folytatást. „A baleseti pontterkép helyett biztonságos települések kellene” – hangzott el.

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI STRATÉGIA

A konferencia zárásaként *Pausz Ferenc*, a házigazda GRSP ügyvezetője a települések közúti közlekedésbiztonsági stratégiájáról beszélt. Elmondta, a GRSP Magyarország a Közlekedéstudományi Intézettel együttműködve az országban először kidolgozta egy város teljes közlekedésbiztonsági stratégiáját. Győrben helyzetértékeléssel, átfogó elemzéssel kezdtek, majd bevonták a munkába az intézményeket, összegyűjtötték a partnereket. Ezután következett a regionális stratégia cselekvési terv elkészítése. Három területre fókuszáltak: a sebességmenedzsmentre, ami a helyi viszonyok megismerése után kiegészült az ittas vezetéssel, aztán arra, hogy a gyerekek biztonságos utakon juthassanak el az iskolába, továbbá hogy a fenntartható mobilitás a biztonság fenntartása mellett valósuljon meg.

Győr közlekedésbiztonsági stratégiájának megalkotásában részt vett *Berta Tamás*, a KTI központvezetője, aki elmondta: a stratégia annyival több az egyéb programoknál, hogy konkrét javaslatokkal szolgál, amennyiben van egy problémás útszakasz. Kidolgozták az ajánlott irányítási modellt, amelyet más városokban is alkalmazni lehet. Ha egy településnek van közlekedésbiztonsági stratégiája, amit elfogad a közgyűlés, akkor már „csak” forrást kell hozzárendelni. A cél pedig nemcsak a közúti közlekedési balesetekben elhunytak számának visszaszorítása, hanem a súlyos sérülések számának csökkentése is.

SIMON V. ATTILA

GRSP-specialisták tengeren innen és túl

PAUSZ FERENC ÉS EDUARDO BIAVATI
NYILATKOZIK LAPUNKNAK

Fennállásának tizedik évfordulója kapcsán 2015. június 8-án különleges konferenciát szervezett a GRSP Magyarország Egyesület, amelyre a nemzetközi GRSP szervezet brazil tanácsadója is ellátogatott. A baleseti adatgyűjtés megreformálását, a települési közlekedésbiztonsági PIN-díjat, illetve a települési közlekedésbiztonsági stratégiát körbejáró rendezvényt követően a hazai szervezet ügyvezető igazgatójával, *Pausz Ferenc*cel beszélgettünk a témákhoz kapcsolódó további kérdésekről, illetve *Eduardo Biavati*t, a meghívott brazil előadót kérdeztük a hazájában végzett közlekedésbiztonsági munkájáról.

„A PUSZTA ADATOK MIT SEM ÉRNEK”

– *Hogyan született meg a konferencia alap gondolata?*
– A konferencia ötlete körülbelül másfél évvel ezelőtt fogalmazódott meg, amikor a tudomásunkra jutott az a kezdeményezés, amely Brazíliában indult a közúti baleseti adatok egységes kezelése területén – mondta Pausz Ferenc. – Ez a téma egybe is vágott a hazai gondolkodással, amely a települések közlekedésbiztonsága és teljesítménymutatója kapcsán egy ideje már érelődött a mérnöki kamarában. A szervezés során pedig arra gondoltunk, hogy egyúttal kombinálhatjuk is a rendezvényt a GRSP Magyarország Egyesület fennállásának tizedik évfordulójával.
– *Miért tartotta fontosnak megismertetni a hazai szakembereket a brazil gyakorlattal?*

– Amint azt Eduardo Biavati az előadásában is említette, a szóban forgó brazil közlekedésbiztonsági program keretében a baleseti statisztika hitelessége, a számadatok tényleges megbízhatósága érdekében nemcsak a rendőrségi statisztikákra támaszkodnak, hanem az egészségügyi oldalra is, azaz megpróbálják csökkenteni azt a látenciát, ami akár az Európai Unió belül is jellemző. Még a holland közlekedésbiztonsági kollégák is arról számoltak be, hogy Hollandiában a könnyű sérüléssel járó balesetek közel 40–50%-a, illetve a súlyos balesetek körülbelül 15–20%-a nem jut a rendőrség tudomására. A halálos balesetek esetében ez az arány természetesen a 0% felé közelít. A jelentős mértékű látencia abból adódhat, hogy nem minden személyes sérüléssel járó balesethez hívják ki a rendőrséget, a sérültek akár



Fotó: Hozzájárulás

saját maguk mennek be a kórházba, ott el látják őket, így a balesetekről egyáltalán nem értesül a hatóság. A helyzetet tovább fokozzák a csak anyagi kárral járó balesetek, amelyek jelen pillanatban be sem kerülnek a rendszerbe, holott fontos információval szolgálhatnak: például egy adott csomópontban a rendőrségnek lehet, hogy évente csak három halálos balesetről van tudomása, ugyanakkor elképzelhető, hogy ezen felül még további ötven vagy akár száz olyan baleset történik ott, amelyeknek csupán anyagi következményei vannak. Ha ezek az adatok is a rendszer részét képeznék, egyfajta összehasonlítás vagy összevetés után le lehetne szűrni azt az adathalmazt, amely alapján egy hitelesebb képet kaphatnánk arról, hogy mi történik a hazai utakon, és a teljes vertikum ismeretében meg lehetne határozni a balesetek tényleges forrásait, okait, illetve azt is, hogy min kellene változtatni.

– *Hogyan épül egymásra a baleseti adatgyűjtés, a települési közlekedésbiztonság javítása és a települési közlekedésbiztonsági PIN-díj?*

EGY KÖZLEKEDÉS-
BIZTONSÁGI
STRATÉGIA MÁR
ÖNMAGÁBAN IS
EREDMÉNY.

– Véleményem szerint e területeknek össze kell fonódniuk: ha egy településnek nincs elképzelése arra vonatkozóan, hogy mit kíván tenni, ha nincs egy olyan szervezeti struktúra, ami összefogja a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos feladatrendszerét, és ami tekintetbe veszi a horizontális és vertikális partnerség biztosított lehetőségeit, akkor a pusztán adatok mit sem érnek. Szükség van olyan, sok szakmai résztvevő bevonásával kidolgozott célkitűzésekre – hívjuk akár stratégiának vagy koncepciónak –, amelyek meghatározzák az adott település közlekedésbiztonsági tevékenységeit 5–10 éves távlatban. Ez alapvetően szükséges lenne ahhoz, hogy egy település jó eséllyel induljon a települési közlekedésbiztonsági PIN-díjért folyó versenyben. Természetesen egy közlekedésbiztonsági stratégia, amely meghatározza a teendőket, már önmagában is eredmény, hiszen ez egyfajta garancia arra, hogy csökken a balesetek száma az adott településen. A PIN-díj ebben az esetben „hab a tortán”, elismerés a jól végzett munkáért.

– Van-e arra koncepció, hogy az egyes települések hogyan teremthetik meg a stratégiájuk elkészítésének anyagi forrásait? Ez főleg a kisebb települések esetében lehet fontos kérdés.

– Természetesen szembe kell nézni a ténnyel, hogy a települési önkormányzatok nem feltétlenül képesek saját maguk forrást biztosítani az ilyen feladatokra se anyagiak, se szakértelem tekintetében. Egy stratégia összeállításához sok embert kell mozgatni, számos szervezetet kell bevonni, workshopokat, szakmai megbeszéléseket kell tartani, adatokat kell gyűjteni, elemezni és kiértékelni stb. Ezt társadalmi munkában nem igazán lehet elvégezni. Az adatgyűjtés, a statisztika csak az első lépés. Emellett nagyon jól tudjuk azt is, hogy az önkormányzati feladatok sorában vannak bizonyos prioritások, amelyek előrébb valók, bármennyire is fontos a közlekedésbiztonsági stratégia. A finanszírozás kidolgozása nem a GRSP Magyarország hatásköre, de partnerek leszünk a folyamatban. Apró lépésekkel haladunk előre, Győr után például a főváros területén is körvonalazódik egy újabb együttműködés és egy újabb stratégia kidolgozása. A finanszírozás kérdésében segíthet egyébként például a települési PIN-díj is azzal, ha a versenyhez pályázati rendszer is párosul. Ennek keretében a stratégiák kidolgozására fordítható különböző összegekre lehetne pályázni, majd pedig a megvalósulásukat követően össze lehetne mérni, hogy az egyes településeknek mit sikerült elérniük, és a jobb helyezetteket díjaznánk. A stratégiával kapcsolatban fontos még egy dolgot elmondani: meg kell húzni egy alsó határt a tekintetben, hogy mely településeknek érdemes saját koncepciót kidolgozniuk. Egy kétszáz lelkes település esetében nincs értelme az önálló közlekedésbiztonsági stratégiának, ilyenkor célszerűbb több szomszédos településnek összefognia, és egy regionális stratégiát készítenie. Ilyen esetekben természetesen számolni kell azzal, hogy a települési érdekek nem fognak minden tekintetben egyezni, ezeket összhangba kell hozni, amihez nagy empátiára és kompromisszumkészségre van szükség.

„BRAZÍLIÁBAN CSAK ELMÉLETI OKTATÁS VAN”

– 2015 februárja óta tölti be pozícióját a GRSP-ben. Ezt megelőzően milyen formában végezte szakmai tevékenységét?

– Tizennyolc éve dolgozom a közlekedésbiztonság területén – kezdte beszélgetésünket Eudardo Biavati, a nemzetközi GRSP braziliai tanácsadója. – Szociológiából diplomáztam, ezt követően évekig közlekedésbiztonsági oktatással foglalkoztam, majd magántanácsadóként folytattam a munkámat. Azóta is különböző városok önkormányzatai, közlekedési, közlekedésbiztonsági, közigazgatási szervei, illetve a nemzeti közlekedésbiztonsági szakigazgatás számára végzek tanácsadást. Továbbra is főképp a közlekedésre nevelésre, a kampányokra és a szemléletformálásra koncentrálok. – Említette a gyermekoktatást. Mesélne arról, hogy Brazíliában hogyan készítik fel a gyerekeket a közlekedésben való biztonságos részvételre?

– Brazíliában elsősorban a 7–14 éves gyerekeket érinti a közlekedésre nevelés az általános iskolákban, de se nemzeti, se regionális vagy helyi szinten nem kötelező az ilyen célú oktatás. Ez a helyzet azért kedvezőtlen, mert

a statisztikák alapján éppen 14 éves kortól jelentkezik egy jelentős ugrás a közúti gyermekhalálozások számában. Az általános iskolai oktatás hagyományos témákkal foglalkozik, mint például az úttesten való biztonságos átkelés, de néhány településen az olyan újdonságnak számító témák felé is nyitnak, mint a biztonságos kerékpározásra való felkészítés, a kerékpár karbantartása, az „ésszel való kerékpározás”. Számos európai országban a közlekedésre felkészítés valós környezetben, az utcán zajlik, de Brazíliában többnyire csak elméleti oktatás folyik, mivel a tanárok túl veszélyesnek tartják az utcai gyakorlást. Emellett meg kell említeni a pedagógusok körében végzett kapacitásépítést is, amire korábban nem volt nagy az érdeklődés, a tanárok nem érezték magukénak a témát, újabban viszont kreatívabb a hozzáállásuk. Jelenleg a közlekedési közigazgatáson belül nincs elegendő humán erőforrás az átfogó kapacitásépítésre – így egyelőre az oktatók képzése zajlik. – Az előadása során a legjelentősebb közlekedésbiztonsági baleseti okok között említette a jogosítvány nélküli vezetést, ami számunkra szokatlanul hangzik. Mi ennek az oka Brazíliában?

– Brazíliában azért magas a jogosítvány nélküli vezetői száma, mert a vezetői engedély megszerzése nagyon sok pénzbe, kb. 600 euróba kerül. Ezen felül az elmúlt években a törvényalkotók számos szigorítást is bevezettek az engedély megszerzését illetően, például a duplájára növelték a kötelező gyakorlati óraszámot, illetve számos autósiskolának kötelezően előírták a szimulátorok használatát is, amelyek rendkívül költségesek. A jogosítványt nálunk a 18. életév betöltése után lehet megszerezni, de sokan már fiatal tinédzserként elkezdnek robotozni, motorozni. Emellett nagyon kicsi a tettenérés valószínűsége. Az engedély nélküli vezetésért börtönbüntetés nem jár, legfeljebb pénzbírság, ami a lebukás csekély esélyét figyelembe véve „kifizetődőbb” a szegény lakosoknak a jogosítvány költséges megszerzésénél. Ez egyébként nem annyira kulturális, mint inkább társadalmi jellemző Brazíliában, és elsősorban a fiúk-férfiak körében elterjedt. A problémát tetézi, hogy rengeteg 14–15 éves gyermek ül motorkerékpárra anélkül, hogy értenének az ilyen járművek vezetéséhez, sőt, gyakran alkoholos állapotban is motoroznak. Ezért jelentős ez a probléma Brazíliában, és emiatt ennyire magas a közúti gyermekhalálozás 15 éves kortól kezdve.

– Egy korábbi lapszámunkban¹ megjelentettünk egy cikket a braziliai Curitiba városáról, amely világszínvonalú közösségi közlekedési rendszeréről vált ismertté, és amely számos más nagyvárosnak szolgált mintául a közösségi közlekedési rendszerük megreformálásához. A kérdés az, vajon a közlekedésbiztonsági mutatók alapján is élen jár a város?

– E tekintetben némileg paradox a helyzet Curitibaiban. Bár valóban ez volt az első tartományi főváros, amely elkülönített sávokon működő gyorsbusz-rendszert épített ki, ami – főleg több évtizeddel ezelőtt – forradalmi megoldásnak számított, ez azonban nem jelenti azt, hogy Curitiba ne kellene ugyanazokkal a közlekedésbiztonsági problémákkal szembenéznie, mint az ország többi településének. Brazil városként ugyanúgy jellemző rá a jogosítvány nélküli

¹ Autóvezető, 2009/4. szám. Első helyezett közösségi közlekedés a harmadik világból – Integrált közlekedéspolitikai és területhasználat Curitibaiban



AZ ÉRINTETTEKNEK LÁTNIUK KELL A FELELŐSSÉG-MEGOSZTÁS FONTOSÁGÁT.

vezetett motorkerékpárok rendkívül magas aránya, emellett pedig a lakossága is komoly ütemben öregszik. Curitiba az első olyan brazil nagyváros, ahol a gyalogos halálozások aránya az idősök körében jelent leginkább komoly problémát. Tehát elmondható, hogy bár közösségi közlekedési rendszere magasan a nemzeti átlag felett van, a járdák és kereszteződések minősége, illetve a vezetési morál ugyanolyan, mint bármelyik másik brazil városban.

– Az előadásában ismertetett adatgyűjtési rendszer felállításának elősegítésén túl milyen feladatokat lát el a GRSP Brazíliában?

– A GRSP Brazíliában a Global Road Safety Initiative (Globális Közúti Közlekedésbiztonsági Kezdeményezés) keretein belül munkálkodik, amelyet olyan nagyvállalatok finanszíroznak, mint a Michelin, a Toyota és a Shell. Az általuk támogatott program, a „Safer City Roads” (Biztonságosabb városi utak) közepes méretű városokban fut Brazíliában. A partnerségben végzett munka lényege, hogy a GRSP

tanácsadói módszertani felkészítést végeznek a városok illetékes szakemberei számára, amelynek költségét a nagyvállalatok fedezik, és amiért cserébe a városoknak ki kell dolgozniuk a szakértők javaslatai alapján azt a módszertant, amellyel közlekedésbiztonsági céljaikat el kívánják érni. A nemzetközi együttműködésben való részvétel természetesen az önkormányzatok szakmai presztízsét is növeli. Az elmúlt években nagyon pozitív folyamatoknak lehettünk szemtanúi. Az érintett szereplőknek látniuk kell a felelősség megosztásának fontosságát. A múltban ugyanis az önkormányzatok azt gondolták, hogy egyedül az ő feladatuk a közúti közlekedésbiztonság helyzetének javítása, azonban rá kellett ébredniük, hogy se az anyagi, se a szakmai erőforrásaik önmagukban ehhez nem elégségesek. De még ha adott esetben elegendőek lennének is, akkor sem hagyható el a partnerségek kiépítése, az állami oktatás, sőt, a magánvállalatok bevonása.

VÁCZI VINCENT

A helyi közutak, lakott területek közlekedésbiztonsága

AZ „ÖNKORMÁNYZATI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI TELJESÍTMÉNY-INDEX ÉS PIN-DÍJ” MINT A TELEPÜLÉSI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG JAVÍTÁSÁNAK ÚJ SZEMLÉLETŰ ESZKÖZRENDSZERE

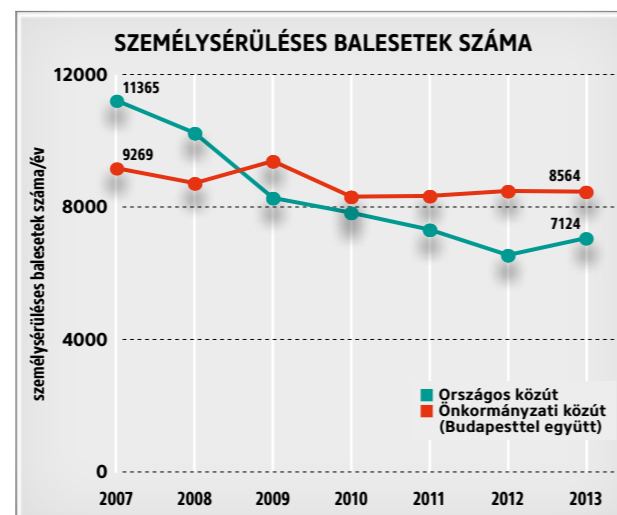
1. A helyi közutak, lakott területek közlekedésbiztonsági helyzetértékelése

A hazai közúthálózatot az állami tulajdonú országos közutak és az önkormányzati tulajdonú helyi közutak alkotják. Az országos közúthálózat hossza 31 760 km, melyből 277 km kiépítetlen. A 2013. december 31-i állapot szerint a nagyságrendileg nagyobb 171 549 km hosszú helyi közúthálózatból 126 195 km kiépítetlen ugyan, de a kiépített helyi közutak hossza is már meghaladja a 45 ezer km-t (45 354 km). Míg az országos közutak kezelését a Magyar Közút Nonprofit Zrt. (31 274 km) és négy koncessziós autópálya-kezelő (összesen: 486 km) professzionális közútkezelő szervezetként végzi, addig a helyi közutak fenntartásának, kezelésének kötelezettségét az önkormányzati törvény és a közúti közlekedési törvény a települési önkormányzatok képviselő-testületeihez telepíti. Az önkormányzatok meghatározó része útfenntartó szakapparátussal, útügyi szakemberrel nem rendelkezik.

Vajon van-e különbség úthálózati szinten a baleseti trendek alakulásában? Az 1. számú táblázat, illetve az 1. számú ábra a személyi sérüléses közúti balesetek számának alakulását tünteti fel 2007 és 2013 között útkezelő szerinti bontásban.

Év	Országos közút	Önkormányzati közút (Budapesttel együtt)
2007	11 365	9269
2008	10 361	8813
2009	8370	9493
2010	7903	8404
2011	7392	8435
2012	6595	8572
2013	7124	8564

1. SZÁMÚ TÁBLÁZAT: Személyi sérüléses közúti balesetek 2007-2013 között, közútkezelő szerinti bontásban



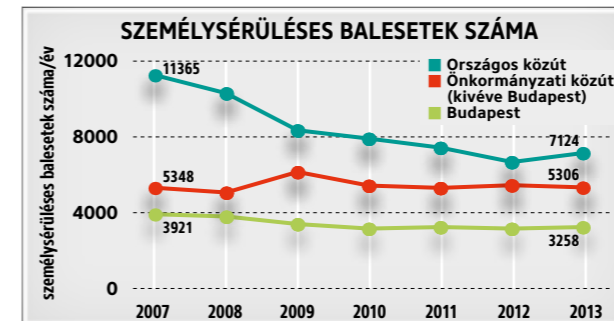
1. SZÁMÚ ÁBRA: Személyi sérüléses közúti balesetek 2007-2013 között, közútkezelő szerinti bontásban

Az adatok igen érdekes összefüggést mutatnak, mely szerint míg 2007-ben és 2008-ban még az országos közutakon történt több személyi sérüléses baleset, addig 2009-ben a trend megfordult, és az elmúlt öt évben az önkormányzati közutakon bekövetkezett balesetek száma rendre meghaladta az országos közúti baleseti értékeket.

Tekintettel az ország településszerkezeti adottságaira, valamint Budapest kiemelkedően magas népességére és népsűrűségére, érdemes az önkormányzati közutak vonatkozásában a budapesti adatokat külön is vizsgálni, illetve megjeleníteni.

Év/Útkezelő	Országos közút	Önkormányzati út (kivéve Bp.)	Budapest
2007	11 365	5348	3921
2008	10 361	5051	3762
2009	8370	6162	3331
2010	7903	5345	3059
2011	7392	5257	3178
2012	6595	5503	3069
2013	7124	5306	3258

2. SZÁMÚ TÁBLÁZAT: Személyi sérüléses közúti balesetek 2007-2013 között, országos közúti, budapesti és egyéb önkormányzati közúti bontásban



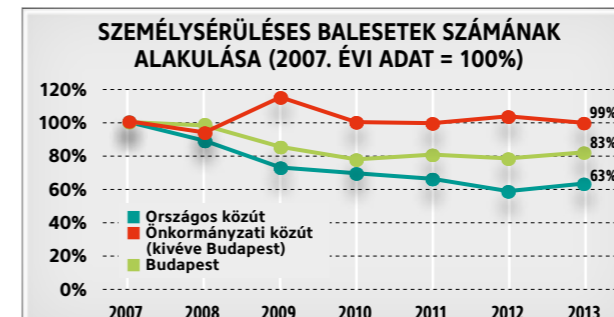
2. SZÁMÚ ÁBRA: Személyi sérüléses közúti balesetek 2007-2013 között, országos közúti, budapesti és egyéb önkormányzati közúti bontásban

Mint láthatjuk, Budapest az önkormányzati közutakon bekövetkezett balesetekből jelentős részarányt képvisel. Ez egyrészt adódik az ország többi területéhez képest nagyságrendekkel nagyobb népsűrűségéből (Budapest 3322 fő/km², a legnépesebb Pest megye 191 fő/km² – KSH 2013), másrészt a főváros közúti forgalomban betöltött kiemelkedő szerepéből, és jelzi, hogy a települési közlekedésbiztonság differenciált megközelítést igényel.

