közlekedés-biztonság

A Nemzeti Közlekedési Hatóság szakmai lapja
KÜLÖNSZÁM | 2013. november

Életünket a kezünkben tartjuk

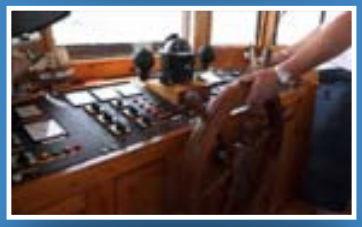
Isten éltesse, KTI!

Alkoholzárak és sebességkorlátozás

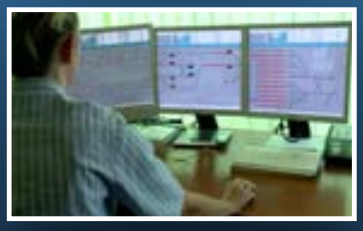
II. Zánkai Közlekedésbiztonsági Nap

„Alapjaiban új, korszerű közlekedésre nevelési programot valósítunk meg”

Schváb Zoltán, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedésért felelős helyettes államtitkára



ÚTRAVALÓ



www.nkh.gov.hu/Sajtoszoba/videok/Lapok/utravalo.aspx

Tisztelt Olvasó!

Fotó: Irró Zoltán

Schváb Zoltán, közlekedésért felelős helyettes államtitkár

Hálás dolog egy olyan lap hasábjaira írni, amely az elmúlt két esztendőben komoly tekintélyre tett szert a közlekedési szakmában. Amikor a Nemzeti Közlekedési Hatóság útjára indította exkluzív képes magazinját, már tudnivaló volt, hogy olykor kevés is lesz az egyébként nem kis terjedelem, hiszen a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram önmagában is annyi témát szolgáltat, amely bőven megtöltene egy akár nagyobb gyakorisággal és terjedelemmel megjelenő újságot is. És akkor még nem szóltam a közlekedésbiztonság javításán fáradozó olyan szakmai szervezetek munkáját bemutató írásokról, mint amilyen például a Közlekedéstudományi Intézet, az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság vagy éppen a Közlekedésbiztonsági Szervezet. Ez pedig már önmagában is örömmel tölthet el a szakmabelieken kívül minden olyan olvasót, aki felelősséget érez a közlekedés biztonsága javításáért.

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a Nemzeti Közlekedési Hatóság és a munkájukat segítő társ- és civil szervezetek nagyon sokat tettek azért, hogy ma már nyugodt szívvel kijelenthető, a közlekedésbiztonság sikerágazat lett Magyarországon. Előkelő helyre kerültünk a világ országai között is, és ezt az sem kérdőjelezi meg, hogy a 2013. év baleseti statisztikája akár jobban is alakulhatna. A baleseti statisztikák persze az idén sem rosszak, de ha az okokat kutatjuk, mindenképpen le kell vonnunk azt a tanulságot, hogy e téren egy pillanatra sem lankadhat a figyelmünk. S bár szinte egymásba értek azok a különböző kerékpáros, motoros és autós programok, amelyeken a baleset-megelőzést leginkább szolgáló vezetéstechnika fejlesztése állt a fókuszban, sokakhoz még mindig nem értek el az intelmek, az üzenetek, vagy éppen süket fülekre találtak. A Nemzeti Közlekedési Hatóság szakemberei azonban – figyelemfelhívó televíziós spotokban, a Közlekedésbiztonság könyvek sorozat elindításával, gyermekeknek szóló, közlekedési ismereteket nyújtó rendezvények, programok szervezésével – fáradhatatlanul dolgoztak, dolgoznak azon, hogy egyik legfontosabb jogszabályunkat, a KRESZ-t a gyalogosoktól kezdve a motorosokon át a kamionvezetőkig minden közlekedő legalább a saját szintjén elsajátítsa, illetve ismereteit kamatoztassa. Nem véletlen az sem, hogy soha nem volt még Magyarországon olyan nagy ívű kezdeményezés, mint amilyennek első szakasza az idén nagy sikerrel zárult. Természetesen a Nemzeti Közlekedési Hatóság égisze alatt indított e-learninges iskolai képzésre gondolok, amelynek keretében mintegy 140 ezer diák és pedagógus tett tanúbizonyságot közlekedési ismereteiről. Ezek alapján nyilvánvaló, hogy ez a program a 2013-2014-es tanévben is folytatódik majd. Noha senki számára nem ad felmentést, a statisztikákból egyébként az is kiderül, hogy a korábbi évek-nél kedvezőtlenebb baleseti adatok alakulásáért részben külföldi gépjárművezetők a felelősek, akik sokszor hazánkban igyekeznek behozni azt az időveszteséget, amelyet a nyugat-európai utakon rendkívül nagy büntetéssel fenyegetett közlekedésükkel „elvesztegetnek”. Jól mutatják ezt a tendenciát a Nemzeti Közlekedési Hatóság által – akár nemzetközi akciók keretei között – végzett közúti ellenőrzések is. Hogy mindezekből milyen feladatok hárulnak a hatóságokra, most nem részletezném. Egy biztos, több teendőnk van még, mint gondolnánk.

Ez azonban mit sem von le abból az értékből, amelyet az elmúlt években közös erővel teremtettünk. És amelyet – minden közlekedő biztonsága, élete, testi épsége megóvása érdekében – a jövőben sem kívánunk lerombolni.

Schváb Zoltán

közlekedés-biztonság
A Nemzeti Közlekedési Hatóság szakmai lapja.
KÜLÖNSZÁM | 2013. november

Háromnegyed évszázados jubileumát ünnepelte az intézmény
Isten éltesse, KTI!
10. oldal ►

Gyerekeknek tanították a biztonságos közlekedést
II. Zánkai Közlekedésbiztonsági Nap
◄ 4. oldal

Gyerekeknek tanították a biztonságos közlekedést
II. Zánkai Közlekedésbiztonsági Nap
4. oldal

Sok fiatal nem ismeri az egyik legfontosabb elsőbbségi szabályt
A gyerekek és a „jobbkéz-szabály”
8. oldal

Háromnegyed évszázados jubileumát ünnepelte az intézmény
Isten éltesse, KTI!
10. oldal

Alapvető cél az egyre biztonságosabb közlekedés megteremtése
„Az év kutatója”
14. oldal

Az adatok biztatóak, de „a mérkőzés 90 percig tart”
Nyolcvankilenc nap halálos baleset nélkül
16. oldal

Teljes automatizálás, ezt a szerelvényt már nem emberek irányítják
Tavasszal indul a 4-es metró
20. oldal

A Budapesti Műszaki- és Gazdaságtudományi Egyetem konferenciája: Kutatás-fejlesztés és innováció
BME: számolni kell vele!
24. oldal

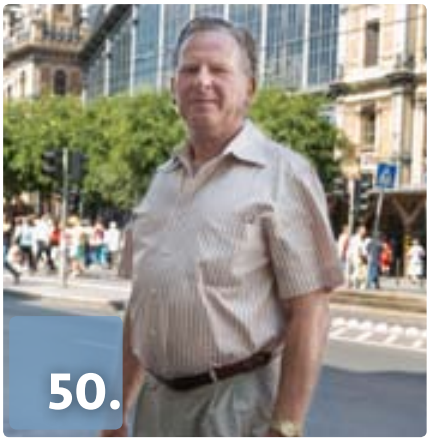
Mindig az évszakoknak megfelelően vezessünk!
Az őszi közlekedés sajátosságai
28. oldal

A közlekedési hatóságnak ki kell szűrnie a manipulált járműveket!
Környezet – mobilitás – biztonság
30. oldal

TISPOL ellenőrzés: fókuszban a tehergépjárművek és az autóbuszok
Három nap, 686 lefülelt szabálytalanság
36. oldal

A kontúrfólia „szemmel láthatóan” növeli a közlekedésbiztonságot
A láthatóság éjszakája
40. oldal

Együttműködik az NKH és a Vezetéstechnikai Centrum
Közösen a biztonságért
43. oldal



A vezetés közbeni mobiltelefonálás komoly baleseti faktor
Életünket a kezünkben tartjuk
44. oldal

Beszélgetőpartnerünk: dr. Schváb János A hagyomány folytatódott a 38. Útügyi Napokkal
„Jó együtt lenni a kollégákkal”
50. oldal

Dr. Katona András, a Közlekedéstudományi Egyesület tiszteletbeli főtitkára
A közlekedés? Az tudomány!
54. oldal

Az objektív felelősség, valamint a tényleges felelősség elvén alapuló közigazgatási bírságolás hatása a pontrendszerre
Optimális szabályozási háttér kialakítása szükséges
56. oldal

Közlekedésbiztonság a forgalomtechnika jegyében
Táblás ház
63. oldal

Európai akció az ittas járművezetők kiszűrésére
14 557 alkoholszonda színeződött el
64. oldal

Július 1-jétől szigorúbban bünteti a törvény az ittas járművezetést
0,5 ezreléktől bűncselekmény!
65. oldal

A biztonsági övek és gyermekülések használati aránya 2013-ban
Kedvező változások, de van hova fejlődni!
66. oldal

Fenntartható városi mobilitás, a közösségi közlekedés előnyei
Autómentes nap Budapesten
◄ 74. oldal

14. Harley-Davidson Open Road Fesztivál, Alsóörs
Mindenkiben van egy kis Harley
100. oldal ►

A BKV forgalombiztonsági osztályvezetője a cég közlekedésbiztonsági stratégiájáról
A verekedéshez két ember kell
70. oldal

Halálos balesetet szenvedett egy 1915-ös Ford T-modell
Átpördült a veterán autó
73. oldal

Fenntartható városi mobilitás, a közösségi közlekedés előnyei
Autómentes nap Budapesten
74. oldal

Elsődleges cél a közlekedésbiztonság további javítása
A KTI Közlekedésbiztonsági Központjának nemzetközi projektjei
78. oldal

Nálunk is működhet az angliai baleset-megelőzési program
Törés-Pont Debrecenben
82. oldal

Az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács híreiből válogattunk
Alkoholzárak és sebességkorlátozás
84. oldal

A közlekedésbiztonsági helyzet csak feltételekkel hasonlítható össze
EU-tagállamok rangsora
88. oldal

Kitekintés a kerékpározás európai helyzetére
Európa kerékpáron
90. oldal

Határon átnyúló kerékpáros rendezvények a tiszta levegőért
Osztrák és szerb vendégszeretet bringás módra
94. oldal

Működési Engedélyt kapott az Oboronprom orosz óriáscég
Újabb nemzetközi együttműködés a légügynél
98. oldal

14. Harley-Davidson Open Road Fesztivál, Alsóörs
Mindenkiben van egy kis Harley
100. oldal

„Az ilyen fesztiválokon is felhívjuk a közúti közlekedés veszélyeire a figyelmet”
Közlekedésbiztonsági nap Balatonszemesen
104. oldal

Egyre több a magabiztosabb és biztonságosan közlekedő motoros hölgy
Női szakasz két keréken
106. oldal

A rögzítetlen állatok hirtelen fékezéskor tehetetlen tárgyakká válnak
Házi kedvenceink szállítása
108. oldal

Hazánkban is tesztelték az eCall segélyhívó rendszert
Automatikus segélykérés 2015-től
112. oldal

5 tengelyen – biztos kézzel! közlekedésbiztonsági verseny
Megtalálták2013 legjobb kamionsofőrjét
114. oldal

A közlekedésbiztonsági családi vetélkedő országos döntője
Közlekedik a család
116. oldal

Érdekes bolíviai kezdeményezés a közlekedésbiztonság javítására
Táncoló zebrák segítik a gyalogosokat
118. oldal

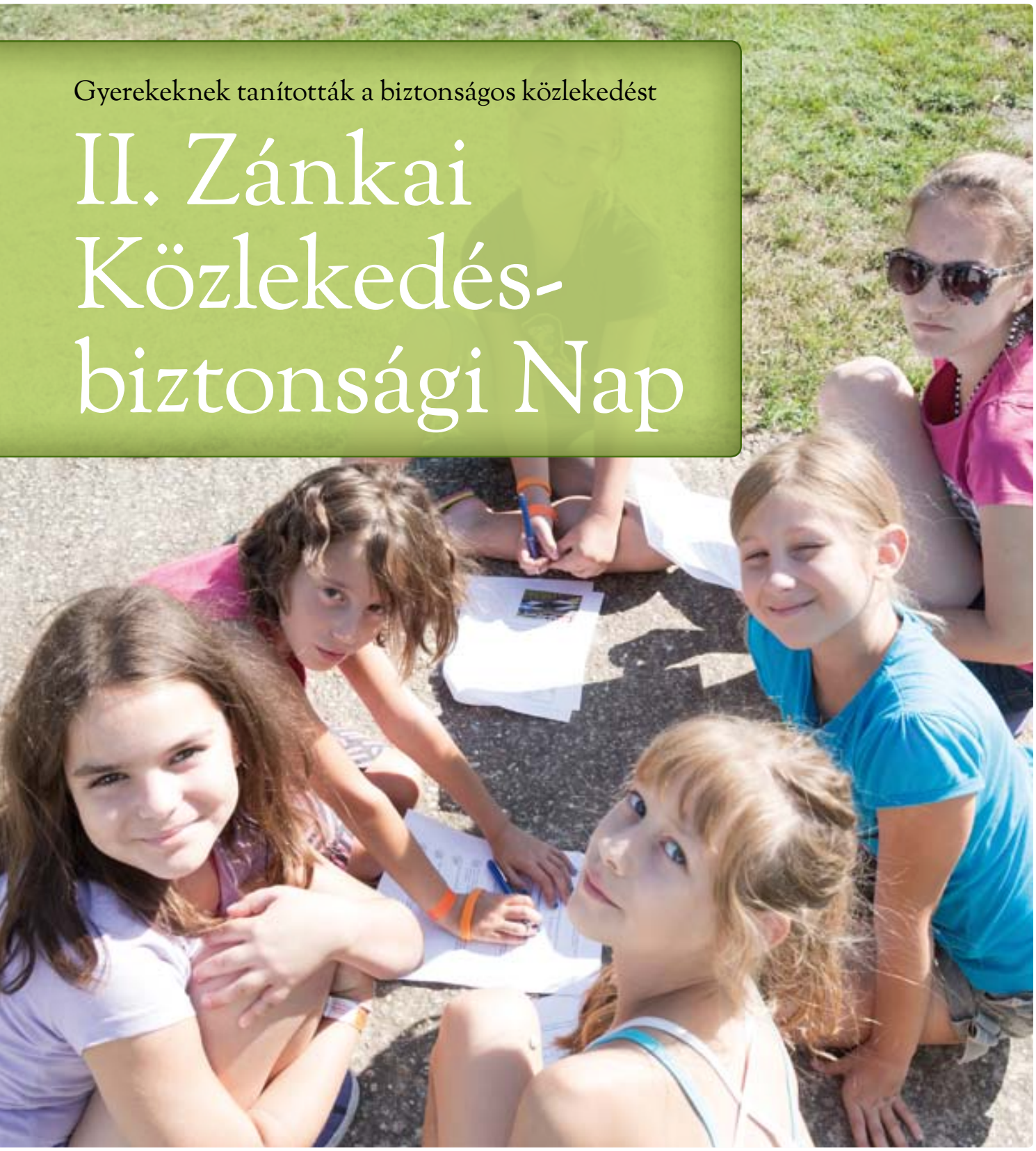
Autómentes nap képekben
120. oldal

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG
A Nemzeti Közlekedési Hatóság szakmai lapja. Megjelenik a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretében.

Felelős kiadó: Győri Gyula, az NKH elnöke • **A szerkesztőbizottság elnöke:** Schváb Zoltán, közlekedésért felelős helyettes államtitkár • **Felelős szerkesztő:** Somogyi Gábor • **Főszerkesztő:** Ötvös Nándor • **Szerzők:** Baranyai Attila, Bíró Angelika, Dékány Zsolt, Gégény István, prof. dr. Holló Péter, Molnár Ildikó, Simon V. Attila, Somogyi Gábor, dr. Török Árpád, Váczi Vincent • **Fotó:** Anda Péter, Iró Zoltán, Gégény István, Molnár Ildikó, ORFK, Papp Vilmos, Shutterstock, Szántó Ágnes, Váczi Vincent • **Címlapfotó:** Iró Zoltán • **A szerkesztőség címe:** 1067 Budapest, Eötvös u. 20. • **E-mail:** kommunikacio@nkh.gov.hu • **Nyomda:** Bonex-Press Kft. • ISSN 2062-6916 • Következő számunk decemberben jelenik meg. A kiadvány ingyenes.

Gyerekeknek tanították a biztonságos közlekedést

II. Zánkai Közlekedés-biztonsági Nap



Számottevően javult a gyermekek magyarországi közlekedésbiztonsági helyzete az elmúlt években, de az eredmények még így sem megnyugtatóak, a szülők felelőtlensége miatt idén már hat kiskorú vesztette életét közúti balesetben. A II. Zánkai Közlekedésbiztonsági Napon a szervezők a 8–18 éves korosztály közlekedésbiztonsági tudatosságát kívánták fejleszteni.

FIATALOK: TUDATOS SZEREPVÁLLALÁS

Egy minisztérium, egy hatóság, egy bizottság és egy kutatóintézet közös erőfeszítése révén augusztus 15-én, a Balaton-parton rendezték a Gyermekút – Gyermekvilág Program keretében megálmodott II. Zánkai Közlekedésbiztonsági Napot. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM), a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH), az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság (OBB) és a Közlekedéstudományi Intézet (KTI) közös közlekedésbiztonsági rendezvényén, amelyen közreműködött a Zánka – Új Nemzedék Központ is, elsősorban a 8–18 éves korosztályra fókuszáltak a szervezők. Az esemény a fiatalok tudatos szerepvállalását igyekezett elősegíteni a biztonságos közlekedés érdekében, de egyúttal a korosztály elméleti és gyakorlati ismereteinek bővítése is a célok között szerepelt. Az NFM, a KTI és az ORFK – OBB szakemberei bemutatták a fiataloknak szóló, a biztonságos közlekedésre nevelés érdekében kidolgozott programjaikat. A zánkai tábor lakói a gyakorlatban – kerékpáros ügyességi pályán, rajzversenyen – is kipróbálhatták magukat. A KTI és a Veszprém megyei Balesetmegelőzési Bizottság munkatársaival KRESZ-tesztet tölthettek ki, sőt: a viharjelző szolgálat, valamint a vízi rendészet életébe is bepillanthattak a zánkai mólón horgonyzó balatoni rendőrmotoros hajó munkatársainak közreműködésével. A KTI kialakított a mólónál egy RC modellautó pályát is (Vezess okosan!), amelyen úgy kellett a leggyorsabb kört teljesíteni, hogy be kellett tartani a közlekedési szabályokat, és elkerülni a veszélyhelyzeteket. A Vezess okosan! program megvalósítását azért tartja fontosnak a KTI, mert azokat a gyermekeket is meg lehet szólítani vele, akiket egyébként nehéz aktivizálni ilyen jellegű programokon. A kikötőben felállított sátorban pedig az OGYEI szakembereitől lesheték el az elsősegélynyújtás alapjait. A szimulátoros vetélkedő mellett közkedvelt állomásnak bizonyult a Közlekedéstudományi Intézet sötét sátra is: a gyerekek a fotólabor sötétségű területen élesben tapasztalhatták meg, hogy éjszaka milyen hatalmas a különbség a láthatósági ruhákban, illetve az e nélkül közlekedők észlelhetősége között.

„SENKIT SE ÉRJEN BALESET"

Amíg a gyerekek a móló környékén felállított közlekedésbiztonsági parkban aktivizálták magukat, addig a program eddig elért sikereit ismertette *Schváb Zoltán*, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedésért felelős helyettes államtitkára, az ORFK – OBB társelnöke. „A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium részéről azt a célt fogalmaztuk meg, hogy minden egyes gyermeket, az óvodástól a középiskolás kor végéig, úgy készítsünk fel a biztonságos közlekedésre, hogy lehetőleg senkit se érjen baleset, leginkább ne önhibájából. A mai rendezvény is igazolja azt a példaértékű összefogást, amely a hazai közlekedésbiztonság és baleset-megelőzés területét jellemzi" – fogalmazott Schváb Zoltán. Leszögezte: immár harmadik éve annak, hogy az ORFK – OBB-vel való együttműködésükkel áttörték a korábban tapasztalt érdektelenség falát. Bizonyították, hogy a közösen kidolgozott szakmai kezdeményezések igenis sikerre vihetők; bizonyították, hogy előremutató szakmai programok megvalósíthatóak a különböző állami és civil szervezetek egyeztetett érdekei mentén; bizonyították, hogy a nemzeti érdek igenis közös, és a közösségi érdek igenis fontosabb a szigetszerű egyéni ambícióknál. „Felül tudtunk emelkedni a sekélyes, öncélú önzés érdekein, annak érdekében, hogy a közlekedésbiztonság, a baleset-megelőzés ügyét előre mozdítsuk és sikeres pályára állítsuk" – mondta.

Mit kell tennünk a jövőben? – tette fel a kérdést Schváb Zoltán, s ezzel egyúttal a jövőre vonatkozó elképzeléseit is ismertette: „A gyermekek és fiatalkorúak közlekedésbiztonságának további javítása érdekében korszerű közlekedésre nevelésre van szükség, az életkorhoz igazodó tartalommal és formával. Ennek érdekében alapjaiban új, korszerű közlekedésre nevelési programot valósítunk meg. Megújítottuk az iskolai közlekedésre nevelés rendszerét, megteremtettük ennek valamennyi jogszabályi, törvényi és intézményi feltételét. A következő napok, hetek, hónapok feladata, hogy a megkezdett szakmai programok folytatódjanak" – erősítette meg a helyettes államtitkár.

Fotók: Iró Zoltán

A SIKER ALAPJA AZ ÖSSZEFOGÁS

Győri Gyula, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke a hivatal feladatának újrafogalmazását is megemlítette. Mint mondta, az NKH-nak nemcsak a hatósági felügyelet a jogszabályi kötelezettsége, hanem az is a feladata, hogy egyre több olyan programot dolgozzon ki, amelyek elősegítik a balesetmentes közlekedést. „A korábbi évekhez képest majdnem harminc százalékkal több forrást tudtunk biztosítani a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramon keresztül a közlekedésbiztonság javítására. Emellett a gépjárművezetőképzésben alkalmazott e-learninget kiterjesztettük az iskolai közlekedésre nevelés területére is, így már az idei első fél évben több mint százezer gyermek tanulta ebben a formában is a közlekedési ismereteket. Az együttműködést már az óvodásokkal kezdjük, ez azért fontos, mert csak így érhető el, hogy a magyar közúti morál megváltozzon. Nyugaton egyértelmű, hogy a gyalogost a zebrához érve udvariasan átengedi az autós, ez egyre többször tapasztalható itthon is. A közlekedési kultúra átalakulása ezzel együtt hosszú folyamat, de öt–nyolc éven belül ugrásszerűen javulhat a közlekedési morál" – jelentette ki.

Elmondta, a közlekedésbiztonság területén elért eredmények megtartása, további javítása rendkívül nehéz feladat, komoly összefogásra van szükség ahhoz, hogy a balesetek száma és főleg súlyossága jelentős mértékben csökkenjen a jövőben. Továbbra is határozott törekvés, hogy minden rendelkezésre álló eszközzel fokozzák a közutak biztonságát, növeljék a megmentett életek számát és a lehetséges minimumra szorítsák a közlekedésből fakadó halálesetek előfordulását. A kormányzati szervek, szakhatóságok a jövőben is szoros együttműködésben dolgoznak a gazdasági élet és civil szféra képviselőivel a közlekedésbiztonság javításán – szögezte le Győri Gyula.

Az NKH a sokszínű programok szervezése mellett ingyenes kiadványokkal is támogatja a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram célkitűzéseit. A Motoros fortélyok után újabb füzettel jelentkezett a hatóság. A *Somogyi Gábor* és *Óberling József* szerkesztette Autós fifikák című kiadványban praktikus és gyakorlati vezetéstechnikai tanácsokkal látták el a volán mögött ülőket.

DÖBBENETES STATISZTIKA

Óberling József a rendezvény sajtótájékoztatóján kifejtette: Magyarországon a gyermekek közlekedésbiztonsági helyzete az elmúlt években kedvezően alakult, de az eredmények így sem megnyugtatóak. A gyermekek többsége nem önállóan közlekedve, hanem a felnőttek által vezetett gépkocsi utasaként veszti életét a közutakon. „1990-ben 107 tizennégy éven aluli gyermek halt meg a magyar közutakon balesetben. Húsz év alatt ez a szám 18-20-ra, vagyis nagyjából az ötödére csökkent. Ez pont húsz gyermekhalállal több, mint ami megengedhető!" Az utasként elszenvedett gyermektragédiák kilencven százaléka a gyermekülés és a biztonsági öv használatának hiányára vezethetők vissza! Ez a döbbenetes statisztika egyben a megelőzési feladatok irányát is jelzi – mondta az ORFK – OBB ügyvezető elnöke. Csak idén (lapzártáig) már hat gyermek vesztette életét közlekedési balesetben, hangzott el.

A zánkai kikötőben ezalatt gyerekek százai vettek részt a számtalan közlekedésbiztonsági program egyikén. A rendezvény szervezői eltökélten hisznek abban: ezek a gyerekek felnőttként képesek lesznek arra, hogy minimalizálják az őket ért közlekedési balesetek esélyét.

S. V. A.

SIKERES AZ ISKOLAI E-LEARNING

Győri Gyula, az NKH elnöke statisztikai adatokkal támasztotta alá az iskolai közlekedésbiztonsági oktatóprogram, az e-learning sikerét.

- 1 millió oldalletöltés
- 275 ezer egyéni látogató
- 130 ezren regisztráltak
- 42 ezren sikeresen elvégezték
- 12-13 perc az oldalon eltöltött átlagos idő

Fotók: Iró Zoltán

Sok fiatal nem ismeri az egyik legfontosabb elsőbbségi szabályt

A gyerekek és a „jobbkéz-szabály”

A közelmúltban végzett felmérés során kiderült, hogy a 8–18 éves korosztályból csak minden ötödik gyermek ismerte a „jobbkéz-szabály” lényegét! Ez azért nagy probléma, mert a gyerekek gyakran vesznek részt kerékpárral a forgalomban, ugyanakkor a közlekedés teljes jogú (és felelősségű) tagjaként mégsem ismerik az egyik legfontosabb elsőbbségi szabályt!

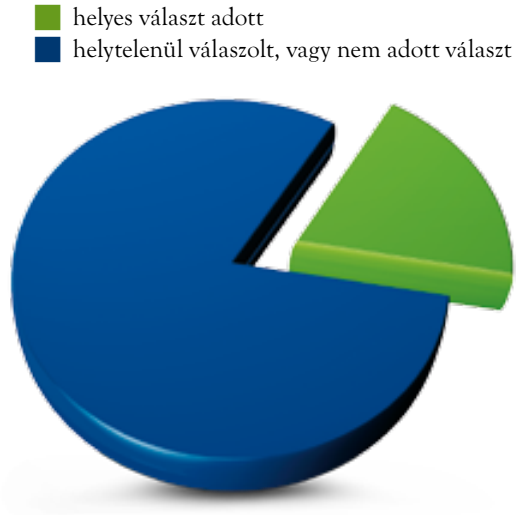
Fotó: shuterstock.com

KÉRDŐÍVES FELMÉRÉS

2013. augusztus 15-én, a II. Zánkai Közlekedésbiztonsági Nap keretében, az Új Nemzedék Központ területén megtartott rendezvényen közlekedésbiztonsági jellegű kérdőíves felmérést végeztünk a gyermekváros területén tartózkodó gyermekek és fiatalkorúak körében. A tíz kérdésből álló kérdőívet a 8–18 év közötti korosztály részére állítottuk össze, melyet összesen nyolcvan iskoláskorú töltött ki. A kérdőív egyik kérdése egy fontos elsőbbségi szabály, a „jobbkéz-szabály” ismeretének felmérésére vonatkozott, az alábbiak szerint: „Meg tudod magadtól fogalmazni, mit jelent a „jobbkéz-szabály? Írd le röviden, lehetőleg egy mondatban!”

MEGDÖBBENTŐ EREDMÉNY

A kérdőívek kiértékelése megdöbbentő eredményt hozott. A választ adó nyolcvan gyermekből/fiatalkorúból – egy kis jóindulatot is beszámítva – mindössze 16 fő (azaz az érintettek egyötöde, kereken 20%-a!) ismerte, mit is jelent a „jobbkéz-szabály”.



Fotók: Iró Zoltán

Helytelenül válaszolt 44 fő, míg 20-an mellőzték az érdemi válaszadást. Utóbbiak közül többen jelezték, hogy erről a szabályról még nem hallottak – főleg a 10 év alattiak –, bár sok 12-13 éves is volt, akik üresen hagyták ezt a rovatot. Külön érdekesség, hogy a helytelen választ adók miként fogalmazták meg a „jobbkéz-szabály" lényegét. Többen a jobbra tartási kötelezettséget értették ez alatt, mely szerint az úton mindig a jobb oldalon, jobbra tartva kell haladni. (Összesen hatan adtak ilyen választ, ők 11–14 évesek voltak.) Ennél is többen, összesen 15-en gondolták úgy, hogy a „jobbkéz-szabály" jelentése nem más, mint a haladási irány jelzése. Eszerint, ha kerékpározás közben kitesszük a jobb kezünket, akkor az azt jelenti, hogy jobbra fogunk kanyarodni. Ami meglepő, hogy ezt a választ többnyire nem is a kisebbek, a 8–11 évesek, hanem jellemzően azok a 12–15 éves fiatalok adták, akik életkoruknál fogva egyéb korlátozás hiányában már bárhol közlekedhetnek kerékpárral. Olyan vélekedés is volt, hogy „ha a rendőr a jobb kezével jelez, meg kell állnom a kerékpárral". A legtöbb helytelen válasz ugyanakkor abból adódott (összesen 16 fő esetében), hogy az érintettek általános értelemben, azaz „minden" útkereszteződésre vonatkoztatva írták le, hogy a jobbról érkező járműnek elsőbbsége van, s nem korlátozták le válaszukat az egyenrangú útkereszteződésekre, továbbá sokan hiányosan vagy pontatlanul fogalmaztak.

ELGONDOLKODTATÓ!

A „jobbkéz-szabály" ismeretére vonatkozó kérdés hátterében alapvetően az állt, hogy a kerékpározó gyermekek a gépjárművezetőkkel együtt a közúti közlekedés egyenrangú és azonos jogú képviselői, akiknek tisztában kell lenniük a közlekedési szabályokkal, ha a forgalomban részt vesznek. A tapasztalatok viszont azt mutatják, hogy a gyermekeknek a szabályismeret terén igen jelentős hiányosságaik vannak, ami akár az életükre is veszélyt jelenthet.

Az elsőbbségre vonatkozó szabályok a legfontosabbak közé tartoznak, így amennyiben a gyermekek olyan helyen kerékpároznak, ahol egyenrangú útkereszteződés is található, ismerniük kell az ott érvényes elsőbbségi helyzetet. A felmérés eredményei azonban mást mutatnak, s ez mélyen elgondolkodtató!

Gégény István

Háromnegyed évszázados jubileumát ünnepelte az intézmény

Isten éltesse, KTI!

Fennállása 75. évét ünnepelte a Közlekedéstudományi Intézet, amelynek elődjét, az Országos Automobilkísérleti Állomást 1938-ban alapították. Az intézet háromnegyed évszázada alatt tudományos szintre emelte a közlekedés ügyét.

Schváb Zoltán, az NFM közlekedési helyettes államtitkára

„MINDENKI KTI-S VOLT, VAGY AZ LESZ"

„El lehet tűnődni azon, hogy 75 év sok vagy kevés, ez alatt az idő alatt volt egy világháború, majd jött az újjáépítés, kitört a forradalom, eljött a Kádár-kor, majd a rendszerváltás, voltak sikerek és kudarcok éppúgy, mint remény és csüggedés, de bármi történt az országban, az intézet kötelességtudattól vezérelt szakemberei mindig is tették a dolgukat" – fogalmazta meg ünnepi beszédében a kutatóintézet filozófiáját *Tombor Sándor* ügyvezető igazgató. Egy szakmában járatos mondást idézve kijelentette: „mindenki KTI-s volt, vagy ha nem, akkor a jövőben az lesz", majd a veretes múlt fordulópontjainak felidézésével állított emléket az elmúlt 75 évnek. Elmondta, az intézet jogelődjének megalapítására 1938-ban került sor, a szervezet voltaképpen az Országos Automobilkísérleti Állomás létrehozásához kötődik, amely rendkívül sokat tett a hazai autóközlekedés térhódításáért. A KTI küldetése a kornak megfelelően változott a háromnegyed évszázad alatt, a mai feladat ennek megfelelően a fenntartható fejlődés szempontjait figyelembe véve a folyamatosan fejlődő, biztonságos és versenyképes közlekedési környezet kialakítása. A KTI tevékenységi köre a személyközlekedést, az áruszállítást és az infrastruktúra-fejlesztést együttesen öleli fel. A vasúti, közúti, vízi és légi közlekedési módokra kiterjedő kutatások sarokköveit jelenti a közlekedésbiztonság, a környezetvédelem, a közlekedés energiafelhasználása és intelligens technológiák alkalmazása, fejlesztése is. A KTI az idők folyamán többször átalakult, ma nonprofit kft.-ként működik, és az átszervezés nyomán jellemzően igazgatósági rendszerben működik. Tombor Sándor az utóbbi időszak sikerei közé sorolta, hogy az intézet pénzügyileg is eredményes éveket hagyott maga mögött, de ennek „szigorú gazdálkodás volt az ára". Egyúttal reményét fejezte ki, hogy az „intézetnek nemcsak 75 éves múltja, de hosszú jövője is van."

HOSSZÚ TÁVÚ TUDOMÁNYOS GONDOLKODÁS

A KTI kutató professzora, *dr. habil. Gáspár László* szubjektív módon közelített az ünnepelthez, ami nem is csoda, hiszen 42 évet töltött már el ez idáig a kutatóintézetben. A KTI elődjének 1938-as megalakítását mérföldkőnek nevezte, mert ezzel nyert polgárjogot a gépjárműközlekedés előzmények nélküli kutatása. Az idők folyamán az intézet falai között számtalan nemzetközi hírű szaktekintély öregbítette a magyar kutatók hírnevét. A hosszú távú tudományos gondolkodás meghonosítása már az ötvenes évekre tehető, míg az 1956 és 1969 közötti időszakot az újszerűség jellemezte: ekkortájt honosodott meg a forgalomtechnika, a közutak tudományos alaposságú fejlesztése, illetve a forgalomszámlálás világszinten is jelentős fejlesztése. 1970-től a KÖTUKI megalakulása újabb fordulópontot jelentett az intézet életében, s innentől ismét innovatív fejlődés vette kezdetét: az út és jármű kölcsönhatására alapuló szemlélet kialakulása újszerű felfogást honosított meg. Az intézet életében az 1975-76-os esztendő jelentette a csúcspontot, tulajdonképpen ekkor jött létre a ma ismert KTI. Ekkorra 540 főre növekedett a létszám, megjelentek az országos célprogramok, a kutatók pedig két-három éves feladatokat kaptak. „Ezt hiányolom a mai lehetőségek közül" – aktualizálta mondandóját dr. habil. Gáspár László professzor, aki az 1980-81-es esztendőket már újabb fordulópontnak minősítette: „Elsősorban pénzügyi okok miatt ismét átalakult az intézet, a létszám csökkent, a szigorú költségtakarékosság dacára azonban szakmailag kifogástalan munka zajlott" – mondta. A rendszerváltás átmeneti időszakot hozott, jellemző adat, hogy a 257 fős létszámból 50 volt vezető, ami nehezen nevezhető ideális állapotnak. „Ekkor a túlélés volt a legfontosabb, mert sok hasonló intézet megszűnt" – fogalmazott a professzor, aki szerint a vezetőket dicséri, hogy az intézet rugalmas hozzáállása révén megfelelt a piaci kihívásoknak. Új területek alakultak ki, és a piaci bevételek erősítették az intézmény pozícióit. A tendencia folytatódott, így 2007-re a KTI tevékenységének 70 százaléka kiemelten közhasznúvá vált, ami egyúttal jelzi azt is, hogy az intézmény milyen irányba kíván elmozdulni. Dr. habil. Gáspár László leszögezte: a kutatás jelentőségének felismerése minden korban kiemelten fontos, a hosszú távú gondolkodás alapja.

