

KÖZLEKEDÉS- BIZTONSÁG

A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG SZAKMAI LAPJA

2016 / 2. SZÁM



A rendőrség hazai pályán

Interjú Papp Károly
rendőr altábornaggyal,
országos rendőrfőkapitánnyal

Hol állunk és
merre tartunk?
Közúti biztonság
Magyarországon

Ötéves az Élet Úton
A biztonságos közlekedésre
felkészítés programjának
ünnepi partnertalálkozója

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI MOBILAPPLIKÁCIÓ

Első kézből értesülne járműve visszahívásáról?

Szüksége lenne egy szervizre a közelben?

Szeretne értesítést kapni az aktuális karbantartásokról,
nyilvántartani azokat, tippeket kapva a teendőkről?

Available on the iPhone
App Store

ANDROID APP ON
Google play

Töltse le a Nemzeti Közlekedési Hatóság
alkalmazását, és közlekedjen
biztossággal az utakon!



Szervizkereső

Keresse meg a legközelebb
lévő, megbízható
járműfenntartót,
majd térkép segítségével
könnyedén jusson el oda!



Járművisszahívás- figyelmeztető

Értesüljön azonnal, ha
járművével kapcsolatban
visszahívási akciót rendeltek el,
majd keresse fel rögtön a
legközelebbi márkaszervizt!



Karbantartás-értesítő

Kapjon automatikus értesítést,
amennyiben valamely
alkatrész/tartozék/folyadék
cseréje esedékes az
elkövetkező időszakban!



Alkohollebontási- kalkulátor

Nézzze meg, hogy várhatóan
mikor ülhet gépjárműbe újra,
mennyi idő alatt ürül ki a
szervezetéből az elfogyasztott
alkoholmennyiség!



Töltse le alkalmazásunkat most!



Szépen (és biztonságosan) közlekedni jó



SZENTGYÖRGYI TIBOR

Van bajunk elég: naponta meg kell küzdenünk a munkahelyi és a családi problémákkal. Ha ez nem elég, lehetnek kisebb-nagyobb súrlódások a szomszédokkal, és hát persze a pénz sem elég soha. A konfliktusokat azonban többnyire igyekszünk kezelni. A feszültség azonnali levezetésében fékez bennünket a civilizációs kultúra. Ez azonban láthatóan nem köt bennünket eléggé, amikor közlekedünk. A radikális zebrahasználó gyalogos elszántan nem néz körül, amikor lelép a járdáról, az egyszerű bringás öntudatosan és körültekintés nélkül fordul be az egyirányú utca rossz oldalán, az éppen mobilozó autóvezető akkor is előzni akar, amikor annak sem értelme, sem lehetősége nincs. Sokaknak ilyenkor jólesik az ordítózás. Az utakon elkövetünk megannyi vétséget, amiben más körülmények között kulturális kötöttségeink megakadályoznak bennünket. Ebből könnyen levonható a következtetés: fel kell ismernünk a kultúra fontosságát és szerepét a közlekedésben, és nagyon gyorsan pótolnunk kell mulasztásainkat ezen a területen.

Nincs mire várni. Az elmúlt két évben, ha enyhén is, de ismét növekedésnek indult a balesetben meghalt és megsérült emberek száma. Tavaly több mint hatszázötvenen nem élték túl, hogy közlekedtek. Ebbe nem törődhetünk bele. A biztonság növelése érdekében új szabályokat lehet hozni, további kame-

rás megfigyelő rendszereket lehet kiépíteni, és növelni a szabályszegésért kiszabható büntetések összegét. A közlekedési kultúra megteremtése és elmélyítése nélkül azonban nem lehet az ideális célt elérni.

A magazin jelen májusi száma idején ünnepeljük A Közlekedési Kultúra Napját, május 11-ét. Ország-szerte változatos események hívják fel a magyar emberek figyelmét arra, hogy a közlekedés biztonsága az életminőség nélkülözhetetlen alkotóeleme. Ugyanolyan fontos, mint a tiszta levegő, az egészséges ételmeztartás vagy a higiénikus környezet. Arra ébresztenek rá bennünket, hogy a közlekedésbiztonság kulturális kérdés. A közlekedés veszélyes üzem, amelyben mindenki naponta részt vesz, miközben nem számol – eléggé – a kockázatokkal.

A Közlekedési Kultúra Napja az egyik eszköz, amivel ünneppé szeretnénk tenni a közlekedést – vallja magazinunk mostani számában *Bíró József*, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettese, a rendezvénysorozat ötletgazdája, aki szerint „szépen közlekedni jó”.

A kezdeményezés célja, hogy folyamatosan és fenntarthatóan javítsuk a közlekedés biztonságát. Ehhez generációknak kell a közlekedésről alkotott gondolkodásmódját átalakítani. A cél, hogy a társadalom is fontosnak érezze a közlekedésbiztonság ügyét. Ebben is egyetértünk *Bíró József*-fel, hiszen a Közlekedésbiztonság újság küldetése szinte mindenben megegyezik A Közlekedési Kultúra Napja célkitűzéseivel.

Szentgyörgyi Tibor

KÖZLEKEDÉS- BIZTONSÁG

A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG SZAKMAI LAPJA 2016 / 2. SZÁM



4. Interjú Papp Károly rendőr altábornaggyal, országos rendőrfőkapitánnyal
A rendőrség hazai pályán

11. A figyelemfelhívó, szemléletformáló programsorozat második állomása
Motoros szezonnyitó a Hungaroringen

12. Magyarországon a VÉDA sebesség-ellenőrző berendezéseket is bevetették
Speedmarathon másodszer!

14. Közúti biztonság Magyarországon
Hol állunk és merre tartunk?

20. Bíró József: „Az emberek ne vegyék természetesnek, hogy baleset csak mással történhet”
A Közlekedési Kultúra Napján először adták át az „önkormányzati PIN-díjakat”

25. Általános iskolások közlekedési ismereteinek felmérésében segít az NFM KRESZ 8-próba

26. A kedvező változások háttérében a VÉDA rendszer áll
„Történelmet írt az áprilisi baleseti statisztika”

29. Magyarország megállapodott a jogtulajdonossal: 2026-ig lesz Magyar Nagydíj
Megújult a Hungaroring aszfaltcsíkja

30. A biztonságos közlekedésre felkészítés programjának ünnepi partnertalálkozója
Ötéves az Élet Úton program

36. A Nemzeti Közlekedési Hatóság munkatársai a környezetvédelem szolgálatában
Korszerű emissziómérő a közúti ellenőrzésben

38. Áru- és személyszállító járműveket vett szemügyre a hatóság
ECR közúti ellenőrzési akció

40. Gondoskodjunk a láthatóságunkról és saját biztonságunkról, majd hívjunk segítséget!
Ha útközben megáll az autónk...

42. Néhány másodpercért nem érdemes kockáztatni!
Egyméternyi biztonság!



**KÖZLEKEDÉS-
BIZTONSÁG** A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG SZAKMAI LAPJA
MEGJELENIK A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
AKCIÓPROGRAM KERETÉBEN

Felelős kiadó: Győri Gyula, az NKH elnöke • Felelős szerkesztő: Somogyi Gábor • Főszerkesztő: Ötvös Nándor • Szerzők: Cséplő Zoltán, Gégyény István, Prof. Dr. Holló Péter, Dr. Karap Gergő, Kovács Tamás, Makk Péter, Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Kommunikációs Főosztály, Ötvös Nándor, Positive Communications, Simon V. Attila, Váczai Vincent • Fotó: Depositphotos, Iró Zoltán, Jankó Domokos PhD, Muray Gábor, ORFK-ÖBB, Positive Communications, Thinkstock/Europress, Shutterstock, Szadai Roland, Szász Andor, Váczai 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.



- 44. A Nemzeti Közlekedési Hatóság által üzemeltetett informatikai rendszer alkalmazásával**
Az új autók virtuális műszaki vizsgálata
- 46. Tanácsok szülőknek tizenéves járművezető gyermekeikhez**
Figyelem, kezdő vezető!
- 48. Hasznos tanácsok és tippek**
A tetőrakomány helyes rögzítése
- 50. Két kerék – egy élet kampány a közlekedésbiztonságért**
A közlekedési hatóság a tuning show-n
- 52. Sikeres premier az NKH közreműködésével**
Drónok harca
- 56. Az NKH átadja szakmai tapasztalatát az üzemeltetőknek**
Megállapodás a kisvasutak fejlesztéséről
- 58. Az Európai Vasúti Ügynökség nemzetközi szakmai találkozója**
Esélyegyenlőség a vasúton
- 65. Kreatív pályázat az Európai Mobilitási Héthez kapcsolódóan**
A kötöttpályás közlekedési módokat népszerűsítik
- 66. Közlekedésbiztonsági konferencián indították a viharjelző rendszereket**
Biztonságban földön, vízen, levegőben
- 72. 48 kiállító mutatta be a személyszállítás újdonságait**
BUSEXPO 2016
- 74. A hazai személyszállítók érdekeit védi a NiT Hungary és a VOLÁN Egyesülés**
Új együttműködés született a buszos szakmában
- 76. A gyermekek testi épségének védelmét kedvezően befolyásolná a pozitív döntés**
Kerékpáros fejjvédő: 14 év alatt legyen kötelező!
- 78. Kerékpárosnál és lovasnál egyaránt óvatosságra intenek**
See Cyclist, Think Horse!
- 80. A tavalyi keretösszeg háromszorosa áll rendelkezésre**
Kerékpárral 7 határon át



BESZÉLGETÉS PAPP KÁROLY RENDŐR ALTÁBORNAGGYAL,
ORSZÁGOS RENDŐRFŐKAPITÁNNYAL

A rendőrség hazai pályán

Fokozatosan bevezetett és folyamatosan fejlesztett, pozitív szemléletváltás jellemzi a magyar rendőrséget. Talán ennek okán is úgy tűnik, hogy a rendőri pálya az utóbbi években töretlen népszerűségnek örvend, az idei évben a hatósági képzőszervek a közlekedési és közrendvédelmi szakokra közel 16-szoros túljelentkezésre számítanak. Holott a jelenlegi határhelyzettel a rendőrök élete korántsem tűnik könnyebbnek, mint korábban. Ugyanakkor az új közszolgálati életpálya részeként a rendőrségnél is több pilléren álló rendszer kialakításán dolgoznak, amely számos új lehetőséget nyújt a rendőröknek az előrelépésre a szakmában és az életben egyaránt. Szintén új szakmai és technológiai távlatokat rejt a közlekedésrendészet területén a VÉDA kamerarendszer; láthatjuk tehát, hogy mind kihívásokban, mind lehetőségekben gazdag időszakát éli a rendőrség.

Beszélgetőpartnerünket, Papp Károly rendőr altábornagyot, országos rendőrfőkapitányt többek között arról kérdeztük, hogyan teszik még vonzóbbá a rendőri pályát a fiatalok számára, milyen eszközökkel törekszenek a közlekedésbiztonság javítására, hogyan alakítja át a rendőrség közúti ellenőrzési tevékenységét a VÉDA kamera-rendszer bevezetése, illetve milyen erőket mozgósítanak a határvédelem hatékonyságának fokozása érdekében.

– Nemrégiben Budapesten és vonzáskörzetében élő fiatalokat szólított meg a rendőrség az egyik toborzókampányával, kihasználva a közösségi oldalak és a média

nyújtotta lehetőségeket. Mi a tapasztalat, mennyire vonzó a fiatalok körében a rendőri pálya?

– Az iskolarendszeren kívüli képzés keretében 2016 márciusában a magyar rendőrség hivatalos honlapján, a www.police.hu oldalon két pályázati kiírás jelent meg: a Készenléti Rendőrség és a Budapesti Rendőr-főkapitányság keres az állományába járőrtárs munkakörbe olyan 18. életévüket betöltött magyar állampolgárokat, akik megfelelnek a pályázati követelményeknek. A pályázatok kiírásával elsősorban az a társadalmi réteg került megcélzásra, akik egzisztenciális okokból az iskolarendszerű képzést



Fotó: Iró Zoltán

már nem választják, ugyanakkor életkorukból eredendő tapasztalataik miatt fontos és meghatározó lehet számukra a biztonság, stabilitás és kiszámíthatóság, melyet egy ilyen szervezet nyújthat számukra.

Az érettségivel rendelkező fiatalok iskolarendszerű képzés keretében tanulmányi eredményeiktől függően jelentkezhetnek az Adyligeti/Miskolci/Szegedi/Körmendi Rendészeti Szakközépiskolába, melynek elvégzését követően tiszthelyettesként helyezkedhetnek el, illetve a felsőfokú végzettséget adó Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Karára (NKE RTK) is jelentkezhetnek, melynek befejezését követően tiszti beosztásokba kerülnek.

A számadatok is bizonyítják, hogy a rendőri hivatás iránti elkötelezettség fennáll, az érdeklődés nem lankad.

A 2016. április 12-én feldolgozott adatok alapján a Budapesti Rendőr-főkapitányságra 264 fő, a Készenléti Rendőrséghez 843 fő jelentkezett. Az NKE RTK bünyügyi igazgatás szakra 11-szeres, míg pl. a közlekedési és a közrendvédelmi szakokra közel 16-szoros túljelentkezéssel lehet számolni az idei évben. A rendészeti szakközépiskolákba 2016-ban összesen 2806 fő adott be jelentkezést. A számadatok is bizonyítják, hogy a rendőri hivatás iránti elkötelezettség – noha a rendészeti szakközépiskolákba történő jelentkezések száma az elmúlt években minimális csökkenést mutat – továbbra is fennáll, az érdeklődés nem lankad.

– *A rendőri foglalkozás összetettsége okán többféle előmeneteli lehetőséget is biztosíthat az egyenruhás szolgálatra jelentkezőknek. Melyek lehetnek a leginkább vonzóak a fiatalok számára?*

– A hivatásos szolgálat egy különleges közszolgálati jogviszony, melyet a szolgálattal járó áldozatvállalás és a kötelezettségek pártatlan és etikus teljesítése jellemez. Kiemelt célunk, hogy az állomány számára hosszú távú és kiszámítható életpálya felvázolásával stabil munkahelyet kínáljunk.

Az új törvény hatálybalépését követően a pályakezdő rendőrtisztek havi bruttó alapilletménye átlagosan 324 660 Ft, a tiszthelyettesek esetében 220 315 Ft. A hivatásos szolgálati jogviszonyban álló, már tapasztalattal bíró rendőrtisztek havi bruttó alapilletményének átlaga 437 855 Ft, a tiszthelyetteseknél 299 487 Ft. A szolgálati időpótlék mértékének módosítása már 10 év szolgálati idő után az eddigi 4834 Ft helyett 28 988 Ft-ot jelent a hivatásos állomány tagjának, mely a szolgálati évek halmozódásával egyre magasabb összegben kerül megállapításra, ezzel is kifejezve a hivatásos állomány életén keresztül tartó munkájának, elhivatottságának elismerését.

Az új közszolgálati életpálya részeként a rendőrségnél is több pilléren álló rendszert hozunk létre. Kidolgoztuk és bevezettük az új előmeneteli rendszert, illetve jelenleg dolgozunk a lakhatás támogatásának rendszerén, valamint egy megtakarítás célú biztosítási konstrukción is.

Bár a lakhatás támogatásának rendszere még kidolgozás alatt áll, fel kell hívnom a figyelmet arra, hogy

a rendőrség az állományában dolgozók számára – nem csak hivatásosoknak – jelenleg is munkáltatói kölcsön felvételi lehetőséget (lakásvásárlásra/építésre), szállón való elhelyezést (pl. garzonszállók), albérleti hozzájárulást biztosít, és szociális támogatást, segítséget nyújt.

Az új előmeneteli rendszer egyik része az új illetményrendszer, melynek célja, hogy átláthatóbb legyen, és egyidejűleg ismerje el a munkakör értékét, a szolgálati tapasztalatot és a teljesítményt.

A rendfokozatban történő előmenetel 2016 év végétől minden esetben rendfokozati vizsgálathoz kötött, a jelenleg kidolgozás alatt álló vizsgarendszer hivatott ösztönözni az állományt a folyamatos tanulásra, tudása aktualizálására, önfejlesztésére. Az új életpályamodell keretében biztosított a hivatásosok számára a besorolási kategórián belül történő előmenetel is.

Nem csupán vertikálisan, a magasabb beosztásba kinevezéssel kínálunk előrejutási lehetőséget, hanem horizontálisan, a betöltött beosztásban, a besorolási kategórián belül is mód nyílik magasabb rendfokozat megszerzésére, illetve a szolgálati idő alapján történő fizetési fokozat előresorolásra, ezzel együtt magasabb illetmény elérésére.

Az új előmeneteli rendszer magában hordozza annak lehetőségét, hogy a hivatásos állomány tagja a rendőrség szolgálati ágai között és azon belül is választhat szakképzettségének, alkatának, motivációjának, az előírt feltételeknek megfelelően (pl. választhat a bünyügyi, közlekedési, közrendvédelmi, határrendészeti és igazgatásrendészeti szolgálati ágak közül).

Az évente elvégzésre kerülő teljesítményértékelés egy új típusú bérelem alapjául szolgál. Lehetőség van a hivatásos állomány jó teljesítményt nyújtó tagja részére teljesítményjuttatás megállapítására, amely már ez évben is folyósítható. Az egyéni teljesítmény értékelése és minősítése 2016-tól évente egy alkalommal történik a támasztott követelmények teljesítése, a szolgálatellátás minősége, az egyén által tanúsított magatartás alapján. A minősítést az értékelő vezető készíti el és az állományilletékes parancsnok hagyja jóvá. Ezen felül a szolgálati feladatok kiemelkedő teljesítéséért vagy szolgálati feladatok

Az új illetményrendszer célja, hogy ismerje el a munkakör értékét, a szolgálati tapasztalatot és a teljesítményt.

hosszabb időn át történő eredményes végzéséért többek között miniszteri, országos rendőr-főkapitányi vagy az állományilletékes parancsnok általi elismerésben (pénz vagy tárgyjutalomban) részesíthető munkatársunk.

Ugyanakkor az életpályák (hivatásrendek) összehangolása biztosíthatja azt is, hogy amennyiben munkatársunk már nem tud megfelelni a fokozott fizikai-egészségpszichikai követelményeknek, akkor elhelyezkedhet az államigazgatás más területén, karrierjét ott folytathatja.

– *Közlekedőként a mindennapok során legtöbbször a közlekedésrendészet munkatársaival találkozhatunk az utakon. Mi a közlekedésrendészeti feladatok elsődleges célja, és milyen területeket érintenek?*

– A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. a közúti közlekedés ellenőrzését, valamint a közúti közlekedés biztonságát szolgáló nevelést, felvilágosítást és propaganda-tevékenységet állami feladatként határozza meg, melynek végrehajtását a közúti közlekedés biztonságáról szóló 2002/1992. (HT. 2.) Korm. határozat a rendőrség közlekedési szolgálatának hatáskörébe utalta – a közlekedési felügyelet közreműködésével.

A Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény alapján a rendőr legfontosabb közlekedésrendészeti feladatai

A közlekedésrendészeti intézkedések elsődleges célja a személysérüléssel, kiemelten a halálos kimenetelű közúti közlekedési balesetek megelőzése. A rendőrségnek a közlekedésbiztonság javítására irányuló tevékenységén belül a közúti ellenőrzések végrehajtása mellett a baleset-megelőzési tevékenység végzésében is kiemelt szerepe van.

– *A közlekedési balesetek okán legtöbbször közúti balesetokről hallunk, de ugyanúgy tragédiát jelentenek a vízi és légi balesetek is. Mit mutatnak az előző év baleseti statisztikái?*



Fotó: Iró Zoltán

közé tartozik a közlekedési rendszabályok megtartásának, a járművezetés személyi feltételeinek, illetve a járművek közlekedésben való részvétele feltételeinek az ellenőrzése. Emellett a rendőr a közúti forgalmat irányíthatja, korlátozhatja, szüneteltetheti, illetve elvégzi a balesetek helyszínelésével összefüggő intézkedéseket, és lefolytatja a balesetek vizsgálatával kapcsolatos eljárásokat.

A közúti közlekedésbiztonság javítása egyike a rendőrség „klasszikus” feladatainak.

– Az ország szabadvizein 2014-ben 50 esetben történt vízi közlekedési baleset, melyekből 3 eset járt személysérüléssel. Sajnálatos módon ezen események alkalmával 2 fő vesztette életét. 2015-ben 63 vízi közlekedési baleset történt, ebből 3 járt személysérüléssel, a bekövetkezett balesetekben 1 fő vesztette életét. A légi közlekedés körében 2014-ben 19 esetben történt baleset, melynek során 2 fő vesztette életét, míg 2015-ben 17 balesetben 3 fő halt meg.

– A balesetek megelőzése a közlekedésrendszert egyik kiemelt feladata. Hogyan értékeli a rendőrség ez irányú tevékenységét?

– Közismert, hogy 2007 óta a hazai közúti közlekedésbiztonság terén korábban nem tapasztalt eredmények születtek. Az adatok ugyanakkor azt is mutatják, hogy az eltelt években a közúti áldozatok számának csökkenése éves szinten jelentősen lelassult (a korábbi 19,2%-ról 2,3%-ra), majd 2014 óta az adatok már a balesetben meghalt személyek számának növekedését mutatják. A trend tehát már korántsem kedvező, a korábban bevezetett intézkedések hatékonysága láthatóan csökkent. A hatályos közlekedésbiztonsági program időarányos teljesülése azt feltételezte, hogy 2015-ben a közúti balesetben meghalt személyek száma Magyarországon ne haladja meg az 555 főt, ezzel szemben a statisztikai adatok alapján 2015-ben 647 fő veszítette életét hazánk közútjain. Az adatok alapján a hatályos program „félidejében” az elmaradás jelentősnek mondható, de megfelelő intézkedések bevezetése által nem behozhatatlan. A belügyminiszter és a nemzeti fejlesztési miniszter által aláírt „Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2014–2016” az európai uniós célkitűzés teljesítését vette alapul a 2010 és 2020 közötti időszakra megcélzott 50%-os halálos áldozatszám csökkenéssel. Ennek megfelelően hazánk akkor teljesíti a célkitűzést, ha a közúti balesetben meghalt személyek száma a 2010. évi 740 főről az évtized végére legalább 370 főre csökken.

Az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság (ORFK – OBB) a prevenció eszközeivel járul hozzá ahhoz a munkához, mely közúti közlekedésünk biztonságosabbá tételére irányul. Kezdeményezéseink tavaly elsősorban az ittas vezetés visszaszorítására, a védtelen közlekedők, ezen belül a kerékpárosok és a gyalogosok biztonságának fokozására irányultak, de nagy figyelmet fordítottunk a legkisebb közlekedők, a gyermekek közlekedésre felkészítésére is. Az elmúlt évben a közlekedésbiztonsági kommunikációs munkánk és kampányaink mellett megszerveztük a már jól ismert, felmenő rendszerű országos vetélkedőinket, szakmai versenyeket, továbbképzéseinket, továbbá folytattuk „Az iskola rendőre” programot, melyhez közel 2900 közoktatási intézmény csatlakozott. A „Sulimoped” program keretében az elmúlt tanévben ezer fiatal képzésére kerülhetett sor. A 8. osztályos tanulók képzése tantervi órakereten kívül, elektronikus oktatási módszerek alkalmazásával valósult meg. A program sikeres végrehajtása természetesen a technikai háttér biztosítását is igényelte, ezért személyi védőfelszereléseket, segédmotoros kerékpárokat, utánfutókat és azok vontatására alkalmas szolgálati személygépkocsikat szereztünk be, melyek anyagi háttérét az ORFK – OBB biztosította.

Az ORFK – OBB-nek – a megyei (fővárosi) balesetmegelőzési bizottságokkal együtt – 2016-ban is kiemelt szerepet kell betöltenie a hazai prevenció tevékenységben. A közlekedésbiztonsági felelősségtudat erősítése érdekében területi és helyi szinten is folytatni kell a lehetséges

A RENDŐRSÉGI ÁLLOMÁNYBA KERÜLÉS LEGFONTOSABB KRITÉRIUMAI

I. Rendészeti szakközépiskolába jelentkezhet, aki:

- magyar állampolgár,
- a jelentkezés évében a 18. életévét betölti,
- cselekvőképes,
- állandó bejelentett belföldi lakóhellyel rendelkezik,
- büntetlen előéletű, és életvitele kifogástalan,
- érettségivel rendelkezik, vagy a tárgyév július 1-jéig eredményes érettségi vizsgát tesz,
- vállalja a hivatásos szolgálatra való alkalmasságának megállapításához szükséges vizsgálaton történő részvételt,
- vállalja a hivatásos szolgálatot, a szakképzéssel járó követelmények teljesítését.

A felvételi eljárás szakaszai (menete):

- a) szakmai irányultságú általános műveltségi írásos teszt, a középiskolai tananyagban, illetve állampolgári, társadalmi, történelmi és igazgatási ismeretekben való tájékozottság mérése,
- b) fizikai (erőnléti) alkalmassági vizsgálat, egy kötelező (2000 méteres futás) és hat választható (fekvőtámasz, felülés, ingafutás, hajlított karú függés, fekvő-

nyomás, helyből távolugrás) gyakorlat közül négy végrehajtása,

- c) egészségi és pszichológiai alkalmassági vizsgálat,
- d) jelentkező meghallgatása, a meghallgatásokat háromfős bizottság végzi a rendőrszakmai területek bevonásával egységes szempontrendszer szerint,
- e) kifogástalan életvitel vizsgálat,
- f) felvételi döntés: a szakközépiskola igazgatója tárgyév július 10. - augusztus 31. között írásban értesíti a felvételi döntésről a jelentkezőt; a rendészeti szakközépiskolába történő jelentkezés nem zárja ki a felsőoktatási intézménybe történő egyidejű jelentkezés lehetőségét.

II. Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar nappali munkarendű alapképzésére jelentkezhet:

- a 18. életévét betöltött, de a felvétel évében a 25. életévét be nem töltött cselekvőképes, magyar állampolgár,
- aki egészségi, pszichikai és fizikai alkalmassági követelményeknek megfelel,

- a pályalkalmassági orientációs beszélgetésen megfelelő minősítést kap,
- rendelkezik az Európai Unióban hivatalos nyelvek egyikéből, vagy ukrán, szerb, beás, lovári, orosz, illetve kínai nyelvből államilag elismert, középfokú (B2) komplex típusú nyelvvizsgálóval,
- vállalja valamely rendvédelmi szervnél a foglalkoztatásra irányuló jogviszony létesítését,
- hozzájárul a kifogástalan életvitelre vonatkozó ellenőrzés elvégzéséhez.

Felvételi eljárás menete (szakaszai):

- A pályalkalmassági vizsgálatok rendje, a migrációs szakirányra jelentkezők kivételével, minden civil pályázót érint.
- 1 nap: fizikai-kondicionális felmérés, ami kb. 3 óra
 - 1 nap: egészségügyi, illetve pszichológiai vizsgálat (azonos napon és helyszínen)
 - 1 nap: pályorientációs beszélgetés
1. A fizikai-kondicionális felmérés után, aki az „Alkalmos” minősítést megszerezte, egészségügyi és a pszichológiai alkalmassági vizsgálaton vesz részt.
 2. Az egészségügyi és pszichikai alkalmassági vizsgálatot követően kerül sor a pályorientációs beszélgetésre.

stratégiai partnerek felkutatását. Alapvető cél a települések közötti közlekedésbiztonsági helyzetének folyamatos javítása, a baleseti sérültek számának csökkentése. A kitűzött cél csak akkor érhető el, ha a meglévő programok mellett a jövőben sikerül felébreszteni a hazai társadalomban, a helyi közösségekben és a helyi döntéshozókban is a biztonságos közlekedés iránti igényt.



Fotók: Iró Zoltán

Nemcsak a nagyvárosok, városok lakosságára vonatkozik ez, hanem azoknak a kisebb településeknek a lakóira is, ahol nem vagy csak nagyon ritkán történnek személysérüléssel járó balesetek, de nincs meg a „biztonsági komfortérzés” a közúti közlekedésben.

– *A közlekedés során elkövetett jogsértések felderítése és szankcionálása jelentős mértékben befolyásolja a közlekedésbiztonsági helyzetet. Mit mutatnak az elmúlt év adatai? Többen vagy kevesebben követtek el szabálysértést?*

– Közlekedési szabálysértés miatt 2015-ben 408 889, míg 2014-ben 529 627 esetben szabtak ki helyszíni bírságot az intézkedő rendőrök, szabálysértési feljelentéssel pedig 2015-ben 108 386, 2014-ben 127 754 alkalommal éltek. A közlekedés körében elkövetett jogsértés miatt kezdeményezett közigazgatási eljárások száma 2015-ben 312 126 volt (melyből 234 831 eset objektív felelősségen alapult), 2014-ben pedig 334 378 esetben indítottak eljárást (melyből 219 050 tartozott az objektív felelősség körébe). Az adatok alapján megállapítható, hogy összességében 2015-ben csökkent a rendőrök által kiszabott helyszíni bírságok és a kezdeményezett eljárások száma az előző évi adatokhoz képest. Emelkedés egyedül az objektív felelősségen alapuló eljárások számában mutatható ki.

– *A közlekedési területen melyek a leggyakoribb és melyek a legveszélyesebb szabálysértések, és mit lehet tenni ellenük?*

– A rendőrség az ellenőrzési tevékenységét a közlekedésbiztonsági helyzet javulása érdekében végzi, illetve ellenőrző tevékenységét a közlekedésbiztonságot leginkább befolyásoló szabályok megtartásának ellenőrzésére igyekszik összpontosítani. A közlekedési balesetek leggyakoribb okai a megengedett legnagyobb sebességre vonatkozó szabályok megszegése, az elsőbbség meg nem adása, illetve a kanyarodásra vonatkozó szabályok megsértése. A közlekedési balesetek okainak 72%-át teszi ki ez a három szabályszegés.



Ugyan nem baleseti ok, de a balesetek kimenetelét befolyásolja, ezért súlyos kérdés a passzív biztonsági rendszerek használata. Ezek közül kiemelendő a biztonsági öv használatának elmulasztása, amely jelentős mértékben hozzájárul a közlekedési balesetek várható súlyosságának növekedéséhez. Meg kell még említeni az ittas vezetést is, amely olyan jogsértő magatartás, ami jelentősen növeli a balesetek bekövetkezésének valószínűségét. A fentiekre tekintettel a rendőrség nagy hangsúlyt fektet a megengedett legnagyobb sebességre vonatkozó szabályok megtartásának, az ittaságnak és a passzív biztonsági eszközök használatának az ellenőrzésére.

– *A VÉDA Közúti Intelligens Kamerahálózat elnevezésű projekt megvalósítása a közlekedésbiztonság növelése terén kifejtett rendőrségi tevékenység komplex fejlesztésére irányult. Hogyan összegeznék az eddigi tapasztalatokat, és mit várnak el év végéig a rendszer működésétől?*

– Eddigi tapasztalatunk az, hogy a járművek vezetői a fixen telepített Komplex Közlekedési Ellenőrzési Pontok (KKEP) környékén szinte 100%-ban megtartják az eszközök által figyelt közlekedési szabályokat. A számadatok azt mutatják, hogy nagyságrendileg minden ezredik elhaladó jármű vezetője valósít meg jogsértést. A tapasztalatok szerint csökkent a járművek haladási sebessége, ami mérsékli a baleseti kockázatot és a baleset kimenetelének várható súlyosságát. Az elsődleges adatok is azt jelzik, hogy az

Nagyobb hangsúlyt fektetünk a rendőri jelenlétet igénylő ellenőrzésekre.

elmúlt évhez képest csökkent a meghalt személyek száma, és azt várjuk, hogy ez a csökkenés az év végéig fennmarad és a későbbi években is folytatódik.

– A kamerahálózat 365 fix telepítésű komplex közlekedési ellenőrzési pontot és emellett 160 mobil sebességmérőt foglal magában – ez így önmagában is jelentős számú ellenőrzést jelent. Nem beszélve arról, hogy a fix telepítésű kamerák többféle jogsértést is rögzíthetnek, amelyek feldolgozását a rendőrség végzi. Na de hogyan? Ha egyszerre több szabályt is megszegnek útközben, annyszor és annyiféle büntetésre számíthatok, ahány kamera rögzítette a szabálytalanságomat?

– A Komplex Közlekedési Ellenőrzési Pontok többféle jogsértést is rögzíteni képesek. A dokumentált jogsértések háromféle csoportba sorolhatók. Az első csoportba a gépjármű üzemben tartójának objektív felelőssége alá tartozó jogsértések tartoznak. A második csoportot a gépjármű vezetője és utasa által megvalósított közigazgatási bírsággal sújtandó jogsértések jelentik. E kétfajta ügytípus esetén az eljárást egyenként, egymástól elkülönítve folytatja le az illetékes közigazgatási hatóság. A harmadik csoportot a szabálysértésnek minősülő jogsértések képezik, ezek kapcsán a jogsértő lakóhelye szerint illetékes szabálysértési hatóság (rendőrkapitányság) jár el. A szabálysértési hatóságnak nemcsak joga, de kötelessége egyesíteni a nála folyamatban lévő azonos eljárás alá vont személlyel szemben folytatott eljárásokat.

– A rendőrség korábban is nagyszámú ellenőrzést végzett, országos közúti ellenőrző akciókat indított. A rendőrök által végzett, immár „klasszikusnak” mondható közúti ellenőrzések számossága és rendszere változik-e a jövőben a kamerahálózat működése okán?

– A kamerahálózat ki fog hatni a rendőrség közúti ellenőrzési gyakorlatára. Egyrészt kihasználjuk a benne lévő új lehetőségeket, így például a jármű-nyilvántartási adatok alapján megállapítható jogsértések esetében hatékonyabban tudunk intézkedni, mivel csak a jogsértő járművet állítjuk meg. Ilyen lehet például, hogy a kamerarendszer által ellenőrzött jármű esetén a nyilvántartásból megállapítást nyer, hogy az a forgalomból ki van vonva, kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás nélkül közlekedik, a jármű műszaki vizsgájának érvényessége lejárt. Ezen túlmenően képi bizonyítékot szolgáltatnak a biztonsági öv használatának elmulasztásáról. A rendszer értesítést küld a kamera mögötti útszakaszon lévő közúti

ellenőrzést végző járőröknek, akik így célzottan tudják intézkedés alá vonni a járművet.

A másik várható változás, hogy a fix kamerák rendőri felügyelet nélkül képesek az ellenőrzéseket végezni, ebből fakadóan nagyobb hangsúlyt tudunk fektetni olyan ellenőrzésekre, amelyek rendőri jelenlétet igényelnek (pl. ittaság-ellenőrzés, a vezetési és pihenődőre vonatkozó szabályok megtartása).

– Az egyik hosszú ideje napirenden lévő kérdés a határok fokozott védelme. A rendőri tevékenység egyik speciális területe a határrendészet, amelynek szerepe jelentősen felértékelődött. Napjainkra egyértelművé vált, hogy az államhatár védelmét a magyar rendőrség képes megfelelő módon biztosítani. Milyen plusz erőforrást igényel a rendőrség részéről a jelenlegi helyzetben a határvédelem? Hogyan készítik fel a járőröket a hagyományos rendőri feladatoktól eltérő kihívásokra, a megerősített határvédelmi feladatok ellátására?

