

# KÖZLEKEDÉS- BIZTONSÁG

A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG SZAKMAI LAPJA

2016 / 1. SZÁM



## Társadalmi felelősségvállalás a Hungaroringen

Interjú Gazsi Júliával, a Hungaroring Sport Zrt.  
vezérigazgató-helyettesével

**A magyar  
közlekedés helyzete  
az Európai Unióban**  
A KTE jubileumi  
öszejövedele  
Kápolnásnyéken

**Közlekedésre  
nevelés és  
drogprevenció  
az ifjúság körében**  
Az ORFK – OBB szakmai  
fóruma pedagógusoknak

**Gyalogosok és  
kerékpárosok  
védelme**  
Ezt a két közlekedői  
réteget a legnehezebb  
megszólítani

# KÖZLEKEDÉSI SZAKMAI VETÉLKEDŐ

# 2016

## VERSENY KATEGÓRIÁI

Műszaki vizsgabiztos

Közúti járművezető szakoktató

Közúti járművezető vizsgabiztos

Közúti ellenőr

## MEGYEI FORDULÓ:

2016 április 15. és április 30. között

## ORSZÁGOS DÖNTŐ:

2016 május 14.

Groupama Garancia vezetéstechnikai Centrum

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

III. díj  
**STANDARD**  
vezetéstechnikai tréning

II. díj  
**AKTÍV**  
vezetéstechnikai tréning

I. díj  
**PRÉMIUM**  
vezetéstechnikai tréning

**Mentesség a továbbképzések alól!**

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

# Zárójelben

A látszat néha csal – szokták mondogatni, és ez a megállapítás ebben az esetben is helytálló. Aki ugyanis átlapozza a Közlekedésbiztonság idei első számát, elsőre látszólag úgy érzi, ez egy „bringás” szám (pedig a szerkesztők a lapcsinálás hetében-havában még álmodni sem álmodtak egy azóta lezajlott Tarlós–Vitézi Dávid kerékpáros csörtéről!), ha azonban oldalról oldalra halad, máris összetettebb képet realizálhat magában. A mostani lapszám kitűnő összefoglalója a magyar közlekedési szakma eseményeinek. Csak zárójelben szeretném megjegyezni, hogy ez a főszerkesztő, *Ötvös Nándor* érdeme. Ő olyan szerkesztői és szerzői gárdával dolgozik most már évek óta, amely egyedülálló a magyar sajtóban. És ez nem túlzás. Tudom, hogy az olvasó a legritkább esetben – hacsak nem szerepel benne – böngészi az impresszum sorait, ezért szíves figyelmükbe ajánlom a rendszeresen publikáló szerzőket, név szerint *Dékány Zsoltot, Prof. Dr. habil Holló Pétert, Gégény Istvánt, Jankó Domokost, Simon V. Attilát, Szilágyi Jánost, Váczi Vincentet* és Magyarország egyik legjobb fotósát, *Iró Zoltánt*.

Nyugdíjas, visszavonult szerkesztőként, ha valamit irigylek tőlük, akkor az elsősorban a lapcsinálás hétköznapijai, illetve a jó hangulatú lapindítók és lapzárták időszakai. Még szerencse, hogy néha-néha engem is bevonnak, mint a mostani köszöntőféle megírásába, mondván: jó az öreg a háznál!

Végre! – konstatálhatjuk, ha kezünkbe vesszük az új lapszámot, hiszen fiatal, csinos hölgy szerepel a címlapon. Ő *Gazsi Júlia*, a Hungaroring Zrt. vezérigazgató-helyettese, és interjújában a társadalmi felelősségvállalásról beszél. Ha már az eredeti felkérésnek is eleget akarok tenni és a klasszikus ajánlásnak megfelelően, mindenekelett a magyar közlekedés pozitív helyzetértékelését kell említenünk. A számtalan szakszerű és olvasmányos cikk, valamint tanulmány mellett az aktuális vasúti események beszámolóit is helyt kaptak a lapban. A MÁV-START és a Rail Cargo Hungaria közötti együttműködés továbbfejlesztését szimbolizáló királykék V63-as mozdonyt a Rail Cargo Hungaria logójával matricázták fel *Csépke András* vezérigazgató és *Kovács Imre* elnök jelenlétében.

Az ilyen és ehhez hasonló beszámolókat tartalmazó Közlekedésbiztonság idei első számát jó szívvel ajánlom tisztelt olvasóink figyelmébe.



Fotó: Iró Zoltán

KISS PÁL, a Magyar Közlekedés és a Navigátor tiszteletbeli főszerkesztője

*Kiss Pál*

Kiss Pál,  
a Magyar Közlekedés és a Navigátor  
tiszteletbeli főszerkesztője

# KÖZLEKEDÉS- BIZTONSÁG

A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG SZAKMAI LAPJA 2016 / 1. SZÁM



## KÖZLEKEDÉS- BIZTONSÁG

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

Felelős kiadó: Györi Gyula, az NKH elnöke • Felelős szerkesztő: Somogyi Gábor • Főszerkesztő: Ötvös Nándor • Szerzők: Abelovszky Tamás, Alföldy Miklós, Gégyény István, Prof. Dr. Holló Péter, Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Kommunikációs Főosztály, Simon V. Attila, Szilágyi János, Váczi Vincent, Dr. Véssey Tamás • Fotó: BringaAkadémia, EC - Audiovisual Service / Yannis Kourtoglou, Hovánszky Máté, Iró Zoltán, Thinkstock/Europress, Szadai Roland, Váczi Vincent • 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 Vision Communications Hungary Kft. gondozásában. • A kiadvány ingyenes.



- 4. Beszélgetőtársunk: Gazsi Júlia, a Hungaroring Sport Zrt. vezérigazgató-helyettese**  
Társadalmi felelősségvállalás a Hungaroringen
- 8. „A magyar nyeregbe termett”**  
Idén is tekerhetünk a Kerékpárosbarát címekért
- 11. Cél a települések közlekedésbiztonságának javítása**  
Az NFM pályázata önkormányzatok számára
- 12. Biztonsági övek, gyermekülések használati aránya, gépjárművek nappali kivilágítása, vezetés közbeni mobiltelefonálás**  
Néhány közlekedésbiztonsági teljesítménymutató alakulása 2015 végén
- 16. A KTE jubileumi összefüvetele Kápolnásnyéken**  
A magyar közlekedés helyzete az Európai Unióban
- 18. Vezetéstechnikai tréningprogramot indított az NFM**  
Jól vezess!
- 20. Ingyenes közlekedésbiztonsági képzések június közepéig**  
tanuloknak.hu és kreszfelfrissito.hu
- 22. Az ORFK – OBB szakmai fóruma pedagógusoknak**  
Közlekedésre nevelés és drogrevenió az ifjúság körében
- 27. Beszélgetés Pausz Ferencsel, az Országos Polgárőr Szövetség közlekedési alelnökével**  
Egy iskola – Egy polgárőr
- 30. A három kulcsszó: bizalom, együttműködés, felelősségvállalás**  
A tévedés joga
- 32. Kultúraváltás a hatóság ünnepi akcióiban**  
Összefogás a balesetmentes hűsvétért
- 34. Új módszer a jogosulatlan úthasználók kiszűrésére**  
Menet közbeni mobil díjellenőrzés

- 36. Általános kérdések és válaszok**  
A személygépkocsik és motorkerékpárok átalakítási engedélyezéséről
- 38. Nem minden autót vezető öregember kockázati tényező a forgalomban**  
Jogosítvány 90 évesnek
- 41. Hogyan előzzük meg vagy csillapítjuk az autóban kialakuló ribilliót?**  
Stressz
- 44. Hatékony közúti közlekedésbiztonsági kampányok**  
CERSC 2016
- 52. Felmatricázták a mozdonyt**  
Új logó a királykék V63-ason
- 54. Jön a plasztikkártya, az elektronikus ügyintézés**  
Fókuszban az iparvágányok működtetése
- 56. Az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács aktuális hírei**  
Sebességkorlátozás és jármű-technológia
- 58. Vonakodva bár, de az államok végül beadták a derekukat**  
A sebességkorlátozás hatásai
- 60. Napjainkban még nincsenek egységes véralkohol- vagy légalkoholértékek**  
Az ittas járművezetés felső értékei Európában
- 62. Szemléletes és elgondolkodtató a finn akció**  
Kun ajat, aja! Ha vezetsz, vezess!
- 64. Az Európai Bizottság közlekedésbiztonsági információi**  
Nagy kihívás a súlyos közúti sérülések csökkentése
- 67. Félidőben a Kerékpárosbarát Település és Munkahely pályázat**  
Kerékpározás és közlekedésbiztonság
- 72. Kezdeményezés a kerékpárok kötelező és egyéb biztonsági felszerelésének biztosítására**  
Bringamax program a kerékpárosok biztonságáért
- 74. Ezt a két közlekedői réteget a legnehezebb megszólítani**  
Gyalogosok és kerékpárosok védelme
- 76. Együttműködés a kerékpáros gyermekoktatásért**  
Safe4Cycle projekt
- 78. Kerékpáros kitekintés a kontinensre**  
„Európa, biciklire!”



41.



44.



52.



76.

BESZÉLGETŐTÁRSUNK: GAZSI JÚLIA, A HUNGARORING SPORT ZRT. VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTESE

# Társadalmi felelősségvállalás a Hungaroringen

Nyári gyerektáborként indult, utóbb azonban komplex közlekedésre nevelési programmá fejlődött a Miniring, amellyel a Hungaroring várja a gyerekeket a mogyoródi pályán és a Duna Plazában. Az élménydús oktatást célzó kezdeményezés a mogyoródi versenypálya társadalmi felelősségvállalási programjának egyik legfontosabb, de nem egyedüli eleme. A jelenlegi programokról és a hozzájuk kapcsolódó tervekről beszélgettünk Gazsi Júliával, a Hungaroring Sport Zrt. vezérigazgató-helyettesével, aki a Tanpálya Vezetéstechnikai Centrum Kft. ügyvezetője is.

– A Hungaroringen működő Miniring interaktív közlekedésbiztonsági program újszerű és nagyon jó kezdeményezés.

*Hogy vetődött fel a Miniring ötlete?*

– Tavasz volt, 2010 tavasza, és mi azon gondolkodtunk, hogy milyen programot ajánlhatnánk nyárra a gyerekeknek a Hungaroringen... Ilyenkor anyaként felvetődik az emberben a kérdés, hogy mivel lehet megszólítani a gyerekeket, hogyan lehet őket játékosan a biztonságos közlekedésre tanítani, kihasználva a versenypályánk által nyújtott összes lehetőséget: a szoborparkot, a díjkiosztó pódiumot, a Hungaroring erdejét. Így kezdődött...

– A program folytatásába több fejlesztő foglalkozás is belekerült. Miről szól ma a Miniring?

– A Miniringgel kapcsolatos eredeti ötlet úgy szólt, hogy egyhetes közlekedésbiztonsági tábort szervezünk a gyerekeknek, de évről évre folyamatosan fejlődött, aminek eredményeként ma már nemcsak egy táborként, hanem komplex pedagógiai programként aposztrofálható a Miniring. A program egynapos, kétnapos, háromnapos, egyhetes

turnusokban is tartható, többféle tematika szerint. Ez azt jelenti, hogy széles korosztályban, akár az óvodásoktól a gimnáziumi érettségizőkig tudunk a gyerekeknek személyre szabott programot nyújtani.

**A Miniring egyhetes közlekedésbiztonsági táborból komplex pedagógiai programmá fejlődött.**

– Miként találták ki ezeket a bővített programelemeket, amelyek a képességfejlesztés mellett a gyakorlati foglalkozásokat is beemelik a tematikába? Az adottságokat próbálták kihasználni, vagy pedig olyan szakemberekkel dolgoztatták ki a programokat, akik a komplexitást célozták meg?

– A kérdés azért jó, mert a program kezdetén ez ennyire nem volt tudatos, egyszerűen csak élményt szerettünk volna nyújtani a gyerekeknek. De aztán elkezdtük vizsgálni, hogyan reagálnak a játékos feladatokra, és akkor derült ki,



Fotó: Iró Zoltán



Foto: Ino Zoltán

mennyi probléma vetődik fel náluk: például a jobb és bal kéz megkülönböztetése még az alsó tagozatosoknál is gondot okozhat, ami egyébként az óvodában elsajátítandó készségek közé tartozik. Ezeket felmértük, és a tapasztalati adatok alapján próbáltuk a programot továbbfejleszteni és pontosítani, egyre jobban, precízebben kidolgozni. Ehhez szakemberekre volt szükségünk, hiszen nem volt elég a gyerekek véleménye, pedagógiai háttér is kellett.

– *Milyen irányba fejleszthető tovább a jelenlegi Miniring program?*

– Nagyon remélem, hogy hamarosan országos programmá válik, amely Magyarország teljes területét vagy akár az országon kívüli területeket is le tudja majd fedni, hiszen például a tavalyi táborunkra határon túli gyerekek is érkeztek a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium jóvoltából. Nagyon fontos

továbbá, hogy minden gyereknek felkeltsük az érdeklődését, a változó életkorukból fakadóan akár többször is, hiszen például egészen máshogy szólítjuk meg azt az óvodáskorú gyerkőcöt, aki éppencsak megtanult járni, mint azt, aki már iskolás. Egy alsó tagozatos gyermek más feladatokra nyitott, mint egy tini korba lépő, még szintén gyereklelkű, de már akár a technikai újdonságok iránt érdeklődő fiatal.

– *Az elmúlt évben hány gyereket táboroztattak, és idén hány főre számítanak?*

– Tavaly a saját szervezésünkben százötven gyereket táboroztattunk, és a Nemzeti Fejlesztési Minisztériummal együttműködve még további kétszázat. Ezen felül a Duna Plazában nyitottunk egy 300 négyzetméteres, Miniring Boxutca névre hallgató új foglalkoztató pontot, ahol fedett körülmények között bár, de ugyanez a program érhető el



**A MINIRINGRŐL**

A Miniring egy lehetőség arra, hogy a gyerekek játékos, szórakoztató körülmények között sajátítsák el a biztonságos közlekedés alapjait. A Vezetéstechnikai Centrum által indított program számos lehetőséget kínál a gyerekeknek, a szülőknek és a pedagógusoknak egyaránt, kezdve az interaktív közlekedési órától és a szülőknek, pedagógusoknak tartott szakmai workshopoktól a családi napokon és születésnap zsúrokon át egészen a Hungaroringen szervezett osztálykirándulásokig, sportnapokig és táborokig.

**Mini KRESZ Park**

Közlekedési lámpa, gyalogos-átkelőhely, körforgalom és jó néhány fontos közlekedési tábla – aki ismeri őket, annak hétköznapi látványt nyújtanak, aki viszont nem, annak akár még ijesztők is lehetnek, hiszen az ismeretlen mindig egy kicsit

félelmetes is. A Hungaroringen található, hazánk egyik legkorszerűbb és gyermekek számára épült közlekedési parkja mindezek megismerésében nyújt segítséget. A park 2005 májusában nyitotta meg a kapuit, és arra hivatott, hogy a gyerekeket koruknak megfelelően nevelje a biztonságos, felelősségteljes közlekedésre. A Mini KRESZ Parkban a gyerekek élethű körülmények között (közlekedési lámpa, gyalogos-átkelőhely, körforgalom, közlekedési táblák...) próbálhatnak ki valóságos közlekedési helyzeteket, és az elektromos kisautók volánja mögül vagy a kerékpárok nyergéből gyakorolhatják azokat.

**Iskolák közötti közlekedésbiztonsági vetélkedő**

Az iskolák közötti közlekedésbiztonsági vetélkedő egyre népszerűbb közlekedésbiztonsági program, amelynek keretében a különböző osztályok, illetve

iskolák mérhetik össze a tudásukat. A közlekedési óra, illetve a közlekedési nap programjára épülő vetélkedő tartalmazza az egész évben elméletben és gyakorlatban tanultakat.

**Interaktív közlekedési óra a Tanpályán**

A Vezetéstechnikai Centrum lehetőséget biztosít az iskolásoknak és iskoláknak arra, hogy a környezettudatos közlekedési ismeretek meglévő alapjaira tovább építkezzenek. Az elméleti és gyakorlati foglalkozások során mindenki a korcsoportjának megfelelően fejlesztheti a tudását a biztonságos közlekedésről. Az interaktív közlekedési óra játékos szintfelmérő foglalkozással kezdődik. A program gyakorlati része már a Mini KRESZ pályán folytatódik, amelyen gyalog, kerékpárral és elektromos kisautóval próbálhatják ki a diákok a tanultakat.

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

akár egy szülinapi zsúr keretében is, hiszen két-három óra időtartam alatt is tudunk a gyerekeknek olyan színvonalas közlekedésbiztonsági programot nyújtani, amivel játékosan tudnak tanulni. Hiszen a cél elsősorban az, hogy jól érezzék magukat, mégis fejlődjenek. A táborra az idén is lehet

**A program továbbfejlesztéséhez nem volt elég a gyerekek véleménye, pedagógiai háttér is kellett.**

jelentkezni a weboldalunkon, a Duna Plazába pedig előzetes egyeztetés után bárki, bármikor beszélgethet, és megnézheti a Miniring Boxutcát.

– A Hungaroring a társadalmi felelősségvállalás égisze alatt amellel, hogy meghirdette a Miniring programot, a Tanpályát is fejlesztette az elmúlt években. Milyen további területeken próbálják ezt a koncepciót érvényre juttatni?

– Több témában szélesítettük a lehetőségeinket, például a környezettudatosságot is fejlesztjük a gyerekekben, hogy ne csak a benzingőzös programokat tudják élvezni. A környezettudatosság jegyében létrehoztunk továbbá két elektromos töltőállomást, így elektromos autókat is tudunk fogadni. Ezek egyike egy villámtöltő, amellyel 20 perc alatt 80 százalékra lehet tölteni egy elektromos autót. A villámtöltő nyilvános, bárki számára használható. A másik állomás egy normál töltő, ami nyolc óra alatti töltést tud biztosítani. Továbbá amellel, hogy pályalátogatási programot nyújtunk a gyerekeknek és felnőtteknek egyaránt, baleset-megelőzési kérdésekre is felhívjuk a figyelmüket, illetve abban próbálunk segíteni, hogy ha már megvan a baj, az emberek képesek legyenek megfelelően reagálni: a pánikba esés helyett tudják, kit kell felhívni, mi a stabil oldalfekvés stb. Az ilyen típusú „kulturális tudatosságot” is szeretnénk tehát fejleszteni.

– Idén 18 éves a Tanpálya, azaz felnőttkorba lép. Milyen jövő vár rá? Szerepel-e a terveikben valamilyen fejlesztési koncepció?

– Napirenden van a Hungaroring mint motorizációs központ komplex fejlesztése; most az előkészítési szakasz zajlik. Ennek keretében próbáljuk a versenyek, a pályahasznosítási programok és turisztikai látványosság, illetve a járműipari tesztek és vezetéstechnikai oktatási tevékenységek, továbbá társadalmi funkciók (K+F tevékenység, egyetemi aktív együttműködések) jelentőségét és helyigényét felmérni, hiszen a cél az, hogy ezeket az elemeket külön-külön, de együtt is jól tudjuk integrálni a komplex fejlesztési programba.

– A Nemzetközi Automobil Szövetséggel (FIA) hagyományosan jó az együttműködésük, néhány évvel ezelőtt az Action for Road Safety díjat is átvehették a szervezet elnökeitől. Az együttműködés a mindennapok szintjén hogyan jelenik meg, illetve mit emelne ki belőle?

– A versenyek miatt napi kapcsolatban állunk az FIA hazai szervezetével, a Magyar Nemzeti Autósport Szövetséggel, ezen belül a főtitkársággal és a különböző szakágakkal egyaránt. A Hungaroring a gyorsasági szakágat

**A környezettudatosságot is fejlesztjük a gyerekekben, hogy ne csak a benzingőzös programokat tudják élvezni.**

fogadja be legtöbbször a versenypályán, de ettől függetlenül az FIA közlekedésbiztonsági programja, az Action for Road Safety minden nagy versenyen megjelenik. Továbbá jelenleg éppen arról folytatunk tárgyalásokat, hogy az ő pályázati rendszerükben megnyíló forrásokért hogyan tud a Hungaroring is pályázni, illetve a képzési rendszerükbe hogyan tudunk bekapcsolódni. Látható tehát, hogy ez egy aktív kapcsolat. □

# Idén is tekerhetünk a Kerékpárosbarát címekért

„A MAGYAR  
NYEREGBE TERMETT”

Egy év alatt megduplázódott a kerékpárosbarát pályázatokon indulók létszáma, az idei szezonról pedig ugyancsak ilyen markáns növekedést várnak a szervezők, hangzott el a Kerékpárosbarát település és Kerékpárosbarát munkahely 2016 pályázat kampányindító rendezvényén 2016. február 9-én. Tasó László közlekedéspolitikáért felelős államtitkár kijelentette, a kormány eltökélt a biztonságos közlekedés feltételeinek megteremtésében, ami természetesen a kerékpárosokra is vonatkozik.

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a Kerékpáros Magyarország Szövetség idén Esztergomban jelentette be a Kerékpárosbarát település és Kerékpárosbarát munkahely 2016 pályázat indulását. A biciklizés népszerűsítéséért tenni kívánó önkormányzatok, cégek és intézmények április elejéig jelentkezhetnek – hangzott el a kampányindítón. A kerékpárosbarát pályázatoktól azt várják, hogy egyre több embernek váljon vonzóvá a kerékpáros közlekedés. Ezt a települések és munkáltatók a megfelelő infrastruktúra kialakításával, szemléletformálással érhetik el, összegezték az eddigi tíz kampány tapasztalatait az idei akció felvezetésében a szervezők.

## 1000–1500 KILOMÉTERREL TÖBB KERÉKPÁRÚT

Romanek Etelka, a házigazda Esztergom polgármestere elmondta: a települések számára gazdasági és turisztikai szempontból is előnyt jelenthet a kerékpározás támogatása. Egyúttal emlékeztetett arra, hogy 2013 őszén

Magyarországon elsőként Esztergomban indult el közösségi kerékpáros rendszer.

Tasó László közlekedéspolitikáért felelős államtitkár hangsúlyozta, hogy 2007 óta 850 kilométer kerékpárút épült hazai és uniós forrásokból, és a teljes hossz több mint kétharmada 2010 után készült el. A tervek szerint 2020-ig 50 milliárd forintból újabb 1000–1500 kilométerrel bővíthet a magyarországi hálózat. 760 kilométernyi szakasz tervezése és megvalósítása már jelenleg is előkészületben van. „Egyáltalán nem állunk rosszul, hiszen a magyar lakosság 22 százaléka kerékpárhasználó. De még ezen az arányon is bőven javíthatunk, ha az egyéb előnyök mellett hangsúlyozzuk a kerékpározás egészségmegőrző, környezetvédelmi hasznát. A kormány eltökélt a biztonságos közlekedés feltételeinek megteremtésében, és ez a kerékpárosokra is vonatkozik, ezért a jövőben is lesznek hasonló rendezvényeink. A mostani pályázat egyúttal egy verseny is, az értékeléskor megnézzük, hogy melyik település, melyik cég, melyik közösség tett

## A KERÉKPÁROSBARÁT TELEPÜLÉS ÉS MUNKAHELY PÁLYÁZATRÓL

### 1. A pályázat célja

Magyarországon a Kerékpárosbarát Település és Munkahely (KBTM) díjat a közlekedésért felelős minisztérium – jelenleg a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium – adományozza 2006 óta minden évben; célja az önkormányzatok és munkahelyek e téren alkalmazott példamutató intézkedéseinek és kezdeményezéseinek díjazása. A pályázattal elnyerhető címmel a közlekedésért felelős tárca a kerékpározás elterjedését szolgáló, feltételeit javító önkormányzati és munkáltatói intézkedéseket ismeri el, a rendszeres fejlesztések jutalmazása mellett a pozitív példák, előremutató megoldások felkutatására, tapasztalataik feldolgozására és megosztására törekszik.

A Kerékpárosbarát cím alapvetően erkölcsi elismerés, melyet minden évben elnyerhetnek azok a települések és munkahelyek, amelyek konkrét lépésekkel igyekeznek növelni a kerékpáros életmód elfogadottságát szűkebb és tágabb környezetükben egyaránt. Szponzoroktól kapott ajándékokkal jutalmazzuk a győzteseket kategóriák szerint, valamint mindenki, aki kiérdemelte a kerékpárosbarát címet, kap egy táblát, amelyet kültéren elhelyezve adhat tájékoztatást arról, hogy az adott évben elnyerte a címet.

A Kerékpárosbarát Település és Munkahely pályázat elbírálása során az alábbi szempontokat veszik figyelembe:

- a kerékpáros stratégia (a kerékpározás szerepe a fejlesztési koncepciókban, tervekben, népszerűsítő akciókban, önkormányzati szervezetben),
- a kerékpárosbarát infrastruktúra és a szolgáltatások minősége, karbantartása,
- szemléletformálás, a kerékpározás népszerűsítése, promóciója és oktatása,
- a települések elszántsága, hozzáállása a kerékpározáshoz,
- kerékpáros turisztikai intézkedések oktatása.

### 2. Pályázati kategóriák

A Kerékpárosbarát Település pályázatok elbírálásában fontos szempont a kerékpáros infrastruktúra nagysága és minősége, a helyben szervezett kerékpáros rendezvények, a szemléletformálás terén tett lépések, vagy a fejlesztésekre fordított keret mértéke.

A kategóriák és az azokat 2015-ben elnyerők listája:

- Község kategória: Újszentiván
- Nagyközség kategória: Bordány
- Város kategória: Balatonkenese
- Fővárosi kerület kategória: Budapest Főváros XVII. kerület – Rákosmente
- Megyei Jogú Város kategória és a Települések versenyében abszolút győztes: Győr

A Kerékpárosbarát Munkahelyek kiemelt figyelmet fordítanak a kerékpárral munkába járó kollégák igényeire kerékpártároló helyek, öltözők kialakításával, akár saját kerékpárflotta működtetésével, amihez szervizlehetőségek is kapcsolódhatnak.

A kategóriák és az azokat 2015-ben elnyerők listája:

- Nagyvállalat kategória: Hewlett Packard Magyarország Informatikai Kft.

- Középvállalat kategória: MAPI Fejlesztési Iroda Zrt.
- Mikroállalat kategória: TNG Trade Kft.
- Közintézmény és nonprofit kategória és a munkahelyek versenyében abszolút győztes: Halasi Média és Kultúra Nonprofit Kft.

### 3. A pályázat adatközlő részének fő csoportjai, aktivitás

A pályázat ideje alatt a szervezők, a Kerékpáros Magyarország Szövetség (2016-ban február 9. és április 2. között) folyamatos telefonos és elektronikus (e-mail, honlap) kapcsolattartással segítik a pályázókat a kitöltéssel és minden más kérdéssel kapcsolatban. A szövetség a pályázat előtt, annak ideje alatt és a lezárást követően is folyamatosan egyeztet az NFM-mel és a partnerszervezetekkel. 2016-ban először a meghirdetésen túl két további eseményre is sor kerül a Kerékpárosbarát pályázatokhoz kapcsolódóan:

- 2016. március 4-én szakmai nap a BringaExpón, ahol a pályázaton kívül más fontos szakmai kérdésekről is szó lesz egy konferencia keretében;
- a záróesemény 2016. május 19-20-án Nyíregyházán: a szövetség május 19-ére egy konferenciát tervez, 20-án pedig a díjátadóra kerül sor.

A szervezők a pályázat népszerűsítése céljából egy online játékra is hívják a résztvevőket és magánembereket egyaránt: a Facebookon egy alkalmazásba belépve lehet regisztrálni a településeket és a munkahelyeket, és az innen kikerülő győzteseket szintén ajándékkal és oklevéllel honorálják.

### 4. A pályázat korábbi tapasztalatai

Exponenciális növekedés, összehasonlításként:

2011: 24 KBT és 30 KBM

2012: 14 KBT és 22 KBM

2013: 23 KBT és 28 KBM

2014: 30 KBT és 39 KBM (71 pályázó)

2015: 55 KBT és 67 KBM (142 pályázó)

Míg 2014-ben összesen 71 pályázó volt, addig tavaly ennek duplája, 142 pályázó kezdte el az adatlap kitöltését, végül 134-en tettek kísérletet sikeresen a pályázásra (ebből 62 KBT, 72 KBM, végül a szervezők 55 KBT és 67 KBM győztest hirdettek).

2015-ben új tartalmi elemek alapján és a közönségzavazatokat figyelembe véve ítélték oda az elismeréseket. Az újonnan bevezetett közönségdíjra az online felületen keresztül vagy egy ingyenesen letölthető applikációval bárki nevezhetette települését vagy munkahelyét, és szavazhatott is rájuk. A felhasználók voksait a pályázatok elbírálásánál, a hagyományos Kerékpárosbarát címet odaítélésénél is figyelembe vette a szakmai zsűri. Ezzel több mint 300 000 embert sikerült elérni.

A legtöbb voksot kapó települések: Jánoshida (4067), Sándorfalva (2086), Budapest XVII. kerület – Rákosmente (1594), Bordány (1117), Salföld (825).

A legtöbb voksot kapó munkahelyek: Szent Norbert Idősek Klubja Jánoshida (30 095), Egyesített Szociális Intézmény (14 141), Nagykőrösi Humánszolgáltató Központ (462), Zamárdi Napköziotthonos Óvoda (177), MAPI Magyar Fejlesztési Iroda Zrt. (171).

További információ: <http://kereparosbaratpalyazatok.hu/>



TASÓ LÁSZLÓ, közlekedéspolitikáért felelős államtitkár

a legtöbbet a kerékpározás ügyéért. De ez egy olyan verseny, amelyben mindenki nyerni fog” – mondta Tasó László, arra biztatva honfitársainkat, hogy pattanjanak biciklire, hiszen a „magyar nyeregbe termett.”

### EGY ÉV ALATT MEGDUPLÁZÓDOTT A PÁLYÁZÓK SZÁMA

Csikai Mária, a Kerékpáros Magyarország Szövetség elnöke a fejlődést bizonyítandó összegezte a tavalyi adatokat. A Kerékpárosbarát címet egyre fokozódó érdeklődés övezi; míg 2014-ben 71 pályázó volt, addig 2015-ben már 142-en töltötték ki a pályázatot. Idén ismét lesz online kampány, egy alkalmazás segítségével közönségdíjért is versenyezhetnek a települések és a munkahelyek. A kiírók a közösségi oldalon tavaly százezer embert értek el, a tervek szerint ezt a számot ebben az évben szintén túllépi majd. A szövetség idén erőteljesebben szeretné bevonni a munkahelyeket. A pályázati anyagot elektronikusan lehet kitölteni a <http://kerekpárosbaratpalyazatok.hu> oldalon, és az érdeklődők a részletes feltételekről is itt tájékozódhatnak. A Kerékpárosbarát Munkahely 2016 és Kerékpárosbarát Település 2016 pályázatok beküldési határideje: április 2.



ROMANEK ETELKA, Esztergom polgármestere



### A LEGNAGYOBB MAGYAR TULAJDONÚ KERÉKPÁRGYÁRBAN

A kampányindító után a résztvevők biciklire ültek, és három kilométeres tekerés után meglátogatták Magyarország legnagyobb magyar tulajdonú kerékpárgyárát, az esztergomi ipari parkban működő Neuzer Kft.-t. A cég hozta létre az ország első közösségi kerékpárkölcsonzó hálózatát Esztergomban, majd a rendszert Győrben és Hévízen is bevezették, illetve átadás előtt áll Nagykanizsán és Miskolcon – mondta Neuzer András, a társaság tulajdonosa. A Neuzer Kft. 2015-ben 3,5 milliárd forintos árbevételt ért el, kilencvenezernél több kerékpárt gyártott, a felét exportra. A cégcsoport Magyarországon 110 saját és 60 kölcsönzött munkavállalót foglalkoztat, elsősorban saját fejlesztésű és tervezésű kerékpárokat készít. Termékeiket belföldön saját hálózatukban, üzletláncokban, külföldön nagykereskedők közreműködésével értékesítik.

S. V. A.

# Az NFM pályázata önkormányzatok számára

CÉL A TELEPÜLÉSEK  
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGÁNAK JAVÍTÁSA

**A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium önkormányzatok számára hirdet pályázatot a települések közötti közlekedésbiztonsági helyzetének javítása érdekében – jelentette be Tasó László közlekedéspolitikáért felelős államtitkár a Kerékpárosbarát szemléletformálás című szakmai konferencián, 2016. március 4-én, Budapesten.**

Az elemzések alapján megállapítható, hogy Magyarország kedvezőbbben alakuló közlekedési statisztikai érdemben az országos közúthálózati mutatók javulásának voltak köszönhetőek. A mintegy 172 ezer kilométeres, önkormányzati tulajdonú helyi közúthálózat baleseti helyzete lényegesen nem változott. A terület tartós javulásának biztosításához az ismert megoldásokat egyrészt a korábbinál jobban, hatékonyabban kell alkalmazni, másrészt új, korszerűbb eszközöket, eljárásokat kell igénybe venni. Egyre világosabban látszik, hogy a kitűzött közlekedésbiztonsági cél (a közúti halálozások számának megfelezése 2020-ig) csak akkor érhető el, ha a meglévő programok mellett a jövőben sikerül felébreszteni a hazai társadalomban, a helyi közösségekben, helyi döntéshozókban is a biztonságos közlekedés iránti igényt. Nemcsak a nagyvárosok, városok lakosságára vonatkozik ez, hanem azoknak a kisebb településeknek a lakóira is, ahol nem vagy csak nagyon ritkán történnek személyi sérüléses balesetek, de nincs meg a „biztonsági komfortérzés” a közúti közlekedésben.

Az Önkormányzatok a települések közlekedésbiztonságának növeléséért című pályázat alapvető célja a települések közötti közlekedésbiztonsági helyzetének javítása. A helyzet javulásának egyik legfontosabb fokmérője a balesetek, kiemelten a személyi sérüléses balesetek számának csökkenése a hazai településeken. A pályázat ezért a hatóságok közötti közlekedésbiztonsági szakmai ismereteinek elmélyítésére, a helyi közösségek aktivitásának serkentésére, a bevált jó gyakorlatok összegyűjtésére és széles körű elterjesztésére ad lehetőséget.

A kiíró az értékelési eredmények alapján hat kategóriában külön-külön „Közlekedésbiztonsági Díjak” adományozásával ismeri el a legjobb településeket az Európai Unióban rendszeresített nemzetközi PIN-díj (Performance Index) mintájára, amelyeket a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium képviselői ünnepélyes keretek között, sajtónyilvános rendezvényen adnak át. A nyertesek a rendelkezésre álló 15 millió forintos keretösszegeből közlekedésbiztonságot segítő eszközöket vagy programokat kapnak. A pályázatok 2016. április 20-ig nyújthatók be a [www.kozlekedesbiztonsagahollakom.hu](http://www.kozlekedesbiztonsagahollakom.hu) oldalon. A pályázaton minden, a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény hatálya alá tartozó települési önkormányzat részt vehet.