MARADANDÓ ÉRTÉKET TEREMTETTEK

Schváb Zoltán közlekedésért felelős helyettes államtitkár felszólalása egyértelművé tette, a kormányzat tisztában van a kutatás fontosságával, és mondandóját egy üzenettel kezdte: „*Németh Lászlóné* nemzeti fejlesztési miniszter üdvözletét tolmácsolva magam is minden jót kívánok a megalapítása 75. évfordulóját ünneplő Közlekedéstudományi Intézet munkatársainak." Egyúttal kijelentette: az intézet tiszteletreméltó múltjából, az itt dolgozó szakértők nemzedékeinek tudásából és tapasztalatából meríthet a közlekedési ágazat összes szereplője. Az intézet értékeinek megőrzéséhez, továbbörökítéséhez azonban elengedhetetlen, hogy más szereplők is elismerjék az intézetben felhalmozott szaktudás gyakorlati hasznosíthatóságát. Meg kell találni azokat a horizontális területeket, amelyek a szűken vett közlekedési ágazaton túl is vonzóak, érdekesek lehetnek: ilyen például a kutatás-fejlesztés vagy a környezetvédelem, mondta. Ösztönözni kell a kooperációt a szakirányú felsőoktatással, elsősorban a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemmel, a győri Széchenyi István Egyetemmel, a Kecskeméti Főiskolával. Egy, a piaci igényekhez rugalmasan alkalmazkodó Közlekedéstudományi Intézet meghatározó szereplőjévé válhat a regionális közlekedési tudásiparnak. „Nem könnyű lecke, és rengeteg a buktató, de meggyőződésem szerint ezen az úton biztosítható az intézet megmaradása a következő negyedszázadokra is" – fogalmazott Schváb Zoltán, aki szerint a KTI maradandó értéket teremtett.

Tombor Sándor, a KTI ügyvezető igazgatója

HATÉKONYSÁGFEJLESZTÉS A JÖVŐ ÉRDEKÉBEN

Dr. Dabóczi Kálmán, a KTI stratégiai projekt igazgatója, az ügyvezető igazgató általános helyettese az intézet mai identitáskeresését kérdésekbe fűzte. „Mit akarunk? Kik vagyunk? Hol a helyünk az állam közigazgatási rendszerében? Képesek vagyunk-e segíteni a közlekedési kormányzatot céljai elérésében? Milyen közel legyünk a minisztériumhoz, az államhoz? Mennyi legyen a rögzített állami feladat, mennyi a piaci? Ha csak a piacról finanszírozzuk magunkat, akkor ezzel sérül-e szakmai függetlenségünk? Milyen KTI-re van szüksége az államnak?" – kérdezte. Önmaga válaszolt is, szerinte a KTI-nek továbbra is biztos alapokon álló, szakmailag kikezdhetetlen intézménynek kell lennie, amelyik gyors, rugalmas, és kiegyensúlyozott bevételi struktúrája révén pártatlan marad. Jövője érdekében azonban fejlesztenie kell hatékonyságát, és a kapcsolatrendszere révén a nemzetközi portfólió aktiválása a feladata.

A 75 éves intézmény vezetése három kategóriában („Az Év Kutatója", „A KTI Örökös Tagja", „A Közlekedéstudományi Intézetért") tüntette ki munkatársait, illetve Tombor Sándor ügyvezető igazgató oklevéllel ismerte el Schváb Zoltán iparági erőfeszítéseit.

S. V. A.

Fotók: Iró Zoltán

Alapvető cél az egyre biztonságosabb közlekedés megteremtése

„Az év kutatója”

Fotók: Iró Zoltán

A Közlekedéstudományi Intézet 75 évvel ezelőtti alapításáról megemlékező ünnepségen *dr. Török Árpád* „Az év kutatója” elismerést vehette át *Tombor Sándortól*, az intézmény ügyvezető igazgatójától (képünkön). A szakember úgy vélte, az elmúlt években végzett kutató tevékenységéért kapta a kitüntetést, amely munkában a tavalyi esztendő különösen eredményesnek bizonyult.

„AZ ELISMERÉS KOMOLY LÖKÉST AD"

Török Árpád 2012-ben több kutatásban is jelentős eredményeket tudott felmutatni a kollégáival. Kifejezetten sikeresnek tartja többek között a gépjárművezető-képzési rendszer új koncepcióját megalapozó vizsgálatot, vagy a tehergépjármű-vezetők szimulátoros képzési lehetőségeihez kapcsolódó mélyreható kutatást. „Igazán megtisztelő, hogy rám – és rajtam keresztül a kutató csoportunkra – gondolt az intézet vezetése, amikor az év kutatójáról kellett dönteniük. Az elismerés természetesen a további szakmai tevékenységemhez is komoly lökést, erőt ad, és azt is jelenti számomra, hogy a tisztességes, kitartó munka meghozza a gyümölcsét."

FÓKUSZBAN A BIZTONSÁGI SZEMPONTOK

Minél több képzett, jól felkészült, jogkövető járművezető közlekedik hazánk útjain, annál kisebb a közúti balesetek valószínűsége. Ezzel kapcsolatban Török Árpád kifejtette, a Közlekedéstudományi Intézetnek és személy szerint neki is, mint az intézmény egyik kutatójának fő célkitűzése közé tartozik a magyarországi közlekedésbiztonsági helyzet további javítása. Ennek érdekében a KTI Közlekedésbiztonsági Központja naprakészen figyeli és elemzi a baleseti statisztikákat, a trendekből levonható következtetéseket pedig beépítik a stratégiájukba. „A jogalkotási munkát úgy próbáljuk segíteni, hogy a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium asztalára olyan szakértői anyagokat teszünk, amelyekben messzemenőkig helyet kapnak a biztonsági szempontok", mondta a kutató. Hozzátette: az egyre biztonságosabb közlekedés megteremtésének alapjául szolgáló baleset-megelőzési munkát oktatási, képzési, ismeretterjesztési módszerek kidolgozásával támogatják. A közlekedésbiztonság javításában ugyanis kiemelt szerepet kap az élethosszig – óvodáskortól a nyugdíjaskorig – tartó közlekedésre nevelés és képzés. „Az ennek sarokköveit, alaptételeit megfogalmazó ÉLET ÚTON program egyik kezdeményezője éppen a KTI, ezért jó érzéssel tölt el, egyben komoly szakmai kihívásként is értékelem, hogy közreműködöm ebben a nagyszabású projektben."

KIEMELT KUTATÁSI TERÜLETEK

Török Árpád jelenleg több tématerületen dolgozik. Kiemelten foglalkozik a hazai közúti infrastruktúra forgalmi rendjének és közlekedésbiztonsági felülvizsgálatának támogatásához szükséges alapadatok gyűjtésével, előállításával. A munka célja az 1988. évi I. tv., illetve a 176/2011. (VIII. 31.) rendelet által előírt közlekedésbiztonsági vizsgálatok módszertanának fejlesztése, illetve a szükséges alapadatok előállítása. Emellett részt vesz az autópályákon kialakított csomópontok információs rendszerét vizsgáló kutatásban. Erre azért van szükség, mert bár a gyorsforgalmi utak fajlagos baleseti mutatói a legkedvezőbbek, de az autópályák a különböző időszakokban más-más koncepció szerint épültek, az aktuális előírásoknak való megfelelés ellenére is vannak kevésbé biztonságos kialakítású építmények.

A szakembernek a hazai kutatások mellett egy nemzetközi konzorcium által végzett kutatásba is lehetősége nyílt bekapcsolódni. 2012-ben a Közlekedéstudományi Intézet és a GRSP Magyarország Egyesület a „Közlekedésbiztonság Délkelet-Európa régióiban" (ROad safety in South East European regions, ROSEE) című projekt konzorciumi tagjaiként pályázatot nyertek a délkelet-európai együttműködési programban, melyben Török Árpád képviseli a KTI-t. „A ROSEE nemzeti és regionális szinten támogatja a délkelet-európai régió közlekedésbiztonságért felelős szerveinek munkáját. A projekt során az alábbi feladatok kerülnek megvalósításra: közlekedésbiztonsági oktató és képzési anyagok kidolgozása, közlekedésbiztonsági vizsgálatok útmutatójának elkészítése, továbbá közlekedésbiztonsági vizsgálat eredményein alapuló pilot kampány kivitelezése" – zárta lapunknak adott nyilatkozatát „Az év kutatója".

Fotók: Iró Zoltán

Az adatok biztatóak, de „a mérkőzés 90 percig tart”

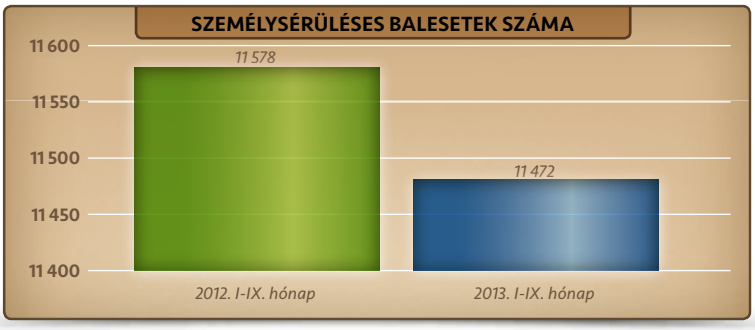
Nyolcvankilenc nap halálos baleset nélkül

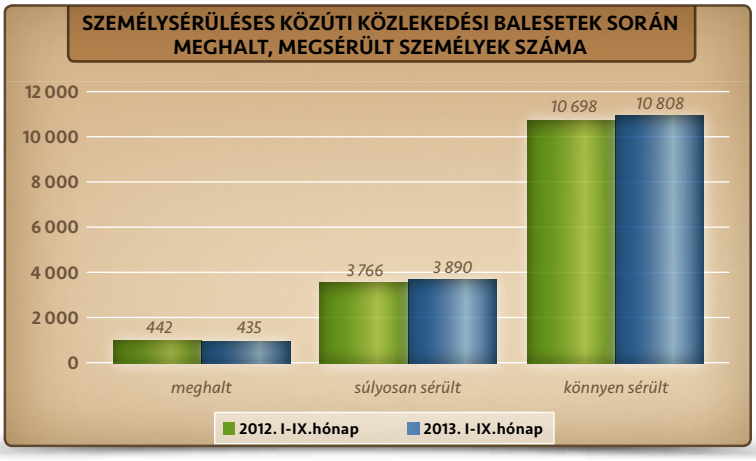
Idén szeptember végéig a személysérüléses közúti balesetek, a halálos áldozatok, valamint az ittasan okozott balesetek száma csökkent az előző év azonos időszakához képest. A kerékpárosok részaránya ismét elérte a 14%-ot a balesetet okozók körében.

Eltelt az év háromnegyed része. A legfrissebb előzetes baleseti statisztikai adatok a közúti közlekedésbiztonsági helyzet további javulásáról számolnak be. Szükséges ugyanakkor megjegyezni, hogy a javulás korábbi ütemében csökkenés tapasztalható.

A rendőrség havi szinten gyűjti és elemzi a személysérüléses közúti balesetekkel kapcsolatos főbb adatokat. Ezek az adatok előzetesnek tekinthetők, hiszen a balesetet követő 24 órás helyzetet tükrözik. Ugyanakkor az elmúlt évtized tapasztalatai alapján az előzetes, valamint a baleset utáni 30 napos állapotnak megfelelő végleges (KSH) adatok között igen csekély az eltérés.

Amennyiben kizárólag a szeptemberi baleseti adatokat tekintjük át, megállapíthatjuk, hogy a főbb baleseti számok többsége kedvező tendenciát mutat, hiszen a személysérüléses balesetek, valamint az ittasan okozott balesetek száma tovább csökkent (a személyi sérüléssel járó balesetek számában csaknem 10%-os csökkenés mutatható ki). Kivételt képez a kedvező adatok sorából a balesetben meghalt személyek alakulása, hiszen a tavaly szeptemberi 53 halálos áldozattal szemben idén két fővel több, azaz 55 személy vesztette életét a közutakon. Tekintettel ugyanakkor a halálos kimenetelű balesetek számának időközbeni csaknem 6%-os csökkenésére, az előzőek azt jelentik, hogy kevesebb halálos balesetben halt meg több személy.





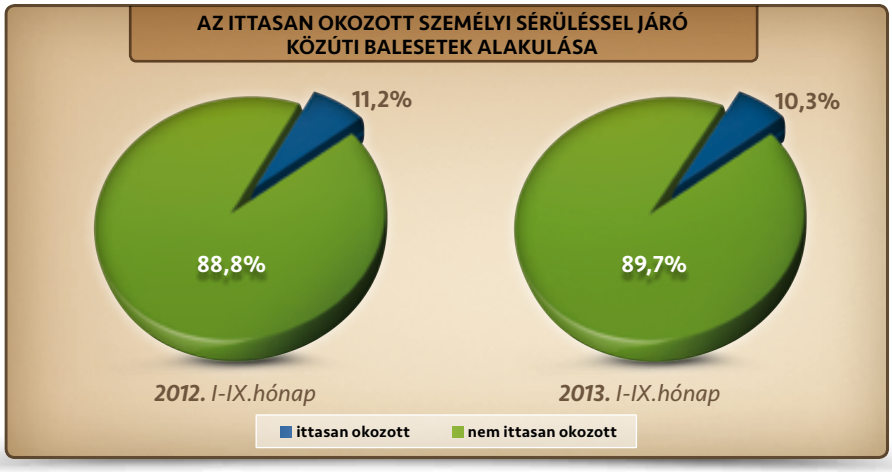
Ha 2013 eddig eltelt kilenc hónapjának adatait vesszük alapul, akkor azt állapíthatjuk meg, hogy a január 1. és szeptember 30. között eltelt időszakban összesen 11 472 személysérüléses közúti balesetet regisztráltak hazánk közútjain, 0,92%-kal kevesebbet, mint az elmúlt év háromnegyed részében (akkor 11 578 baleset történt).

A súlyos sérüléssel járó balesetek terén kismértékű, 1,95%-os növekedés tapasztalható (3326-ról 3391-re), míg a halálos balesetek száma 1,27%-kal (393-ról 388-ra), a könnyű sérüléses balesetek száma pedig 2,11%-kal (7859-ről 7693-ra) csökkent.

A közúti közlekedésbiztonság terén a Föld minden pontján a balesetben meghalt személyek számának alakulása számít a legfontosabb tényezőnek, ami érthető, hiszen a váratlan és elkerülhető tragédiák a megdöbbentő, legnehezebben feldolgozható események közé tartoznak. Mindezeken túl az áldozatok pótolhatatlan veszteséget jelentenek a családoknak, ismerősöknek és a társadalomnak egyaránt. Ezért nem véletlen, hogy az áldozatok számának csökkentése valamennyi ismert közösségi és nemzeti szintű közlekedéspolitikai program fő célkitűzése.

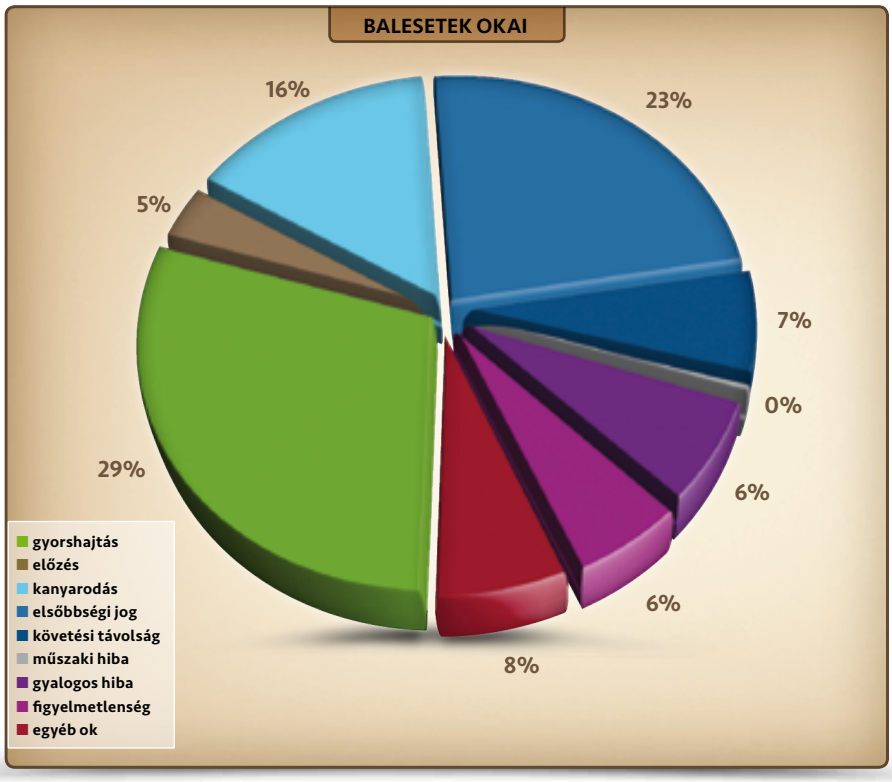
Az eltelt kilenc hónap adatai alapján kedvező hír, hogy a balesetben meghalt személyek száma a tavaly regisztrált 442 főről idén szeptember végéig 435 főre csökkent. A hét emberi élet megmentése 1,58%-os csökkenést jelez. A súlyosan és könnyen sérült személyek száma ugyanakkor kismértékben (a felsorolás sorrendjének megfelelően 3,29%-kal, illetve 1,03%-kal) nőtt.

Az ittasan okozott közúti balesetek terén a kedvező tendencia továbbra is töretlen. Az év eddig eltelt kilenc hónapjában 1181 személy okozott balesetet szeszes italtól befolyásolt állapotban, s ez 9,08%-kal kevesebb, mint amit az előző év azonos időszakában tapasztalhattunk (akkor 1299 balesetet okoztak ittasan).

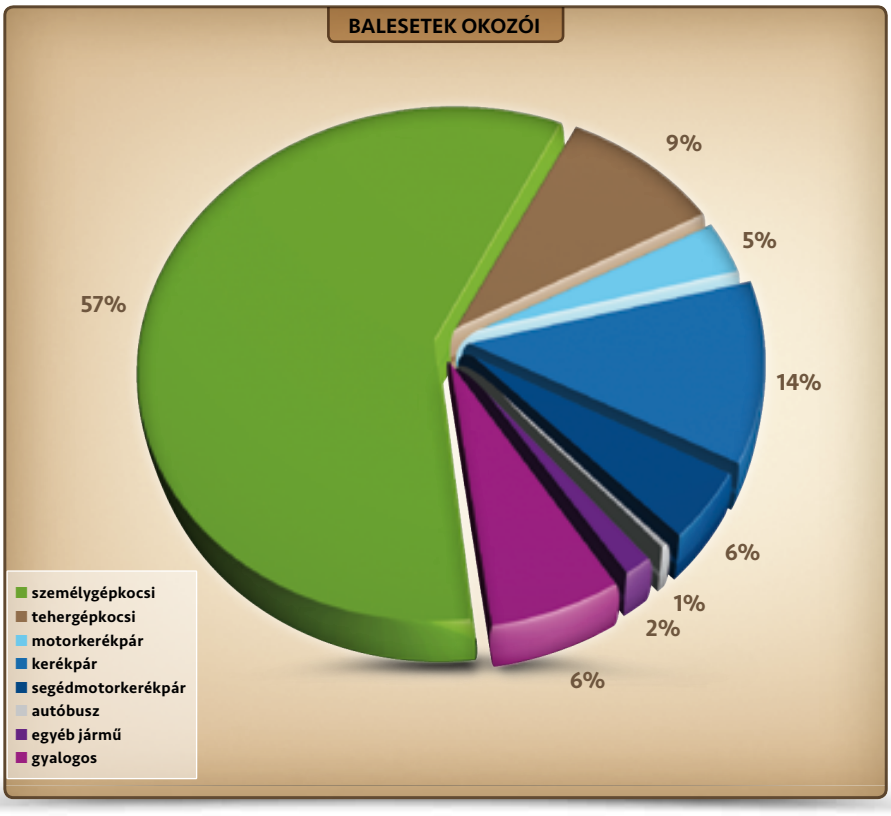


Az előzőeknek megfelelően az ittasan okozott baleseteknek az összes személysérüléses közúti baleseten belüli aránya is kedvezően alakult, 11,22%-ról 10,29%-ra csökkent. Ez ugyanakkor még mindig azt jelenti, hogy átlagosan számítva minden tizedik személyi sérüléssel járó balesetet ittas személy okozza. Az ittasan okozott balesetek vonatkozásában a legkedvezőbb értékek, azaz legkisebb előfordulási arányok a fővárosban (4,94%), Csongrád megyében (8,30%) és Veszprém megyében (8,66%) mérhetők.

A személyi sérüléssel járó közúti balesetek legfőbb okainak sorrendje hosszú évek óta gyakorlatilag változatlan. Idén 6%-kal nőtt a gyorshajtás aránya a baleseti okokon belül (3287 ilyen eset történt a tavalyi 3040-nel szemben), s ez 29%-os részesedésnek felel meg. Az elsőbbségi jog megsértésével 2690 (részaránya 23%), a kanyarodási szabályok megszegésével pedig 1830 balesetet (részaránya 16%) okoztak.



A közúti balesetek túlnyomó részét, 57%-át a járművezetők zömét képező személygépkocsi-vezetők okozták, a tehergépkocsi-vezetők a balesetek 9%-ának, az autóbusz-vezetők pedig az összes baleset 1%-ának az okozásáért voltak felelősek. A kerékpárosoknak a balesetet okozók körében betöltött aránya szeptember végére elérte a 14%-ot, hasonlóan magas arányt tavaly szeptemberben mértünk. Idén 1599, tavaly pedig 1594 balesetet okoztak kerékpárral, hozzávetőlegesen annyit, mint a tehergépkocsi-, valamint a motorkerékpár-vezetők összesen. Megjegyzendő, hogy 10%-ot meghaladó részesedése a balesetek okozásában a személygépkocsi-vezetők mellett kizárólag a kerékpárosoknak van.



Az előzetes baleseti adatokon túl a rendőrség Központi Ügyeletének jelentései arról tájékoztatnak, hogy idén szeptember végéig 89 olyan napot jegyezhettünk, amikor nem történt halálos baleset (tavaly 71 hasonló nap volt).

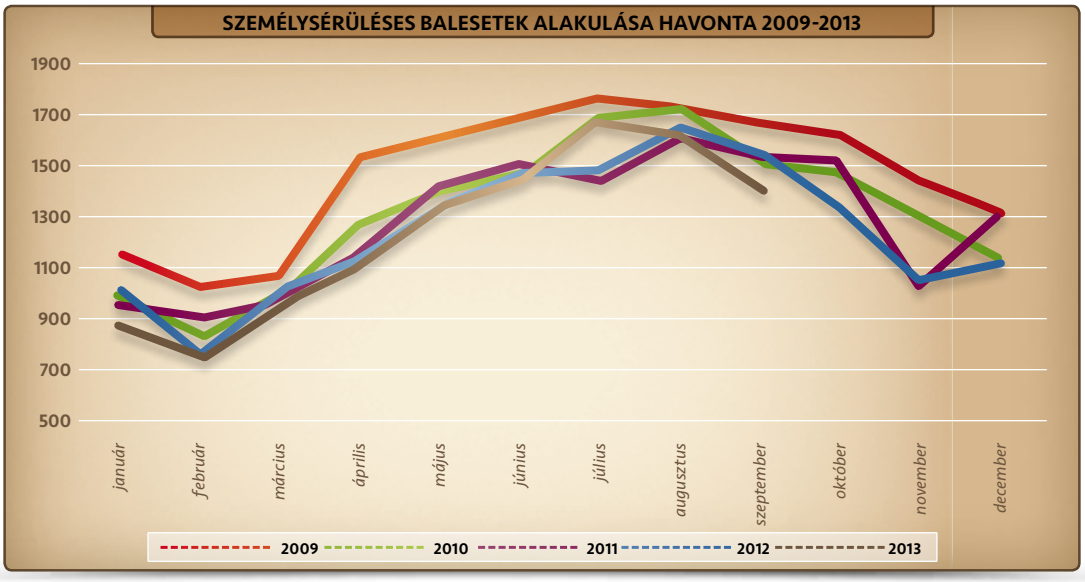
Kedvezően alakultak a 14. életévüket be nem töltött közlekedők balesetei, ugyanis szeptember 30-ig összesen hét gyermek vesztette életét balesetben. Mélyen elgondolkodtató ugyanakkor, hogy az áldozattá vált gyermekek közül öten utasok voltak, akik vétlenül és kiszolgáltatva, nem pedig önállóan közlekedve szenvedtek halálos balesetet.

A baleseti áldozatokon belül sajnos kimagasló a gyalogosok aránya, ami egyértelműen jelzi a gyalogosok védtelenségét, sérülékenységét. A balesetben meghalt 435 főből 81 fő közlekedett gyalogosként a baleset bekövetkezésekor, így a gyalogosok aránya a közúti áldozatokon belül 18,6% (csaknem minden ötödik áldozat a gyalogosok közül került ki)!

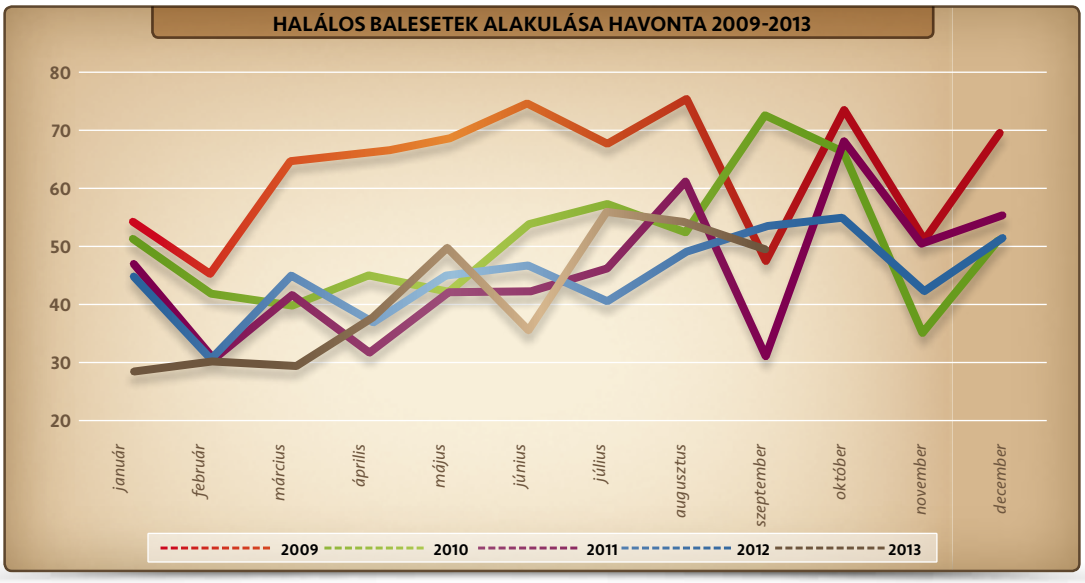
A KÖZÚTI BALESETEK ALAKULÁSA AZ ELMÚLT ÖT ÉV ELSŐ KILENC HÓNAPJÁBAN

Amennyiben a személyi sérüléssel járó közúti balesetek alakulását nem az előző év, hanem az eltelt utolsó öt esztendő viszonylatában vizsgáljuk, akkor azt állapíthatjuk meg, hogy 2009 óta minden évben folyamatosan csökkent a balesetek a száma. Amíg 2009. január és szeptember között 13 414 közúti baleset történt, addig idén azonos időszakban már 14,5%-kal kevesebb, azaz 11 472 balesetet regisztrálhattunk.

A következő ábra a személysérüléses balesetek alakulását az elmúlt öt éven belül havi bontásban mutatja. Jól látható, hogy 2009 óta mindig februárban fordult elő a legkevesebb baleset (kevesebb, mint januárban), s márciustól, azaz a tavasz beköszöntétől kezdve a balesetek száma folyamatosan nőtt. A legtöbb balesetet minden esetben a nyári „szabadságos" hónapokban, az idegenforgalmi főszezonban okozták, szeptemberben pedig általában csökken a balesetek száma. Így történt ez 2013-ban is, azzal a megjegyzéssel, hogy júliustól eltekintve idén alakultak a legkedvezőbben a havonta rögzített adatok.



A halálos balesetek alakulása többnyire követi az összes személysérüléses baleseteknél tapasztalható trendet. Kivétel ez alól a 2013. év, amikor júniusban kevesebb halálos kimenetelű baleset történt, mint májusban (innen adódik a barna színnel jelölt grafikon negatív törése), júliustól viszont a trend már hasonlít az előző évekéhez.



A HATÁLYOS KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI PROGRAM IDŐARÁNYOS TELJESÜLÉSE

Végezetül néhány mondat a hazai közlekedésbiztonsági célkitűzés időarányos teljesüléséről. Szakmai berkekben közismert, hogy a hazai közlekedéspolitikai koncepció báziséve a 2001-es esztendő. Magyarország hatályos közlekedéspolitikai programja (címe: „Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015") azt a célt tűzte ki, hogy 2015-re felére csökkenjen a személysérüléses közúti balesetek és a halálos áldozatok száma.

Ha az adatok alakulását időarányosan vizsgáljuk, azaz a 2013. január 1. és szeptember 30. között eltelt időszak adatait a 2001. év azonos időszakának adataival hasonlítjuk össze, akkor megállapíthatjuk, hogy:

- a személysérüléses közúti balesetek száma 15,3 %-kal csökkent (13 532-ről 11 472-re),
- a közúti balesetben meghalt személyek száma pedig pontosan a felével, 50%-kal csökkent (870 helyett 435 áldozat).

A fentiek alapján a hazai közlekedéspolitikai programban 2015 végére kitűzött célkitűzés a halálos áldozatok vonatkozásában időarányosan teljesül. Végeredményt hirdetni ugyanakkor korai lenne, hiszen a programból hátravan még bő két esztendő, s mint tudjuk, a mérkőzés is 90 percig tart. A jelenlegi eredmények egyelőre biztatóak.

Gégény István

Teljes automatizálás, ezt a szerelvényt már nem emberek irányítják

Tavasszal indul a 4-es metró

Fotók: Irő Zoltán

Közép-Kelet-Európában először Budapesten helyeznek üzembe teljesen automatizált metrót, amelyen a gyorsítástól a lassításig, az ajtók nyitásától a sebesség megválasztásáig mindent számítógép vezérel majd. *Tarlós István* a 4-es metró első sajtónyilvános bejárásán bejelentette, Budapest jövő március végén veheti birtokba a legújabb metróvonalat!

SAJTÓNYILVÁNOS BEJÁRÁS

A kivitelezési fázis utolsó szakaszába érkezett 4-es metró Kelenföldtől a Keletiig tartó 7,5 kilométeres szakaszának építése megfelelő ütemben zajlik, az alagút, a pálya elkészült, a biztosítóberendezések beüzemelés előtt állnak, az áramellátási rendszer kiépült. Jelenleg az állomások belső beépítésénél tart a beruházás, amit Tarlós István meg is mutatott a médiának.

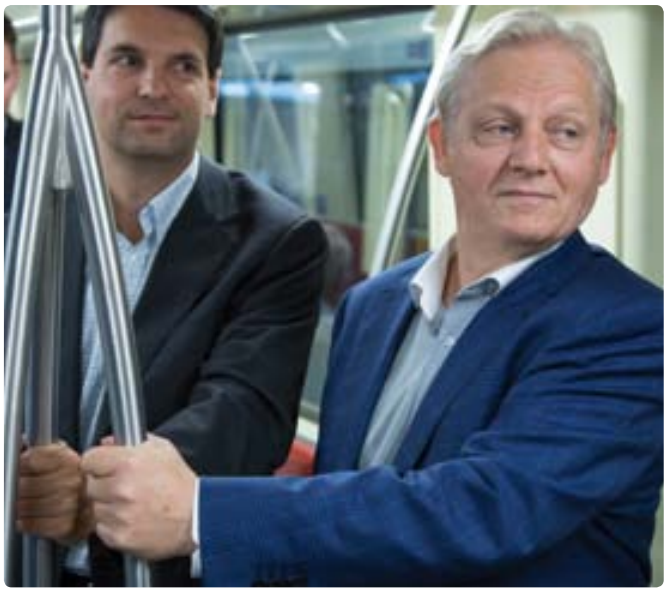
A 4-es metró első sajtónyilvános bejárása a Kelenföldi pályaudvar járműtelepének fedett tároló vágányáról indult, ahol a szakaszon forgalomba állítandó vadonatúj Alstom szerelvények pedáns rendben sorakoztak. Az előzetes teszteken egyik szerelvénnyel sem volt probléma, és az Alstom ügyfélkapcsolati igazgatója, *Gallatz Zoltán* szerint nem kell arra számítani, hogy a 2-es metrónál tapasztalt hibák a 4-es vonalon is megismétlődnek, mivel minden változtatást átvezettek a 4-es metró szerelvényeire.

TARLÓS ÚJRATÁRGYALTA A SZERZŐDÉST

„Örömömre szolgál, hogy együtt utazhatunk végig Budapest új metróvonalán Kelenföldtől a Keleti pályaudvarig a főváros egyik új, Alstom Metropolis metrószerelvényén" – indította az összejövetelt Tarlós István főpolgármester, aki a Kálvin téri megállóban kiszállva sajtótájékoztatón összegezte a 4-es metró – szavaival élve – kalandos történetét. Amint azt elmondta, a beruházással kapcsolatban rengeteg váratlan dolog történt, és menet közben sokat változtak az eredeti elképzelések. Felidézte, hogy az Alstom Metropolis szerelvények szállításáról 2006 tavaszán kötöttek szerződést, amit 2010-ben felmondtak, mert az előző városvezetés úgy gondolta, a vice maior záradék értelmében akkor is fizetnünk kell, ha a szerelvények nem kapják meg a típusengedélyt. A felmondott szerződést aztán 2011-ben változtatott tartalommal újrakötötték, ráadásul a Siemensszel, valamint a Swietelskyvel is megállapodtak a többletkövetelések csökkentéséről. Tarlósnak sikerült lealkudnia a kötbérből, a Siemensnek 70 millió euró helyett harmincat kellett fizetni, a Swietelsky pedig 16,5 milliárd forint helyett 9,7 milliárdot kapott.

S ha már a pénznél tartunk: a főpolgármester tételesen felsorolta a 4-es metró költségeit, eszerint a beruházás összköltsége a vállalkozói követelések összegével és a tartalékkerettel 452,5 milliárd forint. Az unió a kohéziós alapból 181 milliárd forinttal járul hozzá a költségekhez, az állam 196, a főváros pedig 75 milliárd forintot fizet.

A további feladatokról szólva Tarlós István ugyancsak pontos menetrenddel szolgált, amit elmondása szerint azért tesz, mert szeretné, ha számon kérhetők lennének az időpontok. Szeptembertől utasok nélkül közlekednek a szerelvények az alagútban, hogy



TÉNYEK, ADATOK

- 7,5 kilométer hosszú
- 10 állomás
- 5,2 méter az alagút átmérője
- 452 milliárd forintba kerül
- 181 milliárdot az EU ad
- 196 milliárdot az állam
- 75 milliárdot a főváros
- 2013. október 14.: befejeződik az összes szerelvény műszaki engedélyeztetése
- 2014. március 24.: a Keleti pályaudvar és a Baross tér területrendezése befejeződik
- 2014. március 31.: megnyílik a 4-es metró

meggyőződjenek a teljes rendszer megfelelő üzemeléséről. A Keleti pályaudvar előtti felszínrendezéseket 2014. március 24-ig kell befejezni, az utasforgalom pedig 2014. március 31-én kezdődhet.

MINDEN AUTOMATIZÁLT LESZ

A kocsikban most van vezetőfülke, de a 4-es metrót nem emberek fogják irányítani, a metrón csak „vonatfelügyelő" lesz. A metrót teljes egészében egy automatikus rendszer működteti, ez fog gyorsítani, lassítani, és az ajtókat is ez kezeli majd. Az első év után a vezetőfülkéket is kiszerelik a kocsikból, így elöl és hátul is ki lehet nézni az alagútba menet közben. Tarlós kiemelte, Közép-Kelet-Európában először Budapesten helyeznek üzembe ilyen metrót. „7,5 kilométer hosszú, 10 állomása lesz, az alagút átmérője 5,2 méter, mindenhol mozgólépcső viszi az utasokat a felszínre – sorolta a műszaki paramétereket. – Mindenben megfelel a kor követelményeinek, az új igényeknek, és minőségi szolgáltatást fog nyújtani. Csökkenti az utazási időt, és korszerű berendezései révén gazdaságosan üzemeltethető" – fogalmazott Tarlós István. Jelezte: a jövőben is rajta tartja a szemét a 4-es metrón, mert az aktuális események megvitatása érdekében rendszeresen összevont operatív értekezletet tartanak, amelyen a főváros mellett a DBR, a BKV, a Budapesti Közlekedési Központ vezetői és a szakhatóságok is részt vesznek.