– A rendőrség folyamatosan elemzi-értékeli az illegális migrációval kapcsolatos hazai és nemzetközi helyzetet, amelynek megfelelően biztosítja a feladatok végrehajtásához szükséges erőket, eszközöket, infrastrukturális feltételeket. Ennek keretében hazánk déli határszakaszára, a magyar–szerb és a magyar–horvát államhatár térségébe jelentős létszámú rendőri és honvédségi állományt, valamint technikai eszközöket csoportosítottunk át, amelyek megerősítő jelenlétét folyamatosan fenntartjuk. A rendőrség az ideiglenes biztonsági határzár megerősítése, illetve a tiltott határátlépést elkövető személyek elfogása érdekében stabil és mobil hőkamerarendszereket, valamint távcsövekkel, kézi éjjellátó eszközökkel és gépkecsikkal megerősített járőröket alkalmaz, valamint biztosítja a határőrizet helikopteres légi támogatását is.

A rendkívüli helyzetben bevezetett intézkedések végrehajtása során kiemelt figyelmet fordítottunk és fordítunk a más rendőri szervtől átrendelt, családunktól és lakóhelyunktől távol lévő munkatársaink elhelyezésére, ellátásuk biztosítására, a technikai eszközök üzemképességének fenntartására. A déli határszakaszra koncentrált rendőri erők jelenléte az emberi erőforrások terén a feladat végrehaj-

A rendőrség elemzi-értékeli a hazai és nemzetközi illegális migrációt.

tásába bevont kollégák tekintetében áldozatos és kitartó munkát, a rendőrség részéről logisztikai és nem utolsósorban költségvetési helytállást igényel. Az államhatár védelmére kijelölt kollégák előzetes, többnapos szakmai képzést követően – miután a szükséges, általános határrendészeti ismereteket, valamint a speciális eljárási szabályokat megismerték – léptek szolgálatba a frekvenciált határszakaszokon.

A megfelelő létszámú, szakképzett utánpótlás érdekében valamennyi, a 2015/2016-os tanévben kibocsátásra kerülő rendészeti szakközépiskolás tanuló határrendészeti felkészítésben és a déli határszakaszon töltött szakmai gyakorlaton vett részt.

– Köszönöm a beszélgetést.

ÖTVÖS NÁNDOR

A FIGYELEMFELHÍVÓ, SZEMLÉLETFORMÁLÓ
PROGRAMSOROZAT MÁSODIK ÁLLOMÁSA

Motoros szezonnnyitó a Hungaroringen

A közúti közlekedésbiztonság fontosságát kívánta hangsúlyozni az a szezonnyitó rendezvény 2016. április 16-án, amely a motorosokra fókuszáló szemléletformáló programsorozat második állomása volt. A Hungaroringen hivatalosan is megnyitották az idei motoros szezont.

A motorosokat középpontba emelő közlekedésbiztonsági sorozatot indított a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium: a Két kerék – egy élet című, szándékai szerint szemléletformáló akció második állomását a Hungaroringen rendezték, ahol Mosóczy László közlekedéspolitikáért felelős helyettes államtitkár hivatalosan is megnyitotta a motoros szezont.

A célzott programsorozat megszületését az indokolta, hogy folyamatosan emelkedik Magyarországon a kétkerekűek aránya az utakon. Ennek sajnálatos következménye az, hogy évek óta nő a motoros balesetek száma, ezért a tárca a közlekedés összes résztvevőjében szeretné tudatosítani a közlekedésbiztonsági szempontok, a vezetéstechnikai tudás fontosságát. Pláne, hogy a közlekedés legvédtelenebb résztvevői a gyalogosok mellett a kétkerekű járművek vezetői, akiknél egy közúti baleset



MOSÓCZY LÁSZLÓ, közlekedéspolitikáért felelős helyettes államtitkár

esetén igen magas a súlyos sérülések kialakulásának veszélye. Az országos rendezvénysorozat legfőbb célkitűzése a motorosok és robogósok figyelmének felhívása a biztonságos közlekedésre, a balesetek megelőzésére és az egymásra való odafigyelésre.

A közlekedési tárca a 2014-2016. évi Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram és 2015-2016. évi Intézkedési Terve keretében indította el három állomásból álló programsorozatát. Az Akcióprogram küldetése a közlekedésbiztonság elősegítése a szabálykövetés ösztönzésével, az úthasználók felelősségtudatának növelésével. A programsorozat állomásaira kilátogatók a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium által megrendezett, attitűdképzéssel összefüggő szakmai programokon vehetnek részt.



Fotó: Murray Gábor / NEM

S.V.A.

Speedmarathon másodszor!

MAGYARORSZÁGON A VÉDA SEBESSÉG-ELLENŐRZŐ
BERENDEZÉSEKET IS BEVETETTÉK

**Az első 24 órás páneurópai sebesség-ellenőrző
kampány elmúlt évi sikereire tekintettel a TISPOL
(European Traffic Police Network) Tanácsa 2016-ban is
a Speedmarathon megszervezéséről döntött.**

A LAKOSSÁGGAL EGYÜTT

A kampány előkészítése a 2015. évi végrehajtási elveknek megfelelően kezdődött, a munkálatokban – a TISPOL tagjaként – a magyar rendőrség képviselője is részt vett. A fokozott sebesség-ellenőrzésekre a Speedmarathonhoz csatlakozott 22 országban egységesen 2016. április 21-én reggel 06 órától 2016. április 22-én reggel 06 óráig, ténylegesen 24 óra időtartamban került sor. Az akció során Magyarországon a VÉDA rendszer fix telepítésű, valamint változtatható helyű sebesség-ellenőrző berendezéseit (Komplex Közlekedési Ellenőrzési Pontok) is bevetették. A változtatható helyű, azaz mobil eszközök részére több ellenőrzési helyet is kijelöltek. A tavaly beszerzett és rendszerbe állított készülékek egy helyszínen folyamatosan legfeljebb négy órán keresztül üzemelhettek, utána azokat más ellenőrzési helyre kellett áttelepíteni.

A Speedmarathon sebesség-ellenőrzés célja Európa-szerte a sebességtűllépés veszélyességének tudatosítása, a gyorsajtások és a velük kapcsolatos közúti balesetek, halálesetek és sérülések számának visszaszorítása volt, és nem a szankcionálás. A rögzített jogsértések miatt a vonatkozó jogszabályi rendelkezéseknek megfelelően különböző intézkedések foganatosítására, eljárások kezdeményezésére került sor.

Az elmúlt évi elveknek megfelelően az ellenőrzési helyek kiválasztásába a rendőrség a lakosságot idén is bevonta. Javaslatokat lehetett tenni arra vonatkozóan, hogy az említett 24 órás időszakban hol kerüljön sor sebesség-ellenőrzésre. A lakossági javaslatok fogadására a fővárosi, illetve megyei rendőr-főkapitányságok külön e-mail fiókokat hoztak létre. A javaslatokat 2016. április 19-én 08.00 óráig lehetett írásban megtenni. Azt követően a területi rendőri szervek a szakmai tapasztalatokra, a balesetek előfordulási helyeire és a lakossági

kezdeményezésekre figyelemmel kijelölték az ellenőrzések végleges helyszíneit, és erről tájékoztatták a nyilvánosságot. A rendőri szervek az ellenőrzési helyekre javaslatot tevők közül helyszínenként 10-10 főt hívtak meg, továbbá ezeken a helyeken a sajtó munkatársainak is biztosították a részvételt.

EREDMÉNYEK

Hazánkban a 24 órás céllenőrzésekben összesen 613 rendőr vett részt, akik a mobil sebességmérő eszközök telepítési helyei időnkénti megváltoztatásának köszönhetően 857 helyszínen mérték a sebességet. A sebesség-ellenőrző

A SPEEDMARATHON 2016 KAMPÁNY ÖSSZESÍTETT NEMZETKÖZI ADATAI:

Részt vevő országok száma:	22
Ellenőrzési helyek száma:	12 706
Ellenőrzött járművek száma:	2 463 622
Részt vevő rendőrök száma:	12 906
Rögzített gyorsajtások száma:	122 508
Gyorsajtók aránya:	az összes elhaladó jármű 4,9 százaléka



FINN ÉS ÉSZT RENDŐRÖK együttműködése
a Speedmarathon 2016 akcióban



Fotó: ORFK – ÖBB

**A VÉDA
RENDSZER
FIX ÉS MOBIL
SEBESSÉG-ELLENŐRZŐ
BERENDEZÉSEIT
TÖBB HELYEN IS
BEVETETTÉK.**

berendezések előtt elhaladó gépjárművek közül 3741 lépte túl a megengedett sebességet, a helyszínen leállított gyorsajtó járművezetők száma 423 fő volt. (Csak tájékoztatásképpen: az elmúlt évben végrehajtott Speedmarathon idején 4928 sebességtűllépést regisztráltak.)

A rendőrség és az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság megköszönte a lakosság aktív részvételét a sebesség-ellenőrzés helyszíneinek kiválasztásában, hiszen összesen 650 javaslatot kaptak.

A Speedmarathon a sajtóban is nagy visszhangot kapott, ennek köszönhetően a kampány híre a közlekedők széles köréhez jutott el. A média fokozott tevékenységének, valamint a közlekedők jogkövető magatartásának, együttműködésének is köszönhető, hogy az ellenőrzés 24 órájában Magyarország közútjain nem történt halálos kimenetelű közúti közlekedési baleset.

BEVÁLT NÉMET GYAKORLAT

A Speedmarathon bő négyéves múltja tekint vissza. A történet egy regionális szintű javaslattal vette kezdetét, amikor a németországi Észak-Rajna-Vesztfália (Nord-Rhein-Westfalen) tartományban 2011 második felében kísérleti jelleggel egy 24 órás, intenzív és folyamatos sebesség-ellenőrző akció végrehajtását határozták el – akkor még „Blitz-Marathon” néven. Az első akcióra 2012. február 10-én került sor, a „Brems Dich, Rette Leben!” („Fékezd

magad, ments életet!”) kampány keretében. Az akció sikeresnek bizonyult, így azt hamarosan megismételték.

Az eredményeket a német szakmai rendezvényeken, szemináriumokon, konferenciákon is ismertették. Ennek is köszönhető, hogy 2013. október 10-ét követően a „Blitz-Marathon” akciók végrehajtásában már Németország valamennyi szövetségi állama részt vett.

Német szakértők szerint a „Blitz-Marathon” rendkívül hatékony eszköze a gyorsajtások visszaszorításának, s az ellenőrzések egyértelműen hozzájárultak ahhoz, hogy a sebességtűllépés miatt elhunytak száma 2011 és 2013 között mintegy felére csökkent.

A németországi eredmények láttán több uniós tagállam is átvette a speciális sebesség-ellenőrző gyakorlatot, többek között Belgium, Hollandia, Luxemburg és Finnország is tartott hasonló kampányokat. A német akciók – immár „bevált gyakorlat”-ként – a TISPOL szakmai ülésein, szemináriumain is bemutatásra kerültek. Ezt követően döntött úgy a TISPOL Council (a TISPOL vezető testülete), hogy 2015. április 16-án tagállamai területén megszervezi a 24 órás nonstop sebesség-ellenőrzést, immár „Speedmarathon” néven. A tavalyi kampányban 22 európai ország vett részt, mely során több mint négy-millió gépjárművet ellenőriztek, valamint 122 ezer gyorsajtó járművezetőt szűrtek ki a hatóságok.

GÉGÉNY ISTVÁN

KÖZÚTI BIZTONSÁG MAGYARORSZÁGON

Hol állunk és merre tartunk?

BEVEZETÉS

2015-ben befejeződött a 2003-ban kezdődő magyarországi közlekedésbiztonsági programidőszak, de folytatódik a 2010-ben megkezdett és 2020-ig tartó, EU által meghirdetett közlekedésbiztonsági program. Az elmúlt időszak megelőzési tevékenységének teljes körű bemutatására és az elért eredmények részletes értékelésére nem vállalkozhattunk ebben a rövid publikációban. A kiválasztott és bemutatott adatokkal az volt a célunk, hogy nagyon röviden jellemezzük a jelenlegi hazai közúti biztonsági helyzetet, és felhívjuk a figyelmet a Magyarország által is elfogadott EU-elvadás teljesíthetőségének várható nehézségeire, valamint az elkövetkező öt esztendőben előttünk álló megelőzési feladatokra. Javaslatot fogalmazunk meg egy – véleményünk szerint – reálisabb célkitűzést tartalmazó tízéves közlekedésbiztonsági nemzeti program létrehozására. Sürgetjük a hazai egyeztetéseket és tapasztalatcserét a közúti biztonsági szakterületen mind az egyéni szakértők, mind az érintett szervezetek között.

HAZAI PROGRAM (2003–2015)

A „Magyar Közlekedéspolitika 2003–2015¹” című szakanyag „II.1.2 A közlekedésbiztonság javítása” című fejezetében az alábbi célkitűzések olvashatók:

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

A halálos áldozatok számára vonatkozó célkitűzés

A rendelkezésre álló 2015. évi baleseti és sérülési adatok alapján megállapítható, mennyire volt sikeres a program. Az „eredményeket” az 1. táblázat mutatja, amelynek 3. oszlopában látható, hogy a 2010-re elvárt célkitűzést lényegesen meghaladtuk, (a csökkenés 30% helyett 40% volt). Ugyanakkor a határidő letelte után, 2015-re a csökkenés „csak” 48%-ot ért el a bázisadathoz viszonyítva, ami azt jelenti, hogy a programban kitűzött célt – az 50%-os csökkenést – egészen pontosan nem értük el, de nagyon megközelítettük.

¹: Magyar Kormány [2004]: Magyar Közlekedéspolitika, 2003–2015, www.kvvm.gov.hu/

Feltűnő, hogy a 2010. évet megelőző tíz év alatt a halálos áldozatok számának csökkenési üteme átlagosan 50 fő/év volt, ugyanakkor a 2010 utáni öt évben ez az ütem jelentősen – 20 fő/évre – csökkent.

1	2	3	4	5
év	meghaltak száma (fő)	csökkenés mértéke (%)	személysérülései balesetek száma	csökkenés mértéke (%)
2001	1239	bázis	18505	bázis
2010	739	-40%	16307	-12%
2015	647	-48%	16335	-12%

1. táblázat

AZ ÖSSZES SZEMÉLYSÉRÜLÉSEI BALESET SZÁMÁRA VONATKOZÓ CÉLKITŰZÉS

Az összes személysérülései baleset számára vonatkozó célkitűzéseket az 1. táblázat 4. és 5. oszlopában lévő adatok alapján értékelhetjük. 2010-ben a bázishoz képest 12%-os csökkenés volt tapasztalható, ami jelentősen elmaradt a tervezett 50%-tól. 2015-ben – a határidő évében – pedig ismételtelen csak 12%-kal volt kevesebb a személysérülései balesetek száma, szemben a bázisadathoz viszonyított 50%-os csökkenési előírással. Ez az „eredmény” messze elmarad a Magyar Közlekedéspolitika elvárásától.

Utólag megállapíthatjuk, hogy a program – az összes baleseti számra vonatkozó – célkitűzése szakmailag megalapozatlan és indokolatlan volt. Az EU programok sem tartalmaztak ilyen elvárásokat. Az elkövetkezendő időszak megelőzési programjainak tervezésekor szükségtelen az összes baleset számára vonatkozó számszerű célkitűzéseket megfogalmazni.

EU PROGRAM (2010–2020)

Az Európai Bizottság 2011. március 28-án fogadta el az ún. második „Fehér Könyvet”, amely a következő célkitűzést tartalmazza: „(9) A közúti baleseti halálozást 2050-re szinte nullára kell csökkenteni. E céllal összhangban az Európai Unió arra törekszik, hogy 2020-ra felére csökkenjen a közúti sérülések száma.”

Magyarország csatlakozott ehhez a dokumentumhoz, ezzel elfogadta a fenti céladatokat, ami azt jelenti, hogy a hazai program lejáta után elvileg a hazai megelőzési tevékenységben ez az iránymutató 2020-ig.

A célkitűzés – számokban – azt jelenti, hogy a 2015. évi 647 fő helyett 2020-ban az áldozatok száma nem lehet több mint 370 fő.

2020-ig tehát a halálos áldozatok számának tervezett „átlagos csökkenési” üteme:

$$(370-647)/5 = - 55 \text{ fő/év.}$$

Ez a csökkenési ütem a hazai megelőzési gyakorlatban nem példátlan ugyan, de az utóbbi két-három év hazai baleseti adatait tanulmányozva és a megelőzés jelenlegi lehetőségeit áttekintve valószínűsíthető, hogy a fenti cél csak nagyon nehezen, az eddigieknél lényegesen nagyobb erőfeszítések és ráfordítások árán érhető el. A statisztikai adatok szerint a meghaltak számának csökkenése a 2001 óta eltelt időszak alatt 2006 és 2013 között volt a legnagyobb.

2001–2006 között nagyon kis átlagos növekedés:	+13 fő/év
2006–2013 között folyamatos és jelentős csökkenés:	-89 fő/év
2013–2015 ismét növekedés:	+19 fő/év

„VÉDTELEN” KÖZLEKEDŐK HELYZETE (2015)

Az általános közúti biztonsági helyzet értékelése azt mutatják, hogy a közlekedésben résztvevők közül a sérülékenyebb, védtelenebb közlekedők biztonságának folyamatos javítása kiemelt feladatot jelent.

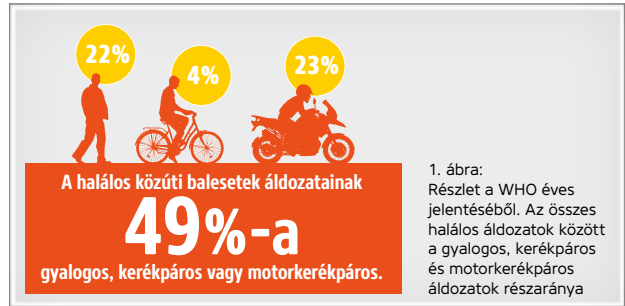
A 2. táblázat a hazai közúti közlekedés halálos áldozatainak számát és arányát mutatja 2015-ben. Az összes áldozat közel fele (48%) az ún. védtelen közlekedők csoportjába tartozik. („Védtelen közlekedőnek” nevezzük a gyalogosok, kerékpárosok, segédmotoros kerékpárosok és motorkerékpárosok csoportját.) A hazai adat (48%) lényegében megegyezik az Egészségügyi Világszervezet 2015. évi jelentésében közreadott hasonló értékkel², ami az 1. ábrán látható 49%.

Eltérések vannak azonban az egyes közlekedési csoportok részarányai között. A 2. táblázat adatai szerint a védtelen közlekedők közül a gyalogként meghaltak száma 23% (gyakorlatilag azonos a WHO adattal: 22%). A kerékpárosok részaránya Magyarországon 13%, a WHO adat ezzel szemben 4%, ami azt jelenti, hogy a kerékpárosok jelentősen „túlreprezentáltak” a hazai közlekedési áldozatok között. A motorkerékpáron közlekedők részaránya a hazai közúti áldozatok között 8%, a WHO adat ennek háromszorosa: 23%, vagyis az e közlekedési eszközön halálos sérülést szenvedettek pedig Magyarországon „alulreprezentáltak”.

	fő	részarány (%)
gyalogos	149	23%
kerékpáros	82	13%
segédmotoros kerékpáros	28	4%
motorkerékpáros	50	8%
összes védtelen	309	48%
nem védtelen	338	52%
összes áldozat	647	100%

2. táblázat

²: Global Status Report on Road Safety 2015. (www.who.int)



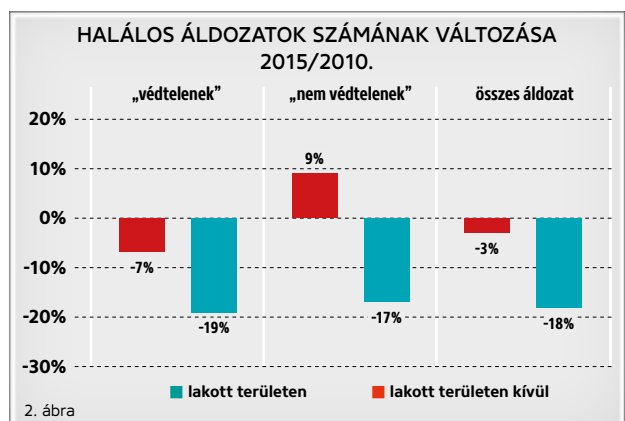
A megelőzési munkában is használható eredményeket kapunk, ha a 3. táblázat adatait vesszük szemügyre. A táblázat a 2010. és 2015. évben történt közúti közlekedési balesetek halálos áldozatainak számát mutatja lakott/nem lakott területi bontásban. A 2010. évet azért vettük alapul, mert ez az EU program báziséve.

	Lakott területen		Lakott területen kívül	
	2010	2015	2010	2015
gyalogos	120	94	72	55
kerékpáros	59	56	33	26
segédmotoros kerékpáros	8	21	10	7
motorkerékpáros	19	21	30	29
összes védtelen	206	192	145	117
nem védtelen	65	71	323	267
összes áldozat	271	263	468	384

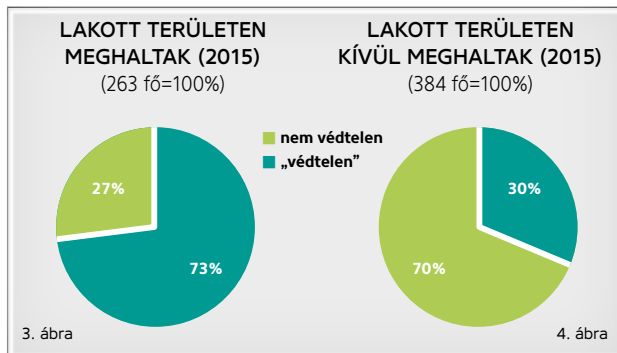
3. táblázat

A 3. táblázat főbb adatait a 2. ábrán tesszük áttekinthetővé. 2015-ben mindkét területen – eltérő mértékben – csökkent a halálos áldozatok száma, kivéve a lakott területen meghalt „nem védtelen” közlekedőket. Nem védtelennek nevezzük a személygépkocsiban és más gépjárműben, vagyis a „védett” körülmények között utazókat. Számuk – csekély mértékben – növekedett 2015-ben a 2010. évi adathoz viszonyítva.

A 2. ábra mutatja, hogy mindhárom csoportban lakott területen kívül nagyobb mértékű a csökkenés, mint lakott területen belül. Ez a körülmény is azt hangsúlyozza, hogy a településeken belüli megelőzési tevékenységre a jövőben nagyobb hangsúlyt kell fordítani.



A 3. és 4. ábra mutatja, hogy a közúti balesetek áldozatainak számarányai milyen mértékben különböznek a lakott területen (településeken) belüli utakon és a lakott területen kívüli (külsőségi) útszakaszokon. Az ábrák alapján is egyértelmű, hogy alapvetően eltérő megelőzési stratégiára és közúti biztonsági szemléletmódra van szükség a két területen.



A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI TELJESÍTMÉNYMUTATÓK ALAKULÁSA (2015)

A biztonsági övet használók aránya személygépkocsiban

A biztonsági övet használók (illetve nem használók) aránya a közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók közé tartozik. Egyes országokban külön megadják az öv használatának arányát a nappali és a „nem nappali” (éjszakai) forgalomban. A hazai (KTI által rendszeresen készített) vizsgálati jelentésekben a biztonsági övet használók arányait ismertetik, és nem térnek ki erre a megkülönböztető adatra. A baleseti adatállományban szerepel a balesetek száma a látási viszonyok szerinti bontásban, így ennek alapján meghatározható, hogy a nappali és az éjszakai balesetek sérültjei milyen arányban viselték a biztonsági övet a baleset pillanatában.

	Lakott területen			Lakott területen kívül		
	nappal	nem nappal*	összesen	nappal	nem nappal*	összesen
	Személygépkocsiban megsérültek	89%	80%	86%	90%	82%

*Nem nappali látási viszonyok = szürkület, éjszaka

A 4. táblázat adatai mutatják, hogy mind lakott területen, mind azon kívül a nappali időszakban használják többnyire a biztonsági övet (89% és 90%). A nem nappali időszakban lakott területen minden ötödik sérült nem volt bekötve a baleset időpontjában (80%-os bekötési arány). Valamivel jobb ez az arány lakott területen kívül, ahol 82% volt.

A bukósisakot viselő segédmotoros kerékpárosok aránya

A segédmotoros kerékpáron közlekedők számára is kötelező a bukósisak használata. Az 5. táblázat mutatja, hogy

ebben az esetben sem teljes körű a védősisak használata. Lakott területen kívül a nem nappali időszakban megsérültek 26%-a (minden negyedik segédmotoros) bukósisak nélkül közlekedett. Lakott területen a nappali időszakban viszont 91%-os a viselési arány.

	Lakott területen			Lakott területen kívül		
	nappal	nem nappal*	összesen	nappal	nem nappal*	összesen
Segédmotoros kerékpáros sérültek	91%	82%	89%	90%	74%	84%

*Nem nappali látási viszonyok = szürkület, éjszaka

A bukósisakot viselő kerékpárosok aránya

A kerékpárosok részére általános esetben egyelőre nem kötelező a bukósisak használata (kivéve abban az esetben, ha a kerékpáros sebessége 50 km/h vagy nagyobb). A megelőzési kampányok egyik fontos témája a védősisak (fejvédő sisak, bukósisak) használatának elterjesztése. A baleseti adatbázis alapján meghatározható, hogy a kerékpárosként megsérültek milyen arányban viselték a sisakot. Az „eredményeket” a 6. és 7. táblázat mutatja. Az adatok meglehetősen lesújtóak. „Legjobb” eredményt lakott területen kívül a nappali forgalomban kaptunk, a sérült kerékpárosok 11%-a viselt sisakot. Ezzel szemben lakott területen éjszaka mindössze 2%-os a viselési arány.

A fenti adatok mutatják, hogy nemcsak a tájékoztatásnak és a propagandának, de a jogszabályalkotásnak is sok feladata van még ezen a téren. Az ORFK részéről is sürgetik, hogy legyen kötelező a fejvédő használata legalább a 14 éves életkor alatti kerékpárosoknál.

	Lakott területen			Lakott területen kívül		
	nappal	nem nappal*	összesen	nappal	nem nappal*	összesen
Sérült kerékpárosok	3,6%	2%	3,6%	11%	4%	8,3%

*Nem nappali látási viszonyok = szürkület, éjszaka

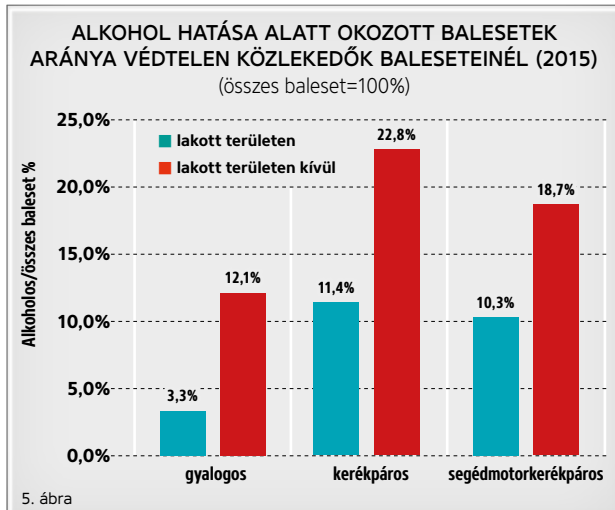
Az országos adatoknál kedvezőbb adatokat kapunk a budapesti kerékpárosok esetén (7. táblázat). Itt is kisebb a használati arány a nem nappali forgalomban, de összességében a nappali 15%-os sisakhasználat már biztató eredmény.

	Budapesten		
	nappal	nem nappal*	összesen
Megsérült kerékpárosok	15%	11%	14%

*Nem nappali látási viszonyok = szürkület, éjszaka

AZ ALKOHOL SZEREPE

Az egyik legfontosabb közlekedésbiztonsági teljesítmény-mutató az alkohol hatása alatt okozott balesetek aránya. A 2015. évi baleseti adatállományból kiszűrhető adatok részletezése nélkül, csak a védtelenekkel kapcsolatos információk láthatók az 5. ábrán. Egyértelmű, hogy ebben a tekintetben a lakott területeken kívüli forgalomban súlyosabb a helyzet, mint a településeken belül. A kerékpáros balesetknél a 22,8%-os arány különösen nagy, de a segédmotoros kerékpár balesetek 18,7%-a is aggasztó.

**ÚJ HAZAI PROGRAM (2015–2025)**

A „Magyar Közlekedéspolitiká 2003–2015” program befejezése után felmerül az a kérdés, hogy „automatikusan” fogadjuk-e el az EU második Fehér Könyvében 2020-ra megfogalmazott közlekedésbiztonsági célkitűzést (-50%). Ésszerű javaslatnak tűnik, hogy tervezzünk egy újabb és átgondoltabb stratégiát, és tűzzünk ki realisabb, sikerrel kecsegtető célokat a hazai adottságokra és lehetőségekre alapozva. Megfontolandó egy új, tízéves, középtávú hazai megelőzési stratégia elkészítése, benne pedig realis közlekedésbiztonsági cél kitűzése 2025-ig.

Az utóbbi két-három év baleseti adatait tanulmányozva és a megelőzés jelenlegi hazai lehetőségeit áttekintve valószínűsíthető, hogy a 2020. évi EU célkitűzés Magyarországon csak az eddigieknél lényegesen nagyobb erőfeszítések és ráfordítások árán érhető el. Egyébként sem minden tagállam fogadta el a (-50%-os) célkitűzést és annak határidejét, pl. Németország célkitűzése -40%, Finnországban pedig a határidő 2025 [1.].

A hazai közlekedésbiztonsági szakterületen vannak olyan feladatok, amelyek megoldatlansága nehezíti az infrastruktúra biztonsági helyzetének kezelését [2.]. A javasolható új (vagy aktualizált) stratégiai tervnek ezekkel a kérdésekkel is foglalkoznia kell. Számos szakmai szempont indokolta, hogy az EU rendkívül „egyszerű” célkitűzést határozott meg a tagországok számára a 2001–2010 és 2011–2020 közötti időszakokra. Az eredményesség mérőszáma egységesen (és kizárólag) a halálos áldozatok száma, a cél pedig az időszak végére a bázisév aktuális statisztikai adatának megfelelése. Az elvárás szerint

Magyarországon 2020-ban a közúti közlekedés halálos áldozatainak száma nem lehetne több mint 370 fő, miután 2010-ben 739 fő halt meg közútjainkon. Két észrevétellel tehető az EU elvárásával kapcsolatban:

- A Fehér Könyvből idézett megfogalmazás szerint nincs szó arról, hogy a programidőszak éveiben mennyi lehet az áldozatok száma, elvileg tehát a bázisadathoz tartósan nagyobbak is lehetnek az évi adatok, de ha az utolsó évben 370 fő vagy kevesebb lesz a halálos áldozatok száma, akkor a célkitűzés elvileg teljesül, miközben az eredeti szándékot, az összességében kevesebb áldozatot nem értük el.
- 2015-ben 647 fő volt a meghaltak száma a hazai közúti közlekedésben. Ha elfogadjuk az EU célkitűzését, a 2016. évvel kezdődő ötéves időszak végére legalább 277 fővel (elvileg tehát évente átlagosan legalább 55 fővel) kevesebb halálosan sérültek kellene lenni a hazai közutakon. Egyelőre ez irreális elvárásnak tűnik. A várható forgalmi teljesítményeket, a hazai megelőzési tevékenység lehetőségeit és erőforrásait figyelembe véve, ez a célkitűzés nagy valószínűséggel nem érhető el. Indokolt tehát egy új – realisabb – célkitűzést meghatározni. Emellett persze meg kell tervezni az „oda vezető utat”, vagyis azokat a legfontosabb megelőzési (stratégiai) lépéseket, amelyek elvezethetnek a célhoz.

AZ ÁLDOZATOK SZÁMÁRA VONATKOZÓ CÉLKITŰZÉS

Megfontolandó továbbá az is, hogy az új – számszerűen megadott - célkitűzés ne a korábbi dokumentumokban megfogalmazott formájú legyen. Két szempontot javaslok figyelembe venni az új közlekedésbiztonsági célkitűzés megfogalmazásánál:

- A cél ne az legyen, hogy egy adott évben (esetünkben 2020-ban és 2025-ben) mennyi lehet a halálos áldozatok száma Magyarországon, hanem az, hogy a 2016–2020 közötti öt év alatt, illetve a 2021–2025 közötti időszakban összesen hány fővel legyen kevesebb a halálosan sérültek száma, mint a megelőző ötéves időszakokban volt. Egyszerűen fogalmazva: a célt a programidőszak alatt összesen „megmentendő” halálos áldozatok száma jelentse, és ne az utolsó programév tényleges statisztikai adata.
- A célkitűzés kijelölése ne „önkéntes”, az ország adottságaitól és anyagi lehetőségeitől független legyen (a jelenlegi EU elvárás ilyen), hanem a hazai közlekedési körülményeket, a rendelkezésre álló eszközöket és a megelőzést szolgáló módszereket figyelembe véve, valamint azok várható hatásait mérlegelve legyen meghatározott.

CÉLKITŰZÉS A SÚLYOSAN SÉRÜLTEK SZÁMÁRA

Az Európai Bizottság (ETSC) stratégiai célkitűzés bevezetését tervezi a súlyosan sérültek számára vonatkozóan is. Külön ilyen célkitűzés bevezetése indokolatlan, ugyanis a halálosan sérültek és a súlyosan sérültek száma nem független egymástól, köztük – a hazai adatok alapján is – nagyon szoros összefüggés mutatható ki. Ha tehát



Foto: Daprestphotos

**AZ ÚJ „MAGYAR
KÖZLEKEDÉS-
BIZTONSÁGI
STRATÉGIA 2016–2025”
ELKÉSZÍTÉSE
SÜRGETŐ FELADAT.**

csökken a meghaltak száma, akkor ezt elég pontosan követi a súlyosan sérültek számának csökkenése. Számítások szerint – az eddigi hazai statisztikai adatokat alapul véve – a halálos sérülések számának 50%-os csökkenése a súlyos sérültek számának 46%-os csökkenését vonja maga után. Megalapozatlan tehát erre külön – az összes EU ország részére egységes – célkitűzést meghatározni, illetve elfogadni.

MIT TARTALMAZZON AZ ÚJ STRATÉGIA?

A hazai közúti baleseti adatok alakulása folyamatosan figyelemmel kísérhető az OBB honlapján (www.balesetmegelozes.eu) és a Közlekedésbiztonság című szaklap hasábjain [3.],[4.]. Részletesebb elemzés nélkül is megállapítható, hogy a halálos áldozatok száma a 2006. évet követően gyakorlatilag folyamatosan csökkent,

általában kedvezően alakult a hazai közúti biztonsági helyzet. Most nem térünk ki az okokra, ennek megítélése egyébként sem egységes a szakemberek között. Ez a kedvező tendencia azonban 2013-ban megszűnt, és az általános baleseti helyzetben jelenleg már nem mutatható ki további javulás. Nyilvánvalóan erre a helyzetre a hazai döntéshozóknak reagálni kell. Ebből a célból „Hogyan tovább a közúti biztonság javításáért?” címmel a hazai közlekedési szakemberek konferenciát tartottak az EU célkitűzésének hazai megvalósításáról [5.]. Két megállapítást érdemes idézni. „Elengedhetetlen, hogy a szakmán belül folyamattossá váljon a párbeszéd...”. Ezzel természetesen egyet lehet érteni, vitatható azonban a „kreatív ötletelésre” vonatkozó javaslat. A „kreatív ötletelés” lehet a tervezést megelőző vagy azt kiegészítő módszer, célravezetőnek azonban a bizonyított szakmai

összefüggések felhasználása, a hazai és nemzetközi szakirodalom kínálta tapasztalatok átvétele és minden érintett szakember bevonásával történő közös gondolkodás javasolható egy aktualizált közlekedésbiztonsági stratégia összeállítása során.