A cél eléréséhez a pályázónak

- ▶ a személyi sérüléses közúti közlekedési balesetek száma alapján át kell tekintenie a település közlekedésbiztonsági helyzetét,
- ▶ át kell gondolnia, vajon útkezelőként megteszi-e a legalapvetőbbeket a képviselő-testület a vonatkozó jogszabályi és szakmai szabályok betartásával a gondjaira bízott településen élők biztonságáért, illetve azt, hogy
- ▶ a helyi adottságokat figyelembe véve mit tett, tehet a települési önkormányzat a gondjaira bízott településen saját feladatkörében és az érintett társszervek bevonásával a lakosai közlekedésbiztonsági helyzetének megőrzéséért, javításáért?

**További információk:** [www.kozlekedesbiztonsagahollakom.hu](http://www.kozlekedesbiztonsagahollakom.hu)

**Forrás:** Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Kommunikációs Főosztály

BIZTONSÁGI ÖVEK, GYERMEKÜLÉSEK HASZNÁLATI ARÁNYA, GÉPJÁRMŰVEK NAPPALI KIVILÁGÍTÁSA, VEZETÉS KÖZBENI MOBILTELEFONÁLÁS

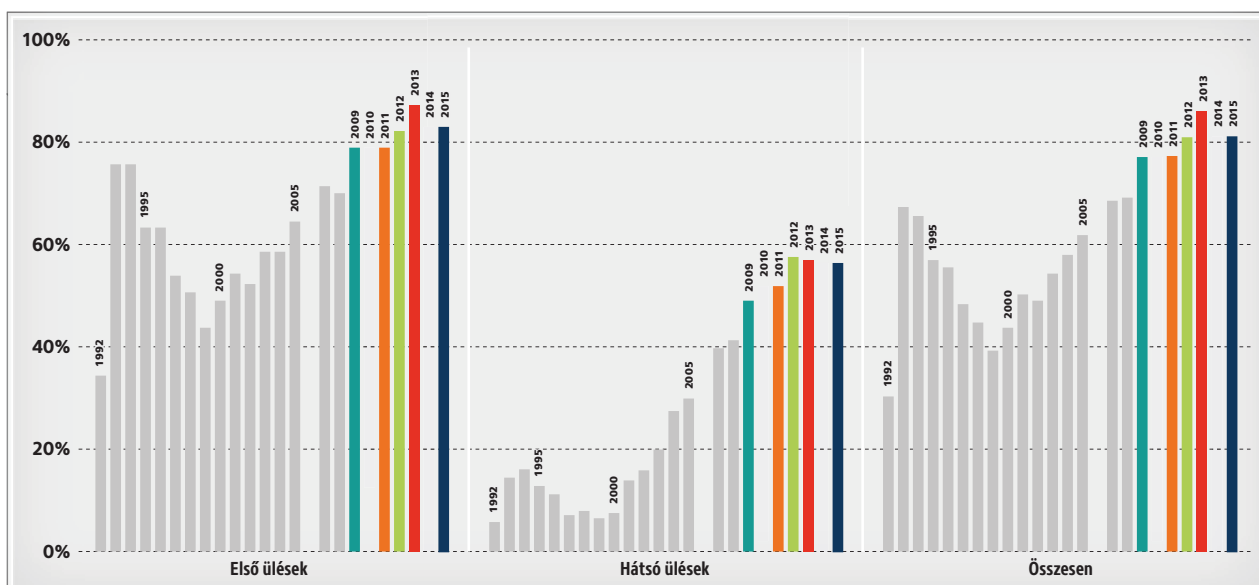
# Néhány közlekedésbiztonsági teljesítménymutató alakulása 2015 végén

## 1. BIZTONSÁGI ÖVEK

A biztonsági övet viselők aránya az egyik, ha nem a legfontosabb – a gépjárművezetők, illetve gépjárműutasok szabálykövetési szintjét, valamint a tudatformálás és rendőri ellenőrzés hatékonyságát tükröző – közlekedésbiztonsági teljesítménymutató. Magyarország e tekintetben szinte egyedülállóan hosszú és megbízható idősorokkal és a legjobb EU-gyakorlatok (best practices) közé sorolható adatgyűjtési módszerekkel rendelkezik [1].

2013 után, egy év kihagyással, 2015 végén került sor több közlekedésbiztonsági teljesítménymutató, köztük a biztonsági övet viselők arányának országos, reprezentatív minta alapján történő felmérésére. A munka során útkategóriánként 1040, összesen 3120 személygépkocsi úti megfigyelésére került sor [2]

Az 1. ábra a személygépkocsi-vezetők és utasok biztonságiöv-viselési arányát szemlélteti az első és hátsó üléseken 1992 és 2015 között. Az 1992 óta – néhány év kihagyással – végzett megfigyelések tanúsága szerint az 1999. évi mélypontot követően mind az első, mind a hátsó üléseken emelkedő tendenciát mutatott a biztonsági övet viselők aránya. Az ez évet megelőző, 2013-as megfigyelt értékek voltak a legmagasabbak az addig vizsgált időszakban. Jól látható, hogy az egyébként viszonylag ritkán használt hátsó üléseken maradt még nagyobb lehetőség a biztonságiöv-viselési arány növelésére. Az arányok 1999-től 2013-ig tartó növekedése mindenképpen kedvező jelenség volt, még akkor is – ezt később látni fogjuk –, ha a közlekedésbiztonság területén vezető országoktól még e tekintetben is elmaradunk. Sajnos a legfrissebb, 2015. évi megfigyelések

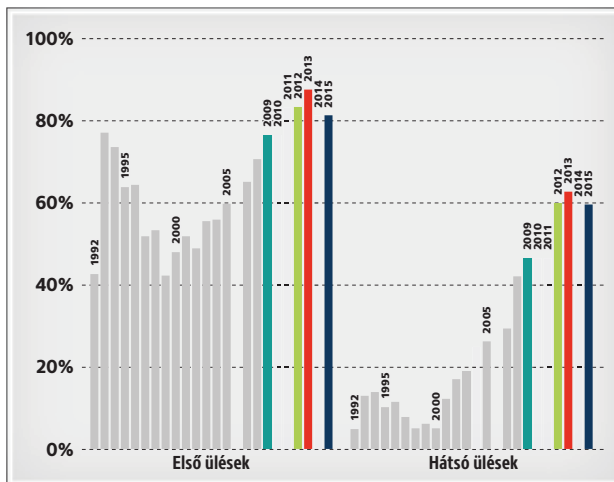


1. ÁBRA: Átlagos biztonságiöv-viselési arányok Magyarországon 1992 és 2015 között

azt mutatják, hogy a korábbi évek szinte folyamatos növekedése megtorpant. Ebben az évben az első üléseken utazók 82,8%-a, a hátsó ülésen utazók 56,2%-a, míg valamennyi személygépkocsiban utazó 80,0%-a csatolta be szabályosan a biztonsági övét. Ezek az értékek egyértelműen kisebbek a 2013. évi adatoknál.

Vizsgáljuk meg, milyen változások tapasztalhatók útkategóriák szerinti bontásban.

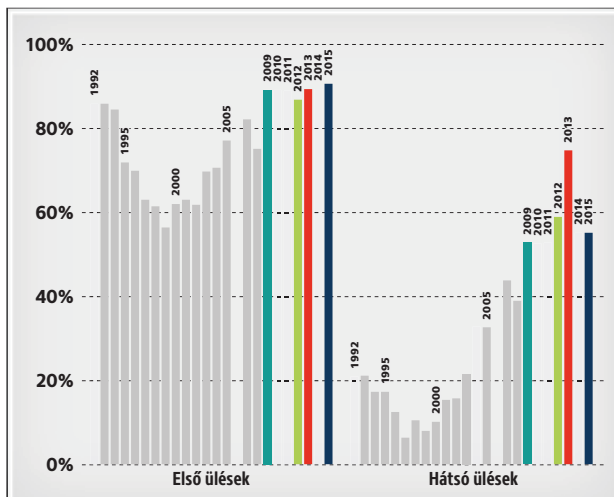
A 2. és 3. ábra az országúton, illetve autópályán megfigyelt biztonságiöves-viselési arányok változását mutatja a személygépkocsik első és hátsó ülésein.



2. ÁBRA: Biztonságiöves-viselési arányok országúton, személygépkocsik első és hátsó ülésein

Az országutakon hasonló változás figyelhető meg: mind az első, mind a hátsó üléseken csökkent a biztonsági övet viselők aránya a 2013. évi értékekhez képest, elől nagyobb mértékben, mint hátul (elől: 87%-ról 81%-ra, hátul 62,4%-ról 59,5%-ra).

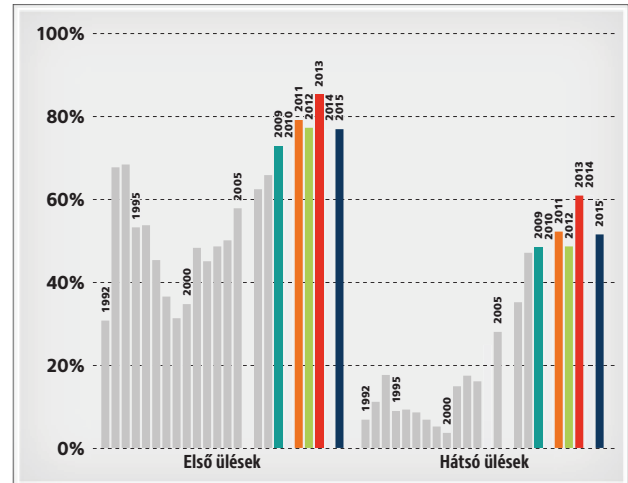
Az autópályákon felemás a kép: az első üléseken minden korábbit meghaladó biztonságiöves-viselési arányt figyelhetünk meg (90,4%), míg a hátsó üléseken jelentős visszaesés tapasztalható. Itt 75,2%-ról 55,5%-ra zuhant a magukat szabályszerűen becsatoló aránya. Ez a közel 20%-os csökkenés a legeszomorítóbb, hiszen más útkategóriák esetén nem volt megfigyelhető ilyen drasztikus mérséklődés.



3. ÁBRA: Biztonságiöves-viselési arányok autópályán, személygépkocsik első és hátsó ülésein

Úgy tűnik, hogy a gépjárművezetők és biztonságiöves-viselési szokásaik tükrözik a nagyobb sebességből adódó fokozott veszélyeket, de ugyanez az utasokra már nem mondható el, sőt, épp az ellenkezője igaz. A jövőbeli tudatformálás és ellenőrzés-szankcionálás egyik célcsoportjának tehát az autópályákon haladó személygépkocsik hátsó ülésein utazóknak kell lenniük.

A 4. ábra a lakott területen belül kapott eredményeket mutatja.



4. ÁBRA: Biztonságiöves-viselési arányok lakott területen belül a személygépkocsik első és hátsó ülésein

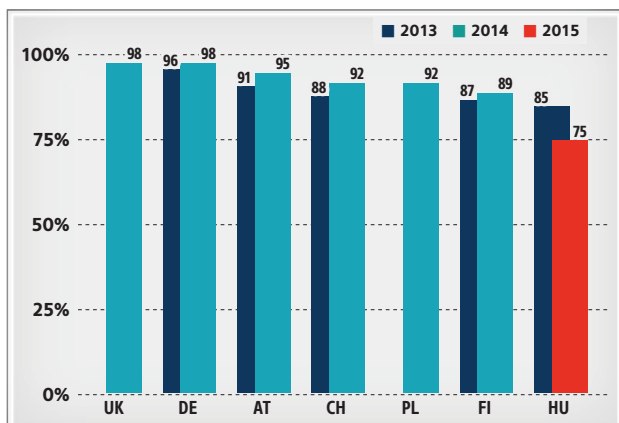
Míg 2013-ban lakott területen mind az első, mind a hátsó üléseken kedvező változások mutatkoztak, 2015-ben romlott a helyzet: az első üléseken 85,2%-ról 76,8%-ra, a hátsókon pedig 61,0%-ról 51,6%-ra csökkent a biztonsági övek használati aránya. Ez azért is nagyon sajnálatos változás, mert épp a lakott területen mérhető kisebb sebességek mellett érvényesülhet fokozottabb mértékben a biztonsági övek védőhatása.

Kérdés, hogy mekkora biztonsági potenciál maradt még a biztonsági övet viselők arányának növelésében? A nemzetközi kutatási eredmények [3] és a 2014. évi hazai közúti baleseti adatok alapján végzett becslés szerint a biztonságiöves-viselési arány 95%-ra növelésével Magyarországon évente még 54 halálos, 180 súlyos és 145 könnyű sérülés válna elkerülhetővé.

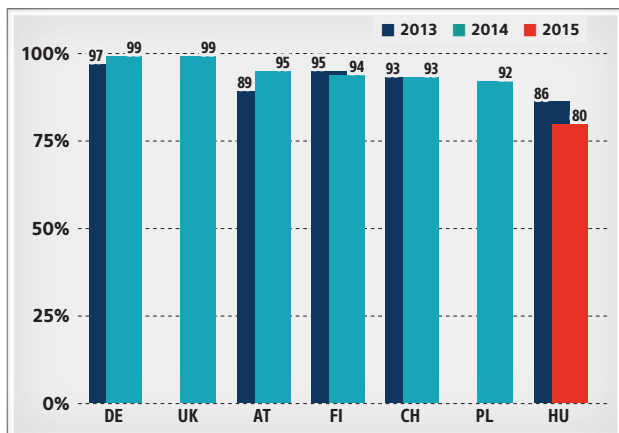
Mostanában gyakran említik szakmai fórumok, hogy milyen kevesen viselnek biztonsági övet azok közül, akik személygépkocsi-vezetőként halálos kimenetelű sérülést szenvednek. A hazai számok is ezt igazolják. 2014-ben 162 gépjárművezető vesztette életét személygépkocsiban, közülük 65-en (40%) nem viseltek biztonsági övet. Itt azonban fontos hangsúlyozni, hogy ez az érték nem a teljes gépjárművezetői sokaságra, populációra vonatkozik, hanem csak arra az ún. „kemény magra”, akik szinte semmilyen szabályt nem tartanak be, vagyis a kutatások tanúsága szerint a biztonsági öv mellőzésén kívül gyakran túl gyorsan is hajtanak, ittasan is vezetnek. Ez tehát egy fokozott baleseti kockázatú csoport.

Annak ellenére, hogy 2013-ig növekedett Magyarországon a biztonságiöves-viselési arány, még mindig lemaradás mutatkozik az e tekintetben vezető országokhoz képest. Jól látható ez az 5., 6. és 7. ábrán, ahol az OECD tagállamok IRTAD (International Road and Traffic Accident Database –

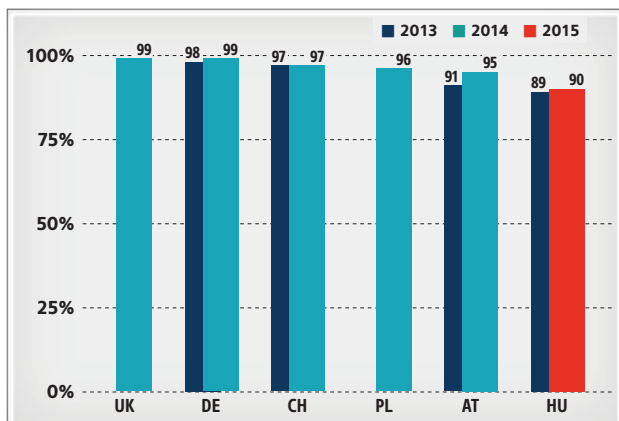
Nemzetközi Közúti Forgalmi és Baleseti Adatbank) adatbankjának legfrissebb adatai alapján végeztünk nemzetközi összehasonlítást. Lakott területen még a 2013. évi 85%-os arány is a legalacsonyabb volt a vizsgált országok közül, ami 2015-re 75%-ra csökkent. Ha figyelembe vesszük, hogy eközben Ausztriában 95%-ra nőtt a biztonsági övet viselő gépjárművezetők lakott területen belüli aránya, akkor már nem igazán jelenthető ki, hogy „utolértük Ausztriát”. Lakott területen kívüli országutakon is csökkent a hazai érték (86%-ról 80%-ra), tehát sajnálatos módon itt is sereghajtók vagyunk. Különös figyelmet érdemel a német és angol 99%-os arány.



5. ÁBRA: 2013. és 2014. évi biztonságiöv-viselési arányok nemzetközi összehasonlításban (személygépkocsi-vezetők, lakott területen belül). (Adatok forrása: IRTAD adatbank)



6. ÁBRA: 2013. és 2014. évi biztonságiöv-viselési arányok nemzetközi összehasonlításban (személygépkocsi-vezetők, lakott területen kívül, országúton). (Adatok forrása: IRTAD adatbank)

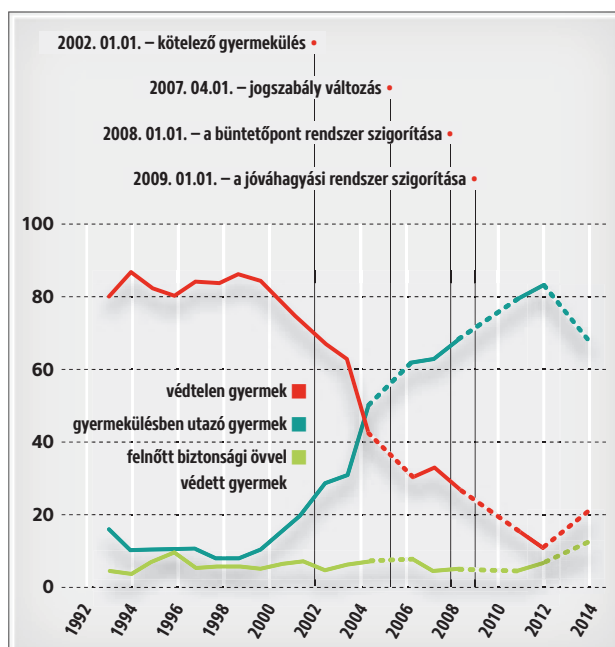


7. ÁBRA: 2013. és 2014. évi biztonságiöv-viselési arányok nemzetközi összehasonlításban (személygépkocsi-vezetők, autópályákon). (Adatok forrása: IRTAD adatbank)

Autópályákra már kevesebb adat áll rendelkezésre (nagy sebesség mellett nehezebb a pontos megfigyelés). Talán itt a legkisebb a lemaradásunk a többi országhoz képest, ami azt sejteti, hogy autópályákon jobban érzékelik a nagy sebesség veszélyeit a hazai autósok, mint más kategóriájú utakon. Itt romlás sem tapasztalható az előző évekhez képest, sőt, 89%-ról 90%-ra nőtt a magyar érték. A német és angol 99%-os arány elismerésre méltó.

## 2. BIZTONSÁGI GYERMEKÜLÉSEK

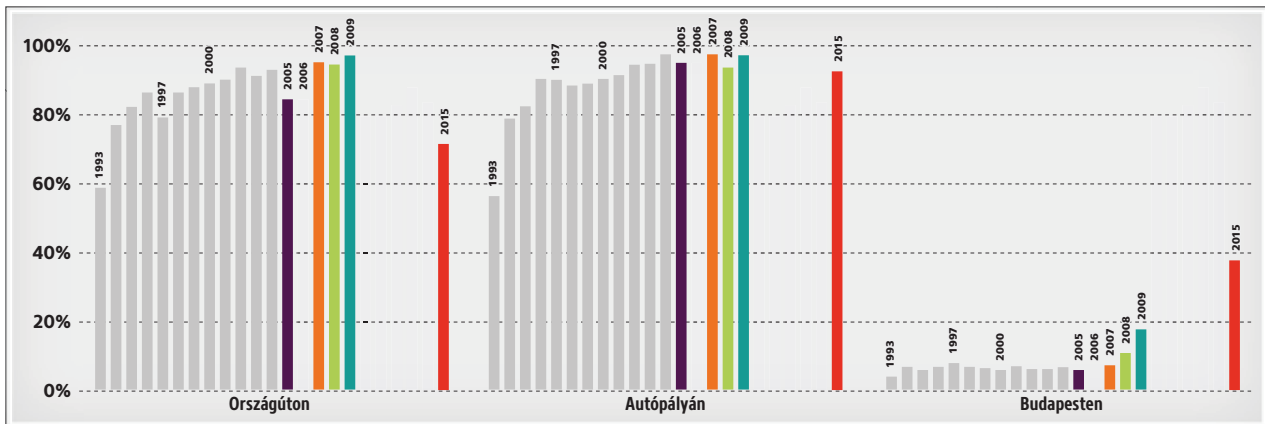
Szintén fontos – magatartást jellemző és az utasvisszatartó berendezések csoportjába sorolható – közlekedésbiztonsági teljesítménymutató a biztonsági gyermekülések használati aránya. Ennek alakulását mutatja a 8. ábra. Míg a 90-es évek közepén a személygépkocsiban utazó gyermekek közel 90%-a védtelenül (azaz minden rögzítés nélkül) vett részt a közlekedésben, addig 2013-ra jelentősen megváltozott a helyzet, méghozzá kedvező irányba.



8. ÁBRA: Személygépkocsiban utazó gyermekek védettsége 1993-tól 2015-ig

2013-ban a biztonsági gyermekülésben rögzített gyermekek részaránya meghaladta a 83%-ot, a felöltött biztonsági övvel rögzítettek pedig a 6%-ot. Ez azt jelenti, hogy a személygépkocsiban utazó gyermekek közel 90%-a már védve (rögzítve) utazott, a védtelenül (rögzítés nélkül) utazó gyermekek részaránya pedig alig volt nagyobb, mint 10%. Természetesen ezzel az eredménnyel sem lehettünk elégedettek, mégis el kell ismerni, hogy ezen a területen nagymértékű volt a fejlődés. A legújabb, 2015. évi felmérés eredményei azonban azt mutatták, hogy itt is – akár a biztonságiöv-viselés esetén – visszaesés tapasztalható. A személygépkocsiban védtelenül utazó gyermekek részaránya 20%-ra ugrott, vagyis a biztonsági gyermeküléssel vagy felöltött biztonsági övvel védett gyermekek aránya csökkent. Különösen a biztonsági gyermekülésben utazó gyermekek részaránya esett vissza jelentősen.



**3. GÉPJÁRMŰVEK NAPPALI KIVILÁGÍTÁSA**

9. ÁBRA: Nappal, jó látási viszonyok között is szabályszerűen kivilágított személygépkocsik aránya különböző kategóriájú utakon

Szintén magatartásvonatközös közlekedésbiztonsági teljesítménymutató a tompított fényszóró (most már nappali menetlámpa is megengedett) nappal, jó látási viszonyok közötti használati aránya, ami Magyarországon a gépjárművezetők számára – a motorkerékpárosok kivételével – csak lakott területen kívül kötelező.

Ez a mutató fokozatosan veszít jelentőségéből. Ennek oka, hogy az EU előírása szerint minden újonnan forgalomba helyezett személygépkocsit el kell látni automatikus (tehát a gyújtással működésbe lépő) nappali menetlámpával. Így egyrészt a világítás felkapcsolását nem lehet elfelejteni, tehát a mutató már nem magatartásvonatközös. Másrészt az újonnan forgalomba helyezett gépkocsik lassan kiszorítják a régebbieket, ami hosszú idő alatt oda vezet majd, hogy a teljes személygépjármű-állományt ellátják automatikus nappali menetlámpákkal. Svédországban pl. már régóta nem figyelik ezt a mutatót, hiszen az gyakorlatilag közel 100%, és annyi is marad. Ennek ellenére, mivel 2009 óta csak 2015-ben történtek új megfigyelések, érdemes megvizsgálni, hogyan változott a nappal, jó látási viszonyok között is szabályszerűen kivilágított személygépkocsik részaránya a különböző kategóriájú utakon.

Sajnálatos, hogy pont az ún. lakott területen kívüli országutakon esett vissza jelentősen a szabálybetartási szint, már alig haladja meg a 70%-ot a szabályszerűen kivilágított gépkocsik részaránya. Autópályákon szinte alig változott ez az érték, míg lakott területen jelentősen megnőtt, megközelíti a 40%-ot.

**4. VEZETÉS KÖZBENI MOBILTELEFONÁLÁS**

Információink szerint Magyarországon első ízben került sor a kézben tartott mobiltelefon gépjárművezetés közbeni használatának nagyobb mintán történő megfigyelésére.

Az összesen megfigyelt 3120 gépkocsivezető 5,43%-a használt vezeték nélküli mobiltelefont. Ez viszonylag nagy szám, annak szem előtt tartásával, hogy a jogszabály egyértelműen tiltja ezt a tevékenységet, sőt, az érte járó szankciók is meglehetősen súlyosak. A szabálytalankodók közül 104 férfi, 65 pedig nő volt. (Sajnos az összes megfigyelt gépjárművezető számának nemek szerinti megoszlása nem ismert, ebből tehát messzemenő következtetés a nemekre vonatkozóan nem vonható le.)

Az azonban figyelmet érdemel, hogy a nemek aránya nagy eltéréseket mutat útkategóriák szerint. Az ún. országutakon megfigyelt mobiltelefon-használók közül majdnem ugyanannyi volt a férfi, mint a nő (33 nő, 31 férfi). Ezzel szemben autópályán négyszer annyi férfi (40) használt vezeték nélküli mobiltelefont, mint nő (10), ami a nagy sebesség miatt még veszélyesebb. A fővárosban 33 férfi és 22 nő mobilozott vezeték nélküli mobiltelefont, tehát a férfiak száma itt is nagyobb volt, mint a nőké.

**5. ÖSSZEFOGLALÁS**

Valamennyi korábban mért közlekedésbiztonsági teljesítménymutató a közlekedési magatartás romlását, a szabálybetartási szint csökkenését mutatja. Ez – sajnálatos módon – összhangban van a romló közúti biztonsági színvonallal is. Az egyértelmű tiltás ellenére a gépjárművezetők több mint 5%-a vezeték nélküli mobiltelefont használ a vezeték nélküli mobiltelefont. Mivel a közlekedési magatartás csak a tudatformálás, felvilágosítás, illetve az ellenőrzés-szankcionálás együttes rendszerével javítható, tovább kell fokozni az erőfeszítéseket ezeken a területeken.

A romlás feltételezhető oka lehet, hogy az elmúlt időszakban nem került sor számottevő kampányra a passzív védőeszközökkel kapcsolatban. Az is valószínű, hogy az ellenőrzés-szankcionálás rendszerében is nagyobb szerepet kellene szánni ennek a témának a sebesség-ellenőrzés mellett. A hírek szerint az új VÉDA kamerarendszer alkalmas lesz a biztonsági öv-viselés ellenőrzésére és azok szankcionálására is, akik nem használják a biztonsági övet. Ez remélhetőleg a viselési arányok újbóli növekedéséhez vezet majd.

PROF. DR. HOLLÓ PÉTER, a KTI Nonprofit Kft. kutató professzora  
DR. VÉSEY TAMÁS, a TÜV Rheinland-KTI Kft. tudományos főmunkatársa

**Köszönetnyilvánítás:** Ezúton mondunk köszönetet Barna Péter fősztályvezető úrnak (NFM), hogy megbízásával lehetővé tette a felmérés végrehajtását, és Tóth Árpád munkatársunknak az ábrák szakavatott, színvonalas elkészítéséért.

**IRODALOM**

- [1] Prof. Dr. Holló Péter, Dr. Véssey Tamás: Még mindig a biztonsági övekről, Közlekedéstudományi Szemle, LXII. Évf., 6. sz., 2012. dec., 10-14. old., ISSN 0023 4362
- [2] Utasvédő berendezéseket, nappali világítást és kézben tartott mobiltelefont használó gépjárművezetők arányainak felmérése. Részjelentés. Tanulmány a 2015. IV. negyedévi felmérés alapján. Készítette: Dr. Véssey Tamás, Budapest, 2016.
- [3] Elvik, R., Høye, A., Vaa, Tr., Sørensen, M.: The handbook of road safety measures. Second edition. Emerald Group Publishing Ltd., UK, 2009., ISBN: 978-1-84855-250-0

A KTE JUBILEUMI ÖSSZEJÖVETELE KÁPOLNÁSNYÉKEN

# A magyar közlekedés helyzete az Európai Unióban

A tavaly nyári kaotikus migránshelyzet miatt majdnem negyedével csökkent az utasforgalom a Keleti pályaudvaron, a biztonságos utazásba vetett bizalom megingása miatt pedig összességében 13 százalékkal esett az utaslétszám a budapesti pályaudvarokon, hangzott el a konferencián.

Mit akar és merre tart a magyar közlekedési ágazat az EU-ban? Mennyire kitett a magyar közlekedési szektor a világban zajló folyamatoknak? Hol a helye Európában az iparágaknak? Ilyen és ehhez hasonló kérdésekre keresték a választ a témában jártas elméleti és gyakorlati szakemberek, jogalkotók, hatósági jogalkalmazók, közlekedési nagyvállalatok szakmai vezetői A magyar közlekedés helyzete az EU-ban című kápolnásnyéki konferencián.

## AZ EU-CIKLUS NYERTESE A KÖZLEKEDÉS

A Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) jubileumi összejövetelén a fővédnök (*Fónagy János*, az NFM államtitkárának) nevében *Holnapy László* főosztályvezető-helyettes méltatta a sorban huszadik rendezvényt, amely mindvégig az EU és a magyar közlekedés ügyét igyekezett elősegíteni. „Húsz év akkora idő, hogy van okunk visszatekinteni, ha így teszünk, látjuk, a ciklusban részben teljesültek elvárásaink, ugyanakkor a jövőt illetően még vannak várakozásaink. A jelenlegi EU-támogatási ciklusnak a közlekedés az egyik nyertese, különösképpen a vasúti ágazat, ezért nagyon fontos, hogy szakmailag egységes álláspontot képviseljünk” – magyarázta a főosztályvezető-helyettes.

## A MIGRÁCIÓ HATÁSAI A VASÚTKÖZLEKEDÉSRE

A vasúti személyszállítás magyarországi és nemzetközi trendjeit *Feldmann Márton*, a MÁV-START Zrt. értékesítési vezérigazgató-helyettese ismertette, aki az európai közlekedés

egyik sarokpontjának a biztonságos utazásba vetett bizalom megingását tartotta. Tudniillik a biztonsági helyzet tavaly nyár óta alaposan megváltozott. A MÁV-START statisztikái szerint a migránsáradat miatt kialakult áldatlan állapotoknak és tömegjeleneteknek köszönhetően a Keleti pályaudvaron jelentős csökkenéssel kellett szembenézniük. „Sokan elfordultak a vasúttól, csak a Keleti pályaudvaron 24 százalékkal zuhant az utasforgalom, de a többi pályaudvaron is nyolc-százalékos csökkenést tapasztaltunk, az utaslétszám pedig 13 százalékkal esett vissza. Ilyen hatásokkal nem számoltak a hazai közlekedési szakemberek” – szögezte le a vezérigazgató-helyettes. Kiemelte, ebben a kiélezett helyzetben sem történt egyetlen utasbaleset, ami a személyzet kiemelkedő szakmai tudását és elkötelezettségét jelzi, hiszen korábban ilyen tumultuózus jelenetekkel soha nem találkozhattak. Megjegyezte, a hazai biztonsági helyzet összességében is romlott, tavaly 32 százalékkal nőtt a vasúti személyzetet ért támadások száma!

A nemzetközi trendekről szólva kijelentette, a párizsi terrortámadások nyomán kialakult helyzettel egyelőre nem tud megbirkózni a vasút. Egy szakmai útján a saját szemével látta, hogy a Thalys nagysebességű párizsi gyorsvasút peronjaira a repülőtereken használatos beléptető kapukat telepítettek, amelyekkel az utasokat átvilágítják a vonatra szállás előtt. A berendezések és azok üzemeltetése öt-hét millió euróba kerül, ráadásul a felszállást jelentősen lassítja, hiszen több száz ember egyszerre torlódik fel a kapuknál. De nemcsak



FELDMANN MÁRTON, a MÁV-START Zrt. értékesítési vezérigazgató-helyettese



KÖVESDI SZILÁRD, a GYSEV Zrt. vezérigazgatója



RÁC GÁBOR, az NFM osztályvezetője



ALSCHER TAMÁS, az NKH Vasúti Főosztály főosztályvezetője

a megnövekedett utazási idő okoz versenyképességi problémákat az európai vasutaknak, hanem a villamos energia ára is. Tudniillik az nem követte az olajár zuhanását; amíg tavaly a repülőjegyek nyolc százalékkal kerültek olcsóbbra, addig a nemzetközi vasúti jegyárak négy százalékkal nőttek.

### MÉLYREHATÓ VÁLTOZÁSOK LESZNEK

Nemzetközi korridorok a GYSEV Zrt. hálózatán – a villamosításról és további fejlesztésekről Kövesdi Szilárd tájékoztatót. A GYSEV Zrt. vezérigazgatója elmondta, a cég bevételének 25 százaléka származik áruszállításból. A magas pályavasúti állandó költségek miatt az optimális kapacitás kihasználására törekednek. Ehhez ösztönözni kell az áruszállítást, a tranzitforgalmat, amit a hálózatok fejlesztésével, magasabb színvonalú szolgáltatásokkal lehet elérni. Megjegyezte, az uniós források lehívásának esélye a Ten-T, illetve az RFC vonalakra a legnagyobb. Egyúttal a nemzetközi áruszállítási korridorok kínálta lehetőségek jobb kihasználása a cél.

A vasutakat érintő EU-s és nemzeti jogszabályi háttér legfontosabb kérdéseit Rác Gábor, az NFM osztályvezetője ismertette. Elmondta, a megváltozott vasúti törvény „nem ma és nem holnap, de rendkívül mélyreható változásokat fog hozni” a vasúti alágazat életében. A legfőbb változás, hogy az új törvény a korábbival szemben irányelvek mentén csoportosítja az ágazati tevékenységeket, így új fogalmak, új elemek jelentek meg. Sőt: új jogszabályok is jönnek 2016-ban.

### SOK A VITA A TAGÁLLAMOK KÖZÖTT

A 4. Vasúti Csomag technikai pillére, várható hatása a vasúti szektorra címmel a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakembere, Alscher Tamás tartott előadást. A Vasúti Főosztály

főosztályvezetője rámutatott, a csomag egyszerre négy területet ölel fel: az Európa-szerte érvényes engedélyeket, a struktúra működtetését, a vasúthoz való jobb hozzáférést és a képzett munkaerőt. Az első a műszaki, technikai pillér, a másik három politikai. A 4. Vasúti Csomagot teljes körűen azért nem fogadták még el, mert a különböző politikai érdekek érvényesítése mentén sok vita alakult ki a tagállamok között. A technikai kérdéskör azonban egyszerűbbnek látszik, fogalmazott Alscher Tamás, hiszen a műszaki pillér 2015. november 10-én elfogadásra került. A jogszabálycsomagban az Európai Vasútügynökség (ERA) jogkörének kiterjesztését, a vasúti járművek engedélyezését, a biztonsági tanúsítványok egységesítését, illetve az Egységes Európai Vasúti Közlekedésirányítási Rendszer (ERTMS) engedélyezését emelték a fókuszba. Az Európai Vasútügynökségnek a rendeletmódosítás után nemcsak jogszabály-előkészítés, illetve a biztonsági hatóságok működésének koordinálása lesz a feladata, hanem hatósági hatáskörökkel is felruhazzák.

### AZ ORSZÁG ÉRDEKE

De a vasúti jármű piacra hozatal terén is nagy változás várható: jelenleg egy vasúti járművet a típusengedély kiadása után helyeznek üzembe. Az új szabályozás szerint az ERA-hoz kell majd fordulnia a gyártónak, amennyiben egynél több tagállamban kívánja a járművét forgalomba hozni. A bonyolult működést egyszerűbbé kívánja tenni a szervezet, hangzott el. Magyarország pedig abban érdekelt, hogy az ERA döntéshozási folyamatában részt vegyen, mert csak akkor tudja az érdekeit megfelelő szinten képviselni.