NAGY KÖZÖSSÉGI TEREK

A 4-es metró ott járunkkor 85 százalékos készültségi szinten állt. Az állomások levegősek, a nagy közösségi terek első pillanatban

A 4-ES METRÓ ÁLLOMÁSAI

- Kelenföld vasútállomás
- Bikás park (Tétényi út)
- Újbuda-központ
- Móricz Zsigmond körtér
- Szent Gellért tér
- Fővám tér
- Kálvin tér
- Rákóczi tér
- II. János Pál pápa tér
- Keleti pályaudvar

Fotók: Iró Zoltán

igencsak meglepik az embert. A metró kivitelezéséből a szerkezet-, az alagút- és a vágányépítési munkák befejeztével még a felszínrendezések, a belső beépítés és a rendszerépítés van hátra, a belső beépítéssel 2013 őszén, a rendszerépítéssel 2014 év elején végezhetnek a kivitelezők. A budai oldali vonalszakasz pályatesztjei tavaly novemberben lezajlottak, az Alstom Metropolis prototípus jármű februárban megkapta a végleges típusengedélyt.

S. V. A.

A Budapesti Műszaki- és Gazdaságtudományi Egyetem konferenciája: Kutatás-fejlesztés és innováció

BME: számolni kell vele!

Péceli Gábor, a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem rektora

Érdemes fenntartani és fejleszteni a Műegyetemet, hangsúlyozták a BME által szervezett „Számoljon velünk" konferencia előadói. Az intézmény vezetői, valamint a kormányzati tisztségviselők, illetve vezérigazgatók egyaránt úgy vélték, a BME használható tudást ad a mérnökök új generációjának. Schváb Zoltán szerint, aki itt végez, annak megbecsült és jó munkája lesz.

„A Műszaki Egyetem feladata, hogy megfeleljen a kutatás és fejlesztés terén azoknak az elvárásoknak, amelyekért annak idején életre hívták. Ennek a konferenciának az a célja, hogy választ kapjunk arra a kérdésre: a kormányzat miként számol az intézménnyel" – helyezte rögtön képbe a hallgatóságot *Péceli Gábor*, a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem (BME) rektora a „Számoljon velünk – Kutatás-fejlesztés és innováció a Műegyetemen 2013" elnevezésű konferencia köszöntőjében. Kiderült, a BME a kutatás-fejlesztés és az innováció terén elért eredményeinek elismeréseként 2013-ban további négy évre megkapta a kutatóegyetemi címet. Ez arra kötelezi az egyetemet, hogy anyagi lehetőségeihez mérten – legalább szellemiségében – töretlenül folytassa az intézmény megújítását és újrapozícionálását célzó szakmai tevékenységét.

A „Számoljon velünk!"mottó jegyében szervezett rendezvény azt a közvélekedést kívánta tovább erősíteni, hogy a Műegyetem műszaki és üzleti képzéseivel megkerülhetetlen tényező, másrészt régi és új partnereit kívánta arra biztatni, hogy minden eddiginél bátrabban támaszkodjanak az intézmény szakértelmére és kapacitására. „És persze az is cél, hogy továbbra is számoljanak velünk!" – fogalmazott a rektor, aki adatok sokaságával támasztotta alá, hogy „a Műszaki Egyetem jól teljesít". Mindezek ellenére nem festette rózsaszínűre a jövőképet, mert leszögezte: „A Műegyetem jövője borús. Noha az egyetem 2013-ban ismét kiérdemelte a kutatóegyetemi minősítést, ám a nyolc felsőoktatási intézményre jutó 10 milliárd forintos Kiválósági Alapból mindössze 5,7 százalékot kapott.

Nagyon nehéz helyzetben van a Műegyetem, mert a fenntartói keret reálértéken mindössze a 2008-as szint 60 százaléka. Ilyen körülmények között 2014-ben képtelenség lesz azt a szolgáltatást nyújtani az országnak, a nemzetnek, amit eddig. A Műegyetem már végrehajtotta azokat a szerkezeti átalakításokat, amelyek megfelelnek a kormányzati elvárásoknak, így fogadóképes, minőségelvű, hatékony, a korábbi hibákat elkerülni képes szervezeti keretek között tevékenykedik" – mondta a rektor, egyúttal megjegyezte: kíváncsian várja, hogy a kormányzati szereplők miként számolnak az intézménnyel.

> „Persze az is cél, hogy továbbra is számoljanak velünk!" – fogalmazott a rektor, aki adatok sokaságával támasztotta alá, hogy „a Műszaki Egyetem jól teljesít."

Ezzel rögtön át is adta a szót „A Műegyetemmel számoló államtitkárok" elnevezésű programrész első felszólalójának. *Szaló Péter*, a Belügyminisztérium helyettes államtitkára megerősítette, a tárca „számol" a Műegyetem szakembergárdájával, egyúttal köszönetet mondott az évek óta nyújtott hathatós segítségért és kitartásért, amit az egyetem munkatársaitól kapott a minisztérium.

Fotók: Iró Zoltán

Szaló Péter, a Belügyminisztérium helyettes államtitkára

Schváb Zoltán, az NFM közlekedési helyettes államtitkára

„*Pintér Sándor* belügyminiszter eddigi munkája során rendszeresen igényelte a tudomány álláspontját a döntések meghozatala előtt. A döntéshozó nyugodtan alhat, ha jó a tanácsadója, mi ezt a támogatást a BME-től megkaptuk. Magam is egyre gyakrabban találkozom professzorokkal" – állította a helyettes államtitkár. Elmondta, a Sajó áradásakor, majd a kolontári vörösiszap-katasztrófa idején az egyetemen kidolgozott úgynevezett elöntési modellt vették alapul, és ennek mentén dolgozták ki a mentés részleteit, míg a katasztrófavédelem a kockázatelemzésekben kapott segítséget a Műegyetemtől. „A Műegyetem a Belügyminisztérium stratégiai partnere" – szögezte le.

> „Fontosnak tartjuk a mérnöki tudás szerepét a hazai közlekedési ágazat fejlesztésében, és az a tudásforrás, amellyel az egyetem rendelkezik, nélkülözhetetlen."

Schváb Zoltán, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedésért felelős helyettes államtitkára szintén úgy fogalmazott, a hazai közlekedéspolitika irányítójaként „számol" a Műegyetemen fellelhető szakértelemmel. „A mérnöki tudás megkerülhetetlen a magyar közlekedési ágazat fejlesztésében – szögezte le. – A közúti közlekedési balesetek halálos áldozatainak száma 2001 óta kevesebb, mint felére esett vissza. Arra törekszünk, hogy ez a kedvező tendencia tovább folytatódjon. Az új lehetőségek egyikeként tekintünk a szakmai együttműködés kiteljesítésére a Budapesti Műszaki Egyetemmel. Fontosnak tartjuk a mérnöki tudás szerepét a hazai közlekedési ágazat fejlesztésében, és az a tudásforrás, amellyel az egyetem rendelkezik, nélkülözhetetlen" – húzta alá Schváb Zoltán. Elmondta, hogy kezdeményezésére a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a Közlekedéstudományi Intézet bevonásával tíz diplomamunka megírásának támogatására biztosít pénzügyi forrást.

> „Az egyetemmel együttműködésben egy e-learning alapú közlekedési, KRESZ oktatóprogramot bocsájtunk rendelkezésre a hallgatók számára egy kísérleti mintaprogram keretében."

„Fiatal mérnökeinket motiválni szeretnénk, hogy felkészültségüket, tudásukat ebbe az irányba is fejlesszék" – indokolta a döntést.

A szakminisztérium vezetése elkötelezett az intelligens közlekedési rendszerek területén megkezdett átfogó európai és magyarországi munka folytatásában, és ezek fejlesztése a magyar mérnökök és leendő mérnökök számára is valódi szakmai kihívást jelenthet. „Ezért idén szeptembertől egy ITS kutatási programot indítunk közösen, amely részben épít a korábbi évek eredményeire, tapasztalataira, másrészt új lehetőségeket, újszerű megoldásokat tár fel" – jelentette be Schváb Zoltán, aki azt ígérte: a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretében áttekintik, hogy az egyetem mely programpontok tekintetében tud csatlakozni a Közlekedéstudományi Intézet keretei között folyó szakmai munkához.

Nikodémusz Antal, a Nemzetgazdasági Minisztérium főosztályvezetője

„A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium az elmúlt években tudatos és célzott szemléletformálással igyekezett elősegíteni a fiatalok közlekedésbiztonságának növelését. Ennek részeként az egyetemmel együttműködésben egy e-learning alapú közlekedési, KRESZ oktatóprogramot bocsájtunk rendelkezésre a hallgatók számára egy kísérleti mintaprogram keretében. A legjobbaknak 20 darab ingyenes motoros vagy autós elméleti képzést biztosítunk" – mondta, egyúttal bejelentette: a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakmai lapjaként megjelenő Közlekedésbiztonság című újság szerkesztősége az egyetem vezetésével egyeztetve nyílt napot szervez ősszel, hogy a téma iránt érdeklődőket megismertesse a szerkesztőségben folyó munkával, egyúttal publikálási lehetőséget biztosítson az egyetem oktatóinak és hallgatóinak.

A BME-ről szólva kijelentette: „Aki itt végez, annak megbecsült és jó munkája lesz" – mondta Schváb Zoltán helyettes államtitkár, aki maga is ebben az intézményben szerzett diplomát, illetve tudományos fokozatot.

Nikodémusz Antal, a Nemzetgazdasági Minisztérium főosztályvezetője az ipar és az egyetem kapcsolatának jelentőségét árnyalta. Kiemelte a nemzeti innovációs stratégia jelentőségét, egyúttal arra biztatta a Műegyetem vezetőit, hogy induljanak az intézmények számára kiírandó pályázatokon.

Az előadások után, a vállalatvezetők fórumán az ipar és a tudomány helyzetét elemezték a különböző iparágakból érkezett vezetők.

S. V. A.

Fotók: Iró Zoltán

Mindig az évszakoknak megfelelően vezessünk!

Az őszi közlekedés sajátosságai

Ősszel megváltoznak a biztonságos közlekedést alapjaiban befolyásoló körülmények. Az októbertől decemberig bekövetkező balesetek jellemző oka, hogy a gépjárművezetők nem a megváltozott időjárási, látási és útviszonyoknak megfelelően vezetik járműveiket, míg az észlelhetőség hiányosságai elsősorban a gyalogosok és kerékpárosok részére jelentenek többletkockázatot.

Fotó: shutterstock

ŐSSZEL MINDEN MEGVÁLTOZIK

A tavaszi és a nyári hónapokban a közlekedési viszonyok általában optimálisak. A járművezetők ezekben a hónapokban hamar hozzászoknak az ideiglenes „jóhoz", a hosszú nappalokhoz, a kedvező tapadási viszonyokhoz, a kiszámíthatóbb közlekedéshez, valamint a biztonságos közlekedéshez nélkülözhetetlen információk viszonylag egyszerű megszerzéséhez.

Ősszel azonban hirtelen minden megváltozik. Rövidülnek a napok, rosszabbra fordul az idő, gyakoribbak lesznek az eső áztatta utak, majd idővel a köd is korlátozza a gyorsabb haladást. Ősz végén már megjelenhet a hó és a jég, mely további kockázatokat jelent valamennyi közlekedői csoport részére, a járművezetőknek és gyalogosoknak egyaránt. A megváltozott viszonyokra időben fel kell készíteni a közúti járműveket, de az őszi időszak a korábbiaktól eltérő közlekedési magatartást is követel. De mire is figyeljünk ilyenkor a biztonságunk érdekében?

HA HIDEGEBBRE FORDUL AZ IDŐ

A gépkocsikat minden esetben célszerű felkészíteni az évszakkal járó változásokra, megvizsgálva valamennyi biztonsági berendezést és tartozékot. Elengedhetetlen az akkumulátor, a gumiabroncsok, a világítás és a fékrendszer ellenőrzése. Az őszi időszakban a gépkocsival történő közlekedés igen fontos kelléke a jól működő ablaktörlő, a megfelelő ablakmosó folyadék, továbbá a jégkaparó és a jégoldó spray. Ha beköszönt a hidegebb időjárás, akkor javasolt mielőbb időpontot kérni a téli gumiabroncsok cseréjére. A rövidülő nappali időszakok, a kedvezőtlenebbé váló látási és útviszonyok óvatosabb, sok esetben lassúbb haladást tesznek lehetővé, így már előre hosszabb menetidővel kell számolnunk. Különösen lakott területen

kívüli utakon, vagy közvilágítás nélküli útszakaszokon jelent problémát a gyalogosok és a kivilágítatlanul közlekedő kerékpárosok nehéz észlelhetősége. Sajnálatos módon sokan nem viselnek fényvisszaverő mellényt, amivel a balesetek megelőzhetők lennének. Márpedig a lakott területen kívüli elütések – a nagyobb haladási és ütközési sebesség miatt – gyakran végződnek tragédiával.

KÖRÜLTEKINTŐBBEN KÖZLEKEDJÜNK!

Az ősz az iskolakezdés időszaka is. Szeptember elején a diákok gyakorlatilag egyik napról a másikra tömegesen jelennek meg a közúti közlekedésben, s a vakációt követő „felszabadult" állapotuk, valamint a társakkal való ismételt találkozás öröme még inkább csökkenti a korukból adódóan egyébként is hiányos veszélyérzetüket.

A veszély másik oldala, hogy a nyári szabadságokat követően a felnőttek is igen nagy számban térnek vissza közlekedőként az utakra (ezt jelzik a gyakoribb reggeli forgalmi dugók), s ennek megfelelően az általuk jelentkező közlekedésbiztonsági kockázat is növekszik. Ezért a tanévkezdeti időszakban a gyerekek biztonságára fokozottan ügyelni kell. Óvatosabban, körültekintőbben kell tehát közlekednünk a tanintézetek környezetében, lassítani és fokozottan figyelni szükséges a gyermekeket szállító autóbuszok melletti elhaladáskor, és számítani kell a gyermekek váratlan úttestre lépésére.

Ősszel fejeződnek be a betakarítások, a szüret és más mezőgazdasági munkálatok. A termőföldek, gyümölcsösök és szőlőültetvények környezetében az úttesten sárfelhordásokra lehet számítani, mely nemcsak a motorkerékpárosokra, hanem a gépjárművel utazókra is veszélyt jelent. Ősszel tehát közlekedjünk óvatosabban, az évszaknak megfelelően!

Gégény István

A közlekedési hatóságnak ki kell szűrnie a manipulált járműveket!

- KÖRNYEZET
- MOBILITÁS
- BIZTONSÁG

Ezzel a címmel immár másodszor szervezett konferenciát a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) és a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) támogatásával a Közlekedéstudományi Intézet (KTI). A budapesti Makadám Mérnök Klubban megrendezett eseményen a meghívott előadók a közlekedési környezetvédelem, az energetika és a fejlődés várható irányait modellezték, amelyet a konferencia mottója is igyekezett kifejezni.

Fotó: Iro Zoltán

Fotók: Iró Zoltán

EMISSZIÓS MODELLALKOTÁS

A magyar közlekedés jövője: mivel, mikor, hogyan... mert utazni, szállítani kell! alcímmel meghirdetett szakmai találkozót *Tombor Sándor* nyitotta meg. A szervező KTI ügyvezető igazgatója kijelentette: a tavalyi konferencia sikere igazolta, hogy a szakma igényt tart az efféle összejövetelekre.

Dr. Szoboszlay Miklós, a KTI Zöld Autó Központ egyik vezető munkatársa a hazai közlekedés energetikai és szén-dioxid-kibocsátási modelljének megalkotását sürgette. Elmondta, a modellalkotás szerint 2050-re Magyarországon várhatóan 4,5 millió gépjármű közlekedik majd, ami azt jelenti, hogy „energiahatékonyság terén meghökkentően nagy változások előtt állunk". Az emissziós modellezés jelentősége épp a nagy változások előrejelzésében rejlik, ugyanis ezek révén a szakma felkészülhet az újabb kihívásokra. Dr. Szoboszlay Miklós következtetései szerint elsődleges feladat, hogy a szakma az emberekkel elfogadtassa a közlekedési szokások megváltozását; az emberiségnek a károsanyag-kibocsátás csökkentésére az összes lehetséges eszközt ki kell használnia, ami a mai közösségi közlekedés jelentős átalakulásához vezethet.

GAZDASÁGOSSÁG VS. POLITIKAI ÉRDEK

Elektomobilitás – áldás vagy átok címmel megtartott előadásában *dr. Hanula Barna* egyből árnyalta a károsanyag-kibocsátás mérséklésének jelenleg ismert lehetőségeit. A Széchenyi István Egyetem Ipari kapcsolatok dékánhelyettese rámutatott, egy nemzeti euró előállítása fél kiló szén-dioxid kibocsátásával párosul. Szerinte a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése a közlekedésben a jelenleg ismert technológiákkal drága és majdhogynem haszontalan. Kifejtette, hogy Németországban kutatóként egymillió eurós kísérletben vehetett részt, amely azt volt hivatott eldönteni, hogy a kor egyik legismertebb hibrid járműve valóban olyan környezetkímélő-e. „A hibrid ehhez nem tett hozzá" – állította, miután a kutatás szerint ezeket az eredményeket a mai, modern gépjárművek motorjainak precízebb összeszerelésével, jobb gumiabroncsokkal, pontosabb váltóival is el lehetne érni. Eközben a hibrid ára jóval magasabb, mint a többi gépjárműé, és az előállítása is sokkal bonyolultabb. Egyúttal leszögezte, a szén-dioxid-kibocsátás csökkentését nem minden esetben az ésszerűségi vagy a gazdaságossági elemek határozzák meg, gyakran politikai érdekek mentén születnek a döntések.

Dr. Szoboszlay Miklós, a KTI Zöld Autó Központ vezető munkatársa ▲

Dr. Ruppert László, a KTI nyugalmazott ügyvezető igazgatója ▼

ELKÖTELEZETT HATÓSÁG

Győri Gyula, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke aláhúzta, a hivatal számára előírt jogszabályok általánosak, de nehezen érvényre juttathatók, hiszen azokat másképp kell értelmezni egy nagyváros közlekedésében, egy ipari övezetben vagy épp egy turisztikailag kiemelten fontos közegben. Az NKH folyamatosan átalakul, hogy alkalmazkodjon a változó igényekhez, egyúttal ügyelnie kell arra, hogy eközben is képes legyen a folyamatok fölötti kontrollra, ellenőrzésre. A közlekedési hatóságnak kiemelten fontos feladata a környezetvédelmi és közlekedésbiztonsági célok elérésének elősegítése. Az új előírások azonban bonyolult technikai megoldásokkal, nagy költséggel teljesíthetők. A mai gépjárművek értékének egyre jelentősebb hányadát képezi a környezetvédelmet és a közlekedésbiztonságot szolgáló berendezések értéke. Ezek akár a több millió forintot is meghaladhatják. Közös jellemzőjük, hogy bizonyos időközönként cserére szorulnak. A járműtulajdonosok egy része azonban a szakszerű és jogszerű üzemeltetés helyett „könnyű és olcsó" megoldásként a környezetvédelmi berendezések rombolásába kezdett – fogalmazott Győri Gyula, és leszögezte: a hatóságnak ki kell szűrnie az ily módon manipulált járműveket. Az NKH-ra váró feladatokról szólva kiemelte a jogszabályok maradéktalan betartását és betartatását az ésszerűség és a nemzeti érdekek figyelembevételével. A hatóság elkötelezett az ellenőrzéseket végzők folyamatos, naprakész jogi, műszaki és biztonsági információkat tartalmazó továbbképzése mellett, a műszaki vizsgálatokhoz szükséges korszerű berendezéseket pedig a jövőben is biztosítani fogja.

Fotók: Iró Zoltán

Érsek István, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettese,, a Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal vezetője

Dr. Paár István, a KTI Zöld Autó Központ vezetője

A SZANKCIONÁLÁSI RENDSZER FEJLESZTÉSE

Az NKH feladata, hogy jogalkalmazóként betartassa a jogszabályokat – erősítette meg *Érsek István*, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettese, a Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal vezetője. Elmondta, a hatóságot új kihívások elé állították a környezetvédelmi szabályok és a technikai fejlődés. Első számú cél a közlekedés biztonságának növelése, a balesetek számának csökkentése, a környezetet ért terhelések mérséklése. A környezetvédelmi előírások egyre szigorúbbak, amire a járműipar egyre bonyolultabb és drágább megoldásokkal reagált. A hazai gépjárműállomány átlagéletkora azonban 2013-ra várhatóan meghaladja a 13 évet. Mivel a környezetvédelmi cserealkatrészek a használt jármű értékéhez viszonyítva jelentős összegbe kerülnek, a tulajdonosok a jogszabálysértést is vállalják. „A primitív, mechanikai beavatkozásoktól kezdve, melyek során a katalizátorok belső szerkezetét összetörve biztosítják a gázok szabad áramlását, a nehezen felfedezhető elektronikai beavatkozásokig és ezek kombinációjáig mindenféle manipulációval szembesülünk, és találkoztunk már a légzsákok kiiktatásával is” – mondta. A hatóság az ellenőrzések fokozásával, a már ismert korszerű technológiák kiaknázásával, a járművek egyre fejlettebb fedélzeti elektronikáját a közúton is diagnosztizálni képes műszerek alkalmazásával állíthatja meg a káros tendenciát. Érsek István kijelentette, a szankcionálási rendszer fejlesztése is fontos feladat, mert a Kkt. szerint 10 000 forinttól 800 000 forintig terjedő bírság szabható ki, de a közúti közlekedési bírságokról szóló kormányrendelet nem tartalmaz ilyen jellegű bírságtételeket. Egyúttal fontosnak nevezte a nemzeti elektronikus nyilvántartásból valamennyi műszaki információhoz való online hozzáférést, mivel ez az ellenőrzések hatékonyságát jelentősen növelné.

TISPOL ellenőrzés: fókuszban a tehergépjárművek és az autóbuszok

Három nap, 686 lefülelt szabálytalanság

Teljes pályás leterelés, a forgalom parkolóba irányítása, nyolc szervezet nyolcvan munkatársával végrehajtott átfogó közúti ellenőrzés: ez a TISPOL, vagyis a háromnapos közlekedésbiztonsági akció.

Fotók: Irá Zoltán

ÖSSZEHANGOLT ELLENŐRZÉSEK

Ha az ember a Balatontól Nagykanizsa felé veszi az irányt, az M7-es autópálya 194. kilométerénél elhelyezkedő zalakomári pihenőhely ideális helyszínnek tűnik az üléstől elgémberedett testrészek kinyújtóztatására és egy kávé vagy frissítő üdítő elfogyasztására. Emellett ideális helyszíne volt az átfogó közúti ellenőrzési akciónak is. Ahogy azt a hatóságok előre bejelentették, a július 25-27. közötti fokozott ellenőrzési akció során elsősorban az autóbuszokra és nehéz tehergépjárművekre fókuszáltak a munkatársaik.

A TISPOL az Európai Közlekedésrendészeti Szervek Hálózata, mely évente több alkalommal szervez összehangolt közúti ellenőrzéseket Európa fő közlekedési útvonalain. A szervezet célul tűzte ki, hogy Európa útjain senki ne haljon meg vagy szenvedjen súlyos sérülést egy elkerülhető, megelőzhető közúti balesetben. Az összehangolt ellenőrzések célja tehát a közlekedésbiztonság javítása és a közúti közlekedési balesetek számának és súlyosságának további csökkentése.

Ezúttal a tehergépjárművekre és autóbuszokra vonatkozó szabályok betartását helyezték a célkeresztbe. Kiemelt figyelmet fordítottak a vezetési és pihenőidőkre, a veszélyes anyagok szállítására, a gépjárművek műszaki állapotára vonatkozó előírások betartására, a beutazás és belföldön tartózkodás jogszerűségének vizsgálatára.

A háromnapos ECR – TISPOL „European Operation Truck & Bus” közlekedésbiztonsági akcióban részt vettek a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a Megyei/Fővárosi Kormányhivatalok Közlekedési Felügyelőségei és Katasztrófavédelmi Igazgatóságai, az Állami Autópálya Kezelő Zrt., a Nemzeti Adó- és Vámhivatal, a Polgárőrség, az Állat-egészségügyi Hatóságok és a rendőrség szakemberei. Az összehangolt, pontosan megtervezett akció során teljes pályás ütelterelést vezettek be, és minden közlekedőt a zalakomári pihenőhely parkolójába irányítottak.

AZ AKCIÓ TAPASZTALATAI

Az ország területén a három nap alatt összesen 6052 teherautót és autóbuszt ellenőriztek a hatóságok, ezek közül 686 esetben állapítottak meg valamilyen szabálytalanságot. Az ellenőrzés tapasztalatai szerint a leggyakoribb probléma a nem biztonságos rakományrögzítés volt (201 eset). Tizenegy jármű esetében olyan súlyos szabálytalanságokat tapasztaltak, hogy megtiltották annak továbbhaladását. Sebességtúllépésért 189, ittas vezetés miatt hét alkalommal kellett rendőri intézkedést kezdeményezni. A közlekedési hatóság munkatársai 47 sofőr esetében fedeztek fel vezetési és pihenőidős szabálytalanságot, 109 esetben pedig az okmányokkal volt probléma. Négy jármű ellenőrzésénél felmerült az embercsempészet gyanúja.

Fotók: Iró Zoltán

Az Állami Autópálya Kezelő Zrt. Díjellenőrző Csoportja az ellenőrzési ponton áthaladó autók 2,71 százalékánál tapasztalta az úthasználati jogosultság díjfizetésének elmaradását. Velük szemben pótdíjat szabtak ki. A helyszínen a szabályszegéseket elkövető külföldi állampolgárok járművezetőivel szemben – a szakzsargonnal élve – a visszatartás jogintézményét alkalmazták. Ennek tudható be, hogy a helyszínen 21-en fizették ki a bírságot.

Az ellenőrzés során kiderült, hogy egy személygépkocsi olasz állampolgárságú vezetője három afrikai személyt szállított, akik nem tudták hitelt érdemlően igazolni az országban való jogszerű tartózkodásukat, ezért őket előállították a Zala megyei Rendőr-főkapitányságon.

A fenti ellenőrzésen kívül augusztus 22-24. között a „Speed” (sebesség), szeptember 10-12. között a „Seatbelt” (biztonsági öv), október 8-10. között a „Truck and Bus” (tehergépjármű és autóbusz), december 13-14. között pedig az „Alcohol & Drugs” (ittas vezetés vagy droghasználat) elnevezésű TISPOL akciókat rendezték, illetve rendezik meg Magyarországon.

S. V. A.

TISPOL-AKCIÓK a baleset-megelőzésért

A TISPOL (European Traffic Police Network) az Európai Közlekedésrendészeti Szervek Hálózata, melynek egyik legjelentősebb, de mindenképpen a legreprezentatívabb, a közlekedők legszélesebb körét érintő tevékenysége, amikor nemzetközi közúti közlekedési ellenőrzéseket szervez, melyek Európa területének jelentős részére kiterjednek. A TISPOL által szervezett nemzetközi akciókat a tagállamok közlekedési hatóságai egy időben és mindig azonos céllal hajtják végre. 2013-ban kilenc nemzetközi közúti ellenőrzést tartanak. Az ellenőrzések alapvetően az olyan nemkívánatos járművezetői magatartások ellen irányulnak, melyek a legnagyobb közlekedésbiztonsági kockázatot rejtik. A TISPOL egy-egy konkrét hetet jelöl meg az ellenőrzések végrehajtására, melyen belül a tagállamok eldönthetik, hogy a lehetőségeknek és a helyi sajátosságoknak megfelelően milyen időtartamban (két-három nap) szervezik meg saját programjukat. A Nemzeti Közlekedési Hatóság és a magyar rendőrség közösen határozza meg ezen akciók pontos dátumát, és közösen is hajtják végre ezeket, tekintettel a szakmai partnerségre, továbbá arra, hogy a két hatóság részben eltérő jogosultságokkal rendelkezik a közúti ellenőrzések végrehajtása terén.

A kontúrfólia „szemmel láthatóan” növeli a közlekedésbiztonságot

A láthatóság éjszakája

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) változatlanul kiemelt feladatának tekinti a hazai közlekedésbiztonság javítását. Ezért a szaktárca kezdeményezésére, a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. szervezésében, megrendezésre került A láthatóság éjszakája című minikonferencia és szakmai bemutató, amelynek résztvevői a saját szemükkel győződhettek meg, hogy mekkora a különbség egy kontúrfóliázott és egy kontúrcsík nélküli nehéz tehergépjármű láthatósága között.

KONTÚRFÓLIA FUVAROZÓKNAK

A tehergépjárműves közúti közlekedési balesetek a jelentős anyagi káron túl gyakran emberéletet is követelnek. A statisztikák szerint e tragédiák több mint egyharmada éjszaka, korlátozott látási körülmények között történik, ezért ezeknek a baleseteknek a megelőzésében nagyon fontos szerep jut a láthatóságot javító fényjelző, fényvisszavető anyagok használatának. Ezek közé tartozik a nagyobb méretű gépkocsik felépítményén alkalmazott úgynevezett kontúrfólia, melynek kötelező használatát – a 2007/35/EK irányelvvel összhangban – a többször módosított 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet írja elő 2011. július 10-étől az újonnan forgalomba helyezett hét és fél tonnánál nehezebb tehergépjárművek esetében. A rendelet hatálybalépése előtt forgalomba helyezett járművekre azonban ez a kötelezettség nem vonatkozik. A „Nehéz gépjárművek láthatóságának fokozása a 2007/35/EK irányelvvel összhangban, felzárkózási program”-ban három hazai fuvarozói érdekképviselet (FUVOSZ, MKFE, NiT Hungary) és a Magyar Posta Logisztika bevonásával, egy meghatározott keretösszeg felhasználása mellett, kontúrfóliához juttattak olyan fuvarozó vállalkozásokat, amelyek az előírások szerint nem kötelezettek ilyen eszköz használatára.

LÁTNI ÉS LÁTSZANI

„A közúti közlekedés biztonságának legalapvetőbb elemi közé tartozik a látni és látszani elv érvényesítése. Elméletben minden közlekedő tisztában van vele, milyen veszélyeket jelenthet korlátozott látási viszonyok között vezetni, de nem minden közlekedő méri fel a kockázat

nagyságát, és a gyakorlatban akár a sebesség megválasztásakor, akár a látszani elv alkalmazásakor tanúi lehetünk felelőtlen magatartás megnyilvánulásának a közutakon" – hangoztatta köszöntőjében *Schváb Zoltán*, az NFM közlekedésért felelős helyettes államtitkára a Hungaroringen található Groupama Garancia Vezetéstechnikai Centrumban, a Közlekedéstudományi Intézet Közlekedésbiztonsági Központja által, három fuvarozói érdekképviselet támogatásával szervezett június 20-i konferencián. A helyettes államtitkár üzenetében felhívta a figyelmet a nehéz tehergépjárművek láthatóságának fontosságára, a fényvisszavető kontúrcsík használatára. „Minden eszköz, ami esélyt ad a többi közlekedő számára, hogy időben észleljen bennünket, egyúttal a saját biztonságunkat is szolgálja" – jelentette ki.

A magyarországi baleset-megelőzés egyik legfontosabb dokumentuma, a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2011–2013 önálló témaként foglalkozik a nehéz tehergépjárművek biztonságos közlekedésével, annak érdekében, hogy e területen is csökkenteni lehessen a balesetek számát. A tárca támogat minden olyan nemzetközi és hazai kezdeményezést, amely érdemben járulhat hozzá a járművezetők igényeinek megfelelő, az út- és hálózatüzemeltetők tevékenységét segítő magas színvonalú, biztonságos és intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások meghonosításához – tette hozzá Schváb Zoltán, majd aláhúzta: a látni és látszani elv következetes alkalmazása életeket menthet. „Mert az emberi élet, az egészség és a biztonság a legfontosabb."

Fotók: Iró Zoltán

EREDMÉNYES FÉNYCSÍKOZÁS

Az éjszaka történt balesetek az összes baleset kb. egynegyedét-egyötödét teszik ki, de az ezekben elhunytak aránya megközelíti a negyven százalékot, tehát ez az időszak súlyosbító tényező – hangsúlyozta *Deák János*. A Közlekedéstudományi Intézet kutatója, az EU és ENSZ-EGB Közúti Jármű Műszaki Koordinációs Központ vezetője a látást-láthatóságot javító műszaki lehetőségek közül kiemelte az új, hatékony fényszórók, retro-reflektív fényvisszaverő felületek alkalmazását az utat szegélyező elemeken (korlátokon, táblákon, útburkolati jeleken) és a közlekedés résztvevőin: a gyalogosokon, kerékpárosokon és a nagyméretű járműveken. Mint mondta, a nagy járművek túlreprezentáltak a halálos balesetekben. Például Angliában az utakon közlekedő járműveknek csak másfél százaléka nehéz tehergépkocsi, ugyanakkor a halálos áldozatot követelő balesetekben 15 százalékos a részesedésük, miközben a futásteljesítményük az átlag hatszorosa. A MIRA angol intézet vizsgálatai szerint 200 részletesen megvizsgált nehézteherautó-balesetből 26-ban játszott szerepet a láthatóság, és 13-at (6,5 százalék) lehetett volna nagy valószínűséggel megelőzni a tehergépjármű láthatóságának javításával.

De egyéb nemzetközi adatok is a fénycsíkozás eredményességét támasztják alá. Az Egyesült Államokban 19–38 százalékkal csökkent (nappali adatokat is tartalmaz) a nehezen észlelhető tehergépjárművek miatt bekövetkezett balesetek száma. Hollandiában az évi kilenc ilyen típusú halálos balesetből kettőt-hármat lehetne megelőzni kontúrcsík használatával, míg a 83 súlyos baleset 20-30-ra szorítható vissza. Deák János szerint a kontúrfólia alkalmazásakor a lényeg az, hogy a fényvisszaverő csíkok ne csak a jármű jelenlétére, hanem a méretére is utaljanak, a vízszinteshez/függőlegeshez legközelebb álló módon, egyenletesen elosztva, a szélesség/hossz 80 százalékára terjedjenek ki.

KONTÚRFÓLIA = BIZTONSÁG

Siska Tamás közlekedéspszichológus előadásában elmondta, legalább minimális mértékű kontraszt (a tárgy és közvetlen környezete közötti fénysűrűség-különbség) szükséges a tárgy felismeréséhez, függetlenül a fény mennyiségétől vagy a tárgy nagyságától. Éjszaka csökken a kontraszt, ezért nehezebben ismerjük fel a tárgyakat. A kontrasztérzékenységet nem tudjuk javítani, de a kontrasztot felerősíthetjük fényvisszaverő anyagok alkalmazásával, aminek következtében megnövekszik az észlelési távolság. A szakember rámutatott, kontúrfóliával ellátott kamion észlelési távolsága tiszta időben, éjszaka, közvilágítás nélküli útszakaszon kb. 600 méterrel nagyobb, mint fólia nélkül. A kontúrjelző fényvisszaverő csík nagy előnye, hogy nemcsak az előttünk haladó jármű láthatóságát növeli meg, hanem

azonnal információt szolgáltat arról is, hogy az a jármű tehergépkocsi. Továbbá a kontúrfólia valószínűleg segíti a követési távolság változásainak pontosabb észlelését is.

A kontúrfólia fényvisszavető képességeit, műszaki jellemzőit *Bogár László*, a 3M Közlekedésbiztonsági Üzletágának munkatársa mutatta be a rendezvényen.

Dékány Zsolt

Fotók: Irő Zoltán

MINDANNYIUNK ÉRDEKE!