A közlekedésbiztonsági szakterületen számos valósági összefüggés ismert, amelyet a megelőzési program tervezésénél fel lehet és fel kell használni. Ezek részletes ismertetésére itt nincs mód, de három teljesítménymutató (a teljesség igénye nélkül) példaként megemlíthető.

- **Övviselési arány.** Szakmai vélemény szerint „A személygépkocsik első ülésein 2013-ban megfigyelt 84%-os biztonságiöv-viselési arány 95%-ra növelésével Magyarországon még 54 halálos, 180 súlyos és 145 könnyű sérülés lenne elkerülhető évenként csupán ezzel az egy közlekedésbiztonsági intézkedéssel.” [6.] Egyértelmű tehát, hogy a megelőzési stratégiának – egyebek mellett – az övviselési arány növekedését előmozdító módszerekkel és intézkedésekkel, az ezekhez szükséges anyagi ráfordításokkal és a várható (becsülhető) eredményekkel kell számolni a célkitűzés elérése érdekében.
- **Sebesség.** Általánosan elfogadott vélemény szerint a „gyorshajtás európai szinten a közutak első számú gyilkosa” [7.]. Ezt a megállapítást támasztják alá a hazai elemzések is, ezért nem fogadhatók el a sebességhatárok növelésére vonatkozó javaslatok. Felülvizsgálandó az az elhangzott vélemény, hogy: „Ahol valóban minden tekintetben lehetőség van 20 vagy 30 km/h-val magasabb sebességgel haladnia a gépkocsiknak, ott érdemes ezt megengedni. Indokolatlan 10 km hosszú, egyenes szakaszokon 130 km/h-ra kényszeríteni a gépjárműveket, amikor a környezet mindenféle biztonságtechnikai eszközzel ellátott, és a fejlesztések is arra irányulnak, hogy az embert védjék. Tehát, ha jó a hozzáállás, nyugodt a közlekedő, minden bizonnyal kevesebb lesz a baleset is” [8.]. Ezzel szemben a szakterületen közismert összefüggés szerint (kissé leegyszerűsítve), ha az átlagsebesség 1%-kal csökken, a halálos sérülések számának csökkenése 4%. (Nilsson' Power Model). Ennek egy pontosabb magyarázata is megtalálható a szakirodalomban: „...ha egy úton a forgalom átlagsebessége 120 km/h-ról 119 km/h-ra mérséklődik, a halálos sérültek száma – becslés szerint – 3,8%-kal csökken”³ [9.].

3: „...if on a road the average speed goes down from 120 to 119 km/h, the number of road fatalities is estimated to be reduced by 3,8% and the serious road injuries by 2,9%. And if on a road the average speed goes down from 50 to 49 km/h, this is expected to result in 5,9% fewer fatalities and 4% fewer serious road injuries” www.swov.nl

Nagy reményekre jogosít a 2016 áprilisában üzembe állított VEDA országos sebesség-ellenőrző rendszer, amelynek hatását jelenleg még nem látjuk, de ezt a későbbiekben részletesen vizsgálni és értékelni szükséges.

Alkohol. „Az alkohol az európai utak második fő gyilkosa” [10.]. A nemzetközi szakirodalom is igazolja ezt az állítást. A hazai statisztikai adatok mutatják, hogy a javuló általános helyzet ellenére az alkohol negatív hatása a közúti közlekedés során sem elhanyagolható, és egyértelmű, hogy ezen a területen is vannak a megelőzésnek tartalékai [4.]. Az 5. ábra „friss” adatai mutatják, hogy az alkohol „jelenlétének” csökkentése különösen a védtelen közlekedők baleseteinél jelent kiemelt feladatot.

A javasolt új stratégiát és a számszerűsített célkitűzést természetesen a hazai szakértőknek közösen kell megfogalmazni.

A KÖZELJÖVŐBEN MEGOLDANDÓ FELADATOK

Az előbbieken javasolt új „Magyar Közlekedésbiztonsági Stratégia 2016–2025” elkészítése sürgető feladat. Többek között Mocsári Tibor [2.] ausztriai példa alapján nagyon hasznos és megfontolandó javaslatokat adott, ezeket a stratégia készítése során ajánlott figyelembe venni. Az emberi tényezőket érintő kiemelten fontos feladatok mellett prioritást kell kapjon az infrastruktúra biztonságának javítása is. Számos feladat közül elsőként említhető a hivatalos közúti baleseti alapadatok megbízhatóságának növelése, a helyazonosítás pontosságának javítása, továbbá a kiegészítő adatokhoz (baleseti helyszínrajzok, fényképek, kijelentések) történő szakterületi hozzáférhetőség biztosítása és egyéb közútkezelői, szakmai igények figyelembevétele. A pontatlan, esetenként hiányos adatok megnehezítik vagy éppen lehetetlenné teszik – többek között – azoknak az eljárásoknak a használatát is, amelyek a 176/2011. Korm. rendeletben az infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésével foglalkoznak.

A kitűzött közlekedésbiztonsági célkitűzések eléréséhez az eddigieknél nagyobb hangsúlyt kell helyezni a településeken történő balesetek megelőzésére is. Az utóbbi évek figyelemre méltó kezdeményezése a helyi önkormányzatok közlekedésbiztonsági pályázati lehetőségeinek megteremtése, részletes javaslatok kidolgozása a települések közlekedésbiztonsági tevékenységének értékelésére és a teljesítményindex rendszerének kidolgozására, valamint a magyar települési közlekedésbiztonsági PIN díj megalapítására [11.]

JANKÓ DOMOKOS PHD

Irodalomjegyzék

- [1.] Interim evaluation of the Policy orientations on road safety 2011-2020. = http://ec.europa.eu/transport/road_safety/
- [2.] Dr. Mocsári Tibor: A közúti infrastruktúra biztonságának javítási lehetőségei = Közlekedésbiztonság. A Nemzeti Közlekedési Hatóság szakmai lapja. 2015/3. szám. pp 40-42.
- [3.] Gégyény István: A közúti balesetek alakulása 2015 első negyedévében = Közlekedésbiztonság. A Nemzeti Közlekedési Hatóság szakmai lapja. 2015/2. szám. pp 18-20.
- [4.] Schwáb Zoltán, Jankó Domokos: A közlekedésbiztonsági célkitűzések aktuális kérdései = Közlekedésbiztonság.

A Nemzeti Közlekedési Hatóság szakmai lapja. 2015/2. szám. pp 67-71.

- [5.] Hogyan tovább a közúti biztonság javításáért? Közlekedési szakemberek tanácskozása az EU célkitűzésének hazai megvalósításáról = Közlekedésbiztonság. A Nemzeti Közlekedési Hatóság szakmai lapja. 2015/3. szám. pp 31-32.
- [6.] Prof Dr. habil Holló Péter. A közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók alkalmazási lehetősége (svéd példa) = Közlekedésbiztonság. A Nemzeti Közlekedési Hatóság szakmai lapja. 2015/2. szám. pp 39-42.
- [7.] Gégyény István: Speedmarathon Európában és Magyarországon. A gyorshajtás európai szinten

a közutak első számú gyilkosa = Közlekedésbiztonság. A Nemzeti Közlekedési Hatóság szakmai lapja. 2015/3. szám. pp 52-54.

- [8.] Beszélgetőpartnerünk: Tasó László közlekedéspolitikáért felelős államtitkár = Közlekedésbiztonság. A Nemzeti Közlekedési Hatóság szakmai lapja. 2015/3. szám. pp 4-7.
- [9.] SWOV Fact sheet. 2012. Ápril. www.swov.nl
- [10.] Az alkohol az európai utak második fő gyilkosa = Közlekedésbiztonság. A Nemzeti Közlekedési Hatóság szakmai lapja. 2015/2. szám. pp 16-17.
- [11.] Bíró József: Javaslatok a közlekedésbiztonsági tevékenység társadalmi szintű kibontakoztatására. Magyar Mérnökkamara. 2013

BÍRÓ JÓZSEF: „AZ EMBEREK NE VEGYÉK TERMÉSZETESNEK, HOGY BALESET CSAK MÁSSAL TÖRTÉNHEK”

A Közlekedési Kultúra Napján először adták át az „önkormányzati PIN-díjakat”

Második alkalommal rendezték meg A Közlekedési Kultúra Napját, az esemény ötletgazdája pedig töretlenül hisz abban, hogy a baleset-megelőzés terén fenntartható fejlődést csak akkor lehet elérni, ha a közlekedésbiztonság ügyét társadalmasítjuk. Bíró József, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettese, az Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal vezetője szerint a közlekedésnek a támogató közfigyelem kiérdemléseért rengeteget kell tenni, és fontos, hogy a negatív hírek mellett a közlekedésbiztonság ügyét és pozitív üzeneteit is a napi hírfolyamba emeljék. Május 11-én először adták át a 15 millió forintos összdíjazású „önkormányzati PIN-díjakat”, amelyet a települési önkormányzatok közúti közlekedésbiztonsági „teljesítményindexük” alapján nyerhettek el.

– Majdnem napra pontosan egy évvel az első A Közlekedési Kultúra Napja után milyen változásokról tud beszélni? Elérte célját vagy legalábbis elindított valamilyen folyamatot a tavalyi rendezvény?

– A közlekedésbiztonság olyan terület, ahol egy év alatt nem lehet igazán mérhető változásokat elérni, ennél jóval hosszabb intervallumot kell figyelembe venni ahhoz, hogy valós adatokat kapjunk. A szándék ráadásul nem csupán az, hogy egy, a közlekedésbiztonság szempontjából jól sikerült évvel jelentős javulást érnünk el, hanem az, hogy a javulás folyamatos és fenntartható

hajmeresztő közlekedési szabálytalanságokkal, a beszélgetésekben pedig az a hír, hogy egy vonat késett, esetleg koszos, nem pedig az, hogy a többi nem ilyen. Tehát rengeteg munka vár még ránk, de elindultunk egy úton, az első lépést megtettük.

– Milyen impulzus hatására fogalmazódott meg Önben, hogy a közlekedési kultúrának is legyen egy napja?

– A Budapesti és Pest Megyei Mérnöki Kamara közlekedésbiztonsági ötletpályázatot írt ki, ez volt az első inspirációm. A terület egyébként is közel állt hozzám, évek óta gondolkodtam azon, hogy miként lehetne a biztonságos



Fotó: Iró Zoltán

legyen. Ezért ez sokkal összetettebb probléma annál, hogy egyetlen év alatt mérhető változásokat hozzon, hiszen generációknak kell a közlekedésről alkotott gondolkodásmódját átalakítani. A cél, hogy a társadalom is fontosnak érezze a közlekedésbiztonság ügyét, hogy az

„Az elsődleges cél az volt, hogy a közlekedésbiztonság ügye ne csak a szakma belügye legyen.”

emberek ne vegyék természetesnek, hogy A-ból B-be eljutni rutinfeladat, és baleset csak mással történhet: rá kell ébreszteni őket arra, hogy a balesetmentes közlekedésért nekik is tenniük kell. A társadalmi cél eléréséhez A Közlekedési Kultúra Napja az egyik eszköz, amivel ünneppé szeretnénk tenni a közlekedést. Mert szépen közlekedni jó. A közlekedőket azonban számtalan negatív impulzus is éri. Ezek között lehetnek erőszakosak, dudálások, szabálytalanságok, olykor hangos szóváltások. A média is jobbra ezt a képet sugallja, a balesetek vezető hírek a híradókban, az internet tele van

közlekedést még jobban népszerűsíteni. A pályázati felhívás készítetett arra, hogy ne csak átgondoljam, hanem rendszerbe is szedjem gondolataimat, ötleteimet. Pályázatomban a Javaslatok a közlekedésbiztonsági tevékenység társadalmi szintű kibontakoztatására címet adtam, és megírásakor az a felismerés motivált, hogy noha a szakemberek becsülettel teszik a dolgukat, de pusztán ettől nem várható további javulás. A tudományos igényességű szakmai konferenciák kis körben zajlanak, kevés emberhez jutnak el. A társadalom szempontjából még hasznosabbak lehetnének, ha az ott bemutatott eredményeket, illetve felhalmozott tudást el is juttatnánk az emberekhez. Leegyszerűsítve, hogy közelebb hozzuk egymáshoz a közlekedőket és a közlekedésben dolgozókat. Miután pályázatommal első helyezést értem el, innentől lépett más szintre az ötlet, és lehetett belőle valóság. Tavaly először rendeztük meg A Közlekedési Kultúra Napját, és legnagyobb öröömömre lesz folytatás. Az elsődleges cél tehát az volt, hogy a közlekedésbiztonság ügye ne csak a szakma belügye legyen: ehhez azonban szükséges a társadalmi igény felébresztése, a biztonságos közlekedés iránti közfigyelem kialakítása.

JELENTŐS TARTALÉKOK A RENDSZERBEN

– Milyen javaslatokat tett ehhez?

– Pályázatomban három pilléren álló rendszert javasoltam. Mivel az érettségi bizonyítvány megszerzéséhez a középiskolásoknak közösségi szolgálatot szükséges vállalni, célszerű volna lehetővé tenni a diákoknak, hogy ezt a jövőben közlekedésbiztonsági szolgálat formájában is megtehessek. A fiatalok részt vehetnének a rendőrség, az NKH, a KTI, a megyei közlekedési hatóságok és a civil szervezetek, mint például a Közlekedéstudományi Egyesület, az Autóklub közlekedésbiztonsági munkájában, az iskolába visszatérve pedig a terület nagykövetei lehetnének. Megjegyzem, a rendőrség időközben a rendőri munka vonatkozásában ezt már el is kezdte, ami örvendetes fejlemény. A második az „önkormányzati PIN-díj” bevezetése volt. A nagyságuk, lélekszámuk, közlekedési helyzetük alapján hat kategóriába sorolt települési önkormányzatok közlekedésbiztonsági teljesítményindexük alapján versenghetnek ezért a díjért. Az önkormányzatok kiemelten fontos szerepét az összes adat alátámasztja: amíg az állami tulajdonban lévő 31 ezer kilométernyi országos közúthálózatot mintegy hat-ezer fővel kezeli a Magyar Közút Nonprofit Zrt., addig a 170 ezer kilométernyi önkormányzati tulajdonban lévő helyi közútnak 3158 önkormányzat a kezelője. Az önkormányzatokban 16 ezer képviselő-testületi tag ténykedik, akik a helyi közfigyelem formálói: ha ők széles körben vállalnak közlekedésbiztonsági tevékenységet, akkor olyan réteget vagyunk képesek elérni, amelyet korábban nem tudtunk megszólítani. Bennük elképesztő tartalékok rejlenek.

– Konkrétan milyen tartalomra gondol?

– A településeken belül több a baleset, mint a települések közötti úthálózatokon. A személyi sérüléssel járó balesetek mintegy 70–80 százaléka a településeken belül

„A közlekedésbiztonság ügye a helyi szervezetek, képviselők partnerségével jelentősen erősödhet.”

történik, a legtöbbször épp helyi lakos érintett a balesetben. Ezért a gyalogosok, segédmotorosok, illetve kerékpárosok figyelmének felhívása döntő jelentőségű, hiszen a helyi önkormányzat célzott programokkal esetenként sokkal nagyobb hatékonyságot képes elérni, mint mondjuk egy országos kampány. Azt gondolom, a közlekedésbiztonság ügye a helyi szervezetek, képviselők bevonásával, partnerségével jelentősen erősödhet. Magyarország a közlekedésbiztonsági helyzet javulása miatt kapta meg 2012-ben az Európai Unió Közlekedésbiztonsági Tanácsa PIN-díját. Ennek továbbgondolása vezetett a települési önkormányzatok közötti közlekedésbiztonsági teljesítményindex rendszerének kidolgozásához, az önkormányzati PIN-díj alapításához.

– Milyen szempontok alapján rangsorolják a településeket? A kétféle fővárosnak Magyarországon nincs párja.

– A többi település közlekedésbiztonsági indexét viszont természetesen több kategóriában mérjük. Az EU által

ELŐZMÉNYEK

2015. május 11-én rendezték meg először A Közlekedési Kultúra Napját, amely egy országos rendezvénysorozatban csúcsozott ki. Előzménynek tekinthető, hogy az ENSZ közgyűlés 2010 márciusában több mint 90 ország – köztük Magyarország – részvételével elfogadta a „Cselekvések Évtizede a Közlekedésbiztonságért” (Decade of Action for Road Safety) 2011–2020 programot. Ez az emberiség történelmének első világméretű közlekedésbiztonsági programja, melynek részeként a Föld valamennyi kontinensén 2011. május 11-én vette kezdetét a közlekedésbiztonsági kockázatok tudatosítása, a cselekvésre ösztönzés és az együttműködés fontosságának hangsúlyozása. Erre a dátumra utal a hazai kezdeményezés időpontja is.

alkalmazott nagyon egyszerű mutató a közlekedési balesetben meghaltak számát jelzi százezer lakosra vetítve. Ez a szám az adott ország önmagához mért javulását értékeli, a PIN-díjjal ezt ismerték el, amikor Magyarország megkapta. De ez nem azt jelentette, hogy az EU-ban a közlekedés terén mi lettünk a legbiztonságosabb

„Tíz év alatt több mint a felével csökkentettük a halálos közlekedési balesetben elhunytak számát.”

ország, hanem azt, hogy a korábbi rettenetes mutatókon jelentősen sikerült javítani. És valóban óriási eredményt értünk el, hiszen 2002-ben 1429-en szenvedtek halálos közlekedési balesetet, 2012-ben pedig 605-en, tehát tíz év alatt több mint a felével csökkentettük a halálos közlekedési balesetben elhunytak számát. De ez hiába nagy eredmény, az a 605 pont 605-tel több tragédia volt, mint az elfogadható. Pusztán annyi történt, hogy a sereghajtók közül felzárkóztunk a közepmezőnyhöz. Ez a szám nulla nyilván sohasem lesz, de az a feladat, hogy közelítsünk hozzá. Sajnos 2013-ig tartott a javuló tendencia, 2014-ben és 2015-ben is kicsivel ugyan, de már megint emelkedett ez a szám, ami jelzi: egy pillanatra sem lehet a közlekedésbiztonság ügyére úgy tekinteni, hogy ez bármikor is egy befejezett, kipipált feladat lehet.

A BALESET FELESLEGES, ISZONYTOS ÉRZELMI, TÁRSADALMI, ANYAGI VESZTESÉG

– Az önkormányzatok vonatkozásában miként működik a „teljesítményindex” megalkotása?

– Az önkormányzati pályázati rendszert a Budapest és Pest Megyei Mérnöki Kamara munkabizottsága keretében dolgoztuk ki részletesen, amely bizottság tagjai voltak: Dr. Jankó Domokos, Hamarné Szabó Mária, Mikecz Andrea, Nagy Zoltán és Pásti Imre. Az elv kicsit hasonló, mint az ETSC-nél, csak itt azt vizsgáljuk, hogy öt évre visszamenőleg miként alakult a személyi sérüléssel járó balesetek száma: ebből látni lehet, hogy növekvő vagy épp ellenkezőleg, csökkenő tendenciát mutat a statisztika.



Fotó: Iró Zoltán

A teljesítményindex másik pillérét az önkormányzat útkezelői tevékenységének vizsgálata adja. Ez magában foglalja, hogy működtet-e útellenőri szolgálatot, nyilvántartja-e az út- és baleseti adatokat, illetve az ehhez hasonló alapvető statisztikákat. Ez az önkormányzat útkezelői tevékenységének gondosságát tükrözi. A harmadik pillér az önkormányzatok kreativitását, tevékenységét méltatja,

amit a közlekedésbiztonságért tesznek. Például azt, hogy beviszi-e a képviselő-testület elé évente legalább egyszer a település közlekedésbiztonsági helyzetét, kiértékeli-e azt, kezdeményez-e a társszervezeteknél, például az országos közútkezelőnél az átkelési szakaszoknál közlekedésbiztonsági felülvizsgálatot. Budapest ebből a szempontból kivétel, nemcsak mérete, koncentrált közlekedési

helyzete, de amiatt is, mert az országos számozott közutak a város határánál véget érnek és onnantól fővárosi, illetve kerületi kezelésben vannak. Az eltelt egy év alatt az NFM és a mérnökkamara munkabizottsága részleteiben kidolgozta a pályázati javaslatot. Az önkormányzatok április közepéig pályázhattak, az értékelés megtörtént, az eredményhirdetésre pedig A Közlekedési Kultúra Napján került sor. Május 11-én hat különböző települési kategóriában jutalmazták a pályázókat, a nap nyitórendezvényén 15 millió forint értékben közlekedésbiztonsági szolgáltatást nyertek a legjobb pályamunkát beadott

„1700 község közlekedési szempontból teljes mértékben biztonságosnak mondható.”

települések. A statisztikai elemzésnél kiderült, hogy az országban 1700 község van, ahol az előző öt évben nem történt személyi sérüléses baleset. Vagyis nem kevés az olyan település az országban, ahol már megvalósult a zéró verzió, tehát ezek a települések közlekedési szempontból teljes mértékben biztonságosnak mondhatók. Ez jó kiindulási alap, de a fenntarthatóság mellett az is fontos, hogy számuk idővel jelentősen gyarapodjon. Tudniillik a helyzet egyáltalán nem rózsás: öt év alatt 103 ezer ember szenvedett valamilyen sérülést közúti balesetben. Öt év alatt háromezer ember vesztette életét, vagyis egy nagy település teljesen leradította magát a térképről csak a közlekedési balesetek miatt. Ez egészen szomorú veszteséglista! Iszonyatos érzelmi, társadalmi és anyagi veszteség van a számok mögött... Ebbe pedig nem törődhetünk bele!

– *Mekkora fejlődési potenciált lát A Közlekedési Kultúra Napjában?*

– Az alapító szándéknyilatkozatot tavaly 15-en írták alá, ez a szám idén akár megduplázódhat, ami jelzi, a közlekedési szervezetek között jelentős az érdeklődés. Tavaly a koncepció az volt, hogy országosan félóránként az óvodásoktól a szépkorúakig népszerűsítsük a közlekedési kultúrát. A szimbolikus rendezvények a közlekedés

FÉLÓRÁNKÉNT AZ ORSZÁG KÜLÖNBŐZŐ PONTJAIN

A Közlekedési Kultúra Napjának szervezésébe a GRSP Magyarország Egyesület, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság, a Közlekedéstudományi Intézet, a Magyar Autóklub, a WHO Nemzeti Iroda, illetve számtalan egyéb szakmai szervezet is bekapcsolódott. A végeredmény egy egész napos programban öltött testet: 2015-ben a Művészetek Palotájában indult, majd ezután a közlekedésbiztonság, a közlekedési kultúra iránt elhivatott szervezetek – a Közlekedésbiztonsági Egyesület mint szakmai koordinátor felkérésére – félóránként az ország különböző pontjain önálló, a koncepcióba illő rendezvényt szerveztek a gyerekektől a szépkorúakig, az összes korosztálynak.

megannyi ágát felölelték a gyalogos közlekedéstől a motoros, autós vezetéstechnikai képzésig, a járműüzemeltetés felelősségét előtérbe helyezőtől a gyerekek és kerékpárosok közlekedésbiztonságáig. A program íve tehát igyekezett jelképesen leképezni a közúti közlekedés valamennyi területét.

HETVENOLDALNYI SAJTÓMEGJELENÉS

– *Tavaly mekkora médiavisszhangot generált A Közlekedési Kultúra Napja? Elérte a remélt szintet, vagy maradt még benne?*

– Az utólag készült médiaelemzés szerint hetvenoldalnyi sajtómegjelenés számolt be az eseményről, ami ahhoz képest, hogy nem volt hagyománya, megfelelő. Az biztos, hogy ilyen rövid idő alatt ilyen koncentrált megjelenésre a terület életében korábban nem volt példa: igaz, ennyi szervezővel lebonyolított ekkora rendezvény sem mutatta még be a közlekedési kultúra fontosságát. Az eseménykoordinátor a Közlekedéstudományi Egyesület volt. Az összefogást hirdette a rendezők elhivatottsága, tenni akarása: a szervezetek önként, első szóra és

„Ha a közlekedésnek világnapja lenne, nemzetközileg is megszerezhetné a társadalmi közfigyelmet.”

saját anyagi forrásait felhasználva segítették a nemes ügyet. Rendkívül pozitív volt valamennyi szervezet hozzáállása, az előkészületek során még megjegyzés szintjén sem talákoztam olyasmivel, hogy ez fölösleges, mert úgyse javítható a közlekedési kultúra. Az egész üzenete az volt, hogy a szakemberek igenis hisznek az összefogás erejében. A tavalyi tapasztalat egyúttal azt is kimutatta, hogy a résztvevők száma magasabb lehetett volna, ha a beharangozást korábban kezdjük.

– *Milyen kifutása lehet a rendezvénynek? Egyszer akár még nemzetközi vonulata is lehet?*

– Utánanézttem, ezen a napon nincs semminek a világnapja. Van a virágoknak, méheknek, de pont május 11-én nincs semmilyen világnap. Az idei rendezvény is jól sikerült, érdemes volna megfontolni, hogy az ENSZ-nél kezdeményezzük, hogy ezen a napon legyen A Közlekedési Kultúra Világnapja. A XXI. század emberének a közlekedés olyan, mint a levegő. Természetesnek gondolja, és csak akkor veszi észre, amikor hiányzik. Ha világnapja lenne, akkor az ágazat nemzetközileg is megszerezhetné a társadalmi közfigyelmet. A jövő közlekedése egyébként is izgalmas víziót vázol, például van már önmagát vezető autó is. Az informatikai robbanás révén egyelőre megjósolhatatlan, hogy milyen távlatokat nyit az emberiség életében a közlekedés rohamos fejlődése. A sokszínűség prezentálásával azonban be lehet mutatni, hogy a közlekedés milyen mélyen beépült az emberiség életébe. Ha sikerülne az emberek tudatában átpozícionálni a közlekedés fogalmát, akkor könnyebben el lehetne érni, hogy egymásra jobban odafigyelve, nagyobb biztonságban, partnerként közlekedjenek a világban.

ÁLTALÁNOS ISKOLÁSOK KÖZLEKEDÉSI ISMERETEINEK
FELMÉRÉSÉBEN SEGÍT AZ NFM

KRESZ 8-próba

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a legfontosabb közlekedésbiztonsági ismeretek terjesztése érdekében egyszerre kívánja megszólítani a tanulókat és a pedagógusokat, a gyakorlati felkészítés támogatása mellett felhívva a figyelmet a kerékpározás kedvező hatásaira is. Az oktatási intézmények 2016. április 15-ig jelentkezhetnek a 2014–2016. évi Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram és Intézkedési Terv keretében meghirdetett KRESZ 8-próba című pályázatra.

A projekt célja az általános iskolák közlekedésbiztonsági céltámogatása, a tanulók és pedagógusok megszólítása, a legfontosabb közlekedésbiztonsági ismeretek széles körben történő terjesztése, gyakorlati feladatokon keresztül a gyermekek közlekedésre felkészültségének mérése, a gyermekek gyakorlati felkészítésének támogatása, illetve a kerékpározás pozitív hatásaira való figyelemfelhívás.

A pályázatra azok a kiírásban meghatározott nevelési-oktatási intézmények jelentkezhetnek, amelyek a tanulók bevonásával részt kívántak venni a közúti közlekedésbiztonság, biztonságosabb közlekedésre nevelés javításában. A pályázók vállalták, hogy legalább harminc diák megkérdezésével közreműködnek a gyermekek elméleti és gyakorlati közlekedési ismereteit vizsgáló országos felmérés elkészítésében. A beérkező eredmények összesítése korcsoportonként és területi megoszlásban is képet ad a magyar iskolások tudásáról, biztonsággtudatosságáról.

Az intézmények két korcsoportban (1–4. osztályosok és 5–8. osztályosok), egy-egy nyolcfős csapattal jelentkeznek a megyei szintű közlekedésbiztonsági sportversenyre a www.eletuton.hu/kresz8proba honlapon. A verseny két fordulóból áll, a megyei döntők nyertesei jutnak tovább az országos

megmérettetésre, amelyet 2016. június 2-án, a Vasúttörténeti parkban rendez meg a minisztérium. A végső sorrendben korcsoportonként az első tízben végző alsós és felsős csapatok összesen 6,8 millió forint értékben nyerhetnek ajándékutalványt intézményeiknek.

A pedagógusok és a gyermekek felkészítését egy gyakorlati útmutató teszi lehetővé, ami a <http://www.eletuton.hu/> pedagógusoknak-belepes weboldalon érhető el. Az útmutatóban minden olyan feladattípus benne van, ami a sportvetélkedő megyei döntőjében előfordulhat, továbbá tartalmazza a gyerekek biztonságos közlekedésére vonatkozó nélkülözhetetlen tudásanyagot, legyen szó gyalogos, kerékpáros vagy közösségi közlekedésről (közlekedési manőverek, elsőbbségi szabályok).

A megyei elődöntőn a győztes az a csapat lesz, amelyik a legrövidebb idő alatt a legkevesebb hibaponttal és a leghatékosabban teljesíti a feladatokat. Ezt az értékelő bizottság értékelő lapok segítségével hirdeti ki. Az országos döntőn az elméleti és gyakorlati feladatokat tartalmazó verseny mellett különféle kísérőprogramokra (extrém sportbemutatók, kulturális előadások) is lehet számítani.

FORRÁS: NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTERIUM, KOMMUNIKÁCIÓS FŐOSZTÁLY



„Történelmet írt az áprilisi baleseti statisztika”

A KEDVEZŐ VÁLTOZÁSOK HÁTTERÉBEN
A VÉDA RENDSZER ÁLL

Biztos vagyok abban, hogy a gyorsajtások visszaszorítása nélkül a hazai közlekedéspolitikai célkitűzések nem teljesíthetők, s ennek egyik legalkalmasabb eszköze az immár élesben működő intelligens kamerahálózat – nyilatkozta lapunknak Óberling József r. ezredes, az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztály vezetője, az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság ügyvezető elnöke, akivel az aktuális közlekedésbiztonsági helyzetről és a következő hónapok feladatairól beszélgettünk.

– Főosztályvezető úr! Papp Károly r. altábornagy, országos rendőrfőkapitány a vele készített interjúban kijelentette, hogy 2015-ben 647 fő vesztette életét közúti balesetben Magyarországon. Ez azt jelenti, hogy tavaly valamivel több mint három százalékkal többen váltak baleset áldozatává, mint az előző évben. Van-e információja arról, hogy más EU tagállamok, azaz a „nemzetközi mezőny” hogyan teljesített 2015-ben?

– Az Európai Közúti Biztonsági Tanács várhatóan júniusban teszi közzé szokásos PIN jelentését a közúti balesetek elmúlt évi alakulásáról az Európai Unió tagállamaiban. Ugyanakkor az Európai Bizottság már kiadott egy közleményt, melyből a fő trendek már nyomon követhetők. Ebben a közleményben azt olvashatjuk, hogy továbbra is igaz, miszerint Európa közútjai a legbiztonságosabbak a világon. Ugyanakkor az elmúlt év kifejezetten kedvezőtlen volt a hatályos uniós közlekedésbiztonsági program teljesíthetősége szempontjából, hiszen a közúti közlekedési balesetek halálos áldozatainak számában eddig tapasztalt csökkenés megtorpant.

– Milyen adatokkal lehet az európai helyzetet jellemezni?

– Tavaly hozzávetőlegesen 26 ezren haltak meg az európai uniós tagállamok közútjain, mely a 2010-es év adataihoz képest 5500 fős csökkenést jelez. Ugyanakkor az előző évhez, azaz 2014-hez viszonyítva már semmilyen értékelhető javulást nem lehet tapasztalni ezen a területen. Új elem az európai közlekedéspolitikában, hogy tavaly sikerült egységesíteni a súlyos sérülés fogalmát. A Bizottság így idén márciusban első alkalommal jelenthette be a közúti balesetben súlyosan sérültek számát, mely 2015-ben közösségi szinten mintegy 135 ezer fő volt. Korábban ilyen adat soha nem került – mert nem kerülhetett – ismertetésre.

Az is ismert, hogy a súlyos sérüléssel és a halálos kimenetelű közúti balesetek miatt a társadalomra háruló költségek legalább 100 milliárd eurót tesznek ki. Ez a tetejes összeg a balesetekkel, a helyszíni, valamint az eljárási munkálatokkal, az egészségügyi ellátással, a rehabilitációval, valamint a károk elhárításával kapcsolatos költségeket egyaránt magában foglalja.



Fotó: Iró Zoltán

– Van-e valamilyen összehasonlítási lehetőség az egyes tagállamok teljesítményei között?

– Igen, van. Az általánosan alkalmazott összehasonlítási módszer az egymillió lakosra vetített halálos áldozatszám alakulása. Nem mintha ez lenne a leginkább objektív szempontja az ilyen jellegű összehasonlításoknak, de tény, hogy ez az adat valamennyi tagállam vonatkozásában rendelkezésre áll, míg ugyanez például az egymillióárd vezetett kilométerre jutó halálos áldozatszámról már nem mondható el.

2015-ben az egymillió lakosra jutó halálos áldozatszám uniós átlaga 51,5 volt, de ez az arány tagállamonként jelentős eltérést mutat. Amíg Svédországban egymillió lakosra

vetítve 27 fő, Hollandiában 28 fő, az Egyesült Királyságban pedig 29 fő halt meg tavaly közúti balesetben, addig a balkáni térség országaiban, különösen Romániában és Bulgáriában ennek a háromszorosáról, 95-95 főről beszélhetünk. Magyarországon tavaly az egymillió lakosra jutó áldozatszám 66 fő volt, ezzel továbbra is az EU középmezőnyéhez tartozunk.

– A 2016. évből immár több mint négy hónap telt el. Mit mutatnak a legfrissebb hazai baleseti statisztikai adatok?

– Éppen a napokban összesítettük a megyei rendőri szervektől beérkezett előzetes baleseti statisztikai adatokat, melyek a baleset bekövetkezését követő 24 órás helyzetnek felelnek meg. A legfontosabb, hogy bár az elmúlt

négy hónap során 1,5 százalékkal emelkedett a személysérüléssel járó balesetek száma, ugyanakkor 15 százalékkal kevesebben haltak meg a hazai utakon. Ez azt jelenti, hogy április végéig 27 fővel kevesebb áldozatot követelt a közúti közlekedés, mint tavaly azonos időszakban.

Ha pedig kizárólag az áprilisi balesetek alakulását vesszük nagyító alá, akkor joggal jelenthetjük ki, hogy „történelmet írt a baleseti statisztika”, hiszen az elmúlt évtizedekben soha nem volt példa arra, hogy egyetlen hónap alatt ilyen kevesen veszítsék életüket közlekedési balesetben Magyarországon.