S. V. A.

VEZETÉSTECHNIKAI TRÉNINGPROGRAMOT  
INDÍTOTT AZ NFM

# Jól vezess!



**Több mint 800 járművezető számára biztosít ingyenes lehetőséget a fejlesztési tárca vezetői ismereteik és képességeik fejlesztésére biztonságos körülmények között, vezetéstechnikai tréning keretében – jelentette be Tasó László közlekedéspolitikáért felelős államtitkár a minisztérium új pályázatát bemutató sajtótájékoztatón, 2016. február 25-én, Mogyoródon.**

Tízből kilenc közlekedési balesetet a sofőrök hibás magatartása (leggyakrabban a sebesség helytelen megválasztása), a vezetési képességek hiányosságai okoznak. A vezetéstechnikai képzések során a járművezetőket a vészhelyzetek felismerésére, elhárítására készítik fel. *Tasó László* elmondta: a programban a sokat tapasztalt, gyakorlott vezetőknek is érdemes lehet részt venniük, mert az élményalapú fejlődési lehetőség a váratlan szituációkból eredő rossz döntéseket és pánikhelyzeteket is elkerülhetővé teszi.

fő kockázati tényezőkhöz igazodva alakították ki. A pályázat sikerét mutatja, hogy egyes kategóriák nagyon hamar beteltek, míg a többi kategóriában is egyre gyorsabban telnek el az üres helyek.

A Jól Vezess – Vezetéstechnikai tréningprogram együttműködő partnerei a BKK – Budapesti Közlekedési Központ Zrt., a BKV – Budapesti Közlekedési Zrt., a Drivingscamp Hungary – EMKK Első Magyar Zrt., a Horváth Rudolf Intertransport Kft., a Hungaroring Sport Zrt. és a Groupama



Fotó: Szabó Roland

TASÓ LÁSZLÓ közlekedéspolitikáért felelős államtitkár és MICHELISZ NORBERT autóversenyző közös próbaköre a Hungaroring Groupama Tanpályán

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium új kezdeményezésével a közlekedésbiztonság-tudatos közúti közlekedés fontosságára igyekszik felhívni a figyelmet. A tárca a 2014–2016. évi Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram és 2015–2016. évi Intézkedési Terve keretében Jól Vezess – Vezetéstechnikai tréningprogram címmel hirdetett pályázatot. A tréningekre öt jármű-kategóriában – motorkerékpár, személygépkocsi, teherautó vagy nehézpótkocsi, autóbusz, ADR (veszélyes áruk szállítása) – lehet jelentkezni. A speciális közlekedésbiztonsági oktatásokat korcsoportokhoz és

Tanpályára, a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft., a NiT Hungary – Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete, a SPEEDWORLD Hungary Kft., a VT-ARRIVA Személyszállító és Szolgáltató Kft. és a Waberer's International Nyrt.

Az oktatás egyik helyszíne a Hungaroring Groupama Tanpályára, amelyen Tasó László és *Michélsz Norbert* autóversenyző egy közös próbakörrel nyitotta meg a tréningprogramot.

További információk: [www.jolvezess.hu](http://www.jolvezess.hu)

**Forrás:** Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Kommunikációs Főosztály

INGYENES KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI KÉPZÉSEK  
JÚNIUS KÖZEPÉIG

# tanuloknak.hu és kreszfelfrissito.hu

Márciustól ismét elérhető a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a Nemzeti Közlekedési Hatóság együttműködésében biztosított térítésmentes online tananyag a tanuloknak.hu és a kreszfelfrissito.hu weboldalakon. Az e-learning képzés új témakörökkel bővült: kiemelten foglalkozik a gyalogos és kerekes székes közlekedés szabályaival, felhívja a figyelmet a diszkóbalesetek okaira és megelőzésére.

A program megalkotóinak célja továbbra is az, hogy a korszerű eszközökön, szórakoztató formában elérhetővé tett tartalmaknak köszönhetően a legfogékonyabb korban lévő óvodások, iskolások megismerkedjenek a legfontosabb közlekedési szabályokkal. A KRESZ-felfrissítő a már jogosítvánnyal rendelkezők számára biztosít naprakész, a jogszabályi környezet változásaihoz igazított tudást. A szabályismeret és a közlekedési morál javulásának kézzelfogható eredménye a közúti balesetek számának csökkenése lehet.

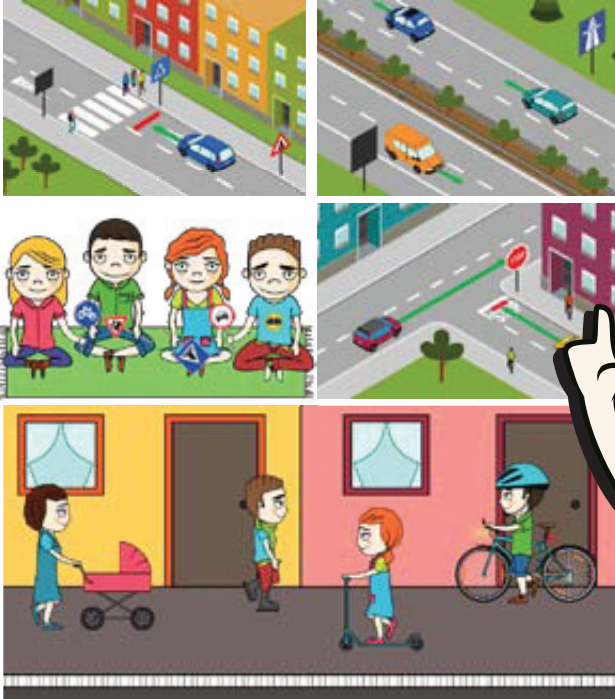
Az e-learning képzés idén harmadik alkalommal indul útnak, hiszen az előző két év eredményei azt bizonyítják,

**„Ebben az évben is elindul a népszerű közlekedésbiztonsági program, mely több újdonsággal válik még átfogóbbá.”**

hogy az emberek valóban szeretnék fejleszteni, frissíteni KRESZ-ismereteiket, és igyekeznek egyre felelősebb tagjai lenni a közúti közlekedésnek. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint hogy 2015-ben több mint 750 ezren keresték fel a tanuloknak.hu és a kreszfelfrissito.hu weboldalait. A diákok aktívabbnak bizonyultak, mint a már jogosítvánnyal rendelkező felnőttek, hiszen ők majdnem háromszor annyian tanulmányozták a rájuk vonatkozó tananyagokat, és több mint kétszer annyian regisztráltak is az oldalra, illetve teljesítették az online KRESZ-t.

„A tavalyi év sikereinek köszönhetően idén is elindul a népszerű közlekedésbiztonsági program, mely több újdonsággal válik még átfogóbbá. Az iskola rendőre és az Egy iskola, egy polgárőr programban részt vevő pedagógusok, polgárőrök és iskolarendőrök munkáját bűn- és baleset-megelőzési oktatás-módszertani tananyag segíti. Speciális kurzus készült az óvodapedagógusok számára, továbbá a képzési kínálatot polgárőri alapismeretekkel is kiegészítették” – fejtette ki Győri Gyula, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke a tanuloknak.hu kapcsán, amely évfolyamonként külön-külön tananyagot biztosít a tanulók részére. Szintén új elemként került a programba a diszkóbalesetek okait feltáró és azok megelőzését szolgáló digitális tananyag.

A kreszfelfrissito.hu program a felnőttek – „A”, „B”, „C”, „D” kategóriás vezetői engedéllyel rendelkezők, valamint kerékpárral közlekedők – részére is biztosít ismeretfelújító képzéseket. A közlekedésbiztonsági program részeként összeállított, KRESZ-tudást felfrissítő képzés célja, hogy felhívja a figyelmet az elmúlt években bekövetkezett legfontosabb jogszabályi változásokra, ezzel segítséget nyújtva a járművezetőknek, hogy tudásukat rendszerezzék, szabályismeretük és közlekedési moráljuk fejlődjön. Idén a felnőtteknek szóló programban is készültek új tananyagok: „Gépjárművek forgalomba helyezése és időszakszakos műszaki vizsgálata”, „Hivatásos gépjármű-vezetői ismeretek – A közúti árufuvarozói tevékenység alapjai”,



„Biztonságos közlekedés kerekesszékesekkel” digitális tananyag, valamint a „Polgárőri alapismeretek – A baleset megelőzés” ismeretanyagával bővített digitális tananyag.

Az e-learning a legfejlettebb informatikai és oktatás-módszertani technológiák hatékony alkalmazása a távoktatásban. A felsőoktatási, vállalati és felnőttképzésekben már jó ideje használják. Mára a világon széles körűen elterjedt, általánosan alkalmazott képzési forma. Az e-learning tananyagokat multimédia-elemek, interaktív animációk, szituációs gyakorlatok teszik könnyen befogadhatóvá és érdekessé. A tanulók értékelésében fontos szerepe van annak, hogy az oktatás során a rendszer folyamatos, teljes körű és objektív visszacsatolást ad. A közlekedésbiztonsági ismeretek érdekes, szórakoztató környezetben jelennek meg, így jobban rögzül a tudás.

A tananyagok és módszertani segédanyagok több korosztály – a közoktatási intézmények diákjai, pedagógusai, a már jogosítvánnyal rendelkezők és kerékpárral közlekedők

– számára érhetőek el a [tanuloknak.hu](http://tanuloknak.hu) és a [kreszfelfrissito.hu](http://kreszfelfrissito.hu) oldalakon. Az ingyenes képzések 2016. március 1-jétől 2016. június 15-ig végezhetőek el.

A képzést sikeresen teljesítők közül hetvenezren ingyenesen elvégezhetnek egy e-learninges, hatóságilag akkreditált (hivatalos) kategóriás („AM”, „A1”, „A2”, „A”, „B”, „C”, „D”) elméleti képzést – például azzal a céllal, hogy vezetői engedélyt szerezzenek egy újabb kategóriában, amennyiben megfelelnek a jogszabályokban előírt feltételeknek. Ha a képzésben résztvevő szeretne élni azzal a lehetőséggel, hogy igénybe veszi az ingyenes e-learninges elméleti képzés valamelyikét, akkor ezt a névre szóló e-kuponkód segítségével tudja megtenni. Jelentkezni a <http://etitan.hu/akcio2016> oldalon lehet a kiválasztott – hatóságilag akkreditált – tanfolyamra. A jelentkezés feltétele, hogy a vonatkozó jogszabályoknak meg kell felelni.

**Forrás:** Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Kommunikációs Főosztály, Nemzeti Közlekedési Hatóság, Kommunikációs Osztály

## A 2015. ÉVI PROGRAM EREDMÉNYEI

### Látogatottsági adatok

#### tanuloknak.hu

egyedi látogató összesen: ..... 290 227  
látogatások összesen: ..... 560 016

#### kreszfelfrissito.hu

egyedi látogató összesen: ..... 154 089  
látogatások összesen: ..... 198 954

#### Összesen tanuloknak.hu és kreszfelfrissito.hu

egyedi látogatók ..... 444 316  
látogatások összesen ..... 758 970

#### Regisztrált felhasználó

összes regisztrált diák: .....227 429  
összes regisztrált tanár: .....31 014  
összes regisztrált kreszfelfrissito.hu: .....116 050  
Összesen regisztrált felhasználó tanuloknak.hu és kreszfelfrissito.hu .....374 493

A tanulok.hu képzést elvégzők visszajelzései alapján az 5. és 6. évfolyam diákjai voltak a legszorgalmasabbak. Arra kérdésre, hogy „Miért döntöttél úgy, hogy elvégzed a képzést?”, a diákok közel 50 százaléka ezt a választ adta: „Fontosnak tartottam, hogy megismerjem a KRESZ szabályait”. Húsz százaléka a tanárai ösztönzésére, és alig 10 százaléka a nyeremények miatt nézte végig a tananyagot.

A felnőtteknek szóló képzések közül 2015-ben a „B” kategóriás KRESZ-felfrissítő tananyagot végezték el a legtöbben (46 százalék), a második legnépszerűbb képzés a Közlekedési ismeretek kerékpárosok számára volt (24 százalék). Érdekes, hogy a KRESZ-felfrissítő tananyagot elvégzők majdnem 10 százaléka valamelyik tanulónak szóló képzésen is részt vett. Ebből arra következtetünk, hogy évről évre egyre több szülő tartja fontosnak, hogy gyermekeit is felkészítse a biztonságos közlekedésre. A képzésben résztvevők 60 százaléka azért végezte el a tananyagot, mert fontosnak tartotta ismeretei felfrissítését a KRESZ szabályairól.

AZ ORFK – OBB SZAKMAI FÓRUMA PEDAGÓGUSOKNAK

# Közlekedésre nevelés és drog- prevenció az ifjúság körében

Milyen baleset-megelőzési és közlekedésre nevelési tevékenységet folytat az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság az ifjúság körében? Melyek a drogprevenció legaktuálisabb kérdései hazánkban? Hogyan készítik fel a rendészeti szakközépiskolák a rendőrjelölteket a baleset-megelőzési munkára? Hogyan vesz részt egy fővárosi kerületi rendőrkapitányság a gyerekek közlekedésre nevelésében? Melyek a hazai közlekedésre nevelés aktualitásai? Ezeket a témákat ismertették az egyes területek szakemberei azon a szakmai fórumon, amelyet 2016. március 22-én szervezett Budapesten a Nemzedékek Biztonságáért Közhasznú Alapítvány a meghívott pedagógusoknak. A sokoldalú programkínálatnak köszönhetően a közel négyszáz fős hallgatóság számos hasznos szakmai ismerettel gazdagodhatott a rendezvényen.

A szakmai fórumot *Vincze P. Márton*, a Rendőrségi Szervek Kiképző Központjának igazgatója nyitotta meg. Köszöntőjében hangsúlyozta, hogy a rendezvényen kifejtésre kerülő témák az iskolák legfontosabb biztonsági tényezőit ölelik fel, amelyekben a pedagógusoknak kulcsszerepük van.

Véleménye szerint míg a rendőrök az utakon segítik a gyerekeket, addig a pedagógusok egy teljes nevelési folyamatnak a kulcsszereplői, amely visszafordíthatatlan: ha sikerül nekik ebben a korban elérni a gyerekeket, munkájuk hatványozottan értékes. Természetesen ebben a folyamatban





Fotók: Iró Zoltán

VINCZE P. MÁRTON, a Rendőrségi Szervek Kiképző Központjának igazgatója



KISS CSABA, r. alezredes, az ORFK – OBB főtktára

a család is fontos szerepet játszik, de ahogy a gyerekek nőnek, egyre több időt töltenek az iskolában, ezért a tanárok szerepe alapvetően meghatározó, hangoztatta Vincze P. Márton, megköszönve a pedagógusok munkáját.

### A RENDŐRSÉG MUNKÁJA A KÖZLEKEDÉSRE NEVELÉSBEN

Az ORFK – OBB képviselőjében Kiss Csaba r. alezredes, a bizottság főtktára nyújtott áttekintést a pedagógusok számára a gyermekek általános közlekedésbiztonsági helyzetéről és a rendőrségnek a közlekedésre nevelés témájában végzett munkájáról. Előadását azzal a friss hírral kezdte, hogy várhatóan 2017-ig átdolgozzák a Nemzeti Alaptantervet, ami remélhetőleg arra is lehetőséget biztosít, hogy a jövőben a közlekedésre nevelés sokkal hangsúlyosabb szerepet kapjon az oktatásban. A baleseti statisztikákkal kapcsolatban Kiss Csaba elmondta, az elmúlt tizenöt évben nagy utat tettünk meg, hiszen míg 1990-ben – a közlekedésbiztonság „fekete évében” – több mint 107 gyermek vesztette életét közúti balesetben, addig 2015-ben már nyolcra csökkent a számuk. E jelentős javulás a rendőrség és a pedagógusok munkáját egyaránt dicséri, emelte

**Az ORFK – OBB szeretné elérni, hogy 14 év alatt kötelező legyen a kerékpáros fejkendő használata.**

ki a rendőrségi szakember, ugyanakkor hozzátette, hogy a közlekedési balesetben meghalt gyerekeknek több mint a fele gépkocsi utasaként veszíti életét, ami azért szörnyű, mert ez a tény a szülők felelősségét mutatja.

Áttérve az ORFK – OBB munkájára, Kiss Csaba több példát említve elmondta, hogy a bizottság a legtöbb energiáját a közlekedésre nevelésre fordítja. Az Iskola rendőre program

2008 óta fut országosan több mint kétezer rendőrségi munkatárssal, háromezernél is több iskolában. A tanévkezdési kampány a polgárőrök együttműködésével szintén évek óta zajlik, és ehhez kapcsolódik a KRESZ-Feszt is, amelynek keretében az ország valamennyi megyeszékhelyén egy időben gyermekfoglalkozásokat tartanak. Ezeket túl a felmerő rendszerű iskolai közlekedésbiztonsági versenyek, a Közlekedik a család országos vetélkedő, illetve a Sulimoped mind olyan programok, amelyek a gyermekek megfelelő felkészültségét segítik elő. Az OBB ezekhez a rendezvényekhez ezer kerékpárt szerzett be a megyei balesetmegelőzési bizottságok számára. Kiss Csaba megosztotta az OBB jogszabály-módosítási javaslatát is a közönséggel, amely szerint támogatnák, ha a láthatósági mellény nappal is kötelező lenne lakott területen kívül kerékpárosoknak és gyalogosoknak egyaránt, illetve ha 14 év alatt kötelező lenne a kerékpáros fejkendő használata.

### AZ AKTUÁLIS HAZAI DROGHELYZETRŐL

Lebilincselő előadást tartott drogprevenációs témában dr. Zacher Gábor toxikológus, egyetemi docens, aki a kábítószer-fogyasztás kérdéskörét szélesebb társadalmi kontextusba helyezve adott magyarázatot a jelenlegi tendenciákra, illetve tanácsot a megelőzésre a pedagógusoknak.

Előadása felütéseként Zacher Gábor arra hívta fel a figyelmet, hogy az elmúlt évtizedekben a világ döntő módon megváltozott, sokkal hozzáférhetőbbé váltak a kábítószeres, a közelmúltban megjelent „dizájnerdrogok” pedig még nehezebbé tették az új szerek azonosítását és a velük szembeni küzdelmet. Emelkedik a használók száma, több szer van a piacon. A toxikológus azonban leszögezte, hogy mindezekről függetlenül a döntés továbbra is a kábítószerrel kapcsolatba kerülő gyermek kezében van arra vonatkozóan, hogy él-e a szerrel, vagy nem, és ez a döntés azon fog múlni, hogy a szülők



DR. ZACHER GÁBOR toxikológus

és a pedagógusok mit „pakolnak bele a gyermek puttyába”, azaz milyen tudást és mintákat adtak, adnak át neki. Zacher Gábor hangsúlyozta, a felnőttek elvárják gyerekeiktől a jó teljesítményt az iskolában, vagy éppen a jó döntéshozatalt egy-egy buliban – ehhez azonban saját maguknak is megfelelően kell teljesíteniük erkölcsstani és morális értelemben. „A pedagógusok nem lehetnek egy

### A szakember szerint a droghasználatért járó hazai büntetési szabályozásnak nincs visszatartó ereje.

osztálynyi gyerek szülői, és amíg társadalmi szinten nincs fejlődés a szülők által átadott szociális mintákban, a gyerekektől sem várhatunk felelősségteljes döntést” – jelentette ki a toxikológus.

Tágabb értelemben vizsgálva a kérdést Zacher Gábor arra is kitért, hogy hazánk kábítószer-fogyasztás tekintetében az Európai Unió alsó harmadában foglal helyet, és messze nem akkora problémáról van szó, mint amekkora súllyal megjelenik a médiában. A sajtó elsősorban a szélsőségeket tolmácsolja, de nem ezek a jellemzők. Magyarországon noha évente 45 millió droghasználat történik, az ezek következtében életüket veszítették száma átlagosan 40-re tehető.

A leggyakrabban használt szerek listáját a THC (a marihuána fő pszichoaktív anyaga) vezeti, második helyen a szintetikus marihuánaszármazékok állnak. Ugyanakkor 2010 óta nagyon sokat változott a drogok összetétele, hátterbe szorultak a hagyományos szerek, elterjedőben vannak a dizájn drogok, ami azért problematikus, mert egy-egy új termék kb. fél év alatt bukik le a piacon, és kb. négy év alatt lehet a hatásmechanizmusát feltérképezni, majd ez alapján jogszabályi szinten kezelni.

A szerhasználat demográfiai jellemzőinek ismertetése kapcsán Zacher Gábor elmondta, a férfiak gyakrabban drogoznak, mint a nők, a kor előrehaladtával pedig a használat csökkenő tendenciát mutat. Társadalmi csoportok tekintetében a drogfogyasztás gyakorlatilag mindenhol megtalálható. Érdekes megfigyelés például, hogy felmérések szerint a fővárosi értelmiségiek 40 százalékkal magasabb arányban használnak drogot, mint a vidéki városok értelmisége. Ennek lehetséges magyarázata, hogy a jellemzően jobban kereső, de hétköznap gyakran megfeszített tempóban dolgozó fiatal értelmiségiek hétvégenként gyakrabban nyúlnak kábítószerhez is lazítás és bulizás közben. Ennek kontrasztjaként a toxikológus leszögezte, hogy hazánkban létezik a szegénységi droghasználat fogalma is, hiszen a lakosság jelentős aránya él a szegénységi küszöb határán, amelynek számos ártalmas pszichológiai velejárója van, a szerek pedig egyre olcsóbbak és hozzáférhetőbbek, így sokan fordulnak a drogokhoz a szegénységben élők közül is.

Bűnmegelőzési oldalról megközelítve a kérdést, a szakember rámutatott, kábítószerrel kapcsolatos bűncselekmények évente hat-hétezer alkalommal fordulnak elő (leginkább THC kapcsán), majd hozzátette, a használatért járó hazai büntetési szabályozásnak nincs visszatartó ereje. Ugyanakkor az értékrend megváltozásához komoly szociológiai változásra van szükség, nem szabályozási vagy ellenőrzési szigorításra. „Az őszinte kommunikáció és a megfelelő szociális minták felmutatása az alapja mindennek” – zárta gondolatait Zacher Gábor.

### A BALESET-MEGELŐZÉS OKTATÁSA A RENDÉSZETI SZAKKÖZÉPISKOLÁKBAN

Hogyan készítik fel a rendőrjelölteket arra, hogy munkájuk során ne csak a közlekedési szabálytalanságok felderítésében és szankcionálásában, de a balesetek megelőzésében is hatékonyak legyenek? E felkészítő oktatási tevékenységről



PINCZÉSNÉ KISS KLÁRA c. r. alezredes

Pinczésné Kiss Klára c. r. alezredes tartott előadást. Bevezetésképpen elmondta, hogy országosan négy szakközépiskola működik, amelyben tavaly 1055-en végeztek, 860-an kerültek próbaidős állományba, 2016 szeptemberében pedig 1200 fővel indul a következő tanév. Külön baleset-megelőzési tantárgy nincs, de az oktatók nagy hangsúlyt fektetnek a témára a különböző egyéb tantárgyak, például a KRESZ és a baleseti helyszínelés oktatása során. Pinczésné Kiss Klára szerint már a tanulmányaikat frissen kezdő fiataloknál is fontos, hogy az oktatók másféle gondolkodást indítsanak el, hiszen a tanulók gyakorlóruhájukat viselve saját közösségük példaképévé válnak, ezért fokozottan ügyelniük kell a gyalogos közlekedés szabályainak betartására is. „A rendőrök példaképek, és erre az aktív kollégáknak is emlékeztetniük kell őket” – emelte ki a rendőr alezredes. A rendőrijelöltek felkészülésében fordulópontot jelent a karos forgalomirányítási gyakorlat, hiszen ekkor érzik meg először a közvetlen kockázatot és felelősséget: forgalomirányítás közben nemcsak veszélyes helyzetben vannak, de egyetlen rossz „kézmozdulattal” maguk is balesetet okozhatnak. Pinczésné Kiss Klára aláhúzta, a tanulóknak kötelességük jelteni, ha balesetveszélyes helyzetet észlelnek (pl. takarásba kerül egy közlekedési lámpa a tavaszi lombfakadáskor).

### **KÖZLEKEDÉSRE NEVELÉS TUDOMÁNYOS SZEMMEL**

Berta Tamás, a KTI Közlekedéstudományi Intézet Közlekedésbiztonsági Központjának vezetője a közlekedésre nevelés tudományos hátteréről és az ennek alapján kidolgozott hazai kezdeményezésekről adott tájékoztatást. Ismertette azt a franciaországi közlekedésre nevelési modellt, amelyben a francia gyerekek közlekedésbiztonsági igazolásokat kapnak az általuk elsajátított ismeretekről. Ebben a modellben a diákok először akkor adnak számot a tudásukról, amikor elérik az önálló gyalogos életkort, következő lépésben pedig



BERTA TAMÁS, a KTI Közlekedésbiztonsági Központjának vezetője

akkor, amikor az önálló kerékpáros közlekedéshez szükséges életkorba lépnek. Ennek a két igazolásnak a megszerzése szükséges a kategóriás képzéseken való részvételhez. Ehhez a filozófiához hasonlóan alakították ki hazánkban is az Élet Úton programot, amelynek célja, hogy a biztonságos közlekedést egy élethosszig tartó tanulási folyamat alapozza meg az óvodáskortól egészen az időskorig. Berta Tamás hangsúlyozta, hogy elengedhetetlen a jól felkészített szakemberek jelenléte az oktatásban, de a család szerepe is nélkülözhe-

**A Nemzeti Alaptanterv mindössze 3x45 perces órakeretet határoz meg a közlekedésre nevelési kérdésekre.**

tetlen, hiszen a megfelelő szülői minta nélkül a pedagógus és a rendőr munkája hiábavaló. Problémaként nevezte meg továbbá azt is, hogy a Nemzeti Alaptanterv mindössze 3x45 perces órakeretet határoz meg a közlekedésre nevelési kérdésekre. Előadása második felében a központvezető több gyakorlati programot is bemutatott a pedagógusoknak, többek közt a Mercedes oktatási mintaprogramját, amelyet kifejezetten erre a 3x45 perces órakeretre dolgoztak ki, illetve otthoni foglalkozással is kiegészítettek. Emellett a Közlekedéstudományi Intézet egy olyan monitoring-felmérést is elvégzett a közelmúltban, amely azt vizsgálta, hogy a gyerekek az elvárt tudásszinthez képest milyen ismeretekkel rendelkeznek a közlekedésről. E kutatás szintén arra világított rá, hogy komoly erőfeszítésekre van szükség e területen. Ezt a célt szolgálhatják az olyan további programok, amelyeket a KTI a Nemzeti Fejlesztési Minisztériummal együttműködésben végez, pl. óvodai képzési programok pályázati rendszerben, az Országos Közlekedési Olimpia, a Suli két keréken (közéiskolásoknak), illetve a pedagógus továbbképzés részeként akkreditált közlekedésre nevelési szakemberképzés.



BATÓ ANDRÁS r. alezredes, a Budapest XXII. kerületi Rendőrkapitányság vezetője



BERZAI ZSOLT c. r. alezredes

Fotók: Iróz Zoltán

### KÖZLEKEDÉSRE NEVELÉSI GYEREKPROGRAMOK A XXII. KERÜLETBEN

Budafok-Tétényben a rendőrség igen aktív közlekedésbiztonsági gyermekprogramok tekintetében – a XXII. kerületi Rendőrkapitányság közlekedésre nevelési tevékenységeit *Bató András* r. alezredes mutatta be a pedagógusoknak. Elmondása szerint a prevenciós programok sikerességét segíti, hogy a dél-budai kerület lakói nyitottabbak, mint általában a főváros lakossága. A kerületi rendőrkapitányság egyik kiemelt gyermekprogramja a Mini-KRESZ program óvodásoknak, illetve a Campona Bevásárlóközpontban üzemeltetett KRESZ-park. Az elmúlt évek programjai között említhető továbbá az óvodásoknak szánt „Pindúr Pandúr” program, melynek célja az, hogy a gyerekeket megismertesse a rendőrökkel és a munkájukkal. Idén pedig a „Vigyázzunk rátok!” program keretében több szempontú prevenciós tevékenység indul a rendőrök, tűzoltók és mentők együttműködésével. A kerékpározás oktatását a „Két láb, két kéz, két keréken” program szolgálja, amelynek az értékes ajándékok mellett egy népszerű oktatóvideó és kerékpáros akadálypálya is a részét képezi.

### KÖZLEKEDIK A CSALÁD, SULIMOPED

*Berzai Zsolt* c. r. alezredes előadásában az ORFK – OBB két népszerű közlekedésbiztonsági programját mutatta be az egybegyűlt pedagógusoknak. Ezek egyike a Közlekedik a család vetélkedő, amely eredetileg az 1990-es években indult, de néhány év után megszakadt, majd 2012-ben újraindították, 2016-ban pedig már ötödik alkalommal kerül megrendezésre. *Berzai Zsolt* elmondta, évről évre egyre többen vesznek részt az ingyenes programon, amelynek elsődleges célja, hogy felhívja a figyelmet a közlekedésbiztonság, illetve a generációk közötti együttműködés fontosságára. A kétfordulós vetélkedőre egy- vagy többgyermekes családok nevezhetnek (6–17 év közötti gyermekkel). Az első forduló megyei szintű selejtező, a második forduló pedig maga az országos döntő, amelyen többféle elméleti és gyakorlati feladat – pl. elméleti tesztlap kitöltése, különböző



SZÉCSI TIBOR r. alezredes, a BRFK osztályvezetője

autós és kerékpáros megmérettetések – várja a döntősöket. A főnyeremény egy Skoda gépkocsi, amelyet a Porsche Hungária, az ORFK – OBB és az Autós Nagykoalíció ajánl fel közösen. Mindezek mellett a verseny honlapja – [www.kozlekediacsalad.hu](http://www.kozlekediacsalad.hu) – egy ötfordulós közlekedésbiztonsági online játékot is kínál, amellyel értékes nyereményeket lehet nyerni. Áttérve a Sulimopedre, *Berzai Zsolt* elmondta, a program a 2012/13-as tanévben indult azzal a céllal, hogy nyolcadik osztályos tanulókat juttasson teljesen ingyenesen segédmotor-kerékpáros jogosítványhoz. Az idei tanévben a program ezer diáknak – megyéknként 50 főnek – biztosít erre lehetőséget. Az előző tanévben a résztvevők 87 százalékának sikerült megszereznie a segédmotoros jogosítványt, az idei célkitűzés a 90 százalékos arány elérése.

*Berzai Zsolt* előadását követően a szakmai fórumot *Szécsi Tibor* r. alezredes, a BRFK osztályvezetője zárta, megköszönve a megjelent pedagógusok részvételét, és további eredményes munkát kívánva.

VÁCZI VINCENT

# Egy iskola – Egy polgárőr

BESZÉLGETÉS PAUSZ FERENCCEL, AZ ORSZÁGOS  
POLGÁRŐR SZÖVETSÉG KÖZLEKEDÉSI ALELNÖKÉVEL

**A program alapjait még a 2006. évi LII. törvény 4/A§ (3) bekezdésében foglaltak adják, amely szerint a polgárőr – a polgárőrség és az oktatási intézmény fenntartójával kötött együttműködési megállapodás alapján – a gyermekek úttesten történő biztonságos átkelésének elősegítése érdekében, az óvodák és általános iskolák közvetlen közelében jelzőőri feladatokat láthat el.**

A kissé hivatalosnak tűnő megfogalmazáson túl, az elmúlt tíz esztendőben számos, iskolai oktatáson kívüli és azon belüli programmá nőtte ki magát ez a kezdeményezés, amely ifjúságvédelmi programként is felfogható. Feladata a gyermekek és fiatalok bűnelkövetővé, illetve áldozattá válásának megelőzése, az említett korosztály közlekedési ismereteinek bővítése és biztonságos közlekedésének biztosítása. Jelenleg 778 iskola és közel 1000 pedagógus vesz részt a programban. *Pausz Ferencet*, az Országos Rendőr-főkapitányság közlekedésrendészetének korábbi vezetőjét, a GRSP Magyarország Egyesület ügyvezető igazgatóját tavaly ősszel, november 28-án választotta meg az Országos Polgárőr Szövetség (OPSZ) közlekedési alelnökévé.

– *Miként került kapcsolatba a polgárőrséggel, vállalva a közlekedési alelnöki megbízatást?*

– Természetesen ez a kapcsolat nem új keletű. Korábbi, a rendőrségnél eltöltött évek során is már számos közös közlekedésbiztonsági jellegű programban vett részt a polgárőrség. Az iskolák környéki baleset-megelőzési munka messzire nyúlik vissza. Hosszú évek óta kiemelt időszaknak számít az iskolakezdés, amikor nemcsak a rendőrség, hanem a polgárőrség önkéntesei is fontos feladatokat látnak el, segítve az oktatási intézmények körüli közlekedés biztonságát. Emellett, a későbbiekben – és ez az együttműködés folyamatos és gyümölcsöző ma is – a GRSP

Magyarország Egyesület szakmai vezetőjeként is igyekeztem megtalálni munkánkban a közös pontokat. A GRSP tagjai a kormányzati-közigazgatási, a civil és az üzleti szférából kerülnek ki, így egyértelmű volt, hogy a tagok között az OPSZ-nek is fontos, kiemelt helye van – hosszú évek óta a GRSP tagsági körében tartjuk számon a polgárőröket. Sokéves együttműködésről beszélünk, ez előzte meg azt, hogy *dr. Túrós András* elnök úr tavaly megkeresett, nem

**Iskolakezdéskor a rendőrség és a polgárőrség önkéntesei is fontos feladatokat látnak el.**

vállalnék-e szerepet az OPSZ-en belül, természetesen közlekedési területen. A felkérést örömmel fogadtam. Ez új és sok esetben kimerítő feladatokat is jelent számomra, hiszen a polgárőrség a működése során szinte minden területen kapcsolatba kerül a közlekedéssel, akár ha egy rendezvény biztosítására gondolunk, de már a lovas polgárőrök is kértek szakmai tanácsot működésükkel kapcsolatban. Emellett a két civil szervezet további együttműködése is szorosan összefügg, nyilván elsősorban közlekedésbiztonsági aktivitásokon keresztül.

– *Az elmondottak alapján tehát az Egy iskola – Egy polgárőr program korábbról sem volt ismeretlen az Ön*

számára. Hogyan áll jelenleg ez a kezdeményezés, tíz év távlatából vizsgálva?