Az elmúlt években az ország közlekedésbiztonsági helyzete összességében javuló tendenciát mutatott, amelyhez a különböző kezelésszerű közutak adatai különböző mértékben járultak hozzá (3. sz. táblázat és ábra).

Év/Útkezelő	Országos közút	Önkormányzati út (kivéve Bp.)	Budapest
2007	100%	100%	100%
2008	91%	94%	96%
2009	74%	115%	85%
2010	70%	100%	78%
2011	65%	98%	81%
2012	58%	103%	78%
2013	63%	99%	83%

3. SZÁMÚ TÁBLÁZAT: Személyi sérüléses balesetek számának alakulása a 2007. évi adat bázisán, közútkezelők szerinti bontásban



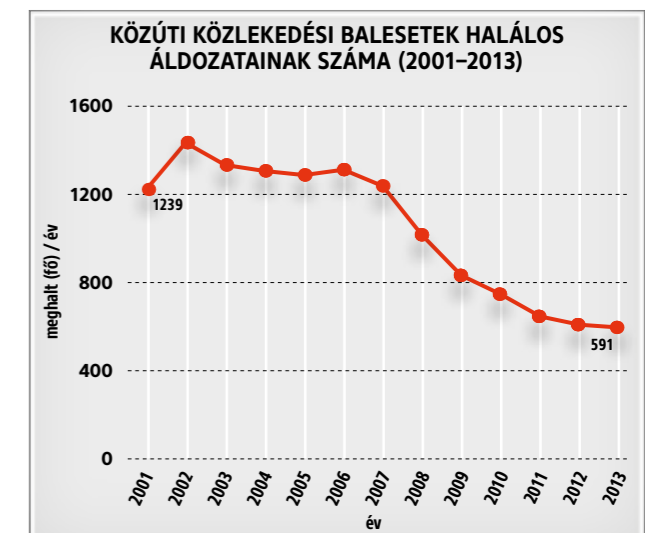
3. SZÁMÚ ÁBRA: Személyi sérüléses balesetek számának alakulása a 2007. évi adat bázisán, közútkezelők szerinti bontásban

Az adatokat megvizsgálva láthatjuk, hogy Magyarország 2013-ig jelentősen javuló közlekedési mutatói érdemben az országos közúthálózati mutatók javulásának köszönhetőek (a 2007. évi adathoz képest, 37%), amelyhez kisebb mértékben hozzájárult a budapesti balesetszámcsökkenés (-17%), de az önkormányzati közutak döntő többségén érdemi javulás az elmúlt hét évben nem következett be (-1%).

Az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (ETSC) – mint független közlekedésbiztonsági szervezet – tevékenységének keretében többek között rangsorolja az országokat abból a szempontból, hogy mennyire sikerül a közúti baleset következtében meghaltak számának csökkentése terén teljesíteniük az EU által célul kitűzött 50%-os célértéket. A 2011-ben elért eredményért 2012-ben Magyarország kapta meg az ún. PIN (Performance Index = teljesítménymutató) díjat. Ez azonban nem jelenti azt, hogy ne lenne még igen sok feladat hazánk közlekedésbiztonsági helyzetének javítása terén, hiszen míg az egymillió lakosra jutó halálos áldozatok száma tekintetében az EU átlag 55 fő/egymillió lakos (2012), addig a magyarországi adat 61 fő/egymillió lakos (2012).

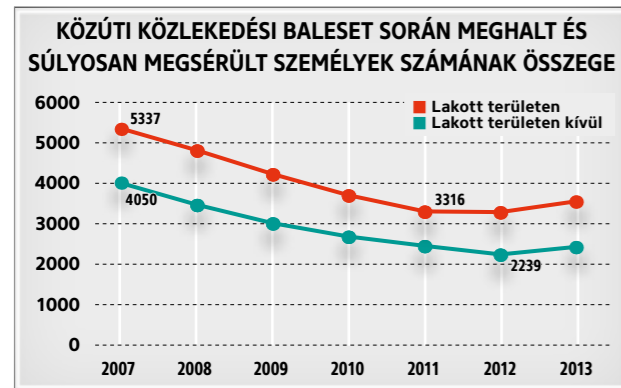
A 4. táblázat és ábra a közúti közlekedési balesetek halálos áldozatainak számát tünteti fel.

Év/Kimenetel	Meghalt
2001	1239
2002	1429
2003	1326
2004	1296
2005	1278
2006	1303
2007	1232
2008	996
2009	822
2010	739
2011	638
2012	605
2013	591



4. SZÁMÚ TÁBLÁZAT ÉS ÁBRA: A közúti közlekedési balesetek halálos áldozatainak száma (2001-2013)

Mint látható, 2007-től 2011-ig jelentős javulás volt tapasztalható, amely azonban a 2012-es és 2013-as évre jelentősen lelassult. Még kedvezőtlenebb a helyzet, ha a közúti közlekedési baleset során meghalt és súlyosan sérült személyek számát együttesen vizsgáljuk (5. sz. ábra).



5. SZÁMÚ ÁBRA: A közúti közlekedési baleset során meghalt és súlyosan sérült személyek száma lakott területen belüli és lakott területen kívüli bontásban

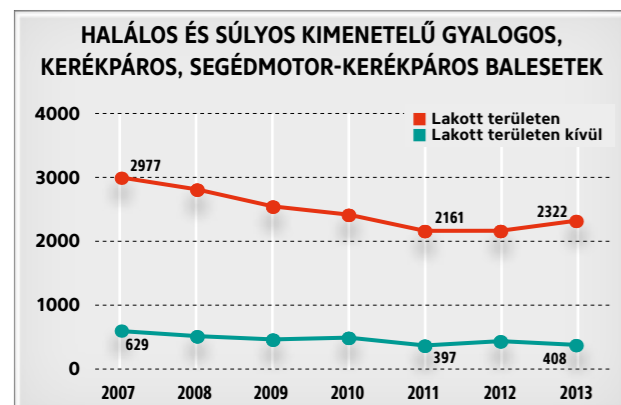
A szakmai közvélemény egyre fontosabb szempontnak tartja, hogy a közlekedésbiztonsági helyzetet ne csak a halálos balesetek számának alakulásával jellemezzük, hanem fokozott figyelmet fordítsunk a súlyos balesetek figyelemmel kísérésére és megelőzésére is.

Az Európai Bizottság 2013 márciusában mutatta be az első mérföldkő a súlyos sérülésekre vonatkozó stratégia felé című dokumentumát. A Bizottság kinyilvánította szándékát arra vonatkozóan, hogy legkésőbb 2015-re a súlyos sérülések visszaszorítására is számszerűsített célokat határozzon meg 2020-as teljesítéssel, és ezt az európai parlamenti képviselők is támogatják. [1]

Az ábrából látható, hogy e mutató szempontjából 2012-ben hazánkban kedvezőtlen fordulat állt be a halálos és súlyos közlekedési balesetek számának alakulásában – hatévi csökkenést követően –, mind lakott területen, mind lakott területen kívül növekedés következett be.

Az Európai Unió 2011–2020 közötti időszakra vonatkozó uniós közlekedéspolitikai programjában fontos célként fogalmazza meg a védtelen közlekedők, így a gyalogosok, a kerékpárosok és motorkerékpárosok közlekedésbiztonsági helyzetének javítását is.

A 6. számú ábra a védtelen közlekedők baleseti adatait mutatja be.



6. SZÁMÚ ÁBRA: Halálos és súlyos kimenetelű gyalogos, kerékpáros, segédmotor-kerékpáros balesetek lakott területen és lakott területen kívüli bontásban

A 6. ábra jól szemlélteti, hogy a védtelen közlekedőket ért halálos és súlyos kimenetelű balesetek döntő többsége lakott területen következik be, és sajnos 2013-ban e területen is növekedés volt tapasztalható.

A statisztikai adatok elemzése alapján összességében megállapítható, hogy

- ▶ az elmúlt évek javuló közlekedésbiztonsági helyzete az országos közúti adatoknak volt köszönhető, az önkormányzati tulajdonú helyi közutakon a baleseti helyzet érdemben nem javult;
- ▶ az önkormányzati közutakon bekövetkezett balesetek száma 2009 óta már meghaladja az országos közutakon történt személyi sérüléssel járó balesetek számát;
- ▶ a halálos és súlyos balesetek száma sajnálatos módon 2013-ban már emelkedést mutat;
- ▶ a védtelen közlekedőket ért balesetek meghatározó része lakott területen történik;

ily módon az önkormányzati közutak, lakott területek közlekedésbiztonsági helyzetének javítása fokozott erőfeszítéseket és teljesen új szemléletű szakmai megközelítést igényel.

2. Az önkormányzati közúti közlekedésbiztonsági teljesítményindex és PIN-díj mint a települési közlekedésbiztonság javításának új szemléletű eszköze

A kormány a közlekedési ágazat közép-, hosszú és nagy távú céljainak meghatározása, a közlekedéssel összefüggő gazdasági, társadalmi, környezeti és területhasználati folyamatok tervezhetőségének biztosítása érdekében elfogadta a 2030-ig terjedő – és 2050-ig távlati kitekintést is tartalmazó – Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiát [2], amely a 2014–2020 közötti, az Európai Unió által pénzügyi forrásokkal támogatott Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program szakmai megalapozását is szolgálja. A stratégiában a kiemelt társadalmi célok között került meghatározásra a közlekedési baleseti események számának és súlyosságának csökkentése, különösen a közúti közlekedés területén. A stratégia rögzíti, hogy a közúthálózatra fordítható forrásokból az elmúlt évtized fejlesztésorientált gazdálkodásával szemben nagyobb arányban kell a meglévő hálózat műszaki állapotának fenntartására erőforrásokat biztosítani. A helyi önkormányzatok tulajdonában lévő közutakat a helyi önkormányzatok költségvetéséből kell finanszírozni. Jelentős forgalmú utak esetében indokolt lehet a központi költségvetés hozzájárulása szakmai feltételrendszerrel szabályozott pályázati lehetőséggel vagy normatív támogatással.

A szakmai pályázati rendszerre egy közlekedésbiztonság-orientált, teljesen új szemléletű, komplex megoldást kínál az az önkormányzati közúti közlekedésbiztonsági teljesítményindex és PIN-díj rendszer, amelyet – a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium támogatásával – a Magyar Mérnöki Kamara által 2013-ban kiírt „Közlekedésbiztonsági ötletpályázaton” I. díjat nyert pályamű tartalmazott. [3]

A települési közlekedésbiztonság területén a javaslat szerinti új szemléletű megközelítést az alábbi tényezők indokolják:

- ▶ az elmúlt öt évben már több személyi sérüléses közúti baleset történt önkormányzati tulajdonú helyi közúton, mint állami tulajdonú országos közúton;
- ▶ míg a mintegy 31 700 km hosszú állami közúthálózat kezelését döntően egy több ezer fős útügyi szakapparátus, a Magyar Közút Nonprofit Zrt. látja el, addig a 170 ezer km hosszú helyi közút útkezelői feladatát 3178 települési önkormányzat képviselő-testületeihez delegálták, ahol meghatározó részben útügyi szakapparátus, útügyi szakember nem áll rendelkezésre;
- ▶ bár a halálos balesetek többsége még mindig lakott területen kívül következik be, a legújabb európai uniós törekvések már a halálos baleseteknél is a súlyos balesetek számának csökkentését is célul tűzik ki, és az összesített (H+S) mutatószám, valamint a védtelen közlekedők baleseti adatai lakott területen lényegesen kedvezőtlenebbek;
- ▶ míg az országos közúthálózaton – a közúti infrastruktúra biztonságára vonatkozó EU irányelv és hazai kormányrendelet eredményeként – már általános gyakorlattá vált a közúti biztonsági audit és felülvizsgálat, valamint a SENSOR program keretében egységes módszertan alapján európai dimenzióban osztályozásra kerül egyes úthálózati elemek közlekedésbiztonsági színvonala is, addig a több mint 45 ezer km hosszú belterületi kiépített közúthálózattal rendelkező több ezer hazai település közlekedésbiztonsági helyzetének értékelésére, összehasonlítására jelenleg semmilyen szakmai mutató, mérőszám nem áll rendelkezésre.

A települési közlekedésbiztonság javítása területén mintaként az Európai Bizottság, Európai Parlament és a tagállamok részére közlekedésbiztonsági kérdésekben szaktanácsadást nyújtó Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (ETSC) teljesítményindexe (PIN) szolgálhat. Ez egy olyan szakpolitikai eszköz, amely segíti az uniós tagállamokat a közúti közlekedésbiztonság javításában. A tagállamok teljesítményének összehasonlítása révén lehetőség nyílik a legjobb európai gyakorlatok azonosítására és támogatására. [4]

Az önkormányzati Közúti Közlekedésbiztonsági Teljesítményindex és PIN-díj eszközrendszer kialakítása és

bevezetése érdekében 2014. május 9-én a Közlekedéstudományi Intézetben „Mit tegyünk településeink közlekedésbiztonságáért? Dolgozzuk ki az önkormányzatok közlekedésbiztonsági teljesítményindexét!” címmel workshopot rendeztek, ahol a több mint harminc hazai élvonalbeli közlekedésbiztonsági szakember egyhangúlag támogatta a vitaindító előadásban vázolt [5] települési közlekedésbiztonsági teljesítményindex bevezetését.

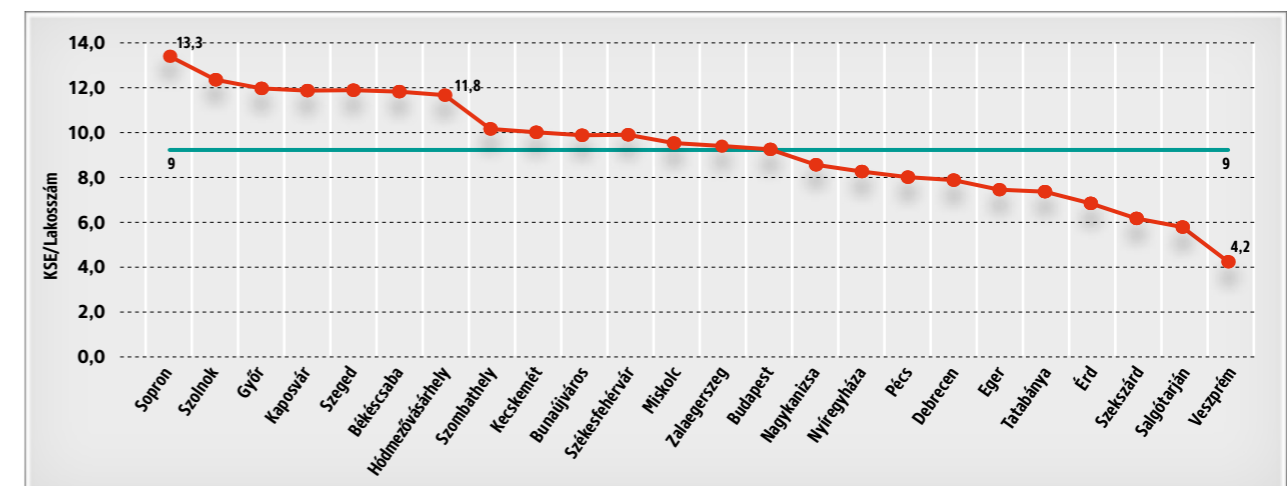
A koncepció szerint a teljesítményindex és PIN-díj rendszer hat fő elemből áll:

- I. A tények, statisztikai adatok, mutatók pillére
- II. A szakszerű, biztonságorientált helyi közútkezelői feladatellátás pillére
- III. A kreativitás, a települési összefogás, összetartozás, tenni akarás, a lehetőségek pillére
- IV. Az I–III. pillérek, mutatók értékelési (PIN) pontrendszere
- V. A települési közlekedésbiztonsági (PIN) díjak
- VI. A teljesítményrendszer kidolgozásával, működtetésével, gondozásával foglalkozó állami, önkormányzati és civil szervek együttműködési rendszere.

I. A tények, statisztikai adatok, mutatószámok pillére

A több ezer hazai településről igen sok – közlekedésbiztonsági szempontból eddig átfogóan rendezetlen – statisztikai adat áll rendelkezésre: lakosok száma, helyi közúthálózat hossza, országos közúti átkelési szakasz hossza, helyi gépjármű-ellátottság, forgalmi és költségadatok stb., illetve ezek viszonya a személyi sérüléssel járó közúti balesetek számához. Ez a pillér (blokk) adna lehetőséget az ún. „kemény” mutatók alapján a települések közlekedésbiztonsági helyzetének önmagukhoz, illetve más hasonló nagyságrendű települések közlekedésbiztonsági helyzetének tényeken, statisztikai adatokon nyugvó, objektív, számszerű összehasonlítására, elemzésére.

Erre mutat jó példát – a workshop gondolatosságát követve – dr. Jankó Domokos cikkében, amikor 24 hazai nagyváros 2011–2013. évi baleseti adatainak átlagát súlyozottan veti össze [6] a $KSE = h \cdot Mh + s \cdot Ss + K \cdot Ks$ képlet alapján, ahol Mh = meghaltak száma, Ss = súlyosan sérültek száma; Ks = könnyen sérültek száma, és súlyozó tényezőként $h=103$; $s=14$; $k=1$ került figyelembevételre, ezer lakosra vetítve.



7. SZÁMÚ ÁBRA: Városok rangsora a (KSE/L) nagysága szerint

A városok (KSE/L) nagysága szerinti értékelést a 7. számú ábra mutatja be. Mint látható, a 9 KSE/1000 lakosra jutó átlagértékhez képest jelentős eltérések mutatkoznak, amelyek részletes szakmai elemzése hozzásegíthet a település baleset-megelőzési fókuszpontjainak beazonosításához, a jó gyakorlatok felismeréséhez elterjesztéséhez. Természetesen a szakszerű megítéléshez más mutatók pl. baleset/önkormányzati út hossz, baleset/átkelési szakasz hossz, baleset/gépjárműállomány stb. is hozzásegíthet, amely mutatók kidolgozására egy hazai szakemberekből álló grémiumot lenne célszerű létrehozni.

II. A szakszerű, biztonságorientált helyi közútkezelői feladatellátás pillére

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény és végrehajtási rendeletei gyakorlatilag ugyanazokat a közútkezelői szakfeladatokat róják a legkisebb településre a helyi közutakat illetően, mint az országos közutak fenntartására és kezelésére létrehozott állami közútkezelő szervezetre. E feladatok az önkormányzatok képviselő-testülete – ahová a közútkezelői tevékenységet az önkormányzati és a közúti közlekedési törvény telepítette – csak akkor tud megfelelni, ha tételesen áttekinti a tulajdonosi jogosítványai, útkezelői hozzájárulásaival, közúti forgalomszabályozással és baleset-megelőzéssel kapcsolatos feladatait, és azt megfelelő szintre – polgármesterre, bizottságra, tanácsnokokra, jegyzőre – delegálja és annak végrehajtását folyamatosan ellenőrzi.

A II. pillérben tehát olyan, a közúti közlekedési törvényben szereplő tételes kötelezettségeket lehetne áttekinteni, minthogy a település gondoskodik-e a forgalmi rend megfelelő kialakításáról és időszakos felülvizsgálatáról, működtet-e útellenőri szolgálatot stb. Ily módon segítő jelleggel lehetne bemutatni a PIN-díj pályázati kérdőívben a képviselő-testület tagjainak, hogy milyen sokrétű, a közlekedésbiztonságot közvetlenül befolyásoló konkrét műszaki tevékenységek tartoznak a feladatkörükbe.

III. A kreativitás, a települési összefogás, összetartozás, tenni akarás, a lehetőségek pillére

Egy település élő organizmus, amelynek élete, jelene és jövője nem képezhető le csak száraz adatokkal, a tételes feladatok végrehajtásáról szóló beszámolókkal, hiszen legalább ekkora jelentősége van a település jövőjét illetően az ott élők tenni akarásának, kreativitásának. Erre hívja fel a figyelmet a településfejlesztés területén megalkotott ún. KRAFT-index és a Kreatív városok és fenntarthatóság című kutatás [7] a következők szerint:

„A koncepció egyik új eleme az ún. „puha tényezők” – kreativitás, innovációs képesség, új tudás létrehozása, a tudástranszfer, az együttműködési készség, a bizalom, a kollektív kompetenciák stb. – előtérbe állítása és mérése. A társadalmi, gazdasági és tudományos kapcsolatok és hálózatok sűrűsége, minősége és dinamizmusa a sikeres fejlődés és fejlesztés kulcsa: ezek ma már fontosabb tényezők, mint a fizikai távolság, az adminisztratív jogi határok vagy az ún. „kemény” indikátorok.”