– *Általában hányan halnak meg balesetben egy hónap alatt?*

– Az áldozatok számának változása sok mindentől függ, például az időjárástól, az évszaktól, a tranzitforgalom nagyságától vagy más körülménytől. Amíg 2016. április 1. és 30. között mindössze 22-en szenvedtek halálos kimenetelű balesetet, addig 2015 áprilisában 31, 2013 áprilisában pedig 42 fő. De ha még távolabb megyünk vissza az időben, akkor például azt láthatjuk, hogy bő egy évtizede, 2003 augusztusában mintegy 140 fő halt meg közúti balesetben. Ez azt jelenti, hogy abban a hónapban napi átlagban csaknem öt halálos áldozatot követelt a közúti közlekedés – 2016. áprilisában a napi átlag az egy áldozatot sem érte el. Azt is érdemesnek tartom még megemlíteni, hogy az elmúlt hónap 30 napjából 15 olyan napot jegyezhetünk fel, amikor nem kellett a különböző hatóságoknak halálos baleset helyszínére kivonulniuk.

– *Mi okozhatta ekkora változást az áldozatszám alakulásában egyetlen hónap alatt?*

– A kedvező változások minden bizonnyal több okra vezethetők vissza, ugyanakkor meggyőződésem, hogy a VÉDA rendszer fejlesztése, a fix ellenőrzési pontok – szakmai terminológiával élve Komplex Közlekedési Ellenőrzési Pontok – aktiválása, az éles működésük megkezdése első helyen emelhető ki ezek sorából. Azt is nagyon fontosnak tartom, hogy ezzel kapcsolatban rendkívül intenzív sajtókampányt folytattunk, és a média is ritkán tapasztalható érdeklődést tanúsított a téma iránt.

– *Valóban, az elmúlt hetekben a VÉDA rendszer szinte mindennapos témája volt a sajtóhíreknek. Mit mutatnak az első tapasztalatok a fix ellenőrzési helyek éles működésének megkezdése óta?*

– 2016 áprilisában a VÉDA Közúti Intelligens Kamerahálózat ismét egy fontos állomáshoz érkezett. Tavaly a rendszer első elemei, a 160 darab változtatható helyű Komplex Közlekedési Ellenőrzési Pont kezdte meg éles működését, a mérések 2015. március 26. óta joghatással járnak. Idén a fix eszközök telepítésére és üzembe helyezésére került sor. Az összesen 365 darab fix telepítésű Komplex Közlekedési Ellenőrzési Pontot az ország 134 balesetveszélyesnek ítélt útszakaszára helyeztük ki. Ezzel gyakorlatilag teljessé vált a VÉDA rendszer, ma már a munkálatok a kiegészítő funkciók további fejlesztésére irányulnak.

A VÉDA fix ellenőrzési pontjainak átadásával, az éles működés megkezdésével kapcsolatban idén április 5-én sajtótájékoztatót tartottunk egy olyan külső helyszínen, ahol éppen egy ilyen ellenőrzési pontot telepítettünk. Elmondhatom, hogy rendkívüli volt az érdeklődés,

napokig megkeresések és interjúk sokaságát kellett teljesítenünk. Néhány nappal később az adatfeldolgozás folyamatát is bemutattuk a sajtó képviselőinek a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Vásárosnaményben.

A VÉDA hálózattal kapcsolatos eddigi tapasztalatok kifejezetten kedvezőek, visszatartó hatását minden járművezető érezheti, aki az érintett utak valamelyikén közlekedik. Már a tesztidőszak alatt is azt tapasztaltuk, hogy az autósok lassabban haladnak az eszközök környékén, a rendszer élesítését követően ez a tendencia tovább erősödött. Őszintén szólva erre is számítottunk, mert a VÉDA rendszer működésétől a közlekedési balesetek és halálozások számának csökkentését várjuk. Biztos vagyok abban, hogy a gyorsított visszahívás nélkül a hazai közlekedéspolitikai célkitűzések nem teljesíthetők, s ennek egyik legalkalmasabb eszköze éppen a VÉDA. De hozzánk hasonlóan gondolkodik az Európai Unió is, hiszen ennek hiányában éveken keresztül aligha fogadta volna be a pályázatunkat, s nem adott volna jelentős összegeket a kontinensünkön páratlan intelligens kamerahálózat kifejlesztésére.

– *Végezetül milyen feladatok várnak Önökre a következő hónapokban?*

– Ezekben a hónapokban kifejezetten sok teendőnk van, aligha lesz időnk unatkozni. Itt a jó idő, előttünk a nyár, az iskolai szünet és a szabadságok időszaka. Ilyenkor a közúti forgalom jelentősen megnövekedik, zsúfoltabbá válnak az utak, és a személysérüléssel járó balesetek száma is a nyári hónapokban a legmagasabb. Ezek a tények egyértelműen fokozottabb forgalomfelügyeletet, valamint intenzívebb közterületi rendőri jelenlétet igényelnek.

A napi szintű rutinellenőrzéseink mellett nemzetközi közlekedésbiztonsági kampányokban is részt veszünk. Nemrég, áprilisban hajtottuk végre a Speedmarathon ellenőrzést, mely folyamatos, 24 órás sebesség-ellenőrzést jelentett az ország teljes területén. Ezt a nemzetközi akciót az Európai Közlekedésrendészeti Szervek Hálózata, a TISPOL immár második alkalommal szervezte meg, és abban a magyar rendőrséggel együtt 22 európai ország rendőri szervei vettek részt.

Ezen túl az előttünk álló hónapokban több TISPOL kampány is várható. Júniusban az ittas és a bódult állapotban történő vezetés visszaszorítása a cél, júliusban a legnagyobb közúti járművek, a tehergépkocsik és az autóbuszok forgalmát ellenőrizzük kiemelten, míg augusztusban, a nyári idegenforgalmi főszezon végén az átlagosnál is intenzívebb sebesség-ellenőrzésekre számíthatnak a közlekedők Európa-szerte, így hazánkban is.

Az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság munkájában is most van a csúcspont, ezekben a hetekben rendezvényt rendezvény követ. A kora tavaszi szakmai továbbképzéseink már befejeződtek, jelenleg javában zajlanak a zömében gyermekeket és fiatalokat érintő felmenő rendszerű országos vetélkedőink. Némi tartalmi módosítás mellett idén is meghirdettük a Közlekedésbiztonsági családbiztonsági vetélkedőt, de más közlekedésbiztonsági rendezvények szervezése, illetve azokon való részvétel is vár még ránk.

GÉGÉNY ISTVÁN

Megújult a Hungaroring aszfaltcsíkja

MAGYARORSZÁG MEGÁLLAPODOTT A JOGTULAJDONOSSAL: 2026-IG LESZ MAGYAR NAGYDÍJ

Jó úton haladunk afelé, hogy a Hungaroringet világviszonylatban is a legkorszerűbb versenypályák egyikévé tegyük – mondta Seszták Miklós a Hungaroring aszfaltavató ünnepségén 2016. április 14-én, Mogyoródon. A nemzeti fejlesztési miniszter bejelentette, hogy a kormány döntésével összhangban Magyarország megállapodott a Forma-1 jogtulajdonosával a Magyar Nagydíj rendezési jogának meghosszabbításáról.



Fotó: Thimastock/Eurpress

**A MAGYAR
KORMÁNY
ELKÖTELEZETTSÉGE
A FORMA-1 IRÁNT
NEM KÉRDÉSES.**

A beruházás mindannyiunk közös sikere – szögezte le Seszták Miklós, aki Gyulay Zsolt elnök-vezérigazgatóval közösen avatta fel a teljes hosszában újraaszfaltozott mogyoródi pályát. Az állami tulajdonú Hungaroring Zrt. saját nyereségéből fedezte az aszfaltcsík négy centiméteres kopórétegének megújítását. A tervek szerint következő lépésben az aszfaltcsík környezete is újjászületik.

A nemzeti fejlesztési miniszter az eseményen bejelentette, hogy Magyarország a Forma-1 jogtulajdonosával létrejött megállapodás szerint 2026-ig meghosszabbította a Magyar Nagydíj rendezési jogát. A megegyezéssel egy

három évtizedes, mindkét fél számára hasznos közös munka folytatódik. Büszkék lehetünk arra, hogy Magyarország a világ államai közül a leghosszabb megszakítatlan együttműködést tartja fenn a Forma-1 világával – hangsúlyozta a miniszter. Hozzátette: a Forma-1-es hétvégének kiemelt szerepe van a nemzetgazdaság szempontjából, hiszen több mint 17 milliárd forinttal növeli a hazai GDP-t. A magyar kormány elkötelezettsége a világ egyik legnagyobb presztízsű sportága iránt nem kérdéses. A Magyar Nagydíj mára nemzeti önbecsülésünk része lett.

NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTERIUM, KOMMUNIKÁCIÓS FŐOSZTÁLY

Öt éves az Élet Úton program

A BIZTONSÁGOS KÖZLEKEDÉSRE
FELKÉSZÍTÉS PROGRAMJÁNAK
ÜNNEPI PARTNERTALÁLKOZÓJA

Öt évvel ezelőtt indult az Élet Úton, a biztonságos közlekedésre felkészítés programja, melyet a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretein belül indított útjára 2011 áprilisában a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, együttműködve az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottsággal, a Nemzeti Közlekedési Hatósággal és a Közlekedéstudományi Intézettel. Az évforduló alkalmából a KTI 2016. április 12-én ünnepi találkozót és szakmai fórumot szervezett a program partnerei számára. A partnertalálkozó célja az Élet Úton program eddigi eredményeinek és soron következő feladatainak közös áttekintése volt.

A rendezvényt *Tóth Viktória*, a Közlekedéstudományi Intézet Közlekedésbiztonsági Központjának munkatársa és az Élet Úton program kapcsolattartója nyitotta meg, röviden összegezve a program eddigi történetét, amely során korábban nem tapasztalt összefogás valósult meg az állami intézmények, civil szervezetek és gazdasági szereplők között. A program határozott célja, hogy az új erőforrások felkutatása helyett a meglévő lehetőségek koordinációjával növelje a közlekedésbiztonság javításának, illetve a közlekedők felkészítésének hatékonyságát, miközben mindenki az általa vállalt feladatokat végzi. „Az eddigi eredmények szerint a megszületett program megerősödött a lelkes és tenni akaró, mára már több mint ötven partner munkájának köszönhetően” – hangsúlyozta *Tóth Viktória*, hozzátéve, hogy a folyamatos akciók, az eddig megvalósult

programok és jelenleg is futó projektek mellett elkészültek azok a szakértői elemzések is, amelyek a program szakmai háttérét biztosító módszertant fektetik le.

AZ ORFK – OBB SZEREPVÁLLALÁSA A KÖZLEKEDÉSRE NEVELÉSBEN

A szervezett baleset-megelőzési tevékenység több mint négy évtizedes múltra tekint vissza hazánkban: 1972-től az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács végezte, majd 1992 óta az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság látja el e feladatot nemzetközileg is elismert színvonalon. Ennek tükrében magától értetődő, hogy a bizottság az Élet Úton partnerségnek is oszlopos tagja. Ennek szellemében *Berzai Zsolt* rendőr alezredes mutatta be az ORFK – OBB legsikeresebb kapcsolódó programjait.



Fotók: Ifj. Zoltán

TÓTH VIKTÓRIA, a KTI Közlekedésbiztonsági Központjának munkatársa



BERZAI ZSOLT rendőr alezredes

Elsőként „Az iskola rendőre” programot említette meg, amely nagy múltra tekint vissza, és a 2015/2016. tanévben is folytatódott 2829 általános iskola és 92 középiskola részvételével. Az ismeretátadást 2219 rendőr biztosítja a gyerekeknek. Az iskolához kapcsolódik a bizottság rendszeres tanévindító kampánya is, amelynek keretében 2015 szeptemberében összesen 1493 helyszínen 1610 rendőr teljesített szolgálatot az iskolák környékén, tevékenységüket pedig 945 polgárőr is segítette. A fokozott rendőri és polgárőri jelenlét célja a tanév kezdetekor megnövekvő forgalom biztonságának elősegítése az iskolák környékén, és ezt a törekvést siker koronázta: 2015 szeptemberében nem történt olyan halálos kimenetelű közúti közlekedési gyermekbaleset Magyarország közútjain, amely a tanévkezdéssel összefüggésbe hozható.

Évről évre ezer középiskolás közlekedési ismereteinek bővítését és első segédmotor-kerékpáros jogosítványának ingyenes megszerzését támogatja a Sulimoped, amely szintén hagyományosnak nevezhető OBB-program. Az elmúlt tanévben az ezer főből 872 tanuló szerezte meg az „AM” kategóriás vezetői engedélyt (87 százalékos arány). A 2015/2016. tanévben cél a 90 százalékot meghaladó eredményesség elérése.

Berzai Zsolt a „Közlekedik a család” országos vetélkedősorozatot is bemutatva, amely 2016-ban már ötödik alkalommal kerül megrendezésre, és 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 autós és kerékpáros megméréstetése – 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.kozlekedikacsalad.hu – egy ötfordulós közlekedésbiztonsági online játékot is kínál, amellyel értékes nyereményeket lehet nyerni.



HREHUS ALEXANDRA, a Mercedes-Benz Hungária Kft. munkatársa

A MOBILEKIDS KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI PROGRAM

A Mercedes-Benz Hungária Kft. 2012-ben csatlakozott az Élet Úton programhoz, és célkitűzésként jelölte meg a stuttgarti MobileKids közlekedésbiztonsági program magyarországi integrációját. A külföldön már sikeres, a Daimler AG által 2001-ben életre hívott MobileKids program célja, hogy világszerte játékos és szórakoztató módon tegye fogékonyra a 4–10 éves korosztályt a mobilitás és a közlekedésbiztonság kérdéseiről. A hazai kezdeményezést *Sztipich-Kozári Edina*, a Mercedes-Benz Hungária Kft. marketing- és PR vezetőjének képviselésében *Hrehus Alexandra* mutatta be.

Előadása elején leszögezte, hogy az automobil feltalálójaként a Mercedes-Benz kötelességének tekinti a biztonságos járművek gyártását színtűgy, mint a biztonságos közlekedésre nevelést. Előbbi célt szolgálják többek között a vállalat innovatív járműkonceptjei, a biztonsági utascella és az asszisztensrendszerek, utóbbit pedig az

olyan kezdeményezések, mint a MobileKids, a Daimler AG globális kezdeményezése, amely nemzetközi viszonylatban tizenöt éve nagyon sikeres. Az egységes koncepcióra épülő program során világszerte több millió gyermek ismerkedhet meg játékos formában a biztonságos közlekedés alapjaival. Németország mellett elsőként Indiában, Malajziában, Izraelben és Olaszországban indult el a program. Magyarországon 2012-ben jelent meg a MobileKids a Mercedes-Benz Hungária Kft. és a Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. kezdeményezésére, melybe társadalmi hasznosságára tekintettel a Nemzetközi Gyermekmentő Szolgálat is bekapcsolódott,

AZ ÉLET ÚTON PROGRAMRÓL

Élethosszig tartó tanulás

Az Élet Úton, a biztonságos közlekedésre felkészítés programja az élethosszig tartó tanulást tűzi ki célul, az életkori sajátosságoknak megfelelő nevelést és oktatást kisgyermekkorától idős felnőttkorig.

Miután ez a program (eredményeit tekintve) csak közép-, illetve hosszú távon értelmezhető, ezért az egyik legfontosabb célcsoportját a gyermekek alkotják. Az ő képzésük a jövő közlekedési kultúrájának alapja. Természetesen a további korcsoportok is fontosak és hangsúlyosak a programban. A fiatal felnőttek a gépjárművezető-képzésben találkozhatnak célzott információkkal. Az aktív felnőtt lakosságot (akik kulcsszereplők a rövidebb időtávon véghez vihető pozitív változásokhoz) a megelőzési célú és tudásfriessítő információkkal szólítja meg a program. De az idősebb közlekedőkről sem feledkezünk meg, hiszen az ő számuk növekszik, ami új kihívást jelent a közlekedésbiztonság területén.

Lépésről lépésre

A közlekedésre felkészítés során oktatni, nevelni, képezni és informálni kell a közlekedőket. A program modulárisan, a fejlettségi szinthez igazodva alapozza meg a felnőttkori helyes közlekedési morált, de nem áll meg itt, hanem ötleteket ad a szinten tartáshoz és fejlesztéshez is.

Legfontosabb alapelve, hogy a törvényi kötelezettség okán állami feladatként megjelenő közlekedésre nevelést és a járművezető-képzést egységes rendszerként kezeli. Ez azt jelenti, hogy a közlekedésre nevelés alapozza meg a járművezető-képzést, illetve a közlekedési rendszer egészét. Az Élet Úton program új szemlélete segítséget nyújt az iskoláknak is, mivel az eddigi – talán elégtelennek is nevezhető – támogatottságuk kiegészül több intézmény és szakmai szervezet közreműködésével.

Partnerség

Ahhoz, hogy a program minél teljesebben fedhesse le a közlekedésre felkészítés területét, a lehető legnagyobb mértékben és a leghatékonyabban kell elérnie a közlekedőket és a lakosságot. Minden partner a saját akciójával, programjával vagy vállalásával járul hozzá a program sikeréhez. A program a partnerek tevékenységét nem határozza meg, csak úgy illeszti azt a teljes rendszerbe, hogy a tevékenységnek és a programnak a hatékonyságát növelje. A programhoz csatlakozott és csatlakozó partnerek a csatornát biztosítják ehhez a saját tevékenységükkel.

További információ: www.eletuton.hu



BERECZKY ÁKOS, a BKK projektmenedzsere

szakmai támogatója pedig az Országos Rendőr-főkapitányság Országos Balesetmegelőzési Bizottsága volt. A program nemcsak eszközöket – tananyagot, gyermekfoglalkoztatókat, teszteseteket, játékokat – biztosított a sikeres közlekedésre neveléshez, de a KTI-vel közösen mintaképzést is indított több kecskeméti iskolában. Mindezek mellett a MobileKids számos állandó és alkalmi rendezvénynek is részese, pl. rendszeresen jelen van a városi gyereknapon, a főtí Nemzetközi Lovasterápiás Versenyen, sőt, a zsámbéki drivingCamp területén állandó MoKi sarok üzemel.

A BKK STARS PROGRAMJA

A Budapesti Közlekedési Központ 2014-ben csatlakozott az Élet Úton programhoz, melynek szakmai támogatását is élvezte egy hároméves európai uniós projekt hazai megvalósításában. A STARS Europe programot – amely a fenntartható közlekedési módokat népszerűsítette az iskolások körében – Bereczky Ákos, a BKK projektmenedzsere mutatta be a közönségnek.

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” programmal a diákok közösségépítő erejét hívja segítségül. A BKK a részt vevő iskolák fenntartható közlekedését tett törekvéseit egy nemzetközi értékelési rendszer alapján minősíti, a legjobb eredményeket pedig elismeri és díjazza. A projekt népszerűségét mutatja, hogy míg az első programévben nyolc iskola vett részt a programban, a 2014/2015-ös tanévben már huszonnegy.

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,



Fotók: Ifj. Zoltán

BERTA TAMÁS, a KTI Közlekedésbiztonsági Központ vezetője



PAUSZ FERENC, a GRSP Magyarország ügyvezetője

a BKK elkötelezett a folytatás iránt, amelyet a rendőrséggel, civil szervezetekkel és egyetemek bevonásával tervez megvalósítani.

ÚJ KIHÍVÁSOK ÉS LEHETŐSÉGEK A GYEREKEK KÖZLEKEDÉSRE NEVELÉSÉBEN

A KTI Közlekedésbiztonsági Központja az Élet Úton program indulása óta látja el a program koordinációs feladatait, szakmai támogatást nyújt a partnereknek. A központ vezetője, *Berta Tamás* a program eddigi eredményeit, illetve a program előtt álló új kihívásokat, lehetőségeket ismertette. Előadása nyitó gondolatoként megosztotta a programnak azt a vízióját, amely szerint Magyarországon 2030 után egyetlen 14 év alatti gyermek sem veszítené életét közúti közlekedési balesetben. Ehhez elengedhetetlen az idejében megkezdett és megfelelő módszertanra alapozott közlekedésre nevelés, amint azt az ENSZ is már 1978-ban megfogalmazta. A világszervezet a közúti biztonságra nevelés legfontosabb színterének – a család eleinte meghatározó szerepe mellett – az iskolát nevezi meg.

Berta Tamás ennek kapcsán az információk érzékszervi úton történő gyors felfogását, a gyors és helyes döntést, illetve az időben történő célirányos cselekvést nevezte meg mint a balesetek elkerülése szempontjából legfontosabb képességeket, amelyeket a közlekedésre nevelésnek fejlesztenie kell. Ugyanakkor a gyerekek felkészítésére a Nemzeti Alaptanterv által meghatározott 3x45 perces keret nagyon kevés, mutatott rá a közlekedésbiztonsági szakember. A felkészületlenség mértékét Berta Tamás a KTI egy vonatkozó kutatásával támasztotta alá, amely az 1–8. osztályos diákok elvárható tudásszintjét mérte. A monitoring során a 3–4. évfolyamosok által adott helyes válaszok átlaga például 66,4 százalékos eredményt mutatott. A legrosszabb arányban a kerékpáros közlekedésre vonatkozó kérdéseket válaszolták meg; főleg az elsőbbséggel kapcsolatos szabályok okoztak problémát.

A helyzetértékelést követően Berta Tamás az Élet Úton program további feladatairól szólt. Elmondása szerint fontos, hogy közös munkával felépítsék az óvodai és iskolai

közlekedésbiztonsági felkészítés modulárisan kialakított oktatási anyagát és rendszerét, valamint a szűkös tanórai keret mellett ki kell alakítani az ösztönzési rendszert és a lehetőséget az egyéni (illetve szülő-gyerek) foglalkozásra is. A gyerekek mellett a felnőtt közlekedők és a szakemberek elérése szintén fontos feladat; előbbi célcsoportot különböző témájú szemléletformáló kampányokkal, míg az utóbbiakat különböző képzésekkel, illetve a tanárok felkészítésében való szerepvállalásra ösztönzéssel kell megközelíteni.

A GRSP MAGYARORSZÁG SZEREPE AZ ÉLET ÚTON PROGRAMBAN

A partnertalálkozó további előadói sorában szólalt fel *Pausz Ferenc*, a GRSP Magyarország ügyvezetője. A GRSP Magyarország Egyesület 2011-ben elsőként csatlakozott az Élet Úton programhoz, és azóta is szoros az együttműködés. Pausz Ferenc kiemelt néhány példát a számos vonatkozó projektjük közül, így beszámolt arról az óvodai mintaprojektről, amelyet az óbudai Bóbita Magánóvodával közösen indítottak. Az óvoda 2013 elején mobilkészülékből egy kétszáz négyzetméteres tanpályát alakított ki. A tornateremben szituációs játékokat rendeztek, és drámapedagógiai eszközökkel kívánták mélyíteni a gyerekek ismereteit.

2016-ban nagyon sajátos projektbe vágta a fejcséjét a GRSP Magyarország: a szervezet hazai börtönökben szervez úgynevezett reintegrációs képzéseket az elítéltek számára. Az egynapos foglalkozásokon elsősorban azok az elítéltek vesznek részt, akiket közlekedéssel kapcsolatos bűncselekmény elkövetése miatt sújtottak szabadságvesztéssel. Az ő körükben igen magas az ittas vezetők aránya. 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 gyorshajítás. Szintén szó esik a közlekedési bűncselekményekről és azok következményeiről, illetve valós balesetek ismertetésével teszik igazán életszerűvé a képzést.

AZ ÉLET ÚTON PROGRAMHOZ ÚJONNAN CSATLAKOZÓ SZERVEZETEK

Győr-Sopron-Ebenfurt Vasút Zrt.

A Győr-Sopron-Ebenfurt Vasút Zrt. (rövidítése GYSEV Zrt., német neve Raab–Oedenburg–Ebenfurter Eisenbahn AG, röviden Raaberbahn AG.) egy Magyarországon és Ausztriában működő integrált vasúttársaság. Magyarországi székhelye Sopronban, az osztrák pedig Vulkapordányban található. A GYSEV-nek jelentős szerepe van a Bécset Sopronon keresztül Győrrel és Budapesttel összekötő forgalomban, valamint a Szombathely–Szentgotthárd–Graz viszonylatban.

Újbuda Önkormányzata

Budapest XI. kerülete változatos és sokszínű: a huszonegy különböző jellegű, más-más arculattal, múlttal rendelkező negyedben családi házas övezetek, lakótelepek, új lakóparkok és bérházak, üdülőkörzetek és ipari negyedek, egyetemi városok és természetvédelmi övezetek egyaránt megtalálhatók. Az önkormányzat a városi élet számos területén igyekszik könnyebbé tenni a kerület lakóinak életét. Ennek egyik elemeként az önkormányzati honlapon külön rovatot tartanak fenn a közlekedésbiztonsági hírek, programok és információk ismertetésének.

Kerékpáros Miskolc Egyesület

A 2011-ben alapított civil szervezet célja az összefogás elősegítése annak érdekében, hogy Miskolc végre kerékpárosbarát várossá váljon, a város közlekedésében a kerékpár elfoglalja az őt megillető helyet, és a kerékpárosokat a többi közlekedő egyenrangú félként ismerje el. A KME folytatója kíván lenni a Miskolcon már évtizedes múltra visszatekintő civil kerékpáros érdekvégyesítésnek. „A város fenntartható fejlődési pályára állításának, Miskolc élhetőbb, szerethetőbb várossá válásának egyik alappillére az lehet, ha a kerékpározás részaránya Miskolc város közlekedésében jelentősen nő. Ezért foglalkozunk az infrastruktúra fejlesztésének, kerékpárosbarátá alakításának kérdéseivel, emeljük fel szavunkat a számos hiányosság kiküszöbölése érdekében” – olvasható az egyesület bemutatkozóijában. A KME honlapján saját tevékenységeinek ismertetése mellett úthiba-bejelentő felületet is biztosít, illetve rengeteg, a biztonságos kerékpározással kapcsolatos információt is közlétesz.

Vajtáért Közhasznú Egyesület

Az egyesület célja Vajta község lakosságának közművelődési, közösségi, szabadidős és sportigényeinek magas szintű szervezése, kielégítése, művészeti szakkörök szervezése, működtetése. „Fontosnak tartjuk a falu múltját, így elkötelezetten gyűjtjük a régmúlt emlékeit, melyekből szerencsére sok van, hiszen a ma is gyönyörű kis falunk már a múltban is sok szépséggel és érdekességgel büszkélkedhetett. Fontos, hogy múltunkat megismerje a felnövő generáció, hiszen így tud igazán büszke lenni a szülőfalujára, és mosollyal a szívében hazatérni, bárhová is sodorja őt az élet, büszke lesz gyökereire” – írja magáról az egyesület. A VKE különféle baleset-megelőzési kampányokat is futtat, 2015-ben például nagyszabású „közlekedésbiztonsági napot” szerveztek, amelynek keretében együttműködtek a Sárbogárdi Hivatásos Tűzoltó-parancsnoksággal, a Cecei Rendőrőrsrel, a Magyar Vöröskereszttel, valamint a Magyar Autóklubbal, hogy minél sokrétűbb, minden korosztály figyelmét felkeltő programot valósíthassanak meg. A rendezvény keretében volt útközésszimulátor, mentési-oltási és elsősegély-bemutató, kerékpáros ügyességi pálya és „részegszemüveg”. Az egyesület

a 2016-os kampánya keretében a vajtai, cecei és palfai óvodákkal, valamint a cecei és palfai általános iskolákkal kezdeményezett együttműködést, hogy felhívja a gyerekek figyelmét a biztonságos közlekedés fontosságára. A 2016. áprilisi kampányba 518 gyermeket vontak be: játékos feladatokat adtak nekik, munkájukat pedig hasznos ajándékokkal jutalmazták, melyek tovább segítik a balesetmentes közlekedés megvalósítását (pl. fényvisszaverő matrica, fényvisszaverő karpánt, küllőprizma, hátizsákra szerelhető lámpa, láthatósági hátizsák, közlekedésbiztonsággal kapcsolatos társasjáték, kirakó).

Smart Business Solution Kft.

A Smart Business Solution Kft. 2007-es alapítása óta kitaróan térképezi fel azokat a termékeket és szolgáltatásokat, amelyek biztonságosabbá és élhetőbbé teszik mindennapjainkat. A cég a közlekedésbiztonság és a környezetvédelem területén ért el eddig jelentősebb sikereket. Partnereik között említhető a 3M és GE, de beszállítóik sorában megtalálhatóak vállalkozások az USA-ból, Kínából és Hollandiából is. Az ügyfelek körében egyaránt szerepelnek közigazgatási szereplők és magánvállalkozások. Az SBS Kft. közlekedésbiztonsági termékportfóliójában olyan termékeket kínál, mint az összecsukható közlekedési jelzőbóják, alkoholtesztetek, 3M kontúrfóliák, láthatósági mellények, rugalmas fényvisszaverő pántok, fényvisszaverő összehajtogatható táskák, fényvisszaverő tornazsákok reflektív csíkkal, reflektív matricák és kulcstartók.

DUE Médiahálózat, a diákújságíró egyesület

A DUE Médiahálózat – korábbi nevén a Diák- és Ifjúsági Újságírók Országos Egyesülete – Magyarország második legnagyobb újságírók szervezete. Alapítói 1989. szeptember 11-én hozták létre, de már 1982 óta szerveztek rádiós szaktáborokat. Közhasznú szervezetként 1989-től fogja össze az iskolai diáklapokat és diákrádiókat, az újságírói pályára készülő általános és középiskolásokat, a kommunikáció szakos hallgatókat, a pályakezdő kollégákat és általában a média iránt érdeklődő fiatalokat, illetve segítőiket. A DUE-hez köthető a „Tedd láthatóvá a nagyit!” 2015-ös kampány, amire a szervezők olyan fotókat és videókat vártak, amelyek a szülők, nagyszülők biztonságos gyalogos és kerékpáros közlekedését mutatják be. A legjobb, legkreatívabb fotók és videók alkotói kategóriánként (egyéni, csapat, közönségdíj) egy ORFK – OBB ajándéksomagot és a SilverKart Gokart Rendezvényközpont felajánlásából tíz alkalomra szóló gokartbérletet kaptak.

Heoscont Hungária Kft.

A Heoscont Hungária Kft. egy győri székhelyű cég, amely küldetésének a közúti közlekedés biztonságának fokozását tekinti. A vállalkozás több évtizedes múlttal rendelkezik a legfontosabb biztonsági úttartozékok – útburkolatjelek, KRESZ-táblák, acélszalag korlátok, fényterelő és fényvisszaverő elemek, sorvillogók, burkolati prizmak – forgalmazása és telepítése, valamint forgalomterelési feladatok megoldása területén. A fentiek mellett további, az úton lévő komfortját fokozó úttartozékok is a kínálatukba tartoznak, például vadriasztó prizmak, optikai vezető oszlopok, közúti tükrök, sávelválasztók, gyalogos és kerékpáros korlátok, információs táblák és eszközök. Tevékenységüket utcabútorok, zajvédő falak, behajtás szabályozó oszlopok, parkolásgátló és forgalomcsillapító eszközök, kül- és beltéri információs rendszerek gyártása, illetve forgalmazása és telepítése egészíti ki.

Pausz Ferenc kitért az Országos Polgárőr Szövetség egyik vonatkozó programjára, az Egy iskola, egy polgárőr kezdeményezésre is. Az OPSZ 2006-ban hirdette meg a programot, felkérve a pedagógus társadalmat, hogy egymás segítségével valósítsák meg azt. A program fő elemei az általános bűnmegelőzés, a gyermek- és fiatalkori bűnözés, illetve áldozattá válás megelőzése, a drogprevenció, a baleset-megelőzés és a közlekedési szabályok betartása. Az elmúlt tíz esztendőben számos, iskolai oktatáson kívüli és azon belüli programmá nőtte ki magát ez a kezdeményezés. Jelenleg 778 iskola és közel ezer pedagógus vesz részt a programban.

SULI KÉTKERÉKEN

Simon László, a Honda Safety Hungary ügyvezetője a három évvel ezelőtt a fiatal, 15–18 éves korosztály részére indított Suli Kétkeréken baleset-megelőzési programjukat ismertette előadásában, amelyhez az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság és a Közlekedéstudományi Intézet nyújtott szakmai támogatást. A program az induláskor elsősorban a fővárosi általános és középiskolák diákjait célozta meg. A foglalkozásokat a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum különtermében tartották, de a nagy érdeklődésre való tekintettel a programot hamar országossá alakították, így már vidéki helyszíneken is, minden megyében szerveztek oktatást.

A Suli Kétkeréken program keretében tavaly összesen 182 előadást tartottak, amelyeken 4837 tanuló vett részt és gyakorolt a biztosított eszközökön. Az osztályok több mint fele vidékről jött. A program sikerét jól mutatta, hogy egy-egy vidéki városból érkezett osztály oktatása után megszorodott az ugyanarról a településről beérkező jelentkezések száma, köszönhetően annak, hogy az elégedett diákok és pedagógusok továbbadták a tanfolyam hírét. Az előadás még külön a látásukban korlátozott diákoknak is biztosít hasznos tudanyagot.

A program megvalósulásának egyedi és kiemelten fontos része, hogy a képzést tapasztalt vezetéstechnikai instruktorok tartják, akik saját tapasztalataikból merítve tudják megismertetni a diákokkal egy-egy baleset elkerülésének lehető legjobb módjait. A képzés interaktív, a tanórák keretében a diákok kezükbe foghatják azokat a védőfelszereléseket, melyek jól alkalmazhatóak a biztonságuk érdekében, megtanulják összehasonlítani az egyes védőeszközöket, és elsajátítják a megfelelő használatukat. Az interaktív oktatás után gyakorolhatnak is a diákok, mely során a kerékpárosokat és segédmotoros kerékpárosokat veszélyesen érintő közlekedési szituációkkal találkozhatnak, feladatuk pedig e helyzetek megelőzése, elkerülése. A program az adott pályaszakaszbefejeztetével konkrét értékelést is végez és okulás visszajátssza az elkövetett hibákat.

ELISMERÉSEK

A szakmai előadásokat követően az elismerések ünneplés átadása következett. Az okleveleket *Schváb Zoltán*, a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) társelnöke nyújtotta át azoknak, akik az elmúlt években sokat tettek a programért és a hazai közlekedők felkészültségének



SIMON LÁSZLÓ, a Honda Safety Hungary ügyvezetője



BÍRÓ JÓZSEF, a KTE Közlekedésbiztonsági Tagozatának elnöke és SCHVÁB ZOLTÁN, a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) társelnöke

növeléséért. *Schváb Zoltán* külön kiemelte *Bíró Józsefet*, a KTE Közlekedésbiztonsági Tagozat elnökét, aki röviden ismertette a 2015-ben hagyományteremtő szándékkal elindított Közlekedési Kultúra Napját mint az Élet Úton programmal hasonló értékeket valló kezdeményezést. *Bíró József* mellett elismerő oklevelet vehetett át *Hossó Zoltán*, *Dittel Gábor*, *Berzai Zsolt*, *Dobai Sándor*, *Pintér József* és *Füredi András*.

ÚJ PARTNEREK

Az Élet Úton partnertalálkozó utolsó mozzanataként a közlekedésbiztonságra nevelés programjához újonnan csatlakozó vállalatok, köztintzmények és civil szervezetek (Budapest Főváros XI. Kerület Újbuda Önkormányzata, Győr-Sopron-Ebenfurt Vasút Zrt., Heoscont Hungária Kft., DUE Médiaügynökség, Kerékpáros Miskolc Egyesület, Smart Business Solution Kft., Vajtáért Közhasznú Egyesület) képviselői ünnepélyesen aláírták a csatlakozásról szóló dokumentumot. □

A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG MUNKATÁRSAI
A KÖRNYEZETVÉDELEM SZOLGÁLATÁBAN

Korszerű emissziómérő a közúti ellenőrzésben

Korszerű technológia a Nemzeti Közlekedési Hatóság közúti ellenőreinek eszköztárában: a hatóság munkatársai második generációs emissziómérőt tesztelnek élesben az utakon. Az eszköz hatékony segítséget jelenthet a kipufogógáz részecsketartalmának nagyságrendekkel pontosabb mérésére, ami a környezetünk védelmét segíti elő.