– A cél az volt, hogy a polgárőrség jelen legyen az oktatási intézményekben. Ez azért is működhet hatékonyan, mert helyi szinten, az adott településen vagy az adott területen élők, esetleg a szűk urbanus környezetben is ismert személy adhat át hasznos információkat a gyermekeknek. Ami pedig az oktatási intézmény megfogalmazását illeti, azért használom ezt, mert ugyan a program a nevéből adódóan is az iskolákra fókuszál, azonban fontos, hogy már a kisebbeknél, így óvodai környezetben is, az életkori sajátosságok figyelembevételével jelenjen meg a közlekedésre nevelés vagy akár a bűnmegelőzés is. Az elmúlt évek azt bizonyítják – és itt visszautalnék a GRSP ma is futó és egyre szélesebb körben megismert óvodai közlekedésre nevelési programjára –, hogy kell és érdemes a három-négy éves gyermekek körében is elhinteni azokat a magokat, amelyek a későbbiekben jó alapot nyújtanak felnőttként a tudatos közlekedővé váláshoz. Az OPSZ 2006-ban hirdette meg, hogy valóban, deklaráltan szeretnének egy jól előkészített programmal megjeleníteni az iskolákban. Ennek az egyik része a közlekedésbiztonság, ami akár időszakokhoz köthetően – iskolakezdés, rendezvények – markánsan megjelenik az iskolák életében, a másik része pedig a polgárőrség alapfeladataiból kiindulva a közbiztonsági terület. Ebbe értelemszerűen beletartozik a bűnmegelőzés és a fiatalokat manapság sajnálatos módon egyre jobban érintő drogrevenüciós tevékenység. Így állt össze ez a program, amelynek céljait az OPSZ Alapszabályában is rögzítették. Az bizonyos, hogy nehéz feladatot jelent ez, hiszen a polgárőrség tagjai jellemzően dolgozó, a napjaikat munkával töltő emberek, így olykor nehéz ebbe a rutinba beilleszteni azt, hogy minden iskolában visszatérő jelleggel jelen legyenek. A program tárháza azonban óriási, és jellegében eltér a rendőrség hasonló és kiemelten fontos Iskola Rendőrség programjától.

A polgárőrség számára nem adott a negatív megerősítés lehetősége, hiszen a polgárőr nem büntethető adott esetben egy közlekedési szabálysértésért. Ugyan van egy sajátos státuszuk a polgárőröknek, de nincs kényszerítő

**Fontos, hogy már a kisebbeknél, óvodai környezetben is megjelenjen a közlekedésre nevelés.**

eszköz a kezükben, nincs személyes szabadságot korlátozó jogkörük. Jellemzően a klasszikus rendőri feladatokban – járőrözés, területbiztosítás – segítőként vesznek részt.

Ebből adódóan a megelőzés területe az, amelyben hatékonyan részt tudnak venni, az említett programnak is ez az alapja. E felvilágosító propagandatevékenységben, annak legszélesebb lehetőségeit felhasználva, kiváló munkát tudnak végezni. Ez azt jelenti, hogy a napi oktatási rutinba bekapcsolódva, rendszeresen visszatérnek meghatározott képzési program alapján – például osztályfőnöki órák keretében – az iskolákba, és ilyenkor egy-egy kiemelt témát feldolgozva adnak át hasznos információkat

a gyermekeknek. Ebben természetesen fontos partnerek a pedagógusok is, akiknek az együttműködése, segítségével nélkül nem lenne megvalósítható ez a program, amelyben éppen ezért az ő képzésük is fontos szerepet kap. Kiemelt időszak az iskolakezdés, minden év szeptemberében. A rendőrséggel együttműködve nem csak a reggeli forgalomirányításban vesznek részt a polgárőrök, hiszen a rendőrség évtizedes vállalása, hogy még a szezon kezdete előtt az iskolák környékének közlekedésbiztonsági

**A KRESZ-parkok világa a reneszánszát éli, kiváló eszközei a közlekedési ismeretek átadásának.**

helyzetét is felméri, amiben a polgárőröknek is jut szerep. Ugyanez igaz bűnmegelőzési szempontból is: vannak-e gyanús személyek vagy helyek a már említett drogkérdéssel kapcsolatban. Fontosak a kültéri programok, és a közlekedési felkészítés területén ez kiválóan működik. Az idősebbek talán emlékeznek arra, hogy a 70-es években számos jól felszerelt KRESZ-park működött az országban, ezek nagy része a változó idők során az enyészeté lett. Ma a KRESZ-parkok világa újra a reneszánszát éli, kiváló eszközei a közlekedési ismeretek átadásának, de csak úgy, hogy oktatási tematika alapján, jól felkészített oktatók, jelen esetben erre affinitást érző polgárőrök felügyelete mellett zajlik a képzés, akár játékos formában, az életkori sajátosságoknak megfelelően. Ez utóbbi azért fontos, hiszen egy klasszikus, nyolcosztályos oktatási rendszert nézve, foglalkozni kell a 6 éves elsősökkel és a 14 éves, már kissé nehezebben nevelhető kamaszokkal is. Az ilyen foglalkozások nem csak elméleti képzést jelentenek. Az iskolaudvaron biztonságos körülmények között sajátíthatóak például a kerékpározás alapvető fogásai. Ez vidéki környezetben kiemelten fontos feladat. Ennek apropóját az a sajnálatos tény is adja, hogy azzal együtt, hogy egyre népszerűbb a kerékpározás, egyre több a kerékpáros baleset is. Itt persze külön kell választani azt, hogy vidéken közlekedő kerékpárosokról beszélünk-e, ahol ez a közlekedési eszköz a mindennapi élet része, és más mondjuk a főváros, ahol merőben eltér az infrastruktúra, ahol a munkába vagy iskolába járás mellett sporteszközként is szerepet kap a kerékpár.

– Említette az idősebb, már kamaszodó korosztályt. Számukra is indul program, méghozzá az első jogosítvány, a segédmotoros vezetői engedély megszerzésére.

– Igazodva ahhoz a – nevezzük – szakpolitikai szándékhoz, hogy a felnövekvő fiatalok az életkoruknak megfelelően már az iskolai képzés során szerezhessék meg az előírások szerint engedélyezett vezetői engedélyt, a polgárőrség is támogatja a robogós képzést. Ennek az élet-szerűsége nem kérdőjelezhető meg, segítsük hozzá a fiatalokat ahhoz, hogy szervezett, iskolai keretek között vegyenek részt a jogosítvány megszerzését célzó képzésekben, amiket az OPSZ anyagilag és eszközökkel is támogat. Ilyen programot már korábban indított az Országos Balesetmegelőzési Bizottság is, nagy sikerrel, remélem, ehhez kapcsolódik idén az OPSZ is. A tervek szerint első



**A POLGÁRŐRSÉG  
SZINTE MINDEN  
TERÜLETEN  
KAPCSOLATBA KERÜL  
A KÖZLEKEDÉSEL.**

körben 40–50 főről és Bács-Kiskun megye területéről beszélhetünk. A megfelelő források és természetesen támogatók segítségével a hosszú távú elképzelés az, hogy ez a program országossá nője ki magát.

– *Ezen túlmenően milyen tervei vannak a polgárőrségnek erre az évre a közlekedésbiztonság területén?*  
– Február végén került az elnökség elé az idei program. Ez természetesen tartalmazta a KRESZ-parkokkal kapcsolatos képzési tervet és a mopedes programot is. Kiemelt

időszakként kezeltük a húsvétot megelőző napokat, amikor a prevenció eszközeivel igyekeztünk felhívni a közlekedők, a kerékpárosok figyelmét, hogy az ittas vezetés milyen veszélyeket jelent. Amint korábban is említettem, kiemelt problémát jelent a védtelen közlekedők közötti baleseti érintettség, így az ehhez kapcsolódó megelőzési tevékenység is fontos szerepet kap a tervezett programok sorában.

ALFÖLDY MIKLÓS

A HÁROM KULCSSZÓ:  
BIZALOM, EGYÜTTMŰKÖDÉS, FELELŐSSÉGVÁLLALÁS

# A tévedés joga

Sok szülőnek fogalma sincs, hogy a gyermekét mikor hagyhatja önállóan közlekedni, mikor engedheti meg neki, hogy egyedül menjen át a zebrán, hogy ne figyelmeztesse megállásra, ha séta közben egy piros lámpa elé érnek – és a példákat még hosszan sorolhatnánk. Talán úgy lehetne egy kérdésben összefoglalni mindezt, hogy a szülő – a szó jelképes és mindennapi értelmében – mikor engedheti el a még kiskorú fia vagy a lánya kezét az utcán. Az erre adandó válaszáért fordultunk Pál Patrícia pszichológushoz.

– Az ugye az ön számára is világos, hogy ez nem csupán életkor kérdése. Van olyan felnőtt is, akire egy gombfelvarrást sem lehet rábízni, nemhogy egy autót elvezessen, vagy bármiféle ügyben felelősségteljesen cselekedjen. Azt, hogy képes legyek eldönteni, mikor engedhetem el egy gyerek kezét, egy meglehetősen hosszú folyamat vége.

– Mindennapos látvány, hogy egy étteremben a szülők a kisgyerekekkel leülnek egy asztalhoz, és megállás nélkül rászólnak, utasítgatják, hogy ülj rendesen, ne kézzel egyél, töröld meg a szád, és így tovább. Ebből nyugodtan levonhatjuk azt a következtetést, hogy odahaza, étkezés közben a gyerek megállás nélkül izeg-mozog a széken, kézzel nyúl a tányérjába, és a szülő veszi kezébe a szalvétát, hogy megtörölje a csemetéje száját. Ha tehát nincs előzménye a „rendes viselkedésnek”, annak ez a következménye.

– Ezt értem, de a példáját hogyan fordíthatjuk át a közlekedési szabályok megtanulására?

– Ennek megválaszolására előbb vissza kell térnem arra, amikor azt mondta, hogy egy hosszú folyamat vége, amikor elengedhetem a gyerek kezét, mert már képes önállóan dönteni. Ehhez három dolog szükséges: a bizalom, az együttműködés és a felelősségvállalás.

– Ezeket részletesebben is kifejtene?

– A bizalom ebben az esetben azt jelenti, hogy egy olyan jól működő kapcsolatot építünk ki a fiammal vagy a lányommal, amelyben mindig számíthatunk egymásra, és a gyerekek, a szó jó értelmében, hallgat rám. Tehát ha én a forgalmas utcán azt mondom neki, hogy álljunk meg a piros

lámpánál, és ezzel egy időben meg is fogom a kezét, akkor – ha nincs meg ez a bizalom közöttünk – valószínűleg dacosan kitépi magát a kezem közül. A bizalomnak az a lényege, hogy a gyerek hiszi és tudja: a szülő kizárólag az ő érdekében kér vagy tilt valamit. Ebben az esetben a gyerek a kéréseimnek eleget fog tenni, az utasításaimat pedig be fogja tartani.

A bizalom természetes velejárója az együttműködés. Ez azt jelenti, hogy soha nem egymás ellen cselekszünk, vagyis nem akarjuk a másikat kellemetlen, megalázó vagy éppen szégyenteljes helyzetbe hozni. Hogy a közlekedésnél maradjak: sokkal jobb megbeszélni a gyerekekkel, hogy mi az oka annak, ha megfogom a kezét egy zebránál, mert egy idő múlva egy ilyen „átkelés” már úgy történhet, hogy az előttem sétáló gyerek magától megáll a zebra előtt, és mielőtt lelépne a járdáról, hátrafordul, én bólintok, hogy mehet, és csak akkor indul el. És el fog jönni az idő, hogy már nem kell az én beleegyezésemre várnia, hanem magától is gondosan körülnéz, és csak utána megy át az úttesten. És én nem esek pánikba, hogy valami baja történhet, mert tudom, hogy megbízhatok a döntésében, hisz együttműködtünk ennek az önálló pillanatnak a létrejöttében. A felelősségvállalás ennek a hármas egységnek a legnehezebb része. Ugyanis amit én az évek során felépítettem a gyerekekben, azért kizárólag én vagyok felelős. Ha hibát követtem el, ha valamiben rendszeresen tévedtem, és emiatt a gyerekek bizonyos kérdésekben rosszul dönt, annak nemcsak ő, hanem én is megiszom a levét.



– *Ostobaság azt gondolnom, ha elvárom a gyerekeimtől, hogy mindinkább önállóan döntsön, akkor hagyni kell őt tévedni is?*

– Ez így van, de ez persze ne a forgalomban, hanem „ártatlanabb” helyzetben történjen. Például hagyjuk, hogy a gyerek fordítva vegye fel a pulóverét, ne szóljunk bele a műveletbe, csak aztán kérdezzük meg tőle, hogy kényelmes-e. A válasz valószínűleg tagadó lesz. Ekkor elmagyarázzuk neki, hogy mielőtt bármit felvesz, nézze meg, hogy a címke hátul van-e, mert csak úgy lehet hordani. Összefoglalva: hagyjuk, hogy a gyerekek legyen minél több önálló pillanata, amikor, úgymond, kísérletezhet az őt körülvevő világgal. Ennek következtében a döntései is egyre helyesebbek lesznek. Arra viszont kínosan ügyelni kell a szülőnek, hogy a gyerekének már megtanított szabályokat, viselkedési módokat saját maga ne hágja át. Ha már sokszor begyakorolták, hogy amíg nem vált zöldre a lámpa,

viselkedtek. Mert ha a szülő nem így cselekszik, maga dönti romba mindazt, amit addig éppen a piros jelzésnél elvárható magatartással összefüggően a gyerekekkel együtt felépített.

– *A baj az, hogy sok szülő már-már betegesen félti a gyereket mindentől. A közlekedésnél maradvá, némi túlzással azt is mondhatnánk, hogy még 15 éves korában sem engedi egyedül az utcára.*

– Ezek sajnos gyakori, de mégiscsak szélsőséges esetek. Az ilyen szülőknek tudniuk kéne, hogy a pozitív fegyelmezésnek van egy alapszabálya, miszerint a hibák elkövetésének felismerése a tanulás lényege. Ha valaki még sosem ment ki alulöltözötten mínusz öt fokba a szabadba, annak nehezen fogjuk tudni megmagyarázni, milyen érzés is vacogva fagyoskodni. Ha tehát egy gyerekek nincsenek saját kellemetlen, negatív élményei, akkor olyan képe alakul ki a világról, amiben minden tökéletes, mert a saját



Fotó: Ica Zoltán

várni kell; mielőtt lelépünk az úttestre, körül kell néznünk, akkor semmiképp ne forduljon elő, hogy az anyuka vagy az apuka azt mondja: „Nagyon el vagyunk késve, te is látod, nem jön semmi, gyere, gyorsan átfutunk a pirosra!”

– *Elmondom Önnek az egyik saját történetemet, mert a kérdésem ezzel függ össze. Egyszer valamiért megállított a rendőr, és miközben a papírjaimat böngészte, azt kérdezte: „Ön rutinból vezet?” Én meg nagy büszkén rávágtam, hogy persze. Na, ez a baj – jött a válasz. Azóta tudom, hogy a vezetésben – és más tevékenységben is – a megszerzett rutin jó és kényelmes dolog, ugyanakkor számos hátulütője is van.*

– Nem kell semmit kérdeznie, tudom, mire céloz: hogy tanulás közben a gyereknél is kialakulhat egy rutin. Mit tehetünk ennek megakadályozására? A válasz erre az, hogy a szülők felelőssége abban áll, ha a gyerekekkel szemben felépítenek egy elvárásrendszert, akkor ahhoz minden esetben ragaszkodniuk kell. Ha mondjuk ott állnak a tilos jelzésnél, és látják, hogy ezt figyelmen kívül hagyva, többen átmennek a túloldalra, akkor fel kell hívni a figyelmét a kicsinek, hogy akik átgyalogoltak, helytelenül

jogán soha nem dönthet – akár rosszul, persze. Így, természetesen a következményekkel sincs tisztában. Mindennek az a tanulsága, hogy a gyerek túlzott óvása sokkal több „veszedelmet” jelenthet számára a későbbiekben, mintha a szülő még idejében bedobná a csemetéjét a mély vízbe.

– *Akkor hát leszögezhetjük, hogy az önálló közlekedés megkezdését nem lehet egy megadott életkorhoz kötni?*

– Ez attól függ, hogy az a közös tanulási idő, amiről eddig beszéltem, mikor ér véget, mikor „vizsgálhat” a gyerek önállóságból. Ha ez a folyamat a szülő túlzott aggodalma miatt túlságosan elhúzódik, akkor némi túlzással kijelenthető, hogy valamelyik zebránál ott áll egy kamasznak tűnő, de valójában egy kiskorú gyerek, aki nem mer átmenni a felfestett csíkokon, mert nincs, aki fogja a kezét. Ha mindig kész megoldásokat kínálunk a gyerekeknek, az olyan, mint az előre csomagolt élelmiszer: sok kalória, kevés tápérték. Az így „kezelt” fiúkból-lányokból lesznek azok a felnőttek, akik állandóan az anyjuk szoknyája mellett ülnek – még akkor is, ha különben már egyedül is át mernek menni az úttesten, amikor zöldet mutat a lámpa.

SZILÁGYI JÁNOS

# KULTÚRAVÁLTÁS A HATÓSÁG ÜNNEPI AKCIÓIBAN

# Összefogás a balesetmentes húsvétért

2016. március 24-én közös sajtótájékoztatót tartott az Országos Rendőr-főkapitányság (ORFK) és az Országos Polgárőr Szövetség (OPSZ) Budapesten, amelyen Óberling József r. ezredes, az ORFK Rendészeti Főigazgatóság Közlekedésrendészeti Főosztály vezetője és Pausz Ferenc, az OPSZ közlekedési alelnöke a két szervezetnek a húsvéti időszakkal kapcsolatos közös stratégiáját mutatta be. A tapasztalatok alapján ünnepekkor az átlagosnál gyakoribb jelenség az ittas vezetés, a rendőrség pedig évről évre arra törekszik, hogy változást érjen el ebben a kockázatos gépjármű-vezetői attitűdben. Ugyanakkor idén nem az ittas vezetők közúti ellenőrzésére esett a fő hangsúly, hanem a megelőzésre, azaz a lakosság tájékoztatására és támogatására abban, hogy felelősségteljesen ünnepeljenek húsvétkor.

## AZ ITTAS VEZETŐKNEK NINCS PARDON

2016-ban rendhagyó módon az ünnepek alatti rendőri feladatok ellátása a rendőrség intézkedési kultúra váltása jegyében történt. Az új szemlélet fő elemei közé tartozott a forgalom segítése és az aktív kommunikáció a megelőzés érdekében. A cél az országosan fokozott közúti ellenőrzés helyett a széles körű társadalmi együttműködés megteremtése volt az ünnepek alatti biztonságos közlekedés érdekében, de az ellenőrzések természetesen nem maradtak el teljes mértékben. Sőt, a kerékpárosokra mint az egyetlen olyan közúthasználói csoportra, ahol a jogszabály

– bizonyos keretek között – engedélyezi az alkohol fogyasztása utáni közlekedést, külön figyelmet fordítottak: biciklis rendőrök és polgárőrök ügyeltek a kerékpárosok biztonságos közlekedésére, illetve szükség esetén fel is hívták a figyelmüket a kötelező és ajánlott felszerelés használatának, valamint a jó láthatóság biztosításának a fontosságára.

A 2014-es ünnepi hosszú hétvégén 101 személyesüléses és ebből egy halálos baleset következett be, 2015-ben pedig már csak 75, bár ketten is életüket veszítették, emelte ki Óberling József. Az ittas vezetés tekintetében egyébként hazánk javuló pályára állt, a korábbi 14-15 százalékról 2015-re



Fotó: Ió Zoltán

ÓBERLING JÓZSEF, az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztály vezetője



PAUSZ FERENC, az Országos Polgárőr Szövetség közlekedési alelnöke

9,5 százalékra sikerült csökkenteni az ittasan okozott közúti balesetek számát, de ez az arány még így is magas az Európai Unió átlagához képest. Az alkohol legnagyobb veszélyét annak előre meg nem becsülhető hatása jelenti – ezért nincs „pardon” az ittas gépjárművezetők számára.

### HOGY AZ ÜNNEP ÜNNEP MARADJON

Az Országos Polgárőr Szövetség képviselőjében felszólaló Pausz Ferenc az alkoholnak a szervezetre gyakorolt hatásait elemezte. Ezek közül a legveszélyesebbnek a látótér beszűkülését nevezte, amely felett az alkoholt fogyasztóknak abszolút semmilyen befolyása nincs, és e tünet rossz látási viszonyok mellett még kritikusabbá válik. „Az OPSZ abban próbál segíteni, hogy az ünnep ünnep maradjon” – mondta a polgárőrség közlekedési alelnöke, hangsúlyozva, hogy a húsvéti kampány lényege a kulturált alkoholfogyasztásnak és az ittas vezetés kerülésének, azaz a megelőzésnek az elősegítése. Ennek érdekében az OPSZ kétféle szórólapot is készített, amelyet országsszerte terjesztettek a gépjárművezetők körében a hosszú hétvége előtt. A kisebbik szórólap az alkohol hatásairól és lebomlási idejéről nyújtott tájékoztatást, a nagyobb szórólaphoz pedig egy egyszerű használatos alkoholszonda is tartozott, amellyel a gépjárművezető könnyűszerrel megállapíthatta, hogy vezetésre alkalmas állapotban van-e.



### MILYEN HATÁSOKAT GYAKOROLHAT AZ ALKOHOL A SZERVEZETRE?

- A reakcióidő csökkenése
- A perifériás látás és a látás minőségének romlása
- A sebesség- és távolságbecslés romlása
- Figyelmi problémák
- Mozgáskoordinációs zavarok
- A járművezetéshez szükséges kéz- és lábmozgások összehangolásának nehézségei
- Veszélyérzet csökkenése
- A döntési és végrehajtási folyamatok elégtelensége
- Elhamarkodottság, könnyelműség
- Agresszív közlekedői magatartás

### AZ ALKOHOL HOZZÁVETŐLEGES LEBOMLÁSI IDEJE ITALTÍPUSONKÉNT

Alkohol típusa	Alkoholtartalom	Átlagos lebomlási idő
2 dl bor	16 g	2-2,5 óra
0,5 l sör	20 g	2,5-3 óra
1 dl vermut	13 g	1,5-2 óra
5 cl pálinka	16-18 g	2-2,5 óra
5 cl vodka	15-16 g	2 óra
5 cl whisky	16-17 g	2-2,5 óra

ÚJ MÓDSZER A JOGOSULATLAN ÚTHASZNÁLÓK  
KISZŰRÉSÉRE

# Menet közbeni mobil díjellenőrzés

A folyamatban lévő fejlesztéseknek köszönhetően sokáig már azok sem úszhatják meg a lebukást, akik a fix ellenőrző kapuk vagy a mobil adatgyűjtési helyszínek kikerülésével, illetve egyéb szabálytalansággal vagy trükközéssel próbálják meg elbliccelni útdíjfizetési kötelezettségüket. A NÚSZ Zrt. már teszteli a menet közbeni ellenőrzés folyamatait, melynek eredményeképp rövidesen a társaság akár mind a 45 mobil adatgyűjtő járműve mozgás közben is képessé válik az úthasználati jogosultság megállapítására.

Bár a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. 110 fix ellenőrző kapuval és 45 mobil adatgyűjtő járművel ország-szerte több mint 500 lehetséges helyszínen, a nap 24 órájában végez e-matricás és HU-GO e-útdíjas jogosultság ellenőrzést, az elmúlt időszak forgalmi, értékesítési és díj-ellenőrzési adatait elemezve elmondható, hogy számottevően nő a bliccelési hajlandóság azokon az útszakaszokon, ahol az autósok ritkábban vagy egyáltalán nem számítanak útdíjas kontrollra. Különösen igaz ez azokra a díjköteles főútvonalai szakaszokra, ahol kevés olyan pihenőhely, illetve öböl van, amely forgalomtechnikailag is alkalmas a jelenlegi „klasszikus” álló helyzetből történő mobilkamerás adatgyűjtésre.

Azok, akik ezeket a kiskapukat kihasználva bliccelnek, tulajdonképpen relatív versenyhátrányba kényszerítik a jogkövető magatartást folytató autósokat és fuvarozókat, továbbá negatív hatást gyakorolnak a díjbevételekre. A NÚSZ a jogszabályi keretek között mindenben igyekszik támogatni a szabálykövető autósokat, ugyanakkor

jelentős erőfeszítéseket tesz a visszaélések és a jogosulatlan úthasználat visszaszorítására. A társaság a díjköteles úthálózat mobilkamerás ellenőrzése, a területi lefedettség növelése, az ellenőrzések helyszíni, időbeli „kiszámíthatatlanságának” erősítése érdekében, az úthasználói szokások

**A korábbi „kihasználatlan puffer időben” is lehetőség nyílik díjellenőrzésre a díjköteles szakaszokon.**

figyelembevételével bővíti ki az álló helyzeti mobilkamerás mérést egy új módszerrel.

A menet közbeni ellenőrzésnek köszönhetően az adatgyűjtés ellenőrzési és ellenőrzés-támogatási feladatai már azokon a díjköteles főútvonalai szakaszokon is reprezentatív módon megvalósulhatnak majd, ahol úthálózat-kialakítási okokból nincsenek álló helyzeti mobilkamerás adatgyűjtésre alkalmas helyszínek. A díjellenőrzési tevékenység



Fotó: Iró Zoltán

A menet közbeni mobil díjellenőrzés a NÚSZ Zrt. egyik stratégiai törekvése

hatékonyágát pedig ez a módszer egyértelműen tovább növeli azzal, hogy a korábbi „kihasználatlan puffer időben” – vagyis a díjellenőrzést végző járművek adatgyűjtési helyszínei közötti átállások ideje alatt – is lehetőség nyílik díjellenőrzésre a díjköteles szakaszokon.

A megelőző funkcionális vizsgálatok, műszaki tesztek és a folyamatban lévő szoftveres fejlesztések jelen állapotának ismeretében ez év végére már néhány mobilkamerás jármű élesben is végezheti ellenőrzés-támogatási tevékenység részeként a menet közbeni adatgyűjtést. A sikeres működés és az eredményadatok ismeretében a jövő évben további járművekre – vagy amennyiben az ellenőrzési

tapasztalatok indokolják, akár a teljes flottára – is be lehet majd vezetni ezt a módszert, amely új lehetőségeket nyit meg a mobil díjellenőrzési tevékenységben.

A menet közbeni mobil díjellenőrzés megvalósítása méltán képezi szerves részét a NÚSZ Zrt. stratégiai törekvéseinek, mely messzemenően támogatja a jogkövető magatartást, ugyanakkor hatékonyan lép fel a jogosulatlan úthasználókkal szemben. Az útdíjszedő bízik benne, hogy az alkalmazott megoldás már középtávon jótékony hatást gyakorol a szándékos bliccelők arányának csökkenésére és a díjfizetési hajlandóság növelésére.

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

## ÁLTALÁNOS KÉRDÉSEK ÉS VÁLASZOK

# A személygépkocsik és motorkerékpárok átalakítási engedélyezéséről

### MIKOR SZÜKSÉGES A HATÓSÁG ÁLTAL KIADOTT ÁTALAKÍTÁSI ENGEDÉLY?

Amennyiben a jármű módosítása a jármű:

1. típusbizonyítványában, összeépítési engedélyében vagy a korábbi átalakítási engedélyében meghatározott adat módosulását eredményezi;
2. közlekedésbiztonsági vagy környezetvédelmi jellemzőinek módosulását eredményezi;
3. alvázának (az alváz szerepét betöltő, az alvázsámot viselő szerkezeti elemének) cseréjével jár.

### 1. Melyek a típusbizonyítványban, összeépítési engedélyében vagy a korábbi átalakítási engedélyében meghatározott, az átalakítások által leggyakrabban érintett adatok?

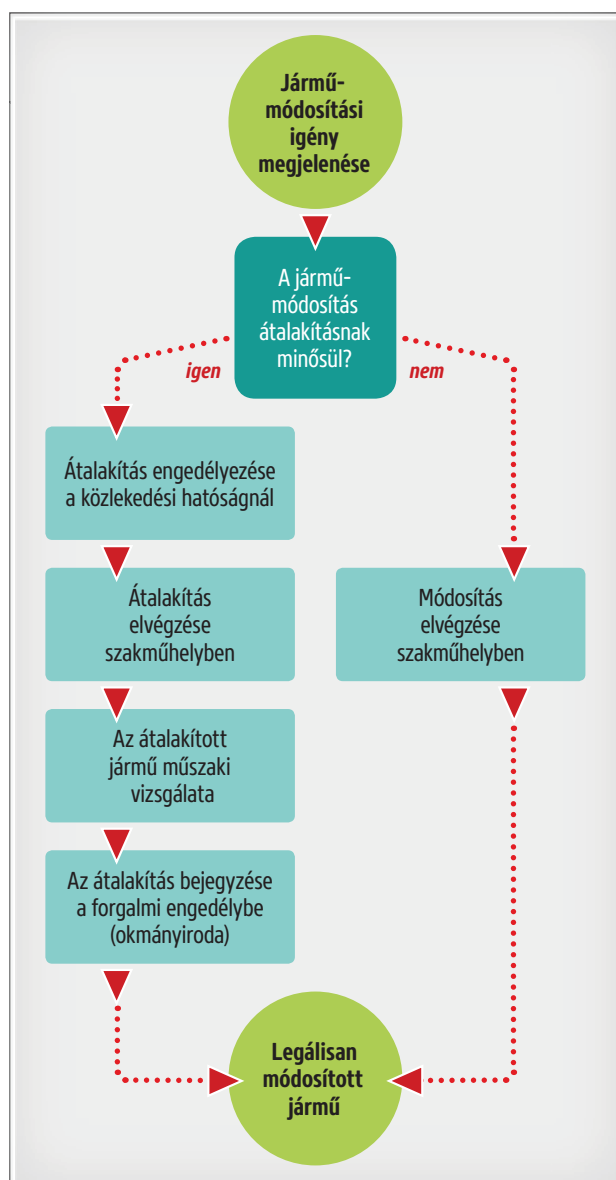
- ▶ tömegek és méretek (kg-ban és mm-ben);
- ▶ motor- és károsanyag-kibocsátás, erőátvitel, felfüggesztés és kerekek, kormányzás, fékberendezés, karosszéria típusa és pontos műszaki jellemzői;
- ▶ az egyes részegységekre vonatkozó EU előírásoknak való megfelelések részletezése;
- ▶ a jármű külső megjelenése (pl. sárvédő-szélesítés).

### 2. Melyek a legfőbb közlekedésbiztonsági jellemzők?

- ▶ a jármű szilárdságát, menetdinamikáját, úttartását, a járművezető és utas védelmét érintő jellemzők;
- ▶ a jármű környezetre gyakorolt hatását érintő közlekedésbiztonsági jellemzők (pl. gyalogosvédelem).

### 2a. Melyek a legfőbb környezetvédelmi jellemzők?

- ▶ kipufogógáz szennyezőanyag-tartalma;
- ▶ zajterhelés (pl. hangosabb kipufogó);
- ▶ elektromágneses zavarok.



### 3. A gépkocsi alvázának (az alváz szerepét betöltő, az alvázsámot viselő szerkezeti elemének) cseréje hogyan lehetséges?

- ▶ A gépkocsi alvázsámát megváltoztató átalakításhoz csak gyári új alváz, karosszéria, illetőleg alvázsámot viselő szerkezeti elem használható fel.

### MIK AZOK A FŐBB KIVÉTELEK, AMELYEK ESETÉBEN NEM KELL ÁTALAKÍTÁSI ENGEDÉLYT KÉRNI?

- ▶ olyan tartozéknak a járműre történő felszerelése esetén, amelynek felszerelését a 6/1990 (IV.12.) KöHÉM rendelet előírja vagy megengedi (pl. az előírásoknak megfelelő nappali menetjelző lámpa);
- ▶ a motor azonos típusú motorra történő cseréje esetén;
- ▶ a járműre engedélyezett cserefelépítmény felszerelése esetén;
- ▶ a járműbe beépített ülőhelyek számának ideiglenes csökkentése esetén;
- ▶ szabványos, illetőleg járműtípushoz rendszeresített vonószerkezet (vonóhorog) felszerelése esetén, amennyiben a jármű egyébként vontatásra alkalmas;
- ▶ a gyártómű által rendszeresített oldalkocsinak motorkerékpárra történő felszerelése esetén, amennyiben a motorkerékpár oldalkocsi csatlakoztatására alkalmas;
- ▶ a 12/2007. (III. 13.) IRM rendeletben előírt feltételek szerint a gépkocsira megkülönböztető fény- és hangjelző berendezés felszerelése esetén, amennyiben az megfelel a 6/1990 (IV.12.) KöHÉM rendeletben foglalt követelményeknek;
- ▶ a jármű olyan módon vagy mértékben történő megváltoztatása esetén, amelyre a közlekedési hatóság alkalmazási engedélyt ad, illetőleg amelyet engedély nélkül megvalósíthatónak minősít;
- ▶ a járműfejlesztő által üzemben tartott olyan jármű átalakítása esetén, amelyen ideiglenesen, kísérleti jelleggel, a forgalomban való részvétellel járó vizsgálatot, műszaki változtatást hajtanak végre.

### MELYEK AZ ÁTALAKÍTÁSI ENGEDÉLY KÉRÉSÉNEK LÉPÉSEI?

- ▶ a kérelem benyújtása a területileg illetékes megyei (fővárosi) kormányhivatal műszaki engedélyezési és fogyasztóvédelmi főosztályánál (elérhetőségük: <http://www.nkh.gov.hu/kapcsolat>) a helyszínen, a „KÖKIR” rendszeren keresztül történik;
- ▶ a kérelem benyújtásával egyidejűleg fizetendő díj: 11 800 Ft;
- ▶ ha az eljáró hatóság azt állapítja meg, hogy a rendelkezésre bocsátott adatok nem elegendőek a kérelem elbírálásához, műszaki dokumentáció készítését és benyújtását kérheti.

### MELYEK A MŰSZAKI DOKUMENTÁCIÓ KÖVETELMÉNYEI?

- ▶ az elbíráláshoz szükséges mértékben tartalmazza az átalakítás tárgyát (mit), módját (hogyan) és a hozzá felhasznált anyagok, alkatrészek (mivel) felsorolását;
- ▶ szükség esetén az ellenőrző számításokat;
- ▶ az elbíráláshoz a hatóság szakértői intézmény, illetve a gyártómű képviselőjének szakvéleményét is igényelheti (a kérelmező költségére).

### KI ÉS HOGYAN VÉGEZHETI EL AZ ÁTALAKÍTÁST?

- ▶ Az átalakítást bejelentett járműfenntartó végezheti az átalakítási engedélyben meghatározottak szerint.

### MILYEN EGYÉB TEENDŐ SZÜKSÉGES AZ ENGEDÉLYEZÉST KÖVETŐEN?

- ▶ az átalakítást követően a járművet a hatóság vizsgáló állomásán időszakos műszaki vizsgálaton kell bemutatni (elérhetőségük: <http://www.nkh.gov.hu/kapcsolat>);
- ▶ a vizsgálat eredményeként kapott műszaki adatlap alapján az okmányirodában a forgalmi engedélybe be kell jegyeztetni a változást;
- ▶ az átalakítási engedélyt az átalakítást követő műszaki megvizsgálásra, majd az azt követő további műszaki megvizsgálásra is magával kell vinni.



NEM MINDEN AUTÓT VEZETŐ ÖREGEMBER KOCKÁZATI TÉNYEZŐ A FORGALOMBAN

# Jogosítvány 90 évesnek

A jogosítványt életkortól függően különböző érvényességi időre állítják ki. A 40 évnél fiatalabbak tíz, a 40–60 év közöttiek öt, a 60–70 évesek három, a 70 év fölöttiek pedig két évre kapják a hosszabbítást. A jogosítvány meghosszabbításához meg kell jelenni orvosi vizsgálaton, melyre a személyi igazolványt, a lakcímkártyát, a régi jogosítványt, ha vezetéshez szemüveget használ valaki, akkor a szemüvegét és egyes esetekben a szakorvosi véleményt kell elvinni. A vizsgálatok EKG-t, vérnyomásmérést, belgyógyászati, vizelet- és a látással kapcsolatos vizsgálatokat tartalmaznak.