A minikonferenciát követően a rendezvény résztvevői a Groupama Garancia vezetéstechnikai pályáján – a Fuvarozó Vállalkozók Országos Szövetsége, a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete és a NiT Hungary – Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete támogatásával – megrendezett kültéri technikai bemutatón a saját szemükkel győződhettek meg a kontúrfóliás és anélküli tehergépjárművek láthatóságának különbségéről. Ami óriási! Szinte hihetetlen, de amikor a fényszóró a több száz méterre parkoló, kontúrcsíkkal ellátott tartályos gépjárművet pásztázta, annak kontúrjai gyönyörűen kirajzolódtak a sötétben. Bizonyítandó, hogy a közlekedés többi résztvevője már hosszú másodpercekkel azelőtt észlelni tudja az ilyen járművet, hogy utolérné azt, s így megfelelő idő áll rendelkezésére a lassításra és a biztonságos előzéshez való felkészülésre. De még ennél is plasztikusabb és szembetűnőbb volt a különbség a tanpálya egyik oktató járművéből nézve, amely a vízoszloppal nehezített pályán haladt, s a pályaszakasz végén egy fényvisszaverő csíkozású, illetve egy kontúrfólia nélküli nehéz tehergépjármű állt, kivilágítatlanul. Az „esőben" lehetett igazán megtapasztalni azt a jelentős időeltolódást, ami a két jármű észlelése között mutatkozott. Ráadásul nemcsak előbb vettük észre a kontúrfóliázott teherautót a másiknál, de arról is gyors információt kaptunk, hogy a jármű, amelyikhez közelítünk, egy tehergépkocsi. A bemutató legfontosabb tapasztalata, hogy a kontúrjelző fényvisszaverő csík alkalmazása a nehéz tehergépjárműveken valóban nagyon komoly mértékben hozzájárulhat a közúti közlekedésbiztonság további javításához, így a kontúrfólia használatának minél szélesebb körű elterjesztése mindannyiunk közös érdeke kell, hogy legyen!

Együttműködik az NKH és a Vezetéstechnikai Centrum

Közösen a biztonságért

A vezetéstechnikai és baleset-megelőzési ismeretek fejlesztése a célja a Nemzeti Közlekedési Hatóság és a Groupama Garancia Vezetéstechnikai Centrum (Hungaroring) között létrejött együttműködési megállapodásnak. A közúti balesetek számának további csökkentése érdekében megkötött szerződést *Győri Gyula* elnök és *Gazsi Júlia* ügyvezető írta alá.

ÚJABB ÁLLOMÁS

Szerződést kötött az NKH és a Hungaroring, a dokumentumot a két szervezet vezetője látta el kézjegyével. A hazai közlekedésbiztonság és baleset-megelőzés területén már eddig is példaértékű összefogás újabb állomása a mostani együttműködés – fogalmazott *Győri Gyula*, a közlekedési hatóság elnöke. Hozzátette: össztársadalmi érdek a közlekedésbiztonság fokozása és magas szinten tartása. A közlekedésbiztonság a hatóság számára olyan stratégiai terület, melyet a közlekedésigazgatás és az ellenőrzés eszközein keresztül napi szinten befolyásol. A mostani együttműködés kapcsán hatékony segítséget kívánnak nyújtani különböző korcsoportoknak és szegmenseknek. a gyermekektől egészen a hivatásos járművezetőkig.

STRATÉGIAI PARTNEREK

Gazsi Júlia, a Groupama Garancia Vezetéstechnikai Centrum ügyvezetője kijelentette, a Tanpálya a Nemzeti Közlekedési Hatóságra, mint egyik legfontosabb stratégiai partnerére tekint, amellyel együttműködve érheti el kitűzött céljait. „Örülünk, hogy minket választottak, hiszen az elmúlt tizenöt évben felhalmozott szakmai tudásunk együtt még fokozottabban kiaknázható a balesetmentes közlekedésért folytatott kampányunkban. A prevenciót, a megelőzést mindketten fontosnak ítéljük meg, és a rövidesen beinduló gyermekprogramunkkal immár minden korosztályt meg tudunk szólítani, így a közös erőfeszítéseink remélhetőleg komoly eredményekkel járnak majd közútjaink és az ott közlekedők biztonsága érdekében” – emelte ki *Gazsi Júlia*.

Az együttműködési megállapodás alapján a két fél közös szakmai javaslatokat, programokat dolgoz ki, kölcsönösen megjelenési lehetőséget biztosítanak a rendezvényeken, a célok elérése érdekében pedig munkacsoportot hoznak létre.

A vezetés közbeni mobiltelefonálás komoly baleseti faktor

Életünket a kezünkben tartjuk

Életünk szó szerint a kezünkben van. Sokan nem is gondolnak arra, hogy gépjárművezetés közbeni telefonáláskor milyen veszélyek leselkedhetnek rájuk. Testi épségünk olykor egy elhibázott mozdulaton, egy adott pillanatban rosszul meghozott döntésen, a koncentráció hiányán múlhat. Az élet sok területén ejtünk hibákat, melyek többnyire csak bosszúságot vagy anyagi veszteséget jelentenek, de amikor közlekedünk, sok esetben végzetes tragédiákhoz vezethet könnyelműségünk, figyelmetlenségünk. A mobilkommunikációs eszközök közlekedés közbeni használata komoly baleseti faktor, melynek felismerése és megelőzése, a közvéleményben való tudatosítása fontos feladat.

Fotó: shutterstock.com

A mobiltelefonok által okozott problémát korán felismerték, így annak tudományos vizsgálatára már 1995-ben sor került. Ebben az időben, hazánkban csak 300 ezren használtak mobiltelefont, de ez a szám 2005-re kilencmillióra emelkedett, és ma a közlekedő és mobiltelefont használó népesség szinte lefedi egymást. Az egykori Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium Gépjárműközlekedési Főosztályának megbízásából a Közlekedéstudományi Intézet kezdte el az első kutatást a jelenség vizsgálatára. A kutatás megbízott vezetője *Gábor Miklós* tudományos munkatárs volt, akinek munkáját *Dr. Holló Péter* témafelelős segítette.

> A vizsgálati jelentés felhívta a figyelmet, hogy felvilágosító, oktató, nevelő tevékenységgel kell tudatosítani a mobiltelefon-használók körében a lehetséges veszélyforrásokat.

Az elkészült tanulmány többek között kimutatta, hogy a gépjárművezetés közbeni telefonálás milyen hatással van a reakcióidőre, a döntéshozatalra kritikus helyzetekben, a visszapillantó tükör használatára, a jármű úton elfoglalt helyzetére, illetve az előtte haladó jármű sebességéhez való alkalmazkodásra, és hogy mekkora érzékelési és mentális terhelést jelent a vezető számára a telefon kézben tartott, illetve kihangosító eszközzel való használata. A vizsgálati jelentés felhívta a figyelmet a probléma fontosságára, arra, hogy a későbbiekben felvilágosító, oktató, nevelő tevékenység formájában kell tudatosítani a mobiltelefon-használók körében a lehetséges veszélyforrásokat. Ennek nyomán 1998-ban került a KRESZ-be a kihangosítók előírása, illetve a kézben tartott telefon használatának tiltása. Ez a rendelkezés még nem teljes megoldás, mivel különböző vizsgálatok kimutatták, hogy a telefonálók figyelmét a kommunikáció is elvonja a vezetéstől, ezért a későbbiekben ezt egyéb eszközökkel szabályozni kell.

A kutatások egy időre leálltak, de a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) 2004. júniusi küldöttközgyűlésén *Bíró József* főtitkárhelyettes kezdeményezte azok folytatását, mivel úgy vélte, a kérdéssel komolyabban kellene foglalkozni. Ekkor elindult egy társadalmi célú civil kezdeményezés a közlekedés közbeni mobiltelefon-használat kultúrájának formálására.

> A KTE, a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretében, kérdőíves felmérést végzett a Soproni Volt Fesztiválon a fiatalok közlekedés közbeni mobilhasználati szokásairól.

A KTE kiváló keretet nyújt az ilyen kérdések felvetésére, megvitatására. Az aktív adatgyűjtések 2009-ben kezdődtek a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretében, amikor a KTE Közlekedésbiztonsági Állandó Bizottsága – egy közlekedésbiztonsági direkt marketing részeként – kérdőíves felmérést végzett a Soproni Volt Fesztiválon, hogy képet kapjon a fiatalok közlekedés közbeni mobilhasználati szokásairól.

A felmérés módszertanát *dr. Juhász János*, a KTE közlekedésbiztonsági szakértője dolgozta ki, és ő értékelte az adatokat is. A mintegy 1200 fiatal által kitöltött kérdőív adatait elemezve megállapítható volt, hogy a probléma valós, mivel a válaszadók mintegy 70%-a használ mobiltelefont vezetés közben, sőt 20%-uk

Fotók: Szántó Ágnes

saját bevallása szerint SMS-ezik is. Az egyre modernebb kommunikációs eszközök nagymértékben átrajzolják az életet, melynek eredményeként a virtualitás és a valóság összemosódik.

A közlekedésbiztonság számára ez nagy kihívás. A figyelemelterelő hatások révén a reakcióidők csökkennek, és könnyen megtörténik a tragédia. A mobilkommunikációs eszközök közlekedés közbeni használata alattomos veszélyeket rejteget. Az emberek nem mérik fel a jelenség súlyát mindaddig, míg a saját bőrükön nem tapasztalják. A közlekedőkben még azelőtt tudatosítani kell ezt, hogy a tragédiák bekövetkeznének. A baleseti okok vizsgálatakor egyébként nehezen bizonyítható, hogy a telefonálás volt a hibaforrás. Ezekre még nem terjednek ki megfelelő részletességgel a baleseti vizsgálatok.

A KTE Közlekedésbiztonsági Állandó Bizottsága időközben Közlekedésbiztonsági Tagozattá alakult, és idén kiterjedtebb kutatás keretében vizsgálja az informatikai forradalom hatását a különböző generációk közúti közlekedési szokásjellemzőire a biztonságos közlekedés aspektusából. A feladattal megbízott, a KTE által létrehozott munkabizottság tagja *Siska Tamás*, független munka-szakpszichológus, *dr. Jankó Domokos*, a KTE közlekedésbiztonsági szakértője és *Kibédi-Varga Lajos*, a Közlekedésbiztonsági Tagozat alapító tagja. A munka szakmai koordinálásában Bíró József továbbra is aktív szerepet vállal.

Az adatgyűjtések során első lépésként a 15–30 éves korosztály mobiltelefonálási szokásjellemzőinek vizsgálatára fektették a hangsúlyt. A tendenciák megismerésére idén is a Volt Fesztivált választották mintagyűjtő terepnek, mivel ez a legnagyobb hazai, jellemzően magyar fiatalok által látogatott rendezvény – a sok külföldit vonzó Sziget Fesztivállal ellentétben –, így az adatgyűjtés során a magyarországi szokásjellemzőkre derülhet fény. 2013-ban közel 110 ezer látogató fordult meg a fesztiválon, közülük 1500-an működtek együtt a kutatókkal, ami megfelelő szám az eredményes mintavételhez. Munkájukban nagy segítségükre volt a KTE aktív csoportja, valamint a Wilfing Áron Egyesülettel is kiváló szakmai kapcsolatban állnak, mely a baleset-megelőzés területén folytat sikeres tevékenységet.

Egy ilyen felmérés során fontos a módszerek attraktivitása, mellyel odavonzzák az érdeklődőket. A fesztiválon a Civil Faluban megtalálható az egyéb rendezvényekről már jól ismert Közlekedésbiztonsági sátor, ahol a munkatársak számos programmal, balesetmegelőzési és közlekedésbiztonsági propagandatevékenységekkel várják a fiatalokat. A részeg-szemüveg és a biztonsági öv szimulátor igen csalogató a fiatalok számára. Bár sokan szórakozásból próbálják ki, de elrettentő élményként ivódik beléjük, hogy mennyire veszélyes lehet egy kis sebességgel való ütközés is. Egy ilyen teszt után a baráti társaság többi tagja is szívesen tesz egy próbát, így egyre többen szembesülnek ezzel a meghatározó élménnyel. A munkatársak megszólítják a fiatalokat, invitálják a kérdőívek kitöltésére, akik szívesen vesznek részt a feladatban, így segítve az adatgyűjtést. Extra motivációként minden résztvevő ajándékba kap egy fényvisszaverő szalagot, mely a közlekedésben a biztonságukat szolgálja. A fesztivál sok résztvevőjén látni ezeket a szalagokat, melyek egy éjszakai, út menti hazagyaloglás esetén is praktikus és baleset-megelőző kiegészítőként köszönnek vissza.

> A fesztivál a kisebb gyermekek számára is nyitott, így az őket kísérő szülőket szintén elérhetik a propagandatevékenységgel, és később a felmérésekbe is bevonhatják őket.

A fesztivál további sajátossága, hogy kisebb gyermekek számára is nyitott, így az őket kísérő szülőket szintén elérhetik a propagandatevékenységgel, illetve később a felmérésekbe is bevonhatják őket. (A kutatók az idősebb nemzedék szokásjellemzőinek vizsgálatát is tervezik a jövőben.)

A Volt Fesztiválon 2009 óta végzett kutatómunka során a részletes pontossággal összeállított, a mobil korszak új kihívásaival jelentősen kibővített kérdőívek segítségével felmérték a vezetés közbeni mobiltelefon-használati szokásokat. A kérdőívek aktualizálását, a helyszíni felmérést és az önkéntesek munkáját Kibédi-Varga Lajos koordinálta. A végeredmény nem reprezentatív alapon kiválasztott minta, de az értékelhető számú kitöltött kérdőív valós képet mutat.

> Az okostelefon-használók aránya az elmúlt évben 17%-kal emelkedett, ezáltal a csábítás is egyre nagyobb arra, hogy járművezetés közben az ember könnyelmű legyen.

A távlati tervek között szerepel, hogy javaslatokat tehessenek a problémák megelőzésére. Ennek eszközei többek között a felvilágosítás, a tájékoztatás, a jogszabályok megfelelő módosítása.

Idén külön kérdőíveket készítettek a kerékpárosok és a gépjárművezetők szokásjellemzőinek vizsgálatára. Előbbire azért volt szükség, mert egyre több kerékpárral közlekedő használ helytelenül mobileszközöket, így rájuk is több figyelmet kell fordítani. Mindkét esetben a megkérdezettek kétharmada veszélyesnek tartotta a mobileszközök használatát közlekedés közben. A további kutatások, majd szabályozások célja, hogy a maradék egyharmad szemléletét is megváltoztassák, ezáltal hozzájárulva a biztonságosabb közlekedés megteremtéséhez.

Az évek során összegyűjtött adatok kiértékelése nyomán elmondható, hogy a mobil- és okostelefonok közlekedés közbeni használatában nincs javulás. Arra nincs számszerű adat, hogy az okostelefonok elterjedése rontotta-e a baleseti számokat, de tény, hogy az egyre több funkció még inkább elvonja a figyelmet. A rendőrség vizsgálatai sem terjednek ki minden esetben arra, hogy a balesetek során használtak-e mobiltelefont. Pedig szükséges lenne ennek a vizsgálata, nem kizárt ugyanis, hogy a mobiltelefon helytelen használata vezetett a balesethez. Nagy segítség lenne a balesetmegelőzésben, ha ezek a felmérések kimutatnák, hogy milyen arányban okozza a baleseteket a vezetés közbeni mobilozás.

A KTE Közlekedésbiztonsági Tagozatának munkatársai úgy állítják össze a kérdőíveket, hogy felmérhessék a mobilkommunikációs eszközök egyre több funkciójának használatát, hogy kiszűrhessék, mely szokások, eszközök a legveszélyesebbek, hogy azok használatát miként lehet biztonságosabbá tenni, használójukat leszoktatni a gépjárművezetés közbeni használatról, vagy csak felhívni annak veszélyeire a figyelmet. Az sms-ezés, e-mailezés egyre elterjedtebb az okostelefon-használók között. Utóbbiak aránya az elmúlt évben 17%-kal nőtt, így a csábítás is egyre nagyobb, hogy vezetés közben az ember könnyelmű legyen. Egy pillanatnyi figyelmetlenség már elég ahhoz, hogy balesetet okozzon. A megkérdezettek három–négy százaléka abszolút nem tartja veszélyesnek a mobiltelefonok vezetés közbeni használatát, ami bár elhanyagolható arány, mégsem szabad elsiklani felette, mert baleseti tényező lehet.

A figyelem elterelődésének is vannak fokozatai, ezeket is szem előtt kell tartani a kutatások során. Problémás útszakaszon másképp oszlik meg a figyelmünk, mint kiszámíthatóbb körülmények között.

- Az informatikai eszközök közlekedés közbeni használata rontja a közlekedés biztonságát. Ezzel a problémával az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács és az ENSZ Egészségügyi Világszervezete is foglalkozik. Az utóbbi egy tanulmányt is közreadott, mely jelzi, hogy mennyire komolyan veszik és kezelik a problémát.
- Amerikában éves szinten ezres nagyságrendű a halálos balesetek száma, melyek bizonyítottan mobilkommunikációs eszközök használata miatt történtek. Az ottani hatóságok annyira komolyan veszik ezt a jelenséget, hogy az amerikai nagykövetségeken működő műszaki részlegeket megkérték, gyűjtsenek információt az adott országokban hatályos szabályozásokról, arról, hogy milyen adataik vannak a mobilkommunikációs eszközök gépjárművezetés közbeni használatáról, és miként kezelik ezt a problémát. Bíró Józsefet is megkeresték, aki részletes tájékoztatást adott a magyarországi helyzetről.

Az ingerült vagy nyugodt állapot, az érzelmi hatások is nagymértékben lehetnek befolyásoló tényezők. A zaklatottabb idegállapot erősen ronthatja ítélőképességünket, extrém esetekben szinte teljesen elvonja a figyelmünket.

A jelenlegi kutatások arról szólnak, hogy különböző generációk hogyan viszonyulnak ehhez a problémához. Az elmúlt négy év adatállománya már elegendő ahhoz, hogy bizonyos következtetéseket levonjanak, így az már megalapozta a munkák további menetét. Ez az irány az általános helyzetkép megismerése és az idősebb generációk szokásainak felmérése. Ennek érdekében a 25 évnél idősebb korosztályt és azok szokásjellemzőit is be szeretnék vonni az adatgyűjtésbe, majd összevetni a fiatalokéval. Erre a szándék már megfogalmazódott, folyik a módszerek kidolgozása.

> A kutatás fontos része még a hazai közlekedés résztvevői esetében a különböző generációk közlekedési szokásjellemzőinek vizsgálata.

Az idei kutatás része lesz a szakirodalmak feldolgozása, a fiatalokkal kapcsolatos sajátosságok, eddigi felmérések áttanulmányozása, annak áttekintése, hogy milyen formában foglalkozott ezzel idáig Magyarország, továbbá milyen eszközökkel foglalkozik a problémával a nemzetközi közlekedési, útügyi szakma. A kutatás fontos része még a hazai közlekedés résztvevői esetében a különböző generációk közlekedési szokásjellemzőinek vizsgálata, az egyes korosztályok körében végzett megfigyelések, kísérletek, interjúk, gyakorlati tesztek, vizsgálatok a tanpályákon vagy szimulátorokon.

Lényeges vizsgálandó tényező a szokásjellemzők különbsége, ezek hatása a biztonságos közlekedésre, az informatikai forradalom várható alakulása az elkövetkező 10-20 évben. Meg kell határozni, hogy milyen intézkedések szükségesek az informatikai forradalom közlekedésbiztonságra gyakorolt negatív hatásainak ellensúlyozására, mérséklésére, különös tekintettel a fiatal generáció vonatkozásában.

> Olyan intézkedésekre van szükség, amelyek a mobilkommunikációs eszközök használatának kockázatait tudatosítják a társadalomban.

Ez a témát átfogó munka a Nemzeti Közlekedési Hatóság és a KTE együttműködése alapján, a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretében valósul majd meg. Az elvégzett kutatások eredményeiből lehet a jövőben ötleteket meríteni a szabályozások pontosításához, a közlekedésbiztonsági akciók megszervezéséhez, hogy a feltárt okokra, problémákra miként lehet választ adni a korszerű körülmények között. A kutatás eredményei alapján lehet majd javaslatokat tenni a prevencióra, hogy milyen megelőző tevékenységekre kell helyezni a hangsúlyt. A kutatás célja, hogy segítse a döntéshozókat a jelenség szakmailag jobb megismerésében, felhívja figyelmüket terjedésének veszélyeire. Az így kapott információk nyomán kialakult új típusú szemléletmód birtokában tudják kijelölni a döntéshozók a megelőzés helyes irányát, hatékonyan meghatározni azokat

az intézkedéseket, melyek ahhoz szükségesek, hogy a mobilkommunikációs eszközök használatának kockázatai megfelelően tudatosodjanak a társadalomban. Az intézkedések szerves része a közlekedésbiztonsági propagandamunka, a felvilágosítás, a mobileszközök helyes használatára nevelés, oktatás bevonása a közlekedési ismeretekbe, a járművezető-képzésbe, annak erőteljesebb megjelenítése a tananyagokban, kiemelve, hogy a jelenség milyen veszélyeket rejt magában.

Baranyai Attila

ÚJ SZÉCHENYI TERV

Korszerű vasúti műszaki szabályozás európai projekt

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

A vasúti műszaki szabályozási rendszer felülvizsgálata és folyamatos működési modelljének kialakítása kezdődött meg 2012 szeptemberétől a MAÚT szervezésében. Az európai uniós forrásokból megvalósuló projekt célja a vasúti műszaki szabályozási rendszer megújítása. A projekt két fő elemből áll, egyrészt a jelenlegi vasúti szabályozás elemeinek összeállítása, áttekintése, deregulációs javaslat készítése, másrészt az e-VASUT rendszerének kialakítása a feladat.
A projektet azért a Magyar Útügyi Társaság szervezi, mert 1997 óta működteti az útügyi szabályozási rendszert (UT), és kialakította ennek elektronikus hozzáférési lehetőségét is (e-UT).
A projekt időterve szerint 2012-13-ban a vasúti előírások átvizsgálása, rendszerbe foglalása megtörténik, 2014-ben pedig az e-VASUT felépítésére, a szükséges számítástechnikai háttér megteremtésére és a rendszer próbaüzemére kerül sor. Ebben az évben kell majd arról is dönteni, hogy milyen szervezet kezeli az e-VASUT-at, és ennek a szervezetnek a MAÚT átadja a kialakított rendszert.
A projekt munkaszervezetének tagjai főként vasúti szakértők.

MAÚT

Nemzeti Fejlesztési Ügynökség
www.ujszechenyiterv.gov.hu
06 40 638 638

MAGYARORSZÁG MEGÚJUL

A projekt az Európai Unió támogatásával valósul meg.

Beszélgetőpartnerünk: dr. Schváb János

A hagyomány folytatódott a 38. Útügyi Napokkal

„Jó együtt lenni a kollégákkal”

Egészen biztos vagyok abban, hogy még szakmai körökben is nagy összegű fogadásokat nyernék, ha a társaság tagjainak arra kellene tippelniük, vajon mikor találkoztak először – a mai Útügyi Napokhoz hasonló – szervezett körülmények között az útépítő mérnökök. Valószínűleg sokáig kéne bizonygatnom az igazamat, noha dokumentumokkal bizonyítható, hogy az I. Magyar Országos Technikus Kongresszust 1896-ban, a másodikat pedig 1902-ben rendezték a Magyar Mérnöki és Építész Egyesület szervezésében. Az első, már célzottan Útügyi Kongresszusra pedig 1928. május 4-5-én került sor. Bár az elnevezés többször is változott az évek alatt, a rendezvények közös jellemzője a 300-400 résztvevő volt.

Mivel *dr. Schváb János* (68) mintegy 30 éve vállalt először feladatot a szakma legjelentősebb szereplőit is tömörítő Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) vezetésében, a szeptember 4-5-én, Hajdúszoboszlón megrendezett 38. Útügyi Napok kapcsán vele beszélgettünk a múltról, a jelenről és a jövőről.

– *Hogyan emlékszik vissza a régi időkre?*

– Bár tényleg több mint száz év áll már az Útügyi Napokhoz hasonló rendezvények mögött, igazából valamikor a 60-as évektől lehet rendszeresnek mondani a konferenciákat, amikor már négy-ötévente szerveztek útügyi összejöveteleket. Jómagam a 80-as évek elején kapcsolódtam be a munkába, amikor dr. Boromissza Tibor volt a közúti szakosztály titkára. Ezt a tisztséget később én vettem át tőle. Akkor dr. Nemesdy Ervin, az útépítéssel foglalkozó nagyhírű professzor töltötte be az elnöki funkciót. Az elnök úr halálát követően pedig dr. Szakos Pál került ebbe a tisztségbe, akivel már minden évben rendeztünk – az aktuális témák köré csoportosított – Útügyi Napokat. Máig hagyomány az is, hogy előre meghatározott témák szerepelnek a napirenden, amelyek bemutatására előzetesen jelentkezni lehet. Természetesen mindig voltak felkért hazai vagy éppen külföldi előadók is, de a legtöbben mégis a jelentkezőkből kerültek ki.

– *Van tudomása arról, hogy más műszaki irányultságú területek szakemberei között is létezik hasonló fóruma a párbeszédnek?*

– Nem tudok róla.

– *Mi lehet az oka annak, hogy éppen az útépítők között alakult ki ilyenfajta együttműködési igény?*

– Ez tényleg érdekes dolog. Talán azért, mert nagyon jól szervezett közösség voltunk. A 60-70-es évek környékén – az akkori útépítések fénykorában – megalakultak a közúti igazgatóságok, ahol a közúti igazgatók, a vállalati emberek számára fontos volt, hogy megismerjék a legfrissebb témákat, szakmai iránymutatásokat. Azzal pedig, hogy a 90-es években nagyon sok kis vállalat alakult a mamutintézményekből, az útügyi napok kiváló fóruma lett az új kis cégeknek. Azon túl, hogy megismerkedhettek az aktualitásokkal, találkozhattak a régi kollégákkal, így nem véletlen, hogy az utóbbi években már 600 fölé emelkedett a résztvevők száma. Nem fogja elhinni, de egyszerűen már nem volt hely Magyarországon, ahol a rendezvényt normális körülmények között lebonyolíthattuk volna. Voltaképpen ennek következtében indultak el a siófoki közlekedési napok, ahol már nemcsak a közúti szakma képviseltette magát, azonban – az említett tényből eredően – az útépítés már kisebb teret kapott. Ezért igyekeztünk az idei szeptemberi rendezvénnyel is feleleveníteni az Útügyi Napok hagyományát. Természetesen valamit ugyanúgy nem lehet újjáéleszteni, de bizonyos, jól bevált hagyományos módszereket átvettünk az idei szervezésbe.

– *Jól érzékelem, hogy az Útügyi Napokon résztvevők mindegyike kapott valami új muníciót, friss ismeretet?*

– Feltétlenül. Az egyetemi oktatók, a kutatók mindig szerepelnek az útügyi konferencián, ha mástól nem, hát tőlük mindig lehet valamit tanulni. De gondoljon csak bele egy másik dologba! Ha egy tervező kolléga, aki már régen járt egyetemre, nem vesz részt az ilyen eszmecseréken, sokkal nehezebben jut azokhoz a technológiai ismeretekhez, amelyek a munkájához elengedhetetlenek.

Fotók: Iró Zoltán

– *Sokszor egy-egy konferencia szünetei is meghatározó jelentőségűek. Ön szerint mennyire fontosak az akkor zajló négyszemközti, hatszemközti találkozók?*

– Azt gondolom, hogy több szempontból is fontosak. Egyrészt jó dolog találkozni és szót váltani rég nem látott egyetemi társakkal, másrészt könnyen találni olyan előadót, aki az előadásával esetleg ismeretlenül is felkelti az érdeklődést, és csak a szünet marad a további beszélgetésre, ismerkedésre. Nagyon fontos az is, hogy a fiatalok folyamatosan illeszkedhetnek be ebbe a szakmai közösségbe.

– *Mint a nemrégiben lezajlott Útügyi Napok szervező bizottságának tagjától kérdezem, voltak-e az idén újdonságok?*

– Ez alkalommal is jó néhány témakört vettünk elő, de a legfontosabbak persze a 2014 és 2020 közötti – Nemzeti Közlekedési Stratégia nyomán létrejött – fejlesztési feladatok voltak. Nagy hangsúlyt kapott a közlekedésbiztonság kérdésköre is, amely terület olyan óriási fejlődést mutat, amelyre talán még nem is volt példa. Újdonságnak számított az is, hogy a szakemberek elfoglaltsága miatt ez alkalommal nem három-, csupán kétnapos volt a rendezvény, ebből következően szekcióülések megtartására nem került sor. Ugyanakkor biztos vagyok abban, hogy a plenáris ülés előadói mindezért kárpótolták a résztvevőket.

– *Személy szerint Ön milyen benyomásokkal távozott a konferenciáról?*

– Az volt az érzésem, hogy újra megszerettük az Útügyi Napokat, amely vélhetően néhány év alatt a régi fényében tündököl majd. Az utóbbi évtizedben vagy évtizedekben nagyon sok más mérnöki szervezet is alakult a KTE mellett, így az a célunk, hogy őket is vonjuk be a programunkba, nyilván nem anyagi, hanem szakmai, kollegiális okok miatt. Hiszen miért ne ismerjék meg például a hagyományos útépítéssel foglalkozók a korszerű ITS ügyeket? Korábban is gyakran előfordult, hogy akár a KTE hídszakosztályától, a talajmechanikai társaságtól vagy éppen a metróépítőktől kértünk fel előadókat, így nagyon jó kapcsolat alakult ki más szakmákkal. Az Útügyi Napok nyitó vagy záró programjában mindig szerepeltek a kormányzat képviselői is. Most abban a szerencsés helyzetben vagyunk, hogy a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium parlamenti államtitkára, Fónagy János úr tölti be a KTE elnöki tisztét, de az elnökségben helyet kapott több olyan magas rangú vezető is, aki a közlekedési ágazat irányításáért felel. Ez azért jó, mert a rendezvény résztvevői így általában első kézből értesülhetnek a szakmát érintő legfrissebb információkról.

S. G.

TÖBB MINT 40 ÉV A PÁLYÁN

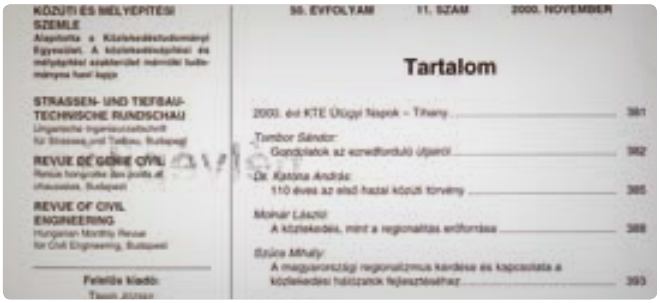
A 68 éves Schváb János 1969-ben diplomázott a Budapesti Műszaki Egyetem építőmérnöki karán, majd 1976-ban útépítési és forgalomtechnikai szakmérnök lett. 1982-ben útépítéstanból doktorált, ezt követően – bár dolgozott minisztériumban, önkormányzatban és kutatóintézetben – pályája mindvégig az útépítés körül ívelt. 1995-ben magánvállalkozóként megalapította a Sarokpont Mérnöki Irodát, amelynek fő feladata a beruházások műszaki előkészítése, a közutak állapotvizsgálata, forgalomfelvétele volt. Nyugdíjazásáig 10 éven keresztül volt a cég ügyvezetője. Azonban nyugdíjasként is aktív maradt, jelenleg a Magyar Útügyi Társaság szakértőjeként, az uniós pályázatok projektvezetőjeként tevékenykedik.

– Valamikor nagyon régen eldöntöttem, hogy 62 évesen szeretnék mindent abbahagyni, hogy 65-70 éves koromig a házamat és a hozzátartozó szép kertet még szebbé varázsolhassam, hogy az utolsó éveimben még ki tudjam élvezni. E menetrend szerint 75 éves koromig irányoztam elő, hogy megírom a családom történetét, amelyet a gyerekek számára talán érdekes hagyaték lehetne. Most úgy néz ki, hogy öt-hat évet csúszik a program, de időm van... – ahogy az interjú közben elnéztem a mosolygós, fiatalos Schváb Jánost, azt kell mondanom, hogy tényleg van.

Fotók: Iró Zoltán

GAZDASÁG TÁRSADALOM
Forgalombiztonság és környezetvédelem
Zászlóbontás
Súri mozaik

KTE
1956
ÚTÜGYI NAPOK ÚTÜGYI NAPOK


50. ÉVFOLYAM 11. SZÁM 2000. NOVEMBER
Tartalom
2000. évi KTE Útügyi Napok – Tihany 361
Tombor Sándor: Gondolatok az ezredforduló útjairól 362
Dr. Katona András: 110 éves az első hazai közúti törvény 365
Molnár László: A közlekedés, mint a regionalitás erőforrása 368
Szűcs Mihály: A magyarországi regionalizmus kérdése és kapcsolata a közlekedési hálózatok fejlesztéséhez 393

GAZDASÁG TÁRSADALOM
Faluról falura
Útügyi napok
Forgalombiztonság és környezetvédelem
Zászlóbontás
Súri mozaik

PRESS
út Tükör
KÖZÚTI SZOLGÁLTATÓ ÉS KERESKEDELMI KFT

A hallgatóság tapssal köszönt egy jól sikerült előadást

KONFERENCIA
Beszámoló az Útügyi Napokról, Győrből

Útügyi Napok — 1991

közlekedés- mélyépítés- szemle
Építés- és Közlekedés- tudományi Közlemények
Forgalombiztonság és környezetvédelem
ÚTÜGYI NAPOK ÚTÜGYI NA

A debreceni Útügyi napok elé…

Dr. Katona András, a Közlekedéstudományi Egyesület tiszteletbeli főtitkára

A közlekedés? Az tudomány!

Magyar bajnok, harminckétszeres vízilabda-válogatott, a Szívós-féle legendás OSC vezetőedzője: ehhez képest ipari mérnök-közgazdász végzettségével a közlekedési iparág egyik meghatározó alakjaként szerzett ismertséget. Interjú *dr. Katona Andrással*, a Közlekedéstudományi Egyesület tiszteletbeli főtitkárával.

– *Miért nem a medenceparton, a sportrovatba készül az interjú?*

– Oda is tehetjük. Csak ott kevesen olvasnák... De ha az a kérdés, hogy miért nem maradtam a vízilabdánál, akkor annak viszonylag egyszerű a magyarázata. Elég jó nevet szereztem magamnak a pólós társadalomban, mert 1966-ban bajnok, aztán kupagyőztes, végül harminckétszeres válogatott lettem. Sőt: kétszer voltam Európa-bajnok, és az 1960-as római ötkarikás játékokon a *Gyarmati, Kárpáti* fémjelezte válogatott tagjaként olimpiai bronzig jutottam. Utána edzősködtem, és az sem volt sikertelen időszak az életemben, mert a legendás, Szívós-féle OSC-t irányítottam. Csakhogy akkoriban kezdett meghonosodni a sportban a profi világ, ami már nem nagyon tetszett. A játékosok fél évekre kiszerződtek Olaszországba pénzt keresni, aztán visszajöttek, nagy volt az ingázás. Közben komoly beosztásban dolgoztam, beláttam, hogy nem megy együtt a profi edzősködés és a munka. Mivel nem voltam elég „korszerű", a mérnöki pályát választottam.

– *Tizenhat évig főtitkárként, azóta tiszteletbeli főtitkárként segíti a Közlekedéstudományi Egyesület munkáját: a szervezetnek hol a helye az iparágon belül?*

– Az 1949-ben alapított KTE önkéntes társuláson alapuló tudományos egyesület, amely országos társadalmi szervezetként működik. Tagjaink közös nevezője, hogy mindannyian érdeklődéssel figyeljük a közlekedést, a közlekedésépítést és a kapcsolódó tudományokat. Az egyesületnek nagyjából kétszáz gazdálkodó szervezet, vállalkozó és majdnem négyezer egyéni tagja van, amellyel a MTESZ, a Műszaki és Természettudományi Egyesületek Szövetségének legnagyobb szakmai szervezete. Nyitottak vagyunk, tehát fórumainkon bárki részt vehet, szakmai véleményét elmondhatja, vitát kezdeményezhet. Egyben ez a nyitottság garantálja az egyesület tevékenységének demokratikus voltát. Célunk, hogy a közlekedéstudomány eredményeit népszerűsítsük. Fontos a magyar közlekedéstudomány európai integrációjának elősegítése és a közlekedési kultúra fejlesztése. Felkérés esetén természetesen szakvéleményt is készítünk. Állást foglalunk a közlekedést érintő szakmai kérdésekben, biztosítjuk a szakterület pályázatokon, illetve bírálóbizottságokban való részvételét. De szakmai továbbképzéseket, nemzetközi fórumokat, konferenciákat, előadásokat is szervezünk.