Mivel a közlekedési baleset komplex jelenség, megelőzése is igen sok és szerteágazó tevékenységet, intézkedést

igényel. Mindemellett a települések nagysága, úthálózat-szerkezete, forgalmi viszonyai, lakosságának életviszonyai megannyi különbözőséget és hasonlóságot rejtenek magukban, így baleset-megelőzési tevékenységük összegyűjtése, a jó gyakorlatok bemutatása és elterjesztése a hazai közlekedésbiztonság növelésének egyik aranytaléka lehet. E pillér jó alapot nyújthatna annak áttekintésére, hogy tárgyalta-e a képviselő-testület a település közlekedésbiztonsági helyzetét, támogatta-e a civil szervezetek és az úthasználók ez irányú törekvéseit, szervezett-e közlekedésbiztonsági előadásokat, akciókat, vetélkedőket, kinevezett-e közlekedésbiztonsági tanácsnokokat, egyeztetett-e a település közlekedésbiztonsági helyzetéről az országos közútkezelővel, a közlekedési, illetve rendőrhatalósággal, valamint milyen saját kezdeményezései vannak a település közlekedésbiztonságának növelésére.

A III. pillér tehát a települések önszerveződéséről, kreativitásáról, sokszínűségéről, a jó gyakorlatok elterjesztéséről szólhat, amelyet egy önálló települési közlekedésbiztonsági honlap létrehozása segíthet elő.

IV. Az I-III. pillérek (mutatók) értékelési pontrendszer

Az értékelési pontrendszer kialakítása során a települések önmagukhoz képest történő javulása képezhetné az egyik alapvető mércét, de természetesen a különböző településkategóriák teljesítménymutatóinak összevetése is számos tapasztalat levonására adhatna lehetőséget. Az értékelési rendszert – a baleset-megelőzési szakmai prioritások számbavétele alapján – célszerűen egy szakmai munkabizottság dolgozhatja ki, széles körű társadalmi egyeztetéssel.

V. Települési közlekedésbiztonsági (PIN) díjak

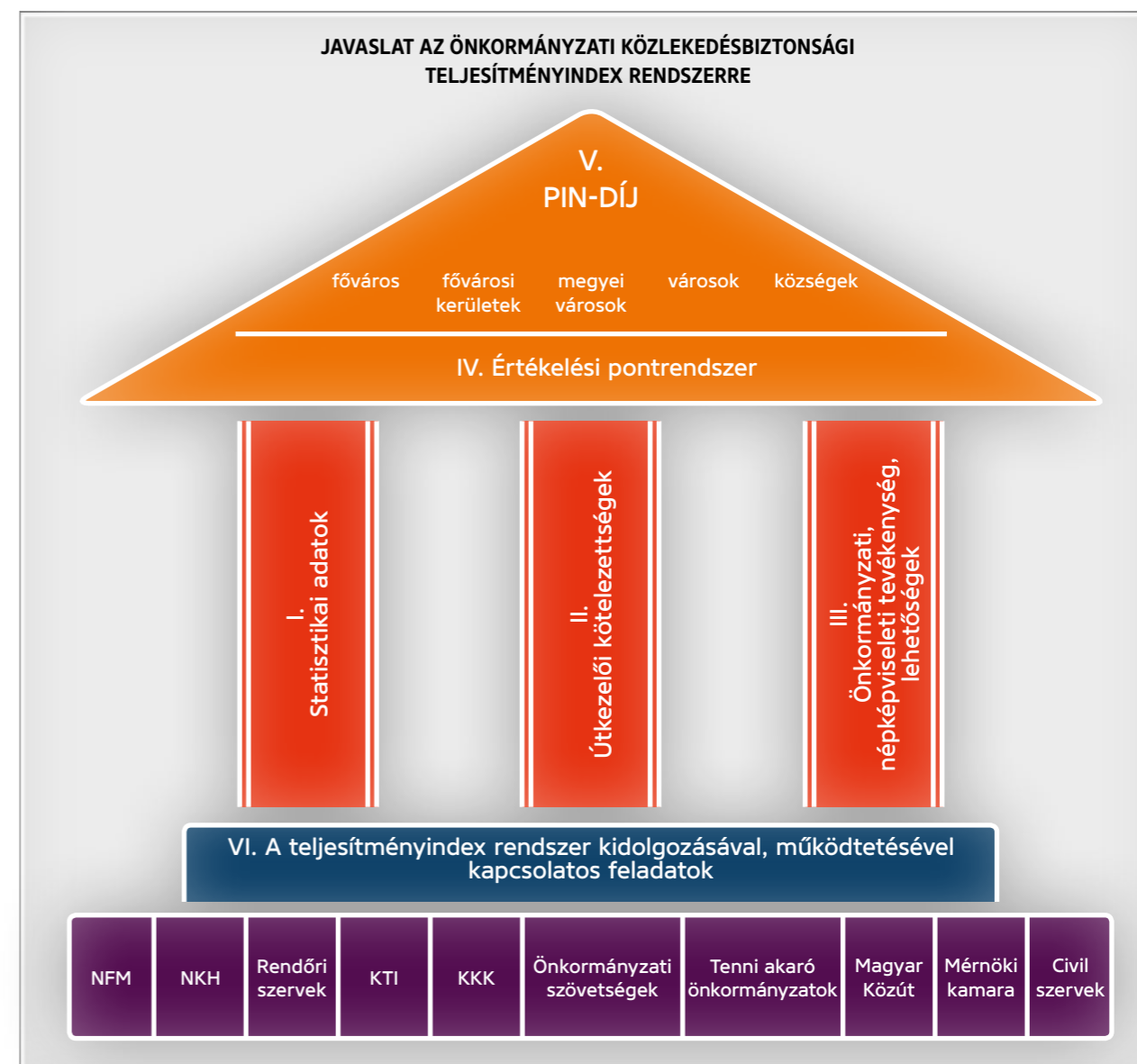
Az értékelési rendszer alapján kerülne sor évente a települési közlekedésbiztonsági (PIN) díj átadására ünnepélyes keretek között a főváros, fővárosi kerületek, megyei jogú városok, városok, nagyközségek, községek kategóriákban. A PIN-díj lehetne erkölcsi elismerés oklevelekkel, serlegekkel, de igazán vonzó akkor tudna lenni, ha megfelelő forrásbiztosítással, jelentősebb díjakkal, beruházások odaítélésével párosulna, például:

- ▶ a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretében készített kisfilmek, kincsestár, prospektusok közreadása a pályázóknak;
- ▶ KRESZ-park építése, építetési tanácsadás;
- ▶ közúti biztonsági auditori órakeret;
- ▶ kiskölségű forgalomtechnikai eszközök, beruházások (sebességjelzők, sárga villogók, jelzőlámpásítás, körforgalom-kiépítés stb.).

Azokat a településeket, ahol nem történt személyi sérüléses baleset, külön oklevéllel lenne célszerű jutalmazni, települési szinten ugyanis már elérhető a „zéró” verzió.

VI. A teljesítményrendszer kidolgozásával, működtetésével, gondozásával foglalkozó állami, önkormányzati és civil szervezetek együttműködési rendszere

Fontos kérdésként merülhet fel, hogy ki dolgozza ki, ki működtesse a települési közlekedésbiztonsági teljesítménymutató



8. SZÁMÚ ÁBRA: Javaslat az önkormányzati közlekedésbiztonsági teljesítményindex rendszerre

és díjazási rendszert. A rendszer szakmai kidolgozásának feladata nyilvánvalóan az állami szervekre – az NFM és háttér-intézményei, az NKH, a KTI, a KKK, valamint a BM és a rendőri szervekre – hárulna, akiknek a munkáját segíthetnék a Magyar Közút Nonprofit Zrt., az önkormányzati szövetségek, az aktív önkormányzatok, a Mérnöki Kamara, a Közlekedéstudományi Egyesület és más civil szervezetek.

Az önkormányzati közlekedésbiztonsági teljesítményindex rendszerre vonatkozó javaslatot a 8. ábra foglalja össze. [5]

A rendszer kialakítása esetén a települési közlekedésbiztonsági helyzet javítása terén fontos szerep hárulhat azokra a közúti biztonsági auditorokra, akiket az elmúlt években a Széchenyi István Egyetem és a Budapesti Műszaki és

Gazdaságtudományi Egyetem tanfolyamain képeztek ki. Az auditorok a program kapcsán bekapcsolódhatnak a szakemberhiányos, több mint 3100 hazai település forgalmi-rend-felülvizsgálatába, új önkormányzati közlekedési létesítmények auditálásába, és tapasztalataikat – az ETSC-hez hasonlóan – Éves Települési Közlekedésbiztonsági Jelentésben tehetnék közzé auditori vándorgyűlések keretében. Az auditori képzés tananyagának megújítása során a települési közlekedésbiztonság új szemléletű megközelítésének módszertanára a Nemzeti Közlekedési Hatóság is kiemelt figyelmet fordít.

BÍRÓ JÓZSEF
ÉPÍTŐMÉRnök, FORGALOMTECHNIKAI SZAKMÉRnök,
SZAKKÖZGAZDA, A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG UTÜGYI,
VASÚTI ÉS HAJÓZÁSI HIVATALÁT VEZETő ELNÖKHELYETTES

IRODALOMJEGYZÉK

- | | | |
|--|--|---|
| <p>[1] ETSC 7. Közúti Közlekedésbiztonsági PIN Jelentése: Magyar Közlekedés 2013. december 18.</p> <p>[2] A Korm. 1486/2014. (VIII. 28.) Korm. határozata a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-Fejlesztési Stratégiáról</p> <p>[3] Bíró József: Javaslatok a közlekedésbiztonsági tevékenység társadalmi szintű kibontakoztatására</p> | <p>[4] Forrás: ÉLET ÚTON Közúti Közlekedésbiztonsági Füzetek sorozat különszáma</p> <p>[5] Bíró József: Mit tegyünk településeink közlekedésbiztonságáért? Dolgozzuk ki az önkormányzatok közlekedésbiztonsági teljesítményindexét. Vitaindító előadás</p> | <p>[6] Dr. Jankó Domokos: A hazai települések közúti közlekedésbiztonsági helyzetének értékelése közlekedésbiztonsági teljesítménymutatóval (kézirat)</p> <p>[7] Miszlivetz Ferenc és az ISES kutatói: Kreatív városok és fenntarthatóság. Javaslatok a Duna-stratégia megvalósítására Nyugat-Pannónia példáján</p> |
|--|--|---|

Középpontban a közösségi közlekedés

KIHÍVÁSOK A KÖZÚT ÉS A VASÚT ELŐTT

A közösségi közlekedés szervezése, lebonyolítása jórészt állami/önkormányzati monopólium, bár ezen a szakterületen is fújnak már a piacnyitás szelei. A helyközi buszközlekedésben a Volánok közszolgáltatási szerződése 2016 végén lejár, így legkésőbb a jövő év során új, nyílt tendereken kell kiválasztani a 2017. január elsejétől szolgáltató céget, cégeket. A belföldi vasúti személyszállításban ugyan még nyolc évig a MÁV-START és a GYSEV a kizárólagos szolgáltató, ám e társaságoknál is jelentős gördülőállomány- és informatikai beruházásokra van szükség ahhoz, hogy versenyképesek legyenek majd az esetleges kihívókkal szemben. Szóval a közszolgáltatásokat ellátó hazai társaságok – egyelőre elsősorban közúton – nem ülhetnek a babérjaikon, számos feladat áll még előttük, melyek sikeres megoldása alapvető feltétele annak, hogy a majdani piaci versenykörnyezetben eséllyel állják meg a helyüket. Ezekről a kihívásokról rendezett konferenciát Magyar Közlekedés címmel a Fórum Média Kiadó június 10-én, több mint százhusz közlekedési szakember részvételével. A Nemzeti Közlekedési Hatóság szakmai partnerként támogatta a rendezvényt.

A KIEMELT ÜGYEK IS SORBAN ÁLLNAK

A közösségi közlekedés egyre inkább meghatározó lesz a fővárosban és vidéken egyaránt, nem véletlen, hogy az Európai Unió is kiemelt figyelmet fordít és több forrást biztosít e szakterület fejlesztésére – hangsúlyozta köszöntőjében Bodor József. A Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) elnökhelyettese szerint itthon azokat a területeket érdemes fejleszteni, amelyekben Budapestnek és a nagyobb vidéki városoknak nemzetközileg is elismert hagyománya van, ilyen az autóbusz-, a villamos- és a trolibusz-közlekedés. Az új vonalak létesítése, az új járművek beszerzése,

közszolgáltatásokhoz. E folyamatokat azonban még több tekintetben tartalommal kell megtölteni, annak érdekében, hogy az európai uniós szabályoknak is eleget tévő, az utasok igényeit és elégedettségét előtérbe helyező, minőségi, összehangolt, átlátható személyszállítási közszolgáltatásokat teremthessünk, mondta Somodi László. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) Közlekedési Szolgáltatási Főosztályának vezetője felhívta a figyelmet a közlekedési közszolgáltató társaságokkal szemben megfogalmazott elvárásokra, így a járművek, valamint az utasok kiszolgálását végző létesítmények (állomások és megállóhelyek) tiszt-



BODOR JÓZSEF, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettese



SOMODI LÁSZLÓ, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Közlekedési Szolgáltatási Főosztályának vezetője

a régiók felújítása, a kiszolgáló személyzet oktatása, vizsgáztatása nem olcsó mulatság, és bár tagadhatatlan, hogy mindezekre szükség van, az sem mindegy, hogy a meglévő rendszereket tudjuk-e hatékonyan, a közlekedés egészébe integrálva működtetni. A Nemzeti Közlekedési Hatóság jogalkalmazóként vesz részt a közösségi közlekedés fejlesztésében, ami annyit jelent, hogy szolgáltató hatóságként igyekszik a törvény által megszabott határidőkön belül a lehető leggyorsabban reagálni a beérkező kérelmekre. „A feladatunk nem egyszerű, hiszen – ahogyan az Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal vezető elnökhelyettes kollégám szokta emlegetni – már a kiemelt ügyek is sorban állnak. Erre mondhatjuk, hogy ez jó hír, hiszen azt jelenti, hogy egymásba érnek a fejlesztések, a felújítások, az új járművekkel kapcsolatos engedélyezési eljárások, amelyek a fejlődés irányába mutatnak” – szögezte le Bodor József.

A 2012-ben hatályba lépett személyszállítási törvény egységes és kiszámítható szabályozási környezetet biztosít a személyszállítási szolgáltatásokban érintett szereplők számára, továbbá minden feltétel adott ahhoz, hogy az összes hazai település hozzáférjen a közlekedési

taságára, a menetrend szerinti közlekedés fontosságára, a megbízható, pontos utastájékoztatásra. Komoly kihívásként jelentkezik a közösségi közlekedést érintő intelligens rendszerek (elektronikus jegy-, utastájékoztató, forgalomirányítási és elszámolási rendszerek) működésének összehangolása. Ennek első lépése a valamennyi szolgáltatóra érvényes egységes elektronikus jegy- és bérletrendszer bevezetése 2016. december 31-ig. Szintén kardinális kérdés a menetrendek összehangolása, az egységes és ügyfélbarát közösségi közlekedési tarifarendszer bevezetése, továbbá a koordinált infrastruktúra- és járműfejlesztés.

FELELŐSÉG MINDEN KÖZLEKEDŐÉRT

A fejlesztések irányát 2020-ig meghatározó uniós szintű Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia lényege a versenyképes gazdaság működési és fejlődési feltételeinek biztosítása, a mobilitási igények ésszerű kiszolgálása. Ez egyaránt érvényes a személyközlekedés, az áruszállítás és a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére, illetve a közlekedésbiztonságot és a környezetvédelmet érintő horizontális tényezőkre, jelentette ki az NFM Közlekedési Operatív



TAR SÁNDORNÉ, az NFM Közlekedési Operatív Programokért Felelős Államtitkárságának osztályvezetője



DABÓCZI KÁLMÁN, a Budapesti Közlekedési Központ vezérigazgatója

Programokért Felelős Államtitkárságának osztályvezetője. Tar Sándorné úgy vélte, lesz néhány, a Közlekedési Operatív Program (KÖZOP) keretében megvalósult beruházás, amelyet úgy kell lezárni idén december 31-én, hogy a befejezésükre nem tudnak EU-s forrást biztosítani. Ezzel párhuzamosan pedig olyan projektek kerülhetnek be az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Programba (IKOP), amelyekkel korábban nem számoltak, így összességében kevesebb projekt megvalósítására nyílik lehetőség a tervezettnél. A 2014–2020-as időszakban jobban oda kell figyelni a projekt-előkészítésre, vonta le az elmúlt időszak egyik fontos tanulságát az előadó. A közúti elérhetőség javítása

A Budapesti Közlekedési Központ messze több mint tömegközlekedés, felelősséget érez minden közlekedőért.

a hiányzó szakaszok megépítésével az országhatárig és a megyeközpontokig; a vasúti és vízi TEN-T hálózatok fejlesztése; a fenntartható városi közlekedés fejlesztése; az elővárosi vasúti elérhetőség javítása, emlékeztetett az IKOP négy prioritására az osztályvezető. Kiemelte, az IKOP teljes kerete mintegy 1200 milliárd forint, amely ugyan elmarad a KÖZOP 2300 milliárd forintos keretétől, de ehhez hozzájön az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközben (CEF) lévő, kizárólagosan Magyarország által felhasználható 1000 milliárdos összeg.

Az Európai Nagyvárosi Közlekedési Hatóságok Szövetsége (European Metropolitan Transport Authorities) kimutatásai szerint mobilitás terén hazánk fővárosa jól áll. Az ezer lakosra jutó járművek számát tekintve Budapest ugyan még mindig elmarad a nyugat-európai nagyvárosoktól, ám épp a kisebb motorizációs fejlettségi szint miatt előkelő helyet

foglal el hozzájuk képest az egyéni, közösségi és alternatív (gyalogos-, kerékpáros) közlekedést összehasonlító számok terén, mondta Dabóczy Kálmán, a Budapesti Közlekedési Központ vezérigazgatója. A szakember a Közösségi közlekedési közszolgáltatások megrendelői szemmel című előadásában leszögezte: a BKK a legmodernebb európai trendeket akarja követni, amikor az utasok szinte nem is tudják, hogy egy áruház bútorosztályán ülnek, vagy a közösségi közlekedésben vesznek részt, illetve amikor a megállóhelyek információs pontokként működnek, ahol az utazóközönség az utazásszervezéstől a járat- és jegyinformációkig mindenről pontos tájékoztatást kap. „Nem a rácsos ablakon keresztül kell kommunikálni az ügyféllel, hanem olyan élményt kell biztosítani, hogy az utas szabadon dönthesse el, a kínált szolgáltatások közül melyiket kívánja megvásárolni. Filozófiánk lényege, hogy a BKK messze több mint tömegközlekedés, felelősséget érez minden közlekedőért” – húzta alá Dabóczy Kálmán, aki szerint az autós és közösségi közlekedést össze kell hangolni, nagyobb átjárhatóságot biztosítva a kettő között.

NEHÉZ AZ UTASOK ÉLETE

Az utasok jogait egyrészt védik a jogszabályalkotók a jogszabályok megalkotásával, másrészt a szolgáltatók a jogszabályi háttér alapján elkészített üzletszabályzatok útján, ezt Menich Péter, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Piacfelügyeleti és Utasjogi Főosztályának vezetője közölte. Az üzletszabályzatokat a közlekedési hatóság hagyja jóvá és ellenőrzi az annak megfelelő működést mind vasúton, mind közúton. Ha ennek ellenére utaspanaszok merülnek fel, azokat az NKH szakemberei minden esetben a szolgáltatókkal közösen igyekeznek kivizsgálni és a jogszabályok adta keretek között orvosolni. A hatósági ellenőrzések egyik kiemelt területe az utastájékoztató vizsgálat,



Fotó: Inf.Zsoltán

MENICH PÉTER, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Piacfelügyeleti és Utasjogi Főosztályának vezetője

hangoztatta a főosztályvezető, a jellemzőbb hiányosságok között említve a teljesen hiányzó vagy hatályát veszített hirdetményt, a menetrendváltás késői meghirdetését, a járatokkal, átszállási kapcsolatokkal összefüggő tájékoztatás hiányát. „Nehéz az utasok élete” – jegyezte meg az előadó –, akik leggyakrabban a menetjegy-értékesítéssel,

Az utaspanaszokat az NKH szakemberei a szolgáltatókkal közösen igyekeznek kivizsgálni és orvosolni.

a kedvezmények igénybevételeivel kapcsolatban fogalmazták meg panaszukat. Sokan emelnek kifogást a jegykiadó automaták meghibásodása, az autóbussz-vezetők, jegylenőrök magatartása vagy a szolgáltatás minősége miatt is. Ha a hatóság az utasok jogaira vonatkozó előírások megsértését tapasztalja, akkor az érintett szolgáltatót, közlekedésszervezőt eltiltja a jogsértő magatartás folytatásától, utasjogi felügyeleti bírságot szabhat ki és a jogsértőt kötelezi az eljárás költségeinek megtérítésére.

A 3154 magyarországi településből csak nyolcat nem lehet menetrendszerű buszközlekedéssel elérni, ami napi szinten kb. 40 ezer járatot jelent. György Tibor, a VOLÁN Egyesülés személyszállítási igazgatója rámutatott, a helyközi autóbussz-forgalomnak mindig más volt a szerepe, mint a vasúti közlekedésnek, amit a megtett átlagos út mértéke is jól tükröz. Amíg a vasútnál 50 km az átlagos utazási távolság, addig ez az autóbussz esetében 20 km körül alakul. A Volán társaságok régiós összevonásával kapcsolatban elhangzott, a helyközi közösségi közlekedés magas színvonalú biztosításának és gazdaságos működtetésének alapvető feltétele a személyszállító járműpark modernizációja és a közlekedési alágazatoktól független, országos



GYÖRGY TIBOR, a VOLÁN Egyesülés személyszállítási igazgatója

utastájékoztató rendszer kiépítése. A régiós átalakítás végrehajtása kapcsán megfogalmazott cél szerint a hét regionális közlekedési központ esetében olyan szervezeti felépítés kialakítására kell törekedni, ami országos szinten összehasonlíthatóvá teszi a Volán társaságokat, valamint további racionalizálást tesz lehetővé az adminisztrációs és irányítási folyamatokban. A régiós működés eredményeként, a kapacitások további optimalizálásával, a menetrendek összehangolásával, valamint a méretből adódó beszerzési előnyök érvényesítésével nagymértékben növekedhet a Volán cégek versenyképessége, ami elengedhetetlen ahhoz, hogy a közszolgáltatási szerződések lejártával, a 2017-től esedékes piacnyitásra a leghatékonyabban tudjanak felkészülni a társaságok.