A gyógyszeres kezelés alatt álló gépjárművezetőkre vonatkozó szabályozás igen érdekes és jelentős kihívásokat magába foglaló terület. Az egészségügyi szakemberek nagy szerepet játszanak a gyógyszerek felhasználóinak tájékoztatásában, hogy az adott szer használata mennyire befolyásolja a gépjárművezetést (pl. a reklámokban a „Kockázatok és mellékhatások tekintetében kérdezze meg kezelőorvosát vagy gyógyszerészét” c. jelmondat). Ezeket az információkat általában a gyógyszerek dobozában található beteg tájékoztatón lehet megtalálni. Ezek az úgynevezett hivatalos előírások, de aki napi „aprópénzre” váltja az előírásokat, azaz személyesen találkozik a jogosítvány meghosszabbításáért jelentkezőkkel, az valószínűleg nem ilyen egyszerűen megfogalmazható módon látja mindezt. Természetesen a háziorvosokról van szó. Mi dr. Sulyok Borókat kérdeztük, aki Budapesten, a II. kerületben rendel.

– *Ha jól tudom, régebben szakrendelőkből, általában nyugdíjas orvosok véleménye alapján hosszabbíthatták meg valakinek a jogosítványát. Ez a feladat ezután átkerült*

*a háziorvosokhoz, tehát önnek is több munkája lett. Ennek ellenére egyetért ezzel a változással?*

– Teljes mértékben.

– *Miért?*

– Mert az orvos és a „beteg” akkor találkozott először, és a páciensnek az volt az érdeke, hogy őt egészségesnek

**Az apám is megsértődött, amikor letiltottam a jogosítványát, végül a testvéreimmel bírtuk jobb belátásra.**

találják. Például aláírtattam vele egy papírt, hogy nincs-e valami eltitkolt betegsége, és ha volt is neki, természetesen azt mondta, hogy a világon semmi baja. Itt ezt senki nem teheti meg, mert ismerem a betegeimet. Tudom, mivel kezeltem őket, milyen gyógyszert írtam fel nekik és így tovább. Éppen ezért ilyen esetben itt nincs semmiféle vizsgálat, de azért a felelősség az enyém.





Fotó: Iró Zoltán

– Feltételezem, könnyebb helyzetben van, ha egy fiatal vagy középkorú ember esetében kell döntenie. De mi van az idősekkel, akikről tudja, hogy már nincsenek a legjobb állapotban, és rendszeresen ír fel számukra tucatnyi gyógyszert?

– Hát itt kezdődnek a gondok, mert én hiába látom, hogy egy, már lassan a nyolcvanas éveit taposó embernek a reflexei lassúak, a testi állapota gyenge, tehát a legszívesebben nem engedném továbbra is volánnhoz ülni, ezt a legtöbbben nem akarják elfogadni. Még cifrább az ügy, ha mondjuk az illető felesége is segíteni akar a férjének, mondván, hogy „drága doktornő, de én ott ülök mellette” – mintha ez bármit is számítana. Ráadásul a hölgy még vezetni sem tud, életében nem volt jogosítványa. Ebből

**A lélekgyógyász vizsgálatának eredménye: Alzheimer-kóros, de vezetésre alkalmas. Ilyenkor mit csináljak?**

lehet látni, hogy mind a kettő együtt épül le. Ezeket az embereket meggyőzni nagyon nehéz. A saját apám is nagyon megsértődött, amikor letiltottam a jogosítványát. Végül a testvéreim segítségével sikerült őt jobb belátásra bírunk, ezáltal a családi békét helyreállítunk.

– De van számukra más megoldás is, minthogy megpróbáljanak öntől kikönyörögni egy pozitív döntést?

– Hogyne. Ha én egy olyan papírt adok a kérelmező kezébe, hogy nem vezethet, akkor ő ezzel elmehet a Nemzeti Rehabilitációs és Szociális Hivatalba, ahol egy felülvizsgáló bizottság elé kerül, akik – legalábbis az én tapasztalatom szerint – majdnem mindenkinek megadják a további vezetéshez szükséges engedélyt.

– Kivételek azonban bizonyára vannak. Milyen esetben nyugszanak bele mégis az ön „ítéletébe”?

– A két leggyakoribb ok: a család és a pénz.

– Ezt hogy értsem?

– Úgy, hogy az egyik esetben a saját családja győzi meg a szóban forgó személyt a döntésem helyességéről, vagy egyszerűen nincs pénze arra, hogy kifizesse a már említett bizottság vizsgálatáért járó több ezer forintnyi összeget, illetve attól tart, hogy ott is elutasítják a kérelmét. Olyan is van, aki vállalja a legnagyobb kockázatot, vagyis jogosítvány nélkül vezet. Az egyik kollégánóm mesélte, hogy többször látta, amikor egy bizonyos betege, aki itt lakik a rendelő utcájában, annak ellenére, hogy nem kapta meg a jogosítványt, beül az autójába és elhajt.

– Kedves doktornő, valami jó híre nincs?

– Ha ez annak számít: nem minden autót vezető öregember kockázati tényező a mindennapi forgalomban. Előfordult már olyan is, hogy a legkisebb habozás nélkül megadtam az engedélyt egy 90 éves úrnak, mert olyan kitűnő állapotban volt: a reflexeit, a fürgeségét bármelyik fiatal megirigyelhette volna.

– Milyen egészségügyi esetekben nem dönthet egyedül? Mikor kell szakorvoshoz küldenie a jogosítvány meghosszabbítását kérvényező személyt?

– Talán a két legfontosabb: a gyógyszeres kezelésben részesülő cukorbeteg, illetve, ha valakinek bármiféle

látászavara van. De akkor is szakorvoshoz, pontosabban pszichiáterhez küldöm a páciens, ha úgy ítélem meg, hogy szellemileg nincs már a legjobb állapotban. Sokszor ezek a legzűrösebb esetek, mert már olyan is előfordult, hogy a kérvényező visszatért hozzám a lélekgyógyász vizsgálatának eredményével, amire az volt írva: Alzheimer-kóros, de vezetésre alkalmas. Ilyenkor mit csináljak? Ha ennek alapján megadom az engedélyt a további vezetésre, akkor úgy járhatok, mint egyszer annak az idős úrnak az esetében, akinek a családja felkeresett, hogy a nagypapa állandóan eltéved, és a legtöbbször fogalma sincs, hol parkolt le.

– Előfordult a praxisában, hogy azért kellett megtagadnia a vezetői engedély meghosszabbítását, mert az illető olyan gyógyszert szedett, aminek a hatása alatt veszélyes lett volna, ha autót vezet?

– Nem nagyon emlékszem ilyen esetre, és szerencsére ezen a környéken igen ritkán fordul elő a drogfogyasztás. Viszont általános tapasztalat, hogy a komoly függőknek nincs is autójuk, mert minden pénzüket kábítószerre költik.

– Megtörtént már, hogy dönthetett így is, határozottan úgy is, ezért az ítélete meghozatala után egy darabig emésztette magát, hogy helyesen cselekedett-e?

– Orvos vagyok, nem hozhatom magam ilyen helyzetbe. De arra már volt példa, hogy egy 70 éves kérelmezőnek, akinek hivatalosan két évre hosszabbítható meg a jogosítványa, a biztonság kedvéért csak egy esztendőre akartam megadni, de mivel ezért a vizsgálatért fizetni kell, nagyon

**Jó, hogy a jogosítványok megszerzéséhez szükséges orvosi engedélyezés hozzánk, háziorvosokhoz került.**

kérlelt, hogy ne kelljen egy esztendő múlva újra a pénztárcájába nyúlnia, kaphassa meg ismét két évre a jogsi-ját. Megszántam. Szerencsémre utólag kiderült, hogy nem követtem el hibát, mert a legközelebbi vizsgálatkor ugyanolyan állapotban volt, mint két évvel ezelőtt.

– Beszélgetésünk elején említette, hogy ennél a hivatalos orvosi aktusnál tulajdonképpen nincs vizsgálat, mert ismeri a betegeit. Mindenkit? És jól?

– Félreértett. Ha szükségét látom valamilyen vizsgálatnak, természetesen elvégzem. Például nem is olyan régen jelentkezett nálam egy 17 éves fiú, aki azelőtt még sosem járt itt, ezért először a legfontosabbal, a látása felmérésével kezdtük a vizsgálatot. Kiderült, hogy a tábláról a legnagyobb betűket sem képes leolvasni, olyan komoly baj volt a szemével. Máig sem értem, hogy ez sem neki, sem másnak nem tűnt fel addig. Ezért is jó, hogy a jogosítványok megszerzéséhez szükséges orvosi engedélyezés hozzánk, háziorvosokhoz került, mert vannak olyanok, akik különben fel sem keresnének bennünket, mert nincs különösebb panaszuk. Az ilyen pácienseket éppen ezért mindig alaposabban megvizsgáljuk, vérvételre küldjük, hogy a laboratóriumi eredmények alapján, nyugodt lelkiismerettel dönthessünk arról, lesz-e újból jogosítványuk, vagy sem. És a többségüknek hál' Isten lesz.

SZILÁGYI JÁNOS

HATÉKONY KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
KAMPÁNYOK

# CERSC 2016

Harmadik alkalommal került megrendezésre Budapesten 2016. március 17-18-án a CERSC, azaz a Hatékony Közúti Közlekedésbiztonsági Kampányok Konferenciája (Conference on Effective Road Safety Campaigns), melynek házigazdái Kibédi-Varga Lajos és Török Ádám, a BME Közlekedésüzemi és Közlekedésgazdasági Tanszékének egyetemi adjunktusa, tudományos dékánhelyettese voltak. A Visegrádi Alap támogatásával megrendezett szakmai fórum célja a visegrádi országokból származó, a civil és privát szféra által megvalósított jó gyakorlatok és sikeres kampányok bemutatása volt a közúti közlekedésbiztonság témájában és az ahhoz kapcsolódó területeken. A lengyel, szlovák és cseh vendégek mellett számos hazai civil szervezet képviselője tartott előadást példaértékű kezdeményezéseiről. A rendezvény záróakkordjaként a résztvevők megtekinthették az Autó, Motor és Tuning Show 2016 kínálatát a Hungexpón.

## HAZÁNK KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI HELYZETE

A Közlekedéstudományi Intézet kutatója, *Prof. Dr. Holló Péter* a konferencia nyitányaként röviden áttekintette a hazai közlekedésbiztonsági helyzetet, illetve rámutatott néhány kérdésre a különböző indikátorok relevanciáját illetően. A 2006 és 2013 közötti időszak közlekedésbiztonsági értelemben nagyon jó periódus volt hazánkban – akárcsak a legtöbb EU-s ország esetében –, de ebben a gazdasági problémák is szerepet játszhattak. Jelenleg azonban Magyarországon mind a személy sérülések, mind a halálos balesetek száma növekszik, ugyanakkor a gépjárművek

számában és a forgalmi teljesítményekben is növekedés jellemző. Holló Péter leszögezte, a legjobb relatív indikátorok közé tartozik a haláleset/járműkilométer, míg ezzel szemben a halálozás/lakos – amely alapján Magyarország uniós összehasonlításban nem teljesít rosszul – nem veszi figyelembe az egyes országok motorizációs szintjét. A közlekedésbiztonsági szakember az olyan külső befolyásoló tényezőkre is kitért, mint a gazdasági helyzet, az időjárási hatások, a társadalmi folyamatok, amelyek miatt teljesítményindikátorokra is szükség van. Az egyik legismertebb ilyen indikátor a biztonságiö-v-viselési arány, amely



PROF. DR. HOLLÓ PÉTER, a Közlekedéstudományi Intézet kutatója



JUSTYNA WACOWSKA-SLEZAK, a lengyel Gépjármű-közlekedési Intézet munkatársa



DAGMARA JANKOWSKA-KARPA, a lengyel Gépjármű-közlekedési Intézet munkatársa

Fotók: Hromádky Máté

házánkban 1999-ben volt a legalacsonyabb, majd 2013-ig növekedés jellemezte, 2015-ben azonban ismét romlásnak indult. A gyermekbiztonsági rendszerek használatát az előzőhöz hasonló módon 2013-ig növekedés, 2015-ben azonban már csökkenés jellemezte.

### **KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI OBSZERVATÓRIUM LENGYELORSZÁGBAN**

Példaértékű informatikai kezdeményezést mutattak be a lengyel Gépjármű-közlekedési Intézet munkatársai, *Dagmara Jankowska-Karpa* és *Justyna Wacowska-Slezak*.

Sokévnnyi előkészítő munkát követően 2014-ben alapították meg a Lengyel Közúti Közlekedésbiztonsági Observatóriumot, amelynek legfőbb célkitűzése a közúti halálozások számának csökkentése az adatelemzésen keresztül történő döntéshozatali tevékenység támogatása révén. Az observatórium előzményeként említhető az első közúti közlekedésbiztonsági adatbank, amelyet 1991-ben hoztak létre a rendőrség közreműködésével a 80-as évek végén és a 90-es évek elején jellemző, kiugróan magas közúti baleseti szám csökkentése céljából. Az observatórium koncepciójának kidolgozására már a Nemzeti Közúti Közlekedésbiztonsági Tanács utasítására került sor 2006-ban, a pénzügyi feltételeket pedig 2009-re sikerült megteremteni hozzá. Az intézmény további célja a lengyel kormányzat és közigazgatás támogatása helyi, térségi és országos szinten a jelenlegi közlekedésbiztonsági kihívások azonosításában és a megoldásukra vonatkozó stratégiák kidolgozásában. Szintén hangsúlyos feladat a társadalom, a politikusok és a hatóságok szemléletformálása, illetve a tudás- és információcserének otthont adó fórum biztosítása. E szakmai kommunikáció kapcsán az observatórium arra törekszik, hogy minden érintettet bevonjon, kezdve a szakhatóságoktól és a rendőrségtől a közútkezelőkön és a nemzetközi szakmai szervezeteken át a civil szervezetekig, egyetemi hallgatókig, illetve a teljes nyilvánosságig.

Az observatórium két alappillére maga a közlekedésbiztonsági adattár, illetve az ezt feldolgozható formában megjelenítő webportál. Az adatbázis különböző nyilvántartásokból (pl. rendőrségi baleseti statisztikák, járműregisztrációs adatbázis 1990-től) építkezik, a webfelület pedig az egyes felhasználói csoportok számára különböző térképi és adatlekérdezéseket kínál rizikótérképek, statisztikák, kutatási eredmények, grafikonok, illetve a kapcsolódó projektek ismertetői formájában. Az interaktív térképek esetében számos szempont szerint lehetséges



MIROSLAVA MIKUSOVA, a Zsolnai Egyetem munkatársa

a lekérdezés, így akár év, a baleset kimenetele, korcsoport, területi összehasonlítás, nemek, járműtípus, alkoholfogyasztás szerint is. A térképen külön-külön is rá lehet keresni egy-egy balesetre, amelyhez számos adat van hozzárendelve, kezdve a helyszín GPS koordinátaival és a dátummal egészen az esemény leírásáig, a résztvevő járművek típusáig és az egyedi baleseti azonosítóiig, amellyel az adott balesetet az adatbázisban is vissza lehet keresni. A webportál regisztrációt követően bárki számára ingyenesen, akár angol nyelven is hozzáférhető, a szűrések eredményei pedig exportálhatóak is.

### KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI TÖREKVÉSEK SZLOVÁKIÁBAN

A szlovákiai közlekedésbiztonsági helyzetről és néhány sikeres baleset-megelőzési kampányról *Miroslava Mikusova*, a Zsolnai Egyetem munkatársa tartott beszámolót. Szlovákiában 1996 volt a közlekedésbiztonság „fekete éve”, látványos javulás 2008-tól kezdődött. A statisztikák 2015-től – amint az uniószerző jellemező – északi szomszédunknál is újra romló tendenciát mutatnak. A közlekedésbiztonsági szakértő külön kiemelte, hogy 2014–2015 között a gyalogosok és kerékpárosok részvételével bekövetkezett balesetek számában is növekedés figyelhető meg. A gyalogos elütések 66 százaléka lakott területen belül történik, és az őket érintő balesetek 38 százalékában felelősek, legnagyobb számban a 12–30 évesek, ugyanakkor a nem gyalogos hibájából bekövetkezett balesetek száma az idősök körében a legmagasabb. Szlovákiában egyébként az utak egyik legfőbb „gyilkosa” a gyorshajtás. Az illetékes minisztérium számos szabályozási és infrastrukturális lépést tervez a helyzet javítására, többek között a jármű-tulajdonosi felelősség bevezetését, belterületeken az utcavilágítás korszerűsítését és a zebrák megvilágítását, illetve az iskolák környéki gyalogtájróknál felügyelet biztosítását.



KERÉNYI LÁSZLÓ SÁNDOR, a BKK közlekedésstratégiai vezetője

Miroslava Mikusova kiemelte továbbá a főként a fiatalokat megcélzó „The Action” nevű közlekedésbiztonsági szemléletformáló projektet, melynek keretében olyan színházi műsort állítottak össze, amely zenével, színjátékkal, meghívott szakemberek előadásával törekszik a tizenévesek megszólítására az érzelmeken keresztül. A műsorban többek között azt mutatják be, hogy egy-egy valós baleset milyen következményekkel jár az áldozat és a hozzátartozói számára. A műsort eddig 500 előadáson mutatták be 209 ezer néző számára. Miroslava Mikusova utalt arra is, hogy a Zsolnai Egyetem közlekedésmérnöki karának alapképzésén nemrég külön egyetemi tantárgyként kezdték oktatni a közlekedésbiztonságot. A képzés keretében szimulátorokat, videókat és egyéb interaktív elemeket is alkalmaznak.

### STARS PROJEKT AZ ISKOLÁSOK BIZTONSÁGÁÉRT

*Kerényi László Sándor*, a Budapesti Közlekedési Központ közlekedésstratégiai vezetője egy olyan 2016 februárjában véget ért nemzetközi projektet mutatott be, amely a fenntartható közlekedési módokat népszerűsítette az iskolások körében. A szakember véleménye szerint általánosságban elmondható, hogy önszántukból az emberek nem változtatnak a viselkedési – és jelen esetben mobilitási – szokásaikon, ehhez különböző intézkedések kombinációjára van szükség, és a társadalmi támogatás is elengedhetetlen hozzá. Ehhez jelenthetnek hatékony eszközt az olyan programok, mint az Európai Unió STARS projektje, amelyben a BKK 2013 óta vett részt. A projekt két, nemzetközileg sikeres kezdeményezés átültetésével törekszik az iskolába járáshoz az aktív közlekedési módok – gyaloglás, kerékpározás – népszerűségét növelni a diákok, a tanárok és a szülők körében. Az általános iskolásoknak szóló „akkreditációs program” az adott iskolai közösség ösztönzésére épít, a középiskolások esetében pedig az „iskolatársak bevonása” programelem



Fotó: Horváthy Máté

JUHÁSZ GYULA, a VelenceBike vezetője



VARGA RÓBERT, Tudatos Közlekedők Egyesülete

a diákok közösségépítő erejét hívja segítségül. A BKK a résztvevő iskolák fenntartható közlekedésért tett törekvéseit egy nemzetközi értékelési rendszer alapján minősíti, a legjobb eredményeket pedig elismeri és díjazza.

Kerényi László Sándor elmondta, a STARS projektben kilenc város vett részt, és három fő pillérré épült: szemléletformálás, a közlekedésbiztonság javítása és a közlekedési mód váltás ösztönzése, azaz hogy a gyerekek számára ne kizárólag a hátsó ülés legyen az egyetlen opció az iskolába járás esetében. Kerényi László Sándor érdekességképpen megemlítette, hogy attitűdfelmérések alapján az USA-ban a gyerekek a korábbiakban tapasztaltakhoz képest már nem „álmodnak” kocsiról, és ezt a legtöbbben azzal indokolták, hogy a szülőket stresszesnek látják vezetés közben. Hazánkban ugyanakkor a gépjármű továbbra is státuszszimbólumként él a köztudatban, és még mindig sok gyermek szeretne autóval iskolába járni. Ugyanakkor a projekt népszerűségét mutatja, hogy míg az első programévben nyolc iskola vett részt a programban, a 2014/15-ös tanévben már huszonnégyszer. Ami pedig az eredményeket illeti, az általános iskolások esetében kb. hat százalékra, középiskolásoknál közel kilenc százalékra tehető a bekövetkezett módváltás aránya a kampányt követően. A projekt során az iskolák akcióterveket dolgoztak ki a szemléletformálásra, pl. hétvégi kerékpáros kirándulásokat szerveztek, megtervezték az iskolába vezető útvonalat, sőt, a középiskolások már saját kampányaikat, ötleteiket is kidolgozhatták. Bár a projekt 2016 elején lejárt, a BKK elkötelezett a folytatás iránt, amelyet a rendőrséggel, civil szervezetekkel és egyetemmel bevonásával tervez megvalósítani.

### VELENCEBIKE

„A kerékpározás elsajátítása sokkal több annál, mint megtanulni nem elesni” – szögezte le előadása elején *Juhász Gyula* a VelenceBike képviselőjében, aki az általa vezetett

kerékpáros sportközpont munkáját mutatta be a konferencián. A szervezet kerékpáros rendezvények szervezésével kezdte a működését kilenc évvel ezelőtt, és az indulás évében még csak három programot rendeztek gyerekeknek, illetve családoknak. Azóta a VelenceBike nagy utat tett meg, két évvel ezelőtt a Velencei-tónál kerékpáros központot is létesítettek, amely nemcsak boltként üzemel, de minden olyan szolgáltatást is nyújt, amely a hagyományos kerékpárüzletekben nem jellemző, például kerékpár-választási felmérést és tanácsadást. A csapat jelenleg évente hat rendezvényt szervez több mint 60 ezer résztvevővel. A célcsoportok továbbra is a családok és a gyerekek, a programok célja pedig a kellemes és hasznos családi időtöltésen túl a kerékpáros ismeretek elmélyítése, a biztonságos kerékpározás népszerűsítése. Ennek érdekében minden rendezvényen kötelező a kerékpáros fejezdő használata. A rendezvényekhez kapcsolódóan a szervizpontokon azt is megtanítják, hogy hogyan kell átvizsgálni, illetve karbantartani a kerékpárt, a kerékpáros táborokban pedig korcsoportonként különböző nehézségű pályák és bajnokságok várják a gyerekeket.

### KÖZLEKEDÉSRE NEVELÉS BÉKÉSCSABÁN

Nagyon érdekes civil kezdeményezésekről számolt be a hallgatóságnak a Tudatos Közlekedők Egyesületét (TUKE) képviselő *Varga Róbert*. Mint mondta, a civil szervezetet a közlekedésbiztonság és a közlekedési kultúra javítása iránti gyakorlati tettvágy hozta létre, célja pedig a barátságos módon történő közlekedési oktatás, szemléletformálás. Jól példázza az egyesület problémafelvetését az a több mint ezer fővel kitöltött online kérdőív, amelynek eredményei azt mutatják, hogy többségében az emberek saját vezetői készségüket túlértékelik, míg a közlekedési problémákért mások közlekedési morálját teszik felelőssé. „Ezen a szemléleten próbálunk változtatni” – szögezte le Varga



Vít GABRHEL, a csehországi Közlekedési Kutatóközpont munkatársa

Róbert, hozzátéve, hogy véleménye szerint a kommunikáció és a tolerancia hiánya jelenti a közlekedési morál problémáinak gyökerét.

A TUKE a szemléletformálás jegyében számos rendezvényt szervezett már helyi iskolákban, fesztiválokon, közel 20 ezer fős részvétellel, és az elsődleges célcsoportot a gyerekek, tanárok és szülők képezik. Varga Róbert ennek kapcsán megjegyezte, sokszor a gyerekek a szülők legjobb „nevelői”, hiszen nyomban számon kérik a felnőtteken a mulasztást, ha olyat látnak, ami nem egyezik az általuk tanultakkal (pl. a szülő vagy felnőtt utas nem kapcsolja be a biztonsági övet). Az egyesület osztálytermi foglalkozásokat szervez általános iskolai alsó tagozatosoknak, ezek keretében a 30–40 perces elméleti oktatást (közlekedési táblákkal való ismerkedés) mini KRESZ-pályás gyakorlati képzés követi. Az iskolai programok mellett hétvégi családi napokat is rendeznek, amelyeken hasznos ajándékokat, pl. láthatósági mellényeket, fényvisszaverő pántokat osztanak. Varga Róbert elmondta, a programokat úgy értékelik, hogy például visszajelzéseket gyűjtenek a pedagógusoktól arra vonatkozóan, hogy az átadott ismeretek mennyire maradtak meg a gyerekekben. Az oktatási munkát a helyi viszonyoknak megfelelően összeállított broszúrákkal és szórólapokkal is segítik a 6–10 éves korosztály, illetve a szülők esetében, amelyekhez a helyi kerékpárüzletekben is hozzá lehet férni.

### INNOVATÍV ELSŐSEGÉLYNYÚJTÁS-OKTATÁS CSEHORSZÁGBÓL

Vít Gabrhel, a csehországi Közlekedési Kutatóközpont munkatársa az elsősegélynyújtás-oktatás megreformálásának lehetőségéről számolt be előadásában. A törekvés hátterében az áll, hogy a Vöröskereszt kimutatása szerint a közúti halálozások 50 százaléka a balesetet követő percekben

következik be, amit azért fontos felismerni, mert a mentőknek 8–15 percre van szükségük ahhoz, hogy a helyszínre érjenek. Ennek következtében gyakran egy-egy élet megmentése azokon múlik, akik a baleset idején a helyszínen vannak, ez pedig felértékeli a hatékony elsősegélynyújtás szerepét.

Számos országban fektetnek nagy hangsúlyt arra, hogy minél többen részesüljenek elsősegélynyújtási ismeretek oktatásában, ugyanakkor igaz az is, hogy ennek ellenére nagyon kevesen vannak azok, akik éles helyzetben valóban érdemi segítséget is tudnak nyújtani. Mi lehet az oka ennek az ellentmondásnak? Vít Gabrhel szerint nemcsak számos tévhit kering arról, hogy baleseti helyszínen hogyan kell viselkedni, de nagyon sokak számára az elsősegélynyújtás pszichológiai terhet jelent, mert nem biztosak benne, hogy szakszerűen el tudják látni az áldozatot. A cseh szakember szerint ezért komoly innovációra van szükség az elsősegélynyújtás oktatásában Európa-szerte. A tudás, a készségek és a megfelelő pszichológiai felkészültség egyaránt fontosak a sikeres elsősegélynyújtáshoz.

Ennek érdekében a cseh Közlekedési Kutatóközpont munkatársai egy új koncepciót dolgoztak ki, majd tesztelték is az oktatási programot. A pilot projekt harminc résztvevőjének egyik fele hagyományos elsősegély-felkészítésben (4 órában), míg a másik fele az új koncepció szerinti oktatásban részesült (16 gyakorlati óra keretében). Az elméleti és gyakorlati feladatokon keresztül végzett értékelés arra mutatott rá, hogy az új módszer jelentősen növelte a résztvevők teljesítményét tudásban, készségekben és kompetenciában egyaránt. Az eredmények tehát igazolják az elképzelés létjogosultságát, az innovatív elsősegélynyújtási oktatás alkalmazása ugyanakkor költségszerűbb képzést jelent, és jelenleg még kevés az erre alkalmas képzett oktató.



Fotó: Horváthy Máté

BOGNÁR MÁRIA, a GRSP Magyarország munkatársa

### KÖZLEKEDÉSI OKTATÁS A BÖRTÖNÖKBEN

Rendhagyó közlekedésbiztonsági programot ismertetett a konferencián *Bognár Mária*, a GRSP Magyarország munkatársa: a civil szervezet hazai börtönökben szervez úgynevezett reintegrációs képzéseket az elítéltek számára. „Az elítéltek esetében magas közlekedésbiztonsági kockázattal kell számolni, hiszen rövidebb-hosszabb időre el vannak zárva, és szabadulásukat követően rögtön újra megjelennek a közutakon” – indokolta Bognár Mária a program elindítását, amelynek első négy próbaalkalma eredményesen zárult.

Az egynapos reintegrációs képzéseken elsősorban azok az elítéltek vesznek részt, akiket közlekedéssel kapcsolatos bűncselekmény elkövetése miatt sújtottak szabadságvesztéssel. Az ő körükben igen magas az ittas vezetők aránya. A program során szerzett általános tapasztalatok alapján eleinte sokan voltak azok az elítéltek, akik nem nagyon akartak együttműködni a képzésben, azonban hamar feloldódtak, sőt, a képzést utólag igen hasznosnak találták. A megfelelő légkör kialakításához a GRSP Magyarország pszichológus munkatársat is bevon, a szakmai előadások tárgya pedig az általános közlekedésbiztonság, az alkoholos vagy drogos befolyásoltság alatti vezetés, illetve a gyorsajtás. Szintén szó esik a közlekedési bűncselekményekről és azok következményeiről, illetve valós balesetek ismertetésével teszik igazán életszerűvé a képzést. Az elítéltek kérdéseket is feltehetnek a balesetben érintetteknek. Bognár Mária elmondta azt is, hogy május végéig további nyolc képzésre kerül sor.

### BOR ÉS RALLYE

Szokatlan „házasságot” tálalt a közönségnek *Megay Róbert*, aki a Magyar Borok Útja Rallye főszervezőjeként sokéves hagyományra visszatekintő rendezvényein



MEGAY RÓBERT, a Magyar Borok Útja Rallye főszervezője

borvidékek látogatását köti össze rallye-versenyzéssel. „Hogy jön össze a bor és a vezetés? Sehoggy! Vezetünk, majd amikor befejeztük a vezetést, megkóstoljuk hazánk legkitűnőbb borait” – árulta el a receptet a rendezvény gazdája, hangsúlyozva, hogy a programon húsz év alatt még sosem történt személyesüléssel járó baleset. Hozátette, véleménye szerint a rallye remek PR- és marketinglehetőség arra, hogy az emberek figyelmét felhívják a közlekedésbiztonság fontosságára. Az évről évre megrendezésre kerülő háromnapos, augusztus végi programon rendre 200–300-an vesznek részt, akik két-három borvidéket keresnek fel, így a program a magyar turizmus promóciójának is hatékony eszköze.

„Mindent megteszünk a közlekedésbiztonság népszerűsítése érdekében: az összes résztvevőnek minden nap meg kell fűjnia az alkoholszondát, és az adott régió rendőrségével is együttműködünk, hogy minél több sebességmérővel támogassák a szabályok betartatását” – fejtette ki a főszervező. A verseny mellett közlekedésbiztonsági tesztek, kvízek, játékok (reakcióidő-mérés, biztonságiöv-játék, trükkös parkolás és manőverezés, részegszemüveges vezetés) egészítik ki a Belügyminisztérium és a Földművelésügyi Minisztérium által is támogatott program kínálatát. A rendezvényen mindenki betartja a KRESZ előírásokat: nincs gyorsajtás, nincs ittas vezetés – ezekről a résztvevőknek nyilatkozniuk is kell. Újdonságot jelent a program életében, hogy 2016 júliusában megrendezik az 1. Magyar Motoros Borok Útja Rallye-t is, és ezt követi majd augusztusban a XXI. Magyar Borok Útja Rallye. A motoros rallye-t Megay Róbert „hiánypótló” túrának nevezte, tekintettel arra, hogy a motorkerékpárosok a sérülékeny közlekedők közé tartoznak. A szemléletformálást is szolgáló rallye-t első alkalommal száz motorkerékpárossal tervezték lebonyolítani.





KIBÉDI-VARGA LAJOS, a konferencia főszervezője

### MOBILOZÁS VEZETÉS KÖZBEN

Kibédi-Varga Lajos előadásában a vezetés közbeni mobiltelefon-használat veszélyeit és jelenlegi trendjeit mutatta be. Utalt arra, hogy a néhány évtizeddel ezelőtti helyzethez képest napjainkban a TV, a szociális média és az internet jelentik a legfontosabb információforrásokat, utóbbiak esetében pedig az információhoz való hozzáférés egyik leggyakoribb eszköze a mobiltelefon. Ezt támasztja alá az a tény, hogy manapság az újtelefon-eladások 80 százalékát okostelefonok teszik ki, illetve világszinten az internetes adatforgalom fele mobilkészülékeken zajlik. Brit kutatások azt mutatták ki, hogy az YZ generáció 97 százaléka 24 órás kapcsolatban áll a telefontal, sőt, az Egyesült Királyságban a fiatalok 30 százaléka „szelfizik” vezetés közben. Az Egyesült Államokban sem jobb a helyzet, egy felmérés szerint a megkérdezettek fele vezetés közben is használja a telefonját. Kibédi-Varga Lajos hangsúlyozta, bár megbízható adat a vezetés közbeni mobilhasználat pontos nagyságrendjére vonatkozóan nincs, de a vezetés közbeni mobilozás kockázata láthatóan alulértékelt, ami nemcsak közlekedési, hanem társadalmi probléma is. Autópályán például már két másodperces mobilozás is végzetes lehet, de a mobilozás veszélyeivel nem csak a kézben tartott készülék esetén kell számolni.

A közlekedő emberre kell hatni – a témában elsősorban így lehet érdemi változást elérni. Szabályozási szinten ez a büntetések növelését és az ellenőrzés fokozását jelentheti. Nagy szerepe van az oktatásnak, szemléletformálásnak is, például az olyan kampányoknak, amilyen a KTE szervezésében, a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram támogatásával, a VOLT fesztiválon többéves hagyományra visszatekintő közlekedésbiztonsági program. Ezek központi eleme valamilyen élményprogram, mint például a biztonságiöv-szimulátor vagy a nagy teljesítményű közlekedésbiztonsági szimulátor



IVANOV NIKOLAJ és NOVÁKY DÉNES, a Shell külföldi és hazai vezető munkatársai

veszélyhelyzet modulja, de kutatási szempontból kiemelkedő szerepe van a közlekedési szokásokat felmérő kérdőívnek is.

### VÁLLALATI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

Egészen más szféra képviselőjében érkezett a konferenciára Ivanov Nikolaj és Nováky Dénes, akik a Shell nemzetközi közlekedésbiztonsági stratégiáját és gyakorlatát ismertették a hallgatósággal. Elmondásuk szerint balesetek tekintetében a Shell hitvallása a Goal Zero, tehát az olajtársaság célja, hogy közlekedési baleset következtében senki se veszítse életét a vállalatorias vagy az alvállalkozók alkalmazottjai közül. Ennek érdekében a Shell olyan közlekedésbiztonsági előírásokat alkotott meg, amelyeket az alvállalkozóra is kiterjeszt. Évek óta tiltott például az alkalmazottak körében a vezetés közbeni telefonálás, a módosult tudatállapotban történő vezetés (legyen szó alkohorról, drogról vagy gyógyszerről), kötelező viszont a sebességkorlátozások betartása és a biztonsági öv használata. Amelyik alkalmazott nem követi ezeket az előírásokat, az egyenesen az állása elvesztését kockáztatja. Amióta a Shell 2009-ben bevezette az Életmentő Szabályokat (Life-saving Rules), 75 százalékkal csökkent a halálos balesetek száma, azaz kb. 30 emberéletet mentettek meg a munkatársak körében. Az előírások betartását auditori programokkal és helyszíni ellenőrzésekkel biztosítják – akár az alvállalkozóknál is.