– *Az Útügyi Napok szakmai rendezvénysorozat hosszú szünet után került vissza a KTE szervezésébe. Hova sorolja ezt a konferenciát?*

– A KTE Közúti Szakosztálya három év szünet után rendezte meg újra az Útügyi Napokat, amely már a 38. volt. A KTE életében kiemelkedően fontos jelentőségűnek tartom a hajdúszoboszlói rendezvényt, mert ezzel az egyesület visszatért a korábbi ösvényre. Ebben kiemelkedő szerepe van a jelenlegi vezetésnek, amely szakértelmével és munkájával támogatta a konferencia megvalósulását. Ez mindig is a KTE legtradicionálisabb rendezvénye, a közlekedési szakma legnagyobb, hatszáz szakember részvételével zajló találkozója volt. Egyesületünk a csúcsidőszakban, a rendszerváltás környékén évente húsz, huszonöt nagy rendezvényt szervezett, amelyek egytől-egyig a szakmai viták kiemelkedő jelentőségű színterei voltak. Időközben azonban mások is bekapcsolódtak a konferenciaszervezésbe, olyanok is, akik inkább üzletet, semmint szakmai kihívást láttak a feladatban. Azt, hogy a sokszínűség vajon jó-e, vagy a színvonal rovására megy, nem feladatom eldönteni. Azt látom, hogy a fizetőképes kereslet erősen megcsappant, ami a konferenciaszervezők között nagy rivalizálást hozott. Épp ezért hatalmas sikerként értékelem, hogy szeptember 4. és 5. között a 38. Útügyi Napok kétnapos konferencia ismét visszatért a KTE égisze alá.

– *Az egyesület kiemelt feladata, hogy a közlekedési iparág szakmai vitáiban állást foglaljon, véleményezzen. Mennyire hatékony a KTE munkája? Mit tekint sikernek, mit kudarcnak?*

– A jelenkor nagy kérdése, hogy szakmai érdekérvényesítő képességünk mikor a leghatékonyabb. Tagságunk sem egységes ebben a kérdésben. Az egyik felfogás szerint elég, ha az adott szakterület megvitatja a problémát, amit aztán az összes tag képvisel a saját területén. A másik szerint az irányvonal, ajánlások megfogalmazása és azok célirányos terjesztése a célravezető. Sokáig eredményesen működtünk így, a konszenzus alapján kialakított ajánlásokat az egyesület elküldte a minisztériumnak, a főhatóságok vezetőinek, politikusoknak, jogalkotóknak, frakcióvezetőknek.

Fotó: Irró Zoltán

dr. Katona András

Születési idő: 1938

Tanulmányok: Műszaki Egyetem, MKKE gazdasági mérnök, ipari közgazdász, műszaki doktor, Euro-mérnök

Szakmai pályafutás: MÁV, Közlekedési Minisztérium, BME oktató, a Közlekedési Múzeum főigazgatója, a Széchenyi István Egyetem c. egyetemi docense, a Közlekedéstudományi Szemle főszerkesztője, a Közlekedéstudományi Egyesület főtitkára, utóbb tiszteletbeli főtitkára

Kitüntetések: Jáky József-emlékérem, Eötvös József-díj, Toldi Miklós-díj, Géniusz-díj, a Köztársaság Arany érdemkeresztje, a Köztársasági Érdemrend tisztikeresztje, Baross Gábor-díj, Budapestért-díj

Voltak sikereink, amikor javaslatainkat viszontláttuk a döntéshozatalban, és persze akadtak olyanok is, amelyeket nem. Az utóbbi időben nagy rendezvényeink csökkenésével párhuzamosan az államigazgatási döntéshozatal is felgyorsult, ezért ezek a módszerek már nem elég hatékonyak. Új formákat, új kereteket keresünk, amelyek a felgyorsult világban is lehetővé teszik a KTE magasabb szintű szakmai érdekérvényesítését, amely illeszkedik a kor rendeletalkotási, eljárási gyakorlatába. Hasonló kihívásokkal egyébként nemcsak mi, de a hozzánk hasonló civil szervezetek is találkoznak.

– *Egy civil szervezet miként kapcsolódhat be a jogalkotói munkába?*

– A KTE szellemiségét 64 éve meghatározza a szakmaiság, és azt lehet mondani, hogy a fél évszázadnál is hosszabb időszak alatt az egyesület hasznosságát valamennyi közlekedési vezető felismerte. Ezért a KTE összes időszakára jellemző, hogy a közlekedési vezetés képviselteti magát az egyesület irányításában. Ez ma is így van, *dr. Fónagy János*, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium parlamenti államtitkára az elnök, és társelnökként feladatot vállalt *Schváb Zoltán*, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedésért felelős helyettes államtitkára is. Szakmai ajánlásainkat többek között ők képviselik a jogalkotási folyamatban.

– *A válság alapjaiban érintette a közlekedési ágazat egészét. A KTE hogyan kezelte a helyzetet?*

– Tizenhat évig gyakorló főtitkárként mindvégig ellenálltam a tagdíjemelési javaslatoknak, mert felfogásom szerint sokkal hasznosabb a tömeges részvételből származó előny, mint a tagdíj miatti lemorzsolódás hátránya. Ma sem magas a tagdíj, de a vezetés a gazdasági helyzet miatt fontolgatja, hogy érdemes volna jelentősen emelni az összegen. Azonban nem ez a fő kérdés, hanem az, hogy egyesületünk továbbra is szakmai alapon kíván működni, amit a Közlekedéstudományi Szemle főszerkesztőjeként minden számban hangsúlyozok. Azt be kell látni, hogy a civil szervezetek működése átalakulóban van, a hagyományos működési formát meghaladta a kor. A KTE-nek piaci környezetben is meg kell találnia a helyét, a beilleszkedés formáit, lehetőségeit. Az egyesület ezért – többek között – a közlekedésbiztonsági területen erősített, az új tagozat nagyon eredményesen működik *Bíró József*, a Nemzeti Közlekedési Hatóság útügyi, vasúti és hajózási elnökhelyettesének vezetésével. Több kampányunk, kezdeményezésünk van, cselekvési programot és civil kezdeményezést indítottunk a vezetés közbeni mobiltelefon-használat kultúrájának tudatos formálására. Rengeteg baleset, vészhelyzet adódik a vezetés közbeni telefonálás miatt. Folyamatosan felhívásokkal, kérésekkel, ajánlásokkal keressük meg a mobilszolgáltatókat, a kormányzati szerveket, a rendőrséget, az Autóklubot és a sajtót. A másik kezdeményezést egy amerikai jogszabály ihlette, ugyanis a filmeseket ott törvény kötelezi, hogy az összes autóvezetéses jelenetben be kell kapcsolniuk a szereplőknek a biztonsági övet. Ezt mi is szeretnénk elérni.

– *Mi az, amit a felsoroltakon túl elengedhetetlennek tart a szervezet jövője szempontjából?*

– Fontos, hogy a KTE továbbra is eredményesen működjön, és a Közlekedéstudományi Szemle megjelenjen a nehéz gazdasági környezet ellenére is, hiszen ez az egyetlen lektorált, nemzetközileg is elismert, idegen nyelvű összefoglalókat is tartalmazó tudományos folyóirat a magyar közlekedés területén.

Simon V. Attila

Az objektív felelősség, valamint a tényleges felelősség elvén alapuló közigazgatási bírságolás hatása a pontrendszerre

Optimális szabályozási háttér kialakítása szükséges

Az elmúlt öt év során szerzett tapasztalatok, valamint a hivatalos baleseti statisztikai adatok egyértelműen alátámasztják, hogy a közúti közlekedési szabályszegésekkel kapcsolatban az objektív felelősségen, valamint a tényleges felelősségen alapuló közigazgatási bírságolás rendszere jelentősen hozzájárult a hazai közlekedésbiztonsági sikerekhez. Ugyanakkor azt is látni kell, hogy a közigazgatási bírságolások térnyerése és ezzel együtt a szabálysértési eljárások háttérbe szorulása hátrányos következményekkel járt a közúti közlekedési pontrendszer hatékonyságára.

A KÖZIGAZGATÁSI BÍRSÁGOLÁS BEVEZETÉSE

Az üzemben tartói, más néven tulajdonosi felelősség (továbbiakban: üzemben tartói felelősség) elvét Európában számos ország sikeresen alkalmazza a közlekedési szabályszegések visszaszorítására. Elmondható ugyanakkor, hogy nincs két teljesen azonos rendszer, az esetleges hasonlóságok ellenére minden ország sajátos megoldást hozott létre. Ennek oka, hogy az üzemben tartói felelősség témakörében egységes közösségi normát nem adtak ki, s a szabályozás az uniós jogrend III. pillérébe, azaz a nemzeti jogalkotás hatáskörébe tartozik.

Magyarországon az objektív felelősség elvét a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (továbbiakban: Kkt.) 2008. január elsején hatályba lépő módosítása vezette be, a 2007. évi CLXXV törvény 5. § által. Az objektív felelősség elve a gépjármű üzemben tartójának, illetve a gépjárművet használatra átvevő személynek a felelősségét állapítja meg meghatározott közlekedési szabálysértések elkövetése esetén.

A jogintézmény gyakorlatilag azt hivatott biztosítani, hogy meghatározott – jellemzően a kiemelt súlyosságú, illetve gyakran előforduló – szabálysértések elkövetését minden esetben szankció kövesse, még akkor is, ha a járművezető személyét valamely oknál fogva nem sikerült tisztázni.

A hatályos változat szerint a Kkt. 21. §-a alapján a gépjármű üzemben tartója, illetve a gépjárművet használatra átvevő személy felel azért, hogy:

a) a megengedett legnagyobb sebességre,
b) a vasúti átjárón való áthaladásra,
c) a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülék jelzéseire,
d) az autópálya leálló sávjának igénybevételére,
f) a behajtási tilalomra, a korlátozott övezetre (zóna), a kötelező haladási irányra,
g) a természet védelmére vonatkozó – külön jogszabályban meghatározott – egyes előírások betartásra kerüljenek.

Az előzőekben nevesített jogsértő magatartások tanúsítása esetén az eljáró hatóság közigazgatási bírságot szab ki. Az objektív felelősség gyakorlati alkalmazása 2008. május 2-án vette kezdetét, szabályait az azt követően elkövetett cselekményekre kell alkalmazni. A bírság összege – az eredeti szabályozásnak megfelelően – 30 000 és 300 000 forint között változott (jelenleg 10 000 és 300 000 forint között van).

Egy évvel később, 2009. augusztus elsejei hatállyal – a Kkt. 20. §-ának módosításával – az objektív felelősség mellett bevezették a tényleges felelősségen alapuló közigazgatási eljárások intézményét is, mely során nem az üzemben tartóval, hanem a tényleges elkövetővel szemben szabják ki a bírságot.

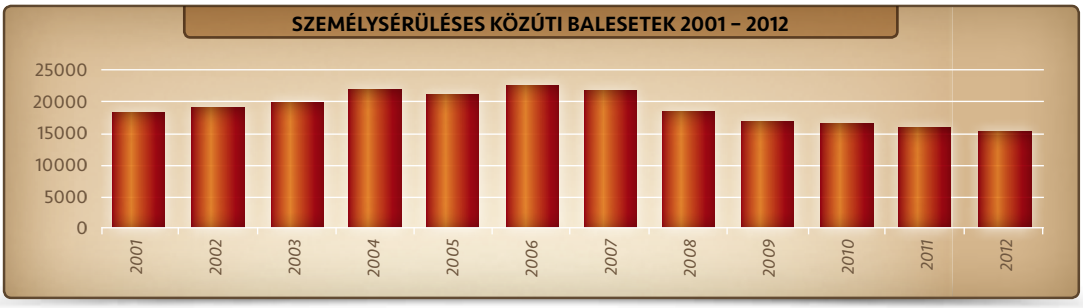
Az elmúlt öt évben a szabályozási háttér többször módosult. A szabályok általában szigorodtak (bár 2012-ben a bírságösszegek több esetben csökkentek), változott az eljárások hatálya alá tartozó szabályszegések köre, továbbá 2011 júliusától a legnagyobb kockázatú szabályszegések esetén előéleti pontot is ki kell szabni. 2012. augusztus 24-i hatállyal összhangba kerültek az objektív felelősség elvén, valamint a tényleges felelősség elvén alapuló közigazgatási eljárások korábban eltérő szabályai (érintett szabályszegések köre, alkalmazott bírságok összege stb.).

Továbbra is maradt eltérés ugyanakkor a bizonyításra vonatkozó szabályok esetében. Amíg az objektív felelősség keretében bírságot csak abban az esetben lehet kiszabni, amennyiben a szabályszegést külön jogszabály szerinti eszközzel készített és továbbított felvétellel dokumentálták, ilyen megkötés a tényleges felelősségre épülő közigazgatási eljárásoknál nincs.

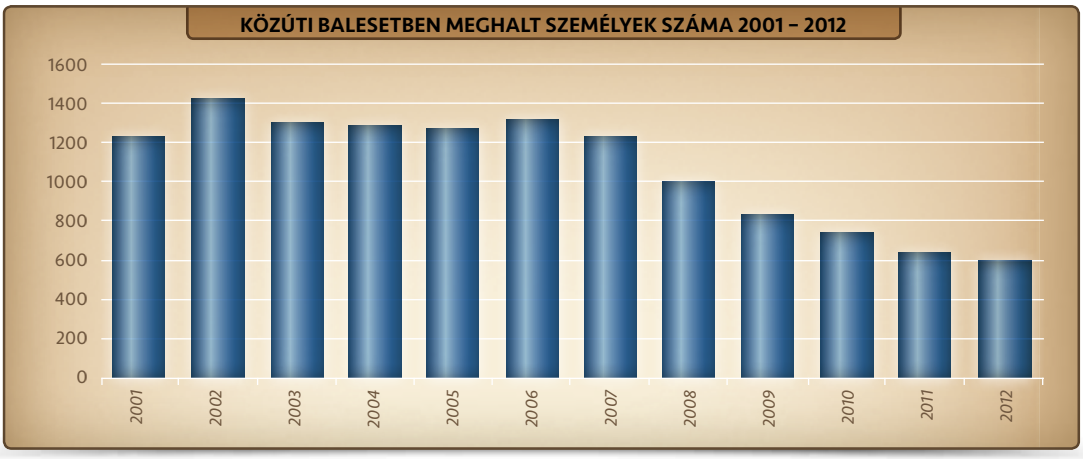
A KÖZIGAZGATÁSI BÍRSÁGOLÁS EREDMÉNYEI

Az elmúlt öt év során szerzett tapasztalatok, valamint a hivatalos baleseti statisztikai adatok egyértelműen alátámasztják, hogy a közúti közlekedési szabályszegésekkel kapcsolatban az objektív felelősségen, valamint a tényleges felelősségen alapuló közigazgatási bírságolás rendszere jelentősen hozzájárult a hazai közlekedésbiztonsági sikerekhez, melyek különösen a balesetben meghalt személyek számában mérhetők.

Az új szabályozásoknak a közlekedésbiztonsági helyzetre gyakorolt kiemelt hatása vitathatatlan, hiszen az elmúlt időszakban a közúti közlekedés más területein hasonló mértékű változások nem következtek be.



Az objektív felelősség bevezetését megelőző évben, 2007-ben nem kevesebb, mint 1232 fő vesztette életét közúti balesetben, míg a személysérüléses közúti balesetek száma meghaladta a 20 000-et (egészen pontosan 20 635 volt). Öt évvel később, azaz a 2012. december 31-i helyzetnek megfelelő statisztikai adatok alapján a balesetben meghalt személyek száma 605 főre, míg a személyi sérüléssel járó balesetek száma 15 174-re csökkent.



Az objektív felelősség bevezetése óta eltelt időszak legnagyobb közlekedésbiztonsági eredménye, hogy hazánkban a személysérüléses közúti balesetek száma 27,3%-kal, míg a balesetben meghalt személyek száma több mint felével, 51,3%-kal csökkent. A magyar közúti közlekedésbiztonság történetében öt év alatt hasonló mértékű eredményeket még soha nem tapasztaltak.

Az objektív felelősség értékelésére legutóbb a 2012. december 31-i állapotnak megfelelően került sor. Az összesített adatok alapján megállapítható, hogy 2008. május 2. és 2012. december 31. között 2 696 022 ügyet regisztráltak az objektív felelősség jegyében. Az ügyek magas száma egyben azt is jelenti, hogy 2008 májusa óta havi átlagban több mint 61 000 (!) olyan ügyben indult eljárás, mely szankcióval végződött.

OBJEKTÍV FELELŐSSÉG BÍRSÁGOLÁS SZÁMADATAI
2008. május 2. – 2012. december 31.

Ssz.	Jogsértés	NEO	TrafficPoint
1.	Sebességtúllépés	622 968	1 697 289
2.	Vasúti átjáró	48	365
3.	Fényjelző készülék	8 401	16 517
4.	Megállás, várakozás	78 823	245 685
5.	Autópálya leálló sáv	936	299
6.	Behajtás, kötelező haladási irány	8 746	15 700
7.	Védett természeti terület	189	56
8.	**Összesen**	**720 111**	**1 975 911**

(A táblázatban külön említett NEO rendszer 2010 márciusáig dolgozta fel a közigazgatási ügyeket, azt követően ezt a feladatot a Microsoft által kifejlesztett TrafficPoint látja el.)

A közigazgatási eljárások túlnyomó része, 86%-a (2 320 257 esetben) sebességtúllépés miatt indult. A megállási és várakozási szabályok megszegése miatt az összes ügy 12%-át, míg a fényjelző készülék tilos jelzése ellenére történő áthaladás, valamint a behajtásra, kötelező haladási irányra vonatkozó szabályok megsértése miatt az ügyek 0,9-0,9%-át regisztrálták.

Amennyiben nem az objektív felelősségen, hanem a tényleges felelősségen alapuló közigazgatási bírságolást vesszük alapul, akkor 2009. augusztus 1. és 2012. december 31. között az alábbi adatokat kapjuk:

FELELŐSSÉGI ALAPÚ KÖZIGAZGATÁSI BÍRSÁGOLÁS SZÁMADATAI
2009. augusztus 1. – 2012. december 31.

Ssz.	Jogsértés	TrafficPoint
1.	Sebességtúllépés	11 721
2.	Biztonsági öv	115 761
3.	Fényjelző készülék	814
4.	Ittas vezetés	10 168
5.	Vasúti átjáró	86
6.	Gyermekbiztonsági rendszer	5 793
7.	Motorkerékpáros bukósisak	5 014
8.	Mobil rádiótelefon használat	13 993
9.	**Összesen**	**163 350**

A vizsgált időszakban összesen 163 350 eljárás indult. A legtöbb ügy (115 761) a biztonsági öv használatának elmulasztásával áll kapcsolatban, ami az összes eljárás 70,8%-a. A megengedett legnagyobb sebesség túllépése miatti ügyek viszonylag alacsony száma a leállításos közúti ellenőrzések előfordulási gyakorlatával, az automata sebességmérők alkalmazásának térnyerésével áll összhangban.

Az értékelésnél nem hagyható figyelmen kívül, hogy a felelősségi alapon történő közigazgatási bírságolás csak az objektív felelősség bevezetését követően, 2009. augusztus elsején vette kezdetét. Ezeknek az eljárásoknak a lényege, hogy a tényleges elkövetőt (és nem az üzemben tartót) szankcionálják, így a közúti szabályt megszegő jármű vezetőjét a helyszínen vagy annak közelében, az azonosság megállapítása érdekében le kell állítani. Ez egyben előrevetíti a felderített és szankcionált közigazgatási ügyek alacsonyabb számát.

Összességében megállapítható, hogy az eltelt öt év során a különböző típusú eljárások keretében 2 139 261 közigazgatási ügy indult és zárult megfelelő szankcióval (felelősségre vonással, pénzbírsággal). Korábban ilyen mértékű, eredménnyel végződő ügyszámra még soha nem volt példa.

Az objektív felelősségnek a közúti közlekedésbiztonságra gyakorolt hatása ugyanakkor még tovább fejleszthető, amennyiben a közúti közlekedési előéleti pontrendszer által, vagy más, „közvetlen” módon megteremtjük a vezetői engedély elvesztésének reális veszélyét.

A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI ELŐÉLETI PONTRENDSZER

Magyarországon a közúti közlekedési előéleti pontrendszerről szóló jogszabályok (a 2000. évi CXXVIII. törvény, valamint a végrehajtására kiadott 236/2000. Kormányrendelet) 2001. január elsején léptek hatályba. A pontrendszer megalkotásával a jogalkotók kettős célt tűztek ki: a gépjárművezetők önkéntes jogkövető magatartásának erősítésével kívánták a közúti közlekedés biztonságát javítani. A szabályozás alapvető célja, hogy a szándékos közlekedési szabályszegések rendszeres elkövetőit egy objektív, előre látható „figyelmeztetési" szisztéma alkalmazásával közlekedési magatartásuk megváltoztatására ösztönözze.

A pontrendszer már évtizedek óta elterjedt és bevált nemzetközi gyakorlat a közlekedésbiztonság kedvező irányú befolyásolására. Napjainkban hazánkon kívül az Európai Unió 21 tagállamában alkalmazzák ezt az országonként eltérő sajátosságokat felmutató jogintézményt.

Magyarországon a kontinensünkön leginkább elterjedt „pontszerző" jellegű pontrendszer működik. Meghatározott közlekedési szabályszegések elkövetéséhez a jogszabály automatikusan előéleti pont(ok) hozzáadásáról rendelkezik, s a törvényben meghatározott maximális pontszám – 18 pont – elérése esetén a vezetői engedély ideiglenes visszavonására kerül sor. A vezetői engedélyt hat hónapra vonják vissza, s visszaszerzésére utánképző tanfolyam sikeres elvégzését követően van lehetőség. Szükséges hangsúlyozni, hogy a magyar pontrendszer nem terjed ki valamennyi jogsértő közlekedési magatartásra, mert a kinyilatkoztatott jogalkotói elvek alapján hatálya alá a közúti közlekedés biztonságára fokozott veszélyt jelentő, illetve a nagy gyakorisággal előforduló szabálysértések tartoznak.

Az új szabályozás 2001. évi bevezetését rendkívüli érdeklődés kísérte, s visszatartó hatása az első hónapokban kifejezetten érezhető volt. A közúti ellenőrzések tapasztalatai azt mutatták, hogy a járművezetők eleinte jobban tartottak a kapható pontoktól, mint a pénzbüntetéstől. Mindezek ellenére a pontrendszer kezdeti formájában nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket. Az alapelv nagyszerű volt, de a tényleges szabályozás túl enyhének bizonyult. Ezt érzékelteti, hogy a pontrendszer működésének első két évében a maximális pontszám elérése miatt egyetlen alkalommal sem vonták be ideiglenesen a vezetői engedélyt.

A PONTRENDSZER VÁLTOZÁSAI

A hatékonyság javítása érdekében és a szabályozási környezet egyéb módosulása következtében a pontrendszer az elmúlt években több alkalommal változott. A változások általános lényege, hogy szigorodtak az egyes szabályszegések elkövetéséhez kötődő pontszámok. Napjainkban a szabálysértéseknél 1–8 pont, gondatlan bűncselekmény esetében 9, szándékos bűncselekményeknél 11 pont társul automatikusan a cselekményhez. Közigazgatási bírsággal sújtandó jogsértések esetén az előéleti pontok száma 3 és 8 között változik. A pontok elévülési ideje a korábbi két évről három évre emelkedett. A hatályos szabályozás alapján már három súlyos szabályszegés elkövetése a vezetői engedély ideiglenes visszavonásához vezethet, és ez az arány összességében megfelel az európai országokban alkalmazott pontrendszerek általános szigorának.

További fontos változás, hogy a pontrendszer hatálya alá tartozó szabályszegések köre az évek során egyre bővült. Az is előfordult ugyanakkor, hogy egyes kiemelt szabályszegések – a közigazgatási bírság hatálya alá rendelésüket követően – kikerültek a pontrendszer hatálya alól, s csak két-három év elteltével, 2011-ben kerültek oda vissza. Ezek közé tartoznak a „közutak fő gyilkosai", azaz a sebességtúllépés, a bűncselekményi szintet el nem érő ittas vezetés, valamint a biztonsági öv használatának elmulasztása, továbbá a tilos jelzésen áthaladás stb. Az, hogy ezeket a jogsértéseket (ideiglenesen) kivették a pontrendszerből, alapjaiban érintette a jogintézmény hatásfokának a csökkenését.

A KÖZIGAZGATÁSI BÍRSÁGOLÁS HATÁSA A PONTRENDSZERRE

A közúti közlekedési előéleti pontrendszernek az elmúlt években bekövetkezett módosításai ellenére a közlekedési szabályszegések elkövetése miatt pontot szerző személyek, valamint kiszabott előéleti pontok száma az elmúlt években jelentősen csökkent.

A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI ELŐÉLETI PONTRENDSZER ALAKULÁSA (2006-2012)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Pontszerzők száma (fő)	328 110	301 424	281 964	202 904	145 814	118 395	82 628
Összes előéleti pontok száma	776 991	695 440	867 584	575 294	411 441	359 419	312 760

2006 és 2012 között a közúti közlekedési előéleti pontot szerző járművezetők száma 328 110-ről 82 628-ra csökkent. Ezáltal a pontszerzők száma a hét évvel ezelőttinek az egynegyedére esett vissza (74,8%-os csökkenés). Hasonló a helyzet az összes előéleti pontok számában is, mely az elmúlt hét év során csaknem 60%-kal (egészen pontosan 59,8%-kal) csökkent. Mindez annak ellenére történt, hogy időközben az egyes közlekedési szabályszegésekhez rendelt pontok számát több esetben is emelték.

Az objektív felelősség 2008. májusi bevezetésének pontrendszerre gyakorolt hatása különösen a 2009-ben pontot szerzők számának visszaesésében mutatkozik meg (mintegy 80 000-rel kevesebben szereztek 2009-ben pontot az előző évhez képest). A tényleges felelősségen alapuló közigazgatási bírságolás 2009. augusztusi hatályba-lépése pedig a pontszerzők számának további csökkenését idézte elő 2010 és 2012 között.

A jogszabályi módosítások során a pontrendszer hatálya alól olyan fontos szabálysértések kerültek ki, mint a sebességtúllépés vagy a biztonsági öv használatának elmulasztása, melyek a pontok legfőbb „szállítói" voltak a korábbi években (2006-ban például az összes előéleti pont 71,5%-a a gyorshajtáshoz, valamint a biztonsági öv használatának elmulasztásához kötődött). A pontszerzők számának csökkenését az sem akadályozta meg, hogy 2011. július elsejétől meghatározott közigazgatási eljárások során, ha a jármű tényleges vezetőjét meg lehet állapítani, pont adására kerül sor (gyorshajtás, ittas vezetés és biztonsági öv használatának elmulasztása esetén).

A következő táblázat az egyes szabályszegések miatt pontot szerző járművezetők számának alakulását tartalmazza 2006 és 2012 között.

A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI ELŐÉLETI PONTRENDSZER ALAKULÁSA (2006-2012)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Sebességkorlátozás jelentős túllépése (09)	55 563	49 066	17 183	1 145	1 013	13 796	10 423
Sebességhatár negyedével történő túllépése (1501)	122 229	119 304	52 382	28 687	26 405		
Ittas vezetés (08)	2 338	2 330	915	326	287	227	1 490
Biztonsági öv+ bukósisak (1512)	106 014	95 196	97 288	60 732	107	2 448	20 218
Elsőbbségi/előzési szabályok megszegése (1001)	24 745	19 628	15 226	15 379	13 204	10 371	2 810
Tilos jelzésen áthaladás (1508)	11 099	10 839	10 256	5 943	8 425	4 296	13
Kézben tartott mobiltelefon használat (1513)	17 930	15 553	23 651	17 935	42	12 659	17 519

Látható, hogy a kézben tartott mobiltelefon használatán kívül valamennyi szabályszegés esetén jelentősen visszaesett a pontszerzők száma. Ez a jelenség különösen a közutak három fő gyilkosának tartott szabályszegések vonatkozásában aggasztó, tekintettel arra, hogy járművezetéstől eltiltás a közigazgatási eljárásokban jelenleg nem lehetséges, s az adatok szerint a vezetői engedély elvételének fenyegetettsége a pontrendszer által is jelentősen csökkent. (A mobiltelefon használatában 2010-ben tapasztalható „mélypont" arra utal, hogy a jogsértés akkor ideiglenesen kikerült a pontrendszer hatálya alól.)

A következőkben röviden értékeljük a sebességtúllépés, az ittas vezetés és a biztonsági öv használatának elmulasztása miatt pontot szerzők számát.

SEBESSÉGTÚLLÉPÉS MIATT PONTOT SZERZŐK SZÁMA

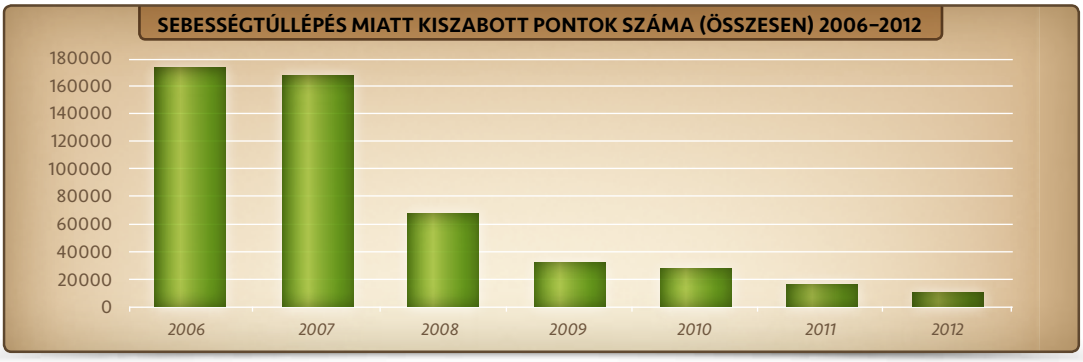
Amennyiben a gyorshajtás miatt pontszerzők számát minden évben összesítjük, az alábbi táblázatot kapjuk.

A SEBESSÉGTÚLLÉPÉSEK MIATT KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI ELŐÉLETI PONTOT SZERZŐK ALAKULÁSA (2006-2012)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Sebességtúllépések miatti pontszerzők összesen	177 792	168 370	69 565	29 832	27 418	13 796	10 423

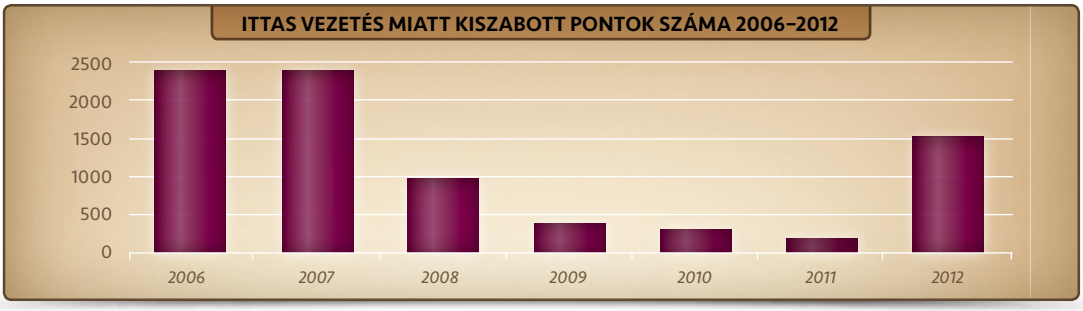
A sebességtúllépés miatt pontot szerző járművezetők száma a 2006. évi 177 792-ről 2012-ben 10 423 főre csökkent. A két szélsőérték egybevetése döbbenetes visszaesést, 94,1%-os csökkenést jelez. Az első jelentős visszaesés 2008-ban, az objektív felelősség bevezetésének évében jelentkezett, de azóta is évről évre csökken a gyorshajtás miatt pontot szerzők száma.

A kedvezőtlen jelenséghez hozzájárul, hogy 2007-ben sebességtúllépés miatt az eljáró szabálysértési hatóságok 11 653 esetben éltek a járművezetéstől eltiltás alkalmazásával, napjainkban erre jogszabály már nem ad lehetőséget. Általánosságban kijelenthető, hogy a pontrendszer hatékonyságának csökkenése következtében közlekedési szabály megszegésekor a vezetői engedély elvesztésének az esélye egyre kisebb, ami álláspontom szerint jelentős hiányosságként értékelendő. A nemzetközi gyakorlatban ugyanis tényként kezelik, hogy a közúti szabályszegések elkövetésében a legnagyobb visszatartó erőt nem a pénzbírság, hanem a vezetői engedély elvétele jelenti, amely vagyoni helyzettől függetlenül érint minden járművezetőt. A hazai szabályozás ennek az alapelvnek nem felel meg, ezért megfontolandó a jelenlegi rendszer felülvizsgálata.



ITTAS VEZETÉS MIATT PONTOT SZERZŐK SZÁMA

A sebességtúllépéshez részben hasonló folyamatokat láthatunk az ittas vezetés vonatkozásában is. 2006-ban összesen 2338 járművezetővel szemben szabtak ki pontokat ittas járművezetés elkövetése miatt, míg 2012-ben mindössze 1490 fővel szemben. Ezáltal a pontot szerző személyek számában 36,3%-os visszaesés tapasztalható. A mélypont 2009-ben és 2010-ben volt, majd a jogszabályi változások eredményezték a pontok 2012. évi növekedését.

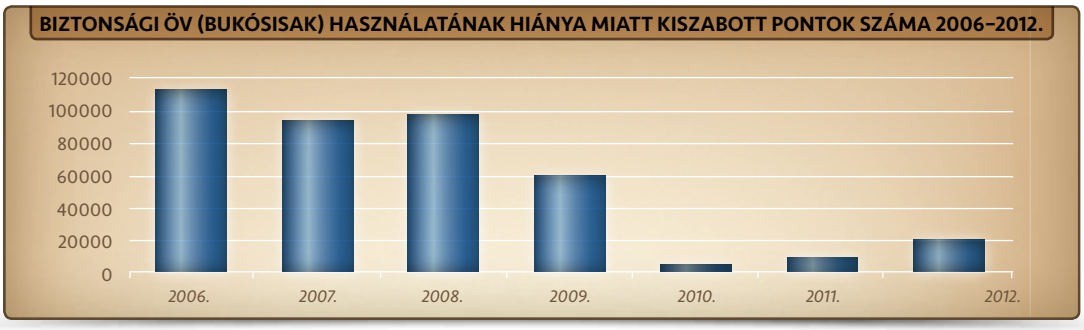


Ami a pontok alakulásánál is fontosabb: 2009. augusztus elseje előtt ittas vezetés elkövetésekor a szabálysértési hatóságok döntően járművezetéstől eltiltás büntetést alkalmaztak, s pontokat csak akkor adtak, ha a vezetői engedélyt nem vették el. 2009-től azonban a bűncselekményi szintet el nem érő ittas vezetés esetén közigazgatási eljárás indul, melynek keretében járművezetéstől eltiltásra sajnálatos módon nincs lehetőség. Ez azt jelenti, hogy az elmúlt években a jelentős összegű pénzbírságok ellenére az ittas járművezetés (mint az egyik legnagyobb kockázatú közlekedési szabályszegés) jogszabály általi fenyegetettsége csökkent. A bűncselekménynek nem minősülő ittas vezetéseknél legalább három jogerős elmarasztalás szükséges ahhoz, hogy a közlekedők biztonságára, testi épségére potenciális veszélyt jelentők járművezetői engedélyét a pontrendszer által visszavonják. Ez nyilván nem felel meg a hazai programokban rögzített közlekedésbiztonsági érdekeknek. Megoldást (legalábbis részmegoldást) jelenthet a Btk. 2013. július elsején hatályba lépő módosítása, melynek értelmében az eddigi 0,8 helyett már 0,5 gramm/liter ezrelék véralkohol értéknél büntetőeljárás indul az ittas járművezetőkkel szemben (levegő-alkohol-koncentráció esetében 0,25 milligramm/liter ezrelék ez az érték), ezáltal a vezetői jogosultság korlátozására már alacsonyabb befolyásoltsági értéknél is lehetőség nyílik.