FELKÉSZÜLÉS A LIBERALIZÁCIÓRA

A néhány évvel ezelőtti kínálatcsökkentés ellenére a vasúti közösségi közlekedésben nem csökkent látványosan az utasforgalom – az utasvesztés lényegesen kisebb mértékű volt, mint a Volánoknál –, ami így viszonylag stabilnak nevezhető, állapította meg előadásában Ács Balázs. A KTI Közlekedéstudományi Intézet (KTI) Személyközlekedési Igazgatóság integrált-szolgáltatási vezetője szerint az

A KTI jelentős szerepet vállal a közúti és vasúti közösségi közlekedési szolgáltatások összehangolásában.

intermodális csomópontok kezdetleges formái ma is léteznek a hazai hálózaton, de az integrált közösségi közlekedés szempontjából sokat javítana a helyzeten a vonatos-autóbusszos közös peronos átszállás előnyben részesítése, a még több P+R parkoló építése, vagy a közös pénztárak,



ÁCS BALÁZS, a KTI Közlekedéstudományi Intézet Személyközlekedési Igazgatóság integrált-szolgáltatási vezetője



ZARÁND GYÖRGY, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója

automaták elhelyezése a várótermekben. A KTI jelentős szerepet vállal a közúti és vasúti közösségi közlekedési szolgáltatások összehangolásában, elsősorban menetrendi szinten. A szakemberek egy európai szinten egységes, integrált, ütemes menetrenddel dolgoznak (ITF), mely alapján csomóponti csatlakozások kialakítására lehetőséget adó menetrendek tervezhetők itthon is. Az integrációnak azonban

Az állammal kötött megállapodás növeli a vasút hatékonyságát, és tervezhető finanszírozást biztosít.

van egy alapproblémája, mégpedig az, hogy amíg a fővonalakon biztosítható az ütemesség, a mellékvonalakon ez már csak csúcscsúcsban éri meg. De egyéb homokszemek is kerülhetnek a gépezetbe, melyek közül az ország szinte teljes vasúti hálózatán jellemző vágányzárak jelentik a legnagyobb kihívást, így ugyanis nehéz az ITF szerinti kiszámíthatósággal és költséghatékonysággal üzemelni.

Az európai állami vasúti társaságok irigykedve tekintenek a MÁV-START-ra, mert amíg a környező országokban egyre több a magánvasút a személyszállítási piacon, addig a magyar vasúttársaságnak tíz évre szóló közszolgáltatási szerződést sikerült kötnie az állammal. A megállapodás növeli a vasút hatékonyságát, kiszámíthatóbb menetrendet, foglalkoztatást és tervezhető finanszírozást biztosít. Ezt a tíz évet – amelyből már kettő eltelt – a liberalizációra való felkészülésre kell fordítani, jelentette ki *Zaránd György*, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója. A vasúti személyszállítási közszolgáltatások fejlesztési lehetőségeiről elmondta, a START Budapest elővárosi belső zónájában 15 perces követést, a külső zónában 30, illetve 60 perces követést tervez. Célként tűzték ki az S-BAHN közlekedés

megteremtését a fővárosi bevezető szakaszokon, és új átlós viszonylatok kialakítását. Távolsági forgalomban azt szeretnék, ha a 100 ezernél nagyobb lélekszámú városokat 60 perces, a 100 ezernél kisebb városokat 120 perces járatsűrűséggel tudnák kiszolgálni. Az interregionális forgalomban szintén 120 perces járatkövetés a cél, amit a hivatásforgalom időszakában sűrítene. Az S-BAHN közlekedés céljára 20 motorvonatot kívánnak vásárolni, ezen kívül 6+15 darab 200 ülőhelyes elővárosi villamos motorvonat beszerzése is a terveik között szerepel. A menetrendalapú infrastruktúra-fejlesztést szem előtt tartva, a következő öt évben mintegy egymillió forintot fordítanak pályafelújításra.

PÉNZBE NEM KERÜLŐ JAVASLAT

A vasúti törvény, a kölcsönös átjárhatóságot szabályozó, illetve az engedélyezésről szóló miniszeri rendelet és az NKH működését szabályozó kormányrendelet tartalmazza a vasúti járművek engedélyezéséről szóló előírásokat, melyek valamennyi vasúti szegmensre, tehát az országos közforgalmú, helyi közforgalmú, saját célú és erdei vasutakra egyaránt vonatkoznak, miközben már javában folyik a járműjavítók engedélyezésének szabályait rögzítő rendelet előkészítése is. *Alscher Tamás*, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Vasúti Főosztályának vezetője A kötőtpályás járművek és kiszolgáló létesítményeik engedélyezése, ellenőrzése című előadásában hangsúlyozta, az építésfelügyeletet, a vasútvállalatokat, az infrastruktúra-üzemeltetőket, a vasútijármű-gyártókat és a javítóműhelyeket folyamatosan ellenőrizniük kellene, azonban a létszám ehhez nem biztosított. Ráadásul a hatóság szakemberei nem nagyon jutnak ki terepre, pedig hasznos lenne működés közben is megismerkedni az új technológiákkal. Mindennek ellenére a vasúti főosztály munkatársai erejükön felül végzik az



ALSCHER TAMÁS, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Vasúti Főosztályának vezetője

ellenőrzési tevékenységet, aminek nem a büntetés a célja, hanem az egyenlő feltételek biztosítása – erősítette meg *Alscher Tamás*. Ha ugyanis a hatóság nem veszi elő a zavarosban halászókat, akkor a becsületes, jogkövető vasútvállalatok jogai sérülnek.

A közösségi közlekedés fejlesztése azért fontos, mert Budapesthez hasonlóan az emberek a vidéki városokban is előszeretettel költöznek a külső, kertvárosi övezetekbe, és az ott élők első mobilizációs, közlekedési szükségleteit ugyanúgy ki kell szolgálni, mint a fővárosban. *Nagy Attila*, a DKV Debreceni Közlekedési Zrt. vezérigazgatója szerint közlekedési lefedettség és járatsűrűség tekintetében nincs okuk szégyenkezni, a technika azonban még fejlesztésre szorul. Ilyen feltételek mellett kell felvenniük a versenyt a személygépjárművekkel, valamint az ennél is nagyobb konkurenciát jelentő kerékpárokkal. Az erre adott válasz csak a fenntartható és finanszírozható közlekedési közlekedés fejlesztése lehet, amire 2005 óta összesen több mint 30 milliárd forintot költöttek, főleg európai uniós forrásból. Ebben benne van az a 11 milliárdos projekt is, amely során

Minden városban létre kell hozni egy közlekedésszervezőt, különválasztva a megrendelői és szolgáltatói feladatokat.

Debrecen 140 alacsonypadlós, környezetbarát autóbust vásárolt, valamint modern utastájékoztatói rendszert vezetett be. (Debrecenben a villamosok, a trolibuszok és az autóbuszok több mint százmillió utast szállítanak évente.) Éves szinten 13–14 milliárdnyi többletforrással az országos közösségi közlekedést zavartalanul lehetne működtetni, mondta a vezérigazgató, és egy pénzbe nem kerülő javaslattal is élt: a BKK mintájára minden városban létre kell



KOVÁCS TAMÁS, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Jármű Főosztályának vezetője

hozni egy közlekedésszervezőt, különválasztva a megrendelői és szolgáltatói feladatokat.

Az Európai Unióban egységes műszaki és engedélyezési előírások vonatkoznak szinte minden járműkategória-típus jóváhagyására, ennek köszönhetően a gyártóknak az egész unióban egységes feltételeknek, az úgynevezett M3-as kategória előírásainak kell megfelelniük. Az egységesítés

A típus-jóváhagyási rendszernek meg kell felelnie az egyre szigorodó nemzetközi követelményeknek.

természetesen a jóváhagyó hatóságokra is kiterjed. A közúti járművek típus-jóváhagyási rendszere két pilléren nyugszik – az egyiket az ENSZ EGB előírásai, a másikat az uniós jogszabályok jelentik –, és deklarált célja, hogy hozzájáruljon, valamint megfeleljen az egyre szigorodó, közlekedésbiztonsággal és környezetvédelemmel szemben támasztott nemzetközi követelményeknek. Mindkét szabályozás esetében több mint száz irányelvet, rendeletet tartunk számon, tájékoztatott *Kovács Tamás*, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Jármű Főosztályának vezetője. Hozzátette, jelenleg sok a párhuzamosság a két szabályozás között, de az unió szeretné ezeket a kettősségeket megszüntetni, majd hosszú távon átvenni az ENSZ EGB előírásait. A követelmények folyamatos megújításában a járműgyártók járnak az élen, hiszen az óriási piaci verseny következtében ez az iparág költi legtöbbet innovációra. Ha a fejlesztések hatékonynak bizonyulnak a biztonság, környezetmegóvás, energiatakarékosság szempontjából, akkor bekerülnek a szabályozásokba, és onnantól kezdve már mint kötelező elemek jelennek meg, nem pedig opciós megoldásként.

DÉKÁNY ZSOLT

Egy éve lépték át a határt a magyar légiforgalmi irányítók

AZ ELSŐ ÉV FORGALMI TAPASZTALATAI

Egy év telt el azóta, hogy a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt. mint technikai megvalósító segítségével újra megnyílt a Koszovó feletti magas légtér, és a budapesti székhelyű légiforgalmi irányítókörpontból, mintegy hétszáz kilométer távolságból magyar irányítók kezelik fennakadások nélkül a légtérben közlekedő polgári légiforgalmat. A szerzők cikkükben a technikai megvalósítás rövid ismertetése után az eltelt egy év forgalmi statisztikáit elemzik.

BEVEZETÉS

Az Észak-atlanti Tanács (North Atlantic Council) 2012 áprilisában hatalmazta fel Magyarországot, a Koszovói Nemzetközi Biztonsági Erőt (KFOR) és a HungaroControlt a koszovói magas légtér újrainvitására szükséges bilaterális és multilaterális tárgyalások lefolytatására és a szükséges megállapodások megkötésére. Magyarország kormánya, valamint a KFOR 2013. július 16-án írta alá a Koszovó feletti kijelölt légtérben történő egyes léginavigációs szolgálatok nyújtásáról és egyéb kapcsolódó tevékenységek ellátásáról szóló, részletes végrehajtási megállapodást, amely alapján 2014. április 3-án megindulhatott a Koszovó feletti magas légtérben a távolkörzeti léginavigációs szolgáltatás ellátása.

A TECHNOLÓGIAI MEGVALÓSÍTÁSRÓL

A Magyar Légiforgalmi Szolgálat 2012 végén új léginavigációs központot helyezett üzembe, amelyet úgy alakítottak ki, hogy ne csak a magyar légtér pillanatnyi kapacitásigényeinek

kielégítésére legyen alkalmas, hanem a középtávon várható növekedési és egyéb fejlesztési igények teljesítésére is képes lehessen, és lehetővé tegye a légiforgalmi irányítás hatékonyságának és kapacitásának növelését. Az ún. ANS III irányítókörpont kialakítása azért vált szükségessé, mert a korábbi központ hardverei tizenhárom éves működés után kezdtek megérni a cserére, és ezt éles üzem mellett szinte lehetetlen lett volna kivitelezni. Ezenkívül a fejlesztés célja volt a szektorkapacitás bővítése is, mivel a nyári csúcsidekban a növekvő légi forgalom hatására az elmúlt évezred utolsó éveiben tervezett és telepített ANS I központ elérte a kapacitásmaximumát. Azonban az új épülettel nemcsak új és bővített hardverparkot kapott a magyar légiforgalmi irányítás, hanem új szoftverplatform is került ezekre; így alakítva ki Európa egyik legkorszerűbb irányítókörpontját. A központ létrehozásához a légiforgalmi irányítást lehetővé tevő – többek között a repülési tervek adatfeldolgozását végző és a légtér-ellenőrzési adatokat fogadó

rendszerből álló – szoftverplatformon kívül mintegy 140 km-nyi technológiai kábelezésre, új irányítópultokra, a szerverek telepítésére szolgáló rackszekrényekre, szerverekre, rádióberendezésekre, valamint a rádió- és telefonkommunikációt biztosító integrált hangkommunikációs berendezésre is szükség volt. A technológiai beruházás nagyságát jól szemlélteti, hogy míg az épület nagyságrendileg 3,5 milliárd forintba került, addig a beleépített technológia 7,5–8 milliárd forintos értéket képvisel. A megvalósításhoz szükséges források több mint 85 százalékát a költségvetési támogatásban nem részesülő HungaroControl önerőből biztosította. A beruházás megvalósulását az Európai Unió is támogatta, hiszen Transzeurópai Hálózatfejlesztési Terv (TEN-T) keretében hatmillió euró értékű támogatást nyújtott.

Az ANS III irányítókörpont építése során, a munkaterem kialakításakor már helyet kaptak olyan tartalék irányítói munkahelyek is, amelyeket a Koszovó felett áthaladó gépek irányítására hoztak létre. Az irányítási feladat ellátását a magyar légtérben a MATIAS (Magyar Automated and Integrated Air Traffic System) szoftver segítségével végzik. Erre a háttérre alapozva és a magyar légiforgalmi irányítást biztosító szoftver mintájára a HungaroControl a THALES Air Systems közreműködésével kialakította a Koszovó feletti magas légtér légiforgalmi irányításának feladatait támogató KATIAS (KFOR Sector Automated and Integrated ATC System) szoftvert.

Emellett az irányítás technikai feltételeinek megteremtéséhez, az operatív kettős fedés biztosításának érdekében a régió öt radarjának jeleit kellett beszerezni. A repülésbiztonság fenntartása érdekében a legjobb fedés elérését

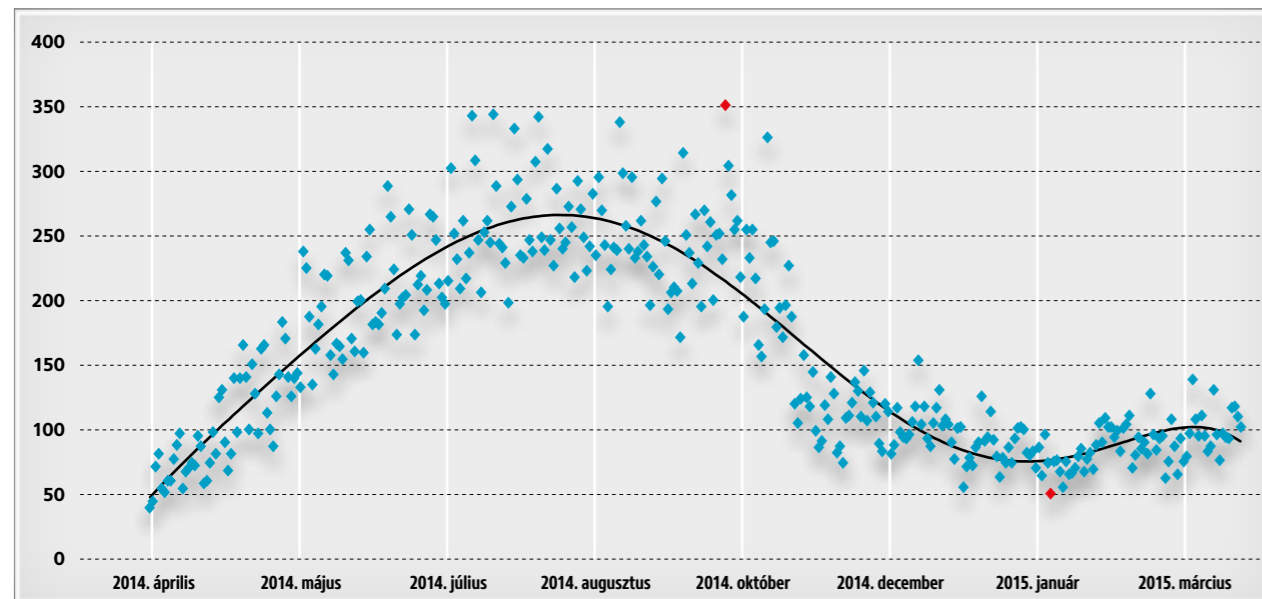
- ▶ a BULATSA bolgár szolgáltató partnertől a Vitosha radar,
- ▶ a SMATSA szerb-montenegrói szolgáltató partnertől a Murtenica és a Koviona radarok,
- ▶ az M-NAV macedón szolgáltató partnertől az Ohrid radar,
- ▶ a BHANSA bosznia-hercegovinai szolgáltató partnertől pedig a Jahorina radar jelei segítik.

Ezen adatok feldolgozását követően létrejön a szükséges, többszörös fedés. A rádiószolgáltatás infrastruktúrális alapját a hazai távközlési szolgáltatók mellett az M-NAV gradishti rádióállomása és a SMATSA kopaoniki rádióállomása nyújtja. A régió országai és a HungaroControl közötti adatkapcsolatot védett, bérelt telekommunikációs vonalak biztosítják. Tekintve, hogy számos adatkapcsolat és szolgáltatás érintett, több telekommunikációs szolgáltató is partner a koszovói adatkapcsolatok biztosításában, úgy mint a Magyar Telekom, a GTS és a ONE (Telekom Szlovénia).

Partnerszolgáltató	Szolgáltatás	
	típus	helyszín
PIA Koszovó	telefonvonal	Pristina
	hotline telefon	Pristina, KFOR Joint Operations Centre (JOC)
SMATSA Szerbia	radar	Koviona Murtenica
	rádió	Kopaonik
	OLDI/FMTP, két MFC, egy ATS Q-sig. kapcsolat	Belgrád
BULATSA Bulgária	radar	Vitosha
M-NAV Macedónia	radar	Ohrid
	rádió	Gradishte
	OLDI/X.25, két MFC kapcsolat	Szkojpe
AlbControl Albánia	ATS Q-sig.	Tirana
BHANSA Bosznia-Hercegovina	radar	Jahorina

A KOSZOVÓI SZOLGÁLTATÁS biztosításához szükséges adatkapcsolatok





1. ÁBRA: Napi mozgásszámok

Az adatkapcsolatok részleteit tartalmazó táblázatból (előző oldal) látható, hogy a radar- és rádiójelek átadásához szükséges kapcsolatokon felül további, egyéb szolgáltatások megléte is elengedhetetlen a légtér irányítása érdekében. Az egyik ilyen az OLDI-kapcsolat (On-Line Data Interchange), amely – hagyományosan X.25-ös alapokon – standardizált üzenetváltást tesz lehetővé a repülési terv adatfeldolgozó rendszerek között. Mivel az X.25-ös adatkommunikációs hálózatok fenntartása egyre drágább, és életciklusuk végéhez közelednek, egyre elterjedtebbé válik a TCP/IP alapú FMTP (Flight Message Transfer Protocol) használata az OLDI-üzenetek továbbítására. Ahogy az a táblázatból látható, a Koszovó feletti magas légtér irányítása esetében ez a protokoll támogatja a belgrádi OLDI-összeköttetést, a további kapcsolatok pedig lehetővé teszik a léginnavigációs szolgáltatók közötti hangkommunikációt. Az analóg MFC-R2 (Multifrequency Compelled R2 Signaling System), illetve a digitális ATS Q-sig. protokollok közvetlen, pont-pont hangkommunikációs szolgáltatást biztosítanak a szektorok között.

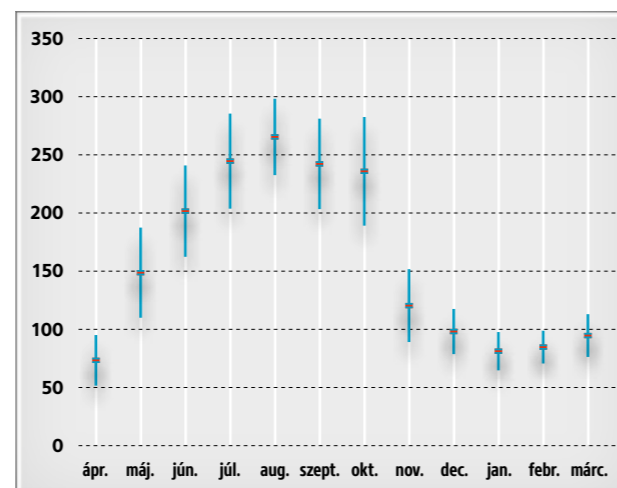
AZ ELSŐ ÉV FORGALMÁNAK ELEMZÉSE

2015. április 3-án volt az egyéves évfordulója annak, hogy a Koszovó feletti magas légtér újra megnyílt a forgalom előtt, és az első légi jármű, az SWR 257-es járat Tel-Avivból Zürichbe tartva átrepült a légtéren. Indokolt tehát megvizsgálni, hogy milyen tendenciák jellemezték az elmúlt évet, hogyan változott a forgalom a menetrendi módosulások és az évszakok függvényében.