A Shell munkatársai hangsúlyozták, hogy a vállalat a „no blame” kultúrát követi, azaz incidens esetén a hangsúlyt a teljes körű vizsgálatra és elemzésre helyezik annak érdekében, hogy az adott baleset ne következhesen be újra, nem pedig a „bűnös” azonosítására és megbüntetésére. A vállalat ösztönzi a proaktív jelentést is, vagyis ha az alkalmazottak potenciális incidenst észlelnek, kötelesek jelenteni azt a megelőzés érdekében.



Fotó: Horváthy Máté

FEKETE DÁNIEL, Wilfing Áron Egyesület

A Shell különféle tréningeken törekszik hivatásos gépjárművezetői körében a további szemléletformálásra olyan témákon keresztül, mint a defenzív vezetés, aláfutás-megelőzés, közúti olajömlés kezelése (együttműködés mentőkkel, tűzoltókészülék és tűzoltópaplan alkalmazása). Az előadók végül bemutatták a Shell évente megrendezett biztonsági napját, amelynek 2015-ben a gyerekek jelentették a fő célcsoportját.

### SZEMLÉLETFORMÁLÁS A VOLT FESZTIVÁLON

A Wilfing Áron Egyesület képviseletében *Fekete Dániel* nyújtott bepillantást a közlekedésbiztonság területén tevékenykedő civil szervezet munkájába. Az egyesület elsősorban

szemléletformáló programokat nyújt fiataloknak, annak érdekében, hogy meg- és felismerjék a vezetés veszélyeit. A szervezet számára az egyik fontos helyszín a VOLT Fesztivál, ahol nagy számban fordulnak meg a célcsoportjukba tartozó tinédzserek és fiatal felnőttek. Miután a célközönség figyelmének hossza – főleg az ilyen rendezvényeken – csak percekben mérhető, az egyesület tagjai a hagyományos oktatási módszerek mellett más technikákat is bevetnek, és a kísérletekkel, játékokkal történő, érdekesítő oktatásra helyezik a hangsúlyt. Ennek egyik példája a baleset-szimuláló berendezésük, amelynek kipróbálását a szervezők egy feladathoz is kötik: a vállalkozóknak egy pohár vizet kell úgy kézben tartaniuk, hogy a 12–15 k/h-s ütközés szimulációja során ne borítsák ki a vizet. A szimulátor nagyon látványosan demonstrálja az ütközés erejét még kis sebesség mellett is, illetve jól érzékelteti a biztonsági öv használatának fontosságát.

Szintén népszerű játék a részegszemüveg, amelylyel a vállalkozó kedvének akadálypályát kell teljesíteniük, nagy kirakós játékot kirakni vagy éppen focizni – ezek során könnyen megérthetik, hogy az alkohol milyen hatásaival kell számolni vezetés közben is. Érdekeség, hogy a fesztiválokön a fiatalok a vezetési szokásokkal (mobilozás, ittas vezetés, biztonsági öv használata) kapcsolatos kérdőíveket ezres nagyságrendben töltek ki. Az egyesület ezt a felmérést több mint öt éve végzi, az éves adatsorok alapján pedig az eredmények javulást mutatnak. A fesztiválozóktól számos pozitív visszajelzés érkezik, sokan évről évre felkeresik az egyesület sátrát, és beszámolnak róla, hogy a programok hogyan változtatták meg a véleményüket a közlekedésbiztonságról.

A CERSC konferencia résztvevői a rendezvényt – a visszajelzések alapján – a tapasztalatcsere és a kapcsolatok ápolása szempontjából egyaránt hasznosnak találták, és már várják a folytatást, ahol a javaslatoknak megfelelően még mélyebb szakmai prezentációk mellett az egyetemek és egyetemisták is jobban bevonásra kerülnek.

VÁCZI VINCENT



FELMATICÁZTÁK A MOZDONYT

# Új logó a királykék V63-ason

630 027

Rail Cargo Hungaria  
Member of OBB  
H-START

Bemutatták a MÁV-START Zrt. és a Rail Cargo Hungaria Zrt. közötti együttműködés továbbfejlesztését szimbolizáló királykék V63-as mozdonyt, amelyet a Rail Cargo Hungaria vasúti áru fuvarozó logójával matricáztak fel. A közlekedési hatóságot Bíró József, az NKH ügyi, vasúti és hajózási elnökhelyettese, valamint Hidasi Sándor fősztályvezető-helyettes képviselte a rendezvényen.



Fotók: Iró Zoltán

CSEPKÉ ANDRÁS, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója és KOVÁCS IMRE, a Rail Cargo Hungaria Zrt. elnök-vezérigazgatója

Ünnepélyes külsőségek között leplezték le a függöny mögé bújtatott V63-ast a Vasúttörténeti Parkban. Amint azt Kovács Imre, a Rail Cargo Hungaria Zrt. elnök-vezérigazgatója elmondta, 32 millió tonnás tavalyi forgalmuk 60 százalékát a MÁV-START mozdonyaival és személyzetével bonyolították le, több mint 80 ezer vonatot közlekedtettek így. Az infrastruktúra mellett az egyik legfontosabb működési feltételük a mozdonykapacitás biztosítása, a tulajdonosuk által rendelkezésre bocsátott saját mozdonyok mellett a legnagyobb vontatási szolgáltatójuk a MÁV-START. A Rail Cargo Hungaria a magyar vasúti áru fuvarozás mintegy 70 százalékát bonyolítja, vonataik dízelvontatását szinte teljes egészében a MÁV-START végzi, és a villanyvontatásban is jelentős szerepet vállal.

### NÖVELIK AZ ÁRUFUVAROZÁSI SZOLGÁLTATÁST

Csepke András, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója hangsúlyozta, hogy a vasúti személyszállítási közszolgáltatási feladat végzése mellett fontosnak tartják a vasúti áru fuvarozó cégeknek nyújtott szolgáltatás növelését. A társaság árbevételének 20 százalékát a külső piacon végzett szolgáltatásokból szerzik be, ennek gerincét a vasúti vontatás adja. A külső piaci részarány bővülése érdekében növelik

a mozdonyvezetői képzést, és a motorvonat-beszerzésekkel kiváltott villamos mozdonyok egy részét az áru fuvarozásban állítják üzembe. A külső piacról szerzett bevételek a fejlesztést szolgálják, így jut forrás – többek között – a teher szállítási eszközpark bővítésére, a saját fejlesztésű IC+ kocsik sorozatgyártására. Az együttműködés jeleként ezúttal az osztrák tulajdonú vasúti áru fuvarozó cég logójával matricázták fel az egyik V63-ast.

### KORÁBBAN A FRADIT HIRDETTÉK

Nem ez az első alkalom, hogy a MÁV-START és az RCH különleges matricával díszít fel egy mozdonyt. 2014. szeptember 2-án indult útjára az FTC-Rail Cargo Hungaria női kézilabdacsapatot ábrázoló matricával ellátott mozdony a Vasúttörténeti Parkból. A különleges Taurus egy évig közlekedett Magyarország és Ausztria sínjein, és többnyire személyvonatokat húzott. A mozdony 141 764 vonatkilométert tett meg, a rekordfutása napi 1060 kilométer volt. Különleges eseményeken is részt vett, 2015. márciusban például az Audi huszonötvezredik irányvonatát húzta. A közlekedési hatóságot Bíró József, az NKH elnökhelyettese, az Ügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal vezetője, valamint Hidasi Sándor fősztályvezető-helyettes képviselte a rendezvényen.

S. V. A.

# Fókuszban az iparvágányok működtetése

JÖN A PLASZTIKKÁRTYA, AZ ELEKTRONIKUS ÜGYINTÉZÉS

A csupán néhány száz méteres iparvágányok is olyan magas költséggel tarthatók fenn, hogy már ez is veszélyezteti a vasút versenyképességét a közúti áru fuvarozással szemben, hangzott el a HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület konferenciáján. A szektor életét befolyásoló változásokról a közlekedési hatóság szakemberei tartottak előadást.

Jubileumi évet ünnepel a konferenciát szervező HUNGRAIL, hiszen a vasúti személyszállítási, áru fuvarozási, infrastruktúra-építési, üzemeltetési és járműgyártási ágazat szakmai érdekképviselőjét ellátó szervezet pont tíz éve alakult, orientálta a hallgatóságot Hódosi Lajos ügyvezető igazgató. Elmondta: a HUNGRAIL 25 tagvállalattal és hét bizottsággal egyesületi formában működik. „Azért így, mert ebben a formában könnyebben tudjuk tagjainkat pályázati lehetőségekhez juttatni” – ecsetelte az előnyöket Hódosi Lajos, aki a Saját célú pályahálózat/iparvágány működtetőket érintő változások elnevezésű konferencia feladatának a Vasúti törvény és rendeleteinek módosításai miatt kialakult helyzet kezelését jelölte meg.

## AZ IPARVÁGÁNYOK MAGAS KÖLTSÉGEI

A jogszabályi változások miatt több száz iparvágány-fenntartó működési környezete változott meg. Az 1990-es üzemeltetési utasítást február elsején váltó új szabályzatból az előzetesen várt többes létszám alig tizede tett vizsgát, amiből a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) illetékesei arra következtettek, hogy az érintettek nincsenek tisztában a rájuk vonatkozó, az elmúlt években jelentősen megváltozott jogszabályi követelményekkel. A HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület az NKH-val együttműködve, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM), illetve a KTI Vasúti Vizsgaközpont közreműködésével azért szervezte a konferenciát,

hogy a tagvállalatok iparvágány-tulajdonosai megvitathassák a kérdést. A probléma kettős: egyrészt az iparvágány működtetőjének is vizsgázott, rendszeresen továbbképzett vasútüzem-vezetőt kell alkalmaznia, másrészt az országos hálózatról bejáró vonatszemélyzetnek is specifikus képességgel kell rendelkeznie. E kettő együtt olyan költséggel és szervezési feladattal jár, hogy az üzemeltetők félelmei szerint mindez több száz iparvágány felszámolásához vezethet, továbbá a csak alkalmanként használt, illetve a néhány kocsi kezelő néhány száz méteres pályahálózatok csak olyan költséggel tarthatók fenn, ami nem versenyképes a közúti áru fuvarozással szemben. Márpedig a HUNGRAIL egyik hangsúlyos célja, hogy elősegítse a vasúti áru fuvarozás versenyképességének növelését.

## PLASZTIKKÁRTYA A JÖVŐ

A versenyképességet éppenséggel a papíralapú vizsgálások kiváltásával is lehet javítani. Novák László, a KTI Vasúti Vizsgaközpont igazgatója előadásában megjegyezte, ennek támogatását szolgálják az informatikai fejlesztések, amelyek révén a munkavállalók vizsgálatai a papíralapú formátum helyett elektronikus formában is elérhetőek lesznek. A fejlesztés a vizsganyilvántartó rendszert, az online vizsgabejelentőt, a vizsgabiztos rögzítőt, a képzési program bejelentőt foglalja magában, az elektronikus alapú adatrögzítés pedig esetenként 12 oldalas dokumentumokat



Fotók: InZoltán

HIDAS SÁNDOR, az NKH Vasúti Képzés- és Vizsgafelügyeleti Osztály osztályvezetője

is ki tud váltani. „Az NKH-val együttműködve egy közhiteles adatbázis létrehozása a cél” – fogalmazott Novák László, aki leszögezte: a jelenlegi eljárást, amelyben az adatok papíron vagy adathordozón kerülnek a rendszerbe, át kell alakítani. „Igény van arra, hogy a dolgozóknak ne kelljen többoldalas dokumentumokat maguknál tartaniuk. A jövőben egy chippel ellátott plastikkártya elég lesz az NKH ellenőreinek, hogy megvizsgálják az engedélyek, jogosultságok meglétét” – választa a terveket. Mint mondta, a papíralapú ügyintézés nem vezethető ki teljesen, de az újítások jelentősen megkönnyíthetik a szektorban dolgozók életét.

### **KÉTHETES LEVELEZÉS HELYETT AZONNAL**

Hidas Sándor, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Vasúti Képzés- és Vizsgafelügyeleti Osztály osztályvezetője elmondta: a Vasúti Igazgatási Központi Informatikai (VIKI) rendszer fejlesztésével bevezetendő elektronikus ügyintézés jelentősen egyszerűsíti majd a folyamatokat, a portálfelületen a megfelelő jogosultsággal bejelentkező vasúttársasági dolgozó lekérheti a tanúsítványokat, vizsgaigazolásokat. A határozatokat, engedélyeket szintén az ügyfélkapun keresztül lehet majd elérni. „Hosszú távon azt szeretnénk elérni, hogy a térinformatikai rendszer kiépítésével az útvonalkönyv is kiváltható legyen elektronikus formában” – hangzott el. A jelenlegi ismeretek szerint a fejlesztést már összebe tudják majd mutatni az ügyfeleknek, amitől az ügyintézési, várakozási idő jelentős csökkenését várja a hatóság, ugyanis a mostani állapot szerint egy vasút-egészségügyi határozat kiadásánál csak a postai oda-vissza levelezés két hetet vesz igénybe. „A kérelmek beküldőinek azonnal ki tudunk majd adni határozatokat” – tájékoztatott Hidas Sándor.

A sajtócélú vasúti pályahálózatokon a képesítések felmérésének eddigi tapasztalatait összegezve kijelentette, hogy



FARKAS GYULA, a Rail Cargo Hungaria Vasúti kapcsolatok vezetője

a sajtócélú vasúti hálózatok esetében az üzemeltetést 56 százalékban nem a vasúti társaság, hanem egy külsős cég végzi. A vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakörökben foglalkoztatott munkavállalók képesítésével kapcsolatban megállapították, hogy a leggyakoribb problémát az érvénytelen, hiányos vizsgák, a vasútüzem-vezetők kötelező éves továbbképzésének hiánya jelenti. Érdekességként említette, hogy területi eloszlás szerint az ország keleti felében találtak gyakrabban szabálytalansággal, főként az időszakos vizsgák hiányoznak. Hidas Sándor egyúttal a cégek figyelmébe ajánlotta a szükséges tennivalókat: a képesítés meglétének vizsgálatát, az orvosi alkalmasság ellenőrzését, a szükséges képzések, vizsgák meglétének ellenőrzését, illetve a hatályban lévő jogszabályok által előírt határidők betartását.

### **A VERSENYKÉPESSÉGET JAVÍTÓ JAVASLATOK**

Farkas Gyula, a Rail Cargo Hungaria Vasúti kapcsolatok vezetője elmondta, ismeretei szerint országszerte 425 Iparvágány Szolgáltatói Szerződés fenntartása ad feladatot az üzemeltetőknek. Az EU közlekedéspolitikai célja, hogy az áruforgalmat a közútról a vasútra terelje, ám ehhez a vasút versenyképességét kell növelni. Ez ellen jelenleg több tényező hat, többek között a magas költségek. Példaként említette, hogy a vasútüzem vezetőjének az időszakos képzés és vizsgadíja 600 ezer forint, de ugyancsak költséges az iparvágányon dolgozó tolatásvezetők, kocsirendező, mozdonyvezetők, forgalmi személyzet szakmai képzése, vizsgáztatása, egészségügyi alkalmasságának ellenőrzése. Mint mondta, megoldás lehet az iparvágány használati költségeinek csökkentése, az oktatás és vizsgáztatás költségeinek mérséklése, valamint a vasúti pálya igénybeviteléhez kapcsolódó használati díjak megszüntetése.

S. V. A.

# Sebesség- korlátozás és jármű-technológia

AZ EURÓPAI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI TANÁCS  
AKTUÁLIS HÍREI

Sebességkorlátozási tervek a német autópályákon, vidéki utakon és lakott területeken egyaránt; újabb francia város 30 km/h sebességkorlátozással; francia büntetőpontok szabálytalankodó belga turistáknak, illetve feltörekvő jármű-technológiai megoldások az Egyesült Királyságban és az USA-ban. Miután nemcsak hazánkban, de uniós szinten is lassulás tapasztalható a halálos közúti balesetek számának javulásában, számos ország keresi a módját, hogyan csökkenthetné újra a korábbi ütemben a közutakon előforduló tragédiák arányát. Az ETSC maga is támogatja a kiforrott jármű-technológiai megoldások kötelező bevezetését, illetve a gyorsajtásnak – mint a közutak egyik fő gyilkosának – minden eszközzel történő visszaszorítását, akár technológiai, akár szabályozási oldalról.

## RENDSZERSZÁMÍTÁS: HATÉKONY AZ AUTOMATA VÉSZFÉKEZÉS

Az Egyesült Államok Autópálya-biztonsági Biztosítási Intézetének (IIHS) tanulmánya szerint az automatikus vészfékező rendszerrel felszerelt járművek esetében sokkal kisebb az esély, hogy utolérési balesetet okozzanak (a tanulmány rendőrségi baleseti adatokra támaszkodik). A biztonsági rendszer átlagosan kb. 40%-kal csökkenti az ilyen típusú ütközések számát, valamint hatékony a személyesülés balesetek megelőzésében is. 2015 szeptemberében

a Nemzeti Autópálya Forgalmobiztonsági Hivatal és az IIHS elvi megállapodást kötöttek az USA gépjárműgyártóival arra vonatkozóan, hogy az automata vészfékező rendszereket alapfelszereléssé tegyék minden modellnél.

## NÉMETORSZÁGBAN HATÉKONYABB ELLENŐRZÉSÉRT KIÁLTANAK

A Német Szövetségi Statisztikai Hivatal frissen közzétett előzetes adatai alapján 2015-ben 2,9%-kal nőtt a közúti halálesetek száma a német utakon. *Walter Eichendorf,*

a Német Közúti Közlekedésbiztonsági Tanács (DVR) elnöke szerint „magasabb fokozatba kell kapcsolni”, hiszen naponta kilencen veszítik életüket és mintegy ezren sérülnek meg a német utakon. Az eredmények azt mutatják, hogy az eddig stabilan csökkenő balesetszámot nem lehet magától értetődőnek tekinteni, hanem folyamatos erőfeszítésekre van ehhez szükség. A DVR szerint a nagyon keskeny vidéki utakon 80 km/h sebességkorlátozást kellene bevezetni, illetve az előzési szabályokat is felül kellene vizsgálni. A szervezet a súlyos gyorsajtási szabálysértések következetes ellenőrzését és büntetését is fontosnak tartja. „A gyorsajtás és a kis követési távolság párosa rendszeresen súlyos balesetekhez vezet, ezért a sebesség-ellenőrzés kimondottan kívánatos” – fogalmazott Eichendorf. Továbbá a DVR az ittas vezetés teljes tilalmát pártolja. A hivatásos és a kezdő vezetőkre már most is zéró tolerancia vonatkozik, a többi vezetőre viszont 0,5 g/l.



### **BADEN-WÜRTTEMBERG-I TERV: 120 KM/H AZ AUTÓPÁLYÁN**

A németországi Baden-Württemberg tartomány – a Daimler és a Porsche otthona – bejelentette, hogy az A81 és A96-os autópályák egyes szakaszain kísérleti jelleggel 120 km/h sebességkorlátozást vezet be. A négyéves próbaidőszak 2016 májusában kezdődik, és az intézkedésnek a balesetek számára, illetve a zajszintre gyakorolt hatását fogják mérni. Ugyancsak a sebességkorlátozás témakörét érinti az a Németországból származó hír, mely szerint a szövetségi kormány növelni akarja a lakott területen belüli, legfeljebb 30 km/h sebességű zónák számát, elsősorban a közlekedés védtelen képviselői (úthasználók szerint a gyalogosok, kerékpárosok, életkor szerint pedig a gyerekek és idősök) nagyobb biztonsága érdekében, továbbá a belterületi utak zsúfoltságának csökkentése és a jobb életkörülmények megteremtése céljából (zajvédelem, károsanyag-kibocsátás mérséklése). Az ETSC német tagszervezete, a DVR szerint a sebességkorlátozás nélküli autópálya-szakaszokon 25%-kal magasabb a közúti halálozások száma, mint ott, ahol korlátozás van érvényben.

### **GRENOBLE BELTERÜLETÉN 30 KM/H-VAL LEHET KÖZLEKEDNI**

Grenoble az első nagyobb francia város, amely 50 km/h-ról 30 km/h-ra csökkentette az általános belterületi sebességhatárt. A 2016. január 1-jével hatályba lépő intézkedés előzményeként említhető Párizs vagy éppen Valencia (Spanyolország) 30 km/h zónáinak jelentős növelése. Párizs várhatóan az egész városra kiterjeszti a 30 km/h korlátozást 2020-ig, a spanyol kormány pedig azt tervezi, hogy az általános sebességhatárt 30 km/h-ban maximalizálja a belterületi utakon. Az ETSC arra ösztönzi az EU-t és a tagállamokat, hogy a lakó-, illetve a jelentős gyalogos és kerékpáros forgalommal rendelkező övezetekben 30 km/h-ban határozzák meg az általános sebességhatárt.

### **AZ AUTÓVEZETŐK KÉTHARMADA ÖRÖMMEL FOGADJA AZ ISA-T**

Az Egyesült Királyság egyik közlekedésbiztonsági kampányokkal foglalkozó szervezete, a BRAKE felmérése alapján a gépjárművezetők 63%-a örömmel használná az intelligens sebesség alkalmazkodási technológiát (Intelligent Speed Assistance – ISA), amely a gyorsajtás megelőzésében jelentene segítséget. A gépjárművezetők 32%-a kész lenne arra, hogy olyan kötelező ISA-rendszerrel vezessen, amit nem lehet felülbírálni, 31%-a viszont a rendszer felülbíráható változatát használná. Már most is több olyan modell kapható a piacon, ami rendelkezik ilyen rendszerrel (pl. Ford, Volvo). A tesztek alapján a felülbíráható ISA 21%-kal, míg a kötelező ISA 46%-kal csökkenthetné a közúti halálozások számát. Gary Rae, a BRAKE vezetője szerint az ISA mérföldkő lehet a közlekedésbiztonság javításában, hiszen minden egyéb, a sebesség betartását szorgalmazó intézkedést feleslegessé tehet, és a halálos balesetek közel felét megakadályozhatja. „Miótan a sebesség minimálisan súlyosbító tényezőként merül fel a legtöbb közúti balesetnél, az ISA sokkal biztonságosabbá tehetné az utakat, és évente több ezrenyi értelmetlen halálesetet lehetne vele megelőzni, ha szisztematikusan alkalmazzák” – mondta.

Az EU 2009 óta nem frissítette az új járművek biztonsági követelményeit. Az ETSC azt javasolja, hogy az idén várhatóan módosuló szabályozásban tegyék kötelezővé az új gépjárműveknek a felülbíráható ISA-val való felszerelését.

### **BÜNTETŐPONTOK BELGA JÁRMŰVEZETŐKNEK FRANCIAORSZÁGBAN**

A Franciaországban közlekedési szabálysértést elkövető belga járművezetőknek a közeljövőben virtuális büntetőpont járhat, amennyiben zöld utat kapnak a francia büntetőpontrendszernek a külföldi járművezetőkre való kiterjesztésére vonatkozó tervek. Belgium jelenleg kakukktojásnak számít a büntetőpontrendszerrel rendelkező környező országok – Franciaország, Egyesült Királyság, Hollandia, Németország, Luxemburg – között. Most azonban a belga járművezetők esetében is van rá esély, hogy Franciaországban eltiltsák őket a vezetéstől, ha minden virtuális pontjukat elvesztik. A Belga Közúti Közlekedésbiztonsági Intézet üdvözli az intézkedéseket, mivel a jelenlegi rendszer, amelyben a francia vezetőket súlyosabban büntetik, mint a belgákat, nem igazságos. □



VONAKODVA BÁR, DE AZ ÁLLAMOK VÉGÜL  
BEADTÁK A DEREKUKAT

# A sebesség- korlátozás hatásai

**Az Egyesült Államokban az 1973. évi olajárrobbanást követően jelentős sebességkorlátozásokat rendeltek el. Ennek következtében az első évben csaknem kilencezer fővel csökkent a közúti halálos áldozatok száma.**

Az Egyesült Államokban 1974-ben lépett hatályba a „The National Maximum Speed Law” (NMSL), amely jelentős mértékben korlátozta a gépjárművek lakott területen kívüli utakra engedélyezett legnagyobb haladási sebességét. Meg kell jegyezni, hogy a törvény megalkotásának hátterében elsősorban nem közlekedésbiztonsági, hanem gazdasági szempontok álltak. Az NMSL ugyanis része volt annak a szövetségi szintű szabályozási csomagnak, ame-

**Mindennapos jelenségnek számított, hogy a töltőállomások százainál nem lehetett üzemanyaghoz jutni.**

lyet az Egyesült Államok szenátusa az 1973. évi olajárrobbanás válaszlépéseként vezetett be. A kőolaj árának robbanásszerű emelkedése következtében ugyanis krónikus üzemanyaghiány lépett fel az USA-ban, amely már olyan mértékű volt, hogy kihatott a Föld legerősebb gazdaságának működőképességére is. Az üzemanyag-termelés nem kevesebb, mint 15 százalékkal esett vissza. Ezért mindennapos jelenségnek számított, hogy a töltőállomások százainál nem lehetett üzemanyaghoz jutni, korlátozták továbbá a vásárolható üzemanyag mennyiségét, vasárnap pedig általános vásárlási tilalmat rendeltek el az üzemanyagokra.

A gazdaság, elsősorban az ipar megsegítését célzó általános sebességkorlátozást elrendelő jogszabály életbelépésétől ugyanakkor a balesetszám csökkenését is remélték.

A törvény tervezetét az akkori elnök, *Richard Nixon* ismertette 1973. november 26-án. Az elnök eredeti javaslata szerint a személygépkocsik megengedett legnagyobb sebessége szövetségi szinten nem haladhatta volna meg az 50 mph-t (80 km/h-t), míg – és ez igen csak érdekes – a tehergépkocsikra és az autóbuszokra

ennél nagyobb, legfeljebb 55 mph sebességet szándékoztak meghatározni.

A jogszabály számos szövetségi állam tiltakozását, ellenállását váltotta ki, ami részben arra vezethető vissza, hogy korábban a járművek haladási sebességének a szabályozása nem a szövetség, hanem az adott állam hatáskörébe tartozott (Kalifornia állam éppen akkoriban csökkentette a lakott területen kívüli sebességet 75 mph-ról 70 mph-ra, a további korlátozást kifejezetten ellenezte). Végezetül a törvényhozási viták során a sebességhatár részben módosult. Az NMSL-t a szenátusi jóváhagyást követően Nixon elnök 1974. január 2-án írta alá, és a szabályok hatvan nappal később léptek hatályba. A törvény értelmében a legalább négy forgalmi sávból álló, úgynevezett osztott pályás utakon a járművek megengedett legnagyobb sebessége egyetlen állam területén sem halad-

**A törvény hatálybalépését követő első évben a közúti balesetek áldozatainak száma 17,14 százalékkal csökkent.**

hatta meg az 55 mph-t (ez kb. 90 km/h-nak felel meg). A korábbi általános felső sebességhatár egyébként 75 mph (kb. 120 km/h) volt, így a korlátozás mértéke jelentősnek mondható. Ez a sebességszabályozás az NMSL 1987. évi módosításáig maradt érvényben.

Az intézkedésnek gazdasági és közlekedésbiztonsági hatásai egyaránt voltak. Gazdasági szempontból a törvény kihirdetésétől az üzemanyag-fogyasztás 2,2 százalékos csökkenését várták, ám az valójában csak 0,5–1,0 százalékkal esett vissza.

A sebességkorlátozás legfontosabb közlekedésbiztonsági hatása a közúti halálos áldozatok számában mutatkozott meg. A hivatalos baleseti statisztikai adatok szerint



Fotó: Thinkstock/Europress

a törvény hatálybalépését követő első évben a közúti balesetben meghalt személyek száma jelentősen, 17,14 százalékkal csökkent, ami csaknem kilencezer emberi élet megmentését jelenti! (Az 1973. évi 54 052 halálos áldozattal szemben 1974-ben 45 196 fő vesztette életét közlekedési balesetben az USA közútjain.)

A teljes képhez azonban hozzátartozik, hogy több szakértő volt azon az állásponton, hogy bár az áldozatok számának csökkenése nagyrészt a sebességkorlátozás eredménye, de a kedvező folyamatban egyéb tényezők is közrejátszottak. Az üzemanyaghiány következtében például csökkent

a mobilizációs szint, és érezhetően kevesebb gépjármű vett részt a közúti közlekedésben.

A szövetségi szintű sebességkorlátozást végül minden állam elfogadta, és bevezette saját területén. Az 1974. január 2-t közvetlenül követő szabályozások szerint a lakott területen kívüli útvonalakon a megengedett legnagyobb sebességértékek az alábbiak voltak:

- ▶ 12 államban 55 mph (90 km/h)
- ▶ 9 államban 50 mph (80 km/h)
- ▶ 29 államban pedig az előzőeknél alacsonyabb érték.

GÉGÉNY ISTVÁN

NAPJAINKBAN MÉG NINCSENEK EGYSÉGES  
VÉRALKOHOL- VAGY LÉGALKOHOLÉRTÉKEK

# Az ittas járművezetés felső értékei Európában



Foto: Thinkstock/Europress

## Egyes országokban tovább szigorodott a jogszabályban meghatározott véralkoholérték felső határa. A hivatásos, valamint a fiatal gépjárművezetőkre általában szigorúbb szabályok vonatkoznak.

Aki az uniós tagállamokban autózik, tapasztalhatja, hogy az ittas járművezetés engedélyezett limitjei országonként eltérnek. Van, ahol egy-két pohár átlagos erősségű (alkoholfokú) sör még „belefér”, máshol azonban a járművezetés előtti és alatti szeszital-fogyasztást kerek perec tiltják. Az ezredforduló óta elterjedőben van, hogy a fiatal, valamint a hivatásos gépjárművezetőkre számos országban az általánostól eltérő, szigorúbb szabályokat alkalmaznak.

Közismert, hogy kontinensünkön az ittas járművezetést az egyes országok saját jogrendjükben egymástól eltérően szabályozzák. Igaz ez az ittas járművezetés jogszabályi minősítésére (pl. szabálysértés vagy bűncselekmény), az engedélyezett véralkohol értékére, a befolyásoltsági szintekre és az alkalmazott szankciókra egyaránt. Így van ez az Európai Unióban is, hiszen napjainkban még nem létezik egységes, a tagállamokra nézve kötelezően meghatározott véralkohol- (BAC) vagy légalkoholérték.

Ez természetesen nem jelenti azt, hogy az Európai Unióban az ittas járművezetés témakörét nem kezelik megfelelő súllyal – éppen ellenkezőleg. Az ezredforduló óta kiadott közösségi közlekedéspolitikai programokban az ittas vezetés mint a közutak második „legfőbb gyilkosa” minden esetben megkülönböztetett figyelmet kap, és a jelenség visszaszorítása az egyik legfontosabb közlekedésbiztonsági feladat.

Az Európai Bizottság 2001-ben egy ajánlást adott ki (2001/116/EC), melyben javasolta a tagállamoknak, hogy saját jogrendjükben az engedélyezett véralkoholértéket általánosságban 0,5 g/l-ben maximálják, míg a „tapasztalatlan” járművezetők és a nehéz-tehergépjárművek vezetői esetében legfeljebb 0,2 g/l legyen a BAC-érték.

Az elmúlt évtizedek tapasztalatai egyértelműen azt mutatják, hogy az ittas járművezetés szabályozása Európaszerte szigorodik. Míg másfél-két évtizeddel ezelőtt a régebbi EU tagállamokban alapvetően 0,8 g/l, illetve 0,5 g/l volt az engedélyezett véralkoholszint felső határa, addig mára itt is csökkentek az értékek. Napjainkban már csak két tagállam alkalmazza a 0,8 g/l BAC-értéket (Málta és az Egyesült Királyság), de a szigorítás lehetőségét 2011 óta a brit parlament is fontolgatja, az ír szabályozási elveket szem előtt tartva.

Legutóbb Belgiumban szigorodtak az előírások. 2015 decemberében a belga kormány új jogszabályt fogadott el, melyben a korábbi 0,5 g/l helyett 0,2 g/l-ben határozta meg az engedélyezett véralkoholérték felső határát a 24 évnél fiatalabb, gépi meghajtású járművet vezetőik körében, továbbá előírta az úgynevezett „alcohol interlock” (alkoholszondás indításgátlók) használatát a közösségi közlekedési járműveken. Fél évvel az új belga szabályozás kihirdetése előtt Franciaország léptetett hatályba hasonló módosításokat, melyek a belga intézkedéseknek is alapjául szolgáltak.

A következő táblázat az ittas vezetés felső értékeit tartalmazza a 2015. december 31-i állapotoknak megfelelően. Az ETSC (European Transport Safety Council) kiadványa alapján készített összefoglalás az Európai Unió tagállamain kívül Svájc aktuális szabályozását is tartalmazza. □

**Ittas vezetés jogszabály által meghatározott felső értékei (BAC) Európában (2015. december 31-i állapot)**

Országok	Általános érték	Hivatásos vezetőknél	Kezdő vezetőknél
Ausztria	0.5	0.1	0.1
Belgium	0.5	0.2	0.2
Bulgária	0.5	0.5	0.5
Horvátország	0.5	0.0	0.0
Ciprus	0.2	0.2	0.2
Cseh Köztársaság	0.0	0.0	0.0
Dánia	0.5	0.5	0.5
Észtország	0.2	0.2	0.2
Finnország	0.5	0.5	0.5
Franciaország	0.5	0.5 buszvezetők: 0,2	0.2
Németország	0.5	0.0	0.0
Görögország	0.5	0.2	0.2
Magyarország	0.0	0.0	0.0
Írország	0.5	0.2	0.2
Olaszország	0.5	0.0	0.0
Lettország	0.5	0.5	0.2
Litvánia	0.4	0.0	0.0
Luxemburg	0.5	0.2	0.2
Málta	0.8	0.8	0.8
Hollandia	0.5	0.5	0.2
Lengyelország	0.2	0.2	0.2
Portugália	0.5	0.2	0.2
Románia	0.0	0.0	0.0
Szlovákia	0.0	0.0	0.0
Szlovénia	0.5	0.0	0.0
Spanyolország	0.5	0.3	0.3
Svédország	0.2	0.2	0.2
Egyesült Királyság	0.8	0.8	0.8
Svájc	0.5	0.0	0.0

**TOVÁBBI MEGJEGYZÉSEK:**

- A kimutatás 29 ország értékeit mutatja (Európai Unió tagállamai + Svájc)
- Az értékek g/l-ben értendők
- Az általános érték nyolc ország esetében 0,2 g/l vagy 0,0 g/l (zéró tolerancia)
- A kezdő vezetőknél 23 ország esetében az érték 0,2 g/l vagy az alatti

Forrás: ETSC 2016

# Kun ajat, aja! Ha vezetsz, vezess!

SZEMLÉLETES ÉS ELGONDOLKODTATÓ A FINN AKCIÓ

**Napjainkban is tartó közlekedésbiztonsági kampány Finnországban, mely az okostelefonok használatának veszélyeire hívja fel a figyelmet a közúti közlekedésben.**

„Kun ajat, aja!” Ha vezetsz, vezess! – és ne mással foglalkozz, tehetnének hozzá alcímként a kiegészítést. A finn közlekedésbiztonsági szervezet, a Liikenneturva közlekedésbiztonsági kampánya 2015 után 2016-ban is tart, és a mobiltelefonok – azon belül is elsősorban az okostelefonok – használatának különös veszélyeire hívja fel a figyelmet a közlekedők körében.