Fotók: shutterstock.com

BIZTONSÁGI ÖV (BUKÓSISAK) HASZNÁLATÁNAK ELMULASZTÁSA MIATT PONTOT SZERZŐK SZÁMA

A biztonsági öv (és motorkerékpáros bukósisak) használata miatt pontot szerzők száma a 2006. évi érték egyötödére (81%-kal) csökkent. Ezen a területen is jól látható, hogy a jogszabály-módosítás eredményeként (miután a biztonsági öv használata a közigazgatási bírságolás hatálya alá került) 2010-ben a korábbi százezres adatok helyett az egészen meglepő 107-re (!) csökkent a pontot szerzők száma.



2011. július elsejétől ismét megnyílt a lehetőség a pontok adására, s ez eredményezte a 2012. évi emelkedést, de az adatok még így is töredékét jelentik a korábbiaknak. (A motorkerékpáros bukósisak szabályozása csak rövid ideig, 2009. augusztus elsejétől 2011. július elsejéig tartozott a közigazgatási eljárások hatálya alá.)

Az előzőekben ismertetett adatok arra engednek következtetni, hogy a közigazgatási bírságolások előtérbe helyezése (az objektív felelősség, valamint a tényleges felelősség elvén működő közigazgatási bírságolási gyakorlat térnyerése) és ezzel együtt a szabálysértési eljárások háttérbe szorulása az eddigi szabályozás alapján hátrányos következményekkel járt a közúti közlekedési pontrendszer hatékonyságára. Ez a kijelentés akkor is helytálló, ha figyelembe vesszük, hogy a közigazgatási bírságolás bevezetése rendkívül kedvező hatást gyakorolt a közúti közlekedésbiztonság alakulására, továbbá 2011. július elsejétől meghatározott közigazgatási eljárások esetén ismét helye van pont(ok) kiszabásának.

Nyilvánvaló, hogy a kiszabott előéleti pontok számának ilyen mértékű csökkenése már a pontrendszer működésének lényegét, magát a működőképességet veszélyezteti, ezért a jogintézmény fenntartása és hatékonyságának biztosítása érdekében beavatkozásokra van szükség. Nem véletlen, hogy a pontrendszer felülvizsgálatát és hatékonyabbá tételét a hatályos „Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2011-2013” is előírja, a szabályozási pillér 3.1 akció feladatainak sorában.

A közeljövő feladatai közé tartozik, hogy meg kell teremteni a lehetőséget az optimális szabályozási háttér kialakítására, amelyben az egyes jogintézmények (közigazgatási bírságolás, pontrendszer stb.) hatása jól kiegészíti, erősíti egymást. Célszerű és szükségszerű lenne, hogy ez a feladat a következő ciklusra, a 2014–2016 közötti időszakra vonatkozó Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram részét képezze.

Gégény István

Fotó: shutterstock.com

Közlekedésbiztonság a forgalomtechnika jegyében

Táblás ház

Szakmai egyeztetést, a közúti útjelző táblák fóliáit szabályzó előírások jelenkorhoz igazítását kezdeményezte a Közlekedésbiztonság a forgalomtechnika jegyében elnevezésű szakmai konferencián és bemutatón *Jenovai Zoltán*. A Plastiroute Vác Kft. ügyvezetője szerint az iparág meghaladta a 15 éves előírásokat, azokat szinkronba kell hozni a technikai fejlődéssel.

„LÉGYPISZOKTÓL" AZ ÓRIÁS ÚTJELZŐIG

A legmodernebb forgalomtechnikai megoldásokat mutatták be azon a nyári Plastiroute-rendezvényen, amelyen neves hazai és külföldi szakemberek tanulmányait, valamint az ezzel párhuzamosan szervezett termékbemutató kiállításon az új útburkolati festéseket, a közlekedés biztonságát fokozó új forgalomtechnikai eszközöket ismerhették meg a szakma első vonalába tartozó szakemberek. A Közlekedésbiztonság a forgalomtechnika jegyében című rendezvény fővédnöke *Schwáb Zoltán*, közlekedésért felelős helyettes államtitkár volt, a konferencia alaphangját pedig Holnapy László, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium főosztályvezető-helyettese adta meg nyitóbeszédével.

Az előadók között „Nem a méret a lényeg – Vertikális jelzések a közutakon és azon kívül" áthallásos című előadással jelentkezett *Jenovai Zoltán*. „Figyelemfelhívásnak szántam, egy kicsit lazítani kívántam ezen a nagyon szigorú közlekedésmérnöki tudományon" – indokolta a címválasztást a Plastiroute Vác Kft. ügyvezetője. Elmondta, a cím kettős jelentést hordoz, egyszerre utal cége, valamint útjelző és egyéb forgalomtechnikai táblák méreteire, illetve arra, hogy ezek fontosságát nem a nagyság határozza meg. Legkisebb matricájuk egy három centiméteres öntapadós „légypiszok", a geodéziai célkereszt, míg a legnagyobb egy 9x3,8 méteres óriás útjelző tábla. A kkv kategória alsó szélére pozícionált vállalkozás 23 éve, 1990-től szerepel a piacon, és Jenovai Zoltán szerint négy számmal jellemezhető a legjobban. „20-an dolgoznak a cégnél, amelynek 200 milliós volt a tavalyi árbevétele, 2000 négyzetméternyi útirányjelző táblát helyeztünk ki az előző évben, és 20 ezer normál KRESZ-tábla gyártása az idei terv."

ELŐREMUTATÓ ÚTÜGYI ELŐÍRÁSOK

Az ügyvezető kijelentette, a legnagyobb áttörést a táblákra helyezett fényvisszavető fóliaosztályok fejlődésénél tapasztalta, egyúttal örömmel nyugtázta: az útügyi műszaki követelmények a legjobb minőségű, legnagyobb hatékonyságú fóliák használatát írják elő. „Pedig ezek az anyagok nem olcsók, a három fóliaosztály között négyzetméterenként nagyjából tízszeres is lehet az árkülönbség. Előremutató, hogy a magyar útügyi előírások a drágább, jobb minőségű, komolyabb műszaki tartalommal felvértezett, de egyúttal sokkal biztonságosabb minőségi fényvisszavetős fóliákat preferálják" – mondta Jenovai Zoltán. A témában végzett összes tanulmány és kutatás szerint a fényvisszavetős fóliák használata miatt a gépkocsivezető észlelési ideje, ezzel reakcióideje is javul a hagyományos fóliával borított útjelző táblák észleléséhez képest. A láthatóság növelése érdekében elvégzett fejlesztések látványos eredményeket hoztak.

Jenovai egyúttal egy szakbizottság összehívását is indítványozta: „Javasoltam, hogy vizsgáljuk felül az útirányjelző táblarendszer alapanyagait előíró szabályokat. Tegyünk rendet az előírások között, mert az alapanyaggyártás a technikai fejlődés révén meghaladta a 15-20 éves szabványokat. Szinkronba kellene hozni a szabályozást a kor adta lehetőségekkel" – indokolta javaslatát az ügyvezető.

S. V. A.

Európai akció az ittas járművezetők kiszűrésére

14 557 alkoholszonda színeződött el

A legutóbbi európai szintű Alcohol&Drugs közúti ellenőrzés idején átlagosan számítva 40 másodpercenként (!) értek tetten egy-egy ittas járművezetőt. A kampányban rekordot jelentett a részt vevő országok magas száma.

PERCENKÉNT 83 SZONDÁZTATÁS

Az Európai Bizottság támogatását élvező TISPOL (European Traffic Police Network) legutóbb 2013. június 3. és 9. között szervezett nemzetközi közlekedésbiztonsági ellenőrzést az ittas és bódult állapotban járművet vezető személyek kiszűrésére. Az egy hétig tartó fokozott ellenőrzések idején valamennyi érintett rendőri szervezet a szeszes italtól vagy bódító hatású szertől befolyásolt állapotban lévő járművezetők felderítésére és forgalomból való kizárására helyezte a hangsúlyt. Az európai rendőrök természetesen más jogsértésekkel kapcsolatban is intézkedtek, amennyiben azokat a helyszínen észlelték. A június elejei kampány jellegzetessége, hogy az akcióban 30 ország vett részt (tehát nem kizárólag az EU-tagállamok), s ilyen magas számot a TISPOL ellenőrzések mintegy másfél évtizedes történetében még soha nem regisztráltak.

Az összesített európai eredmények alapján egyetlen hét alatt csaknem 900 000 járművezetőt (egészen pontosan 869 473 főt) szondáztattak meg a rendőrök, azaz percenként átlagosan számítva 83 személyt vontak ilyen típusú intézkedés alá. A fentiekből 14 557 járművezető volt ittas, míg 1789-en kábító hatású szert (drogot vagy olyan gyógyszert, amely mellett a vezetés nem engedélyezett) fogyasztottak, mielőtt a volán mögé ültek. Más bűncselekmény elkövetésének gyanúja miatt 1750 esetben indult eljárás. A bűncselekmények listája változatos volt: kábítószer-birtoklás, lőfegyver jogellenes birtoklása, lopás, illegális bevándorlás vagy annak segítése stb. egyaránt szerepeltek a rendőri jelentésekben.

POTENCIÁLIS VESZÉLY

Koen Ricour, a TISPOL elnöke az ellenőrzéssel kapcsolatban megjegyezte, hogy az ittas járművezetés továbbra is az európai utak egyik fő gyilkosa, ezért aktív és rendszeres közúti ellenőrzésekre van szükség e rendkívüli közlekedésbiztonsági kockázatot jelentő jogsértés visszaszorítása érdekében. Kitért arra is, hogy az alkoholszondás ellenőrzésekkel egyidejűleg a rendőri intézkedéseknek a bódult állapotban járművet vezetőkre is fókuszálniuk kell, hiszen az orvosi és a tilalmazott kábító hatású szerek fogyasztói a többi közlekedőre potenciális veszélyt jelentenek. Számos olyan gyógyszer, illetve gyógyhatású szer létezik, melyek kedvezőtlenül hatnak a vezetési képességre, például fáradtságot okoznak, csökkentik a koncentrációs képességet, ideiglenes tudatzavart idézhetnek elő stb. Nem véletlen, hogy e gyógykészítmények fogyasztói sem vehetnek részt vezetőként a közúti forgalomban. Fontos ezért, hogy a betegek minden esetben olvassák el a gyógyszerhez csatolt betegtájékoztatót, vagy ha azt nem találják, akkor érdeklődjenek az orvosuknál, illetve a patikában a gyógyszer hatásáról.

Európában az ittas vezetés szabályozása, a határértékek meghatározása nem egységes, hiszen arról nem a közösségi jog, hanem a tagállamok belső nemzeti jogrendszerei rendelkeznek. Erről, valamint a napjainkban hatályos hazai értékekről a Közlekedésbiztonság korábbi lapszámaiban már tájékoztattuk tisztelt olvasóinkat.

Gégény István

Az ittas járművezetés engedélyezett határértékei az Európai Unió tagállamaiban

Engedélyezett BAC limit (g/l)	Általánosan alkalmazott	Kezdő vezetők	Hivatásos gépjármű-vezetők
Belgium	0,5	0,5	0,5
Bulgária	0,5	0,5	0,5
Cseh Köztársaság	0	0	0
Dánia	0,5	0,5	0,5
Németország	0,5	0	0
Észtország	0,2	0,2	0,2
Görögország	0,5	0,2	0,2
Spanyolország	0,5	0,3	0,3
Franciaország	0,5	0,5	0,5 (autóbusz-vezetők: 0,2)
Írország	0,5	0,2	0,2
Olaszország	0,5	0,2	0,2
Ciprus	0,5	0,5	0,5
Lettország	0,5	0,5	0,5
Litvánia	0,4	0,4	0,4
Luxemburg	0,5	0,2	0,2
Magyarország	0	0	0
Málta	0,8	0,8	0,8
Hollandia	0,5	0,5	0,2
Ausztria	0,5	0,1	0,1
Lengyelország	0,2	0,2	0,2
Portugália	0,5	0,5	0,5
Románia	0	0	0
Szlovénia	0,2	0	0
Szlovákia	0	0	0
Finnország	0,5	0,5	0,5
Svédország	0,2	0,2	0,2
Egyesült Királyság	0,8	0,8	0,8

Július 1-jétől szigorúbban bünteti a törvény az ittas járművezetést

0,5 ezreléktől bűncselekmény!

2013. július 1-i hatállyal megváltozott az ittas, valamint a bódult állapotban történő járművezetés szabályozása. A két törvényi tényállás különvált, az egyéb jellegű módosítások szigorítást jelentenek a korábbiakhoz képest.

A „KÖZUTAK LEGFŐBB GYILKOSAI"

A közlekedési szabályok megszegése közlekedésbiztonsági kockázattal jár. A kockázat mértéke azonban jogsértésenként jelentősen eltér. Amíg az enyhébb súlyú szabálysértések a közlekedés többi résztvevőjére csekély veszélyt jelentenek, addig más szabályszegések elkövetése könnyen tragédiához vezethet.

A közlekedésbiztonság fő kockázati tényezői közé a legveszélyesebb szabályszegések tartoznak, melyek a közúti tragédiák leggyakoribb okai. Ezeket a szabályszegéseket az európai uniós terminológia a „közutak legfőbb gyilkosai" címmel illeti.

Az ittas vezetés Magyarországon is kiemelt baleseti tényezőnek számít, melyet az is jelez, hogy a 2012. évi KSH adatok alapján minden tizedik személyi sérüléssel járó balesetet ittas járművezető okozott. A szeszesital-fogyasztáshoz hasonló veszélyekkel jár, ha valaki a jármű vezetése előtt vagy alatt bódító hatású szert fogyaszt. A 2013. július 1-jén hatályba lépett új Btk. jelentős mértékben megváltoztatta az ittas és a bódult állapotban történő járművezetés korábbi szabályozását. Míg korábban ez a két – egymástól egyébként teljesen eltérő – súlyos jogsértés egyetlen joghelyhez tartozott (Btk. 188. §), addig júliustól a két terület szabályozása különvált.

JÁRMŰVEZETÉS ITTAS ÁLLAPOTBAN

Idén július 1. óta a „Járművezetés ittas állapotban" törvényi tényállását a Büntető törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény (továbbiakban: Btk.) 236. §-a szabályozza. A szabályozás kiterjed mindazokra, akik ittas állapotban vasúti vagy légi járművet, gépi meghajtású úszólétesítményt, vagy közúton, illetve közforgalom elől el nem zárt magánúton gépi meghajtású járművet vezetnek. A jogalkotó a bűncselekményi szintű ittas vezetőket alapesetben két évig terjedő szabadságvesztéssel fenyegeti, mely öttől tíz évig is terjedhet, amennyiben a bűncselekmény kettőnél több ember halálát okozza, vagy halálos tömegszerencsétlenséget idéz elő.

Külön bekezdés foglalkozik a nem gépi meghajtású járművek vezetőivel, akik ittasan közúton vagy közforgalom elől el nem zárt magánúton közlekednek. Ők akkor követnek el bűncselekményt, ha az elkövetett jogsértés súlyos vagy maradandó sérülést, illetve halált okoz.

Új elem a Btk. szabályozásban, hogy az eddigi 0,8 helyett már 0,5 gramm/liter ezrelék véralkohol értéknél büntetőeljárás indul az ittas sofőrökkel szemben, levegőalkohol-koncentráció esetében 0,25 miligramm/liter ezrelék ez az érték (erről azonban nem a Btk. 236. §, hanem a 240. § rendelkezik az értelmező rendelkezésekben). Nem árt tudni, hogy bűncselekmény elkövetése esetén a vezetői engedély is veszélybe kerül, s a bíróság az esetek többségében él is a vezetési jogosultság korlátozásával. Az előzőeknél kisebb fokú alkoholos befolyásoltság sem marad természetesen szankció nélkül, az továbbra is közigazgatási bírság, valamint előéleti pont kiszabását vonja maga után.

JÁRMŰVEZETÉS BÓDULT ÁLLAPOTBAN

A vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatti járművezetés kérdéskörét a Btk. 237. §-a szabályozza, s alapesetben két évig terjedő szabadságvesztéssel fenyegeti az elkövetőt. Ebbe a körbe tartoznak – a teljesség igénye nélkül – a bódító hatású szert (kábítószert, pszichotróp anyagot, bizonyos gyógyszerkészítményeket, amelyeknél a jármű vezetése ellenjavallt) fogyasztó járművezetők. Az alkalmazható szankciók mértéke gyakorlatilag megegyezik az ittas vezetés szabályozásával. A kiszabható szabadságvesztés időtartama közúti baleset okozása esetén a sérülések súlyossága szerint jelentősen emelkedik, kettőnél több ember halála, vagy halálos tömegszerencsétlenség esetén a tíz évet is elérheti.

Gégény István

NE VEZESSEN ITTASAN!

Az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság új kampánya az ittas vezetéssel kapcsolatban 2013. július 1-jén hatályba lépett jogszabályi változásokra hívja fel a figyelmet.

„2013. július 01-től 0,25 mg/l légalkohol érték felett már bűncselekmény, illetve a jogosítvány elvesztésével jár!" – ez olvasható az ORFK – OBB legújabb City-light poszterein, melyeket június második felében helyeztek ki a közterületekre. Jelenleg is mintegy száz ilyen plakáttal találkozhatnak a fővárosban közlekedők a forgalmasabb csomópontokban, aluljárókban, buszmegállókban.

A biztonsági övek és gyermekülések használati aránya 2013-ban

Kedvező változások, de van hova fejlődni!

A biztonsági övet viselők és a gyermekülést használók aránya az egyik, ha nem a legfontosabb – a gépjárművezetők, illetve a gépjárműben utazók szabálybetartási szintjét, valamint a tudatformálás és rendőri ellenőrzés eredményességét tükröző – közlekedésbiztonsági teljesítménymutató. Magyarország e tekintetben szinte egyedülállóan hosszú és megbízható idősorokkal és a legjobb gyakorlatok közé sorolható adatgyűjtési módszerekkel rendelkezik.

2013-ban országos reprezentatív minta alapján újból felmérték a biztonsági övek és gyermekülések használati arányát; a felmérés *Dr. Véssey Tamás* tudományos főmunkatárs (TÜV NORD KTI Kft.) vezetésével készült [1]. A munka során útkategóriánként 1050, összesen 3150 személygépkocsi út menti megfigyelésére került sor. Az 1. ábra a valamennyi útkategóriára vonatkozó (átlagos) biztonságiöv-viselési arányok változását szemlélteti.

Jelentős eredmény, hogy míg a hátsó üléseken lényegében nem változott a biztonsági övet viselők aránya, addig az első üléseken tovább növekedett (82,4%-ról 87,28%-ra) ez az adat. Mindez egyúttal azt is jelenti, hogy az első üléseken a felmérések kezdete (1992) óta legnagyobb értéket sikerült megfigyelni, de a valamennyi ülésre összegezett átlagértékről is ugyanez mondható el. Ez utóbbi 80,8%-ról 86,01%-ra emelkedett.

Fotók: Iró Zoltán

Vizsgáljuk meg, milyen változások figyelhetők meg útkategóriák szerinti bontásban. A 2. ábra az országúton, illetve autópályán megfigyelt övviselési arányokat mutatja a személygépkocsik első és hátsó ülésein.

Országutakon hasonló változást rögzíthetünk: jelentős javulás az első üléseken, változatlan helyzet a hátsó üléseken. Kedvező, hogy a 2013. évi érték az első üléseken az eddigi legnagyobb, 86,99%. Míg egy évvel korábban főleg a hátsó ülések esetén volt megfigyelhető ugrásszerű növekedés (a 2009. évi 46,1%-ról a 2012. évi 60,3%-ra), addig 2013-ban nem sikerült további javulást elérni, annak ellenére, hogy ez szükséges lenne. Ami nem sikerült az országutakon, eredményre vezetett az autópályákon. Mind az első, mind a hátsó üléseken jelentős javulást regisztrálhatunk. Az első üléseken 86,9%-ról 89,41%-ra, a hátsó üléseken pedig 58,8%-ról 75,19%-ra nőtt a biztonsági övet viselők aránya. Úgy tűnik, hogy a gépjárművezetők és az utasok biztonságiöv-viselési szokásai tükrözik a nagyobb sebességből adódó fokozott veszélyeket.

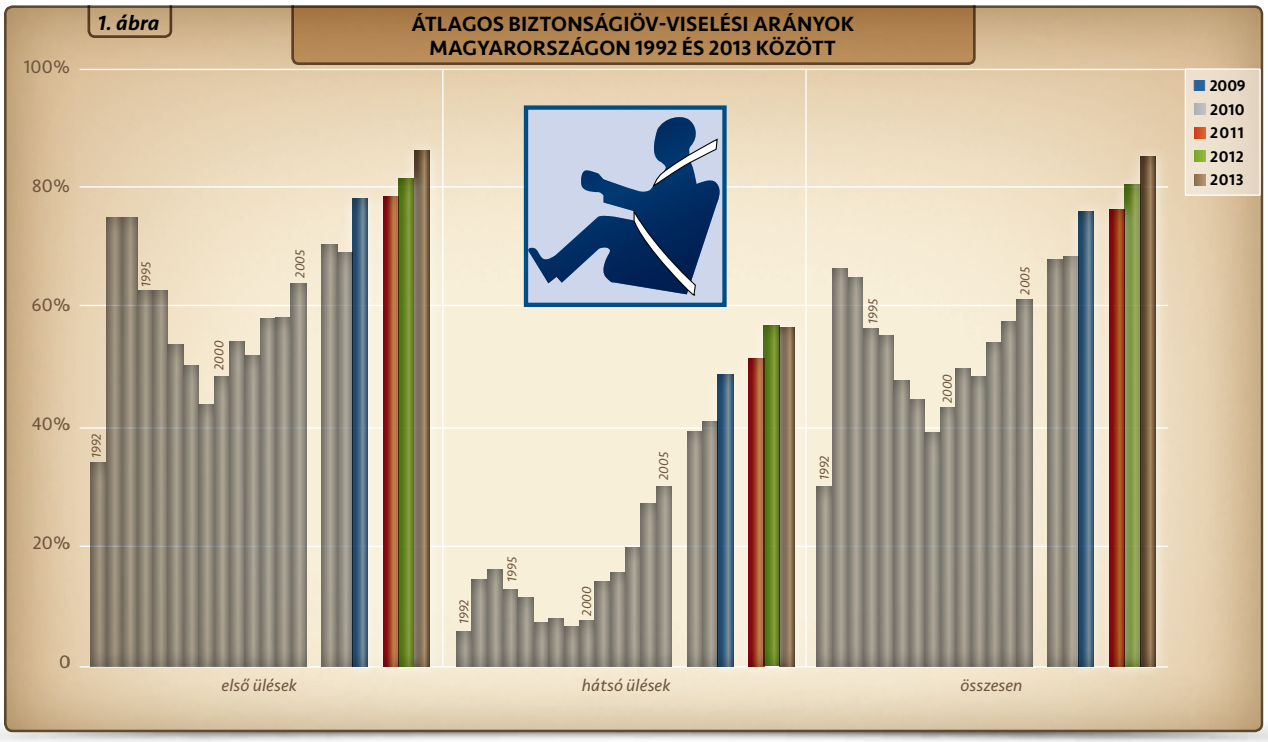
Lakott területen kívül tehát az első üléseken egyértelműen kedvező változás figyelhető meg mind országutakon, mind az autópályákon. Ugyanakkor a hátsó üléseken csak autópályákon javult a helyzet, országutakon lényegében változatlan maradt.

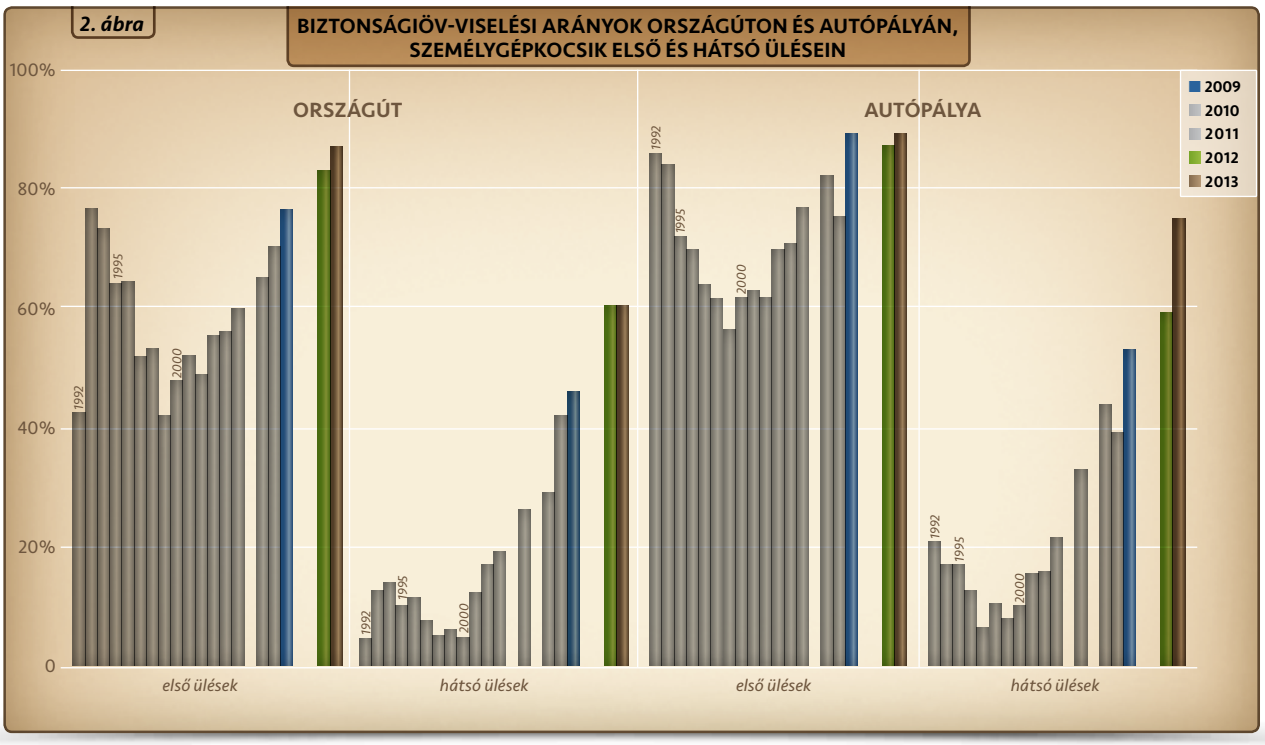
A jövőbeli tudatformálás és ellenőrzés–szankcionálás egyik célcsoportját tehát az országutakon haladó személygépkocsik hátsó ülésein utazóknak kell képezniük.

A 3. ábra a lakott területen belül kapott eredményeket mutatja. Míg tavaly lakott területen mind az első, mind a hátsó üléseken kismértékű visszaesés volt tapasztalható, 2013-ban mindenütt kedvező változások mutatkoztak: az első üléseken 76,8%-ról 85,2%-ra, a hátsókon pedig 48,2%-ról 60,94%-ra emelkedett a biztonsági övek használati aránya. Ez azért is nagyon jelentős változás, mert épp a lakott területen mérhető kisebb sebességek mellett érvényesülhet fokozottabb mértékben a biztonsági övek védőhatása.

Ugyancsak egyértelműen kedvezőnek mondható a biztonsági gyermekülések használati arányának változása (4. ábra). A biztonsági gyermekülésben utazó gyermekek aránya 2013-ban elérte a 83,43%-ot. Ha ehhez hozzáadjuk a felnőtt biztonsági övvel rögzített idősebb gyermekek 6,09%-os részesedését, a 2012. évi 15,7%-hoz képest 10,43%-ra csökkent a védtelenül (mindenféle rögzítés nélkül) utazó gyermekek részaránya. A kétségtelenül javuló trend ellenére még mindig nem elégedhetünk meg ezzel az eredménnyel: a megfelelő utasvisszatartó rendszerrel rögzített gyermekek részarányát tovább kell növelni! Bár a biztonsági övet viselők és a biztonsági gyermekülést használók aránya kedvező változásokat mutat, hangsúlyozni kell, hogy még további jelentős javulásra van szükség, hiszen a legjobb közúti közlekedésbiztonságú országokban 95% feletti, nem ritkán 98-99% ez az arány.

2012. évi adatokon nyugvó becslések szerint a hazai biztonsági-öv-viselési arány 95%-ra való növelésével még további 40 emberélet lenne megmenthető évente, 127 súlyos és 171 könnyű sérülés pedig elkerülhetővé válna [2], [3]. A 95%-os arány elérése – figyelembe véve az utóbbi évek növekvő tendenciáját – ma már egyáltalán nem tekinthető irreálisnak.





Köszönetnyilvánítás. Ezúton mondok köszönetet *Barna Péter* főosztályvezető úrnak (NFM), hogy megbízásával lehetővé tette a felmérés végrehajtását, Dr. Véssey Tamás kollégámnak értékes szakmai tanácsaiért és *Tóth Árpád* munkatársamnak az ábrák szakavatott, színvonalas elkészítéséért.

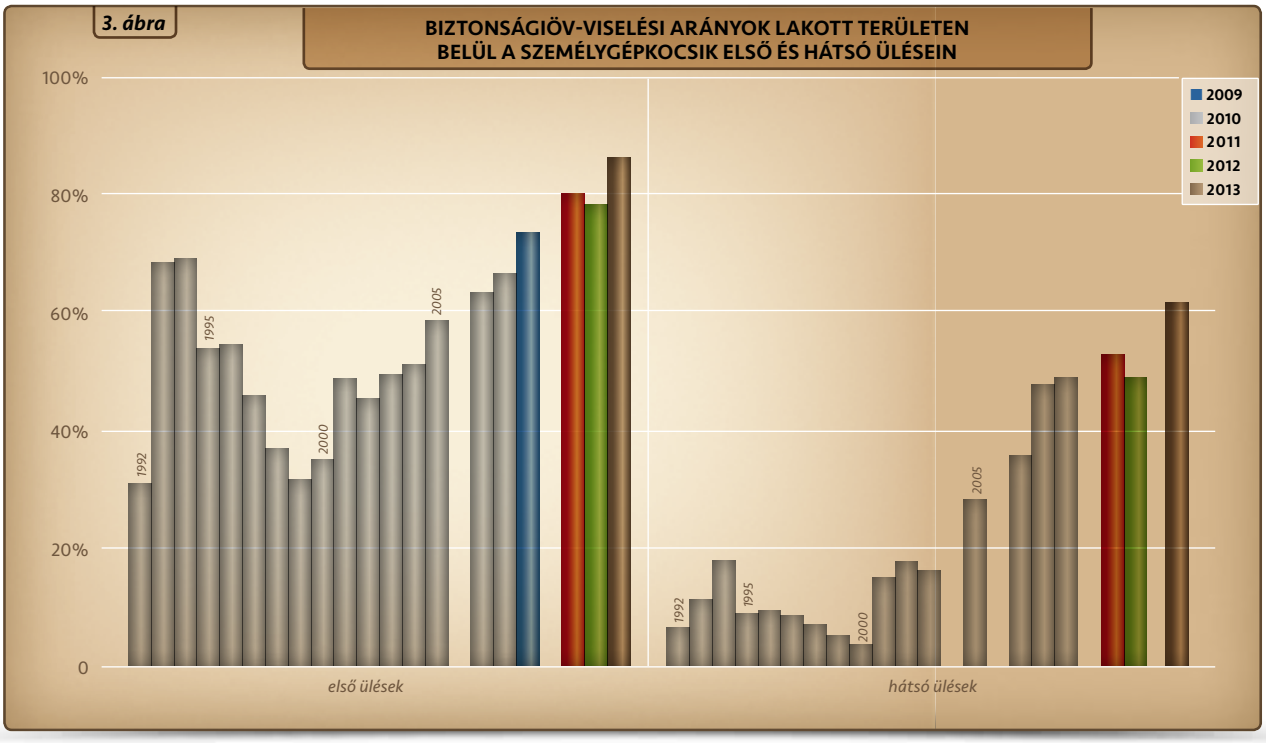
Prof. Dr. Holló Péter,
a KTI Nonprofit Kft. kutató professzora,
a Széchenyi István Egyetem tanára

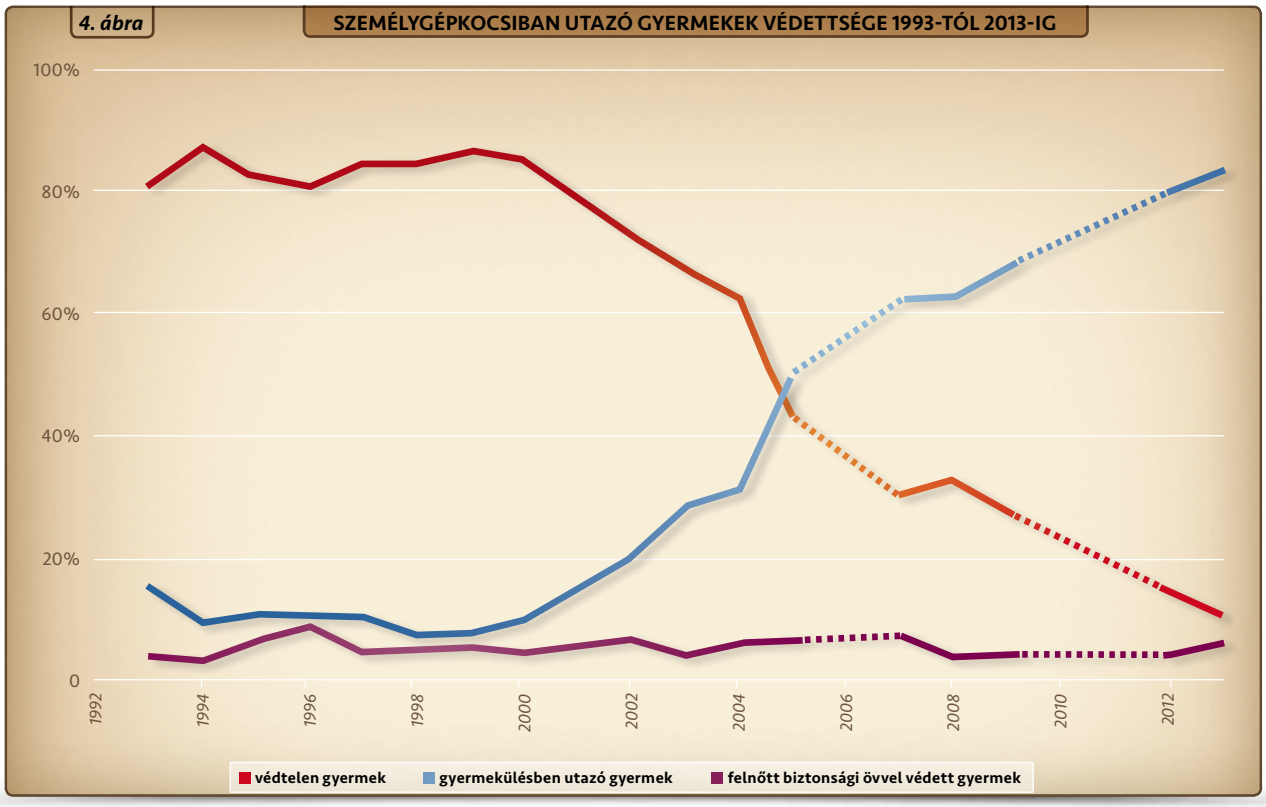
Irodalom:

[1] *Utasvisszatartó berendezések használati arányainak felmérése. Tanulmány a 2013. májusi és júniusi felmérés alapján. Készítette: Dr. Véssey Tamás igazságügyi gépjárműszakértő, Budapest, 2013.*

[2] *Prof. Dr. Holló Péter, Dr. Véssey Tamás: Még mindig a biztonsági övekről, Közlekedéstudományi Szemle, LXII. évf., 6. sz., 2012. dec., 10-14. old., ISSN 0023 4362*

[3] *Elvik, R., Hoye, A., Vaa, Tr., Sorensen, M.: The handbook of road safety measures Second edition. Emerald Group Publishing Ltd., UK, 2009., ISBN: 978-1-84855-250-0*





A BKV forgalombiztonsági osztályvezetője a cég közlekedésbiztonsági stratégiájáról

A verekedéshez két ember kell

Konfliktuskezelő tréningen is részt kell venniük a BKV járművezetőinek, amelyen többek között arra is kiképzik őket, hogy miként kell viselkedniük, ha verekedés tör ki a buszon. A BKV a járművezetők folyamatos oktatásával segíti elő a balesetmentes közösségi közlekedést. Interjú Berhidi Zsolttal, a Budapesti Közlekedési Vállalat forgalombiztonsági és üzemeltetési osztályvezetőjével.