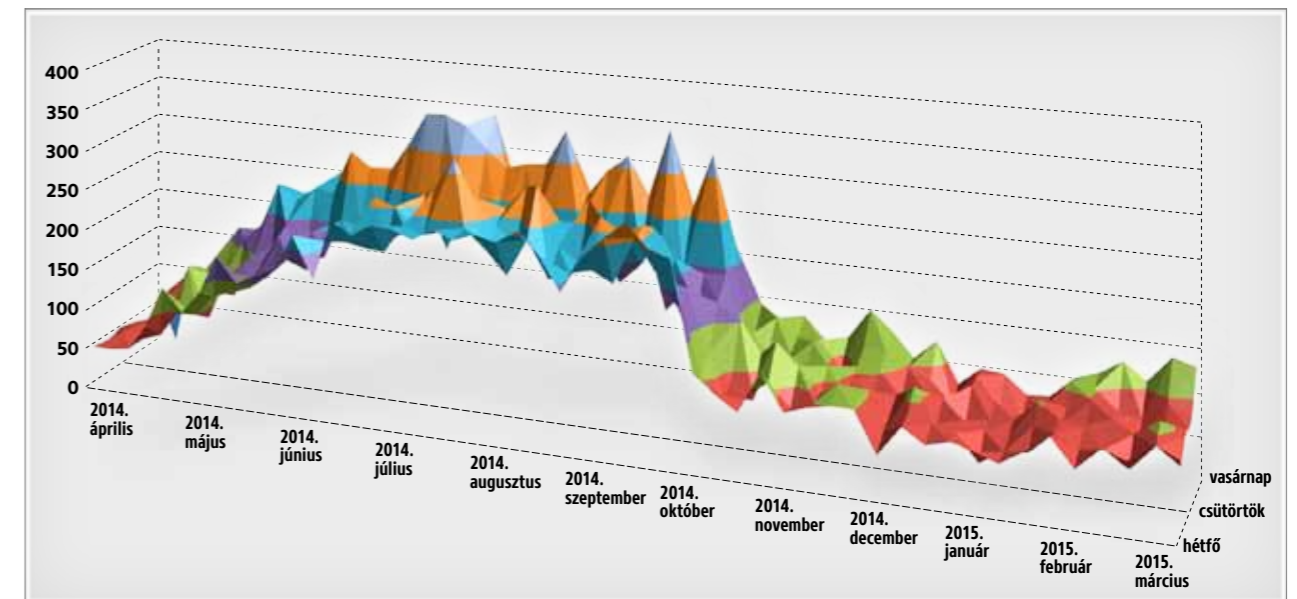
Az 1. ábrán (fent) a 2014. április 3. és 2015. március 31. között eltelt időszaki napi mozgásszámok láthatók. Az ábrán szereplő értékek jól kivehetően mutatják, hogy az április és május hónapot felfutó forgalom jellemezte, majd ezt követte a júliustól októberig tartó még magasabb forgalmú nyári időszak. A legnagyobb forgalmú nap 2014. október 11. volt, míg az abszolút minimum 2014. április 3. Ez utóbbi adat egyáltalán nem meglepő, hiszen ez a nap volt a szolgáltatás megindításának időpontja, így kiugró

adatként kezelhető és a tényleges elemzésből kizárandó. Ezek után a valós minimum 2015. január 27-re esik, amikor az átrepülő légi járművek száma 48 volt (az ábrán a maximumot és a minimumot piros jelzés mutatja). A napi mozgásszámok átlaga a teljes évre vetítve 158, szórása 76; míg az adatok módusza (az adathalmaz leggyakrabban előforduló vagy ismétlődő száma) 72, a medián (az adott halmaz közepén lévő szám) pedig 135.

A 2. ábra a mozgásszámok havi átlagait és azok szórását szemlélteti. A havi átlagok alapján még jobban követhető a magasabb forgalmú, nyárhoz kapcsolódó időszak, illetve az alacsonyabb forgalmú, téli periódus (novembertől márciusig) szétválása. Az ábrára tekintve azt gondolhatnánk, hogy a két időszak szórásai is markáns különbséget mutatnak, hiszen a nyári időszak átlagos szórása 39, míg a téli időszakban ez a szám 20. Ugyanakkor figyelembe kell vennünk, hogy maga a havi átlag is lényegesen magasabb a magasabb forgalmú időszakban, és emiatt nagy a különbség a szórások abszolút értékében; míg a szórások az alapadatok 12,3%–20,1% között mozognak. Az egyetlen kivétel november, amikor ez az adat 25,9%.



2. ÁBRA: Átlagos havi mozgásszámok és szórások



3. ÁBRA: Az éves forgalom háromdimenziós felületként ábrázolva

Mivel azonban éppen novemberben történik meg a váltás a magas és az alacsony forgalmú időszak között, ez az érték is kiugrónak tekinthető. Érdekes még megvizsgálni, hogy a hét napjai milyen hatással vannak a forgalom nagyságára. Ehhez először egy háromdimenziós felületen ábrázoltuk a forgalom alakulását, amit a hét napjai szerint rendeztünk el (3. ábra, fent). A nyári csúcs itt is nagyon kiemelkedik, és észrevehető a hétvége hatása is a magasabb forgalmú időszakban. Annak érdekében, hogy az eredményeket könnyebb legyen értelmezni, átrendeztük az adatokat a 4. ábrán, és a két időszakra vonatkozóan külön tüntettük fel az egyes napokra eső átlagos mozgásszámokat. Látható, hogy a hétvégék hatása különösen a magasabb forgalmú időszakban érvényesül, a téli periódusban sokkal kevésbé érzékelhető. További tanulságként levonható, hogy a hét egyéb napjai láthatóan nincsenek szignifikáns hatással a forgalom alakulására.

Ami a forgalom összetétele szerinti megoszlást illeti, az elérhető adatokból az látszik, hogy a leggyorsabban a low-cost légitársaságok reagáltak a változásokra – a Ryanair,

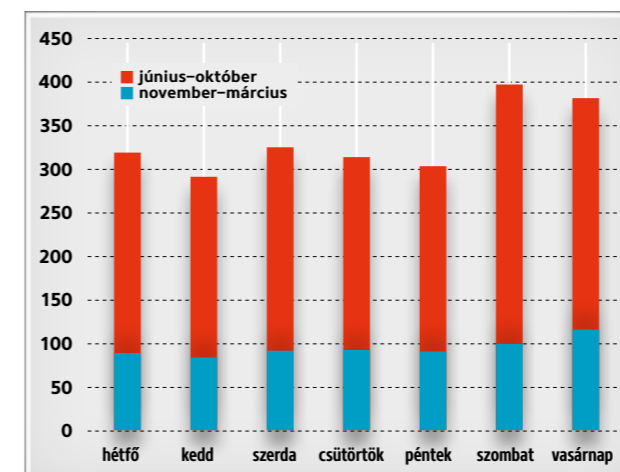
a WizzAir, az EasyJet és még sokan mások –, de a legtöbb nagyobb légitársaság, az Austrian, a Lufthansa és az El-Al gépei is rendszeresen használják a reaktivált útvonalakat, amelyek valamelyik célállomásukat a Koszovó feletti légtér használatával optimálisan tudják elérni. A legtöbb légi jármű a NY-ÉNY és a K-DK-i tengelyen közlekedik, körülbelül nyolcszor, tízszer annyi, mint a kvázi É-D-i útvonalakon. Leginkább a Közel-Keletre, Tel-Avivba, Egyiptomba és a szíriai térségbe közlekednek a Koszovó feletti magas légtéren át a repülő, visszafelé pedig München, Zürich, a Benelux-államok, Anglia és Skócia a jellemző úti céljuk. Sok üdülési célpont (Ciprus, a görög szigetek, Törökország, az Égei-tengerpart üdülőhelyei, Izrael és Jordánia) felé jelenthetnek ezek az útvonalak rövidítést.

ÖSSZEFOGLALÁS

Cikkünk a koszovói légtérnyitás technológiai hátterének bemutatása után az elmúlt egy év forgalmi statisztikáiba engedett bepillantást. Látható, hogy a technológiai infrastruktúra: a légiforgalmi irányító-, valamint a hangkommunikációs rendszerek, a bérelt vonalakon kapott radar- és rádiójelek, illetve cserélt on-line információk megfelelő hátteret biztosítanak a zavartalan működéshez. Az első egy év forgalma a kezdeti, két hónapos felfutási időszak után egy nyári, magasabb forgalmú periódus során tetőzött 2014 augusztusában 8171 mozgásszámmal. Majd a várakozásoknak megfelelően, a téli időszakban alacsonyabb szórású, alacsonyabb abszolút értékű átlagos forgalom volt tapasztalható. A hétköznapok és hétvégék váltakozása inkább a nyári időszakban érezte a hatását, amikor is a hétvégék során kifejezetten magasabb forgalom érintette a Koszovó feletti magas légtér.

Jövőbeni kutatások érdekes témája lehet a megvalósuló forgalom további részletes elemzése, kifejezetten a forgalom-összetétel légitársasági vonatkozásában, csakúgy, mint majd a második év elteltével az első két év jellemző tendenciáinak összehasonlítása.

SCHVÁB ZOLTÁN – MARKOVITS-SOMOGYI RITA



4. ÁBRA: Átlagos mozgásszámok a hét különböző napjain a magas- és az alacsonyforgalmú időszakban

Erős kávé és 15 perc pihenő

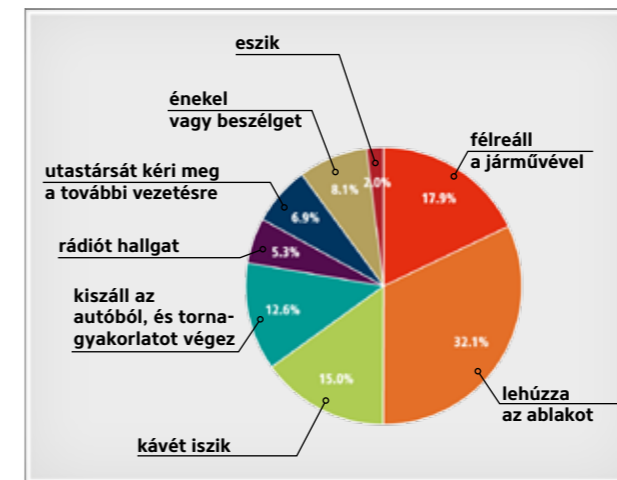
A LEGHATÁSOSABB MÓDSZER AZ ELALVÁSOS
BALESETEK MEGELŐZÉSÉRE

A járművezetés alapvető személyi feltétele, hogy mindenkor a jármű biztonságos vezetésére alkalmas állapotban legyünk. Ezt határozza meg a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975 (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (továbbiakban KRESZ) a 4. § (1) bekezdés b/pontjában: „Járművet az vezethet, aki a jármű biztonságos vezetésére képes állapotban van.” A tényállás nem csak azt jelenti, hogy nem fogyaszthatunk szeszes italt vagy bódító hatású szert a vezetés megkezdése előtt, illetve alatt, biztonságunk érdekében ugyanis az is nagyon fontos, hogy ne legyünk ingerült, ideges (pszichésen alkalmatlan) állapotban, továbbá ne üljünk fáradtan, kialvatlanul, kimerülten vagy éppen éhesen-szomjasan a kormány mögé.

Sokan nem is sejtik, de a fáradtság az egyik legnagyobb (és sajnos leginkább alábecsült) közlekedésbiztonsági kockázat: hatása – kimutathatóan – a szeszes italtól befolyásolt állapottal mutat hasonlóságokat. A fáradt vezető csak korlátozottan képes (vagy szélsőséges esetben teljesen képtelen) a jármű biztonságos vezetésére, hiszen az információk észlelésének, valamint a veszélyek elhárításának képessége radikálisan csökken. Kutatások alapján több mint hatszorosa a baleseti kockázat növekedése akkor, ha fáradtan veszünk részt a közúti forgalomban. A halálozási kockázat még ennél is magasabb, hiszen a fáradtságra és elalváásra visszavezethető balesetek jelentős részében a jármű fékezés nélkül halad le az útról, ütközik neki egy másik gépkocsinak, vagy éppen üt el egy gyalogost.

A járművezetők tudatában vannak fáradtságuknak, álmoságuknak, még akkor is, ha azt nem vallják be. Ezért fáradtságuk ellen, elalvásuk megelőzése érdekében különböző, ám jól csoportosítható módszereket, védekező mechanizmusokat alakítanak ki. Van, aki lehúzza az ablakot, míg mások hangos zenét hallgatnak, énekelnek, utasokkal beszélgetnek, szőlőcukrot vagy éppen üdítőt fogyasztanak, de csak kevesen állnak meg pihenőt tartani.

2010 nyarán az ír RSA (Road Safety Authority) kérdőíves felmérést végzett a járművezetők körében. A kérdések arra vonatkoztak, hogy a válaszolók mit tesznek akkor, ha fáradtnak érzik magukat. A kérdőív a facebookon volt elérhető 2010. július 29. és 31. között, és itt is lehetett válaszolni.



Forrás: „60% of Drivers Try Useless Tactics to Stop Nodding Off At the Wheel” RSA, 2010

A kérdőívre adott válaszok alapján az a meglepő eredmény született, hogy a járművezetők mintegy kétharmada fáradtság esetén hatástalan vagy igen alacsony hatékonyságú megoldásokat alkalmaz (ablaklehúzás, éneklés az autóban, rádióhallgatás stb). Mindössze



a járművezetők 17,9%-a válaszolt úgy, hogy ilyenkor félreáll a járművével, és rövid pihenőt tart, míg 6,9% az utastársát kéri meg a jármű további vezetésére. A válaszadók 12,6%-a jelezte, hogy kiszállnak az autóból, és tornagyakorlatokat végeznek, ha fáradtnak érzik magukat. A felmérést az elalvásos balesetek megelőzésére irányuló országos kampány követte, az RSA, a Garda Síóchána (ír közlekedésrendészet) és az Applegreen üzemanyagtöltő-hálózat együttműködésében. A kampány során a hosszabb útra tartó járművezetők ingyen kávét kaptak az Applegreen állomásokon, miközben a rendőrök hasznos információkkal, tanácsokkal látták el őket.

Az Egyesült Királyság vezető alvaskutató intézményének számító Loughborough Egyetem Alvaskutató Központjának munkatársai megvizsgálták az előzőekben felsorolt járművezetési kényszermegoldások hatékonyságát, és megállapították, hogy a fáradtság ellen értékelhető hatása mindössze egyetlen megoldásnak volt: a 150 mg koffein szervezetbe vitelének, majd az azt követő legalább 15 perces pihenésnek.

A tanulmány a szükséges pihenőidő minimumának megállapítására is kitért. Eszerint a fáradt vezetőnek legalább négy percre kell pihennie, hogy vezetésre képes állapotban maradjon, az optimális idő a 15 perc, míg 20 perc feletti időtartamnál a kedvező hatás tovább növekszik. A koffeinnek a járművezető fáradtságára gyakorolt hatását az előbbi szerzők más tanulmány keretében is vizsgálták, járművezetői szimulátor alkalmazása mellett. Megállapították, hogy a koffein serkentő hatása általában mindössze 30 percig tart, de ha a szervezetbe a kora délutáni órákban mintegy 150 mg koffeint viszünk be, akkor ez a hatás akár 60 percre is kitolódhat.

Egy további kutatás két csoport esetében vizsgálta meg 200 mg koffein fogyasztásának hatását. Az első csoport tagjai előző éjjel öt órán át aludtak, míg a másik csoport tagjai egész éjszaka ébren voltak. Az öt órát alvók nál a koffein serkentő hatása a fogyasztást követően kb. 30 perc elteltével jelentkezett. A szimulátorokkal végzett tesztelés azt mutatta, hogy ezt követően a járművezetők nagyobb biz-

tonsággal vezettek, a fáradtsággal és elalvással kapcsolatos események száma a következő két órában jelentősen csökkent. A másik csoport tagjainál, akik egyáltalán nem aludtak előző éjjel, ilyen mértékű hatást egyáltalán nem lehetett mérni. A járművezetési alkalmasság az ő esetükben már olyan alacsony szintre csökkent, hogy – bár a koffeinfogyasztást követő első 30 percben némi serkentő hatás volt észlelhető, de ez a hatás folyamatosan romlott – bő egy óra elteltével már teljesen képtelenek voltak a jármű vezetésére.

Az előzőeket összefoglalva kijelenthető, hogy a fáradtság leküzdésére, az elalvásos balesetek megelőzésére az egyetlen tartós és hatásos módszer az alvás, a kellően kipihent állapot, míg a vezetés közbeni pihenés ideiglenes megoldásnak számít. Javasoljuk ezért, hogy hosszabb utazását pihenők beiktatásával előre tervezze meg, s kétóránként tartson 15 perc szünetet! Ezt az időt pihenéssel töltsse, továbbá igyon egy csésze erős kávét vagy más koffeintartalmú italt. Ne feledje: a biztonság mindenekelelt!

GÉGÉNY ISTVÁN

Harley-fesztivál 2015

TÖBB MINT BULI:
A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGOT
IS NÉPSZERŰSÍTETTE

Alapesetben nehezen kerülhet közös halmazba a közlekedésbiztonság, a rock and roll és egy motoros fesztivál, Alsóórsön azonban még ez is sikerült a 16. Harley-Davidson Open Road Feszteten, amelyen a Nemzeti Közlekedési Hatóság is jelen volt.



A Harley-Davidson Budapest 16. alkalommal rendezte meg hazánk legnagyobb motoros fesztiválját. Az alsóórsi polgárok már megszokhatták a júniusi pezsgést, hiszen a négy napra legalább 25 ezer embert vártak a rendezők, akiknek a szlogenje szerint mindenkiben van egy Harley, hiszen a Harley nem pusztán egy motor, hanem egy életérzés is, a szabadság maga, egy kis lázadás a hétköznapi konvenciók ellen. Az esemény egyben zenei fesztivál is, amelyen klasszikus rocklegendák léptek fel, többek között a hazai zászlóshajó Tankcsapda, a rock nyugdíjas negyvenéves Edda vagy a nyolcvanas évek nemzetközi vonulatát meghatározó Europe.

„Az sem baj, ha nem motorral érkezel, mert lehet, hogy azzal mész haza!” – jelentett be egy igencsak gáláns felajánlást *Dobai Attila*, a rendezvény igazgatója, aki elmondta: a fesztiválozók között kisorsolnak egy Harley-Davidson motorkerékpárt!

a közlekedésbiztonságra.” *Dobai Attila* megerősítette, hogy ugyan a fesztivál a felhőtlen szórakozást kínálja a vendégeknek, de emellett fel kívánják hívni a motorosok figyelmét a biztonságos közlekedés fontosságára. „Az emberek a szabadság érzése miatt választják a Harley-Davidson Open Road Fesztet, de a lényeg mégiscsak az, hogy vasárnap este mindenki haza is érjen. A Veszprém Megyei Rendőrkapitányság tizenhat éve vigyáz ránk, mondhatom, hogy példás az együttműködésünk” – hangzott el.

Óberling József rendőr ezredes, az ORFK – OBB ügyvezető elnöke szerint a motorosok gyakran kockáztatnak, pedig lehet biztonságosan is motorozni. „Évente 1300 motoros balesetnél helyszínelnek kollégáim, a statisztikák szerint ezek felét a motorosok okozzák. Évente 40–50 motoros veszíti életét közúti közlekedési balesetben. Péntekig már tizenhatan haltak meg, pedig igazán csak most kezdődik a szezon” – sorolta a szomorú statisztikákat az



DOBAI ATTILA, a fesztivál igazgatója



SZÁSZ ANDOR, a rendezvény moderátora



ÓBERLING JÓZSEF rendőr ezredes, az ORFK – OBB ügyvezető elnöke



BODOR JÓZSEF, az NKH általános elnökhelyettese

A fesztiválon hagyományosan megjelentek a közlekedésbiztonság ügyét propagáló szervezetek, így ott volt a Nemzeti Közlekedési Hatóság, illetve az Országos Rendőr-főkapitányság Balesetmegelőzési Bizottsága is. Kiderült továbbá, hogy évről évre egyre több szervezet áll a baleset-megelőzés ügye mellé. A szervezetek előadásokat tartottak, illetve különböző programokkal igyekeztek a fesztiválozók kedvében járni, amit a helyszínen tartott sajtótájékoztatón is nyomatékosítottak.

A KÖZLEKEDÉS LEGKISZOLGÁLTATOTTABB SZEREPLŐI

„Közös ügyünk a biztonság” – vezette fel a tájékoztatót *Szász Andor*. Az esemény moderátora elmondta: „A motorosok a közlekedés legkiszolgáltatottabb résztvevői. Sajnos már idén is tucatnál több motoros veszítette életét az utakon, ezért nagyobb figyelmet kell fordítani

ezredes. Elmondta, a kimutatások szerint különösképpen a június, július, augusztus, a péntek, szombat, vasárnap tartozik a veszélyes időszakok közé. Az ilyen fesztiválokon való jelenlét azért indokolt, mert a rendőrség nem gondolja, hogy a motorosok megjelennek majd a Teve utcai rendőrségen, ezért inkább ők mennek oda, ahol sok motorossal találkozhatnak. Itt nemcsak tanácsokat lehet adni, hanem oldottabb formában lehet népszerűsíteni például a védőfelszereléseket, amelyek életet menthetnek.

A HATÓSÁG A MEGELŐZÉS HÍVE

Bodor József, a Nemzeti Közlekedési Hatóság általános elnökhelyettese a prevenció fontosságáról beszélt. Elmondta, hogy az NKH egyik legfőbb küldetése a biztonságos közlekedésre nevelés. A hatóság minden eszközt bevet annak érdekében, hogy a közutakon a kölcsönös partnerség elfogadottá váljon. Amellett, hogy a közlekedési eszközök és



infrastruktúra műszaki színvonalát a jogszabályi kötelezettségek és a közlekedésbiztonsági előírások alapján ellenőrzi, igyekszik közvetlen, élő kapcsolatot teremteni a közlekedőkkel. Az NKH-ban a Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatalnak jut a legaktívabb szerep a közlekedésbiztonság népszerűsítésében. Tavaly 20%-kal nőtt az ezzel kapcsolatos aktivitás, kollégái szinte minden hétvégén részt vettek valamilyen rendezvényen. A nyár ebből a szempontból különösen aktív időszak a hatóság életében. Tavasztól őszig szinte minden hétvégére jut egy-egy rendezvény, ahol a leghatékonyabb módon tudják eljuttatni az információkat a közlekedőkhöz a hatóság munkatársai. Éppen emiatt áll az NKH minden olyan rendezvény mellé, amelynek sikere emberéletek megmentését jelentheti, és ezért fontos rendezvény a hatóság számára az Open Road Fest, Európa egyik legnagyobb motoros fesztiválja, hisz itt lehet a leghatékonyabban,

legközvetlenebbül megszólítani a motoros célközönséget. Ezen kívül még több motoros rendezvényen is részt vesznek, ilyen a Közlekedjünk közösen! Motoros, kerékpáros, gyalogos szeszennyítő a Hungaroringen, a Motoros csillagtúra, illetve a III. Motoros Fesztivál Balmazújvárosban.