A nagyszabású kampány üzeneteinek közlésére számos mód és eszköz szolgál: a kampány keretében készített rövidfilm elérhető az interneten, gyakran látható az állami TV-csatornákon (az úgynevezett „Yle” csatornákon), a rádió gyakran sugározza a kapcsolódó, rövid spotot, de óriásposzterek, plakátok és egyéb megjelenési felületek is készültek a program keretében.

A „Kun ajat, aja!” kampány arra a tényre épül, hogy a mobiltelefonok mindig jelen vannak a környezetünkben. Eszközei a kapcsolattartásnak, jól jön a várakozás pillanataiban, közvetíti a gondolatainkat, bármikor ismerősöket hívhatunk, vagy problémákat rendezhetünk általa, találkozókat, randevúkat szervezhetünk rajta keresztül, míg más funkciói segítségével leveleket, üzeneteket küldhetünk, fényképeket vagy videofelvételeket készíthetünk, zenét hallgathatunk, böngészhetünk vagy játszhatunk, ha éppen arra van kedvünk. A mobiltelefon tehát életünk szerves része, és segíthet sok mindenben, amire csak szükségünk van.

A film üzenete ugyanakkor: „De amikor vezetsz, vezess!” (És ne használd a telefont!) A film végén egy veszélyhelyzet adódik abból, hogy egy jármű vezetőjének a figyelmét kézben tartott mobiltelefonja elvonja, s a jármű halad előre, miközben egy jellegzetes finn vidéki útszakaszon a kijelölt gyalogos-átkelőhelyre egy anya és iskoláskorú kislánya lép. A baleset azonban nem következik be, mert a jármű vezetője az utolsó pillanatban feltérint, és sikerül járművét a gyalogos-átkelőhely vonala előtt megállítania. A film tehát hepienddel végződik, ami a finn szokásokat ismerve nem meglepő (a finnek a sokkoló jeleket általában kevésbé fogadják el).

A kampányhoz – a már említettek szerint – plakátok is kapcsolódnak. Az első plakát a mobiltelefon – különösen az okostelefon – figyelemelvonó hatására hívja fel a figyelmet.



A példa szerint 80 km/h sebességgel haladva öt másodperc alatt a gépkocsi nagyjából egy focipályányi távolságot tesz meg (kb. 111 métert), s ha a járművezető tekintete a mobiltelefonon van, akkor ezalatt a gépjármű mindenféle felügyelet (és veszély esetén a szükséges beavatkozás) nélkül halad előre, potenciális veszélyhelyzetet okozva.

A másik poszter szövege két, egymástól eltérő színnel íródott, s érdekessége, hogy külön értelme van a zöld színnel és külön a fehér színnel írt szavaknak, amennyiben azokat egybeolvassuk.

A fehérrel írt szavak jelentése: „Az okostelefon kormány mögötti használata nagyon veszélyes lehet!” A zöld szavak jelentése pedig: „Nagyon nehéz egyszerre két dologra koncentrálni!”

A kampány üzenete, a mobiltelefonok figyelmet korlátozó hatása más nemzetközi kampányokban is megjelenik. Példa erre a DVR (Deutscher Verkehrssicherheitsrat – Német Közlekedésbiztonsági Tanács) 2015. évi posztere, mely arra hívja fel a figyelmet, hogy az autóvezető,



ha telefonál, „kevesebbet lát”, mint az a társa, akinek a figyelme folyamatosan a közlekedésre irányul.

Németországban ezt a posztert a „Runter vom Gas” program keretében, a járművezető figyelmét elvonó aktív, „vezetésidegen” magatartások visszaszorítása érdekében adták ki.

Végezetül egy érdekes tábla Svédországból, mely ugyancsak az okostelefonnak a közlekedőkre gyakorolt veszélyes hatásával kapcsolatos. Stockholm belvárosában számos helyszínen látható az alábbi jelzőtábla, mely arra

a veszélyre hívja fel a járművezetők figyelmét, hogy az úton figyelmetlenül áthaladó, az okostelefonjaik alkalmazásaiba mélyen belemerülő gyalogosokra kell számítani.

Bár a táblát nem az állam, illetve a közút hivatalos kezelője telepítette – hanem egy művész munkája, aki gyalogosan figyelmetlenül közlekedve, mobiltelefonját nézve csaknem így szenvedett balesetet –, de a tartalma és megjelenítése miatt a táblát nem távolították el.

GÉGÉNY ISTVÁN



AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI HÍREI

# Nagy kihívás a súlyos közúti sérülések csökkentése

Az Európai Bizottság fokozott erőfeszítéseket tesz a súlyos közúti sérülések számának csökkentésére annak érdekében, hogy megvalósuljon a „zéró vízió” célkitűzés, miszerint Európa útjain ne történjenek halálos és súlyos balesetek. Korábban a bizottság elsősorban a halálos balesetekre összpontosított. A közúti halálozásokra vonatkozó uniós szintű adatgyűjtés és a közös EU adatbázis létrehozása hatékony eszköznek bizonyultak a trendek összehasonlításában, a különféle kezdeményezések kidolgozásában és a célzottabb akciók kivitelezésében.

## EGY SZAKÉRTŐ VÉLEMÉNYE

Az alábbiakban *Maria-Teresa Sanz-Villegas*, az Európai Bizottság egyik nagy szakmai múltú visszatekintő közlekedésbiztonsági szakértőjének gondolatait olvashatjuk a súlyos sérülések területén eddig elért eredményekről és a további kihívásokról, amelyeket ez a kritikus terület támaszt.

– *Miért foglalkozik ennyire elhivatottan a súlyos közúti sérülésekkel?*

– A közúti balesetek számos súlyos sérülést okoznak, amelyek életre szóló következményekkel járhatnak az áldozatok és családjuk számára egyaránt. Ezek a sérülések a társadalom egészére is nagy terhet rónak, gazdasági költségeik szintén magasak. Az Európa útjain megsérülő emberek aránytalanul nagy része védtelen közlekedő, és

érintettségük a városokban és településeken még magasabb. Az ő védelmük prioritást jelent.

– *Munkájának mi a fő célja?*

– A súlyos sérülések számbavétele lehetőséget biztosít arra, hogy pontosabb becsléseket végezzünk a jövőre vonatkozóan, és lássuk, hogy mire érdemes összpontosítanunk a közlekedők – elsősorban a védtelen közlekedők – védelme érdekében.

– *Mik voltak az eddigi legfontosabb kihívások?*

– Először is meg kellett határozni azt, hogy mit akarunk mérni. A halálozások esetében ez világos: „olyan baleset, melynek áldozata az ütközést követő 30 napon belül a sérülés következtében elhalálozik”. Emellett az iparosított országokban a halálozási statisztikák általában megbízhatóak, hiszen nincs vagy nagyon kevés az olyan eset,



Fotó: EC - Audiovisual Service / Fotó: Yannis Kourtioglou

MARIA-TERESA SANZ-VILLEGAS, az Európai Bizottság közlekedésbiztonsági szakértője

amit nem rögzítenek. A súlyos sérüléseknek azonban 2013 előtt nem volt közös definíciója az EU-ban, így nem álltak rendelkezésre uniós szinten összemérhető adatok. Megvizsgáltuk a kérdést, és a közös definíciót orvosi szempontok és egy már létező sérülésosztályozási rendszer, a Maximum Abbreviated Injury Scale (MAIS) alapján alkotuk meg úgy, hogy biztosítsuk az objektivitást, és ne okozunk adminisztratív többletterhet az egyes tagállamoknak. A MAIS-t könnyű megérteni, megbízható, nemzetközileg összehasonlítható és más közös kórházi kódrendszerekből is könnyen kinyerhető egy egyszerű algoritmus segítségével. Más meghatározásokhoz képest a MAIS szigorúan orvosi súlyosságot tükröző szempontokra épül. Az adatszolgáltatók számára a leginkább nehéz és időigényes lépés az adatokhoz való hozzáférés volt a bizalmassági és titoktartási követelmények betartása mellett. Egyes országoknak új kereteket kellett kidolgozniuk az adminisztrátorok közötti együttműködés megteremtése vagy az adatmegosztási törvények elfogadása érdekében. A legtöbb tagállam már elkezdte a folyamatot, és egyesek már rendelkeznek is adatokkal, bár bizonyos esetekben csak előzetes és becsült adatokról van szó.

– *Mennyire megbízhatóak a statisztikák?*

– Az új rendszer sokkal pontosabb adatokat szolgáltat a korábban elérhetőeknél. A súlyos sérülésekre vonatkozó összesített megállapítások terén nem várható jelentős változás a minőség-ellenőrzésünket követően. Ha bármilyen technikai probléma vetődik fel, azzal a baleseti adatbázis szakértői csoport foglalkozik a tagállamokkal való együttműködésben a Magas Szintű Közúti Biztonsági Csoporton belül.

– *Mekkora változtatásokra van szükség, és milyen költségekkel jár az új módszer alkalmazása?*

– Nincs szükség új adatbázisra, a változás inkább az adatgyűjtést érinti. Elképzelhető, hogy a hatékonyabb adatgyűjtési módszerek pénzbe kerülnek, de változatlanul rendelkezésre áll az a lehetőség is, hogy a tagállamok csak rendőrségi nyilvántartásra támaszkodjanak, ahogy eddig is tették, és ezekre illesszék rá az algoritmust.

– *Hogyan kezelik az adatokat?*

– Az EU tagállamok a korábbi években nemzeti rendszereik segítségével gyűjtötték az adatokat. Európai szintű adatok, ha nem is összesített formában, de 1991 óta állnak rendelkezésre a Közösségi Közúti Baleseti Adatbázisban (Community Road Accident Database – CARE). A CARE a tagállamok által gyűjtött részletes adatsorokat tartalmaz, és a szerkezete maximális rugalmasságot tesz lehetővé az információelemzés során. A tanács 1993-as rendelete szerint a tagállamok kötelessége, hogy jelentsék a közúti halálozási és sérülési statisztikáikat a bizottság felé, amely feldolgozza és megosztja az adatokat. A végleges statisztikákat minden év novemberében teszik közzé.

– *Mi jellemzi a jelenlegi helyzetet?*

– A következő hónapokban elegendő mennyiségű új, a súlyos sérülésekre vonatkozó adat áll majd várhatóan rendelkezésre, amelyek alapján nyilvánossá tehetjük az első becslésünket. Az új adatok két szempontból is fontosak. Hosszabb távon a bizottság képes lesz a tagállamok monitorozására és értékelésére, emellett az új adatok arra is rávilágítanak majd, hogy a halálos ütközések és a súlyos sérülést eredményező ütközések valamelyest eltérő sajátosságokkal rendelkeznek. Ez abban lehet a segítségünk, hogy



hogyan felmérjük, hol van szükség több munkára, például a védtelen közlekedők vagy a városi területek közlekedésbiztonsága területén. Időközben egy olyan kutatást is elindítottunk, amely a súlyos sérülést eredményező ütközéseket elemzi, és azokat a közös tényezőket azonosítja, amelyek a sérülés súlyosságát befolyásolják. Az eredmények 2016 végére várhatóak.

– *Hogyan lehet mindez a tagállamok hasznára?*

– A tagállamok számára az új rendszer kínálta lehetőségek a baleseti adatok alaposabb elemzésében lesznek hasznosak, amely révén célzottabb közlekedésbiztonsági akciókat lesznek képesek végrehajtani. A bizottság arra ösztönzi a tagállamokat, hogy tegyenek ambiciózus erőfeszítéseket a súlyos közúti sérülések csökkentésére. Mi monitorozni fogjuk a folyamatokat, és akárcsak a halálzási statisztikák esetében, információval látjuk el az országokat a teljesítményükről.

### **KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI VILÁGKONFERENCIA**

Az ENSZ második magas szintű közúti közlekedésbiztonsági világkonferenciáját Brazíliavárosban tartották 2015. november 18-19-én. A rendezvényen 2200-an – mások mellett miniszterek, ENSZ tisztségviselők, civil társadalmi képviselők és üzleti vezetők – vettek részt, több mint 110 országból. A konferencia csúcspontja annak a deklarációnak az

**Az unió útjai nemcsak a legbiztonságosabbak a világon, de mostanra biztonságosabbak, mint valaha.**

elfogadása volt, amelyben a partnerek megújították elkötelezettségüket a Cselekvések Évtizede a Közlekedésbiztonságért 2011–2020 és annak célja – az ötmillió élet megmentése – iránt.

A konferencia a 2009-ben Oroszországban megtartott első közúti közlekedésbiztonsági világkonferencia folytatása, amelyen arra kérték az ENSZ-t, hogy indítsa el a Cselekvések Évtizedét. Az évtized félidejét jelző tavaly őszi konferencia célja az volt, hogy azonosítsa a következő öt évre vonatkozó stratégiákat a 2015 utáni ENSZ Fenn tartható Fejlesztési Célok tükrében, amelyek egyik eleme a közúti halálozások 50 százalékos csökkentése. A résztvevők áttekintették a Cselekvések Évtizede eddigi eredményeit, és számba vették a cél eléréséhez szükséges további lépéseket. Megvizsgálták a nemzeti és világszintű célokat és stratégiákat, amelyek a közúti halálozások 50 százalékkal való csökkentését szolgálják 2030-ig. A párhuzamos ülések a Cselekvések Évtizede globális terv pilléreire és az újonnan felmerülő közlekedésbiztonsági kérdésekre összpontosítottak.

Az Európai Bizottság nevében *Violeta Bulc* közlekedési biztos hangsúlyozta a bizottság régóta tartó elkötelezettségét a közlekedésbiztonság javítása iránt, illetve a testület teljes támogatását a Cselekvések Évtizede céljának elérését szolgáló minden kezdeményezést illetően. Kiemelte, az EU kész megosztani tapasztalatait és legjobb gyakorlatait más régiókkal, hogy elősegítse az életek

megmentését saját határain túl is. Az unió útjai nemcsak a legbiztonságosabbak a világon, de mostanra biztonságosabbak, mint valaha, így az EU-nak fontos feladatot kell ellátnia világszinten is. 2014-ben az EU-ban 51 közúti haláleset jutott egymillió lakosra, szemben a teljes európai régió 93 vagy az amerikai kontinens 159 halálesetével. A világon évente 1,2 millió ember veszíti életét közlekedési balesetben, illetve további 30–50 millió ember sérül meg, főként gyerekek és fiatalok.

Az EU sikerének hátterében a prioritásként kezelt közlekedésbiztonság, a határokon átnyúló együttműködés és az olyan területeken való törvényalkotás áll, mint a biztonsági öv és a gyermekülések használata, az infrastruktúra-biztonság, a járműtípus-jóváhagyás és a műszaki vizsgálat. Továbbá a közös baleseti adatgyűjtés is biztos alapot nyújt a hatékonyabb biztonsági intézkedések kidolgozásához.

### **HIÁNYPÓTLÓ BIZOTTSÁGI KUTATÁS**

Az Európai Bizottság egy olyan kutatást indított el, amelynek célja, hogy megállapítsa a legáltalánosabb, súlyos sérülést okozó közúti balesettípusokat, illetve értékelje a sérülések súlyosságát befolyásoló tényezőket. Az összegyűjtött és elemzett információ segítséget jelenthet a nemzeti és helyi hatóságoknak abban, hogy megalapozott döntéseket hozzanak, és akciókhoz a megfelelő prioritásokat azonosítsák. Az információ a hatékony megelőzési intézkedések meghatározásában is hasznos lehet. A súlyos közúti sérülésekre vonatkozó új közös EU definícióra alapozott első adatsorok nem fogják tartalmazni az összes sérülés körülményeire vonatkozó részleteket. Az egy évig tartó kutatás célja ennek a hiányosságnak a pótlása: a tanulmány a súlyos sérülést okozó ütközések leggyakoribb körülményeire vonatkozó információt szolgáltat majd a gyalogosok,

**A leggyakoribb ütközési típusokat elemzik, és megállapítják a súlyosságot leginkább befolyásoló tényezőket.**

kerékpárosok, motorkerékpárosok és a gépjárműben utazók neme és életkora szerinti megoszlásban, továbbá becsléseket is közzé fog tenni a balesettípusok megoszlásáról.

Az adatokat a CARE adatbázisból, valamint a nemzeti és regionális balesetvizsgálati adatbázisokból nyerik. Az esettípusok azonosítása során tekintetbe veszik a jármű és az út (települési, településközi, autópálya) típusát, a helyszínt (csomópont, gyalogos átkelőhely, körforgalom), az ütközés típusát (frontális ütközés, pályaelhagyás, oldalütközés, gyalogos vagy kerékpáros elütés) és a sérülést, valamint az olyan szempontokat is, mint a sebesség és a biztonsági felszerelés. A leggyakoribb ütközési típusokat részletesen elemzik, és mindegyik esetében pontosan megállapítják a súlyosságot leginkább befolyásoló tényezőket. A kutatást végző konzorcium tagja a holland SWOV Közúti Közlekedésbiztonsági Kutatóintézet, a németországi Szövetségi Autópálya Kutatóintézet (BAST) és az angliai Loughborough Egyetem.

**Forrás:** Az Európai Bizottság Közúti Közlekedésbiztonsági Hírlevele, 21. szám

FÉLIDŐBEN A KERÉKPÁROSBARÁT TELEPÜLÉS  
ÉS MUNKAHELY PÁLYÁZAT

# Kerékpározás és közlekedés- biztonság

Félidejéhez érkezett a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium támogatásával és a Kerékpáros Magyarország Szövetség szervezésében zajló Kerékpárosbarát Település és Munkahely pályázat. Idén hagyományteremtő szándékkal a szervezők szakmai konferenciát is rendeztek a kerékpározással kapcsolatos szemléletformálás témájában, amelynek fontosságát és aktualitását Tasó László közlekedéspolitikáért felelős államtitkár is kiemelte a köszöntő beszédében. Az esemény helyszíne – az alkalomhoz illően – a Bringaexpó volt, így a március 4-i konferencia résztvevői a szakmai ismeretek mellett nyomban meg is tekinthették a kerékpáripár aktuális kínálatát.

## JÓ ALTERNATÍVA A KERÉKPÁROZÁS

„Sokkal nagyobb figyelmet érdemel a gyártók, forgalmazók és szakemberek közös törekvése a kerékpározás világában” – jelentette ki Tasó László közlekedéspolitikáért felelős államtitkár a konferenciát köszöntő beszédében. Hangsúlyozta, hogy ez a közlekedésbiztonság területén kifejezetten igaz, hiszen az összes közlekedési mód közül talán a kerékpározásban mérhetőek legjobban a szakemberek igyekezetének az eredményei. A cél az, hogy a közlekedési módok megoszlása az optimális felé közelítsen, a kerékpározásnak ezen felül pedig az egészségnevelésben és a gazdaságban is el kell érnie az őt megillető helyet. „Nincs versenytársa a kerékpárnak a természet közeli, biztonságos

közlekedésben, amennyiben rendelkezésre áll a biztonságos infrastruktúra” – tette hozzá Tasó László. Ehhez kapcsolódóan elmondta, hogy a minisztérium mérlegel egy olyan KRESZ-módosítást, amely alapján a segédmotor-kerékpárosok nem vehetnék többé igénybe azokat a kerékpárutakat, ahol a robogósoknak más lehetőségük is van a közlekedésre. Az államtitkár szerint egyre többen tartják jó alternatívának a kerékpározást, hiszen egyszerre egészséges, pénztárca- és környezetkímélő. A konferencia apropója kapcsán rámutatott arra is, hogy a jelenlegin túl az NFM további országos programokat is indít a közlekedési kultúra fejlesztése és a közlekedésbiztonság javítása érdekében. A hallgatóságon keresztül arra ösztönözte az



Fotó: Iró Zoltán

TASÓ LÁSZLÓ közlekedéspolitikáért felelős államtitkár



Fotó: Iró Zoltán

CSIKAI MÁRIA, a Kerékpáros Magyarország Szövetség elnöke



RAFAY JÁNOS, a Hungexpo üzletágvezetője

önkormányzatokat és a civil szektort, hogy keressék az együttműködést a minisztériummal, hiszen csak a szakma teljes összefogásával lehet eredményeket elérni.

Tasó Lászlót követően *Rafay János*, a Hungexpo üzletágvezetője is köszöntötte a konferencia hallgatóságát. Elmondta, hogy immár kilencedik éve kerül megrendezésre a Bringaexpo, amely a hazai kerékpáripár legnagyszerűbb eseményévé lépett elő. Hangsúlyozta, a Hungexpo számára is nagyon fontos téma a kerékpározás, amit alátámaszt az a tény, hogy idén már nemcsak a helybiztonságban, hanem a szervezésben is szerepet vállaltak. A céljuk az, hogy összehozzák azokat a szakmai partnereket, akik eddig külön-külön népszerűsítették a kerékpározást, és ehhez nyilvánosságot is biztosítsanak a kiállításon felállított színpad segítségével, ahol az expo teljes időtartama alatt számos szakmai előadás hangzik el.

## SZEMLÉLETFORMÁLÁS A TELEPÜLÉSEKEN

*Csikai Mária*, a Kerékpáros Magyarország Szövetség (KMSZ) elnöke a települési szintű szemléletformálás legfontosabb elemeit összegezte előadásában, hangsúlyozva, hogy a kerékpározás népszerűsítéséhez elengedhetetlen a jól felépített stratégia és akcióterv. A tervezés alapjaiként meg kell határozni, hogy az adott település „kezdő”, „haladó” vagy

**A minisztérium, az önkormányzatok és a civil szektor teljes összefogásával lehet eredményeket elérni.**

„bajnok” a kerékpározás intenzitását illetően, a népszerűsítésnek pedig a díjazásra és meggyőzésre kell építenie. Csikai Mária arra is felhívta a figyelmet, hogy a viselkedést, a rögzült szokásokat nagyon nehéz megváltoztatni, ezért olyan üzeneteket kell választani, amelyek az érzelmekre hatnak. Ezek nemenként és korosztályonként változnak. Fiatal felnőtt férfiak esetében például a kerékpározás életérzésként való prezentálása lehet sikeres. Fiatal nők esetében azt érdemes hangsúlyozni, hogy a bringázás divatos, alakformáló, az iskolásoknak azt, hogy menő, szórakoztató, élménydús, a szülőknek pedig azt, hogy egészséges. Nagyon fontos továbbá, hogy az elért eredményeket rendszeresen kommunikálni kell, illetve építeni kell rájuk. Jó példa erre egy új kerékpárút átadásához kötődően családi verseny rendezése.

A KMSZ elnöke leszögezte, az eredményeket mindenképpen mérni kell, hiszen a széles körű kampányok költségesek. Lényeges továbbá az iskolákkal való partnerség, az önkormányzatoknak például biztosítaniuk kell az iskolába való biztonságos eljutást. Szintén nagy lehetőségeket tartogató területet jelent az olyan „hiteles emberek”, például sportemberek bevonása a kampányolásba, akikre a fiatalok felnéznek. Jó példa erre Kun Ádám bmx bajnok részvétele egy, a KMSZ által rendezett iskolai kerékpáros napon, aki nemcsak a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos fontos üzeneteket



MÉSZÁROS IMRE, az NFM Gépjármű-közlekedési és Vasúti Szabályozási Főosztály környezetvédelmi osztályvezetője



GEDEI GÁBOR, a GINOP (Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program) projektmenedzsere

adott át, de egyúttal látványos bemutatót is tartott a diákoknak. Csikai Mária emlékeztette a résztvevőket, hogy még lehet nevezni a Kerékpárosbarát Település és Munkahely pályázatra, melyről további információk a kerekparosbaratpalyazatok.hu weboldalon érhetők el.

### „KERÉKPÁRRAL 7 HATÁRON ÁT”

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium képviselőjében *Mészáros Imre*, a Gépjármű-közlekedési és Vasúti Szabályozási Főosztály környezetvédelmi osztályvezetője tartott beszámolót egy különleges kerékpáros projektről, amely sajátos módon törekszik a kerékpározás és környezetvédelem népszerűsítésére. A „Kerékpárral 7 határon át” programsorozat apropóját ugyanis az Európai Unió által meghatározott PM10-határérték (kisméretű szálló por) kötelezettség teljesítése adja, és e téren hazánknak is komoly teendői vannak. A

fejlesztésért és a környezetvédelemért felelős tárca által a kötelezettség teljesítése érdekében közösen összeállított intézkedési terv a nem motorizált közlekedési módok támogatását is nevesíti, ami a szemléletformálás területén olyan programok mentén valósul meg, mint a Mobilitási Hét, a „Bringázz a munkábal!” kampány vagy a jelenlegi Kerékpárosbarát Település és Munkahely pályázat. Szintén ide sorolható a határon átnyúló együttműködésre is építő „Kerékpárral 7 határon át” programsorozat.

A projektnek olyan előzményei voltak, mint az elmúlt években az NFM támogatásával megrendezett Liszt Ferenc kerékpárúttúra és a Halas-Szabadka kerékpártúra, mondta Mészáros Imre, hozzátéve, a jelenlegi program célja a kerékpározás népszerűsítésén túl a környezetvédelmi és egészségügyi szemléletformálás, illetve a határ menti régiók, kistérségek közötti kulturális, társadalmi és idegenforgalmi kapcsolatok erősítése. A programsorozat keretében 2015-

**Sokan azért választják a kerékpárt, mert egészségesebb, olcsóbb és a városokban gyorsabb a többi közlekedési módnál.**

ben kilenc rendezvényre került sor 1400 résztvevővel és 900 km-es ösztávval, amit az NFM ötmillió forinttal támogatott. A minisztérium 2016-ban szélesebb támogatási lehetőséget is tervez az önkormányzatok és civil szervezetek részére a „kerékpárok szabad áramlása” jegyében.

Az NFM mellett a Nemzetgazdasági Minisztérium (NGM) is támogatja a kerékpáros projekteket, ennek részleteiről *Gedei Gábor*, a GINOP (Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program) projektmenedzsere adott tájékoztatást. A 2014–2020 között felhasználható uniós forrásokat e programon keresztül elsősorban turisztikai beruházásokra hívhatják le az önkormányzatok vagy egyéb intézmények és civil szervezetek. Gedei Gábor utalt arra, hogy érdemes a társprogramok – VEKOP, TOP – kiírásait is figyelemmel kísérni, hiszen azokban is lehet támogatást igényelni a kerékpáros beruházásokhoz.

### A HARMADIK „LEGKERÉKPÁROSABB” ORSZÁG

*Mihálffy Krisztina*, a Közlekedési Koordinációs Központ mérnöke a kerékpározás fejlesztésének jelenlegi helyzetéről nyújtott körképet. Magyarország a kerékpározás részaránya tekintetében dobogós helyet foglal el az uniós országok sorában, javarészt a kisalföldi és alföldi országrészek nagyszámú kerékpárosának köszönhetően. Egy kérdőíves felmérés arra is rávilágított, hogy a megkérdezettek jelentős része nem szükségéből választja a kerékpárt, hanem azért, mert egészségesebb, olcsóbb, a forgalmasabb városokban pedig gyorsabb is a többi közlekedési módnál. A válaszadók több mint fele egyébként jogosítvánnyal is rendelkezett. Mihálffy Krisztina elmondta, 2007 és 2013 között a Regionális Operatív Programok (ROP) keretében 727,9 km kerékpárút épült, a Közlekedési Operatív Program (KÖZOP) keretében annak zárásáig pedig 351,8 km. A kerékpározás a Nemzeti Közlekedési Stratégiájában is szerepet kap. A KKK munkatársa kiemelt néhány jó példát a hazai kerékpáros



MIHÁLFY KRISZTINA, a Közlekedési Koordinációs Központ fejlesztő mérnöke



BERECKY ÁKOS, a Budapesti Közlekedési Központ projektmenedzsere

Fotók: Ino Zoltán



TUZA RÓBERT, Eger Megyei Jogú Város Önkormányzatának városüzemeltetési irodavezetője

fejlesztések közül, például az elmúlt három évben az ország 11 településén elindult közbringa- és automata kerékpár-kölcsönző rendszereket (többek közt Kaposvárott, Győrött, Hévízen és Budapesten), illetve a Zala-völgyi kerékpárutat, amelynek napelemes világítási rendszere megújuló energiaforrásból fedezi az éjszakai megvilágítás áramigényét.

### BRINGÁS BERUHÁZÁSOK EGERBEN

A konferencia délutáni szekciója egy települési jó gyakorlat bemutatásával kezdődött: *Tuza Róbert*, Eger Megyei Jogú Város Önkormányzatának városüzemeltetési irodavezetője a városban megvalósult bringás beruházásokról számolt be. A fejlesztések egy nyertes ÉMOP pályázat nyomán kezdődtek el, amelyek keretében a Bükk-hegység kerékpárút-hálózatát vezették át a város hálózatán. Eger kerékpáros koncepciójának kidolgozása a Magyar Kerékpárosklub

szakmai partnerségével zajlott, s olyan intézkedéseket tartalmaz, mint számos egyirányú út megnyitása az ellenkező irányú kerékpárforgalomnak, új kerékpárútszakaszok létesítése, meglévők felújítása, az utakon a kerékpározás feltételeinek javítása, problémás átkelők, csomópontok átépítése, kerékpárosbarát környezet kialakítása (240 új kerékpártámasz, faültetés) stb. A kerékpárút-hálózat fejlesztése a város domborzati adottságainak megfelelően észak-déli irányban, az Eger patak mentén történt, a keresztirányú kapcsolatok biztosítása érdekében pedig tervben van egy e-közbringarendszer kialakítása is. A „Kerékpárral a Bükkön át – kerékpárral a városon át” projekt célja, hogy a városon átvezető kerékpárút ne csak a Bükkkel, hanem Miskolccal is összeköttetést biztosítson.

### BUDAPEST KÉT KERÉKEN

A fővárosi kerékpáros fejlesztésekről *Berecky Ákos* tartott előadást. A Budapesti Közlekedési Központ projektmenedzsere kiemelte, a Balázs Mór-terv (2014) értelmében a cél az, hogy a kerékpározás részaránya 2030-ra a fővárosban elérje a 10%-ot a közlekedési módok között (ezt 2004-ben 1,5%-ra becsülték, 2014-ben pedig 2,3%-ra). A kerékpáros stratégia kidolgozásakor a hálózatban való gondolkodás volt a fő szempont, annak érdekében, hogy Budapest kerékpárút-hálózata átjárható, akadálymentes legyen. *Berecky Ákos* beszámolt a MOL Bubi közbringarendszer eddigi működésének tapasztalatairól, hangsúlyozva, hogy a kezdeti aggodalmak alaptalannak bizonyultak, hiszen az üzem sikeres: az első 14 hónapban egymillió bérlésre került sor. Infrastruktúra vonatkozásában cél a csatlakozó kerékpárút-hálózat kialakítása, amelynek lényeges eleme a főhálózat hiányainak pótlása; ez jelenleg tervezési fázisban van. Ami a korábban szintén vitatott intézkedéseket illeti: bizonyos egyirányú utcákat megnyitottak a szembejövő kerékpáros forgalom számára, de a baleseti adatok nem támasztják alá a megnövekedett baleseti kockázatot; a közös busz- és kerékpársávok engedélyezése pedig a FUTÁR adatai alapján nem okoz menetrendi fennakadást



BERTA TAMÁS, a KTI Közlekedésbiztonsági Központjának vezetője

a közösségi közlekedésben. A BKK a fentiek mellett a kerékpáros szemléletformálásból is kiveti a részét. Ennek egyik fontos eleme az a figyelemfelhívó kerékpártároló, amely azt szemlélteti, hogy egy gépjármű helyén akár 8-10 kerékpár is elfér. A BKK továbbá KRESZ-ismereti kisfilmekkel, zsebtérképekkel, bringás tudástárral és iskolai szemléletformáló programokkal igyekszik népszerűsíteni a kerékpározást.

### A KÖZÖS MUNKA GYÜMÖLCSEI

„A kerékpározás önmagában is van olyan jó, hogy a biztonsági intézkedésekkel együtt is érdemes bringázni” – fogalmazta meg *Berta Tamás*, a Közlekedéstudományi Intézet Közlekedésbiztonsági Központjának vezetője, utalva arra, hogy a kerékpározás népszerűsítésének és a közlekedésbiztonsági törekvéseknek kéz a kézben kell járniuk. Ennek alátámasztását szolgálja az a tény is, hogy az elmúlt években tapasztalt forgalomnövekedés mellett fajlagosan javuló kerékpáros közlekedésbiztonsági helyzet is a közös munka eredménye. Berta Tamás kitért arra, hogy az általános közlekedésbiztonsági eredmények megtartása és a további

**Az OBB aktuális kampányplakátjai a láthatóság és a körültekintő kanyarodás fontosságára emlékeztetnek.**

sikerek érdekében a terület szélesebb társadalmi támogatására van szükség, amelyben felértékelődik a települési önkormányzatok szerepe. Néhány jó példát már láthatunk is erre, pl. Győr olyan települési közlekedésbiztonsági stratégiát dolgozott ki, amely kiemelten foglalkozik a védetlen közlekedőkkel. De ugyanezt a célt támogatja a legutóbb meghirdetett NFM-pályázat, az Önkormányzatok a települések közlekedésbiztonságának növeléséért is. A KTI központvezetője szólt a közlekedésre nevelés jelenlegi rendszeréről és kihívásairól, rámutatva, hogy a Nemzeti Alap Tantervben a területre minimálisan meghatározott keret igen szűkös (3x45 perc), és a témában kellő felkészültséggel



BERZAI ZSOLT rendőr alezredes, az ORFK – OBB képviselőjében

rendelkező szaktanárok száma is csekély. Ugyanakkor vannak olyan lehetőségek, amelyeket megragadva az iskolák tudatosan törekedhetnek a gyerekek minőségi oktatására a biztonságos közlekedés területén. Ilyen például a BringaAkadémia képzés és tantárgy, amely a fiatalok biztonságos kerékpározását hivatott megalapozni.

### GYALOGOS-KERÉKPÁROS BALESETI PONTTÉRKÉP

2015-ben a személysérüléssel járó balesetek 21%-ában volt kerékpáros is érintett, ami ugyan enyhe csökkenés 2014-hez képest, de így is jelentős arány, különösen, ha azt a tényt is tekintetbe vesszük, hogy ezek 11%-át maguk a kerékpárosok okozzák. Ezzel az intő statisztikával kezdte előadását *Berzai Zsolt* rendőr alezredes az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság képviselőjében. Az OBB ezért kiemelt figyelmet fordít szemléletformáló és oktatási-nevelési programjaiban a kerékpárosokra. Aktuális kampányplakátjai például a láthatóság és a körültekintő kanyarodás fontosságára emlékeztetnek, míg a Bringaexpón bejelentett Bringamax program a kerékpárok kötelező felszereléseinek meglétére összpontosít. Berzai Zsolt elmondta továbbá, hogy a bizottság jelenleg egy kerékpáros applikáció fejlesztésén dolgozik közösen a Magyar Kerékpáros Klubbal, amely egyelőre tesztelési fázisban van. Az OBB 258 kerékpár átadásával az Országos Polgárőr Szövetség kerékpáros járőrszolgálatát is támogatja. Idei gyermek- és ifjúsági programjai között pedig olyan hagyományos rendezvények szerepelnek, mint a közlekedésbiztonsági rajzpályázat, a kerékpáros iskolakupa, a középiskolák közlekedésbiztonsági kupa, a Sulimoped program vagy a Közlekedik a család vetélkedősorozata. Előadása végén Berzai Zsolt szemléletes bemutatót is tartott az ORFK – OBB egyik legújabb nyilvános hozzáférési adatbázisáról, a gyalogos-kerékpáros baleseti ponttérképről, amelyen bárki megnézheti, hogy az országban hol történt halálos gyalogos vagy kerékpáros baleset, és mik voltak az adott tragédia körülményei.