Az AVL Ditest Smoke 2000 egy olyan második generációs füstölésmérő, amelynél az új generációs részecskeszűrő teljesítménye szinte laboratóriumi pontosságot képes elérni. A berendezés minden jármű-kategória esetében használható, személy- és teherforgalom vizsgálatára egyaránt alkalmas. A Nemzeti Közlekedési Hatóság közúti ellenőrei az eszközt fél éve alkalmazzák a környezetvédelmi határértékek megsértésének felderítése érdekében.

Az AVL Ditest Smoke 2000 a lézerefényszóródás technikáját használja belső égésű dízelmotorok kipufogógázának részecskekoncentráció-méréséhez. Fényszóródás-detektálási módszerének köszönhetően több nagyságrenddel nagyobb az érzékenysége az első generációs berendezésekhez képest, pumpavezérelt rendszere által pedig még alacsony alapjáratú kipufogónyomás esetén is megbízható mérési adatokat szolgáltat, amelyeket USB vagy Bluetooth-kapcsolaton keresztül továbbít a csatlakoztatott számítógépre. A vezeték nélküli adatkapcsolatnak köszönhetően az eszköz járműszerelvények körül is könnyen és gyorsan mozgatható, így az ellenőrzés időigénye sem jelentős. Az új típusú emissziómérő használatbavételét alapvetően az

a tény indokolta, hogy egyre több új generációs részecskeszűrővel felszerelt gépjármű közlekedik az utakon, amelyek esetében a régebbi műszerekkel – azok mérési tartománya miatt – egyre nehezebb vizsgálni a korszerű járművek részecské-kibocsátását és ezáltal a legmagasabb környezetvédelmi osztályoknak megfelelő kibocsátási határértékeknek való megfelelést. A mai dízelmotorok kibocsátása

Az eszköz járműszerelvények körül is könnyen és gyorsan mozgatható, így az ellenőrzés nem tart sokáig.

már annyira alacsony, hogy az első generációs eszközök méréshatára nem teszi lehetővé a pontos mérést, többnyire csak a nagyobb kitéréseket érzékelik. Az új osztrák gyártású műszer, amely nemzetközi szinten is újdonságnak számít, képes azonban lépést tartani a járműgyártók által meghatározott határértékek szigorodásával, és olyan pontossággal méri a részecskeszámokat, amelyek a „hagyományos” eszközök képtelenek.



A Nemzeti Közlekedés Hatóságnál jelenleg tesztüzemben bevetett műszer az eddigi tapasztalatok alapján hatékonyan segíti a közúti ellenőrök munkáját, és hordozhatósága révén az ország bármely pontján bevethető. Alkalmazásával az országban megforduló járművek legkorszerűbb 20–25 százaléka is mérhetővé, ellenőrizhetővé vált, ami a korábbi eszközökkel nem volt lehetséges, ez pedig hatékonyan járulhat hozzá a környezetvédelmi határértékeket nem teljesítő járművek kiszűréséhez. Ilyen esetekben a közúti ellenőrök műszaki vizsgálatra

rendelhetik be a járművet, és ha indokolt, vissza is tarthatják a szükséges javítások elvégzéséig.

Az új emissziómérő a műszaki visszaélések felderítésében is nagy szolgálatot tehet, hiszen sajnos gyakran előfordul, hogy a szerelők a javíttatás magas költségei miatt inkább kiiktatják a részecskeszűrőt, manipulálják az emissziócsökkentésért felelős berendezéseket (például Ad-Blue rendszer), ami azonban e füstölésmérő segítségével nem marad felderítetlenül.

□



ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ JÁRMŰVEKET VETT
SZEMÜGYRE A HATÓSÁG

ECR közúti ellenőrzési akció



A folyamatos ellenőrzések ellenére is a vezetési és pihenőidőkre vonatkozó előírások megszegése a leggyakoribb szabálysértés az áru- és személyszállítást végző járműveknél, derült ki a március második hetében tartott országos ellenőrző akció összegzése után. Három esetben olyan súlyos szabálysértéssel találkoztak a szakemberek, hogy az ellenőrzés a jármű forgalomból való kitiltásával végződött.

A március 9–11. között lebonyolított ECR elnevezésű országos ellenőrzési akció a közlekedésbiztonság javulását kívánta elősegíteni, mégpedig a fáradt gépkocsi-vezetők és a manipulált menetíró berendezésekkel közlekedő gépjárművek kiszűrése révén; emellett a hatóság munkatársai indokolt esetben a megállított tehergépjárművek műszaki állapotát is ellenőrizték. Az NKH Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatalának Jármű Módszertani Főosztálya által koordinált közúti ellenőrzést egységes időpontban és egységes tematika mentén szervezték. A húsz megyei, illetve a fővárosi Kormányhivatal Műszaki Engedélyezési és Fogyasztóvédelmi Főosztály részvételével lebonyolított akció célja a közúti balesetek számának csökkentése, a közlekedésbiztonság növelése és a szabálytalanságok minél hatékonyabb feltárása volt. A szakemberek kiemelt figyelmet fordítottak a vezetési és pihenőidőkre, valamint a tachográf berendezések szabályos kezelésére vonatkozó előírások betartásának ellen-

A szakemberek minden gépjármű esetében törekednek arra, hogy az ellenőrzés lehetőleg ne haladja meg a 15 percet. Országszerte 1500 járművet állítottak meg (234 belföldi és 76 külföldi személyszállító, illetve 759 belföldi és 431 külföldi honosságú áruszállító járművet), és az ellenőrzések során 142 esetben derítettek fel valamilyen szabálytalanságot. Három olyan súlyos szabálysértéssel találkoztak a szakemberek, hogy az ellenőrzés a tehergépkocsi azonnali forgalomból való kitiltásával végződött – személyszállítást végző járműveknél ilyen drasztikus



Fotó: n6 Zoltán

őrzésére. A speciálisan képzett szakemberek a menetírók manipulálását lehetővé tevő rejtett kapcsolók, illetve egyéb jogszabályellenes eljárások felderítésére is koncentráltak. Az ellenőrök minden alkalommal felhívták a sofőrök figyelmét a vezetési és pihenőidős előírások betartásának fontosságára.



intézkedésre nem volt szükség. A vezetési és pihenőidőket összesen 335 esetben szegték meg a sofőrök, műszaki meghibányolásra 80 esetben került sor. Ezek között a világító berendezésekkel és az elektromos rendszerrel kapcsolatos szabálytalanságok voltak a leggyakoribbak. A rakományrögzítésre és túlsúlyra vonatkozó előírások megsértésével hat járműnél találkoztak az ellenőrök. Az okmányok vizsgálata során 25 esetben rögzítettek valamilyen hiányosságot, általános probléma az érvényességi idő lejáratának figyelmen kívül hagyása. A Nemzeti Közlekedési Hatóság a jövőben is országos ellenőrző akciók szervezésével támogatja a közlekedésbiztonság növelését.

S.V.A.

Ha útközben megáll az autónk...

GONDOSKODJUNK A LÁTHATÓSÁGUNKRÓL ÉS SAJÁT BIZTONSÁGUNKRÓL, MAJD HÍVJUNK SEGÍTSÉGET!

Bárkivel előfordulhat, hogy a járműve útközben valamilyen műszaki ok miatt megáll. Ilyen helyzetekben elsődleges, hogy húzódjunk félre, és helyezzük ki jól látható helyre az elakadásjelző háromszöget, illetve amennyiben lehetséges, kapcsoljuk be az autón az elakadásjelzőt. Nagyon fontos, ha éjszaka akadunk el, ne üljünk kivilágítatlan autóban, és mindenképpen viseljünk láthatósági mellényt. Az említett intézkedések elvégzése után hívjunk segítséget.

Ezt többféleképpen tehetjük meg:

- ▶ autópályán kihelyezett segélykérő állomás használatával (narancssárga S.O.S oszlop – külföldön is elterjedt);
- ▶ súlyos esetekben a külföldön is tárcsázható 112 segélykérő telefonszám hívásával;
- ▶ biztosítótársaság hívásával (assistance szolgáltatás esetén);
- ▶ autómentő közvetlen hívásával;
- ▶ egy ismerős felhívásával, aki tud segíteni a kisebb hibák elhárításában vagy a vontatásban.

A 112-es telefonszám és az autópályákon található segélykérő hívásakor egy központi diszpécser veszi fel a telefont, aki azonnal tud segítséget küldeni. Fontos, hogy a 112-es segélyhívó telefonszámot csak kiemelten súlyos esetekben hívjuk, ha úgy érezzük, hogy meghibásodott járművünk közvetlen veszélyt jelent a közlekedésben résztvevőkre (például ha egy autópálya forgalmi sávjában akadunk el). A 112-es telefonszám hívásakor a legfontosabb közlendők a pontos helyszín és a járműben utazók száma. A kihelyezett

segélykérő állomás használata esetén egyszerűbb a helyzetünk, mert ilyenkor a diszpécser már a bejelentkezéskor pontosan ismeri a tartózkodási helyünket. Ez utóbbi megoldás külföldön is nagyban segíthet minket, például a nyelvi akadályok leküzdésében a bejelentés megtételekor, mivel a diszpécser akkor is a helyszínre tudja küldeni az útellenőrt vagy a rendőrséget, ha nem sikerül pontosan elmagyaráznunk a problémát. Kíérkezés után, a helyszíni szemrevételezést követően ők tudnak majd autómentőt hívni részünkre, mivel általában szerződésben állnak autómentésre szakosodott vállalkozásokkal, akik elszállítják az autót az általunk kért helyre vagy a legközelebbi szervizbe.

Járművünk a hazaszállítástól még nem javul meg, ezért fontos mérlegelnünk, hogy nagyobb távolságú szállítás esetén célszerűbb lehet helyben megjavíttatni, hiszen a szállítás költsége ilyen esetben meghaladhatja a javításét.

A biztosítások megkötésénél, főként, ha azt külön egy külföldi útra kötjük, győződjünk meg pontosan arról, hogy járművünk meghibásodása esetén milyen szolgáltatásokat nyújt bel- és külföldön a biztosítótársaság.

Ha magunk intézzük a vontatást, tartsuk be az előírásokat, mert a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (továbbiakban: KRESZ) 57.§-a alapján büntetést kaphatunk, ha szabálytalanul járunk el. Figyeljünk a kötélmegfelelő rögzítésére, hosszára és teherbírására, mert ha vontatás közben leakad vagy elszakad, megsérülhet az autó, és akkor lesz igazán drága a vontatás. A vontatókötél teherbírása feltüntetésre kerül a rajta található címkén vagy a hozzá tartozó tanúsítványon. Kötéllel tilos olyan járművet vontatni, amelynek a kormány szerkezete vagy a fékberendezése romlott el.

A KRESZ 57.§-a szerint

„(1) Autópályáról és autópályán kívülről az elromlott járművet vontató járművel a legközelebbi lehajtásra szolgáló úton, illetőleg útkereszteződésben le kell térni.

(5) Vontatott járművön – a vezetőn kívül – személyt szállítani tilos; az emelve vontatott járművön még vezető sem utazhat.

(6) A vontatórudat, illetőleg a vontatókötélet a járműveken úgy kell rögzíteni, hogy az ne szakadhat le. A vontatórudnak, illetőleg a vontatókötélnek olyan hosszúnak kell lennie, hogy a két jármű kanyarodás közben ne érhesse össze; nem lehet azonban hosszabb, mint a vontatott jármű. Ha a vontatórud, illetőleg a vontatókötél három méternél hosszabb, azt feltűnő módon (pl. zászlóval, lámpával) meg kell jelölni.

(8) A vontatott jármű féklámpáját és irányjelző berendezését – kivéve, ha a járművet emelve vontatják – működtetni kell, továbbá éjszaka és korlátozott látási viszonyok között a vontatott járművet is ki kell világítani.”

A legfontosabb: ha elakadunk útközben, ne essünk pánikba! Gondoskodjunk a láthatóságunkról és saját biztonságunkról, majd hívjunk segítséget, és mindig tartsuk észben, hogy éppen merre járunk!

CSÉPLŐ ZOLTÁN, NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG, KÖZÚTI GÉPJÁRMŰ-KÖZLEKEDÉSI HIVATAL, JÁRMŰ MÓDSZERTANI FŐOSZTÁLY



Egyméternyi biztonság!

NÉHÁNY MÁSODPERCÉRT NEM ÉRDEMES KOCKÁZTATNI!

Mekkora a biztonságos minimális oldaltávolság kerékpáros előzése során? Hogyan tudjuk szavatolni előzés közben a kerékpáros biztonságát? Ezekre a kérdésekre igyekszünk választ adni a hazai előírások és a nemzetközi tapasztalatok tükrében.

A közúti közlekedés szabályairól szóló, többször módosított és kiegészített 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet – közismert nevén KRESZ – a 34.§-ban foglalja össze az előzéssel kapcsolatos szabályokat. Az (1) bekezdés d/pontja alapján előzni abban az esetben szabad, ha: „az előzés során a megelőzendő jármű mellett megfelelő oldaltávolságot lehet tartani”. A KRESZ tehát konkrét, centiméterben vagy méterben meghatározott értékeket a biztonságos oldaltávolság tekintetében nem jelöl meg (a minimális értéket sem), ezáltal a szabályozás szubjektív megítélésre ad lehetőséget.

Milyen oldaltávolság tekinthető valóban biztonságosnak a kerékpáros előzése során? Ezt a kérdést számos weboldal feszegeti, és tartalmuk alapján a válaszok korántsem tekinthetők egységesnek. A kifejezetten „szakmai jellegű” kerékpáros honlapok egy része ugyanakkor az egy méter minimális oldaltávolság megtartására hívja fel a figyelmet. Közlekedésbiztonsági szempontból minimális alapelvként talán az fogadható el, hogy: „Az egy nyomon haladó járművek – különösen a kerékpárok – előzésekor nagyobb oldaltávolságot kell tartani, számítva ezen járművek oldalirányú mozgására is. Az ilyen járművek előzésekor minimálisan az egy méter oldaltávolság tartása tekinthető biztonságosnak.”

Szükséges ugyanakkor megjegyezni, hogy a kerékpáros testi épségének biztosítása a gépjármű nagyobb haladási sebessége esetén az oldaltávolság megfelelő növelését

is szükségessé teszi (pl. kerékpáros előzése esetén lakott területen kívül). A követendő magatartás ilyen esetekben az, ha a kerékpáros előzése során a gépjármű lehetőleg teljes terjedelmével áttér a menetirány szerinti bal oldalra, majd az előzés befejezését követően, a kerékpárostól biztonságos távolságra tér vissza a jobb oldali forgalmi sávba. Ha a kerékpáros biztonságos megelőzésére lehetőség nincs, akkor a haladási sebességet csökkenteni kell, és meg kell várni, amíg az előzés akadálya elhárul (pl. a szemből érkező jármű elhalad). Amennyiben a feltételek adottak lesznek, az előzést – immár biztonságos körülmények között – végre lehet hajtani. (Ne feledjük: néhány másodperc idővesztés soha nem érhet fel annak a kockázatával, hogy más életét vagy testi épségét veszélyeztessük!)

A kerékpáros előzése esetén betartandó biztonságos oldaltávolsággal kapcsolatban a nemzetközi gyakorlatban is számos példa található. Az Egyesült Államokban, Florida államban 2013-ban indították útjára a „3 Feet Please!” mozgalmat. A helyi kerékpárosok által szervezett kampány kifejezetten a kerékpárral közlekedők biztonságának fokozására irányult. A kampány fő üzenete arra kérte más járművek vezetőit, hogy a kerékpárosok előzése során legalább 3 láb (~ 91-92 cm) oldaltávolságot tartsanak a biciklisek testi épsége védelme érdekében.

A mozgalom gyorsan népszerűvé vált, s az USA más államaiban is hamarosan követőkre talált. A „3 lábnyi

Megjegyzés: A cikk készítése során egy rövid ad-hoc felmérésre került sor, 20 fő megkérdezésével, mit tekintenek ők biztonságos oldaltávolságnak egy kerékpáros előzésekor. A megkérdezettek közös vonása, hogy mindenki rendelkezik „B” kategóriás vezetői engedéllyel, s napi szinten vesznek részt jármű vezetőjeként a közúti közlekedésben. Az érintettek megkérdezése külön-külön történt, így egymás válaszait nem ismerték. A rutinosnak tekinthető járművezetők válaszai igen tanulságosak voltak. A többség szerint 30–40 cm már elegendő oldaltávolság a kerékpáros előzésekor (12-en nyilatkoztak így), míg heten az 50–60 cm-es oldaltávolságot tartották szükségesnek. Mindössze egyetlen személy volt, aki az előzőeknél nagyobb, 80–100 cm-ben jelölte meg a biztonságos oldaltávolságot, de e fölötti értéket senki nem említett.



„TARTS 1 MÉTER TÁVOLSÁGOT, amikor biciklist kerülsz! Biztonságosabb. Udvariasabb. És ez a törvény.”

oldaltávolság” biztosítása nagyon egyszerű és világos üzenet, ezáltal alkalmas arra, hogy a gépjárművel közlekedők könnyen megjegyezzék. Az üzenet tehát jól tudatosítható, és akkor is hatásos, ha a járművek haladása során a konkrét oldaltávolság rendőri eszközökkel nehezen ellenőrizhető.

A legalább 3 láb oldaltávolság megtartása hamarosan a jogrend részévé vált. Ma már több mint 20 államban jogszabály írja elő, hogy a kerékpáros előzése során a gépjármű vezetőjének minimum 3 láb oldaltávolságot kell megtartania („3 Feet Law”), egy államban pedig legalább 4 lábban – azaz mintegy 122 cm-ben – határozták meg a minimális oldaltávolság mértékét (a „4 Feet Law” Pennsylvania államban hatályos).

Írországban az amerikai előírásoknál nagyobb értéket, legalább másfél métert tartanak a biztonságos oldaltávolságnak kerékpáros előzése esetén, amint ezt a képen látható, a kampány üzeneteit hordozó láthatósági kerékpáros felsőruházat is mutatja.



A kerékpárosok előzésekor betartandó oldaltávolság témakörével a European Road Safety Charter (Európai Közúti Biztonsági Charta) is foglalkozik. A biztonságos oldaltávolsággal kapcsolatos álláspontjukat az alábbi egyszerű, jól áttekinthető, négy részből álló, szellemes kampányelem szemlélteti.

A bal felső képen a kerékpáros mellett a gépjármű vezetője minimális oldaltávolságot tartva veszélyezteti a biciklis testi épségét, így ez az autós „nem tiszteli a kerékpárosokat” („He doesn't respect cyclist”). A mellette lévő képen a személygépkocsi vezetője már 1 méteres oldaltávolságot tartva hajt el a kerékpáros mellett. Ez már biztonságos oldaltávolságnak tekinthető, tehát ez az autóvezető „tiszteli a kerékpárosokat” („He respects cyclists”). A bal alsó képen a gépkocsi vezetője kifejezetten „a kerékpárosok barátjának” tekinthető, hiszen az oldaltávolságot további fél méterrel, azaz 1,5 méterre növelte meg („He is a friend of cyclists”). Végül az ennél is nagyobb, 2 méteres oldaltávolságot választó gépkocsi vezető a kép szerint minden bizonnyal olyan személy, aki

önmaga is rendszeresen kerékpározik, és jól tudja, hogy a biztonság és a komfortérzet a nagyobb oldaltávolsággal fokozható („He is a cyclist”).



Tegyük említést egy holland tanulmányról is, mely az egymás mellett elhaladó kerékpárosok közötti biztonságos oldaltávolság kérdését feszegeti. A 2003. évi CROW projekt értékelése alapján két, egymás mellett elhaladó kerékpáros között legalább 0,5 méter jelentheti a biztonságos oldaltávolságot. Ezáltal ha egy kerékpáros (a jármű és hajtója együttesen) átlagos szélessége hozzávetőlegesen 1 méter, akkor a kétirányú forgalmat lehetővé tevő kerékpárutak megfelelő minőségű, biztonságos közlekedésre alkalmas burkolatának legalább 2,5 méter szélesnek kell lennie.

A megállapítások arra is kitérnek, hogy a kerékpáros részéről általában csökken a komfort és a biztonság érzete, amennyiben őt gépkocsi előzi meg. Különösen igaz ez akkor, ha a gépjármű nagy sebességgel vagy – a sebéstől függetlenül – nagy zajjal halad el a kerékpáros mellett (pl. a motor fordulatszám magas, vagy a jármű által kibocsátott más zaj zavarja meg a kerékpárost, lyukas kipufogó, tuning stb. következményeként).

A felmérések során megállapítható, hogy lakott területen belül az alacsonyabb, 30-40 km/h sebességgel haladó gépjárművek vezetői általában 0,85 méter oldaltávolságot tartanak a kerékpárosok előzése során, míg 50 km/h sebesség esetén ez a távolság átlagosan 1,05 méterre módosul. Ezek a távolságok azonban a kerékpáros biztonságához, valamint komfortérzetének megtartásához nem elégségesek, hiszen az alacsonyabb haladási sebesség megválasztása esetén – a holland szakértők álláspontja szerint – legalább 1 méter, míg 50 km/h esetén legalább 1,5 méter oldaltávolság megtartására lenne szükség.

A biztonságos oldaltávolság feltétlen szükségessége mellett említsük meg azt a három kiemelten fontos tényezőt is, melyek megtartásával a kerékpárosok talán a legtöbbet tehetnek saját biztonságuk érdekében: szabálytisztélet, észlelhetőség, kiszámíthatóság!

GÉGÉNY ISTVÁN

A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG ÁLTAL
ÜZEMELTETETT INFORMATIKAI RENDSZER
ALKALMAZÁSÁVAL

Az új autók virtuális műszaki vizsgája

A jogszabályok már évek óta lehetőséget biztosítanak arra, hogy – bizonyos feltételek teljesülése mellett – az új közúti járművek műszaki megvizsgálás nélkül, egyfajta virtuális műszaki vizsga alapján kerülhessenek forgalomba. Ennek a műszaki vizsgának számos előnye van, amiket nemcsak a gazdasági szereplők, de a hatóságok is élvezhetnek.

A közúti közlekedésről szóló törvény alapján bizonyos feltételek teljesülése mellett a közlekedési hatóság a típusbizonyítvány alapján forgalmazott új jármű forgalomba helyezés előtti vizsgálatától a gyártó vagy a forgalmazó kérelmére eltekint. Azért lehet ezt a könnyítést alkalmazni a típusbizonyítvánnyal rendelkező járműtípusok esetében, mert ezeknél a típusbizonyítvány igazolja a műszaki megfelelőséget, hiszen a típusjóváahagyás, típusvizsgálat során is ellenőrzésre kerülnek a műszaki megvizsgáláson is szemügyre vett paraméterek. Természetesen a típusvizsgálatkor csak néhány jármű tényleges vizsgálata történik meg, viszont a típus-jóváahagyási eljárásnak az is részét képezi, hogy a járműgyártó képes-e azonos minőségű gyártásra. Csak az a járműtípus kaphat típusbizonyítványt, amelynél a gyártó igazolni tudja az azonos minőségű gyártási képességet, azaz hogy a megvizsgált járműegyed, illetve a futószalagról legördülő összes járműegyed egymással azonos-e, ergo mindegyik megfelel a követelményeknek.

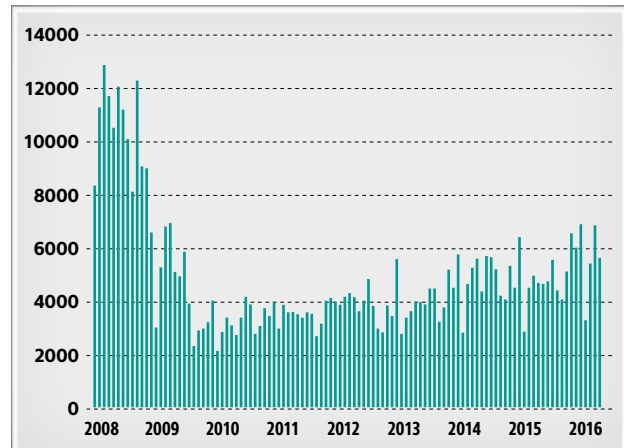
A virtuális műszaki vizsga a Nemzeti Közlekedési Hatóság által üzemeltetett informatikai rendszer alkalmazásával történik. A járműimportőr a saját végpontján hozzáfér az informatikai rendszerhez, a forgalomba helyezendő

járműegyed műszaki adatait rögzíti. Az elektronikus rendszer az adatok alapján automatikusan azonosítja a járműtípust, ellenőrzi, hogy rendelkezik-e típusbizonyítvánnyal. Sikeres azonosítás esetén, a rendszer engedélye alapján a forgalmazó a végpontján ki tudja nyomtatni a jármű műszaki adatlapját, amely alapján lebonyolítható a forgalomba helyezés az okmányirodában. Mindeközben a járműnek egy centit sem kellett megmozdulnia, a kereskedő telephelyén várja a rendszámot és a forgalmi engedélyt. Természetesen a további, időszakos műszaki vizsgáknál ez a virtuális eljárás már nem alkalmazható, ekkor már kötelező a tényleges műszaki megvizsgálás.

Nem meglepő, hogy nagy népszerűségnek örvend a hazai importőrök körében ez az eljárás, szinte az összes új járművet e virtuális vizsga alapján helyezik forgalomba Magyarországon. Láthatjuk, hogy gyakorlatilag ez egy bürokrácia mentes folyamat a közlekedési hatóság részéről, a jármű mozgatásának mellőzéseivel jelentős költségek takaríthatók meg, és például az esetleges járműsérülések bekövetkezésének a valószínűsége is gyakorlatilag nulla. Természetesen a hatóság oldaláról is jelentős kapacitások szabadulnak fel a virtuális vizsga alkalmazásával.

A bürokráciacsökkenés mellett olyan hozadéka is van ennek a virtuális eljárásnak, hogy a rendszert üzemeltető Nemzeti Közlekedési Hatóság lényegében naprakész és évekre visszamenő adatokkal rendelkezik az új járművek hazai piacának alakulásáról, a trendekről, népszerű márkákról, ami egyfajta makrogazdasági indikátorként is érdekes lehet.

Az alábbi diagramon láthatjuk a személygépkocsik hazai piacának alakulását 2008-tól, azaz a válság évétől, ami a járműipart különösen súlyosan érintette. A hazai piac a mai napig nem érte el a 2008-as szintet, bár folyamatos az emelkedés 2010-től, 2011-től, de a növekedési ütem igen szerénynek mondható. A legnépszerűbb márkák tekintetében is voltak változások, persze alapjaiban azért nem borult fel a piac. Míg 2008-ban a legnépszerűbb márka a virtuális vizsgák alapján a Suzuki volt, őt követte a Ford és az Opel, addig az utóbbi években már rendre a Ford állt a képzeletbeli dobogó tetején, a második és harmadik helyen pedig felváltva osztozott az Opel és a Suzuki, sőt, nem ritkán a Skoda és a Volkswagen is felért a „helyezett” szintjére. Az igazsághoz persze az is



A havonta forgalomba helyezett személygépkocsik darabszámának alakulása Magyarországon

hozzátartozik, hogy a VW csoport két prominens képviselőjét, a Skodát, illetve a Volkswagent összeadva, a vezető Ford darabszámait meghaladó értékeket kapnánk.

KOVÁCS TAMÁS, NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG, KÖZÚTI GÉPJÁRMŰ-KÖZLEKEDÉSI HIVATAL, JÁRMŰ FŐOSZTÁLY



TANÁCSOK SZÜLŐKNEK TIZENÉVES JÁRMŰVEZETŐ GYERMEKEIKHEZ

Figyelem, kezdő vezető!

„Tinédzser vezető van a családban? Íme néhány veszélyforrás, amelytől érdemes megóvni őket!”
– figyelmeztet egy nebraskai tanulmány. Miközben a jogosítvánnyal rendelkező nebraskai gépkocsivezetők mindössze hat százalékát teszik ki a tizenévesek, az összes baleset 22 százalékáért felelősek. A vezető amerikai egészségügyi szervezet, a CDC (Centers for Disease Control) szerint a tinédzserek biztonságára leelkedő első számú veszély az autóvezetés. Bár az amerikai és a magyar gépjárművezető-képzés és szabályok között vannak eltérések, a tanulmány hasznos tanácsokkal szolgálhat számunkra is.

Szülőként természetes, hogy vezetés közben is biztonságban akarjuk tudni tizenéves gyerekünket. Hogyan segíthetjük őket, hogy biztonságosan közlekedjenek?

- ▶ A legfontosabb az általunk mutatott példa gyermekünk számára. Ne feledjük, hogy a tizenéves vezető kevesebb tapasztalattal, gyakorlattal rendelkezik, mint mi – amire mi képesek vagyunk, nem biztos, hogy neki is menni fog, amíg elegendő gyakorlatot nem szerez. Mutassunk jó példát! Hívjuk fel a figyelmét a veszélyforrásokra!
- ▶ Kísérjük el a gyerekünket! A vezetés első évében a legnagyobb a balesetokozás kockázata. Az első hat hónapban kísérjük el a tizenéves vezetőt különböző napszakokban, különböző típusú utakon, különböző időjárási viszonyok között. Legalább harminc órát vezessünk együtt – ez kiváló lehetőség arra, hogy gyerekünk kezdőként egy jártasabb vezető mellett szerezzen rutint.
- ▶ Mindig használjuk a biztonsági övet! A tizenéves vezetők a halálos balesetek 79 százalékában nem csatolták be a biztonsági övet [USA adat – a fordító]. Járjunk elől jó példával, és ösztönözzük gyermekünket is, hogy használja a biztonsági övet!
- ▶ Kerüljük a zavaró ingereket! A szöveges üzenet írása (sms, chat stb.) elvonja a figyelmet a vezetésről, hiába nézi a vezető fél szemmel az utat. Ráadásul a telefon, a tablet képernyőjét maximum 30 cm-ről nézi – a közlekedés eseményei pedig többméteres távolságban történnek. Amikor a vezető a szöveg írása közben felnéz, a szemnek fókuszot kell váltania, hogy a távolabbi eseményeket élesen láthassa. Ez idővesztéssel jár, balesetveszély esetén pedig minden századmásodperc számít! Hívjuk fel erre a veszélyforrásra gyerekünk figyelmét, és mi magunk se írjunk szöveges üzenetet vezetés közben!
- ▶ Segítsük, ne kritizáljuk! Nehéz dolog, de ne a hibáit olvassuk gyerekünk fejére, hanem vezessük rá, hol hibázott, és hogyan kerülheti ezt el a későbbiekben.

- ▶ Gyerekünk ne vezessen késő éjjel! Az Egyesült Államokban az összes balesetnek majdnem a fele este kilenc és hajnal három között történik. Kérjük meg a gyermekünket, hogy legalább az első hat hónapban ne vezessen este kilenc után!
- ▶ Korlátozzuk az utasok számát! Amikor a tizenéves vezető más hasonló korúakkal utazik együtt, a baleseti kockázat megemelkedik. Ne hagyjuk, hogy a biztonságos rutin megszerzéséig több tizenévest szállítson a gyermekünk!
- ▶ Lassítsunk! A balesetek 25–40 százalékában a (relatív) gyorsajtás az egyik baleseti ok. A tizenévesek könnyen alábecsülhetik a veszélyt, és túlbecsülhetik saját képességeiket.
A kölcsönös bizalom és tisztelet segít, hogy ezeket az óvintézkedéseket a tinédzser elfogadja, elkerülje a veszélyhelyzeteket, baleseteket, és megszerezhesse a biztonságos közlekedési rutint.

FORRÁS: DR. ANN MARIE BAUSCH
PARENTSAVVY.COM/ARTICLES-AND-BLOG/411/



Fotó: Deposithotos

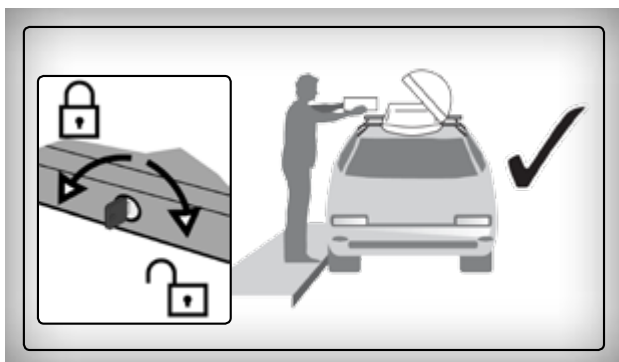
Fordította: dr. Karap Gergő, Nemzeti Közlekedési Hatóság, Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal, Pályaalkalmasság Vizsgálati Főosztály

A tetőrakomány helyes rögzítése

HASZNOS TANÁCSOK ÉS TIPPEK

A tetőcsomagtartó felszerelésekor nem árt betartani néhány fontos szabályt, amelyek elengedhetetlenek a biztonságos közlekedéshez.

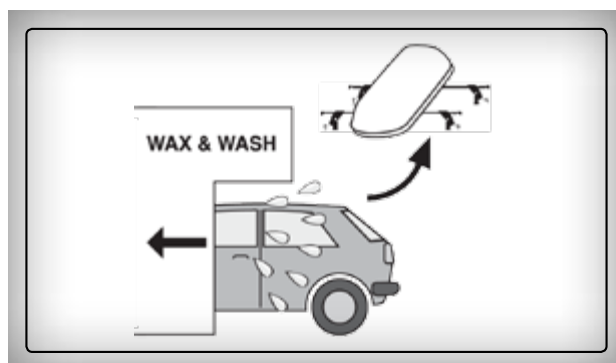
Minden út előtt és menet közben megfelelő időközönként (az úttest minőségétől függően) ellenőrizzük, hogy a tetőbokszt stabilan van-e felszerelve a csomagtartóra, a rakomány megfelelően biztosított, a tetőbokszt be van zárva, és nincs benne a kulcs. Az instabil rakomány vagy a rosszul rögzített csomagtartó és tetőbokszt menet közben könnyen leeshet a járműről, és súlyos balesetet okozhat.



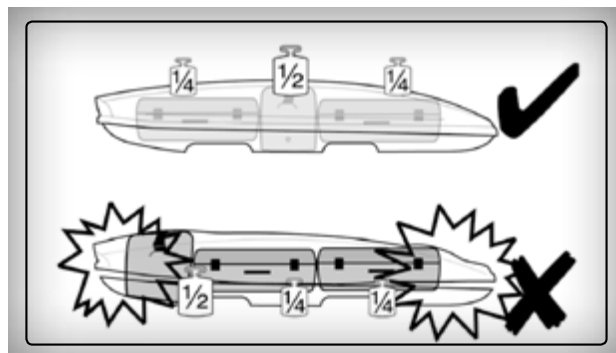
Vegyük figyelembe a jármű megváltozott magasságát, valamint az átalakult menettulajdonságait, azaz, hogy hogyan viselkedik a jármű a felszerelt és főleg a megpakolt csomagtartóval, illetve tetőboksztal oldalszélben, kanyarodásnál vagy fékezésnél. A tetőbokszt használatánál szélzajok keletkezhetnek. Mivel a jármű magassága akár 60 cm-rel is megnőhet (a tetőcsomagtartó kivételétől függően), legyünk figyelemmel az alacsony garázsbejáróknál és átjáróknál, lelógó faágaknál, mélygarázsoknál stb. A tetőbokszt külső részére semmi egyéb terhet nem szabad ráhelyezni.