– *A Combino-vezető ügye napokig vezető hír volt a médiában: nem gondolja, hogy gondosabb kiválasztással megelőzhető lett volna, hogy a vezető felpofozzon egy figyelmetlenül a villamos elé lépő terhes nőt?*

– Az ügy valóban óriási nyilvánosságot kapott: pró és kontra érveltek a vállalat döntése mellett vagy ellen, de a BKV szolgáltatóként nem mérlegelhetett. Ilyesmi egyszerűen nem fordulhat elő! A BKV rengeteget tett és tesz a biztonságos közlekedésért, ezért a baleset-megelőzés keretein belül egy fokozatosan egymásra épülő megelőzési rendszert működtet a kiválasztástól az utánképzésig. A járművezetők beléptetését szűrővizsgálatok előzik meg. Azt vizsgáljuk, hogy a jelentkezőben megvan-e a megfelelő affinitás ahhoz, hogy ebben a speciális szolgáltatói szektorban dolgozzon, ugyanis szeretnénk elkerülni, hogy feleslegesen energiát és pénzt fektessünk olyan jelentkező képzésébe, akiben nincs meg a nálunk elvárt szolgáltatói attitűd.

– *Magyarul az elején igyekeznek elvenni a jelentkezők kedvét?*

– Csupán elmondjuk, mivel jár ez az állás. Közöljük a feltételeket, hogy gyakran hajnali kettőkor kell kelni, és nem árulunk zsákbamacskát, a fizetés biztos, de ezért felelősségteljes munkát kell végezni. Ezután jöhet az egészségügyi vizsgálat, illetve a speciális képzés, ugyanis a D kategóriás járművezetői engedély alap, de nem elégséges feltétel. 2009-től pedig konfliktuskezelő kiscsoportos tréninget is tartunk az újonnan belépett járművezetőinknek.

– *Ez mit jelent a gyakorlatban?*

– Egy közlekedési szakemberrel és egy szakpszichológussal készítjük fel őket a várható szituációkra. A foglalkozásokon helyzetgyakorlatok, kommunikációs tesztek, önismereti és önértékelési feladatok segítik az újonnan induló „járművezetői életpálya” beindítását, a közösségi közlekedési járművezetőként történő helytállást a fővárosi forgalomban. Az újonnan belépő kollégák képzése mellett az utánképzésre is jelentős erőket koncentrálunk. A balesetekre fokozottan érzékeny járművezetők körében rendezett tréningek több elemből állnak. Jelentős hangsúlyt kap a képzésen részt vevő járművezetők baleseteinek

Fotó: Iró Zoltán

Berhidi Zsolt, a Budapesti Közlekedési Vállalat forgalombiztonsági és üzemeltetési osztályvezetője

átbeszélése, elemzése is. Itt keressük, kutatjuk az okokat, hogy mi vezethet oda, hogy bekövetkezik a baleset. Az utánképzésen a foglalkozást vezető kollégák úgy irányítják a beszélgetést, hogy vita alakuljon ki, és a járművezetők egymást győzzék meg a helyes megoldásról. A tapasztalatok azt mutatják, a balesetek efféle feldolgozása minden korábbi formánál hatékonyabb, az azonos munkakörben lévő dolgozók, vagyis a járművezetők egymástól jobban elfogadják a tanácsot, az építő jellegű kritikát. Készítettem egy analízist a járművezetők baleseteivel kapcsolatban, amikor a foglalkozást megelőző, illetve az ezt követő három év baleseti adatait hasonlítottam össze. A számok azt mutatták, hogy az ilyen jellegű utánképzésen részt vett járművezetők ötven százalékkal ritkábban szenvedtek balesetet a tréning utáni három esztendőben. Nem állítom, hogy csak ennek köszönhetően, de a tendencia legalábbis figyelemre méltó, és a képzés nyilván hozzájárult a balesetmentes közlekedéshez. A járművezetők évi rendes képzése azonban nem függ össze azzal, hogy balesetet okoztak-e vagy sem. A balesetmentes járművezetőknek is minden évben szervezünk képzéseket.

– *Ezeken mit oktatnak? Mi újat tudnak mutatni egy huszonöt éve vezető kollégának?*

– A rendszeres telephelyi oktatások az aktuális, napi kérdéseket boncolgatják. Egy új járműtípus vezetése pedig még a gyakorlott kollégákat is új kihívás elé állítja, de ezen túl is rengeteg változással kell megbirkózniuk a napi rutin során. Az utolsó oktatási segédanyagunk

> Az utánképzésen úgy irányítjuk a beszélgetést, hogy vita alakuljon ki, és a járművezetők egymást győzzék meg a helyes megoldásról.

egyikében, július közepén a buszsávokra vonatkozó változásokra hívtuk fel a figyelmet, ugyanis újabb helyeken jelentek meg a kerékpárok a buszsávban, amit burkolatjel is jelöl. Az aktuális változásokról folyamatosan tájékoztatjuk a járművezetőket, az információk egyből kikerülnek a garázsok faliújságjaira, illetve vetíthető formában is feldolgozzuk azokat az oktatás számára. De például a kánikula élettani hatásaira, a folyadékpótlás fontosságára is figyelmeztetjük dolgozóinkat, ahogy természetesen az útjavításokkal, elterelésekkel kapcsolatos veszélyhelyzetek is szerepelnek anyagainkban.

Fotók: BKV

– *Csak én érzem, hogy a BKV-alkalmazottakat ért inzultusok elszaporodtak az utóbbi időben?*

– Munkatársaink sajnos gyakran kerülnek szélsőséges helyzetbe, és nem csak a jegyellenőrök szenvednek el bántalmazást egyes utasok részéről. De a kollégákat is megpróbáljuk felkészíteni az ilyen szituációk kezelésére. Mi azt mondjuk, hogy egy verekedéshez két ember kell, ebben pedig a munkatársaink nem lehetnek partnerek. Aki a zárt vezetőfülkében marad, ahhoz nem férnek hozzá. A járművezető nem rendfenntartó, az a rendőrség dolga.

> Egy új járműtípus vezetése a gyakorlott kollégákat is új kihívás elé állítja, de ezen túl is rengeteg változással kell megbirkózniuk a napi rutin során.

Amennyiben konfliktushelyzet alakul ki, akkor a diszpécserszolgálat azonnal intézkedik és értesíti a rendőrséget. De nemcsak ilyen eshetőségre, hanem egyéb vészhelyzetekre is felkészítjük kollégáinkat: nemrég készítettünk egy anyagot arról, hogy az egyik járművezetőnk milyen hallatlan hidegvérrel kezelte, amikor műszaki hiba miatt kigyulladt a busz. Higgadtan leszállította az utasokat, s mire a tűzoltók kiértek, már el is oltotta a tüzet. Az ilyen esetekről is hírt adunk, és előremutató példaként ismertetjük a történteket.

– *A járművezetők miként fogadják a folyamatos képzést? Kötelező rossznak tartják, vagy használható tudásként értékelik?*

– Célunk, hogy az utóbbit érezzék! Az ismétlődő oktatásokon sohasem konkrét személyekről, hanem esetekről, tendenciákról beszélünk, a balesetek okozóit még a saját kollégái sem tudják beazonosítani. Nem az elrettentés, a megszégyenítés, hanem a prevenció a cél, az, hogy tanuljanak egymás hibáiból. Ezt azért tartjuk roppant lényegesnek, mert minden kimutatás egyértelműen alátámasztja: a BKV okozta balesetek döntő többsége nem műszaki hibára, vagy a pálya, illetve az út rossz minőségére, hanem emberi hibára vezethető vissza. Több helyen látom, hogy a garázsokban elhelyezett plakátjainkat összefirkálják a járművezetők, amit nem fogok fel tragédiának, mert ez számomra azt jelenti, hogy beszéltek róla, megvitatták az oktatási anyagunkat. De a BKV belső lapjában is állandóan taglaljuk a közlekedésbiztonsági kérdést, tájékoztatjuk dolgozóinkat a baleseti helyzetről, okokról.

Európában egyedülálló, már húszéves a járművezetői versenyünk, és nyílt napokkal is igyekszünk növelni társadalmi szerepvállalásunkat. A kiemelkedő munkát végző dolgozóinkat elismerjük, ez is a BKV pozitív csomagja.

– *És mi a negatív?*

– Nem nevezném negatívnak, de tény, a vezetők körében nem túl népszerű a forgalombiztonsági ellenőrzés, ám a többség megérti, hogy miért van erre szükség. A tragédiák elkerüléséért időben fel kell hívni a munkavállaló figyelmét a nemkívánatos magatartásra. Rendszeresek az utazásos ellenőrzések, a videós kontroll, ami például a tilos jelzésen áthaladást figyeli, vagy a lézeres sebességmérés, illetve az ittasság vizsgálata.

– *Adatbázisukban mi a legmeglepőbb statisztika?*

– Tizenöt éve szisztematikusan rendszerezzük a baleseti adatokat, egy perc alatt meg tudom mondani, hogy például 1998-ban a 32-es buszon hány nő sérült meg, mi okozta a balesetet, milyen volt az útburkolat, az időjárás. Ezeket az adatokat a megelőzésben használjuk, és a forgalomtechnikai vizsgálat alapjául szolgálhatnak. Eddig egyetlen meglepő kérdésre nem tudtam a választ, amikor azt kérdezték: hány állapotos nő volt a sérültek között?

MAGYAR KÖZLEKEDÉSI REKORDOK

- a nagykörúti 4-es és a 6-os villamos Európa legforgalmasabb vonala, amelyen naponta mintegy 200 ezren utaznak
- a Nagykörúton közlekedő CombinoSupra Budapest NF12B típusú villamos a világ leghosszabb egyterű villamosa volt
- a budapesti Millenniumi Földalatti Vasút (M1) a világ első villamos üzemű földalatti vasútja

SZÁMOK TENGERE

- a BKV évente 1,3 milliárd utast szállít
- az utasok 40 százaléka autóbuszon, 28 villamoson, 22 metrón, 5 HÉV-en és 5 trolibuszon utazott
- alkalmazottak átlagos száma 12 ezer fő, ebből járművezető 5101
- a teljes hálózat hossza 663 km
- a megállóhelyek száma 4998, az átlagos járműállomány 2828

Forrás: Wikipédia

– *Forgalombiztonsági vezetőként mikor mondhatja, hogy elérte az ideális eredményt?*

– Akkor lehetek elégedett, ha a balesetszám nulla. Reálisan nézem a dolgokat, ilyen nem lesz. A minimalizálás a cél. Hiszen a balesetek óriási társadalmi és gazdasági kárt okoznak. A személyi sérülések ellátása, a sérültek munkából való kiesése mellett ott van az anyagi kár, a forgalmi akadály kialakulása, ami akár egy komplett városrész mozgását megbéníthatja. Tömegek késnek el, ami újabb anyagi veszteséget jelent, a mentés újabb erőforrást köt le, a költségeket pedig a társadalomnak kell állnia. Mi a felelősségérzetet sulykoljuk dolgozóinkba. Felelősek vagyunk a szolgáltatásainkat igénybe vevők, a közlekedési partnerek biztonságáért, az élhető fővárosért. A közösségi közlekedés fokozatosan közelít a piaci működés felé. A verseny élesedik, a cégnek meg kell felelnie a megrendelő és az utasok elvárásainak is. Ezt csak úgy tudja elérni, ha minőségi és biztonságos szolgáltatást nyújt.

Simon V. Attila

Fotók: www.bkv.hu

Halálos balesetet szenvedett egy 1915-ös Ford T-modell

Átpördült a veterán autó

Nem mindennapi közúti tragédia történt az Egyesült Államokban: egy antik autó borult fel, egy ember meghalt, további három megsérült.

Fotó: shutterstock.com

Fotó: www.minnesota.cbslocal.com

A BALESET

2013. július 26-án történt az a baleset, amelyről nemcsak a helyi sajtó számolt be, hanem a hír jelentős nemzetközi visszhangot is kapott. Ennek oka nem más, minthogy a halálos kimenetelű balesetet egy 1915-ös gyártású Ford T-modell szenvedte el. Aznap délelőtt 10 óra 20 perc körüli időben a Utah állambeli Zion Nemzeti Park közelében az antik gépkocsi vezetője jobbra húzódott az úttesten, hogy a mögötte feltorlódó forgalmat elengedje. A rendőri jelentés adatai szerint az útpadkára letérve a jármű jobb első kerekének faküllői teljesen szétestek. Ennek következtében a csaknem százéves Ford T-modell stabilitását vesztette, az útról jobbra letérve felborult és átpördült, végül a kerekein állt meg. A nyitott karosszériájú autóban négyen utaztak, a baleset során mindannyian kiestek a járműből.

A KÖVETKEZMÉNYEK

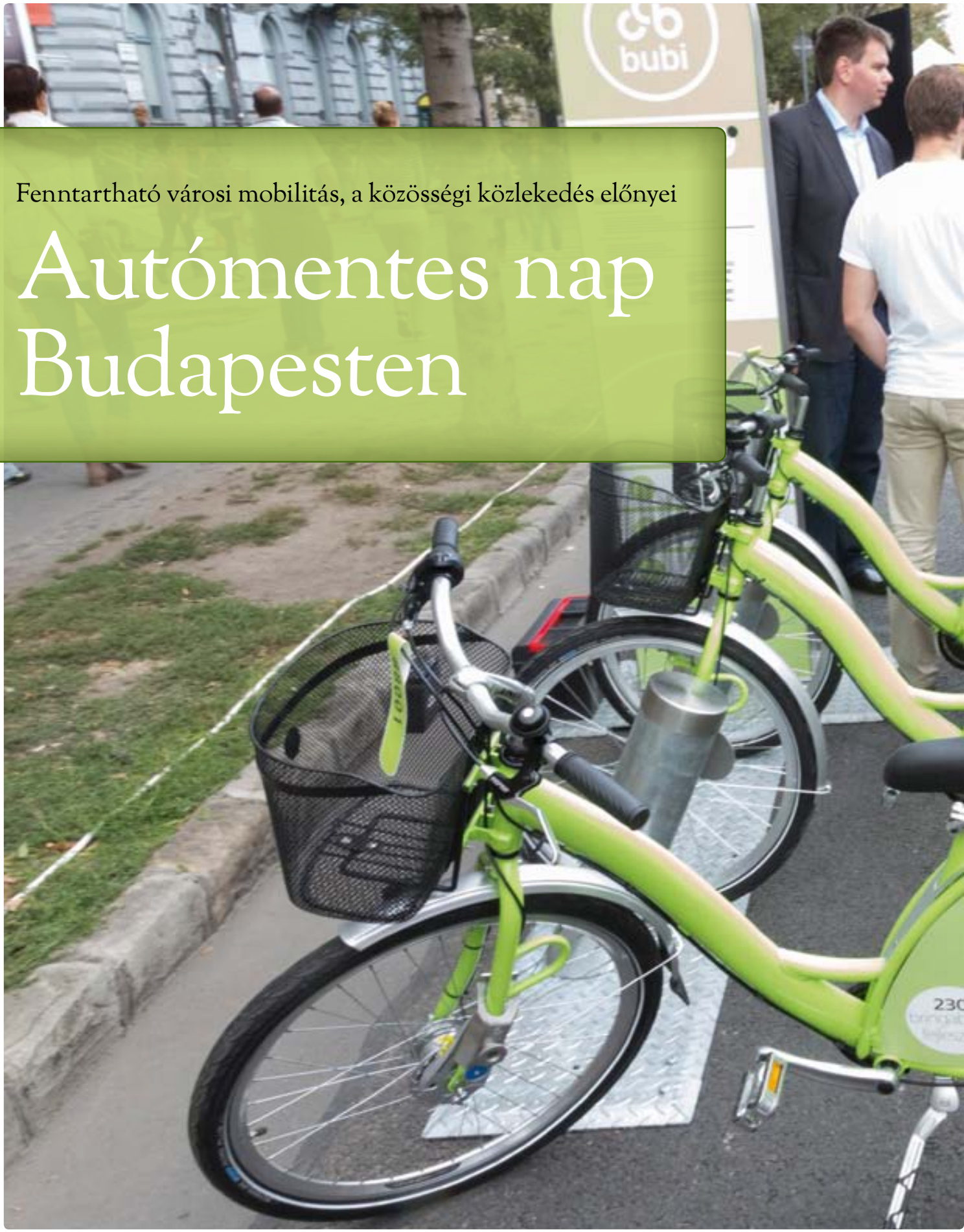
A megjelent közlemények szerint nem tisztázott, hogy az antik gépkocsiban ülők használtak-e biztonság övet, de általánosságban jellemző, hogy az ilyen idős, általában legfeljebb 30 km/h sebességgel közlekedő járműveket nem szerelik fel passzív biztonsági eszközökkel. (Más szempontból vizsgálva: az átgördülés ellen – különösen az ilyen öreg „kabrio" járművek esetében – nem létezik igazán hatékony védelem.) A baleset következtében a Ford T-modell egyik utasa, az 51 éves *Karen Johnson* kórházba szállítás közben a mentőhelikopterben életét vesztette. Az áldozat egy ötgyermekes családanya, aki a Minnesota Antik Autó Klub elnöke is volt. A gépkocsiban ülő másik három személy súlyos sérüléseket szenvedett.

A balesetben érintett jármű az idei Ford T-modell túrán vett részt, melyet hagyományosan minden esztendőben megrendeznek. Az egy hétig tartó, 170 veterán járművet felvonultató túrán a Grand Canyon, valamint a Bryce Canyon Nemzeti Park volt a cél.

Gégény István

Fenntartható városi mobilitás, a közösségi közlekedés előnyei

Autómentes nap Budapesten



Fotó: Irő Zoltán

A fővárosban és az ország számos településén Európai Autómentes Napot tartottak az Európai Mobilitási Hét záróakkordjaként, szeptember 22-én. Sötét sátor, gyalogos traffipax, szimulátor, KRESZ-pálya és megannyi színes program várta az érdeklődőket a budapesti Andrássy úton.

SZÍNES HÉTVÉGI KAVALKÁD

A Hősök terén a Nemzeti Vágta, az Oktogon és a Bajza utca között az autómentes nap, a Nagymező utcától a Káldy utcáig határolt területen pedig az évadnyitó színházi korzó kínált színes kavalkádot a hétvégén. Az eredmény: tízezres hömpölygő tömeg az Andrássy úton. Az Európai Mobilitási Hét utolsó eseményeként rendezett autómentes napon a budapesti szervezők a világ legnagyobb környezetvédelmi mozgalmának számító rendezvényhez csatlakozva igyekeztek népszerűsíteni a fenntartható városi mobilitást, a közösségi közlekedés előnyeit. Emellett a Műszaki és Közlekedési Múzeum révén a közlekedési iparág technikai fejlődésének bemutatása is kiemelt figyelmet kapott a fővárosban 12. éve megrendezett programsorozaton. Az Oktogon és a Bajza utca között a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, mint az Európai Mobilitási Hét nemzeti koordinátora és partnerei, háttérintézményei – így természetesen a Nemzeti Közlekedési Hatóság Közúti Gépjárműközlekedési Hivatalának munkatársai – is várták az érdeklődőket családi és környezettudatos közlekedésre buzdító programokkal.

RÉSZEGSZEMÜVEGES GOKARTOZÁS

Az autómentes nap célja, hogy ráirányítsa a figyelmet: a közlekedéssel kapcsolatosan hozott mindennapi döntések alapvetően befolyásolják a környezetet, az életminőséget és az emberek egészségét. A programok játékos, oktató formában a környezettudatos, fenntartható közlekedési módok használatát népszerűsítették. A rendezvényhez számtalan szervezet és hatóság csatlakozott. Az NFM szervezésében a zenei előadók mellett kézműves foglalkozások, iparművészeti workshop, arcfestés és kerékpáros bemutató is volt, de az MVM Magyar Villamos Művek Zrt. jóvoltából elektromosautó-kiállítást is megtekinthetett a sokadalom, sőt ki is próbálhatták a járműveket. Az NKH sátrában többek között KRESZ-teszteket tölthettek ki az érdeklődők, kipróbálhatták, milyen érzés gokartot vezetni „részeg-szemüvegben”, illetve a szakemberek átnézték a biciklivel érkezők járműveit is.

Fotók: Irő Zoltán

INTERAKTÍV GYERMEKPROGRAMOK

Az „ÉLET ÚTON korzón" közlekedési és közlekedéssel kapcsolatos interaktív programok várták főként a gyerekeket, akik nagy aktivitással habzsolták a látnivalókat. „A láthatósági sátor, a környezettudatos vezetést bemutató szimulátor és természetesen a KRESZ-pálya volt a legnépszerűbb" – értékelték a fesztivált a vasárnap esti zárás előtt a Közlekedéstudományi Intézet Közlekedésbiztonsági Központjának munkatársai. Leszögezték: a gyerekekre óriási hatással vannak az olyan egyszerű, de hatásos szemléltető eszközök, mint a köznyelvben csak sötét sátorként emlegetett építmény, amelyben pillanatok alatt megtapasztalhatják, hogy miért menthet életet egy filléres fényvisszaverős prizma vagy lábpánt. Az ÉLET ÚTON program keretében ezen túl még a biztonságos közlekedésre nevelő játékos programok ragadták meg az arra járók figyelmét: voltak készségfejlesztő játékok, KRESZ-tesztek, és az IAPA (Nemzetközi Polgárőr Szövetség) által kitelepített gyalogos traffipax is nagy sikert aratott.

ÜZENET 200 MILLIÓ EMBERNEK

A közlekedéssel kapcsolatos fesztiválok világméretű elterjedése nem véletlen. A 90-es évekre világossá vált, hogy a fejlesztéseket, a környezetbarát közlekedést és a környezettudatos városi létet népszerűsíteni kell ahhoz, hogy ezen a területen sikereket érjenek el. Ennek jegyében rendezték meg Franciaországban az első autómentes napot 1997-ben. A kezdeményezés lényege, hogy az egyébként gépkocsit használó városlakók egy napra tegyék le autóikat, és próbálják ki az alternatív közlekedési módokat. Az autómentes naphoz az utóbbi években világszerte több mint 2000 település csatlakozott, így akár 200 millió emberhez is eljuthatott a Mobilitási Hét üzenete.

Az Európai Mobilitási Hét az Európai Bizottság Környezetvédelmi és Közlekedési Főigazgatóságainak támogatásával minden évben szeptember 16-22. között megrendezett kampány. Elsődleges célja a szemléletformálás annak érdekében, hogy az európai polgár rövid távú utazásai során, amikor csak lehetséges, az autó helyett tudatosan döntsön a közösségi közlekedés, a gyaloglás vagy a kerékpározás mellett.

A közösségi kezdeményezés Magyarországon is kedvező fogadtatásra talált, így hazánk már 2000 óta rendszeresen, évről évre több településsel és egyre gazdagabb programkínálattal vesz részt a kampányban. Tavaly 112 hazai település vállalt szerepet a rendezvénysorozatban, idén pedig már 129, amellyel az európai mezőnyben dobogós helyezést értünk el: Ausztria és Spanyolország után Magyarországról regisztráltak a legtöbben. Ez a tény jól érzékelteti a hazai települések kiemelkedő érdeklődését a környezetbarát közlekedés és az egészség megóvásával kapcsolatos programok iránt, nem beszélve a közel félmillió látogatóról, akik a kampányhét hétvégi budapesti rendezvényein vettek részt a BKK tájékoztatása szerint. A lakosság téma iránti nyitottságát bizonyítja továbbá, hogy a vidéki rendezvényeken is rengetegen jelentek meg, a települések méretétől függően a néhány száztól a több ezer főig változó számban.

Az Európai Mobilitási Hét rendezvénysorozat minden évben más és más, a fenntartható mobilitáshoz kapcsolódó központi témát választ, így idén a „Tiszta levegő – mozdulj érte!" mottóval került sor a kampányhétre. Nem véletlen a választás, hiszen a szennyeződésektől mentes levegő átlagosan nyolc hónappal hosszabbítja meg a várható élettartamot. Ezért a „nyolc hónapért" pedig mi magunk is tehetünk; személyes felelősségünk, hogy utazási szokásainkkal hogyan befolyásolhatjuk lakóhelyünk, környezetünk levegőjének tisztaságát. Az idei mottóhoz kapcsolódóan a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, az Emberi Erőforrások Minisztériuma és a Vidékfejlesztési Minisztérium rajz-, fotó- és családi kreatív pályázatot hirdetett. A beérkezett művek száma meghaladta a 2200-at, amelyből a zsűri több mint 200 alkotást díjazott.

A hatékony szemléletformáláson túl a programsorozat közvetlenül mérhető eredményeket is hozott az elmúlt évek során. A rendezvényekhez kapcsolódóan a gyalogosok és kerékpárral közlekedők számára megnyitott utakon elvégzett levegőtisztaság-mérések alapján a légszennyező anyagok (nitrogén-monoxid, szén-monoxid, szálló por), valamint a közlekedési eredetű zaj jelentős, olykor drasztikus csökkenését idézte elő a gépjárműforgalom átmeneti szüneteltetése.

Elsődleges cél a közlekedésbiztonság további javítása

A KTI Közlekedés-biztonsági Központjának nemzetközi projektjei

Összeállításunkban bemutatjuk a KTI Közlekedésbiztonsági Központjának jelenlegi nemzetközi projektjeit, melyek jelentős mértékben hozzájárulhatnak a magyarországi közúti közlekedésbiztonság javulásához is.

ROSEE PROJEKT

2012-ben a Közlekedéstudományi Intézet és a GRSP Magyarország Egyesület a ROSEE mozaikszóval rövidített „Közlekedésbiztonsági Együttműködés Délkelet-Európa régióiban” (Road safety in South East European regions) című projekt konzorciumi tagjaiként pályázatot nyertek a délkelet-európai (transznacionális) együttműködési programban.

A délkelet-európai program célja a kohézió, a stabilitás és a versenyképesség erősítése a nemzetek közötti együttműködés fokozásával, az integráció növelésével, valamint a fenntartható fejlődés biztosításával.

A ROSEE projekt időtartama két év, 2012. október 1-jén indult és 2014. szeptember 30-án zárul. A projekt a South East Europe Programban az Európai Unió és Magyarország társfinanszírozásával valósul meg.

A ROSEE projekt célja a közúti közlekedés biztonságának javítása, együttműködve az országos, valamint a helyi döntéshozó és ellenőrző szervekkel. A ROSEE nemzeti és regionális szinten támogatja a délkelet-európai régió közlekedésbiztonságért felelős szerveinek munkáját, hogy jobban összehangolják az első- és másodrendű közúthálózatok támogatását, tervezését és üzemeltetését, külön hangsúlyt fektetve a közlekedésbiztonság és az elérhetőség javítására.

Fotó: shutterstock.com

A projekt során az alábbi feladatok kerülnek megvalósításra:

- közlekedésbiztonsági oktató és képzési anyagok kidolgozása,
- közlekedésbiztonsági vizsgálatok útmutatójának elkészítése, továbbá
- az infrastruktúra-vizsgálat eredményeire alapuló pilot kampány tevékenység kivitelezése.

A képzések célja a közlekedésbiztonsági auditori tapasztalattal nem rendelkező, de a közlekedésbiztonsági területen tevékenykedő szakemberek szemléletformálása. Ennek megfelelően a képzés folyamán a résztvevők biztonságtudatos szemléletet sajátítanak el, illetve érzékennyé válnak a közlekedés többi résztvevője iránt.

A közlekedésbiztonsági vizsgálatok útmutatója kettős céllal készül. Egyrészt a nehezebb helyzetű önkormányzati útkezelő szervek támogatását szolgálja, támpontot adva az ötévente esedékes forgalmi rend felülvizsgálatok elvégzéséhez. Emellett az útmutató célja, hogy az egy időben elvégzendő közlekedésbiztonsági és forgalmi rend felülvizsgálatok közötti eltéréseket azonosítsa, oly módon, hogy az elvégzendő feladatok köre elkülönüljön, továbbá az alkalmazandó metodológiai alapok pontosításra kerüljenek.

Az elvégzendő pilot projektek célja, hogy a partnerek által választott helyi szintű közúti részhálózat infrastruktúra-biztonsági vizsgálata alapján azonosítsa a meghatározó közlekedésbiztonsági problémákat, majd ezt követően e problémához illeszkedő, specifikus kampánystratégia kerüljön kidolgozásra és megvalósításra.

A feladatok hazai megvalósítását a projekt időtartamára létrehozott Nemzeti Tanácsadó Testület támogatja. A testületben szakértőként részt vesz: *Csapó Éva* (KSH), *Jákli Zoltán* (MK), *Kiss Ernő* (ÁAK), *Koren Csaba* (SZE), *dr. Lányi Péter* (NFM), *dr. Ménkű Szilvia* (Pest megyei Rendőr-főkapitányság), *Mészáros Ferenc* (BME), *Mocsári Tibor* (KKK), *Óberling József rendőrezredes* (ORFK – OBB), *Rétháti András* (MAÚT), *Schváb Viktor* (NKH), *Siska Tamás* (Együtt Bt.).

A projekt záróakkordjaként a vizsgálatok eredményeire épülő közlekedésbiztonsági intézkedéscsomag-tervezet is meghatározásra kerül, mely a későbbiekben beépíthető a helyi döntéshozó szervek fejlesztési stratégiájába.

Pausz Ferenc ügyvezető, GRSP Magyarország Egyesület
Dr. Török Árpád, tudományos munkatárs, PhD,
KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.,
Közlekedésbiztonsági Központ

A projekt a South East Europe Programban az Európai Unió és Magyarország társfinanszírozásával valósul meg.

SENSOR PROJEKT

A EuroRAP konzorcium már csaknem valamennyi EU-tagállamban végrehajtotta azt a nagyszabású programot, amelynek eredményeképpen az országos közúthálózatok közlekedésbiztonsági színvonala jelentősen növekedett. Emellett – a helyi autóklubok közreműködésével – széles körű tájékoztatást adtak a gépjárművezetők számára az egyes útvonalak baleseti kockázatáról, lehetővé téve ezzel a biztonság szempontjából optimális útvonalválasztást. Magyarország és kiemelten az országos közúthálózat jelenlegi közúti baleseti helyzete nélkülözhetetlenné teszi a programba való aktív bekapcsolódást. A program irányítója már évekkel ezelőtt megkereste a témafelelőst az együttműködés ügyében, 2012-ben végül sikerült finanszírozási hátteret találni a magyarországi megvalósításhoz. Mivel jelenleg minden

szükséges adat és a szakértői háttér is rendelkezésre áll, lehetőség nyílt a SENSoR (South East Neighbourhood Safe Routes) projekt keretében, a program közös finanszírozásban történő hazai megvalósítására.

A projekt olyan – nemzetközi gyakorlatban széles körben alkalmazott, egységes – módszertant ad, amely a világszerte ismert EuroRAP folytatása a közép- és kelet-európai országokra. A SENSoR program egyrészt ún. veszélytérképet készít a baleseti és forgalmi adatok alapján, amely a közlekedők számára szemléletesen ábrázolja az egyes útvonalak baleseti kockázatát. Másrészt – és ez már egyértelműen hasznos és fontos valamennyi közútkezelő számára – olyan módszertant, tudományos alapot ad, amellyel meghatározhatóak a közúthálózat legveszélyesebb részei. A módszertan – közlekedésbiztonsági felülvizsgálat alapján – csillagokkal minősíti a közutakat, hasonlóan a gépkocsik törésteszteknek alapján való minősítéséhez (EuroNCAP). A független felülvizsgálat megbízhatóan azonosítja a közúthálózat azon részeit, ahol kisköltségű forgalomtechnikai beavatkozásokkal jelentősen növelhető a közúti biztonság színvonala. A projekt végrehajtása többek között azzal az előnnyel jár, hogy a hazai országos közúthálózatot is ugyanolyan módszerrel vizsgálnák meg és minősítenék, mint más országokét. A felzárkózás a vezető EU-tagállamokhoz csak így képzelhető el.

A hálózat kiválasztásánál eleve fontos szerep jut a hálózati adatok hozzáférhetőségének, megbízhatóságának. A SENSoR projekt alapelve, hogy a vizsgált részhálózaton történjék legalább a halálos kimenetelű közúti balesetek 30%-a. A kiválasztott hálózat 2918 km, amely szakaszainak 5 km-nél hosszabbnak kell lenniük, hosszuk ideális esetben 20 km. A rövidebb szakaszok összevonásra kerülnek. A szakaszok baleseti kockázatát a hazai szakterületen relatív baleseti mutatónak nevezett hányadossal jellemzik. Lehetőség szerint a legutóbbi három év adatait kell elemezni, de statisztikailag kis esetszámoknál ez az időszak megnövelhető. A hazai alkalmazásban 2008-2010 között elemezték az adatokat. Az átlagos napi forgalom (ÁNF) osztályközeit tízezres lépcsőkben választják meg.

A veszélytérképek készítése valós baleseti és forgalmi adatokon alapul. A módszer lényege, hogy színkódokkal ellátott térképek szemléltetik a halálos és súlyos baleseti sérülés kockázatát a kiválasztott hálózaton. Az eredmények nemcsak a nemzeti, hanem a nemzetközi összehasonlításhoz is fontos alapot adnak. Ez az ábrázolási forma fontos információt nyújt a gépjárművezetők útvonalválasztásához is. A veszélytérkép alapján eldönthetik, hogy utazásukhoz melyik útvonal garantálja a legnagyobb biztonságot (legkisebb baleseti kockázatot).

A nemzetközi SENSoR program jelenleg folyik, fő célja a folyamatosan nagy balesetszámok csökkentése. Ehhez a tervezett és meglévő úthálózat közlekedésbiztonsági felülvizsgálatát kívánja elvégezni a fokozott kockázatú helyek feltárásával. Az eredmények alapján hatékony, kisköltségű megelőző intézkedéseket vezetnek majd be.

Ami a közúti infrastruktúra javítását illeti, az úthálózat biztonságának jobb kezelésével évente több mint 600 halálos áldozat és mintegy 7000 baleset lenne elkerülhető a transzeurópai úthálózat útjain, ami a halálos áldozatok 12–16%-át és a balesetek 7–12%-át jelenti.

Stratégiai célok:

- a hazai szakmai háttér biztosítása a SENSoR program magyarországi megvalósításához
- veszélytérkép (kockázati térkép, RiskMapping) készítése a baleseti és forgalmi adatok felhasználásával a hazai országos közúthálózat közúti biztonság szempontjából mértékadó részhálózatára, az eredmények széles körű közzététele
- a meglévő úthálózat közlekedésbiztonsági felülvizsgálata a SENSoR program keretében alkalmazott EuroRAP módszertan felhasználásával, az egyes utak baleseti kockázatának csillagokkal való minősítése (Star Rating)
- a felülvizsgálat alapján javaslatok kidolgozása kisköltségű beavatkozások széles körű alkalmazására, az országos közúthálózat közlekedésbiztonsági színvonalának jelentős javítására.

Sipos Tibor, tudományos munkatárs, KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft., Közlekedésbiztonsági Központ

A projekt a South East Europe Programban az Európai Unió és Magyarország társfinanszírozásával valósul meg.

PRO-SAFE PROJEKT

1. Bevezetés

A KTI Közlekedéstudományi Intézet Közlekedésbiztonsági Központja 2012 őszén pályázatot nyújtott be a Visegrádi Alaphoz, a „Négy Visegrádi Állam közötti közlekedésbiztonsághoz kötött szakmai együttműködés erősítése" (az angol elnevezés szerint: PRO-SAFE –Intesifying PROfeSsionAl collaboration For safE road transportation among the Visegrad countries)

Fotók: shutterstock.com

címmel, amelyet 2012 novemberében pozitívan bíráltak el. A program során a közlekedésbiztonsági infrastruktúra menedzsment és külföldi forgalom kapcsolatát vizsgáló együttműködés valósul meg a visegrádi országok között. Az együttműködés keretében a tématerületet tárgyaló minikonferencia-sorozatot rendeznek.

A sorozat első konferenciájára „Közlekedésbiztonsági infrastruktúra menedzsment és külföldi forgalom a visegrádi országokban" címmel 2013. március 8-án, Varsóban került sor[1], melynek levezető elnöke *dr. Török Árpád* volt.