VÁCZI VINCENT

KEZDEMÉNYEZÉS A KERÉKPÁROK KÖTELEZŐ ÉS EGYÉB BIZTONSÁGI FELSZERELÉSÉNEK BIZTOSÍTÁSÁRA

# Bringamax program a kerékpárosok biztonságáért

2016. március 3-án, a Bringaexpón hirdették meg a Bringamax közlekedésbiztonsági programot, amely a kerékpáros közlekedés biztonságának javítását tűzte ki célul. A kötelező kerékpáros felszerelések és a nagyobb biztonságot, jobb észlelhetőséget biztosító eszközök népszerűsítésére irányuló kezdeményezést az ORFK – OBB, a Magyar Kerékpáripari és Kereskedelmi Szövetség, valamint a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. közötti szakmai együttműködés eredményeként indították útjára, amelyet a partnerek egy szándéknyilatkozat aláírásával erősítettek meg.

A sajtótájékoztatón Kiss Csaba r. alezredes, az ORFK – OBB főtitkára ismertette azt a szándékot, amely a program megalkotásához vezetett. Elmondása szerint a bizottság programjába beletartozik az együttműködés keresése a kerékpárgyártókkal és -kereskedőkkel annak érdekében, hogy ne kerülhessen forgalomba olyan kerékpár, amely nem rendelkezik a KRESZ által előírt kötelező felszereléssel, ugyanis nagyon gyakran okoz balesetet például az, ha a kerékpárosokat nem lehet megfelelően észlelni. A szóban forgó téma fontosságát érzékelteti, hogy az elmúlt években éves szinten 85–100 kerékpáros veszítette életét közúti balesetben.

Miután a kerékpár az egyetlen olyan közlekedési eszköz, amellyel vezetői engedély nélkül lehet részt venni a közúti forgalomban, rendkívül fontos a közlekedők biztonságtudatossága, hívta fel a figyelmet Berta Tamás, a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. Közlekedésbiztonsági Központ vezetője. Ehhez kapcsolódóan egyébként a KTI éppen egy olyan programot futtat, amely a gyerekek közlekedési és kerékpározási felkészültségét, ismeretszintjét méri. A közlekedésbiztonsági szakember szerint vannak továbbá olyan számszerű tények is, amelyekről nehéz eltekinteni: a korlátozott látási viszonyok között bekövetkező kerékpáros és gyalogos balesetek száma az elmúlt

években ismét emelkedést mutatott – ez még inkább alá-támasztja a láthatóság fontosságát. „A KRESZ-szabályok mellett nagyon fontosak a biztonság és a józan ész szabályai is” – összegzett Berta Tamás.

A Bringamax életre hívása mögött az a szándék áll, hogy pozitív irányba változzon a hozzáállás a kerékpárhasználat-hoz, illetve maga a kerékpározás biztonságosabb legyen, annak érdekében, hogy ez a közlekedési mód igazi sikertörténeté válhasson, jelentette ki *Steurer Zsolt*, a Magyar Kerékpáripari és Kereskedelmi Szövetség elnöke. A kezdeményezésnek volt már egyébként előzménye, például 2015-ben Borsod-Abaúj-Zemplén megyében a szövetség kezdeményezésére láthatósági felszerelést osztottak olyan



Fotó: Váci Vincent

BERTA TAMÁS, a KTI Közlekedésbiztonsági Központ vezetője, KISS CSABA r. alezredes, és STEURER ZSOLT, a Magyar Kerékpáripari és Kereskedelmi Szövetség elnöke

kerékpárosoknak, akiket rendőrségi ellenőrzés során büntettek meg a kerékpárjuk kötelező felszerelésében felfedezett hiányosságok miatt. Steurer Zsolt hozzátette, minél népszerűbbé válik a kerékpározás, annál jobban és biztonságosabban működik az utak megosztása a gépjárművezetők részéről is – Hollandiában például arányaiban sokkal kevesebb kerékpáros baleset következik be, mint azokban az országokban, ahol a kerékpározás még gyerekcipőben jár.

A sajtótájékoztatón Kiss Csaba és Steurer Zsolt aláírták a Bringamax szándéknyilatkozatát, amely szerint az aláíró felek az általuk képviselt szervezetek együttműködését az alábbi területekre kívánják kiterjeszteni:

- ▶ a közúti közlekedésben részt vevő kerékpárok kötelező tartozékainak, valamint a kerékpáros biztonságát, láthatóságát elősegítő eszközök népszerűsítése;
- ▶ az üzemeltetési és műszaki feltételeknek megfelelő új kerékpárok „Bringamax” matricával történő ellátása;
- ▶ a programhoz kapcsolódó szórólap – amely a kötelező tartozékokat és az ajánlott kerékpáros védőfelszerelést szemlélteti – terjesztése;
- ▶ a kötelező tartozékok hiánya miatt a kerékpáron közlekedőket ért személyesüléses közúti közlekedési balesetekkel kapcsolatos elemzések, kutatások eredményeinek minél szélesebb körben történő kommunikálása.

GÉGÉNY ISTVÁN, VÁCI VINCENT

### Hétszeres kockázat

Közismert, hogy a kerékpárosok a közúti közlekedés legvédtelenebb képviselői közé tartoznak. Passzív védelmi megoldások hiányában védőöltözet – és gyakran kerékpáros fejtámla – nélkül az emberi testet baleset bekövetkezésekor közvetlen behatások érik. Ezért a kerékpárosok gyakorlatilag minden közúti balesetben (felborulás, ütközés stb.) megsérülnek, így balesetkor esetükben nem a személyi sérülés bekövetkezése, hanem annak súlyossága a kérdés. A biciklisek biztonságára hátrányosan hat, hogy a jármű jóval instabilabb a gépjárművekhez képest, továbbá kisebb mérete miatt a többi közlekedő részéről kevésbé észrevehető. A kerékpárosok sérülékenységét jelzi, hogy balesetkor egy kerékpáros halálvesztet kockázata hétszer nagyobb, mint egy személygépkocsi-vezetőé (forrás: ETSC, 2003).

### Kötelező felszerelések

A kerékpár kötelező felszerelési tárgyai biztonságos közlekedést szolgálnak, ezért azok megléte a napszaktól függetlenül a forgalomban való részvétel szükséges kellékei. A kötelező felszerelések:

- kormányberendezés,
- két, egymástól függetlenül működő fék,
- fehér színű első lámpa (min. 150 méteres hatótávval),
- fehér színű első prizma,
- piros színű hátsó lámpa,
- piros színű hátsó prizma,
- az első keréken legalább 2 db borostyánsárga küllőprizma vagy fehér fényvisszaverő, körgyűrű felület,
- csengő.

### Kerékpáros fejtámla

Magyarországon ma még nem kötelező kerékpározás közben fejtámlát használni, egyetlen kivételtől eltekintve: lakott területen kívül 40 km/h feletti, de legfeljebb 50 km/h sebességgel történő kerékpározás esetén a fejtámla használata kötelező! Ugyanakkor a tudatosan közlekedő bringások egyre növekvő számban használnak fejtámlát, mely baleset bekövetkezése esetén megvédheti használóját a fej- és agysérülésektől. A baleseti tapasztalatok azt mutatják, hogy a kerékpáros tragédiák többsége azért következik be, mert a kerékpáros feje nagy erővel ütközik a jármű szélvédőjének, motorháztetőjének, fának, útpadkának stb. A kerékpáros fejtámlák fontossága így az élet és testi épség védelme érdekében megkérdőjelezhetetlen.

### Láthatóság

A fényvisszaverő mellények a kerékpárosok (és gyalogosok) észlelhetőségét segítik elő. A mellény viselését meghatározott esetekben a jogszabály kötelezővé is teszi. A KRESZ alapján a lakott területen kívüli út úttestjén, leállósávján, útpadkáján kerékpárt hajtó személynek (valamint az ott tartózkodó gyalogosnak – ide nem értve a csoportban történő közlekedést), ezen túl éjszaka és korlátozott látási viszonyok mellett fényvisszaverő mellényt (ruházatot) kell viselnie. A környezetéből kirívó, fényvisszaverő hatású elemekkel ellátott mellény előnye, hogy legalább két-háromszorosára növeli viselője észlelhetőségét. Egy példával élve: az 50 km/h sebességgel haladó jármű vezetője – megfelelő közvilágítás mellett – a fényvisszaverő mellényt (védőöltözetet) viselő személyt 160 méter helyett akár 390 méterről is észreveheti. Ez pedig annyit jelent, hogy a jármű vezetőjének több ideje marad az esetleges veszélyhelyzet észlelésére, a megfelelő manőver végrehajtására, a baleset elkerülésére.



# Gyalogosok és kerékpárosok védelme

EZT A KÉT KÖZLEKEDŐI RÉTEGET A LEGNEHEZEBB  
MEGSZÓLÍTANI

A gyalogosok és a kerékpárosok közlekedésbiztonságának javítása érdekében tartott sajtótájékoztatót 2016. március 17-én, az ORFK sajtótermében Óberling József r. ezredes, az ORFK Rendészeti Főigazgatóság Közlekedésrendészeti Főosztály vezetője, az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság ügyvezető elnöke, valamint Lakatos István, a Széchenyi István Egyetem Műszaki Tudományi Kar tanszékvezetője.

Az uniós közlekedéspolitikai célokat meghatározó ún. „Fehér Könyv” előírásainak megfelelően hazánk akkor teljesíti a halálos áldozatok számának felére csökkentésére irányuló közlekedéspolitikai célkitűzéseket, ha a közúti balesetben meghalt személyek száma a 2010. évi 740 főről az évtized végére legalább 370 főre csökken. 2015-ben ez a szám 647 volt. A vállalt célok teljesítése rendkívüli kihívást jelent Magyarország kormánya, valamint a közúti közlekedésbiztonság javításában érintett szervek, szervezetek és intézmények számára.

Az elmúlt években a közúti áldozatok számának 2007 óta tartó csökkenése éves szinten jelentősen lelassult, 2013-at követően pedig a baleseti mutatószámok összességében már kedvezőtlen képet mutatnak. A célok és az eredmények tükrében egyértelmű az is, hogy kiemelt figyelmet kell fordítani a közúti közlekedők védtelen szereplőire, azon belül a kerékpárosok és a gyalogosok közlekedésbiztonságára.

A sajtótájékoztatót először *Dr. habil. Lakatos István PhD.*, a Széchenyi István Egyetem Műszaki Tudományi Kar tanszékvezetője a kerékpárosokat és a gyalogosokat ért balesetek közelmúltban elvégzett mélyelemzésének

részleteit mutatta be, rávilágítva a beavatkozást igénylő legfontosabb területekre. Ezt követően Óberling József r. ezredes, az ORFK Rendészeti Főigazgatóság Közlekedésrendészeti Főosztály vezetője a 2016. év első két havának baleseti tapasztalatait tekintette át. Mint mondta, a fenti két közlekedői réteget a legnehezebb megszólítani. A jövőben a kerékpáros és a gyalogos közlekedés fő színtereit még inkább figyelembe kell venni, és erősíteni szükséges a lokális megelőzést az általánossal szemben.

**Az Országos Balesetmegelőzési Bizottság idén is folytatja a tavaly megkezdett, kilenc pontból álló stratégia végrehajtását.**

Egy konkrét megelőzési programot követve már 2015-re vonatkozóan arról számolhattunk be, hogy 16 százalékkal kevesebb közlekedési balesetet okoztak gyalogosok, és hat százalékkal kevesebbet a kerékpárosok, mint egy évvel korábban. Ugyanakkor mindkét közlekedői csoportot érintően 2015-ben továbbra is magas volt a közlekedési baleset következtében elhunyt 65 év felettiek aránya



Fotó: Iró Zoltán

Dr. habil. LAKATOS ISTVÁN PhD., a Széchenyi István Egyetem Műszaki Tudományi Kar tanszékvezetője



ÓBERLING JÓZSEF r. ezredes, az ORFK Rendészeti Főigazgatóság Közlekedésrendészeti Főosztály vezetője

(gyalogosok esetében 29, kerékpárosoknál 38 százalékos). Látható, hogy a megkezdett munkának vannak kedvező hatásai, azonban a szakmai és egyben a közlekedéspolitikai célok iránti elkötelezettség is azt diktálja, hogy 2016-ban is kiemelt szerepet kell tulajdonítani a kerékpárosokat és gyalogosokat érintő baleset-megelőzési munkának.

A gyalogos és kerékpáros balesetek alakulása az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság 2016. március 10-i kibővített elnökségi ülésén is napirenden szerepelt. Elhangzott, hogy idén is folytatódik a tavalyi évben megkezdett stratégia végrehajtása. A korábbi megelőzési program aktualizálása megtörtént, melynek fő elemei a következők:

1. A leggyakoribb veszélyhelyzetekre felhívó plakátok és szórólapok készítése és kihelyezése a helyi közösségi közlekedési járművek megállóiban, vasútállomásokon, háziorvosi rendelőkben, kórházakban, gyógyszertárakban, oktatási és egyéb közintézményekben.
2. Rádiós és TV-s reklámspotok, közlekedésbiztonsági műsorok készítése.
3. Szorosabb együttműködés kialakítása a jelentősebb közösségi közlekedési vállalatokkal, közlekedésbiztonsági tevékenységet végző szervezetekkel, kerékpáros érdekvédelmi szervezetekkel, együttműködés a közbringarendszerekkel.
4. A [www.baleset-megelozes.eu](http://www.baleset-megelozes.eu) honlapon található baleseti ponttérkép további működtetése, fejlesztése.

5. A gyalogosok és kerékpárosok láthatóságával kapcsolatban jogszabály-módosítás kezdeményezése a fényvisszaverő mellény (ruházat) viselésével, valamint a kerékpáros fejtámla használatával kapcsolatban.

6. A Bringamax kampány és a Bike Safe program népszerűsítése.

7. Az Önkormányzatok a települések közlekedésbiztonságának növeléséért című felhívás keretében a települések hatékony bevonása a baleset-megelőzési tevékenységbe.

8. Az idősek védelme, közlekedésük elősegítése, szabályismereteik bővítése.

9. A Magyarország átfogó egészségvédelmi szűrőprogramja 2010–2020 keretében is meg kell szólítani a védetlen közlekedőket.

Óberling József hangsúlyozta továbbá, hogy a fenti feladatokon túl természetesen a folyamatos elemzés-értékelés függvényében egyéb intézkedések is végrehajtásra kerülnek. Fontos tudatosítani a közlekedőkben, hogy bár a kerékpárosok alkoholfogyasztása nem jogsértő, de attól még baleseti veszélyforrást jelent, mivel az alkohol biztonságos járművezetésre képtelen állapotot eredményezhet. Magyarországon az ittasan okozott személyesüléssel járó közlekedési balesetek közel 10 százaléka még mindig az ittasra vezethető vissza.

GÉGÉNY ISTVÁN

# Safe4Cycle projekt

EGYÜTTMŰKÖDÉS  
A KERÉKPÁROS  
GYERMEKOKTATÁSÉRT

Négy európai szakmai szervezet közös kerékpáros közlekedésre nevelési program fejlesztésébe kezdett az európai uniós Erasmus+ projekt keretei között. A Safe4Cycle fő célja egy olyan standard oktatási program összeállítása, amely bármely általános iskolában használható lehet. A projekt végrehajtási ideje két és fél év, az Erasmus+ program pedig 340 ezer eurós támogatást biztosít a sikeres megvalósításhoz.



A SAFE4CYCLE nemzetközi projektcsapata

Az utóbbi években a kerékpározás Európa-szerte egyre népszerűbbé vált. Emberek ezrei használják kerékpárjukat a városokban (munkába vagy iskolába járásra), szabadidejükben, turistaként, barátokkal vagy a családdal, ugyanakkor csak kevesen kapnak bármiféle útmutatást is a közlekedési szabályokra, illetve arra vonatkozóan, hogyan használják biciklijüket biztonságosan az utakon. Ha valaki autót szeretne vezetni, jogosítványt kell szereznie, azaz elméleti és gyakorlati órák tucatjain kell részt vennie.

A kerékpározás és az autóvezetés között bizonyos tekintetben nincs semmiféle különbség, autós és kerékpáros egyaránt járművezetőnek minősül – éppen ezért fontos a kerékpárosok megfelelő felkészítése is.

A kérdés aktualitását és fontosságát felismerve négy, különböző országokban tevékenykedő szervezet fogott össze, hogy az Erasmus+ program keretében kifejlesszen egy kerékpáros közlekedésre nevelési programot. A Safe4Cycle projektben a magyar BringaAkadémia, az



Fotó: In Zoltán

osztrák Easy Drivers RADFAHRSCHULE, a holland Mobycon, illetve Romániából a Marosszéki Közösségi Alapítvány vesz részt. A partnerek célja egy olyan oktatási program összeállítása a hozzá kapcsolódó mentorképzési tananyaggal együtt, amely a jövőben bármelyik ország bármely általános iskolájában használható lesz. Ennek érdekében a több nyelven elkészülő oktatási anyagok vonatkozó részeit az egyes országok közlekedési szabályaihoz is hozzáigazítják.

A partnerek közül a magyar és osztrák szervezetnek évtizedes tapasztalata van a kerékpáros közlekedésbiztonsági oktatásban, a romániai alapítvány 2015-ben kezdett bele egy hasonló programba Marosvásárhelyen, a hollandok pedig tanácsadóként vesznek részt a projektben. Az oktatási anyagot a partnerek korábbi tapasztalataikra és a holland partner tanácsaira építve közösen állítják össze. A program célcsoportja a 9–16 éves korosztály (Romániában 14 éves kor alatt tilos közúton kerékpározni). Az elméleti és gyakorlati elemeket egyaránt tartalmazó iskolai oktatási és a mentorképzési tananyag mellett egy online tanulmányanyag is kidolgozásra kerül, amely hasznos eszköz lehet mind az iskolai tanárok, mind azon szülők számára, akik szeretnék gyermekeikkel e témában is foglalkozni, továbbá azoknak az érdeklődőknek is, akiket az iskolákon keresztül nem lehet elérni.

A 30 hónapos projekt három fázisban valósul meg:

1) Előkészítési fázis: az iskolai oktatási és a mentorképzési tananyag összeállítása a már meglévő anyagok és a holland partner tanácsainak felhasználásával.

2) Pilot projektek megvalósítása három-három ausztriai, magyarországi és romániai iskolában: a kidolgozott program tesztelése, tapasztalatgyűjtés. A pilot oktatás keretében iskolánként 100–100 tanuló kerül bevonásra a programba.

3) Disszeminációs fázis: az oktatási program és az ingyenes online oktatási tananyagok bemutatása, terjesztése szélesebb körben, roadshow eseményeken, illetve egyéb csatornákon.

A Safe4Cycle partnereinek további célja, hogy felhívják a gyerekek, a szülők, az iskolaigazgatók és a tanárok figyelmét a közlekedésbiztonsági oktatás fontosságára, hosszú távú hatásként pedig bíznak abban, hogy még több ember fogja kerékpárját egészséges és fenntartható közlekedési eszközként használni.

A magyar partner nemzeti szinten arra vár megoldást a projekttől, hogy miként lehetne minden általános iskola esetében biztosítani az állandó pénzügyi és oktatói kapacitást a program működtetéséhez. A pilot év végére kitűzött cél az, hogy a projekt hosszú távon fenntarthatóvá váljon az Erasmus+ program segítségével nélkül is úgy Ausztriában, mint Magyarországon és Romániában. Ehhez természetesen a későbbiekben olyan külső támogatókra is szükség lesz (pl. helyi önkormányzatok, cégek vagy az érintett minisztérium), amelyek garantálni tudják a program fennmaradását.

ABELOVSZKY TAMÁS

## KERÉKPÁROS KITEKINTÉS A KONTINENSRE

# „Európa, biciklire!”

Hollandia látja el 2016 első fél évében az EU elnökségi feladatokat, és korántsem meglepő, hogy kerékpáros nemzetként a szakpolitikai prioritások egyike a biciklizés népszerűsítése. Így a kerékpáros társadalom nagy reményekkel tekint a közeljövőbe mind az uniós stratégiaalkotás, mind a szemléletformálás vonatkozásában. Cikkünkben azonban nemcsak a holland tervekről lesz szó, hanem egyéb friss információkról és útmutatókról is, amelyek hasznos támpontot jelenthetnek az egyes országok promóciós munkája számára. Természetesen a gyakorlati példák sem maradhatnak el: Európa különböző tájairól ismerhetünk meg újabb példaértékű kezdeményezéseket a környezet- és egészségbarát közlekedési mód támogatásával kapcsolatban.

### AZ ECF ÜDVÖZLI A KÖZLEKEDÉSI MINISZTEREK KERÉKPÁROZÁS IRÁNTI ELKÖTELEZETTSÉGÉT

Tavaly októberben az EU és az EFTA államok közlekedési minisztereinek a kerékpározás témájában tartott első informális tanácskozása, az ún. „EU kerékpáros csúcs” eredményeként született meg a Luxemburgi nyilatkozat, amelyben elismerik a kerékpározás pozitív hatásait, és felszólítják az EU-t, hogy dolgozzon ki egy uniós szintű kerékpáros stratégiai dokumentumot. A tanácskozást és a nyilatkozat kiadását a luxemburgi EU elnökség kezdeményezte a luxemburgi közlekedési miniszterrel, *François Bausch*-sal az élen. A nyilatkozatban egy olyan kerékpáros stratégia megalkotását kéri az EU-tól, amely bemutatja a kerékpározás uniós szintű szakpolitikai előnyeit, illetve azonosítja azokat a szakpolitikákat, forrásokat és finanszírozási eszközöket, amelyekkel növelhető a kerékpározás mértéke és a hozzá

kapcsolódó munkahelyek száma is az EU-ban. Az Európai Kerékpárosok Szövetsége (European Cyclists' Federation, ECF) jelentős támogatást nyújtott a nyilatkozat megszövegezéséhez, és nagyon elégedett ezzel a kerékpározás területén elért mérföldkövel.

**Forrás:** Fabian Küster – ECF welcomes EU Transport Ministers commitment to cycling [ecf.com](http://ecf.com)

### ÁPRILISBAN INDUL A HOLLAND EU ELNÖKSÉG ÚJ KAMPÁNYA

A kerékpározás előkelő helyet foglal el a holland EU elnökség programjában. 2016. április 14. és június 30. között rendezik meg az Európai Kerékpáros Fesztivált, melynek keretében mind a 28 tagállamban lesznek a témába vágó kiemelt tevékenységek. Felmérések szerint a hollandok 36 százaléka vallja a kerékpárt elsődleges közlekedési eszköznek (Eurobarometer 422a), így nincs még egy olyan ország Európában, amelynek több oka lehetne az ünneplésre.

A „Europe, let's go cycling” („Európa, biciklire!”) kampány során, az unió-szerte megrendezett programok bemutatása céljából egy honlap ([www.cyclingfestivaleurope.eu](http://www.cyclingfestivaleurope.eu)) is készült. A kampány áprilisi indítása alkalmából tanácskozást tartanak majd Amszterdamban az EU tagállamok környezetvédelmi és közlekedési minisztereinek részvételével.

A megelőző, luxemburgi EU elnökség nagy kerékpáros vívmánya volt az EU közlekedési miniszterek által elfogadott „Luxemburgi Deklaráció a kerékpározásról mint klímabarát közlekedés módról”, amely a kerékpározásra vonatkozó EU stratégiai dokumentum létrehozását indítványozza. Az Európai Kerékpáros Fesztivál folyamatos emlékeztetőül fog szolgálni az Európai Bizottság számára, hogy lépnie kell az ügyben, azaz meg kell alkotnia egy valódi tartalommal bíró kerékpáros stratégiát. „Ez a stratégia kulcsszerepet játszhat abban a paradigmaváltásban, amire a közlekedésnek égető szüksége van” – nyilatkozta a témával kapcsolatban *Bernhard Ensink*, az ECF főtárgya.

**Forrás:** Fabian Küster – Dutch EU Presidency launches „Europe, let's go cycling” campaign [ecf.com](http://ecf.com)



Foto: Mirca Vintrean

## DÁNIA: ÚJ JELENTÉS A KERÉKPÁROZÁS NÉPSZERŰSÍTÉSÉRŐL

Új jelentést adott ki a Dán Kerékpáros Szövetség arra vonatkozóan, hogy hogyan lehet az embereket a gyakoribb kerékpározásra ösztönözni. A Dánia Nemzeti Kerékpáros Alapjának támogatásával elkészített beszámoló egyfelől azt összegzi, hogy az emberek miért választják a kerékpárt

mindennapi közlekedésükhöz, mi készíti őket utazási szokásaik megváltoztatására, illetve, hogy milyen akadályokat látnak a váltás útjában. Másfelől a jelentés javaslatokat is tartalmaz azzal kapcsolatban, hogy miként lehet a kerékpárosok számát növelni és tartós változást elérni az utazási szokásokban. A tanulmány szerint a dánok 99 százaléka tekinti magát tapasztalt kerékpárosnak, és az esetek nagy részében járművezetőként, közösségi közlekedőként és gyalogként is látják magukat. Ugyanakkor a kerékpározás egyik legnagyobb akadálya – még a kerékpárosbarát Dániában is – a megfelelő, biztonságos infrastruktúra. Ez főként a nagyvárosokban jellemző, míg a kisebb települések és vidéki területek más adottságokkal rendelkeznek. Például a nagyobb városoknak foglalkozniuk kell a nagyobb számú kerékpárossal, míg a kisebb településeknek akár egymás között vagy a nagyobb közlekedési csomópontok között is infrastrukturális kapcsolatot kell létesíteniük. A jelentés arra ösztönzi az önkormányzatokat, hogy működjenek szorosabban együtt a közlekedés különböző szereplőivel, ide értve a különböző önkormányzati osztályokat, a helyi kerékpárosokat és kerékpáros érdekszövetségeket is.

**Forrás:** Lewis Macdonald – New report on encouraging cycling published (Denmark) [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

## EGY OLASZ KISVÁROSBAN FIZETNEK A KERÉKPÁROZÓKNAK

Massarosa egy olasz kisváros Toscana tartományban, Pisától északra, lakosainak száma 22 ezer fő. A kisváros tanácsa egy érdekes kísérleti projektet indított el, amelytől a közúti közlekedésbiztonság javulását, a forgalmi torlódások csökkenését, valamint – a csökkenő károsanyag-kibocsátásra is visszavehetően – az egészségesebb és élhetőbb környezet megteremtését várják. Az akció lényege, hogy minden megtett kilométerért 25 centet, de legfeljebb havi 50 eurót fizetnek azoknak, akik a gépjárműüket mellőzve kerékpárral járnak napi rendszerességgel munkába. A programra a tanács évi 30 ezer eurót különített el a város 2016. évi költségvetésében. A projekt ötven helyi munkavállalónak ad lehetőséget arra, hogy gépkocsiról kerékpárra szálljon át, akik ezzel éves szinten 600 euró többletbevételre tehetnek szert. Az ötletes megoldás egyedülállóan számít Olaszországban, de Európában is ritkaságszámba megy. A kísérlet tizenkét hónapig tart, az érintett kerékpárosok mozgását és az általuk megtett távolságot egy okostelefon-applikáció rögzíti, amelyet minden résztvevőnek le kell töltenie a telefonjára. A program anyagi háttérét Massarosa város tanácsa a közlekedési bírságokból befolyt összegből biztosítja, jogszabály rögzíti ugyanis, hogy ezeket a bevételeket a közúti biztonság fejlesztésébe kell visszaforgatni. A projekt csatlakozik az Olaszországban is meghirdetett „Bringázz a munkába!” kampányhoz, amely arra kívánja ösztönözni a közlekedőket, hogy a munkavállalók a munkába járásukhoz a kerékpárt használják. A kerékpározás az aktív és rendszeres mozgás miatt egyrészt egészséges, másrészt számtalan más egészségvédelmi és közlekedésbiztonsági előnnyel is jár (csökkenő gépjárműforgalom, torlódások és a zsúfoltság megszűnése, kevesebb parkoló autó a város belső útjai mentén, élhetőbb környezet stb.) Az Olasz Kerékpáros Szövetsége (FIAB) támogatásáról biztosította

a masszarosai projektet, és azt reméli, hogy a kísérlet meghozza a várt eredményt, ezáltal az ötlet más városokban is fogadókészégre talál.

Hasonló rendszert egyébként Franciaországban is bevezettek, de az vegyes eredményekkel járt. A francia kísérlet mindössze hat hónapig tartott, ami bizonyosan rövid idő a tényleges eredmények felmutatásához. Mindenesetre a fél év elteltével azt lehetett megállapítani, hogy a program révén valóban nőtt a kerékpárt rendszeresen használók száma, ugyanakkor elsősorban nem a gépkocsivezetők, hanem a közösségi közlekedési eszközöket használók pattantak nyeregbe. Azok közül pedig, akik korábban gépkocsival jártak a munkahelyre, és kerékpárra szálltak át, sokan nem gépjárművezetők, hanem az arra felé elterjedt „telekocsirendszer” utasai voltak.

Forrás: Lewis Mcdonald – Italian city subsidises cycling commuters

eltis.org

### MIT TEHETNEK A KORMÁNYOK A VÁROSI KERÉKPÁROS LOGISZTIKA NÖVEKEDÉSÉÉRT?

Az Európai Kerékpárosok Szövetsége (ECF) összeállított egy beszámolót, amelyben számos különböző oldal – önkormányzatok, civil társadalom, a kerékpár- és a szállítási ipar, EU-s projektpartnerek – értékes tapasztalatait gyűjtötték



Foto: Thinkstock/Eurogress

össze a kerékpáros logisztika témájában, amelyek alapján innovatív és gondolatébresztő javaslatokat is megfogalmaztak. A kiadvány elkészítését az ECF és tagszervezetei, illetve partnerei közötti szoros együttműködés előzte meg. Ez alatt az idő alatt számos európai város bizonyította már, hogy a hagyományos motorizált logisztikáról a kerékpáros logisztikára való váltás milyen hatékony lehet, illetve milyen előnyökkel járhat a lakosok és a vállalkozások

számára egyaránt. Az ECF célja, hogy a beszámolóban megfogalmazott javaslatok bekerüljenek az EU városi logisztikai útmutatójába is, amit 2015 végén kezdett el kidolgozni az Európai Bizottság. A kiadvány a <http://www.ecf.com/wp-content/uploads/CYCLE-LOGISTIC-internet.compressed.pdf> linken tölthető le.

Forrás: ecf.com

### SPANYOLORSZÁG: MADRID 40 MILLIÓ EURÓT KÖLT KERÉKPÁRSÁVOKRA 2016-BAN

A spanyol főváros jelentősen növelni készül a kerékpáros infrastruktúrára és a város közösségi kerékpárrendszerének (BiciMAD) finanszírozására fordítandó keretet. Madrid eredendően kétféle eurót kívánt költeni kerékpározásra 2016-ban, amit végül 40 millió euróra emelt. Az összeget, amelynek jelentős része fenntartható beruházásokra fordítható kormányzati forrásból származik, 33 új utcai vagy köztereken, parkokon keresztül vezető kerékpársávra fogják költeni. A finanszírozás feltétele, hogy 2016 végéig el kell költeni a pénzt, tehát a határidők szorosak lesznek. Az új kerékpáros infrastruktúra hozzájárulhat a levegőtisztaság és forgalmi torlódások csökkentéséhez, illetve növelheti a kerékpárosok számát Madridban, ahol a kerékpározás csupán egy százalékát teszi ki a közlekedési módok napi megoszlásának. Madrid polgármestere, *Manuela Carmena* a BiciMAD hozzáférhetőségének növelése iránt is elkötelezett a város déli részében, ahol ma még hiányos a szolgáltatás. Az önkormányzat azt is kijelentette, hogy akár át is vennék a szolgáltatás üzemeltetését, ha a jelenlegi működtető csődöt mondana. Bár az új kerékpárutak gyorsabbá és kényelmesebbé teszik majd a kerékpárosok közlekedését, a szakértők szerint továbbra is vannak gondok a nem megfelelő közúti jelzésekkel, illetve a gépjárművezetők szabálykövetésével a sebességhatárok betartását illetően.

Forrás: Lewis Mcdonald – Madrid to spend €40 m on cycle lanes in 2016 (Spain)

eltis.org

### FINNSORSZÁG: HELSINKIBEN ÚJ FAGYÁSGÁTLÓ SZERT TESZTELNEK A KERÉKPÁRUTAKON

A finn főváros közmunkaosztálya idén télen új fagyásgátló módszert tesztel a kerékpárutakon és a járdákon. Mint sok más város, Helsinki is általában sóderrel vagy sóval gyorsítja a jég olvadását a gyalogosok és kerékpárosok által használt felületeken. Azonban ezek a módszerek porolhatnak, vagy kárt tehetnek a kerékpárgumikban. Az új szer -50 °C-ig bizonyítottan hatásos, száraz állapotban nem kristályosodik, és a fémet sem korrodálja. A Helsinki Times egyik cikkében megemlítette, hogy a sétálás szerelmesei, illetve a kutyatulajdonosok aggodalmukat fejezték ki az új szer környezeti és a kutyák talpára gyakorolt hatása miatt, azonban az ecet-alapú és biológiailag lebomló anyag környezetbarát és – az előállítók szerint – kímélő a kutyatalpakra is. A városvezetés táblákat helyez ki a próbaszakaszon, amelyek a kísérletről tájékoztatják a gyalogosokat és kerékpárosokat, a helyi lakosokat pedig arra ösztönzik, hogy adjanak visszajelzést a tesztüzem honlapján.

Forrás: New de-icing agent for cycle lanes tested in Helsinki (Finland)

eltis.org

GÉGÉNY ISTVÁN, 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

Gyermekebiztonsági rendszer alatt mindazon eszközöket értjük (gyermekülés, babakocsi, ülésmagasító), amelyek a jármű részeként vagy ahhoz rögzítve óvják a gyermekek épségét. A különböző gyermekebiztonsági 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) gyermekebiztonsági 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 gyermekebiztonsági 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 címkek 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** megkönynyítik a jó méretű gyermekülés kiválasztását. A gyermekebiztonsági 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:



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

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

**ECE-R44**  
universal  
9-37kg

**E9**  
042439  
IWH

Gyártó neve, termék megnevezése



## GYERMEKBIZTONSÁGI RENDSZER VAGY BIZTONSÁGI ÖV?

Gyermekebiztonsági 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 gyermekebiztonsági 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 gyermekebiztonsági 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 babakocsihoz is használható gyermekülés, 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 gyermekülés 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 gyermekebiztonsági rendszerben rögzíteni**.





# INGYENES ÁLLAMI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI PROGRAM



NEMZETI FEJLESZTÉSI  
MINISZTERIUM



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

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

**Regisztrálj és végezd el ingyenesen**

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

Az Okleveléllel kapott kuponkódodat pedig  
érvényesítsd további kedvezményekért!

**ELÉRHETŐSÉGEINK:**



**WWW.TANULOKNAK.HU**



**FACEBOOK.COM/BIZTONSAGOSKOZLEKEDES**