Kormos-Tóth Livia, az NKH szakmai referense a hatóság szakmai füzeteit mutatta be, így az autós, motoros szeszennyítő kiadványt, amelyekben azt járták körül, hogy évekzedkor mit ajánlott ellenőrizni az indulás előtt a járműveken. „Igcncsak jól jöhet az a segédanyag, amelyben a szervezet alkohol-lebontási fázisait ismertetjük, az ilyen kiadvány különösen a fesztiválokon praktikus” – emelte át a gyakorlatba a kiadvány hasznosságát. A hatóság legnépszerűbb aktivitásai a részeg szemüveges feladatok, illetve a képességeket vizsgáló PÁV-műszerek voltak, amelyekből kétfajtan is tesztelhetette magát a sokadalom. Emellett



Fotó: Füz Zoltán

KRESZ-totók, illetve a már közismert és kedvelt társasjátékok (Twister, Double) közlekedésbiztonsági játékká alakított változatai színesítették a hatósági jelenléteket.

SZEMLÉLETFORMÁLÁSRA TÖREKEDNEK

Dr. Bói Loránd, a Közlekedéstudományi Intézet ügyvezető általános helyettese kijelentette, az intézet a szemléletformálásra törekszik, nagy hangsúlyt fektet arra, hogy a gyerekeket már fiatalkorban megismertessék a biztonságos közlekedés alapjaival. „Ha ez megtörténik, akkor a gyerekek felnőttként sokkal nagyobb eséllyel kerülhetik el a közlekedési baleseteket” – mondta. A KTI gyermekeknek szóló programjai közül kiemelkedik a Moped Suli, amely során tízezer gyerekkel ismertetik meg a KRESZ szabályait.

A fesztivál eközben élte szokásos életét, a Balaton, napsütés, rock, lóerők alkotta elegy egy nagy, szórakoztató

dzsemborivá lényegült. A sétányon korzózó motorosok bemutatták féltve őrzött büszkeségüket, a gyűjtögetők a CPE-Chapter Pin Tőzsdén csereberélhették kitzűzőiket, ahol újabb kincsekre tehetek szert, a Mystica Mode lányai kivették magukból, és egy fehérnemű-bemutató keretében egy piros tűzoltókocsiról vízi pisztollyal hűtötték le a felbuzdult nagyérdeműt, míg a House of Riders sátorban épített motorok kiállítását nézhatték meg a látogatók. A korgó gyomrokat a gasztró különlegességekkel teli utcában csillapították a fesztiválózó, míg az ingyencnek kolbice vagy sparhelten sült lepény dukált. Aztán a 35°C melegben a tömeg megtámadta a Balatont, majd hűsült a fák alatt, ismerkedett a szomszéd sátor lakóival, este pedig jöhettek a koncertek.

A lényeg: mindenki épségben haza is ért.

SIMON V. ATTILA

Balmazújvárosi motoros fesztivál

AZ NKH AZ ÖSSZEFOGÁST ÉS A KÖZLEKEDÉS-BIZTONSÁGOT NÉPSZERŰSÍTETTE AZ ESEMÉNYEN

Életeket tudunk megmenteni azzal, ha közösen teszünk a motorosok közlekedési moráljának javításáért, hangzott el Balmazújvárosban, a Koroknai Autósiskola által szervezett III. Motoros Fesztivál köré szervezett közlekedésszakmai konferencián, ahol a motoros képzésben érdekelt autósiskolák szakemberei, valamint a hatóság vezetői összegezték tapasztalataikat. A NKH a legmagasabb szinten képviseltette magát a rendezvényen, az esemény fővédnökségét Győri Gyula, a hatóság elnöke vállalta el.

CÉL A MOTOROZÁSI KULTÚRA NÖVELÉSE

Közlekedésszakmai konferenciával nyitották meg a szervezők a balmazújvárosi III. Motoros Fesztivált: a kétnapos – motoros felvonulással, rockkoncertekkel színesített – rendezvény előtt a Koroknai Autósiskola tulajdonosa által szervezett konferencián a motoros képzésben érdekelt autósiskolák szakemberei, valamint a Nemzeti Közlekedési Hatóság vezetői, témafelelősei tartottak előadásokat. Ezek az összes előadó esetében a motoros képzés és továbbképzés eddigi eredményeit, illetve a képzés megújításának lehetőségeit járták körül.

„A 17 ezres kisváros nyitottságát, befogadását jelzi ez a rendezvény is” – ismertette Balmazújváros hozzáállását a motoros fesztiválhoz Veres Margit polgármester, aki elmondta: a színvonalas magánkezdeményezést koncertek szervezésével, a helyszín biztosításával támogatja a város. Balmazújváros azonban nemcsak ezen a hétvégén, hanem az év további napjain is várja a látogatókat, a Tiszántúli egyedülálló termálfürdőjével, illetve a helyi kastélyban berendezett Picasso-kiállítással, amely egyúttal a város kulturális életének meghatározó színtestje is, hangzott el. „A konferencia a motorozási kultúra növelését kívánja elérni, amit a jövőben is támogatni fogunk” – fogalmazott a város első embere.

A MOTOROSOK A LEGSZERVEZETTEBBEK

Győri Gyula, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke elmondta, a hatóság a jogszabályok által ráruházott feladatok mellett a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram révén vesz részt a közlekedési morál, a közlekedésbiztonsági helyzet javításában. „Az összes olyan kezdeményezés élére kívánunk állni, amelynek célja, hogy minél kevesebb közlekedési baleset legyen” – indokolta a hatósági szerepvállalást Győri Gyula. Kijelentette, a szervezet a közlekedés valamennyi ágát ellenőrzi, ezek tevékenységét felügyeli. Ahogy fogalmazott, az ellenőrzés nem a közlekedés szereplőinek végzálását jelenti, hanem az akcióprogramban megfogalmazott jogszabályokat kívánják harmonizálni a gyakorlatban. „A jogszabályok betartatása nem mérlegelés kérdése, hanem a hatóság törvényben előírt feladata” – szögezte le az elnök, aki elmondta: a jogszabályi előírások gyengítése nem minden esetben hozza meg a kívánt hatást. Példaként említette a kerékpárosokra vonatkozó szabályok liberalizálását, amely tapasztalataik szerint a biciklisek szabálykövetésének lazulását is magával hozta. Az enyhítés célja, iránya helyes, azonban sajnos vannak, akik visszaélnek ezzel, hangzott el. A hatóság válasza erre olyan programok indítása, amelyek révén elősegíthetik a közlekedésbiztonsági ismeretek elsajátítását. A motoros társadalom



VERES MARGIT, Balmazújváros polgármestere



GYŐRI GYULA, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke

szerinte a „közlekedés egyik legszervezettebb, legegységesebb részét képezi”, és ezt a közösséget a motorozás szerepeltetése, szenvedélye tartja össze. A közlekedési morál javítása közös ügy, ezért össze kell fogni mindenkinek, hiszen ezzel életeket lehet megmenteni, mondta Győri Gyula.

ÉLETKORHOZ KÖTÖTT JOGSI

A motoros járművezető képzés helyzetéről Gottlieb Adrián, az NKH Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal Képzési és Vizsgáztatási Főosztály vezetője tartott előadást. Kimutatásai szerint az elmúlt öt évben 2012 volt a csúcspont az elméleti alapvizsgázók és a járműkezelési alapvizsgázók számában. Ennek oka, hogy a jogosítvány megszerzésének korhatára változott 2013-tól, ezért sokan ennek bevezetése előtt igyekeztek vezetői engedélyt szerezni. Az utóbbi fél évtized alatt meghaladta az 57 ezret a kiadott vizsgaigazolások száma, tudtuk meg. A motoros jogosítvány szerzés feltételeinek változásában az a legfontosabb különbség, hogy 2013-tól életkorhoz kötötték ennek megszerzését. A döntéshozók azt várták az intézkedéstől, hogy az érettebb, 24 éves sofőrök megfontoltabban, nagyobb rutinnal, kevesebb baleseti szituációt okozva közlekedjen majd a nagymotorokon.

A motoros oktatás eredményességének növelését, ennek lehetőségeit már Novák Ferenc elemezte. Az NKH Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal Képzési és Vizsgáztatási Főosztály vezető-helyettese megrázó statisztikával szemléltette ennek fontosságát. 2001 és 2012 között az Európai Unióban 63 százalékkal nőtt a motorosok száma. Noha a motorosok uniós szinten csupán a közlekedés két százalékát teszik ki a közutakon, de a halálos közúti balesetek áldozatainak számában arányuk eléri a 17 százalékot! Ennek okai – többek között – a kisebb stabilitás, a kisebb védelem, a nehezebb észlelhetőség. „Ezeket

a hátrányokat csakis az oktatás javításával lehet ellensúlyozni” – állapította meg az előadó. A motoros oktatás módszertanának megújítása szükségszerű, ehhez azonban először a problémákat kell feltárni. Az oktatásban tapasztalt problémák között említette, hogy az oktatók gyakran kifejezetten a vizsgapályára és nem a gyakorlatban tapasztalható nehézségekre készítik fel a tanulókat; csak instrukció alapján történik az oktatás, a tanuló nem látja motorozni az oktatót; mivel az oktatás gyakran csak a közlekedési szabályok betartására koncentrál, vészhelyzetben pánikreakció alakul ki a tanulóknál; a személygépkocsival történő kíséret miatt nem oktatható az autóbusszáv használata, az álló járművek melletti elhaladás, ami miatt téves biztonságérzet alakul ki a tanulóban. Kifejtette, a hatóság feladata, hogy különböző közlekedésbiztonsági programok, ellenőrzések, a közlekedésre vonatkozó szabályváltozások előkészítése, motoros kiadványok és a különböző fesztiválokon való megjelenés révén szolgálja a közlekedésbiztonsági célok elérését.

E-LEARNING: ÚJ LEHETŐSÉG

Van-e létjogosultsága az e-learning képzésnek? – tette fel a kérdést Szócs Károly, az E-Educatio Informatika Technológia Zrt. vezérigazgatója. „Az eltelt évek alatt a tanulók tízezres nagyságrendben jelentkeztek a szerződött autósiskolákra keresztül az e-learning képzésre. Elmondhatjuk, hogy mára sikerült a teljes adminisztrációt is magába foglaló komplex, korszerű és rugalmas képzési rendszert kialakítanunk” – mondta a szakember, aki leszögezte: ők az elméleti tudásszerzésre kínálnak alternatívát, nem a gyakorlatra. Az e-learning képzés előnyei között említette annak rugalmasságát, hogy bármikor elérhető, a tanulóhoz igazodó, és hogy az állandó visszacsatolás révén folyamatosan ellenőrizheti tudását a tanuló. A vizsgasikerességi

mutató szerint a tanulók ezzel a módszerrel a hagyományos képzéshez viszonyítva jobb eredményeket tudnak elérni a vizsgán, állította. Az innováció nem áll meg, a jövőben tableten és telefonon is elérhetővé teszik az e-learning képzés anyagait.

Bacsó Attila rendőr alezredes, a Hajdú-Bihar Megyei Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Osztály vezetője a megye közúti közlekedésbiztonsági eredményeit ismertette. Elmondta, 1963 óta vezetik a statisztikát, és az országos adatokkal szemben (amelyek tavaly évek

Szintekre bontott tanfolyamaikon módszeres, fokozatos és alapos képzéssel érik el, hogy végzett hallgatóik képesek legyenek a biztonságos motorozásra. A magasabb szintek közvetlenül a szintekre épülnek, és kizárólag az előző szintek sikeres elvégzése után lehet jelentkezni rájuk. Oktatják a helyes testtartást, az egyenes és eltolt szlalomozást, a súlypontáthelyezést, a kanyarodási technikákat, a vészfékezést, egyensúlygyakorlatokat, gyors kikerüléseket, lejtőn megállást, elindulást és megfordulást, biztonságtechnikát. A Honda Safety Hungary képzései a hosszú évek óta



óta először ismét kedvezőtlenül alakultak) Hajdú-Bihar megyében 2014-ben soha nem vesztette ilyen kevés ember az életét közlekedési balesetben: összesen 28-an haltak meg a közutakon a megyében. Az időarányos statisztika szerint az idei első fél évben azonban romlott a helyzet, növekedett a balesetek száma, eddig egy motoros vesztette életét. Szavainak szomorú aktualitást adott, amiről Bacsó Attila rendőr alezredes előadása közben még nem tudhatott: a konferenciától néhány kilométerre, Debrecenben újabb motoros vesztette életét egy baleset során. A fő baleseti okokat elemezve elmondta, az elsőbbségi és előzési szabályok megsértése, valamint a sebesség helytelen megválasztása okolható leggyakrabban a tragédiáért.

MOTOROSOK KÉPZÉSE MESTERFOKON

Szabó Ákos, a Honda Safety Hungary vezető instruktora a cég küldetését ismertette elmondta: céljuk a motorosképzésben érintő közúti balesetek számának csökkentése. Ezt a motorosok vezetéstechnikai képességeinek és vezetéstechnikai kultúrájának továbbfejlesztésével kívánják elérni.

motorozó, tapasztalt motorosoknak is erősen ajánlottak, ezek révén a rutinos sofőrök is magasabb szintre emelhetik tudásukat, képességeiket.

KÖZÖS CÉL, KÖZÖS ÜGY

A konferencia zárszavában Érsek István, az NKH elnökhelyettese, a Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal vezetője kifejtette: a hatóság jelen lévő előadói aktív motorosként érintettek a kérdéskörben, ezért nemcsak a hatóság, hanem a motorosok szemszögéből is rálátunk a területre. A konferencia hasznossága vitathatatlan, hiszen szakmai részről rengeteg kérdés, javaslat, ötlet vetődött fel a hatóságot érintő képzés megújításával kapcsolatban. „Ez számunkra örömteli, hiszen a közlekedésbiztonság közös ügyünk, a balesetek számának csökkentéséért csak közösen, egymással összefogva tudunk tenni” – mondta.

A szakmai nap után a szórakozás vitte a prímet: a városi motoros felvonulást vezetéstechnikai és ügyességi versenyek, streetfighter show, majd vezetett motoros túra követte, este pedig a motorosok szórakoztatásáról hazai rockbandák gondoskodtak. □

AZ OSZTRÁK
FŐVÁROSBA
LÁTOGATOTT
A MAGYAR
KÖZLEKEDÉSI
SZÖVETSÉG

Korszerű közösségi közlekedés Bécsben

Különleges tanulmányutat szervezett tagsága számára a Magyar Közlekedési Szövetség (MKSZ). A szakemberek június 3-án Bécsbe látogattak, ahol a Siemens ausztriai üzeme, a város közösségi közlekedési vállalata, a Wiener Linien és az osztrák vasúttársaság, az ÖBB szakmai „kulisszatitkait” ismerhették meg. A program igen színes volt, hiszen míg a Siemens-gyárban a nagyvállalat közlekedési eszközöket gyártó részlege mutatkozott be, addig a Wiener Linien elektromos buszflottájának működését ismertette, az ÖBB pedig a példaértékű főpályaudvaron, a Hauptbahnhofon tartott idegenvezetést. A küldöttséget Várszegi Gyula, a Magyar Közlekedési Szövetség elnöke és Ludvig László, a Siemens Magyarország mobilitási ágazatának igazgatója vezette.

GYÁRTÓSOROK – IGAZI SZAKMAI CSEMEGE

A közel harmincfős csapat több MKSZ-tagszervezet képviselőiből állt össze, a BKV mellett többek között a debreceni, a pécsi és a szegedi közlekedési társaság szakemberei is részt vettek az úton. A látogatás a Siemens bécsi járműgyártó telephelyén kezdődött, ahol a villamos-, vonat- és metrókocsik, illetve e-buszok gyártása történik. A program felvezetéseképpen Andreas Schwendemann, az osztrák Siemens közösségi közlekedési járművek értékesítésével foglalkozó menedzsere tartott egy rövid előadást a vállalatról, hangsúlyozván, hogy a bécsi gyár a cég jármű-előállításának

a kiindulópontja, a világ minden tájára ebből az üzemből szállítják a járműveket – mások mellett a budapesti Combino villamosok is itt készültek. Jelenleg számos érdekes villamos projekt van folyamatban, többek között Katar számára egy olyan modell kidolgozása, amely egy korlátozott hosszúságú szakaszon felsővezeték nélkül is képes közlekedni. A Bécs által használt villamos- és metrókocsik szintén ebben az üzemből készülnek, továbbá az az elektromos busz is, amit maguk a magyarországi szakemberek is kipróbáltak a látogatás során. Andreas Schwendemann mindezek kapcsán elmondta, a Siemenszel való együttműködés az

általuk előállított és leszállított járművek esetében 20–25 évre szól, hiszen nemcsak a gyártást vállalják, de a karbantartást is. A szakember a társaság üzletpolitikájával kapcsolatban kiemelte, hogy a Siemens több ún. „megatrendet” is figyelembe vesz portfóliójának kialakításakor. Az első szempontot a demográfiai mutatók jelentik, amelyek szerint a fokozatosan öregedő lakosság egyre inkább a városokba koncentrálódik. A második jelentős tényező a klímaváltozás, amelyre a közösségi közlekedési szolgáltatások tekintetében is fel kell készülni. A harmadik tényező a közlekedés egyre jelentősebb globalizálódása, amelynek hozadéka, hogy egyre kisebb szerepe van a határoknak, és a kis települések egyre könnyebben érhetőek el. Mindezen trendek figyelembevételével szerveződik a Siemens tíz divíziója, illetve az általuk nyújtott termékek és szolgáltatások köre, amelyből a mobilitás területén kiemelhető

a látvány is önmagáért beszélt – a különböző készültségi fázisban lévő villamos- és metrókocsik megtekintése nem mindennapi élményt jelentett a szakembereknek.

KÖRNYEZETBARÁT TECHNOLÓGIÁK

A tanulmányút folytatásaként a küldöttség a Siemens saját gyártású elektromos buszán utazva érkezhetett meg a Wiener Linien főhadiszállására, ahol Peter Wiesinger, a cég buszágazatának vezetője fogadta a csapatot. Előadásában a társaság általános bemutatása mellett részletesen ismertette az elektromos buszflottájuk működését. Bevezetőjében szólt a bécsi forgalom közlekedési módok szerinti megoszlásáról: az osztrák fővárosban az utazások 39 százalékához használnak közösségi közlekedési eszközt, és az utóbbi években növekedett is a kereslet a közösségi közlekedés iránt, amit jól mutat, hogy 40-ről 28 százalékra



CSOPORTKÉP a főpályaudvar emblematikus szobránál, a Markuslöwe, azaz a szárnyas oroszlán előtt

a parkolásmenedzsment, a közlekedésirányítás, a járműgyártás a helyi és távolsági közlekedés kiszolgálására egyaránt, valamint a karbantartás. A Siemens rendszerekben gondolkodik, így nemcsak a járművet, de a hozzá szükséges infrastrukturális környezetet is megtervezik.

Andreas Schwendemann előadását követően a magyar küldöttség megtekintette a gyártósorokat, ahol jelenleg – többek közt – München számára készül metró- és villamoskocsi, Hága számára villamos, Svájc számára pedig emeletes jármű. A gyártás 140 ezer négyzetméteren folyik, és a telephely kb. 1700 dolgozót foglalkoztat, tudhatták meg a magyar szakemberek az üzemlátogatást vezető Herbert Bertl-től, a bécsi üzem gyártástechnológiai főnökétől. A gyártósorok megtekintése igazi szakmai csemegének számított a küldöttség kifejezetten mérnöki beállítottságú tagjainak, hiszen rengeteg műszaki érdekességet tudhattak meg a gyártás folyamatáról, illetve a vállalati munkafolyamat-szervezésről is. Mindemellett természetesen

csökkent az egyéni közlekedők száma. Az európai nagyvárosok tekintetében ez az arány egyedülálló, egyedül Prága és Zürich rendelkezik magasabb részarányal. Ugyanakkor a kerékpárosok száma Bécsben alacsonynak mondható.

Ami Bécs közösségi közlekedését illeti, a társaság a környezetbarát technológiák alkalmazására törekszik. A város közösségi közlekedési eszközeinek 80,2 százaléka elektromos meghajtású – a város öt metróvonal mellett a világ negyedik legnagyobb villamoshálózatát is magáénak tudhatja, és újabban ún. akkumulátoros autóbuszokat is üzemeltet. A járművek többsége dízel üzemű, emellett egy hibridbusz is a flotta része, azonban ennél az Euro 6-os dízelbuszok környezetbarátabbak. Továbbá a Wiener Linien az imént említett tizenkét akkumulátoros busszal is rendelkezik, és jelenleg az elektromos flotta nagy buszokkal való bővítésére készülnek pályázatot kiírni. Természetesen mindehhez fontos tudni, hogy az áram összetétele Bécsben nagyon kedvező, hiszen nem szénerőműből, hanem

víz- és földgázból, illetve kis részben szélenergiából származó áramot használnak. Bécs teljes áramfelhasználásának 10 százalékát teszi ki a Wiener Linien közlekedési eszközeinek üzemeltetése.