A gépjármű megengedett össztömegét túllépni szigorúan tilos. Figyelembe kell venni a gépjármű gyártójának a maximális tetőterhelésre vonatkozó előírásait. A sebességet a szállított tehernek és természetesen az érvényes sebességkorlátozásoknak megfelelően kontrolláljuk. Bármilyen terhet szállítása esetén úgy kell a jármű sebességét megválasztani, hogy az megfeleljen az adott

feltételeknek, az út- és a szélviszonyoknak, az útburkolat minőségének, a forgalmi helyzeteknek.



A tetőbokszt gondos tisztítást és ápolást igényel, különösen a téli hónapokban. Kizárólag olyan oldattal tisztítunk, amely vizet és a kereskedelemben kapható alkoholtól, klórtól és ammóniáktól mentes mosószert tartalmaz, ellenkező esetben károsodhat a tetőbokszt felülete. A tisztításakor ne használjunk olyan spray-t, amit a kereskedelemben a vezetőtér ápolására kínálnak. A zárat kenősprayvel kenjük, de vigyázzunk, hogy a műanyag felületekre ne kerüljön kenőanyag! Fontos, hogy mielőtt behajtunk az automata autómosóba, le kell szerelni a tetőboksztot és a csomagtartót!



Forrás: <http://www.goodgumi.hu/tetobox/thule/s1.pdf>



Fotó: Depressztopos

Energiatakarékossági és biztonsági okokból a nem használt tetőbokszt és tartót lehetőleg szereljük le. Saját biztonságunk érdekében csak bevizsgált és a járműhöz engedélyezett tetőcsomagtartót használjunk. A megnövekedett felhajtóerő elkerülése érdekében a tetőbokszt dőlési szög nélkül (lehetőleg az úttesttel párhuzamosan) szereljük fel. A tetőboksza való berakodáskor ügyeljünk a teherelosztásra (a legnehezebb teher középen legyen), és vegyük figyelembe a zárt tetőboksza magasságát. Ha a rakomány túl magas, és nekinyomódik a tetőnek, megrongálódhat a tetőboksza, és a fedelet nem lehet rendesen bezárni. Soha ne lépjük

túl a jármű maximális tetőterhelését (a jármű gyártója által mellékelte üzemeltetési utasítást).

Biztonsági okokból a tetőbokszt úgy kell felszerelni, hogy a be- és kirakodás az utasoldalról történjen. A tetőboksza rakodó vagy onnan kipakoló személy semmiképp ne álljon az úttesten. A rakományt megfelelő szorítóhevederekkel kell biztosítani, amennyiben lehetőség van annak elmozdulására (általában a kiszállított alapfelszerelés tartalmazza, azon túlmenően tartozékként kapható). A sáncokat sánctartóval és szorítóhevederekkel szükséges biztosítani.

MAKK PÉTER, NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG, KÖZÚTI GÉPJÁRMŰ-KÖZLEKEDÉSI HIVATAL, JÁRMŰ MÓDSZERTANI FŐOSZTÁLY

KÉT KERÉK – EGY ÉLET KAMPÁNY
A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGÉRT

A közlekedési hatóság. a tuning show-n

Ha valami jól néz ki, még nem biztos, hogy jól is működik, összegezte a gépjárműtuningolás legfőbb szabályát Mikulás Róbert, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Jármű Módszertani Főosztályának vezetője az Autó, Motor és Tuning Show-n tartott előadásában. A Hungexpón 2016. március 18–20-a között rendezett háromnapos fesztiválon bemutatták a legális autóátalakítás teljes folyamatát, az ehhez szükséges hivatali teendőktől a műszaki tudnivalókig.

„AUTÓÉPÍTÉS ÉLŐBEN”

A nem megfelelően átalakított és forgalomban használt járművek komoly közlekedésbiztonsági kockázatot jelenthetnek, életek múlhatnak rajta. A fesztiválszervezők, a Nemzeti Közlekedési Hatóság és a totalcar.hu internetes autós portál együttműködése folytán a Hungexpón rendezett fesztivál egyik betétprogramjaként bemutatták a legális autóátalakítás teljes folyamatát, az ehhez szükséges hivatali teendőktől kezdve a műszaki tudnivalókig. A közös cél az érdeklődők pontos és hiteles tájékoztatása volt annak érdekében, hogy egy gyári jármű átalakítása során a beavatkozás mindig a jogszabályoknak megfelelően, biztonságosan és minőségi megoldások alkalmazásával történjen. Amennyiben így történik az átalakítás, akkor az autó forgalomképes marad, és teljesíti az időszakos műszaki vizsgálat követelményeit. A program üzeneteként a szervezők azt kívánták demonstrálni, hogy csak a jármű-átalakítás legális formája jelent garanciát a biztonságos tuningolásra. Arról, hogy az elmélet mellett miként működik mindez a gyakorlatban, az „Autóépítés élőben” program gondoskodott: az

AMTS csapata a rendezvény három napja alatt a műanyag munkáktól kezdve a futóművön, fényezésen, az utastér- és hifibeépítésen keresztül teljesen átalakított egy autót. A donor egy igen exkluzív jármű, egy BMW Z4-es roadster volt, amelyet az utolsó napon ki is soroltak a látogatók között.

LEHET TUNINGOLNI, DE CSAK LEGÁLISAN

A szabályos, legális tuningolás jogszabályi kérdéseket is felvet, hiszen a hatóság jogalkalmazóként a szabályok betartásán és betartatásán őröködik, összegezte az NKH szerepét a tuningolás témakörben Mikulás Róbert, a Jármű Módszertani Főosztály főosztályvezetője. A show alatt rendezett konferencián a szakember hatósági szemszögből közelített a kérdéshez, és többek között azt mutatta be, hogy akár egy apró átalakítás a futóművön milyen közlekedésbiztonsági kockázattal jár. „A hatóság nem kívánja megtiltani vagy meggátolni a tuningolást, de nem engedélyezheti az ész nélküli átalakításokat. Azért, mert jól néz ki az átalakított gépjármű, még nem biztos, hogy jól is működik. Ugyanakkor fontosnak tartjuk, hogy



MIKULÁS RÓBERT, az NKH Jármű Módszertani Főosztály vezetője



TASÓ LÁSZLÓ, közlekedéspolitikáért felelős államtitkár



Fotó: Iró Zoltán



a jogszabályok keretét biztosítsanak a legálisan alkalmazható megoldásokhoz” – fogalmazott Mikulás Róbert, aki részletesen elemezte, hogy milyen esetekben szükséges hatósági engedély az átalakításhoz. Röviden: ha nem vizuális elemek tuningjáról, vagyis az ajtó, a kárpit, a műszerfal felületének átalakításáról van szó, akkor szinte minden változtatást engedélyeztetni kell. Ugyanis a műszaki, mechanikai átalakítások nemcsak a teljesítményt, de a közlekedésbiztonságot és a környezetvédelmi jellemzőket (a kipufogógáz minőségét, az emissziót) is befolyásolhatják. A főosztályvezető az átalakítás műszaki színvonala mellett azt is kiemelten fontosnak tartotta, hogy a tuningolás során minőségi alkatrészekkel váltsák ki a gyári alkatrészeket, ugyanis a hatósági engedélyezési munka során nemegyszer találtak már minősíthetetlen színvonalú alkatrészekkel, sufnituninggal. „Mérnöki szempontból nézve igen szép kihívás a tuningolás, de megfelelő szakértelem híján súlyos hibákat lehet elkövetni. Ezt csak úgy lehet kivédeni, ha szakemberrel és a hatósággal folyamatosan egyeztetve kezdenek bele az átalakításba, hogy a gépjármű ne csak szép, de biztonságos is legyen” – mondta Mikulás Róbert.

„ÉN MÉG NEM MOTOROZOM...”

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a show keretein belül indította el kifejezetten a motorosokra és segédmotorosokra fókuszáló, figyelemfelhívó és szemlélet-

formáló közlekedésbiztonsági kampányát. *Tasó László* közlekedéspolitikáért felelős államtitkár a programsorozat megnyitóján elmondta: „Én ugyan még nem motorozom, de ez csak idő kérdése. Ám nemcsak ezért tartom fontos eseménynek a kezdeményezést, hanem azért is, mert a közlekedés legvédtelenebb résztvevői a gyalogosok mellett a kétkerekű járművek vezetői, akiknél egy közúti baleset esetén igen magas a súlyos sérülések kialakulásának veszélye. Az országos rendezvénysorozat legfőbb célkitűzése ezért a magyar motorosok és robogósok figyelmének felhívása a biztonságos közlekedésre, a baleset-megelőzésre és az egymásra való odafigyelés fontosságára” – hangsúlyozta az államtitkár. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretében *Két kerék – egy élet* címmel három állomásból álló programsorozatot indít, hangzott el. Az akcióprogram fő küldetése a közlekedésbiztonság fokozása, a szabálykövetés ösztönzése, az úthasználók felelősségtudatának növelése. *Tasó László* elmondta: „A célzott programsorozat életre hívását indokolja, hogy Magyarországon is folyamatosan emelkedik a kétkerekűek aránya a közlekedésben. A hazai gazdaság erősödésével a motorkerékpárok és segédmotorok száma várhatóan jelentősen növekedni fog. A közlekedés minden résztvevőjében érdemes tudatosítani a közlekedésbiztonsági szempontokat, a vezetéstechnikai tudás fontosságát.”

S.V.A.

SIKERES PREMIER AZ NKH KÖZREMŰKÖDÉSÉVEL

Drónok harca

Fotó: Iro Zoltán



A készülőben lévő, részletes szabályozás megszületéséig egyelőre nehézségekbe ütközik a drónok szabályos reptetése, 2016. április 3-án azonban legálisan is lehetett jeleket karcolni az égre: Velencén, a Velence Korzó homokos partján rendezték az első hivatalos versenyt.



SZUJÓ ZOLTÁN, a rendezvény moderátora; KOSZTI ANDRÁS, Velence polgármestere; L. SIMON LÁSZLÓ, kulturális örökségvédelemért és kiemelt kulturális beruházásokért felelős államtitkár és PAPP GYULA ezredes, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Állami Légügyi Főosztályának vezetője



Fotók: Irid Zoltán

NAGYOBB ADRENALIN

A Magyar Drón Egyesület április 3-án bonyolította le az első hivatalos Magyar Multitrotoros Drónbajnokságot. A távirányítású repülő drónokkal versenyzés a legfiatalabb technikai sport, a trükköket a versenyzők néhány centivel a föld felett, akadályok között manőverezve vezetik elő. A légi parádéhoz drága és egyre összetettebb technikai háttérre és komoly előképzettségre, illetve gyakorlásra van szükség. Az úgynevezett FPV, tehát first person view irányítás lényege, hogy a drónra szerelt kamera képét a pilóta egy fejre húzott speciális szemüvegen (kijelzőn) látja, így olyan érzése van, mintha ő maga is a gépén ülne – mintha egy számítógépes játékban venne részt, azzal a különbséggel, hogy itt sokkal jobb a grafika, és nem lehet visszatölteni a mentett állást, vagy visszapörgetni az időt egy félresikerült manőver után. Így aztán a versenyzés sokkal komolyabb felelősséggel, egyúttal nagyobb adrenalinjal jár.

BONYOLULT PÁLYÁN

Jóllehet, a fiatal sportágit néhány éve úzik csak, mégis félelmetes technikai és versenyzői tapasztalat gyűlt már össze. A kimondottan versenyzésre, egyedileg épített négyrotorosok néhány száz grammot nyomnak,

A PILÓTÁK TUDÁSA LENYŰGŐZŐ, REAKCIÓIDEJÜK MESSZE AZ ÁTLAG FÖLÖTTI.

a másodperc törtrésze alatt gyorsulnak 50–60 kilométer/órás sebességre. A pilóták tudása lenyűgöző, reakcióidejük messze az átlag fölötti. A velencei pályán 400 méteres köröket kellett megtenniük a gépeknek, a pályát három kapu (ezek alatt kellett átrepülni néhány centiméterrel a föld fölött) és öt zászló (ezeket kerülgetni kellett) nehezítette.

A HATÓSÁG SEGÍTŐKÉSZ

„A drónverseny igazi szenzáció, óriási potenciál van benne, ezért is örülünk nagyon, hogy a hazai futamot itt rendezik, Velencén” – mondta L. Simon László kulturális örökségvédelemért és kiemelt kulturális beruházásokért felelős államtitkár. Papp Gyula ezredes, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Állami Légügyi Főosztályának vezetője annyit tett hozzá: az NKH közreműködésével rendezik a viadalt, így ellenőrzött körülmények között, biztonságban versenyezhetnek a drónok, amiben a hatóság is szívesen vesz részt, hiszen a huszonegyedik század a drónokról szól majd.

A Magyar Drón Egyesület elnöke, Bársony Péter megjegyezte, napról napra nő a terület iránt érdeklődők száma. Mint mondta, a robbanásszerű növekedés miatt lehetőséget kívántak teremteni arra, hogy ne csak hakiszerűen

szerveződjenek versenyek. Céljuk, hogy olyan modellt építsenek fel, amely megteremti a szabálykövető versenyplatformját. „Nagy öröm volt számunkra, hogy megkeresésünk nyitott fülekre talált a Nemzeti Közlekedési Hatóságnál, amelynek szakemberei segítőkészek voltak, és ahogy a nemzetközi szabályozást néztük, nem vagyok benne biztos, hogy Magyarország nincs a top5-ben a biztonság és az előkészítés terén” – nyilatkozta az elnök a velenceitooline oldalnak.

JOGSZABÁLYRA VÁRVA

Magyarországon pillanatnyilag nincs a drónokra vonatkozó külön jogszabály, de a törvényi szabályozás előkészítése már elkezdődött. A törvény hatálybalépéséig a drónok használata csak egyedi engedély alapján lehetséges, amelyet a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatala ad ki. Az NKH Légügyi Hivatala révén vesz részt a jogszabály-előkészítés folyamatában. A szabályozást azért nagyon nehéz megalkotni, mert igen nagy spektrumot kénytelen felölelni. A drónok közötti kategóriák felállításától a repülő szerkezetekre vonatkozó minőségi elvárásokig, a reptetést végző esetleges vizsgáztatásától a technikai paraméterek rögzítéséig kell kiterjednie a szabályozásnak.

Ozoli Zoltán, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatalának főmérnöke elmondta, az első hivatalos drónbajnokság azért jelent

áttörést, mert a nézőknek és a versenyzőknek is bebizonyította: megfelelő előkészítéssel és a biztonsági szabályok betartásával ki lehet küszöbölni a baleseteket. „Az érdeklődők megtapasztalhatták, hogy nem veszélytelen játék a reptetés, Velencén a rosszul navigált drónok esetében egy háló védte meg a nézőket attól, hogy a szerkezetek közéjük csapódjanak. A tudatformálás miatt volt fontos egy ilyen nagy figyelemmel kísért rendezvényen demonstrálni, hogy a biztonsági előírások betartása esetén el lehet kerülni a baleseteket” – fogalmazott Ozoli Zoltán. A hatóság a légtérbiztosítással, a verseny koordinálásával, illetve a gépátvételek esedékes biztonsági ellenőrzésekkel járult hozzá ahhoz, hogy a nézők és a versenyzők feledhetetlen közösségi élménnyel távozhassanak.

TESZTELTEK A JAVASLATOT

Ozoli Zoltán rámutatott, a törvényi szabályozás előkészítése zajlik, a jogalkotó Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatala mellett a HungaroControl, illetve a Közlekedésbiztonsági Szervezet tudására is támaszkodik a törvényalkotás során. A szakemberek egy többnapos kitelepülés keretében zárt területen már tesztelték, csiszolták, véleményezték az eddig elkészült törvényjavaslatot.

S.V.A.

**AZ NKH LÉG-
ÜGYI HIVATALA
RÉVÉN VESZ RÉSZT
A JOGSZABÁLY-
ELŐKÉSZÍTÉSBEN.**



AZ NKH ÁTADJA SZAKMAI TAPASZTALATÁT
AZ ÜZEMELTETŐKNEK

Megállapodás a kisvasutak fejlesztéséről

Az erdei kisvasutak népszerűsítéséről és fejlesztéséről kötött szakmai együttműködési megállapodást a Földművelésügyi Minisztérium, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, valamint az Országos Erdészeti Egyesület 2016. március 29-én. A megállapodás célja, hogy a felek elősegítsék az erdei kisvasutak népszerűsítését, azáltal, hogy együttműködnek a kisvasutak minél szélesebb körben való megismertetésében és üzemeltetésében.

Fazekas Sándor földművelésügyi miniszter az ünnepségen kiemelte, az állami és magán erdőgazdaságok soha nem látott mértékben vállaltak az elmúlt hat évben közjóléti, turisztikai fejlesztéseket. Ennek köszönhető, hogy folyamatosan nő az erdők látogatottsága, a tanösvények, turistautak, erdei iskolák, erdei vasutak, kerékpárutak, kilátók egyre több és jobb lehetőséget nyújtanak a kapcsolódáshoz. Mindez a Bejárható Magyarország program keretében valósult meg, amelyről hat éve döntött a kormány – tette hozzá. Közölte azt is, új szemlélettel dolgoznak a születőben lévő erdőtörvényen, és fontos feladatnak nevezte, hogy megfelelő egyensúlyt alakítsanak ki az erdők hármass – közjóléti, gazdasági és védelmi – funkciója között.

A program beruházásait 550 millió forintból valósították meg, a 350 milliós európai uniós támogatást 200 millió forintos saját forrással egészítette ki az Ipoly Erdő Zrt.

Győri Gyula, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke kijelentette, nagy örömeére szolgál, hogy a korábban elhanyagolt vagy éppenséggel megszűnt kisvasutak az utóbbi években szerte az országban újjászülettek, ezzel mintegy

bebizonyították életképességüket. Mint mondta, a hatóság a maga eszközeivel támogatja a folyamatot, és az NKH Vasúti Főosztályánál a balesetmentes üzemeltetés terén összegyűlt szakmai tapasztalatot szívesen megosztják az üzemeltetőkkel.

„Gyerekkorom egyik meghatározó eseménye volt a debreceni Zsuzsi nevű erdei kisvasúton szerzett élmény, amelyre azóta is szívesen emlékszem” – osztott meg egy személyes jellegű tapasztalatot ünnepi beszédében Győri Gyula, aki elmondta: a hajdúsági kisvasút sorsa a rendszerváltás utáni időkből sokáig bizonytalan volt, aztán a viszontagságos évek után egy civil szervezet működtette, majd 2010-től vette át az üzemeltetést a debreceni közlekedési vállalat. Onnantól nem volt kérdéses a sorsa, szerencsére ma is üzemel, és az emberek kedvelt időtöltése a természetjárással kombinált kisvasútozás. „Nincs olyan generáció, amelyiknek ne lenne valamilyen emléke az országszerte működő kisvasutak valamelyikéről, a természet közeli tapasztalatok és természeti szépségek pedig életre szóló élményekkel gazdagítják az embereket” – fogalmazott az elnök, aki egyúttal megígérte:



Fotó: Ifj. Zoltán

FAZEKAS SÁNDOR földművelésügyi miniszter és GYŐRI GYULA, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke

a Nemzeti Közlekedési Hatóság a maga eszközeivel segíti a kisvasutak rehabilitációját és népszerűsítését, így ajánlja az NKH Vasúti Főosztályánál a balesetmentes üzemeltetés terén felhalmozódott évtizedes szakmai tapasztalatot a kisvasutak üzemeltetőinek.

Ma Magyarországon 29 keskeny nyomközű vasútvonal üzemel, melyek hossza összesen kb. 210 km. A vonalakon éves szinten összesen

mintegy egymillió utast szállítanak. A személy- és áruszállítást 129 mozdonyal biztosítják, és összesen 738 jármű (129 mozdony, 230 személykocsi, 384 teherkocsi) szolgálja a vasútüzemet. A pályák állapota nagyon különböző, azonban a turizmus és az erdőgazdálkodás fejlődéséhez szükséges az erdei vasutak fejlesztése. Jelen megállapodás is ezt a célt szolgálja.

S.V.A.

**A KORÁBBAN
ELHANYAGOLT
VAGY MEGSZŰNT
KISVASUTAK AZ
UTÓBBI ÉVEKBEN
ÚJJÁSZÜLETTEK.**



Esélyegyenlőség a vasúton

AZ EURÓPAI VASÚTI ÜGYNÖKSÉG NEMZETKÖZI
SZAKMAI TALÁLKOZÓJA

Harmadik alkalommal került megrendezésre Budapesten az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) nemzetközi szakmai találkozója a Nemzeti Közlekedési Hatóság szervezésében, melynek a Budapesti Műszaki Egyetem (BME) adott otthont 2016. április 6-án. Az idei első tanácskozás témája a csökkent mozgásképességű utasokkal kapcsolatos vasúti feladatok körüljárása, illetve a vonatkozó átjárhatósági műszaki előírások áttekintése volt. A hazai és nemzetközi vasúti szakemberek mellett a mozgásukban korlátozottak érdekeit képviselő Nem Adom Fel Alapítvány szóvivője is gazdagította előadásával a rendezvényt.

A szakmai találkozót *Alscher Tamás*, a Nemzeti Közlekedési Hatóság vasúti főosztályvezetője nyitotta meg. Elmondta, hogy az ERA-val közös első budapesti tanácskozást 2014 novemberében tartották, a másodikat tavaly novemberben, amelynek témája a 4. vasúti csomag bevezetése és a várható változások voltak, az idei első, tavaszi találkozón pedig azt járják körül a felkért előadók, hogy a mozgásukban korlátozott személyek akadálymentes közlekedése miként oldható meg vasúton, melyek az e kérdésre vonatkozó EU-szabályozás jellemzői, és hogyan lehet megvalósítani ezeket.

Alscher Tamást követően *dr. Józsa János*, a BME rektora üdvözölte az egybegyűlteket. A rektor a találkozót témáját szent küldetésnek nevezte, utalva arra, hogy a fogyatékkal élők megsegítéséről van szó, ehhez pedig alapvetően szükséges, hogy minden érintett teljes összhangban dolgozzon együtt. Józsa János hangsúlyozta a mérnökök és az általuk kifejlesztett mérnöki megoldások szerepét ebben a tevékenységben, illetve felhívta a figyelmet arra is, hogy az akadálymentesítés nem állhat meg az állomásokon, hiszen a vasúti infrastruktúrához

el is kell jutniuk az érintetteknek. „Messze vagyunk még a tökélytől, de a fogyatékosokkal élők láthatják a fejlődést évről évre” – zárta gondolatait a rektor.

Az ERA képviselőjében *Varga Mihály* is köszöntötte a nemzetközi közönséget, hangsúlyozva, hogy az EU kutatásai 50 és 120 millió közé teszik azoknak az uniós állampolgároknak a számát, akik valamilyen fogyatékkal élnek, ez pedig minimálisan az EU teljes lakosságának 8–10 százalékát jelenti. Az ERA és az Európai Bizottság egyik fő feladatának tekinti az ő megsegítésüket a közlekedésben. Varga Mihály emlékeztetett arra is, hogy az átjárhatósági műszaki előírások (ÁME) megalkotása a munkának mindössze 5–10 százalékát teszi ki, a többi a vasúti rendszerek egyéb szereplőire hárul, ezért is hasznos ilyen rendezvényeken részt venni.

ÍGY LÁTJA AZ ESÉLYEGYENLŐSÉGET A CSÖKKENT MOZGÁSKÉPESSÉGŰ UTAS

A szakmai találkozót első előadója *Papp Szabolcs*, a Nem Adom Fel Alapítvány szóvivője volt, aki őszinte hangvétellé



ALSCHER TAMÁS, a Nemzeti Közlekedési Hatóság vasúti főosztályvezetője



PAPP SZABOLCS, a Nem Adom Fel Alapítvány szóvivője



DR. JÓZSA JÁNOS, a BME rektora

előadásával és példaértékű pozitív gondolataival sikeresen érzékeltette a témakör erkölcsi súlyát. Papp Szabolcs maga is mozgásában korlátozott utasként vesz részt rendszeresen a vasúti közlekedésben, így első kézből származó szempontokat osztott meg a közönséggel. Már az előadása elején leszögezte, hogy „az igazi akadálymentesítés az, ha én törekszem az együttműködésre, és ha nem haragszom másokra, ha azok nem segítenek”. Ezt követően áttekintette a hazai vasúti személykocsi típusokat, részletesen elemezve, hogy az akadálymentesség szempontjából az egyes típusoknak mik az előnyei és a hátrányai. „A kerékpáros

vagon már félsiker” – emelte ki, utalva arra, hogy számos szerelvényen – főként a fülkés kocsikon – még az utastérbe sem tud kerekesszékekkel bejutni; ugyanakkor vannak olyan kocsik is, amelyeket már úgy alakítottak ki, hogy minden elemét kerekesszékekkel is használni lehessen. A megfelelően akadálymentesített személykocsi ismérvei, ha van emelőberendezése, vagy az állomási emelőt hozzá tudják csatlakoztatni; ha a feljáró ajtó és a belső tér kialakítása megfelelő szélességű. Papp Szabolcs olyan mindennapi

„Ha az ember képes megbocsátani, pozitívan áll a világhoz, és keresi a kommunikációt, jobban boldogul.”

gyakorlati problémákra is felhívta a figyelmet, hogy sokszor az internetes tájékoztatás nincs szinkronban az állomási viszonyokkal, a 48 órás előzetes bejelentkezési előírás körülményessé teszi az utazástervezést és az utazás módosítását; gyakran lassítja a felszállás folyamatát, hogy ugyanaz az egy kulcs indítja a mozdonyt és biztosítja az emelőberendezés működtetését, illetve sajnos gyakran előfordul, hogy az őrizetlen kocsikban a tehetetlen mozgássérültek bűncselekmény áldozatává válnak (pl. telefonlopás).

A szóvivő pozitívként emelte ki az olyan kocsikat, amelyekben van elektromos csatlakozó, mert ezek lehetőséget biztosítanak az elektromos kerekesszékek akkumulátorának töltésére. Az akadálymentesített mosdókat szintén hatalmas segítségként említette, illetve kiemelt néhány állomást – Budapest-Nyugati, Miskolc, Szeged, Szombathely –, ahol nagyon rugalmas és segítőkész a személyzet. „A csökkent mozgásképességűek számára az élet olyan, mint a párkapcsolat: ha az ember képes megbocsátani, és pozitívan áll a világhoz, keresi a kommunikációt, jobban boldogul” – szögezte le Papp Szabolcs,

utalva arra, hogy mennyire fontos a személyes jó kapcsolat kiépítése a kezelőszeméllyel. „Az emberek sokszor azért tartózkodnak tőlünk, mert nincs velünk tapasztalatauk” – fejtette ki a szóvivő, hozzátéve, hogy az alapítványon kifejezetten e célból úgynevezett érzékenyítő tréningeket szoktak tartani.

Papp Szabolcs néhány további javaslatot is tett, többek között szorgalmazta a bejelentkezési kötelezettség idejének csökkentését. Javasolta, hogy elektromos mopeddel is igénybe lehessen venni a vasúti közlekedést (hiszen számos mozgássérültnek ez az egyetlen közlekedési eszköze), illetve, hogy szereljék fel több fűtőtesttel a kifejezetten mozgássérülteknek kialakított vasúti kocsikat, mert ezek a kocsik a kiserelt ülőhelyek és az ezekhez tartozó fűtőtestek hiánya miatt nagyon hidegek. A szóvivő továbbá azt is kérte, hogy a bűncselekmények megelőzése érdekében a vonatörök fordítsanak nagyobb figyelmet rájuk. „Magyarországon 754 állomás van, ebből 36 állomáson van emelőberendezés. Jó lenne az arányt megfordítani” – zárta javaslatait a Nem Adom Fel Alapítvány szóvivője.

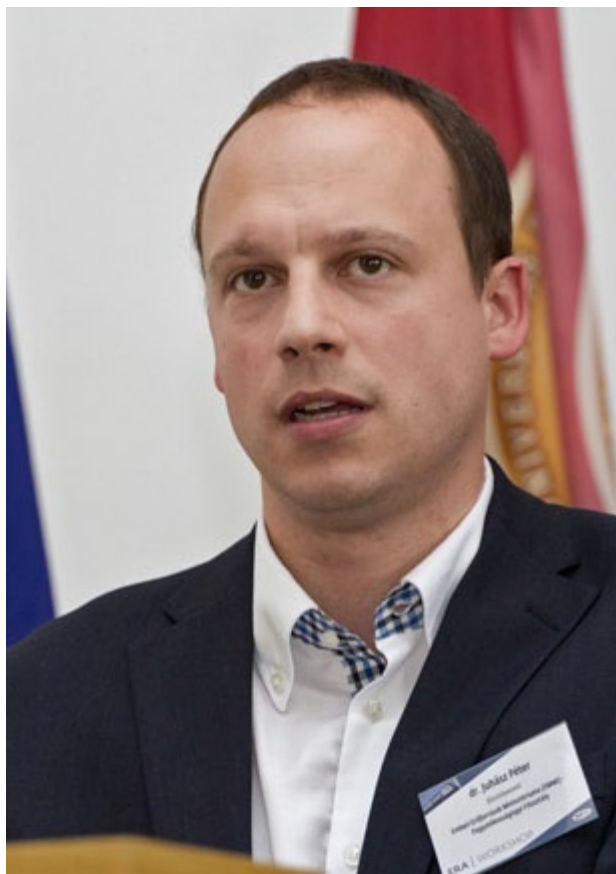
A FOGYATÉKOSSÁGÜGY MAGYARORSZÁGON

Az Emberi Erőforrások Minisztériuma képviseletében *dr. Juhász Péter* fogyatékosügyei főosztályvezető tekintette át a hazai fogyatékosügy helyzetét, a szakterületet egy olyan hajóhoz hasonlítva, amelynek számos evezőse van, a különböző ágazatok koordinációját pedig az EMMI látja el. A hajó célja a fogyatékos emberek társadalmi integrációja, az önállóságot támogató szolgáltatási környezet megteremtése, és ennek eszközét az Országos Fogyatékosügyi Program 2015–2025, illetve annak jelenleg hatályos középtávú intézkedési terve jelenti. A hajó evezőseiként az egészségügyet, a nevelés-oktatást, a foglalkoztatást, a szociális szolgáltatásokat és ellátásokat, illetve a közlekedést, családügyet stb. nevezte meg, amely szakterületeket a Fogyatékosügyi Tárcaközi Bizottság fogja össze.

Juhász Péter kitért arra, hogy az akadálymentesítés fogalmát leginkább az infrastruktúra vonatkozásában használják, ezért átfogóbb értelemben a „hozzáférhetőség”

Az általános hozzáférhetőség szabályozásának témája EU-s szinten húszéves múltra tekint vissza.

kifejezés találhatóbb. Ennek kulcsterületei a lakhatás, az építésügy, a közlekedés, a mérnökképzés. Kiemelte az egyetemes tervezés szemléletét, utalva arra, hogy sokszor azért hihetetlenül költséges az akadálymentesítés, mert utólag kell végrehajtani, hiszen tervezéskor nem volt szempont. Juhász Péter a közlekedést azért jelölte meg kulcsterületként, mert a közlekedésre minden helyszín és minden tevékenység közötti mozgáskor szükség van. Előadása végén a főosztályvezető megemlítette az ENSZ által bevezetett „ésszerű alkalmazkodás” fogalmát, amelynek lényege, hogy mindig a célt kell szem előtt tartani, és ehhez hozzárendelni az eszközöket. Ez minden oldalról kompromisszumkésztséget, azaz mindkét fél alkalmazkodását igényli.



DR. JUHÁSZ PÉTER fogyatékosügyei főosztályvezető, Emberi Erőforrások Minisztériuma

ESÉLYEGYENLŐSÉGI ÁTJÁRTHATÓSÁGI MŰSZAKI ELŐÍRÁS

A röviden esélyegyenlőségi átjárhatósági műszaki előírásként vagy PRM TSI-ként emlegetett, vonatkozó EU-s jogszabályt *Antoine Defosse*, az ERA átjárhatósági osztályának projektvezetője ismertette. Előadása elején röviden áttekintette az uniós ezirányú gyakorlatának eredetét, megemlítve, hogy az általános hozzáférhetőség szabályozásának témája EU-s szinten húszéves múltra tekint vissza. Az első szakmai beszámoló COST 335 néven 1999-ben készült el, amely már konkrét ajánlásokat és jó gyakorlatokat tett közzé a vasút teljes hozzáférhetőségének biztosítása témájában. Jelentős mérföldkő a 2007-es ENSZ Egyezmény a fogyatékosokkal élő emberek jogairól, amely kimondja a közlekedéshez való hozzáférés jogát is, és amelyet az uniós tagállamok – köztük Magyarország is – ratifikáltak. A PRM TSI első változata 2007-ben jelent meg, és az állomásokra, illetve a gördülőállományra vonatkozó követelményeket tartalmazott, de csak a nagysebességű és a transzeurópai hálózatra vonatkozóan. Célja az európai szintű harmonizáció volt. A PRM TSI-t 2014-ben felülvizsgálták, és a tartalmi átdolgozás mellett előírták benne a nemzeti megvalósítási tervek elkészítését is a teljesen akadálymentesített hálózatokra való átállás fokozatos megvalósítása érdekében. Egyetlen kifejezésbe sűrítve a PRM TSI elvárása, hogy spontán és független mobilitást biztosítson a mozgásukban korlátozottaknak.

A PRM TSI alrendszerei a telematika, az infrastruktúra, a gördülőállomány és az üzemeltetés. Az előírás számos követelményt támaszt az állomások és a szerelvények



Fotók: Szabó Roland

ANTOINE DEFOSSEZ, az ERA átjárhatósági osztályának projektvezetője

kialakításával szemben, a nemzeti megvalósítási tervek esetében pedig kétlépcsős stratégiát vázol fel: első lépésben az akadályok azonosítása, második lépésben pedig ezek megszüntetése a feladat. A terveket 2016 végéig kell elkészíteni és megküldeni az Európai Bizottság részére. Nincs velük kapcsolatban minimumelvárás, arra azonban szükség van, hogy határidők és projekttervek tekintetében tartalmazzanak konkrétumokat. Előadása végén Antoine Defossez megjegyezte, hogy a hozzáférhetőség nemcsak morális kérdés, de gazdasági is, hiszen ez a terület valódi piaci potenciált fog képviselni a következő harminc évben.

A BEJELENTETT SZERVEZETEK SZEREPE A PRM TSI-BEN

„A Notified body-k (NoBO, bejelentett szervezetek) szempontjából az előírások vagy teljesülnek, vagy nem” – e szavakkal kezdte előadását Tóth Árpád a Közlekedéstudományi Intézet (KTI) tanúsítási igazgatóságának képviselőjében, jelezvén továbbá, hogy természetesen a kérdéskör ennél árnyaltabb, de a vasúti tanúsítás szigorú szabályok mentén zajlik, amit a KTI három éve végez teljes körű jogosultsággal. Az új PRM TSI, amely a valamilyen károsodás vagy életkori sajátosság miatt bekövetkező mozgáskorlátozásra terjed ki (de a nagyméretű tárgyakra, pl. kerékpár, terjedelmes poggyász már nem), sokkal logikusabb és műszaki tekintetben teljesíthetőbb az első változatnál, szögezte le a szakember.