A belvárosban két rövid vonalon futnak alacsonypadlós elektromos autóbuszok; tárolókapacitásuk 96 kWh. A buszokat minden körben feltöltik, ami maximum nyolc percet vesz igénybe – ezalatt az utascsera kényelmesebben megtörténik. Nyáron mindössze két perc is elegendő a feltöltéshez, ilyenkor a buszok több kört is meg tudnának tenni egy töltéssel, télen viszont a fűtési rendszerek fokozott fogyasztása miatt indokolt a körönkénti töltés. A buszokat duplán szigetelik, magát az egyenáramú feltöltőberendezést pedig a járművekbe építik, és konnektorról éppúgy tölthetőek, mint áramszedőről. A buszokat kiszolgáló feltöltőhálózatot a Wiener Linien építette ki. Peter Wiesinger előadásából kiderült az is, hogy nemcsak Bécsben, de például Prágában, Krakkóban vagy Regensburgban is üzemeltetnek a Wiener Linien által használt akkumulátoros buszokat vagy töltőrendszereket. A jövő-



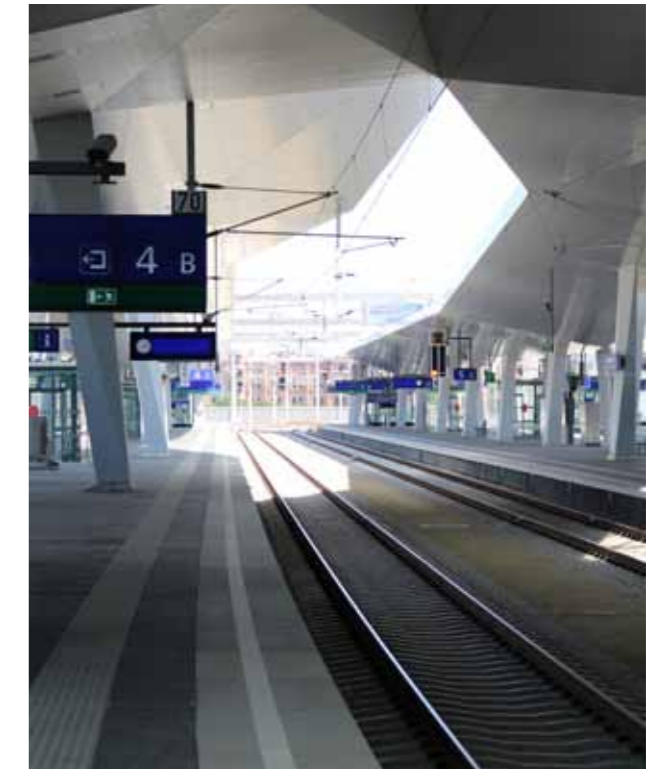
Fotók: Váczki Vincent

beni tervek között szereplő hét darab tizenkét méteres elektromos busz kapcsán a társaság szintén maga tervezi a többlet-feltöltőkapacitás kiépítését, sőt, a cél az, hogy a nagy buszokat három perc alatt fel lehessen majd tölteni.

XXI. SZÁZADI PÁLYAUDVAR-KONCEPCIÓ

A tanulmányút utolsó állomása a Hauptbahnhof volt, amely európai léptékben is példaértékű létesítmény. A magyar csapatot Werner Schwab, a főpályaudvar projektkoordinátora személyesen vezette körbe, olyan területekre is bebocsátást biztosítva, ahova egyébként nem volna lehetőség, például a szolgálati garázsba, az épületgépészeti helyiségekbe vagy egy, a forgalom számára

még át nem adott peronra. A körbevezetés során számos érdekes háttéradat hangzott el. A főpályaudvar teljes területe 109 hektár, és hat km-nyi sínrel, illetve nyolc km-nyi zajvédő fallal rendelkezik. Az utasforgalom öt fedett és akadálymentesített platformon zajlik, amelyekhez tíz peron tartozik. A pályaudvar koncepciója szerint az uta-



sok a platformokhoz csatlakozó, télen fűtött bevásárlóközpontban tölthetik el a várakozás idejét, a peronokat pedig a közvetlen felszállás céljából szükséges csak igénybe venniük (bár ezeken is található zárt terű utasvárakozó). A teljes létesítményhez ezen felül az ÖBB központi épülete, irodák, apartmanok, szolgálati lakások, szállodák, egy óvoda és egyéb oktatási intézmények is tartoznak. A komplexum könnyű megközelítését szolgálja a közvetlenül kapcsolódó helyi közösségi közlekedési vonalak sokasága – buszok, villamosok és az egyik metróvonal is. A létesítmény alatt 630 férőhelyes személyautó-parkolót és mintegy ezer férőhelyes kerékpártárolót alakítottak ki. A pályaudvar kiépítéséhez kapcsolódóan közel öt km-nyi közutat és hét km-nyi kerékpárutat is építettek.

Werner Schwab a pályaudvar építése kapcsán elmondta, hogy az előkészítő munkák – például a környezeti hatástanulmányok készítése – 2006-ban indultak meg, az építési terület megtisztítása 2009-ben, maga az építkezés pedig 2010-ben vette kezdetét. Az első szerelvények 2012-ben futhattak be az új pályaudvarra, melynek teljes üzembe helyezésére idén kerül sor. A beruházás összköltsége meghaladja a négymilliárd eurót, amelyet az ÖBB és Bécs önkormányzata fedezett, valamint EU-s forrásokat is sikerült lehívniuk.

A tanulmányút záróakordjaként a küldöttség csoportképet készített a főpályaudvar emblematikus szobránál, a Markuslöwe, azaz a szárnyas oroszlán előtt.

VÁLOGATÁS AZ EURÓPAI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI TANÁCS HÍREIBŐL

Célegyenesben az új uniós előírások

Idén vizsgálja felül az Európai Bizottság az általános biztonságra vonatkozó rendeletét, így számos járműbiztonsági technológiát is „elővesznek”, hogy melyeket érdemes az új járművek alapfelszereléseként kötelezően előírni. Emellett komoly előrelépés történt a közlekedési szabályszegések határokon átnyúló szankcionálása, illetve az eCall bevezetése kapcsán is. Az ETSC (Európai Közlekedésbiztonsági Tanács) üdvözli az uniónak a közlekedésbiztonság területén tett újabb erőfeszítéseit, ugyanakkor további lépésekre, még nagyobb elkötelezettségre szólítja fel a döntéshozókat.

ÚJ BIZTONSÁGI TECHNOLÓGIÁK

Az Európai Bizottság új tanulmánya számos olyan járműtechnológiát azonosított, amelyeket az EU járműbiztonsági jogszabályainak felülvizsgálata során kötelezővé lehet tenni. Ezek többek között az intelligens sebességszabályozó (ISA), az automatikus vészfékezés (AEB), az utasülések biztonsági övének bekapcsolására figyelmeztető rendszerek, amelyek már mind jelen vannak a piacon, és pozitív haszon-költség arányt mutatnak. A tehergépjárművek biztonságosabb orr-kialakítására vonatkozó és az EU által már elfogadott terveknek – amelyek révén jelentősen javulna a vezetőfülkéből való közvetlen kilátás, illetve a sérülékeny közlekedők biztonsága is – a tanulmány készítői szintén zöld utat adtak. A jelentés egyúttal előkészíti az Európai Bizottság általános biztonságról szóló rendeletének a felülvizsgálatát is. A szabályozást legutóbb 2009-ben frissítették, noha számos előírása, például az elektronikus stabilitásszabályozó (ESC) kötelező beszerelése csak tavaly lépett életbe. A tanulmányban kiemelt technológiák többségét az ETSC évek óta támogatja, így például az intelligens sebességszabályozót is, amely akár 20%-kal is csökkenthetné a közúti halálozások számát.

Antonio Avenoso, az ETSC ügyvezető igazgatója szerint a jelentés is azt bizonyítja, hogy a szóban forgó technológiák készen állnak a széles körű használatra, és az ebből származó haszon meghaladja a költségeket. Korábban évekbe került, míg az olyan technológiák, mint az ABS vagy az elektronikus stabilitásszabályozó kötelezővé vált, ám ha az EU valóban évi 26 ezerrel akarja csökkenteni a közúti halálozások számát, akkor bölcsen kell eljárnia, fejtegette ki álláspontját a közlekedésbiztonsági szakember.

HATÁROKON ÁTÍVELŐ SZANKCIONÁLÁS

Franciaországban évente félmillió alkalommal szabnak ki bírságot brit gépjárművezetőknek gyorsajtásért, amelyeket a szigetországi sofőrök nem fizetnek meg. Ez a helyzet azonban hamarosan megszűnik, ugyanis 2017-től minden EU tagállamra érvényesek lesznek azok a szabályok, amelyek a külföldi gépjárművezetők által elkövetett közlekedési szabályszegésekre vonatkozó információk megosztását írják elő. A módosítás fő célja, hogy az Egyesült Királyságra, Írországra és Dániára is kiterjessék a szabályozást, amit a tagországoknak 2015. május 6-áig kellett

beépíteniük a nemzeti jogszabályaikba. A fenti három országnak két évvel több idejük lesz a szabályok átvételére, ugyanis a törvény korábbi változatától visszaléptek, majd több felkészülési időt kértek. A bizottság az új irányelv hatékonyságát 2016 novemberében megvizsgálja, és ha szükséges, módosítást javasol.

2018-TÓL KÖTELEZŐ AZ ECALL

2015. április 28-án szavazta meg az Európai Parlament azt az előterjesztést, amely szerint 2018. április 1-től csak olyan új gépkocsi, illetve kisteherautó hozható forgalomba, amelyet automatikus segélyhívó rendszerrel láttak el, azaz egy esetleges baleset bekövetkeztekor automatikusan tárcsázza a 112-es egységes európai segélyhívószámot. Az eCall nem egyszerűen egy automata tárcsázó: a baleset érzékelése után értesíti a legközelebbi központot, és megad néhány alapinformációt is, többek között

ALKOHOLZÁR ITTAS VEZETÉS ELLEN

2015. május 15-én lépett hatályba a vezetői engedélyekhez rendelt alkoholzár-berendezésekre vonatkozó harmonizált EU törvény, amely komoly lökést adhat a technológia használatának Európa-szerte. Számos országban (például Svédországban, Finnországban, Franciaországban, Belgiumban és Hollandiában) léteznek olyan törvények, amelyek az ittas vezetésért megbüntetett vezetőket arra kötelezik, hogy alkohollal szereljék fel a járműüket. A berendezések megakadályozzák, hogy az adott járművet ittas állapotban vezessék. 6500 halálesetet lehetne évente Európában megelőzni, ha az ittas vezetés teljesen ki lehetne iktatni. Számos tanulmány alátámasztja, hogy az alkoholzárak nagyon hatékonyak a visszaeső ittas vezetők féken tartásában. Egy 2013-as finn felmérés például négy év adatai alapján megállapította, hogy az alkoholzárak alkalmazásával mindössze 6%-ot ért el a visszaesés aránya



a baleset idejét, helyét, illetve az utasok számát. Tartozik hozzá egy nyomógomb, amit az autós akkor használhat, ha tanúja lesz egy éppen bekövetkező balesetnek. A rendszer által rögzített adatokat csak a hatóságok kapják meg, akik harmadik félnek a tulajdonos beleegyezése nélkül nem adják ki.

Az eCall bevezetésétől a halálos kimenetelű balesetek számának legalább 10%-os csökkenését várják, ami a tavalyi adatok alapján azt jelenti, hogy az EU-ban évente 2500–3000 ember életét tudják majd megmenteni a gyorsabb reagálásnak köszönhetően. Az Európai Bizottság úgy határozott, háromévi működés után, 2021-ben a tapasztalatok alapján megvizsgálják, hogy a rendszert előírják-e a nagyobb járművek, a buszok és teherautók számára is. Az érintett országokban 2017 végére kell megteremteni a szükséges technikai feltételeket.

a szokásos 30%-os értékhez képest Finnországban. Eddig nehéz volt a követelményeket az EU határokon keresztül is érvényesíteni, mert a különböző tagállamok más és más rendszereket használnak a vezetői engedélyek korlátozására. Az új harmonizált törvény azonban most orvosolta ezt a helyzetet az ittas vezetéssel kapcsolatos, alkoholzárakra épülő rehabilitációs programokat működtető országok számára. Az ETSC ezen túlmenően azt szorgalmazza, hogy az alkoholzár a teherautókban és autóbuszokban is alapfelszerelés legyen, valamint hogy a személygépjárművek számára fejlesszenek ki egy szabványosított adaptert, amellyel a berendezés használatára kötelezett vezetők autójukba könnyebben be lehet építeni a zárat. Az EU jelenleg az általános biztonságról szóló rendelet felülvizsgálatának részeként azt vizsgálja, mely technológiákat írja elő kötelezően az új gépjárművek számára. □

A FRANCIA KORMÁNY VÁLASZA
A NÖVEKVŐ KÖZÚTI HALÁLOZÁSRA

Jelentős szigorítások Franciaországban

Sebességcsökkentés, a vezetés közbeni telefonálás további korlátozása, az ittas vezetés legális szintjének csökkentése a kezdő vezetők körében – csak néhány a francia kormány legutóbbi közlekedésbiztonsági csomagjának intézkedései közül, válaszul a kedvezőtlenül alakuló baleseti mutatókra.

KÍSÉRLETI SEBESSÉGCSÖKKENTÉS

Franciaországban tíz év óta először fordult elő, hogy nőtt a közúti balesetben életét veszített személyek száma. Tavaly 3,7%-kal többen haltak meg a francia utakon, mint 2013-ban, ami összesen 3388 közúti áldozatot jelent. A francia belügyminiszter, *Bernard Cazeneuve* sajtótájékoztatóján elhangzott, hogy a baleseti helyzet leginkább a védtelen közlekedők vonatkozásában romlott, hiszen egyetlen év alatt a gyalogos halálos áldozatok száma 8%-kal, a meghalt kerékpárosok száma pedig 7%-kal növekedett.

A kedvezőtlen adatokra tekintettel a francia kormány azonnal lépett, és több mint húsz új közúti közlekedésbiztonsági intézkedésből álló csomagot fogadott el. Az új intézkedések között szerepel annak a kísérleti programnak a végrehajtása, amelynek értelmében néhány kétszer egysávos – azaz nem osztott pályás – főútvonalon, lakott területen kívül 80 km/h-ban maximálják a megengedett legnagyobb sebességet az eddigi 90 km/h helyett. A két évig tartó program három kiválasztott főútvonal mindösszesen 81 km-es szakaszára terjed ki, és azt hivatott vizsgálni, hogy az érintett balesetveszélyes főútvonalon az általános 10 km/h mértékű sebességcsökkenés milyen hatást gyakorol a közúti közlekedés biztonságára. A kísérleti program eredménye politikai döntések meghozatalához nyújthat alapot. (Szakértői becslések alapján csak a francia utakon 400 emberi élet megmentését eredményezné,

amennyiben 10 km/h általános – azaz valamennyi útra kiterjedő – sebességcsökkentést vezetnének be a lakott területen kívüli szakaszokon.)

KEZDŐ VEZETŐK, KISEBB ALKOHOLSZINT

Ezen túlmenően a francia kormány elképzelései szerint a jövőben nemcsak a kézben tartott mobiltelefon használata, hanem a vezetékes „headline” telefonálás is tiltott lesz. A vezeték nélküli, úgynevezett wireless headline telefonálásra a tilalom a tervek szerint nem terjed ki. Az ETSC a hír megjelenésével kapcsolatban ismételt arra hívta fel a figyelmet, hogy a kutatások alapján a mobiltelefonálás valamennyi módja veszélyezteti a közlekedés biztonságát. Bizonyított, hogy a járművezető figyelmét a headset, valamint a kihangosítón keresztül történő telefonálás egyaránt elvonja, az egyéb hátráltató hatások mellett csökkenti az észlelési és reakcióidőt, ezért a mobilozás hatása esetenként akár az ittas vezetés kockázataival is egyenértékű lehet.

A franciák az ittas vezetés terén ugyancsak további szigorításokra készülnek. A kezdő vezetők esetében az engedélyezett alkohol limitjét a jelenlegi 0,5 gramm/liter-ről 0,2 gramm/liter értékre tervezik csökkenteni. Utóbbi intézkedés kifejezetten a fiatal járművezetők korosztályát, a 18–24 éveseket célozza meg, akiknek a balesetekben való részesedése, továbbá sérülési és halálozási kockázata egyébként is kimagasló. A nagyobb veszélyek ellenére



Foto: Thinkstock/Empraxis

a fiatal járművezetők az átlagosnál gyakrabban ülnek jármű kormányra mögé szeszes ital fogyasztását követően. Ezt támasztja alá a statisztikai adat is, amely szerint Franciaországban minden negyedik fiatal járművezető halálát az ittas vezetés okozta (a 2011–2013. évek arányában). Az előző intézkedések mellett a francia kormánynak a közúti biztonság fokozására egyéb elképzelései is vannak. Többek között új technikai eszközök beszerzésével és telepítésével kívánják növelni a sebesség-ellenőrző kamerák, valamint a forgalomirányító fényjelző készülékek

számát, továbbá a meglévő automata sebesség-ellenőrző kamerákat azok „kétirányúsításával” mindkét forgalmi irány felügyeletére, ellenőrzésére alkalmassá tennék.

A Francia Baleset-megelőzési Egyesület (Association Prévention Routière) közleményben üdvözölte a kormányzat elképzeléseit, kijelentve, hogy a tervezett intézkedések szükségesek a romló baleseti helyzet kezelése, az emberi életek megmentése és a további személyi sérülések megelőzése érdekében.

GÉGÉNY ISTVÁN

AUTÓBUSZ, VILLAMOS, TAXI VAGY AUTÓ?

Az éjszakai közlekedés nem szórakozás

Magyarországon manapság számos embernél szinte minden hétvégén felmerül a kérdés, hogyan induljon el szórakozni. A vélemények megoszlanak, a fővárosban autókból és buszon, villamoson ülő utasokból is rengeteg van péntek, illetve szombat éjszaka. Ki miért választja az adott járművet, kinek milyen tapasztalatai vannak az éjszakai közlekedéssel kapcsolatban Budapesten és vidéken?

BUDAPEST, BELVÁROS

Fiatal szemmel nézve Budapestet, azt látom, hogy az elmúlt években a leginkább népszerű belvárosi szórakozóhelyek tömve vannak emberekkel, magyarokkal, külföldiekkel egyaránt. Mint budapesti fiatal az esetek 90%-ában éjszakai járatokat veszek igénybe, és úgy gondolom, a buszok, illetve a nagykörúton nonstop üzemelő 6-os villamos állandó túlterheltsége arról árulkodik, hogy a legtöbben ezt a módot választják a közlekedésre. Néhány fiatalal beszélgetve a környezetemben talán nem meglepő, hogy ritkán hallani olyan esetről, amikor egy négy-öt fős budapesti brigád autóba ül éjszaka, mondván, az egyikük majd feláldozza magát a többiek kedvéért, és nem fogyaszt alkoholt. „Lassan tíz éve járok bulizni, és szinte mindig legalább három-négy barátinnal megyek, de nem is emlékszem olyan esetre, hogy valamelyikünk vezetett volna, pedig közülünk mindenkinek már évek óta van jogosítványa” – mondja egy 25 éves frissdiplomás lányismerősöm. „Többnyire taxival megyünk, mert úgy sokkal komfortosabb, mint az éjszakai buszokon nyomorogni a tömegben, de ha nagyon nincs más, akkor is inkább azt választjuk, mint a saját kocsit, hogy mindenki tudjon inni. Ráadásul éjszaka vezetni a belvárosban szerintem veszélyesebb, mint nappal, mert annyi figyelmetlen, ittas ember van a járdákon, utakon egyaránt, hogy lehetetlen hosszú távon megúszni a balesetet.”

Egy másik fiú ismerősömmel az egyik iskolai szünetben beszélgettem az éjszakázásról. Elmondta, hogy neki a törzshelye a Király utcában van, viszont a XV. kerületből jár be minden hétvégén. Azért nem ül autóba, mert nagyon kockázatosnak tartja az éjszakai vezetést a belvárosban. „Képtelenség odafigyelni a belvárosi éjszakában annyira, hogy az ember biztonságosan közlekedhessen az utakon. Korábban volt erre példa, de rengeteg részegen üvöltöző, zenétől dübörgő autóban ülő sofőrt láttam főleg a Bajcsy-Zsilinszky, valamint az Andrásy úton. Elképesztően balesetveszélyes, arról nem is beszélve, hogy ha ők nem figyelnek, akkor kik fognak? Akármennyire is messze van, és hosszú az út, mindig busszal közlekedek éjszaka, még a taxit sem merem igénybe venni ezek miatt.”

AZ ÉJSZAKAI JÁRATOK HÁTRÁNYAI

A közösségi közlekedés valóban sok esetben megkönnyíti az éjszakai utazást, ám több utas szerint ennek sajnos vannak alapvető hátrányai, hiányosságai is, amiknek köszönhetően néhányan (kényelemből, megbízhatóságból) mégis inkább a taxit vagy az autót választják Budapesten. Sokan panaszkodnak arra, hogy a régi buszok, amik rendelkezésre állnak éjszaka, nagyon koszosak, higiéniai okok miatt szinte le sem lehet ülni már a székekre. A másik alapvető probléma az utazók körében a járatokon jellemző zsúfoltság, ráadásul

a hangosan üvöltő részeg fiatalok is egyeseknek elviselhetetlenné teszik az utazást. „Éjszaka többnyire busszal szoktunk elindulni, néha viszont kénytelenek vagyunk odafele menet is taxizni, mert nem lehet megmaradni a részegen dülöngélő emberektől a buszon” – mondja az egyik húsz év körüli főiskolás ismerősöm. „Ez még nem lenne probléma, de amikor már szinte intim szférája sincs az embernek a tömegtől, az nagyon zavaró” – mondja a barátja.

Van olyan is, aki mindenáron az autót választja (akár veszély esetén is), annyira nem bírja elviselni a BKK járatait. Egy lányismerős azt mondja, ha teheti, csak úgy, mint a vidékiek, mindig saját autójával megy szórakozni, még akkor is, ha az este folyamán fogyaszt némi alkoholt. „Kizárólag a saját kocsimmal vagyok képes elindulni otthonról nappal is és éjszaka is. Ha az est folyamán sokat iszok, legfeljebb felhívom egy-két ismerősömet, hogy

mennyivel tartják biztonságosabbnak a saját városukban, községükben az éjszakai életet. Többnyire kritikus véleményeket hallottam, elsősorban a közlekedés biztonságát bírálták a beszélgetéseinkben. Volt, aki azt mondta, hogy nálunk bizonyos helyeken éjszaka veszélyesebb közlekedni, mint napközben, mert a népszerűbb helyi szórakozóhelyek utcáin szinte mindig részegen vezetnek az emberek. Egy másik ismerősöm szerint náluk gyorsulási versenyt is szoktak rendezni éjszakánként a főúton. Egy csomádi csoporttársam úgy vélte, bár az ő lakóhelyén biztonságosabb a közlekedés, mint Budapesten, de nem egy olyan helyi ismerőse van, aki ötszemélyes autókban hat-hét utast szállít, ráadásul nagyon szabálytalanul, bőven túllépve a megengedett sebességet. Van egy gyöngyösi barátom, aki azt állítja, hogy a vidéki balesetek nagy része nem azért történik, mert megbízhatatlanok a sofőrök. Saját tapasztala-



vezessen hazáig, de úgy gondolom, hogyha az ember iszik néhány kortyot, attól még volán mögé ülhet. Viszont inkább otthon maradnék, minthogy a koszos busszal, villamossal végigdöcögjek a városon csak azért, hogy bulizzak valahol. Iszonyúan hangos, zajos és koszos, arról nem is beszélve, hogy nagyon lassú.”

A FŐVÁROSON KÍVÜL

A vidéki kisvárosokban, községekben, falvakban az éjszakai élet többnyire nyugodtabban zajlik, mint Budapesten, ám miután sokkal kevesebb településen üzemel éjszakai közösségi közlekedés, így ha az ember szórakozni szeretne, az autót vagy a taxit kell választania. Sok vidéki ismerősöm van, akikkel az elmúlt napokban beszélgettem arról, hogy

lata szerint arányaiban véve sokkal többen ülnek kocsiba éjjel, mint kellene. „Minden szombaton elmegyünk bulizni, és mindig azt tapasztalom, hogy már éjfél előtt zsúfolásig vannak a parkolók. Nyilván ez azért is van, mert ez az egyetlen helyi lehetőség a bulizásra. A barátaimmal mindig úgy oldjuk meg ezt a kérdést, hogy mivel többnyire négyen-öten férünk be egy autóba, minden héten kisorsolunk valakit, aki nem iszik és tud vezetni. Rajta nagy a felelősség, és mindig igyekszünk úgy viselkedni, hogy csak az útra tudjon koncentrálni. De sajnos így is azt tapasztaljuk, hogy rengeteg balesetveszélyes szituáció alakul ki minden hétvégén, mert sokkal többen, sokkal elszabadultabban, gyorsabban autóznak éjszakánként, mint hinnénk.”

VÖRÖS ZALÁN

KERÉKPÁROS KITEKINTÉS EURÓPÁRA

Két kerék, korlátlan technológia

Napelem, baleset-biztosítás, postaszolgálat, áruszállítás, zöld hullám – mi a közös ezekben? A válasz meglepő lehet: a kerékpár. Európa-szerte ugyanis egyre kreatívabb technológiákat és egyre biztonságosabb módokat találnak a biciklik és az e-biciklik minél szélesebb körű alkalmazására – van, ahol munkába fogják, van, ahol a közlekedési lámpáknál előnyben részesítik a bringákat, és van, ahol napelemből építenek utat a számukra. Az alábbi kitekintés nemcsak azt szemlélteti, hogy miképp igyekeznek szerte a kontinensen biztonságosabb feltételeket biztosítani a kerékpárosoknak, de újabb bizonyíték arra is, hogy egyre több és több területen célszerű a kerékpárok használata.

BARCELONA: MOBILITÁSI TERV A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG JAVÍTÁSÁRA

Barcelona új városi mobilitási tervének segítségével a közúti halálások számát 30 százalékkal, a súlyos sérülések számát pedig 20 százalékkal kívánja csökkenteni 2018-ig. A terv a gyaloglás, kerékpározás és közösségi közlekedés tekintetében is tartalmaz intézkedéseket, továbbá az EU által előírt környezetvédelmi paraméterek elérését is célul tűzi ki. A specifikus célok közül érdemes kiemelni a közösségi közlekedési hálózattal való lefedettség radikális javítását: az elképzelések szerint a lakosság 99 százalékának lesz buszmegálló az otthona 250 méteres közelében, illetve csúcsidőben hatpercenként követik majd egymást a közösségi közlekedési járművek. Ami a gyalogosokat illeti, számos járda kiszélesítésével, illetve a gyalogos és a csökkentett

sebességű zónák kiterjesztésével kívánják a balesetek számát csökkenteni. A kerékpárosok esetében a városi kerékpárút-hálózat felújítását, az elektromos kerékpárok számára töltőállomások létrehozását, illetve a nagyobb közösségi közlekedési csomópontokon több kerékpártároló kialakítását irányozza elő a terv.

Forrás: Lewis Macdonald – Barcelona approves mobility plan to improve safety (Spain) www.eltis.org

OLASZORSZÁGBAN A KERÉKPÁROSOKRA IS KITERJESZTIK A BIZTOSÍTÁST

Az olasz szenátus elfogadta azt a törvénymódosítási javaslatot, amely szerint a biztosítás azokra a munkavállalókra is terjedjen ki, akik kerékpárral járnak munkába. A kezdeményezést a FIAB, egy kerékpáros érdekvédelmi nonprofit

szervezet indította újra 2010-ben. Eddig a törvény értelmében csak azoknak a kerékpárral munkába járó alkalmazottaknak járt a biztosítás, akik baleset esetén be tudták bizonyítani, hogy az utazásukhoz nem áll rendelkezésre vagy nem volt megfelelő a közösségi közlekedési szolgáltatás, illetve az utat gyalog sem lett volna praktikus megtenni. Ezen felül a biztosító csak akkor fizetett, ha kerékpárost kijelölt kerékpárúton vagy forgalomtól elzárt területen érte a baleset. Ha törvénybe iktatják a módosítást, a biztosítás minden munkavállalónak jární fog, függetlenül attól, hogy hogyan megy a munkahelyére.

Forrás: Good news from Italy: Cyclists get insurance coverage and Bicitalia the status of national cycling network www.ecf.com

LONDONI TESZT: HOSSZABB ZÖLD JELZÉS A KERÉKPÁROSOKNAK

A Transport for London, a brit főváros közlekedési ügynöksége egy olyan rendszer próbaüzemét jelentette be, amely a fontosabb kereszteződésekben meghosszabbítja a zöld jelzést a kerékpárosok számára. A rendszer a próbaszakaszon számolja a kerékpárosokat, és ha sok a biciklis, úgy módosítja a közlekedési lámpák jelzéseinek hosszát, hogy biztosítsa számukra a zöld hullámot – ez csúcsidőben nagy



előnyt jelent majd a két keréken közlekedőknek. A fejlesztők két technológiát tesztelnek, egy radaros és egy hőképes érzékelőberendezést, amelyik hatékonyabbnak bizonyul, azt fogják város-szerte használni.

Forrás: Luke McDonald – London trials traffic light priority for cyclists (UK) www.eltis.org

KOPPENHÁGA A VILÁG LEGINKÁBB KERÉKPÁROSBARÁT VÁROSA

A Copenhagenize Design Társaság minden évben rangsort állít fel a világ húsz leginkább kerékpárosbarát nagyvárosairól. A 2015-ös indexben 122 olyan települést elemeztek a világ minden részéről, amelyek lakossága meghaladja a 600 ezer főt. Idén a legjobb húszba öt olyan város is bekerült, amely korábban még sosem: Strasbourg (Franciaország), Ljubljana (Szlovénia), Buenos Aires (Argentína), Bécs (Ausztria) és Minneapolis (USA). Az első

helyet a dán főváros, Koppenhága szerezte meg – megelőzve Amsterdamot, amely 2011-ben és 2013-ban egyaránt az első helyen végzett –, köszönhetően annak, hogy 2012 és 2014 között 36 százalékról 45 százalékra emelkedett a kerékpárosok részaránya a közlekedési módok megoszlásában. A felmérésben nemcsak a húsz város jelenlegi kerékpározási helyzetét ismertetik, de javaslatokat is tesznek a további fejlődés lehetőségeire vonatkozóan.

Forrás: Lewis Macdonald – Copenhagen revealed as the most bike-friendly city in the world www.eltis.org

SVÉDORSZÁGBAN HÓDÍTANAK AZ E-TEHERBRINGÁK

Öt svéd település döntött úgy, hogy a tesztüzemet követően tovább használja azokat az e-teherkerékpárokat, amelyeket házi gondozói szolgálatuk keretében próbáltak ki a Pro-E-Bike pilot projekt keretében. A kezdeményezés sikere láttán más közeli települések is kedvet kaptak ahhoz, hogy saját e-bringákat szerezzenek be. A pilot projektben részt vevő fuvarozó társaságok szintén pozitív tapasztalatokról számoltak be, egyedüli hátrányként az elektromos áruszállító kerékpárok által szállítható korlátozott árumennyiséget és a rövid hatótávolságot nevezték meg. A tesztüzemben

szerepet vállaló településeken számos, korábban autóval megtett utat cseréltek le e-kerékpárral megtett útra, illetve a kerékpárokat kiegészítőként használják az autók mellett. Ugyanakkor a téli szezonban az elektromos biciklik a jeges és havas utak miatt csak korlátozottan használhatóak. Motala, az egyik teszt-település önkormányzata tíz elektromos teherkerékpárt vásárolt a gyermekgondozási osztálynak, míg Norrköping belvárosában az Almoth's fuvarozó társaság környezetvédelmi törekvései részeként kezdett 2014-ben e-kerékpáros kiszállítási lehetőséget kínálni. A Koop szociális vállalkozás arra használja az e-teherbringákat, hogy használtruha-üzletei között fuvarozza az árukat.

Hollandiában szintén növekszik az érdeklődés az e-teherbringák után: legutóbb tíz társaság vásárolt elektromos áruszállító bicikliket a mindennapi üzleti tevékenységéhez. A MulderWorks karbantartó-építőipari társaság az új

beruházással költség-, energia- és időhatékonyabb kiszállítást tudott megvalósítani. Egy másik vállalkozás, az ételkiszállítással foglalkozó Cook-ing tizenkét hónapos tesztidőszak után szintén azt tapasztalta, hogy az e-kerékpárok használata nemcsak a cég költség- és energiahatékonyságának tett jót, hanem a kisebb környezeti terhelés miatt a vállalati imázon is sokat lendített.

A számos előny mellett figyelembe kell venni az e-terkerékpárok egyik jelentős hátrányát is, a forduláshoz szükséges nagy kanyarívet, főleg, amikor alaposan meg vannak pakolva. Szintén kedvezőtlenül befolyásolja az alkalmazási lehetőségeiket, hogy erősen függnek a már korábban is említett időjárási körülményektől. A nagyobb rakományokhoz így továbbra is gépjárműre lesz szükség.

Forrás: Randy Rzewnicki, PhD – Success of e-cargo bikes: more cities are inspired to start their own projects www.ecf.com

MILÁNÓ EZER E-KERÉKPÁRRAL BŐVÍTETTE KÖZBRINGARENDSZERÉT

Az ezer darab új e-biciklivel együtt 4600-ra nőtt a milánói BikeMi hálózat kölcsönözhető kerékpárjainak a száma. Az olasz város 70 új dokkolóállomás kiépítését is tervezi az új járművek számára. Az e-kerékpárok akkumulátorai 55–65 km-nyi utazást képesek biztosítani egy feltöltéssel,



és 300-szor lehet őket újratölteni. A kerékpáron elhelyezett kijelző nemcsak az aktuális töltöttséget jeleníti meg, de a beépített GPS-nek köszönhetően a megtett útvonalat is. Természetesen a GPS arra is szolgál, hogy az ellopott járművek helyét meghatározza. Az elektromos kerékpárok kölcsönzése az első félórán 0,25 euróba kerül, kétórán pedig 3,75 eurót kell fizetni. Az olasz környezetvédelmi minisztérium 35 millió eurót különített el a fenntartható mobilitásra, ebből négymillió eurót fordított a kerékpárok beszerzésére.

Forrás: Lewis Macdonald – Milan adds 1000 e-bikes to city bike scheme www.eltis.org

A HORVÁT POSTASZOLGÁLAT E-KERÉKPÁROS FLOTTÁT VÁSÁROL

Száznyolcvan e-kerékpár beszerzésére írt ki pályázatot a horvát posta, amelyek 180, levélkézbesítésre használt

hagyományos hajtású robogót fognak kiváltani. A több mint 400 ezer euróra tervezett beruházást a horvát kormány 40 százalékos arányban támogatja. Az unió által finanszírozott Pro-E-Bike keretében a postaszolgálat hat hónapon keresztül tesztelhetette az elektromos bicikliket, és a próbaüzem tapasztalatai alapján gazdaságosabb megoldásnak találta a használatukat, mint a robogókét, hiszen a 25–40 km-es teljesítményük elegendő a kézbesítési feladatok elvégzéséhez, de ha le is merül az akkumulátoruk, hagyományos kerékpárként szintén lehet használni őket. A Pro-E-Bike projekt keretében jelenleg egy olyan kalkulátor kidolgozása is folyik, amellyel bármelyik vállalkozás vagy flottamenedzser ki tudja számolni, mennyi pénzt tudnak megtakarítani, ha e-biciklikre váltanak. Számos európai ország postaszolgálatának a flottájában már most is vannak e-kerékpárok, például Portugáliában tavaly negyven darabot vásároltak, és idén ugyanennyit terveznek.

Forrás: Randy Rzewnicki, PhD – Croatian Post Buys E-bike Fleet www.ecf.com

A HOLLAND NAPELEMES KERÉKPÁRÚT TÚTELJESÍTETTE AZ ELVÁRÁSOKAT

A holland Krommenie városában épített napelemes kerékpárút több energiát termelt az elmúlt hat hónapban, mint amire a tervezőmérnökök számítottak. A 70 m hosszú pró-

baszakasz 3000 kWh áramot állított elő, amely megegyezik egy egyszemélyes holland háztartás éves fogyasztásával. Ez azt jelenti, hogy négyzetméterenként 70 kWh kapacitásra lehet számítani évente. A kerékpárút tömeggyártásban készült napelemekből, illetve üveg-, szilikon-, gumi- és betonrétegekből áll. Ugyan a létrehozása óta 150 ezer kerékpáros haladt már végig rajta, a teherbírása még mindig eléri a 12 tonnás terhelést. A projektet elindító csoport jelenleg a technológia finomításán dolgozik, és más holland településekkel is tárgyalnak további kerékpárutak építéséről. Ezenkívül az egyesült államokbeli Kalifornia állammal is aláírtak már egy együttműködési megállapodást.

Forrás: Lewis Macdonald – Dutch solar cycle path exceeds energy expectations www.eltis.org

VÁCZI VINCENT

Az élet számos területén figyelünk gyermekeinkre, óvjuk biztonságukat. Miért ne tennénk ezt a közlekedésben is? A gyermekeket testfelépítésük miatt sokkal súlyosabb sérülések érhetik, mint a felnőtteket. Megfelelően kiválasztott, beszerelt és használt gyermekbiztonsági rendszerrel azonban sokat tehetünk értük!

A GYERMEKBIZTONSÁGI RENDSZER JELENTÉSE

Gyermekbiztonsági rendszer alatt mindazon eszközöket értjük (gyermekülés, babakocsi, ülésmagasító), amelyek a jármű részeként vagy ahhoz rögzítve óvják a gyermekek épségét. A különböző gyermekbiztonsági rendszereket kétféle módon csatlakoztathatjuk a gépkocsihoz: **az egyik az ISOFIX**, amelynél a gyermekülés saját, beépített rögzítéssel, illetve egyéb eszközzel kapcsolódik a járműnek erre a célra gyárilag kialakított pontjaihoz, **a másik az autó biztonsági öve**, amellyel szintén fixálni lehet az ülést.

A MEGFELELŐ GYERMEKÜLÉS

Vásárláskor figyeljünk rá, hogy hazánkban jelenleg csak az R44-03 inkább az R44-04 számú vagy az R129 számú ENSZ-EGB előírásnak megfelelő (ún. i-Size) gyermekbiztonsági rendszereket szabad használni, ez utóbbiak a legszigorúbb biztonsági követelményeket teljesítik. Fontos különbség, hogy az i-Size gyermekülésekben 15 hónapos korig a gyermekeket menetiránynak háttal kell szállítani, ezzel csökkenthető a fej és nyak sérülésének veszélye, továbbá csak ISOFIX rendszerrel használható. Ennek a gyermekbiztonsági rendszernek a tesztelési eljárása kiterjed az oldalirányú ütközések vizsgálatára is, növelve a benne utazó védelmét. **Bármelyik konstrukciót is választjuk, mindig a rajta feltüntetett utasítások szerint használjuk!** A címkék mutatják meg azt is, hogy az ülés menetiránnyal megegyezően vagy azzal ellentétesen szerelhető-e be. A termék jóváhagyását a gyermekülés alján vagy a karfa hátoldalán fellelhető narancssárga címke alapján tudjuk ellenőrizni. **A címkén található adatok** megkönnyítik a jó méretű gyermekülés kiválasztását. A gyermekbiztonsági rendszereket az R44 a gyermek testsúlya, az R129 viszont a magassága szerint csoportosítja, de ebben az esetben is fel kell tüntetni az alkalmazható maximális testsúlyt. **A jóváhagyási jelnek** a következő elemeket kell tartalmaznia:

Nemzetközi engedélyeztetés jelzése

Gyermek magassága

Gyermek súlycsoportja

Jóváhagyást kiadó ország kódja: (Pl.: E4= Hollandia)

Rendeltetés: pl. „universal” – minden személyautó típusnak megfelel

Jóváhagyási szám: Az első két számjegy a sorozatszámot jelzi (jelenleg csak 03 vagy 04 sorozatszámú vásárolható)

Gyártó neve, termék megnevezése

i-Size
67 cm–105 cm
/ ≤ 18,5 kg
E4
E4-129R-000001
Nr. 263443

ECE-R44 universal
9-37kg
E9
042439
IWH



GYERMEKBIZTONSÁGI RENDSZER VAGY BIZTONSÁGI ÖV?

Gyermekbiztonsági rendszerben kell rögzítenünk gyermekünket, **ha 3 évesnél fiatalabb, vagy ha 150 cm-nél alacsonyabb** (függetlenül attól, hogy hány éves). Kivétel, ha gyermekünk **3 évesnél idősebb és már 135 cm-nél magasabb, valamint a gépkocsi hátsó ülésén utazik**: ilyen esetben elegendő őt a felnőttek számára rendszeresített, az üléshez beszerelt biztonsági övvel rögzíteni (ügyeljünk azonban rá, hogy könnyen hátra tudjon dőlni, be tudja hajlítani térdeit, a felső szíj a vállán, a nyaka és a karja közt fusson végig, az alsó pedig fedje combjait). Ha gyermekülés beszerelésére a gépkocsi nem alkalmas, akkor a gyermekbiztonsági rendszer használata mellőzhető, azonban ilyen járművel 3. életévét már betöltött és 150 cm-nél kisebb gyermek az első ülésen nem utazhat, 3 évnél fiatalabb gyermek pedig egyáltalán nem szállítható benne. Fontos tudni, hogy **első utasülésbe is szerelhető gyermekbiztonsági rendszer**, azonban a gyermek csak akkor ültethető be **menetiránnyal ellentétesen**, ha az üléshez **légzsákok** nem építettek be, vagy előzetesen **kikapcsolták**. A légzsák váratlan felfúvódása ugyanis a gyermek halálát is okozhatja. **1 év alatti gyermek esetén javasolt** a babakocsi hátsó ülésén utazni, amely maximális védelmet nyújt számára.

MÁS JÁRMŰVEKEN

- Kerékpáron** csak 16 évesnél idősebb személy szállíthat utast, és legfeljebb 10 éves gyermeket. Létezik **előre és hátra szerelhető** kerékpáros gyerekülés is, azonban az ülés, a kapaszkodó és a lábtartó nem lehet összefüggésben a kormányzott kerékkel és a vele összeépített szerkezettel. A vezető mögött közvetlenül elhelyezett ülésnek háttámlával, lábtartóval és állítható biztonsági övvel kell rendelkeznie. Ügyeljünk rá, hogy a gyermek **ne akadályozzon** bennünket a kilátásban és a kerékpár irányításában, továbbá annak világító- és jelzőberendezéseit se takarja el.
- Segédmotoros kerékpáron**, ahogy más utast, úgy gyermeket sem lehet szállítani, **motorkerékpáron** pedig csak akkor, ha a – saját biztonságára ügyelni képes – **gyermek le tudja tenni a lábát a lábtartóra**. Ne felejtünk el menet közben **bukósisakot viselni!**
- A menetrend szerint közlekedő vagy álló utasokat is szállító **buszon** és a **taxiban** utazó **gyermeket nem kell gyermekbiztonsági rendszerben rögzíteni**.





www.nkh.gov.hu