Ami a tanúsítást illeti, két értékelési fázis különíthető el: az előkészítési/tervezési, illetve az építési fázis.



TÓTH ÁRPÁD, a Közlekedéstudományi Intézet Közlekedéspolitikai és -gazdasági Központjának vezetője

Természetesen sokkal költséghatékonyabb, ha a bejelentett szervezetet már a tervezés elején bevonják a folyamatba, és nem a megvalósulás után derülnek ki a hibák

Az új PRM TSI sokkal logikusabb és műszaki tekintetben teljesíthetőbb az első változatnál.

és elfogadhatatlan megoldások. Tóth Árpád elmondta azt is, hogy a magyar vasút már a PRM TSI megjelenése előtt megkezdte az akadálymentesítést, de a tanúsítás mint kötelezettség tudatosítása még gyerekcipőben jár hazánkban. A hozzáférhetőség biztosítása egyébként komplex gondolkodást igényel, hiszen egészen más igényei vannak a mozgásában, a látásában vagy a hallásában korlátozott utasnak, az idős embernek, a kisgyermekkel utazónak – mindezek okán többféle akadálymentes útvonalat érdemes kialakítani. A komplex gondolkodás másik sarkalatos pontja a rendszerszemlélet: hiába akadálymentes például a peron, ha az odavezető lépcső és aluljáró nem.

Tóth Árpád számos példát hozott jó és rossz kivitelezésre egyaránt, végül pedig elmondta, a sikeres tanúsításhoz leginkább arra van szükség, hogy a tanúsítót már a kezdetektől fogva bevonják, a csak utólagos tanúsítás kerülendő, valamint hogy a különböző szakterületek tervezőinek összehangoltan kellene dolgozniuk, és a tervezés során be kellene vezetni például az akadálymentes útvonal tervet is az engedélyezési és kiviteli tervezéshez.

TELEMATIKAI ALKALMAZÁSOK A VASÚTON UTAZÓK SZÁMÁRA

Előadásában az ERA-t képviselő Varga Mihály azt mutatta be, milyen közös metszetei vannak a PRM TSI-nek, illetve egy másik előírásomagnak, a TAP (Telematic Application for Passengers) TSI-nek, amely a vasúton utazókat kiszolgáló telematikai alkalmazások kialakítását szabályozza. A TAP TSI olyan elemeket foglal magába, mint a menetrendi információ, a tarifaadatok, a vonaton történő elhelyezés (helyjegy, ágy, mozgáskorlátozott hely), a jegyek kibocsátása, az utazás közbeni útinformáció, illetve az utaspanaszok kezelése. A szabályozás nemcsak az állomásokra, de a nagy jegyértékesítő irodákra is kiterjed. A TAP TSI a mozgásokban korlátozott utasok vonatkozásában olyan kérdésekkel foglalkozik, mint az előzetes tájékoztatás rendje a szerelvények nyújtotta akadálymentes szolgáltatásokról és azok menetrendjéről, a mozgáskorlátozottak helyfoglalásáról online vagy az állomáson, a segítségnyújtási kérelem kezelése az állomáson stb. A TAP TSI arra is felszólítja a vasutakat, hogy minél több vonatkozó információt osszanak meg az állomáshoz csatlakozó többi szolgáltatóval, pl. a helyi busztársaságokkal, hogy akadálymentes szolgáltatásaikat jobban össze tudják hangolni.

A VASÚTI AKADÁLYMENTESÍTÉS HELYZETE NÉMETORSZÁGBAN

Az Eisenbahn-Bundesamt (EBA; német vasúti biztonsági hatóság) 92-es osztályának képviseletében Heiko Heid ismertette Németország eredményeit és kihívásait a vasút akadálymentesítésében. Elmondása szerint Németországban 1991 óta szabályozzák a mozgásokban korlátozottak esélyegyenlőségét, és az azóta keletkezett szabályozók és dokumentumok határozzák meg a PRM TSI által előírt nemzeti megvalósítási tervük alapját is. A terv készítésébe ezen

A mozgáskorlátozott utasok száma emelkedni fog, ezért szükséges a fogalom tágabb értelmezése.

felül bevonják a mozgáskorlátozottak érdekképviseletét, valamint a német pénzügyi és szociális jóléti tárcát is. A jelenlegi helyzetet ismertetve Heiko Heid elmondta, már az utasok 65 százaléka élvezheti a lépcsőmentes hozzáférést és a megfelelő peronmagasságot szerte az országban, a finanszírozási rendszerük révén pedig évente száz újabb állomást tudnak korszerűsíteni. Ebben a munkában az ezer fő/napnál nagyobb állomások élveznek elsőbbséget (1860 ilyen állomás van), mert ezeken keresztül utazik az utasok több mint 94 százaléka. Ami az információszolgáltatást illeti, külön mobilitási szolgáltatóközpont segíti a mozgásokban korlátozott utasokat; tőlük egynapos előrejelzést kérnek az előkészületek elvégzése érdekében. Évente 570 ezer ilyen kérés fut be a központhoz. Emellett egy olyan tájékoztatófüzetet is kiadtak, amely könnyű nyelvezet használva ismerteti a mozgáskorlátozottak számára releváns vasúti információkat.

Az eddigi tapasztalatok eredményeként Heiko Heid egy sor következtetést is megfogalmazott. Elsőként



NINA DOPPLER, az ÖBB Infrastruktur AG átjárhatósági koordinátora

megjegyezte, hogy miután a mozgásokban korlátozott utasok száma a jövőben várhatóan emelkedni fog, szükséges a fogalom tágabb értelmezése, és pl. kerékpárosokat, időseket, kisgyerekes családokat stb. is szempontként kezelni e területen. Ehhez kapcsolódó észrevétel, hogy muszáj figyelembe venni az eltérő korlátozottságból fakadó különféle utasigényeket. Fontos megteremteni a mobilitási és az információs lánc összehangoltságát, és mindennemű tervezéshez be kell vonni a tényleges használók érdekképviseleteit. A vandalizmus nagy probléma lehet a PRM berendezések épségét illetően, erre szintén oda kell figyelni, illetve a vasúti dolgozók számára nagyon fontos a mozgásokban korlátozottakra is kiterjedő mobilitásképzés. Végül, de nem utolsósorban figyelembe kell venni, hogy ez a folyamat hosszú távú, és nem fog egyik napról a másikra menni.

A BÉCSI FŐPÁLYAUDVAR AKADÁLYMENTESSÉGI SZEMMEL

A nemrégiben megújult és átadott, 109 hektáron elterülő Bécsi Főpályaudvaron tartott virtuális körsétát Nina Doppler, az ÖBB Infrastruktur AG átjárhatósági koordinátora, amelyben az állomás akadálymentes elemeit mutatta be. A pályaudvar ugyan még az előző PRM TSI előírásai alapján készült el, de legtöbb eleme az új változatnak is megfelel vagy már átalakításra került. Nemcsak maga az állomás, de a kapcsolódó közösségi közlekedési eszközök (buszok, metró, villamos) is akadálymentes úton érhetőek el. A taktilis vezetősávok, a liftekben és a lépcsők mellett futó korlátokon elhelyezett taktilis jelek, illetve Braille-írások



Fotók: Szabó Roland

SZUDÁR GERGELY, a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. munkatársa



UNGVÁRI CSABA, a GYSEV vezérigazgató-helyettese

és prizmatikus feliratok, a hangbemondás és vizuális információ, az akadálymentes mosdók, várakozótermi ülések és liftek mellett olyan megoldás is segíti a mozgásukban korlátozottak tájékozódását, mint az információs központban elhelyezett kerekesszékes pult. A jegyautomaták között szintén van alacsonyabb kezelőfelülettel kialakított változat a kerekesszékesek számára.

A PÜSPÖKLADÁNY-DEBRECEN VONAL AKADÁLYMENTES ELEMEI

Szudár Gergely, a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. munkatársa előadásában röviden ismertette a Püspökladány–Debrecen vasútvonalon tervezett, illetve már meg is valósított akadálymentes elemeket, továbbá a megépítés előtt álló Debreceni Intermodális Központ akadálymentes kialakítását. Egyik kiemelt példája Fegyvernek–Örményes állomás volt, ahol taktilis sávok vezetnek a jegypénztárhoz, az aluljáróból felvezető lépcsőn kerékpártoló sáv található, liftszekítettetés épült a peronok és az állomásépület között stb.

AKADÁLYMENTESÍTÉS A GYSEV ZRT. VONALAIN

A GYSEV által működtetett nyugat-magyarországi vonalakhoz tartozó állomások és szerelvények hozzáférhetőségéről Ungvári Csaba, a társaság vezérigazgató-helyettese nyújtott áttekintést. Elmondása szerint állomásaik és megállóhelyeik 40 százaléka részben vagy teljes egészében akadálymentesített, öt állomásuk rendelkezik kerekesszékes-emelő berendezéssel, és a közeljövőben további három állomást terveznek felszerelni ilyen eszközzel. Ami

a gördülőállományt illeti, a magyar vonalakon közlekedő szerelvények 30 százaléka önmelővel felszerelt motorvonat, míg az elektromos motorvonatok 60 százalékát Braille

A GYSEV állomásainak és megállóhelyeinek 40 százaléka részben vagy teljesen akadálymentesített.

feliratokkal is ellátták. Ungvári Csaba a korábban szólókhhoz hasonlóan szintén kiemelte, hogy a mozgáskorlátozottak fogalmát célszerű az idősekre, a várandós, kisgyermekes anyákra, illetve mindazokra az utasokra is kiterjeszteni, akik valamilyen okból nagy csomaggal utaznak. A vezérigazgató-helyettes becslése szerint így gyakorlatilag már minden második utas valamilyen szempontból érintett ezekben a fejlesztésekben.

A kapcsolódó beruházásokról szólva Ungvári Csaba megemlítette azt a 10 akadálymentes Flirt motorvonatot, amelyből hatot a GYSEV a MÁV-val közösen vásárolt, illetve amely típusból további 10-et terveznek beszerezni. Emellett a 16-os vonal korszerűsítésénél is komoly szempont az akadálymentesség, amit magasperonok és vakvezető sávok kialakításával támogatnak. A Körmentre tervezett intermodális csomópont kialakítása szintén biztosítja majd az akadálymentes eljutást a peronokhoz. A vezérigazgató-helyettes végezetül arra hívta fel a figyelmet, hogy az ilyen jellegű fejlesztések akkor érnek valamit, ha utána az üzemeltetésüket is folyamatosan biztosítják.



KOCSIS GÁBOR, a MÁV-START mérnöke

A MAGYAR FEJLESZTÉSŰ IC+ SZEMÉLYKOCSI

A MÁV-START képviseletében Kovács László és Kocsis Gábor ismertették a hazai fejlesztésű IC+ kocsik tervezésének és a prototípusok megépítésének folyamatát, illetve a szerelvények akadálymentes elemeit. A másodosztályú, nemzetközi forgalomra is és maximum 200 km/h-ra tervezett szerelvények gyártásának igényét a MÁV járműparkjának előregedése hívta életre. Az IC+ projektet 2011 végén indították el javarészt hazai beszállítókkal, és a TÜV egyik leányvállalatát kérték fel a tanúsításhoz. A projekt összköltsége 1,4 milliárd forint volt, amelyből 462 millió forintot EU támogatásból álltak. Bonyodalmat okozott a megvalósítás folyamatában, hogy annak kezdetekor még nem vették figyelembe az akkor hatályos PRM TSI-t, ez pedig számos elem utólagos újratervezését igényelte. A gyártás a szolnoki járműjavítóban zajlott. Az IC+

Az IC+ személykocsik gyártásának igényét a MÁV járműparkjának előregedése hívta életre.

kocsi rendelkezik mozgáskorlátozott (priority seat) ülőhellyel, de ez nem azonos a kerekesszék-befogadóhellyel. Ugyanakkor a másodosztályú termes kocsi prototípusa szolgál majd alapul a többcélú teres kocsi kialakításához, amiben lesz babakocsi-tároló, három kerekesszék-befogadóhely, játszóterület a gyerekeknek, szélesebb ajtó, két kerekesszékes emelő, univerzális, mozgáskorlátozottak számára is használható mosdó, és a jármű végében kerékpártároló is helyet fog kapni. A MÁV-START két mérnöke reményét fejezte ki, hogy hamarosan elindul a másodosztályú vagonok sorozatgyártása is.

A konferencia egyik záró előadójaként dr. Csiba József, a BME ITS Zrt. tanúsítási cégvezetője többek között



DR. CSIBA JÓZSEF, a BME ITS Zrt. tanúsítási cégvezetője



DR. KATONA LÁSZLÓ, a Rail Cargo Hungária Zrt. üzemviteli logisztika vezetője

részletesen ismertette a PRM TSI előírásait és a nemzeti végrehajtási tervekkel kapcsolatos szabályokat, illetve a PRM TSI integráló szerepéről is beszélt, amely alatt azt értette, hogy a PRM TSI rendszerbe foglalja az infrastruktúra, a vasúti jármű és a vasúti rendszer működtetését. Csiba Józsefet dr. Katona László, a Rail Cargo Hungária Zrt. üzemviteli logisztika vezetője követte, aki a peron-oldalszélességekről, valamint a Kelet-Európából érkező túlméretes járművek közlekedési lehetőségeiről tartott előadást.

VÁCZI VINCENT

A kötöttpályás közlekedési módokat népszerűsítik

KREATÍV PÁLYÁZAT AZ EURÓPAI MOBILITÁSI HÉTHEZ
KAPCSOLÓDÓAN

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a Földművelésügyi Minisztérium és az Emberi Erőforrások Minisztériuma Európa legnagyobb közlekedéssel összefüggő környezetvédelmi kampányához csatlakozva, ismét meghirdeti egyéni, családi és csoportos kreatív pályázatát. Az alkotások a 2016-os Európai Mobilitási Hét témájához kapcsolódva a kötöttpályás közlekedési módokat népszerűsítik majd.

A pályamunkák az idén 170 éves évfordulóját ünneplő vasút mellett a nagyvárosokban közlekedő villamos, a fővárosi metró, a HÉV vagy a fogaskerekű járműveit, továbbá elképzelt lehetőségeket mutatnak be a felesleges egyéni autóhasználat kiváltására. A három kategóriában (rajz, fotó, szabadon választott technika) külön díjazták hét csoport (óvodás, alsó és felső tagozatos általános iskolás, 14–18 éves, fiatal felnőtt, családi és csoportos alkotások) legjobbjait. A környezetbarát eszközök és anyagok felhasználásával készült művek az elbírálásnál előnyben részesülnek.

A hagyományos pályázatot évről évre növekvő érdeklődés mellett rendezik meg a minisztériumok, tavaly több



mint 1400 pályamunka érkezett az ország minden részéből és a határokon túlról is. A pályázatokat 2016. június 30-ig kell postára adni a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium „Európai Mobilitási Hét” pályázat 1440 Budapest, Pf. 1 címre, vagy elektronikus úton beküldeni az emhfotopalyázat@nfm.gov.

hu e-mailre. A szeptemberi Európai Mobilitási Hétre tervezett eredményhirdetésen és díjátadón a kiíró tárcák és a támogatók

jóvoltából értékes díjak találnak majd gazdára.

A részletes pályázati információkat a www.emh.kormany.hu oldalon találják meg az érdeklődők.

NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTERIUM KOMMUNIKÁCIÓS FŐOSZTÁLY

Biztonságban földön, vízen, levegőben

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI KONFERENCIÁN INDÍTOTTÁK
A VIHARJELZŐ RENDSZEREKET

Legyen szó földi, légi vagy vízi közlekedésről, mindegyik közös nevezője a biztonság iránti igény. Ennek szellemében zajlott a Közlekedéstudományi Intézet által hagyományos jelleggel megrendezett „Biztonságban földön, vízen, levegőben” konferencia is 2016. március 31-én, amelynek keretében a felkért előadók arról adtak számot, hogy az általuk képviselt szervezetek hogyan tesznek e közös nevezőért, illetve 2015-öt milyen eredményekkel zárták. Az előadások a korszerű légiirányító rendszerektől kezdve a közlekedésmeteorológián át az új VÉDA közúti kamerarendszerig és a tiszai Tourist Police kezdeményezésig számos témát öleltek fel, sőt sor került a hazai viharjelző rendszerek országos rendszerindítására is dr. Tollár Tibor, az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság főigazgatója és dr. Radics Kornélia, az Országos Meteorológiai Szolgálat elnöke közreműködésével.

A szakmai konferenciát megnyitó beszédében dr. Vereckey Zoltán, a Közlekedéstudományi Intézet ügyvezető igazgatója örömmel tudatta a hallgatósággal, hogy tapasztalataik alapján évről évre óriási figyelem irányul a találkozó témájára. Idén annál is hangsúlyosabb a közlekedés biztonságának kérdése, hiszen a közelmúlt brüsszeli terrorcselekményei

nagyon világosan rámutatnak, hogy a közlekedők mennyire kiszolgáltatott helyzetben vannak nap mint nap mobilitási szükségleteik kielégítése során. Vereckey Zoltán elmondta, a Közlekedéstudományi Intézet mindig a maximalizmus igényével lép fel a megoldáskeresésben, és a balesetek számának csökkentése mindig prioritást élvez a kutatóintézet



Fotók: Szász András

DR. VERECKEY ZOLTÁN, a Közlekedéstudományi Intézet ügyvezető igazgatója



SZEPESSY KORNÉL, a Hungarocontrol vezérigazgatója

és az egyéb érintett szervezetek munkájában. „A közlekedésben elszenvedett halálesetek elfogadhatatlanok és értelmetlenek” – hangsúlyozta. Visszatekintve a múltba, az ügyvezető igazgató rámutatott, hogy a 70-es években a baleset-megelőzési tevékenység az oktatásra összpontosult, mára azonban már sokkal szélesebb eszköztár áll rendelkezésre a közlekedők informálására, szemléletük formálására, egyre nagyobb szerephez jut a pszichológia, és az intézet is nagy hangsúlyt fektet a személyi tényezőkre. „A közlekedésre nevelés nem tud elég korán kezdődni, ezért a KTI már az óvodásokkal is foglalkozik” – jelezte Vereckey Zoltán. Az egyéb lehetőségek tekintetében az ügyvezető igazgató megjegyezte, hogy fontos a szabályozási háttér valós helyzethez igazítása, az ellenőrzések fenntartása, illetve kiemelt hangsúlyt kell helyezni a védtelen közlekedők megóvására.

CSÚCSTECHNOLÓGIA AZ EGYSÉGES EURÓPAI ÉGBOLTON

A konferencia első szakmai előadását *Szepessy Kornél*, a Hungarocontrol vezérigazgatója tartotta, aki bevezetésképpen megnyugtatta a hallgatóságot, hogy a magyar légtérben „jó kezekben vannak”, a repülésbiztonság ugyanis a Hungarocontrol „terméke”, amit az Air Traffic Management funkcionális rendszere biztosít. A légiforgalom-irányítási rendszer három pillérét az eszközök, a humán tényező és az eljárások adják. Eszközök tekintetében *Szepessy Kornél* arra hívta fel a figyelmet, hogy az általuk alkalmazott MATIAS (Magyar Automated and Integrated Traffic Control System, azaz automatizált és integrált légiforgalmi irányító rendszer) a technológia élvonalába tartozik, és az 1–1,5 évenkénti szoftverfrissítéssel biztosítják, hogy ott is maradjon. A rendszer biztonságosságát mutatja, hogy már 100 km-rel előre automatikusan jelez, ha két repülő keresztezné egymás útját akár függőleges értelemben is, sőt a MATIAS akkor is figyelmeztetést küld, ha egy gép eltér

a kijelölt magasságtól, vagy ha a robotpilóta más magassági értéket állít be az elrendeltől. Szintén jelentős eredmény, hogy a Hungarocontrol rádióhálózatának tizenöt évenként esedékes cseréje tavaly fejeződött be. Ami pedig a magyar légtér radarlefedettségét illeti, a jelenlegi hét radarállomás (ebből négy Magyarország, kettő Szlovákia, egy pedig Románia területén található) a közeljövőben további hárommal fog bővülni.

A személyzet vonatkozásában a Hungarocontrol nagyon komoly figyelmet fordít a folyamatos képzésre. A társaság vezérigazgatója ennek kapcsán arról számolt be, hogy április óta üzemel a Tudásközpontjuk, Közép-Európa egyetlen légiforgalmi oktatási, szimulációs és kutató-fejlesztő központja. Eljárások tekintetében *Szepessy Kornél* az irányító és pilóta közötti információs adatkapcsolat tavalyi bevezetését emelte ki, amely egyfajta „légi sms-ként” felgyorsítja a kommunikációt (ennek a rendszernek az EU-szintű bevezetését egyébként az unió 2019-re írta elő). Szintén fontos újítás, hogy a Hungarocontrol megszüntette Magyarország légtérében az úgynevezett légi útvonalakat, amelyeknek a követése korábban jelentős többlettutatót eredményezett, a helyette bevezetett Free Route Airspace viszont a gyakorlatban a közvetlen, legrövidebb útvonalakat biztosítja a légtérben áthaladó gépek számára, ami nemcsak idő- és kerozinmegtakarítást jelent, de vonzóbbá is teszi a magyar légtérrel a külföldi társaságok számára. Jelenleg a szerb és horvát légiirányítók is a Hungarocontrolnál végeznek szimulációs gyakorlatot ugyanennek a rendszernek a bevezetésére.

A METEOROLÓGIA SZEREPE A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGBAN

Radics Kornélia, az Országos Meteorológiai Szolgálat elnöke arról tartott előadást, hogy az intézmény előrejelző tevékenysége hogyan támogatja a közlekedés biztonságát. Először röviden összefoglalta, hogy milyen eszközökkel zajlik



RADICS KORNÉLIA, az Országos Meteorológiai Szolgálat elnöke

az előrejelzés. Az OMSZ valós idejű megfigyelési rendszert üzemeltet, mérőhálózata több mint 700 állomásból áll. Ezek mellett egy globális időjárás-előrejelző modellt (ECMWF, European Centre for Medium-Range Weather Forecasts – A középtávú Időjárás-előrejelzések Európai Központja) is alkalmaz, így 240 órára készít előrejelzéseket.

Ami a közúti közlekedést illeti, Radics Kornélia elmondta, háromféle előrejelzést készítenek: ultrarövid távút egy-két órára előre, rövid távút 24 órára, háromórás bontásban (ez az autópálya-kezelőknek nagyon fontos), illetve középtávút, ami öt napra szól napi bontásban.

A VÉDA kamerarendszer teljesen automatizált ügyintézés keretében szabja ki a bírságokat.

Áttérve a légi közlekedésre, kifejtette, hogy a repülésmeteorológia a repülés minden mozzanatánál elengedhetetlen. Az OMSZ négy vidéki repülőtér meteorológiai kiszolgálását végzi, a Liszt Ferenc Repülőtér esetében pedig tartalékos szolgálatot biztosít. Szintén az OMSZ feladata a vulkáni hamu légköri terjedésének jelzése annak előfordulásakor. Továbbá a szervezet jelenlegi célja egy olyan online repülésmeteorológiai portál létrehozása, amely minden repülő, még léggömbök számára is aktuális információt szolgáltat, mindezt az érthetőséget segítő modern vizualizációval. A vízi közlekedéssel kapcsolatban Radics Kornélia bemutatta a balatoni viharjelzés rendszerét, amelyet minden év március 31-én indítanak. A Balaton medencéi alapján három egységre bontott rendszerben 28 LED jelzőlámpás állomás biztosítja a viharjelzést. A Balatonon túl még a Velencei és a Tisza-tó rendelkeznek hasonló rendszerrel, előbbi két, utóbbi öt állomással.

Szintén a viharjelző rendszerekkel foglalkozott előadásában Tanka László, a Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóságának osztályvezetője. Elmondta,



ÓBERLING JÓZSEF r. ezredes, közlekedésrendészeti főosztályvezető

a viharjelző rendszerek üzemeltetése a katasztrófavédelem feladata, de a viharjelzést az OMSZ adja ki. Tanka László kiemelte továbbá, hogy az üzemeltetésen túl nagy hangsúlyt fektetnek a lakosság tájékoztatására is pl. kiadványok és mobil alkalmazások segítségével arra vonatkozóan, hogy hogyan kell értelmezni a viharjelzéseket.

A KÖZÚT KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGA

A közúti közlekedésbiztonság helyzetéről és a rendőrség e területen végzett munkájáról Óberling József r. ezredes, közlekedésrendészeti főosztályvezető tartott előadást. Elsőként kiemelte azt az örömdetes tényt, hogy az elmúlt húsz évben jelentősen javultak a közúti baleseti statisztikák, amiben nagy szerepet játszott a 2008-ban bevezetett objektív felelősség elve. Jelenleg azonban enyhe növekedés figyelhető meg a balesetek számában, de 2013 óta még így sem volt jelentős változás a számokban. Óberling József kitért arra is, hogy a legtöbb baleset (30 százalék) a gyorsrajtásra vezethető vissza, a második fő baleseti ok pedig az elsőbbség meg nem adása és a kanyarodás szabályainak be nem tartása. Az elmúlt évek tapasztalatai alapján a balesetek 60–70 százalékában a személygépkocsivezetők a felelősek, a második helyen pedig a gyalogosok és a kerékpárosok állnak.

A jövőbeni célokkal kapcsolatban Óberling József arra hívta fel a figyelmet, hogy a 2020-as uniós közlekedésbiztonsági célkitűzés nem érhető el a gyalogos és kerékpáros balesetek számának csökkentése nélkül. Ennek érdekében az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság két jogszabály-módosítási javaslatot terjesztett elő, amelyek 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 fejevédő használata. A balesetmegelőzés jegyében a bizottság több száz ezres mennyiségben szerzett be láthatóságot segítő termékeket ajándékozás céljából. Ami pedig a szabályok betartását illeti, a VÉDA

rendszer hivatott újabb áttörést hozni a balesetek számának csökkentésében. A komplex kamerarendszer 160 mobil és 365 fix eszközből épül fel, és a metaadatok, illetve képi és videóadatok alapján teljesen automatizált ügyintézés keretében szabja ki a bírságokat. Az új rendszer alól a külföldi jogsértők sem bújhatnak ki, hiszen a rendőrség 25 új, informatikai eszközökkel felszerelt járművet is bevet az ilyen esetek felderítésére.

A VESZÉLYES ÁRUK SZÁLLÍTÁSA ÉS KATASZTRÓFAVÉDELMI ELLENŐRZÉSÜK

Szemléletes előadásban mutatta be *Kozma Sándor*, a Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóságának főosztályvezetője a főigazgatóság tevékenységét a veszélyes áruk szállításának ellenőrzésében. Elmondta, hogy a katasztrófavédelem 2002 óta ellenőrzi az ADR rakományokat az utakon és a telephelyeken egyaránt. 2012-ben a vasúti és vízi ADR ellenőrzés is a hatáskörükbe került, előbbi esetben vasúti pályán és telephelyeken zajlik az ellenőrzés, utóbbi esetben pedig a nemzeti, nemzetközi vízi utakon, illetve a kikötőkben. 2015 óta a légiforgalomban szállított veszélyes áruk berakodás előtti vagy utáni ellenőrzése is a katasztrófavédelem hatásköre. Az elmúlt évek statisztikai alapján közúton évi harmincas, vasúton húszas, légiúgyben tízes nagyságrendben következnek be ADR rakományt szállító járműveket érintő balesetek, vízen pedig csak elvétve évi egy-egy. Kozma Sándor néhány példát is bemutatott megtörtént veszélyes árus balesetekről, amelyek igencsak elrettentő hatással bírtak.

BIZTONSÁGBAN A TISZÁN

A Dunai, illetve a Tiszai Vízügyi Rendőrkapitányság vízi biztonsági tevékenységeit *Csobay Balázs* r. alezredes és *Busi László* r. ezredes mutatták be a közönségnek. Előadásukból kiderült, Magyarország 3200 km folyóvízzel és 200 állóvíztesttel rendelkezik, amelyek felett a vízügyi tennivalókat önálló rendészeti szervek, a Dunai, a Balatoni és a Tiszai Vízügyi Rendőrkapitányság végzik. Fő feladataik közé tartozik a közrend fenntartása, a közlekedés zavartalanságának biztosítása, a vízi munkák szabályszerűségének ellenőrzése, a horgászás ellenőrzése, a fürdés szabályainak betartatása, a baleset-megelőzés, szükséges esetben az életmentés stb.

A Duna vonatkozásában Csobay Balázs elmondta, az EU-csatlakozás óta megváltozott a dunai forgalom összetétele,

Közúton évi harmincas, vasúton húszas, légiúgyben tízes nagyságrendű az ADR balesetek száma.

megnőtt a szállítóhajók és szállodahajók száma is, illetve délen egy schengeni határunk is lett. Az alapvető problémákat a nyelvi nehézségek, illetve a járműpark előregedése jelentik. A Tisza kapcsán Busi László kiemelte, a hazánkra eső 585 folyamkilométer a Dunához képest nem mindig hajózható, Csongrád és Szeged között kritikus szakasz is található, és ez a nemzetközi forgalmat is erősen befolyásolja. Tiszabecsnél nincs nemzetközi forgalom, Szegednél



KOZMA SÁNDOR, a Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóságának főosztályvezetője



CSOBAY BALÁZS r. alezredes



BUSI LÁSZLÓ r. ezredes

pedig átlagosan évi 140 hajóra korlátozódik a nemzetközi mozgás. Az elmúlt években egyébként évente két-három vízi közlekedési baleset következett be, a halállal fenyegető vízből mentések száma pedig 29 és 73 között alakult (főleg fürdőzőket kell menteni). A vízbe fúlások száma 12 és 17

között változott az elmúlt években, ezek között sajnálatos módon sok az öngyilkosság, a szerencsétlenül járt fürdőzők száma pedig négy-hattra tehető (főleg ittasság vagy tiltott helyen fürdőzés miatt). Busi László kitért egy érdekes kezdeményezésre, a Tisza-menti Tourist Police-ra is: ennek az egyedi programnak a keretében a szolnoki idegenforgalmi főiskola végzősei a rendőrök járőrtársául szegődnek, és nyelvi segítséget nyújtanak nekik a turistákkal való kommunikációban.

A 2015-ÖS ÉV VASÚTI, VÍZI ÉS LÉGI BALESETEI

A vasúti, vízi és légi baleseteket vizsgáló Közlekedésbiztonsági Szervezet (KBSZ) részéről dr. Becske Lóránd főigazgató foglalta össze a 2015-ös év statisztikáit, egyúttal rávilágítva arra is, hogy a szervezet kizárólag szakmai szempontból vizsgálja a bekövetkezett baleseteket, annak érdekében, hogy a jövőben a hasonló típusú szerencsétlenségek elkerülhetőek legyenek. A vizsgálatok végeredményeként a KBSZ olyan zárójelentést ad ki, ami ajánlásokat tartalmaz a jövőre nézve, de a jelentéseket bírósági tárgyalásokon nem lehet felhasználni.

Becske Lóránd szerint a 2014-es év repülés tekintetében nem volt kedvező, hiszen a polgári légi közlekedésben 29 baleset történt, a 2015-ös év viszont ennél már jobb eredményeket hozott. Nagygépes kategóriában egyik évben sem következett be szerencsétlenség. Ami a vasúti közlekedést illeti, 2015-ben egyetlen súlyos vasúti balesetet jegyezhetünk föl, az elütések száma viszont elérte a 250-et. Ebből sajnálatos módon 80 körüli volt öngyilkosság. A vízi közlekedésben 2015-ben hét súlyos és öt nagyon súlyos balesetet regisztráltak, a legjellemzőbb baleseti típus a zátonyra futás. Becske Lóránd néhány megtörtént balesetet is elemzett, amelyek igen tanulságosak lehetnek a szakma számára.

A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG TÁRSADALMASÍTÁSA

„Jelentős és tartós javulás csak akkor érhető el, ha sikerül a közlekedésbiztonság ügyét társadalmisítani” – szögezte le előadásában Bíró József, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettese. Álláspontját azzal a ténnyel támasztotta alá, hogy nem elhanyagolható a helyi utakon bekövetkező halálos balesetek száma, és a javulás üteme is lassúbb az országos közutakon tapasztaltaknál, sőt a településeken belüli személyesüléses balesetek száma 2007 óta érdemben nem változott. További probléma, hogy míg az országos közutakról a fenntartó, a Magyar Közút Zrt. gondoskodik, addig a 170 km-nyi helyi közút több mint háromezer település képviselő-testületének a hatáskörébe tartozik. A javulás elősegítése érdekében a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Az önkormányzatok a települések közlekedésbiztonságának növeléséért címmel pályázatot hirdetett az önkormányzatok számára. Az értékelés szempontjai: a baleseti statisztikai adatok, az útkezelői kötelezettségek ellátása, illetve az önkormányzati, népképviselői tevékenység lehetőségeinek kiaknázása. A településeket különböző kategóriák szerint díjazták, 15 millió forint értékben 15 díjat osztanak ki.



DR. BECSKE LÓRÁND főigazgató, Közlekedésbiztonsági Szervezet



BÍRÓ JÓZSEF, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettese

Bíró József a Közlekedési Kultúra Napjára is kitért, amelyet első alkalommal 2015. május 11-én rendeztek meg hagyományteremtő szándékkal, tizenöt szervezet részvételével. Az ide célkitűzés az, hogy a közösségi és a fenntartható közlekedés is szerepeljen a rendezvények tematikájában, akár csak a vasúti, vízi és légi közlekedés. „A Közlekedési Kultúra Napja új megközelítés a társadalom megszólítására, hiszen az igazi cél a társadalmi közfigyelem megszerzése, biztonsággtudatos magatartásformák elterjesztése” – zárta gondolatait Bíró József.

KUTATÁSOKKAL AZ ÁLLAMPOLGÁROK BIZTONSÁGÁÉRT

Berta Tamás, a Közlekedéstudományi Intézet Közlekedésbiztonsági Központjának vezetője a közúti közlekedés vonatkozásában ismertette az intézet azon kutatásait, amelyek a jelenlegi közúti közlekedésbiztonsági helyzet kialakulásának okait, illetve a sikeres beavatkozás lehetőségeit térképezik fel. A jelenlegi, ismét emelkedést mutató baleseti statisztikák egyik kiváló okát a közlekedésbiztonsági szakember a gazdasági élénkülés által előidézett futásteljesítmény-növekedésben látja. Ez utóbbi miatt több a baleset, a kimenetelüket azonban nem befolyásolja törvényszerűen. Továbbá a gazdaság növekedése előbb-utóbb több erőforrást eredményez a baleset-megelőzési beavatkozásokra is, tehát jó eséllyel a balesetek száma stabilizálódhat, illetve újra javuló pályára állhat. Ugyanakkor megjelentek új kihívások is, amelyekkel számolni kell, mint az idősödő társadalom, a városok és elővárosok szerepének felértékelődése,



BERTA TAMÁS, a Közlekedéstudományi Intézet Közlekedésbiztonsági Központjának vezetője

az egyfős háztartások növekedése, a technológiai vívmányok figyelemelterelő hatása vezetés közben stb. A KTI ezek közül több jelenség feltérképezésére is kutatást indított, pl. a vezetés közbeni figyelemelterelő hatások vizsgálata az egyik aktuális és hangsúlyos vizsgált téma.

Berta Tamás a közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók és egyéb indikátorok területét is megemlítette, amelynek a legfontosabb következtetései, hogy 2014-ig nőtt az övviselési arány, de sajnos 2015-ben már csökkenni kezdett. Ugyanez igaz a védtelenül közlekedő gyerekek arányára és a menetjelző lámpák használatára is.

A KTI további kutatási területei közé tartozik a közlekedésre felkészítés monitorozása, aminek sajnálatos eredménye az, hogy a gyerekek tudásában az elvárt szinthez képest egyre nagyobb a lemaradás, ahogy életkorban a kategóriás képzés felé haladnak. A vasúti átjárós közúti balesetek vizsgálata, illetve a keresztirányból érkező, egyenesen haladó járművek összeütközésével bekövetkező közúti balesetek elemzése szintén az aktuális kutatások közé tartozik, amelyek eredményei jó alapot képezhetnek a gyakorlati baleset-megelőzési beavatkozások tervezésének.

FOLYAMI INFORMÁCIÓS SZOLGÁLTATÁS

A konferencia utolsó előadójaként Kovács Csaba, a Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület (RSOE) vezérigazgatója elmondta, hogy manapság a világkereskedelem 90 százaléka vízen bonyolódik, de



KOVÁCS CSABA, a Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület vezérigazgatója

Magyarországon ez az arány 6–10 százalékra tehető, noha a belvízi hajózás az egyik legbiztonságosabb közlekedési mód. Ezt a biztonságot, illetve a környezet védelmét szolgálja az idén 34 éves RSOE folyami információs szolgáltatása, a teljes hazai dunai szakaszt lefedő RIS, illetve a hajók nyomon követhetőségét szolgáló AIS (automatikus azonosító rendszer). Utóbbi az EU teljes területén még nem kötelező, de az osztrák, szlovák és magyar folyamszakaszon már igen. Kovács Csaba megemlítette az Inland ECDIS térképeket is, amelyek vízrajzi és hajózóút-információkat szolgáltatnak – ez a szabályozatlan szakaszokon kifejezetten fontos.

További fontos eszközt jelentenek a hajósoknak szóló elektronikus hirdetések, amelyek nyelvfüggetlen megjelenítésben szolgáltatják az egyes közlekedési hatóságok aktuális információit. Az elektronikus jelentések rendszerének főként a veszélyesáru-szállítások esetében van jelentősége, hiszen gyorsítja az ellenőrzéseket általa, hogy megkönnyíti a hatóságok dolgát, de az utasinformáció szolgáltatásával a schengeni határon is nagy segítséget jelent.

Ami az RSOE tervezett fejlesztéseit illeti, Kovács Csaba arról számolt be, hogy folyamatban van az AIS és a rádióhálózat modernizálása, illetve 25 vízmérce automatizálása. Ezen felül hét új radart, 13 meteorológiai állomást és 13 kamerát terveznek telepíteni a kritikus pontokra (pl. hidak, gázlók, kikötőbejáratok). Mindezeket túl egy komplex forgalomirányító központ kialakítása is tervben van.

VÁCZI VINCENT

48 KIÁLLÍTÓ MUTATTA BE A SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS
ÚJDONSÁGAIT

BUSEXPO 2016

A rekordlétszámmal büszkélkedő idei BUSEXPO-n a legújabb járművek mellett egy, a hazánkban eddig ismeretlen technológia is bemutatkozott: a gumikopás és levegőnyomás felismerésére szakosodott PNEUSCAN nevű rendszer olyan egyedi információkkal szolgál a járművek üzemeltetőinek, amelyek jóvoltából csökkenhet az üzemeltetés költsége, és a személyszállítás biztonságosabbá, környezetkímélőbbé válik. De nemcsak a kiállított járművek nyűgözték le a közönséget, hanem Talmácsi Gábor világbajnok motorversenyző tesztvezetése is, aki ezúttal egy busz kormányza mögött bizonyította tehetségét.

Nagy sikerrel zárult a negyedik BUSEXPO Zsámbékon. A NiT Hungary (Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipar-testülete) rendezvénye idén rekordmennyiségű résztvevőt számlált. A nagy érdeklődésre felkészülve a szervezők közel ötezer négyzetméteres kiállítási területet biztosítottak a buszos személyszállítás és beszállítói ipar 48 hazai és külföldi képviselőjének.

„Minden idők leglátványosabb BUSEXPO-ját rendeztük meg – az eddigi legtöbb új eszközzel, résztvevővel –, amelyhez a konferencia sikere is hozzájárult. Idén a legnépszerűbbek az új technológiájú járművek és az elektromos vezérlésű autóbuszok voltak. Ismét bebizonyosodott, hogy ez a szép tavaszi nap a magyar autóbuszos személyszállítás szakmai napjává vált” – mondta *Dittel Gábor*, a NiT Hungary ügyvezető főtítkára.

A rangos eseményen számos érdekesség várta a résztvevőket. Igazi kuriózumnak számított a PNEUSCAN profilmélység- és gumiabroncsnyomás-ellenőrző rendszer, amelyet Magyarországon elsőként itt ismerhettek meg a résztvevők. A technológia Amerikában és Európában is népszerű a személyszállításban, amelyet főleg a környezetbarát városi tömegközlekedési vállalatok alkalmaznak. A mérőeszköz segítségével a járművek adataiból

pontosan kiszámíthatóvá válik, mikor lesz szükség a gumik cseréjére, újabb tankolásra, a buszok karbantartására.

A 2016-os BUSEXPO-n neves magyar buszgyártó cégek is előrukkoltak újdonságaikkal. A legnagyobb magyar autóbuszgyártó, a Kravtex-Kühne Csoport új típusú, a hagyományos buszoknál mintegy 2–2,5 méterrel rövidebb távolsági autóbust mutatott be. A Mosonmagyaróváron és Győrben fejlesztett Credo Optinell 10 jelenleg az egyetlen hazai gyártmányú távolsági busz, amelynek sorozatgyártása az év második felében indul el.

A Rába Jármű Kft. is készült egy meglepetéssel a vásárra: a 2015-ben kifejlesztett, számos országban bizonyított S91 midi autóbusszal kápráztatta el a látogatókat. A jármű a szükséges hatósági engedélyeket és minősítéseket egy variábilis midi-autóbuszcsaládra kiterjesztve kapta meg, amely lehetőséget kínál arra, hogy az autóbusz jól teljesítsen akár a nagy fordulékonyaságot követelő szűk, óvárosi utcákon vagy a vidéki települések közötti hosszú közlekedésben is.

A szakkiállítás az Orbico Hungary Kft.-t, a Shell hivatalos kenőanyag-kereskedőjét és *Talmácsi Gábor* világbajnok motorversenyzőt, a Shell kenőanyag nagykövetét is vendégül látta. A közönség rendhagyó módon most



buszvezetőként ismerhette meg a népszerű sportlót, aki ez alkalommal a közlekedésbiztonsági tanpályán is számot adhatott vezetői képességeiről. A világhírű magyar gyorsaságimotor-versenyző dinamikus rántópadon, extra csúszós felületen is tesztelt egy buszt, és az izgalmas utazáson bebizonyította, hogy autóbusz-vezetőként is megállja a helyét.

„Igazi kihívást jelentett számomra a 12 tonnás, gázüzemű MAN busz pályán tartása. Bevallom, nagy izgalmal ültem a kormány mögé, hiszen hosszú évek óta a gyorsasági motorok világában élek, ahol a könnyű jármű sokkal hamarabb reagál a mozdulataimra. Itt ismerni kell a hatalmas tömeg várható kilengéseit és játékát, amelyet csak egy gyakorlott vezető tud elsajátítani” – mesélte buszos tesztvezetési élményeit Talmácsi Gábor.

Az EXPO-n nemcsak a magyarok, de a külföldi buszgyártók is képviseltették magukat. A lengyel Solaris Bus & Coach cég, amely Európa minden országába – sőt az Emírátságokba is – szállít autóbuszokat, most egy negyedik generációs járművet állított ki. A teljesen új dizájnnal

piacra dobott 2016-os busz egyedisége, hogy erőteljesen tömegcsökkentett, vagyis közel egy tonnával könnyebb a kategóriájába tartozó személyszállító buszoknál, így nagyobb számú utassal is biztonságosan közlekedhet.

A buszos rendezvénnyel egy időben, nagy érdeklődés mellett zajlott a NiT Hungary által szervezett XXII. Országos Személyszállítási Szakmai Konferencia. *Wáberer György* miniszterelnöki megbízott a konferencia részére küldött köszöntő levelében hangsúlyozta, hogy a közösségi személyszállítás megújítása sürgető feladat. A rendezvény első alkalommal köszönthetett külföldi előadót, a különjáratú szekcióban *Stephen Smith*, az EACT (Autóbuszos Turizmus Európai Szövetsége) személyében, aki az európai autóbuszos turizmus jelentőségéről és fejlődésének kihívásairól tartott előadást. A közszolgáltatási szekcióban nagy sikert aratott a NiT Hungary Autóbusz Tanácsa tagjának, *Járku Tamásnak* a személyszállítási piacnyitással kapcsolatos magánvállalkozói szempontokról és elvárásokról szóló, elgondolkodtató előadása.

FORRÁS: POSITIVE COMMUNICATIONS



Új együtt- működés született a buszos szakmában

A HAZAI
SZEMÉLYSZÁLLÍTÓK
ÉRDEKEIT VÉDI
A NIT HUNGARY
ÉS A VOLÁN
EGYESÜLÉS

Az autóbuszos személyszállítás érdekeinek érvényesítése és a hazai cégek piacképességének növelése céljából kötött megállapodást a Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete (NiT Hungary) és a VOLÁN Egyesülés. Az EU-s előírások jelentős változásokat hoznak a hazai személyszállítási ágazat életébe, ezért a két szervezet együttműködése kiemelten fontos. Megállapodásuk értelmében a társaságok közösen szervezték meg a BUSEXPO-t és a XXII. Országos Személyszállítási Szakmai Konferenciát 2016 áprilisában.

A NiT Hungary és a VOLÁN Egyesülés új megállapodásának egyik apropója az autóbuszos személyszállítási közszolgáltatás piacának 2017-es megnyitása. Az európai uniós előírások szerint még idén nyílt pályázatot hirdetnek a magyar közúti személyszállítási közszolgáltatásokra, így jelentős kihívás elé néznek a Volán jogutód, regionális közlekedési központok, és új piaci perspektíva nyílik meg a magántulajdonú vállalkozások előtt is. A NiT Hungary és a VOLÁN Egyesülés legfőbb célja az, hogy a hazai pályázók – tulajdonosi szerkezettől függetlenül – jó eséllyel induljanak ebben a versenyben.

A szakma felkészültségének növelése céljából a két szervezet arra törekszik, hogy az autóbuszos személyszállításhoz kapcsolódó gyártóknak, forgalmazóknak és beszállítóknak minden évben lehetőséget biztosítsanak

a bemutatkozásra, elősegítve ezzel a piaci kapcsolatok kiépítését és az esetleges együttműködések is. Ennek érdekében idén negyedszer rendezte meg a NiT Hungary és szakmai partnerként a VOLÁN Egyesülés a BUSEXPO-t, amelyen a hazai és külföldi résztvevők egyenlő feltételek mellett mutathatták be fejlesztéseiket, termékeiket és szolgáltatásaikat.

A BUSEXPO társrendezvényeként szervezték meg a XXII. Országos Személyszállítási Szakmai Konferenciát, amelyen az autóbuszos személyszállítás szereplői és döntéshozói együtt tekinthették át a piac aktuális helyzetét és perspektíváit, ezzel is segítve a hatékony kommunikációt és együttműködést.

„A szakmai érdekérvényesítés egyik legnagyobb kihívása a hiteles informálás és a jövő tervezéséhez szükséges



Fotó: Positive Communications

DITTEL GÁBOR, a NIT Hungary ügyvezető főtítkára és TÓTH ANDOR NÁNDOR, a VOLÁN Egyesülés vezérigazgatója

információk átadása. Az első BUSEXPO megrendezését az a szakmai igény hívta életre, hogy minden évben legyen egy „autóbuszos nap” Magyarországon, amikor a személyszállítási alágazat és a hozzá kapcsolódó szolgáltatói, beszállítói kör valódi szakmai környezetben találkozhat, és a résztvevők optimális környezetben ismerkedhetnek meg az újdonságokkal, fejlesztésekkel” – fejtette ki Dittel Gábor, a NIT Hungary ügyvezető főtítkára.

A gyártói és forgalmazói innovációk bemutatkozása mellett fontos az is, hogy a szakma képviselői egy garantáltan színvonalas konferencia keretein belül, autentikus előadóktól kapjanak tájékoztatást minden olyan témakörben, amely nélkülözhetetlen a tevékenységük tervezéséhez. A közszolgáltatások terén a piacnyitás évét éljük, és a turizmus lendületes fejlődése is bőven tartogat

témaköröket azok számára, akik a közszolgáltatás vagy a turisztikai célú személyszállítás terén képzik el a jövő vállalásait.

„Főszervezőként büszkék vagyunk arra, hogy az eddigi BUSEXPO rendezvények elérték céljukat, és valódi hagyománnyá tették a magyar közúti személyszállítás éves nagy találkozóját. Ennek sikeres folytatását és bővülését garantálja a VOLÁN Egyesüléssel most megkötött együttműködésünk” – tette hozzá Dittel Gábor.

A két szervezet arra törekszik, hogy tevékenységeiket a lehető legjobban összehangolják, szem előtt tartva az utasok érdekeit, és támogatva a hazai (állami és magántulajdonú) autóbuszos személyszállító vállalatok és vállalkozások piacra lépését.

FORRÁS: POSITIVE COMMUNICATIONS

Kerékpáros fejvédő: 14 év alatt legyen kötelező!

A GYERMEKEK TESTI ÉPSÉGÉNEK VÉDELME T
KEDVEZŐEN BEFOLYÁSOLNÁ A POZITÍV DÖNTÉS

Köztudott, hogy a fejvédő a kerékpárosok legfontosabb passzív biztonsági felszerelése – persze csak azoknak, akik valóban használják. Hazánkban is szükséges lenne a fejvédő használatának kötelezővé tétele, különösen a gyermekkorúak körében. A nemzetközi gyakorlat is ezt a szemléletet tükrözi.

Az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság (ORFK – OBB) 2016. március 17-i sajtótájékoztatóján Óberling József r. ezredes, az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztály vezetője, az ORFK – OBB ügyvezető elnöke bejelentette, hogy javaslattal élnek a jogalkotó felé, mely szerint legyen kötelező hazánkban a kerékpáros fejvédő használata a 14. életévüket be nem töltött, kerékpárral közlekedő gyermekkorúak részére.

A kerékpáros fejvédő köztudottan a passzív védelmi eszközök közé tartozik, mely arra hivatott, hogy baleset bekövetkezésekor előzze meg a fejsérüléseket, vagy csökkentse azok súlyosságának szintjét. Ezáltal a fejvédő fontossága és hasznossága az élet és testi épség védelme területén megkérdőjelezhetetlen. A kerékpáros fejvédő védi viselője fejét, hiszen elnyeli az esetleges baleset, illetve ütközés során keletkező energia jelentős részét. A balesetek során szerzett tapasztalatok azt mutatják, hogy a kerékpáros tragédiák többsége azért következik be, mert elütés következtében a kerékpáros feje nagy erővel ütközik a jármű szélvédőjének, motorháztetőjének. Ez esetben a fejvédő hatásos védelmet nyújthat.

A holland SWOV kutatóintézet 2010 áprilisában közzétett kutatási eredménye alapján közúti baleset esetén a fej- és agysérülés kockázata nem kevesebb, mint 45 százalékkal csökken azáltal, hogy a kerékpáros fejvédő sisakot használ. Persze az is nagyon fontos, hogy a fejvédő jó

állapotú, repedés- és törésmentes, továbbá megfelelően rögzített legyen, hiszen ezek nélkül ez a fontos passzív biztonsági eszköz a védelmi funkcióját nem képes kifejteni.

A kerékpáros fejvédő kötelező használatának jogszabály általi elrendelése az elmúlt évtizedben már több esetben is felmerült, a gyakorlati megvalósulás azonban még várat magára. Az egyetlen kivételt a KRESZ 26. § (1) bekezdés da/ pontja alapján azok a kerékpárosok jelentik, akik lakott területen kívüli útszakaszon, utas szállítása nélkül 40 km/h felett, de legfeljebb 50 km/h sebességgel kívánnak haladni – nekik ugyanis kötelező fejvédőt viselniük. A hazai szabályozás kialakítása során, a jogalkotói döntés meghozatala előtt célszerű figyelembe venni az aktuális nemzetközi szabályozásokat is. A nemzetközi gyakorlatban az figyelhető meg, hogy közúti kerékpározás esetén a kerékpáros fejvédőt kötelezően előíró országok többsége életkorhoz köti a kötelezettséget.

Ausztriában 2011. május elsején lépett hatályba a KRESZ [StVO] módosítása, mely szerint a 12 évesnél fiatalabb gyermek kerékpárosoknak fejvédőt kell viselniük. A fejvédő kötelező használata független attól, hogy a gyermek vezetője vagy utasa a kerékpárnak. Az osztrák előírás azt is tartalmazza, hogy 12 éves korig a gyermek önállóan nem kerékpározhat az úttesten, ahhoz felnőtt korú kísérő szükséges, akinek gondoskodnia kell a gyermek biztonságáról és a fejvédő használatáról. A jogszabály



Fotók: InfoZetán

ÓBERLING JÓZSEF r. ezredes, az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztály vezetője, az ORFK – OBB ügyvezető elnöke

hatálybalépését heves politikai viták előzték meg, s a döntést elősegítette, hogy az osztrák kerékpáros érdekképviseletek kifejezetten támogatták a gyermek kerékpáros fejevédők kötelezővé tételét.

Szlovéniában az osztrák példához hasonlóan ugyancsak 12 éves korig tették kötelezővé a kerékpáros fejevédők használatát néhány évvel ezelőtt. A 12 évnél idősebbek részére a fejevédő viselése ajánlott. A fejevédő használatának elmulasztása hátrányos jogkövetkezéssel nem jár, így a szabályozás a tudatformáló hatása által klasszikusan preventív jellegű.

A fejevédő más európai országokban is kötelező. Finnországban korra és helyszínre tekintet nélkül kötelező fejevédőt viselni kerékpározás közben, Csehországban a 16 év alattiaknak, Svédországban és Izlandon a 15 év alattiaknak kötelező a sisak használata. Európán kívül az

Egyesült Államok 20 állama mellett több kanadai tartományt, Ausztráliát és Új-Zélandot lehet példaként említeni [forrás: SWOV tanulmány, 2012].

Az ORFK – OBB márciusi sajtótájékoztatóján elhangzottak szerint hazánkban alapvetően a 14. életévüket be nem töltött, kerékpárral közlekedő személyek esetében indokolt a jelenlegi szabályozás felülvizsgálata, az előírások szigorítása, a kerékpáros fejevédő használatának kötelezővé tétele. Amíg a javaslat a jogalkotás folyamatába bekerül, s a jogalkotó meghozza a végső, remélhetőleg a gyermekkorúak közlekedésbiztonságára, a gyermekek testi épségének védelmére nézve kedvező döntést, az ORFK – OBB addig is ajánlja a kerékpáros fejevédő használatát valamennyi kerékpárosnak, gyermekeknek és felnőtteknek egyaránt.

□



KERÉKPÁROSNÁL ÉS LOVASNÁL EGYARÁNT ÓVATOSSÁGRA INTENEK

See Cyclist, Think Horse!

Egy nem mindennapi közlekedésbiztonsági kampány Skóciából, a védtelen úthasználók körébe tartozó kerékpárosok biztonságának fokozására.

A kerékpáros közlekedés Skóciában is egyre nagyobb népszerűségnek örvend. Az elmúlt években folyamatosan nőtt a skót utakon kerékpárral közlekedők száma. A kerékpár a fiatalok mellett immár a középkorú korosztály tagjai körében is hódít. Az egészséges, környezetbarát

A kerékpáros balesetek többsége a közlekedők által elkövetett szabályszegésekre vezethető vissza.

és nem utolsósorban olcsó közlekedésnek ezt a fontos eszközét a szabadidős tevékenység mellett egyre többen használják a munkahelyre, illetve iskolába járás eszközüül.

A kerékpárosok közlekedésének biztonsága ugyanakkor nagy odafigyelést igényel, tekintettel arra, hogy a kerékpárosok testét – a saját elhatározásból használt kerékpáros fejjvédőn kívül – semmilyen passzív megoldás vagy karosszériaelem nem védi, így közúti baleset bekövetkezése esetén a kerékpárosok sérülési és halálozási kockázata kimagasló.

Skóciában a kerékpáros infrastruktúra az évezredforduló óta jelentős változáson ment keresztül. Fejlődött a kerékpárút-hálózat, az új utak kiépítésénél a biztonsági szempontok abszolút prioritást élveznek (gépjárműforgalomtól való fizikai elválasztás, kilátást és észlelhetőséget korlátozó tényezők felszámolása, veszélyes helyeken, kereszteződésekben a gépjárművek sebességének korlátozása stb.).

A kerékpárosokat érintő balesetek döntő többsége ugyanakkor nem az infrastrukturális hiányosságokra, hanem a közlekedők által elkövetett szabályszegésekre vezethető vissza. Márpedig éppen az emberi tényező területe az, melynek a kedvező irányú befolyásolása korántsem sorolható az egyszerű feladatok közé. A szabályok tiszteletén alapuló, biztonságközpontú közlekedői magatartás kialakítása több módon – ezen belül kiemelten a képzéssel,

a közúti ellenőrzésekkel, valamint a közlekedésbiztonsági felvilágosító, preventív munka által – érhető el.

A közelmúltban a figyelemfelhívás, felvilágosítás és baleset-megelőzés jegyében hirdették meg azt a meglehetősen szokatlan megnevezésű, See Cyclist, Think Horse címet viselő kampányt, mely a skót kormányzat „Safer Scotland!” programjának a részét képezi. A kampány keretében 2013-ban egy TV-spot is készült, melyet állami megbízás alapján a Newhaven ügynökség készített el.

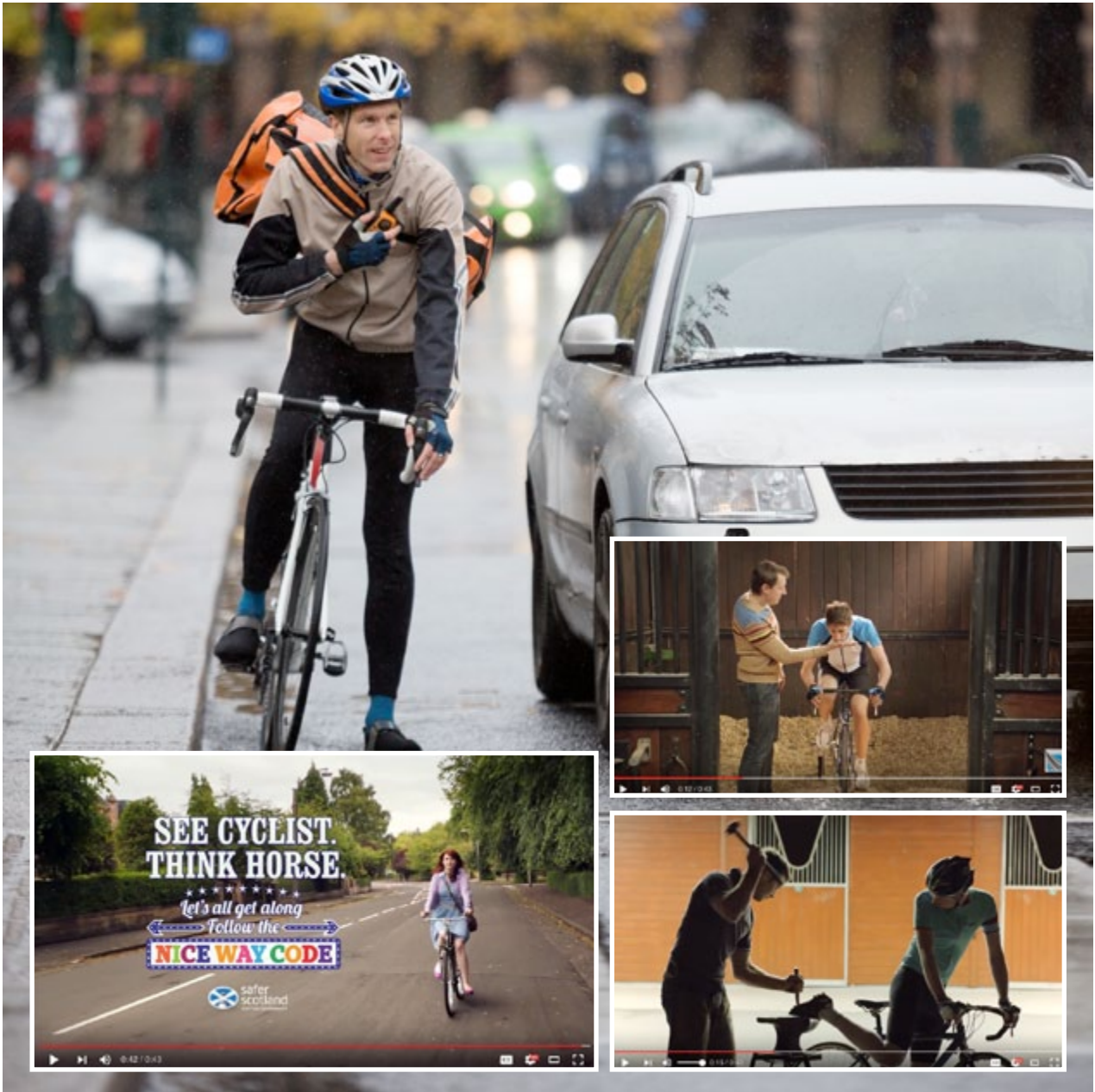
A See Cyclist, Think Horse kampány, valamint a kapcsolódó rövidfilm célzottan a kerékpárosok biztonságára hívja fel a figyelmet. A kampány címe és a film üzenete értelmében a gépkocsivezetőknek hasonlóan kell viszonyulniuk a kerékpárosokhoz, mint ahogy azt a közutakon vagy azok mentén közlekedő lovak, lovasok, valamint ló által vontatott járművek esetében teszik. A skót közúti forgalomban ugyanis általában az figyelhető meg, hogy lovas vagy ló által vontatott jármű megjelenésekor a gépkocsivezetők óvatosabbá válnak, lassítanak, gondosan ügyelnek a nagyobb oldaltávolság megtartására,

A kampányhoz készített filmben szereplő kerékpárosokat lovasokra jellemző szituációkban mutatják be.

valamint arra, hogy vezetési módjukkal az állat viselkedését kedvezőtlenül ne változtassák meg (pl. ne riasszák meg). Hasonló magatartást javasolnak a kampány kiötlői a kerékpárosok vonatkozásában is.

Ennek megfelelően kerékpáros közúti közlekedése – különösen előzése – esetén fontos a fokozott óvatosság, ügyelni kell a megfelelő oldaltávolságra, a közlekedéshez szükséges biztonságos tér megadására, a felesleges zajok, hangjelzések elkerülésére, és az elhaladó jármű, illetve a kibocsátott zaj által okozott riadalmak megelőzésére. Ezen túlmenően fel kell készülni arra, hogy

Foto: Shutterstock



a kerékpár kevésbé stabil jármű, melynek haladását oldalirányú mozgások, kilengések kísérhetik, továbbá az úttest jobb szélén közlekedő kétkerekűek az egyenetlen útburkolatok, úthibák és egyéb akadályok miatt időnként váratlanul balra is tarthatnak (az úthibák, a kátyúk, csatornafedelek jellemzően az úttest jobb szélén találhatók).

A kampányhoz készített képanyag a közlekedésbiztonsági spotoktól eltérően meglehetősen szokatlan, ámde szellemes módon közvetíti a mondanivalót, miközben a filmben szereplő kerékpárosokat lovasokra jellemző szituációkban mutatja be. Érdekesség, hogy megjelenést követően az eredeti film közvetítését betiltották. Ennek oka az volt, hogy az utolsó képsorokban megjelenő vörös hajú hölgy kerékpáros fejevéde nélkül kerékpározott az úttesten. Bár Skóciában ma még jogszabály nem kötelezi a kerékpárosokat a fejevéde használatára, ugyanakkor a kormányzat elvárása szerint a közlekedésbiztonsági üzenetek teljessége érdekében

a filmnek minden irányú biztonságra, így a passzív biztonság témakörére is ki kell terjednie.

Végezetül érdemes megemlíteni, hogy a Skóciában hatályos KRESZ-ben, a Highway Code-ban a kétkerekű járművekre, valamint a lovak vezetésére (hajtására) vonatkozó szabályokat esetenként ugyanazon a joghelyen határozták meg. Ilyen például a 163. szakasz, mely azt írja elő, hogy a motorkerékpáros, kerékpáros vagy lovas előzésekor ugyanolyan oldaltávolság megtartása szükséges, mint amennyi gépjárművek előzése során („give motorcyclists, cyclists and horse riders at least as much room as you would when overtaking a car”). A HighwayCode-nak ezt az előírását, illetve hogy az elégséges lenne, azonban több kerékpáros szervezet is vitatja, kérve a jogalkotót a jogszabály mielőbbi módosítására, az átlagosnál nagyobb, akár konkrét értékben is meghatározott (3–4 láb, azaz kb. 92–122 cm) minimális oldaltávolság elrendelésére. □

Kerékpárral 7 határon át

A TAVALYI KERETÖSSZEG
HÁROMSZOROSA ÁLL RENDELKEZÉSRE

2016-ban is egyedi támogatási lehetőséget hirdet a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a környezettudatos szemléletet erősítő, határokon átnyúló kerékpáros programok, túrák megvalósításához. A pályázati úton elnyerhető hozzájárulás több mint 30 rendezvény megszervezését segítheti összesen 15 millió forint értékben.

A hiánypótló kezdeményezés 2015-ben kilenc rendezvény sikeres előkészítését és lebonyolítását tette lehetővé. A támogatott túrákon több mint 1400 biciklista ült nyeregbe. A programsorozat állomásain tavasztól őszig összesen 936 kilométert kerekeshettek a résztvevők.

A fejlesztési minisztérium a kedvező fogadtatásra tekintettel a korábbi keretösszeget a háromszorosára, 15 millió forintra emeli meg 2016-ban. A tárca idén a beadott pályázatok számától és a támogatási igényektől függően legalább harminc szemléletformáló programot kíván támogatni.

A túrák a környezetbarát, egészséges és biztonságos kerékpáros közlekedés népszerűsítése mellett a szomszédos országokkal fenntartott kulturális, társadalmi és

idegenforgalmi kapcsolatok erősítését is szolgálják. A programsorozat lehetőséget biztosít a határ menti régiókban már kiépült kerékpáros útvonalak megismertetésére, a csoportos kerékpározás kultúrájának terjesztésére.

E célok megvalósítása érdekében civil egyesületek, nonprofit vállalkozások, települési önkormányzatok, önkormányzati tulajdonban álló intézmények nyújthatnak be pályázatot a határon átlépő kerékpáros programok kidolgozására, megvalósítására. A Kerékpárral 7 határon át részletes felhívása a kormányzati honlapon ([http://www.kormany.hu/hu/dok?source=9&type=206#!Document Browse](http://www.kormany.hu/hu/dok?source=9&type=206#!Document%20Browse)) és folyamatosan frissülő információkkal a programsorozat Facebook oldalán is (<https://www.facebook.com/7hataron>) elérhető.

Forrás: Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Kommunikációs Főosztály



Foto: Thinkstock/Europress

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

A GYERMEKBIZTONSÁGI RENDSZER JELENTÉSE

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

A MEGFELELŐ GYERMEKÜLÉS

Vásárláskor figyeljünk rá, hogy hazánkban jelenleg csak az R44-03 inkább az R44-04 számú vagy az R129 számú ENSZ-EGB előírásnak megfelelő (ún. i-Size) gyermekbiztonsági rendszereket szabad használni, ez utóbbiak a legszigorúbb biztonsági követelményeket teljesítik. Fontos különbség, hogy az i-Size gyermekülésekben 15 hónapos korig a gyermekeket menetiránynak háttal kell szállítani, ezzel csökkenthető a fej és nyak sérülésének veszélye, továbbá csak ISOFIX rendszerrel használható. Ennek a gyermekbiztonsági rendszernek a tesztelési eljárása kiterjed az oldalirányú ütközések vizsgálatára is, növelve a benne utazó védelmét. **Bármelyik konstrukciót is választjuk, mindig a rajta feltüntetett utasítások szerint használjuk!** A címék 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 gyermekbiztonsági rendszereket az R44 a gyermek testsúlya, az R129 viszont a magassága szerint csoportosítja, de ebben az esetben is fel kell tüntetni az alkalmazható maximális testsúlyt. **A jóváhagyási jelnek** a következő elemeket kell tartalmaznia:

i-Size
67 cm–105 cm
/ ≤ 18,5 kg

E4

E4-129R-000001

Nr. 263443

← Nemzetközi engedélyeztetés jelzése

← Gyermek magassága

← Gyermek súlycsoportja

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

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

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

ECE–R44 universal
9–37kg

E9

042439

IWH

← Gyártó neve, termék megnevezése



GYERMEKBIZTONSÁGI RENDSZER VAGY BIZTONSÁGI ÖV?

Gyermekbiztonsági rendszerben kell rögzítenünk gyermekünket, ha **3 évesnél fiatalabb**, vagy ha **150 cm-nél alacsonyabb** (függetlenül attól, hogy hány éves). Kivétel, ha gyermekünk **3 évesnél idősebb és már 135 cm-nél magasabb**, valamint a gépkocsi hátsó ülésén utazik: ilyen esetben elegendő őt a felnőttek számára rendszeresített, az üléshez beszerelt biztonsági övvel rögzíteni (ügyeljünk azonban rá, hogy könnyen hátra tudjon dőlni, be tudja hajlítani térdait, a felső szíj a vállán, a nyaka és a karja közt fusson végig, az alsó pedig fedje combjait). Ha gyermekülés beszerelésére a gépkocsi nem alkalmas, akkor a gyermekbiztonsági rendszer használata mellőzhető, azonban ilyen járművel 3. életévét már betöltött és 150 cm-nél kisebb gyermek az első ülésen nem utazhat, 3 évnél fiatalabb gyermek pedig egyáltalán nem szállítható benne. Fontos tudni, hogy **első utasülésbe is szerelhető gyermekbiztonsági rendszer**, azonban a gyermek csak akkor ültethető be **menetiránnyal ellentétesen**, ha az üléshez **légszákot** nem építettek be, vagy előzetesen **kikapcsolták**. A légszák váratlan felfúvódása ugyanis a gyermek halálát is okozhatja. **1 év alatti gyermek esetén javasolt** a babahordozónak 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 felejtsünk el menet közben **bukósíkat viselni!**
- A menetrend szerint közlekedő vagy álló utasokat is szállító **buszon** és a **taxiban** utazó **gyermeket nem kell gyermekbiztonsági rendszerben rögzíteni**.



INGYENES ÁLLAMI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI PROGRAM



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM



KÖZÜTI
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
AKCIÓPROGRAM

WWW.TANULOKNAK.HU
WWW.KRESZFELFRISSITO.HU

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

Regisztrálj és végezd el ingyenesen

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

Az Okleveléllel kapott kuponkódodat pedig
érvényesítsd további kedvezményekért!

ELÉRHETŐSÉGEINK:



WWW.TANULOKNAK.HU



FACEBOOK.COM/BIZTONSAGOSKOZLEKEDES