2. A helyzetfeltáró konferencia célja

A Visegrádi Alap által finanszírozott PRO-SAFE projekt célja a közlekedésbiztonsághoz kapcsolódó együttműködés fejlesztése a visegrádi országok között, illetve a visegrádi országok turisztikai szempontból érintett útjainak közlekedésbiztonsági vizsgálata, a nemzeti közúti közlekedésbiztonsági programok közös pontjainak azonosítása, összehangolása és a jövőre vonatkozó iránymutatások megfogalmazása az adott szakterületen mértékadó szakemberek bevonásával. Az infrastruktúra-hálózat közlekedésbiztonsági vizsgálatát az Európai Parlament és a Tanács 2008/96/EK irányelve szabályozza, ezért az indító konferencia egyik kiemelt célja az irányelv visegrádi országokban megvalósult adaptációjának értékelése volt.

3. Az elért eredmények bemutatása

A konferencia keretében a partnerek bemutatták a visegrádi országokban a 2008/96/EC direktíva bevezetésével kapcsolatos nehézségeket, korlátokat. Emellett a rendelet kapcsán kialakult fejlesztési lehetőségek, megoldott nehézségek és a direktíva bevezetéséből következő kedvező hatások is bemutatásra kerültek.

Joanna Żukowska és *Krzysztof Piskorz*, a lengyel WORD Olsztyn (Regional Road Traffic Centre – Road Safety Centre in Olsztyn www.word.olsztyn.pl) szervezet képviselői elmondták, a 2008/96/EK irányelv hatálya alá tartozó TEN-T hálózati elemek az országos közúthálózat 25%-át teszik ki hazájukban, illetve, hogy a közúti balesetben meghaltak számának 15%-a köthető a lengyelországi TEN-T hálózathoz. Fenti adatok alapján érthető, hogy a lengyel szervezet szerint az a legfőbb probléma, hogy az irányelv kizárólag a TEN-T hálózatra vonatkozik. Mivel az irányelv önkormányzati utakon történő alkalmazása nem kötelező, az adaptációtól várható közlekedésbiztonsági hatások meglehetősen korlátozottak. Emellett jelentős probléma, hogy az irányelv által előírt auditori függetlenség sokszor nehezen biztosítható, mert sok minősített auditor a közútkezelői szakterületen működik.

Pokorny Petr, a cseh CDV (Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. www.cdv.cz) szervezet képviselője hangsúlyozta, Csehországban a 2008/96/EK irányelv alkalmazásával kapcsolatban kiemelt problémát jelent a közlekedésbiztonsági hatásvizsgálatokra vonatkozó kötelezettség, hiszen sem útmutató, sem megfelelően feldolgozott és közzétett adatállomány nem áll rendelkezésre a vizsgálatok elvégzéséhez.

A 2008/96/EK irányelv hazai alkalmazási gyakorlatát, illetve a kapcsolódó kérdéses területeket *dr. Mocsári Tibor* mutatta be. Mint mondta, a lengyel és cseh partner által felvázolt „gyermekbetegségek" a magyar rendszerben is jelen vannak. Ezeken túl kiemelte, a képzési rendszer magasabb fokú európai egységesítése a tananyag, a követelmények és a képzési lépcsők tekintetében elősegítheti az uniós integrációs törekvéseket, illetve hosszú távon a közlekedésbiztonság javulását.

Ezt követően, a konferencia második részében a partnerek értékelték a külföldi honosságú járművezetőkhöz köthető balesetek területi megoszlását, különös tekintettel a visegrádi országokból érkező nemzetközi forgalomra. Az eredmények rámutattak, hogy a visegrádi országokból érkező külföldi közlekedők számára komoly segítséget jelenthet a leggyakrabban használt útvonalak veszélyforrásaira figyelmeztető tájékoztató anyag. Ennek megfelelően a projekt további részében ez a tájékoztató anyag kerül majd összeállításra.

Köszönetnyilvánítás

A PRO-SAFE pályázat a Visegrádi Alap támogatásával valósul meg. The project is supported by the International Visegrad Fund (www.visegradfund.org).

Dr. Török Árpád, tudományos munkatárs, PhD,
KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.,
Közlekedésbiztonsági Központ
Biró Angelika, projektkoordinátor, KTI Közlekedéstudományi
Intézet Nonprofit Kft., Közlekedésbiztonsági Központ

[1] *Regionális közlekedésbiztonsági projekt indul. A szakmai együttműködés erősítése a visegrádi országok között; in: Közlekedésbiztonság, a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakmai lapja, 2013. 1-2. szám, 64-65. old.*

Nálunk is működhet az angliai baleset-megelőzési program

Törés-Pont Debrecenben

Örök kérdés, vajon létezik-e olyan baleset-megelőzési program, amely képes úgy hatni a fiatalabb generációkra, hogy a megszerzett ismeretek hatásai valóban beépülnek gyermekeink, fiataljaink fejébe, és akár évtizedeken keresztül is jótékonyan működnek. Vélhetően ezt a kérdést tették fel maguknak 2006-ban az angliai Staffordshire megye közlekedési szakemberei is, amikor két évvel korábban igen gyászos esztendőt élt meg a régió.

Fotó: shutterstock.com

ANGLIA, NÉMETORSZÁG, DEBRECEN

A riadófújásra, illetve a kutatásra az adott okot, hogy az egymillió lakosú megyében egy év leforgása alatt 464-en haltak meg közúti balesetben, s az áldozatok csaknem fele 16–25 éves fiatal volt. Ezt követően indult útjára a „Crash Course" program, vagy nevezzük inkább előadás-sorozatnak, amelynek következtében két év alatt 50 (!) százalékkal csökkent a halálos közlekedési balesetek száma. Aligha lehet kétséges, hogy a program tud valamit, hiszen egy ilyen eredmény egészen rendkívülinek számít. Nem véletlen, hogy az angliai sikereken felbuzdulva Németországban is megalkották a program helyi változatát, miután Észak-Rajna-Vesztfália tartomány belügyminisztere – megtekintve egy előadást – elrendelte, hogy minden iskola 10-11. osztályos diákjainak részt kell vennie egy-egy előadáson.

Miközben hazánkban is komoly – az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács elismerését is kivívó – eredményeket hozott a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) és a Nemzeti Közlekedési Hatóság által működtetett Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram, a magyar rendőrség is kíváncsi lett a németországi „Crash Course" modellre. Az Országos Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Főosztálya, az Autópálya-felügyeleti és Baleset-megelőzési Osztály szervezésében – Észak-Rajna-Vesztfália tartomány rendőrségének vendégeként – tavaly nyáron járt delegáció Kölnben és Neussban. Mivel a tanulmányúton a Hajdú-Bihar megyei Rendőr-főkapitányság is képviseltette magát, nem véletlen, hogy a németországi tanulmányutat követően az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztályának vezetője, *Óberling József* ezredes a debreceni közlekedésieket jelölte ki a „Crash Course" program magyarországi megvalósítójának. Mi több, sikerült igazán találó magyar címet is találni a fiataloknak szóló előadásnak, hiszen a Törés-Pont jóval kifejezőbb az eredeti elnevezésnél.

A PROGRAM FÓKUSZPONTJAI

Mindazok, akik eljutottak idáig az olvasásban, és nem ismerik a program részleteit, már bizonyára hiányolják az előadások tartalmának leírását, vagyis azt, hogy vajon mitől is ért el ilyen látványos

sikereket Európa két vezető országában. Nos, erre voltak kíváncsiak az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság (ORFK – OBB) vezetői is – köztük *Schváb Zoltán*, az NFM közlekedésért felelős helyettes államtitkára, az ORFK – OBB társelnöke és *Győri Gyula*, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke, az ORFK – OBB szakmai alelnöke –, akik május 15-én a debreceni Simonffy Emil Zeneiskolában lehettek szemtanúi először, miként működik „élesben" a diákok részére rendezett program.

Mindenekelőtt *Suba István* főhadnagy, a Hajdú-Bihar megyei Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Osztályának kiemelt főelőadója, a megyei baleset-megelőzési bizottság titkára ismertette a – fiatal járművezetők mellett az autóban utazó fiatalokat megcélzó – program fókuszpontjait. A projekt célja, hogy a fiatalok ismerjék meg a balesetek elkerülésére szolgáló lehetőségeket, fokozottabban ismerjék fel a kockázatokat, képesek legyenek

értékelni a baleseteket kiváltó okokat, ismerjék fel a korosztályukra jellemző baleseti kockázatokat, tudjanak helyesen reagálni mások veszélyes magatartására, képesek legyenek megállítani azokat, akik kockázatosan viselkednek – és tudjanak tanulni mások hibájából. A módszer lényege, hogy az előadás erős érzelmeket ébresszen a fiatalokban.

CSERFES FIATALOK SÍRI CSÖNDBEN

Eddig a száraz tények, amelyet a „szereplők" töltöttek meg igazán tartalommal. A fentebb leírtak megismertetése ugyanis olyan szakembereken keresztül történik, akik gyakorlatilag életük minden napjában – más-más megközelítésben ugyan – közel kerülnek a tragédiákhoz. E sorok írója számára az előadás egyik legnagyobb erénye az volt, hogy az előadók elkerülték – az ilyenkor mindig súlyos csapdaként ott lebegő – hatásvadász elemeket, amelyekre egyébként rendkívül emberi hozzáállásuk, közvetlen stílusuk, valamint a bemutatott kép- és filmanyag miatt nem is lett volna szükség. A feladatra nagyon jó érzékkel kiválasztott fiatal rendőrtiszt, Suba István mellett kiválóan érzi ezt a „szereplő gárda" többi tagja is, így *dr. Tóth Ildikó*, a Debreceni Törvényszék elnökhelyettese, *Béres Rita* tűzoltó hadnagy, a Hajdú-Bihar megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság krízisintervencióval foglalkozó pszichológusa, *Moldovány Attila* tűzoltó főtörzszászlós, a Hajdú-Bihar megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság ügyeletese, *Horváth István*, az Országos Mentőszolgálat Debreceni Mentőállomásának szakápolója, valamint a Hajdú-Bihari Motorosok Egyesületének tagjai.

> Ezt követően indult útjára a „Crash Course" program, vagy nevezzük inkább előadássorozatnak, amelynek következtében két év alatt 50 (!) százalékkal csökkent a halálos közlekedési balesetek száma.

A részt vevő előadók mindegyike hoz magával egy-egy – a térségben történt – ügyet, amelyet aztán ki-ki a maga szemszögéből mutat be a gyerekeknek. Hogy a szöveg és a mellé vetített helyszíni képek és videofilmek az oktató vagy éppen kioktató stílus mellőzésével is milyen hatást kelt, azt mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy az egyébként cserfes korosztályba tartozó fiatalok síri csöndben hallgatták, nézték végig a mintegy másfél órás előadást. Az előadók érezhetően nem ráijeszteni szerettek volna a diákközönségre, hanem nagyon egyszerű szavakkal, legtöbbször csak a szikár, de tragikus tényekkel szerették volna megismertetni a gyerekeket, rávilágítva persze, hogy egy-egy baleset milyen könnyen megelőzhető lett volna. Rajtam kívül talán mások is felfedezték, hogy az előadók még a „tragédia" szót sem használták mondandójukban, noha éppen lett volna rá okuk, és csínján bántak az olyan szenzációt keltő jelzőkkel is, amelyek napjainkban a bulvársajtót jellemzik.

> Az előadók még a „tragédia" szót sem használták mondandójukban, noha éppen lett volna rá okuk, és csínján bántak az olyan szenzációt keltő jelzőkkel is, amelyek napjainkban a bulvársajtót jellemzik.

A programot amúgy a Debreceni Egyetem hallgatói is segítik, közreműködésükkel tudományos kutatás is készül, amely arra mutat rá, hogy milyen hatást sikerült elérni a fiatalok tudatformálása terén. Debrecenben 2013 márciusában tartották az első előadást, amelyen azóta hét középiskola mintegy 750 diákja vett részt. Csak remélni lehet, hogy a program Magyarország több nagyvárosában is meghonosodik a jövőben, hiszen a debreceni példa, bár a statisztikákra még várni kell, úgy tűnik, igazolja majd az egykori angliai és németországi eredményeket.

Somogyi Gábor

Az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács híreiből válogattunk

Alkoholzárak és sebességkorlátozás

Az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (ETSC) nemzetközi szakpolitikai munkássága részeként rendszeresen beszámol a legújabb közlekedésbiztonsági fejleményekről, legyen szó az EU döntéshozatali és törvénykezési folyamatairól vagy az egyes tagállamok előremeneteléről. Havonta megjelenő Monitor című kiadványában tematikus bontásban összegzi a legfontosabb eredményeket az olyan területekre vonatkozóan, mint az ittas vezetés, gyorshajtás, vasúti, légi és vízi közlekedésbiztonság stb. Jelen cikkben az ETSC gyorshajtással és ittas vezetéssel kapcsolatos aktuális híreiből válogattunk.

Ittas vezetés

Az EU az alkoholzárakra vonatkozó jogosítványkódok harmonizálására készül

Az EU vezetői engedélyekkel foglalkozó bizottságának napirendjére annak kapcsán került fel a téma, hogy jelenleg különböző típusú alkoholzáras vezetői engedélyeket használnak az egyes tagállamokban. A cél pedig az lenne, hogy az ilyen jogosítvánnyal rendelkező vezetők idegen országban is tiszteletben tartsák a vonatkozó közlekedési szabályokat. E probléma kapcsán több hatóság is jelezte már a harmonizált európai kód szükségességét, a 05.09-es kód (alkoholzárral felszerelt gépjárművek vezetésére korlátozott vezetői engedély) ugyanis megkönnyítené a rendőri ellenőrzést. A kód bevezetése előtti átmeneti időt a szakértők két évre becsülik. Ez a változás arra is ösztönözheti az alkoholzáras rehabilitációs programokat még nem működtető tagállamokat, hogy vegyék fontolóra e programok bevezetését az alkohollal visszaélő szabályszegők számára.

ÍRORSZÁG

Írországban is kiemelt figyelmet szentelnek az ittas vezetés visszaszorításának: a 2013-2020-as időszakra vonatkozó új ír közlekedésbiztonsági stratégia kulcsjelentőségű területei között szerepel a visszaeső ittas vezetők számára biztosított rehabilitációs-szemléletformáló kurzusok és az alkoholzárak bevezetésének elősegítése. Az új stratégia célja, hogy 2020-ra az egymillió lakosra jutó halálos közúti balesetek száma 25 főre vagy az alá csökkenjen (azaz maximum 124 haláleset forduljon elő évente), illetve, hogy az egymillió lakosra jutó súlyos sérülések száma ne haladja meg az évi 61 főt. Írország a közúti halálozások tekintetében jelenleg az ötödik legbiztonságosabb ország az EU területén. E helyzet elérésében komoly szerepet játszottak az ír kormány intézkedései az ittas vezetés visszaszorítására, többek között a megengedett véralkoholszint határának csökkentése és a kötelező szondázás.

SKÓCIA

2012 szeptemberében a skót kormány nyilvános egyeztetést kezdeményezett a rendőrséggel és az Egyesült Királyság kormányával a megengedett véralkoholszint határának 0,8g/l-ről 0,5g/l-re való csökkentéséről. Mielőtt azonban sor kerülne a megengedett véralkoholszint szigorítására, át kell gondolni, hogy miként lehet a leghatékonyabban tájékoztatni az Angliából Skóciába utazó járművezetőket a szigorúbb korlátozásról.

NÉMETORSZÁG

Kisebb a visszaesés esélye azon ittas vezetők körében, akik a vezetői engedély teljes felfüggesztése helyett alkoholzáras rehabilitációs programban vesznek részt, ugyanakkor a berendezés kiszerelését követően a visszaesés aránya megnövekszik – mutatta ki a német Szövetségi Autópálya Kutatóintézet (BASt) által az alkoholzárak témájában végzett kutatás. Ezekre az eredményekre alapozva egy átfogó programot dolgoznak ki, amelynek középpontjában az alkoholzárak alkalmazása áll, mint az ittas német vezetők pszichológiai rehabilitálásának eszköze.

Szintén az alkoholzár alkalmazási lehetőségeit járta körül a DEKRA tavaszi konferenciája. Az ittas vezetéssel járó kockázatok – közlekedésbiztonsági megközelítés című rendezvény során egy témába vágó új kiadványt is bemutattak Legjobb gyakorlatok az alkoholzárhoz kapcsolódóan – szakirodalmi áttekintés, értékelés és tervezési szempontok címmel. A könyv jelenleg még csak németül kapható, de hamarosan elkészül az angol nyelvű összefoglalója is.

AUSZTRIA

Az Osztrák Közlekedésbiztonsági Testület 2011 szeptembere és 2012 februárja között hivatásos gépjárművezetők körében végzett alkoholzár-tesztelést, azt vizsgálva, hogy mennyire fogadják el az alkoholzár használatát a járművezetők és a közlekedési társaságok. A vezetők kb. 60 százaléka mondta azt, hogy az alkoholzárat könnyen lehet használni, illetve 70 százalékuk gondolta úgy, hogy a berendezés használatának bevezetése javíthatja a közlekedésbiztonságot. A kutatásba bevont közlekedési cégek fele támogatta az alkoholzárak használatának jogszabályi rögzítését, ugyanakkor csak 16 százalékuk értett egyet azzal, hogy az alkoholzár kötelező eleme legyen a buszoknak, teherautóknak stb. A teszt eredményei alapján az Osztrák Közlekedésbiztonsági Testület azt javasolja, hogy az alkoholzárak használata legyen kötelező a nagy felelősséggel járó gépjármű-vezetői munkakörök esetében (pl. iskolabusz-vezetés).

FINNORSZÁG

Finnországban, ahol 2008 óta alkalmaznak alkoholzáras rehabilitációs programokat, nemrégiben közzétettek egy tanulmányt, amely az alkoholzárak hatékonyságát és az úthasználókra gyakorolt hatását kutatja. 2008 és 2012 között 1687-en választották a berendezés beszerelését, és ezek közül mindössze 54 vezető (3,3 százalék) bukott le ittas vezetés miatt a rehabilitációs időszaka alatt. A vezetők kb. egyharmada nyilatkozott úgy, hogy önkéntes alapon továbbra is használná az alkoholzárat a próbaidő lejártával. A legtöbb járművezető azonban kellemetlennek értékeli azt a helyzetet, ha nyilvánosan kell használnia az alkoholzárat.

DÁNIA

A dánok többsége (98 százalék) elfogadhatatlannak tartja az ittas vezetést, derült ki a Dán Közúti Közlekedésbiztonsági Tanács és a Tryg Traffik Alapítvány által közzétett felmérésből. Ezt az általánosnak mondható attitűdöt teljes mértékben alátámasztja az a tény, hogy az alkoholos befolyásoltság miatt bekövetkezett közúti halálesetek száma az elmúlt tíz évben jelentősen csökkent a dán utakon. A felmérés szereplői a leginkább kerülendő közlekedési viselkedésminták között említették az ittas vezetést. Sőt, a megkérdezetteknek több mint a fele azt is kijelentette, hogy barátjukat, ismerősüket is megpróbálnák lebeszélni, ha alkoholfogyasztás után akarnának a volán mögé ülni.

Fotó: shuterstock.com

Gyorshajtás

A Bizottság új tanulmánya a sebességkorlátozás és az ISA alkalmazása témájában

A tanulmány a sebességkorlátozó és sebességválasztást segítő intelligens rendszerek (ISA) biztonsági előnyeit járja körül, továbbá a témára vonatkozó európai véleményeket is kutatja. A fő cél annak meghatározása, hogy milyen közlekedésbiztonsági hatásokkal járna a sebességkorlátozó berendezésekre vonatkozó 2002/85 EB irányelv alkalmazása a nehéz tehergépjárművek körében, különösen tekintettel a 3,5 tonna és 7,5 tonna közötti járművekre. A tanulmány a sebességkorlátozó berendezések használatát a könnyű tehergépjárművek esetében is vizsgálni fogja. Az Európai Parlament 2013. május 7-i döntése alapján csökkenteni kívánják a könnyű tehergépjárművek okozta kibocsátásokat, ami maga után vonhatja azt, hogy 120 km/h-ban maximalizálják a sebességüket.

FRANCIAORSZÁG

Már tizenkét francia város döntött úgy, hogy 30 km/h sebességkorlátozást vezet be a belterületén. A szigorúbb szabályozás mérhetően tovább csökkentette a balesetek számát. Fontenay-aux-Roses városa volt az első, amely 2005-ben szigorította a belterületi sebességhatárt; azóta egyre többen választják a gyaloglást és kerékpározást mindennapi közlekedésük során.

LENGYELORSZÁG

Iskolák és kórházak mellé telepítenének sebességmérő kamerákat Lengyelországban. 2013-ban hat kamerával bővítik az országos sebességmérő kamerarendszert, amely jelenleg 315 darabból áll, illetve további 100 darab beszerzésére írnak ki pályázatot. A parlamenti képviselők úgy vélekednek, a fennmaradó kameráknak iskolák és kórházak mellett lenne a helyük, és a gyorshajtások szankcionálásából befolyt összegeket a közlekedési balesetek áldozatai számára létesített alapnak tervezik folyósítani.

SPANYOLORSZÁG

A spanyol közlekedésbiztonsági döntéshozók jelentős változtatásokra készülnek: az autópályákon a sebességhatár 120 km/h-ról 130 km/h-ra való emelését fontolgatják, ugyanakkor a gyorsforgalmi utakon 100 km/h-ról 90 km/h-ra csökkentenék azt. Emellett a sebességmérő kamerákat blokkoló és érzékelő berendezéseknek nemcsak a használatát, de a birtoklását is illegálissá tennék. A további tervezett szigorítások szerint a biztonságiöv-használat minden ülésen kötelezővé válna, és kilátásba helyezték a kerékpárosok számára a kötelező bukósisak-viseletet, illetve fontolóra veszik az általános 30 km/h-s sebességkorlátozás bevezetését is városi területeken.

SVÁJC

Svájcban szintén azon dolgoznak a hatóságok, hogy ellehetetlenítsék a sebességmérő kamerák kijátszását: idéntől tilos a sebességmérő kamerák jelenlétére figyelmeztető fizetett tájékoztatás minden audiovizuális médiacsatornán, GPS radarérzékelőkön, SMS-ben vagy a kapcsolódó internetoldalakon keresztül. A szociális média esete azonban némi bizonytalanságot szült maga körül. Például egy facebookos figyelmeztetés baráti körben nem minősül büntetendő cselekedetnek – akárcsak a barátnak küldött figyelmeztető magán sms, amely szintén nem büntethető –, de ha több száz embert értesítenek facebookon keresztül, azért már bírság szabható ki.

NÉMETORSZÁG

A választások előtt nagy port kavar a sebességkorlátozás bevezetésének kérdése a német autópályákon. A pártok álláspontja megoszlik arról, hogy támogatják-e a 120 km/h-s sebességhatár bevezetését a sztrádákon, amelynek 65 százalékán jelenleg nincs érvényben korlátozás. A statisztikák azt mutatják, hogy e szabályozatlan szakaszokon 28 százalékkal több baleset történik, mint a korlátozással érintett autópálya-szakaszokon.

EGYESÜLT KIRÁLYSÁG

Tavaly november óta tart a konzultáció a brit közlekedési minisztérium javaslatáról, amelyben a 7,5 tonna össztömegnél nehezebb tehergépjárművek esetében 64 km/h-ról 72-80 km/h-ra emelnék a sebességhatárt az egysávos országutakon. A javaslat mögött az a közlekedésbiztonsági megfontolás áll, miszerint a lassan közlekedő teherautók jelenléte az utakon számos esetben vezet előzéses balesetekhez. További szempontként gazdasági okok, az üzemeltetők versenyképessége, a forgalmi torlódások csökkentése, a levegőminőség javítása stb. is felmerültek. A javaslattal szembeni aggodalmak szerint a pozitív közlekedésbiztonsági hatás nem bizonyított, illetve a veszélyes előzéseket nem a teherautók menetsebességének felgyorsításával kellene elkerülni, hanem például a személygépkocsikra vonatkozó sebességhatárok csökkentésével. Az ETSC áprilisi jelentése arra mutat rá, hogy Nagy-Britanniában a 3,5 tonna össztömegnél nehezebb tehergépjárművek több mint 71 százaléka rendszeresen túllépi a sebességhatárt az autópályákon kívüli utakon.

SZLOVÉNIA

„Köszönjük, hogy mérsékelt sebességgel vezet!" – e jeligével folytatja kampányát a Szlovén Forgalombiztonsági Ügynökség 2011 óta, amellyel a sebességhatárok betartására kívánja ösztönözni a vezetőket. A kampány koordinálásában az ügynökség a rendőrséggel működik együtt, és integrált megközelítésben kommunikálják közlekedésbiztonsági üzeneteiket tévé- és rádióhirdetéseken keresztül. 2012-ben az ügynökség a fiatalok számára indított versenyt, amelyben kreatív ötletelésre buzdították őket a biztonságos és mértéktartó közlekedési magatartás kapcsán. Ennek keretében a pályázók szemléletformáló hirdetéseket készítettek saját korcsoportjuk számára. A verseny a közlekedési ismeretek terjesztéséhez is hozzájárult, hiszen rengeteg fontos információt osztottak meg a résztvevőkkel a sebesség szerepéről a sérülékeny közlekedők védelmében. A minél korábban kezdődő felkészülés jegyében Mit tudsz a közlekedésről? címmel gyermekek számára is tartottak szemléletformáló vetélkedőt.

SZERBIA

Szerbiában a halálos közúti balesetek közel 50 százaléka köthető gyorshajtáshoz. 2009-ben a szerb hatóságok 50 km/h-ban maximalizálták a sebességet a városokban, és most a lakóövezetekben, illetve iskolák környékén 30 km/h-ra szigorították. A közlekedési minisztérium átlagsebesség-méréses ellenőrzéseket is kilátásba helyezett szakaszsebesség-mérés formájában, illetve annak a gondolatát is felvetette, hogy kötelezővé teszik a sebességszabályozó berendezéseket a buszokban és a nehéz tehergépjárművekben.

Összeállította:
Váczi Vincent

Fotó: shutterstock.com

A közlekedésbiztonsági helyzet csak feltételekkel hasonlítható össze

EU-tagállamok rangsora

Az elmúlt években hazánkban jelentősen csökkent a közúti közlekedési balesetek áldozatainak a száma. Sokan teszik fel a kérdést: Magyarország hol helyezkedik el az EU-tagállamok sorában? Ismert, hogy az egymillió lakosra jutó közúti áldozatok száma és más mutatók alapján az uniós tagállamok közlekedésbiztonsági helyzetének bizonyos szintű összehasonlítására nyílik lehetőség – de csak feltételekkel!

LÉTEZIK OBJEKTÍV ÖSSZEHASONLÍTÁS?

Az ETSC (European Transport Safety Council) immár hét éve gyűjti, elemzi és értékeli az uniós tagállamok közúti közlekedésbiztonsági helyzetével kapcsolatos adatokat, majd teszi közzé megállapításait az éves szintű „PIN Report" kiadványokban. A PIN dokumentumok az uniós szintű összesítés mellett a legjellemzőbb trendeket, az újonnan jelentkező veszélyforrásokat, a tagállamok közlekedésbiztonsági helyzetének alakulását, továbbá bizonyos teljesítési mutatóit is tartalmazzák.

Az ETSC említett jelentései alapvetően az Európai Bizottság részére készülnek, bár annak tartalmát mindenki használhatja, akinek a közúti közlekedésbiztonság a munkájához tartozik, vagy a témakör iránt érdeklődik. A „PIN Report"-ok végén – a szöveges értékeléseket követően – mellékletek, táblázatok találhatók, többéves idősorokkal, a tagállamok szerinti bontásban.

Közismert, hogy Magyarország 2008 óta a közúti közlekedésbiztonság terén korábban nem tapasztalt eredményeket ért el. Ezzel ugyanakkor nem vagyunk egyedül, hiszen az európai uniós tagállamok többsége is jól teljesített. Mindenesetre elmondhatjuk, hogy hazánk a közúti közlekedésbiztonság terén az ezredforduló idején még a „sereghajtók" közé tartozott, napjainkban viszont a közepesen teljesítő, folyamatosan fejlődő országok sorába lépett. A hazai törekvéseket és a halálos áldozatok számában elért eredményeinket az ETSC is elismerte, amikor tavaly hazánknak ítélte oda a „PIN Award 2012" díjat (erről lapunkban is beszámoltunk).

Sokan tették (és teszik) fel a kérdést: hazánk vajon hányadik az EU-tagállamok sorában? Lehet-e egyáltalán az országok között objektív összehasonlítást végezni? Erre a válasz csak feltételekkel adható meg, hiszen az egyes országok eltérő sajátosságokkal, közúthálózattal, forgalmi adatokkal, jogszabályi háttérrel, financiális feltételrendszerrel stb. rendelkeznek, s még a statisztikai adatgyűjtés rendszere sem egységes a közösség szintjén (pl. a súlyos sérülés egységes meghatározása még csak napjainkban van terítéken).

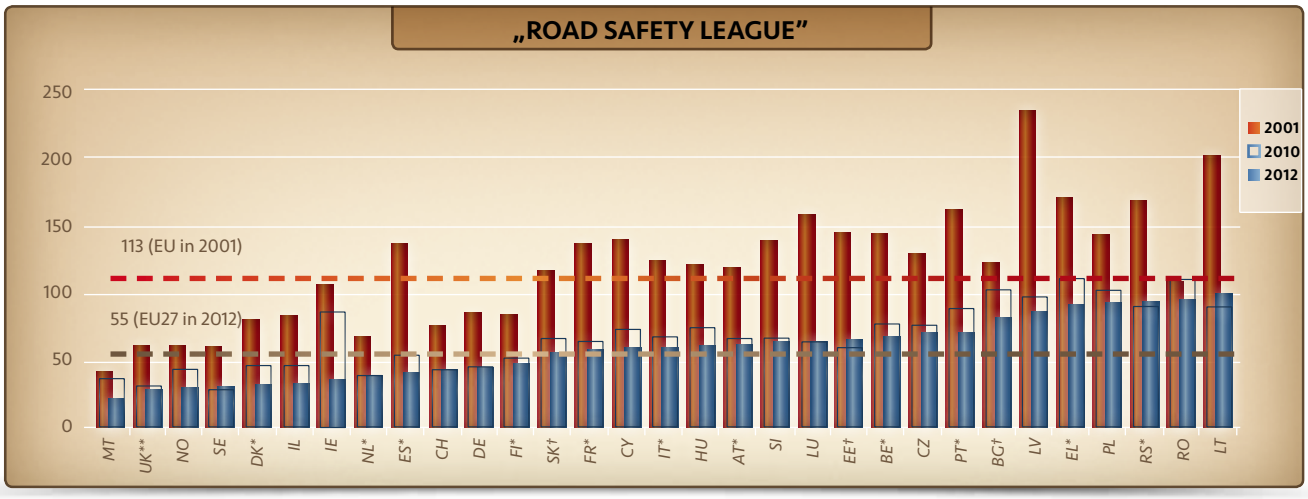
MAGYARORSZÁG A KÖZÉPMEZŐNYBEN

Az ETSC a PIN kiadványaiban minden évben közzéteszi az egymillió lakosra jutó közúti áldozatok számát, az Európai Unió, valamint a programban érintett valamennyi ország vonatkozásában. (Megjegyzés: a PIN programban az EU-tagállamokon kívül további négy ország is részt vesz.) Az egymillió lakosra jutó áldozatszám alapján az ETSC összeállítja az országok sorrendjét, melynek találóan a „Road safety league" megnevezést adta. A legfrissebb, azaz 2012. évi adatokat az ETSC 2013 júniusában tette közzé, melyek alapján megállapítható, hogy az egymillió lakosra jutó közúti áldozatok számának európai uniós átlaga 55 fő (az EU 27 tagállamát tekintve). Természetesen léteznek az uniós átlagnál kedvezőbb, illetve kedvezőtlenebb eredményt elérő tagállamok.

Az EU 27-ek éllovasa Málta, ahol mindössze 22 baleseti halálos áldozat jut egymillió lakosra számítva. A kis szigetországot egy nagyobb szigetország, az Egyesült Királyság követi (28 áldozat/egymillió lakos), míg a harmadik helyen – a nem EU-tagállam Norvégia után – Svédország szerepel (30 áldozat/egymillió lakos). Az 50 fős érték alatti – azaz az átlagosnál jelentősen jobban teljesítő – tagállamok további sorrendje: Dánia (31), Írország (35), Hollandia (39), Spanyolország (40), Németország (44), Finnország (47).

Érdemes megjegyezni, hogy a 2001. évi – azaz a tizenkét évvel ezelőtti – adatok alapján ugyancsak Málta, Egyesült Királyság és Svédország volt a sorrend, s Hollandia volt a negyedik. Akkoriban még átlagosan számítva 113 halálos áldozat jutott egymillió lakosra a közösség tagállamaiban, azaz több mint kétszerese a 2012. évinek!

A tavalyi adatok alapján a legkedvezőtlenebb mutatókkal a Baltikum és a Balkáni térség államai rendelkeznek: Bulgáriában 83, Lettországban 87, Görögországban 91, Lengyelországban 93, Romániában 96, Litvániában pedig 100 ember vesztette életét közúti balesetben egymillió lakosra vetítve. Magyarország 61 fős értékkel az uniós tagállamok középmezőnyében helyezkedik el, Olaszország mögött, de Ausztria előtt. Tizenkét évvel korábban hazánkban még 121 baleseti halott jutott egymillió lakosra, így a tavalyi érték éppen fele a 2001. évinek.



NEM TELJES KÖRŰ MUTATÓK

Szükséges azonban megjegyezni, hogy az egymillió lakosra vetített halálos áldozatszám nem alkalmas a tagállamok objektív, tudományos igényű összehasonlítására, hiszen az adatok az egyes tagállamok mobilizációs szintjét és más fontos körülményeket nem veszik figyelembe. Nem mindegy ugyanis, hány gépi meghajtású jármű jut például a lakosság számára vetítve, vagy átlagosan évi hány ezer kilométert tesznek meg a gépjárművekkel (azaz milyen gyakorisággal használják azokat), továbbá milyen az adott ország úthálózata, tranzitforgalma stb.

Bár léteznek egyéb nemzetközi szintű mutatók is az ETSC, IRTAD stb. adatbázisaiban, melyek bizonyos összehasonlításra nyújtanak lehetőséget (ilyen például az előző bekezdésben említett ezer lakosra jutó gépi meghajtású eszközök száma, vagy az egymilliárd vezetett kilométerre jutó halálos áldozatok száma), de ezek sajnos nem teljes körűek: nem minden tagállam gyűjt és szolgáltat ehhez szükséges adatokat.

Végezetül egy érdekesség: a Szlovén Nemzeti Ügynökség a közelmúltban fogadta el a 2013–2020 közötti időszakra vonatkozó Nemzeti Közúti Biztonsági Programot (National Road Safety Programme). Az új dokumentumban a szlovének nem a közúti balesetben meghalt személyek számának százalékban kifejezett mértékű csökkentését határozták meg fő céljukként, hanem azt, hogy 2020-ra az egymillió lakosra jutó halálos áldozatok száma ne legyen több 35 főnél, az egymillió lakosra jutó súlyos sérülések száma pedig ne haladja meg a 230 főt.

Gégény István

Sorrend (2001)	Tagállam	Közúti áldozat/ egymillió lakos	Sorrend (2012)	Tagállam	Közúti áldozat/ egymillió lakos
1.	Málta	41	1.	Málta	22
2.	Egyesült Királyság	61	2.	Egyesült Királyság	28
3.	Svédország	62	3.	Svédország	30
4.	Hollandia	68	4.	Dánia	31
5.	Dánia	81	5.	Írország	35
6.	Finnország	84	6.	Hollandia	39
7.	Németország	85	7.	Spanyolország	40
8.	Írország	107	8.	Németország	44
9.	Románia	109	9.	Finnország	47
10.	Szlovákia	116	10.	Szlovákia	55
11.	Ausztria	119	11.	Franciaország	58
12.	Magyarország	121	12.	Ciprus	59
13.	Bulgária	124	13.	Olaszország	60
14.	Olaszország	125	14.	Magyarország	61
15.	Csehország	130	15.	Ausztria	62
16.	Franciaország	134	16.	Szlovénia	63
17.	Spanyolország	136	17.	Luxemburg	65
18.	Szlovénia	140	18.	Észtország	65
19.	Ciprus	140	19.	Belgium	68
20.	Lengyelország	145	20.	Csehország	70
21.	Belgium	145	21.	Portugália	70
22.	Észtország	146	22.	Bulgária	83
23.	Luxemburg	157	23.	Lettország	87
24.	Portugália	163	24.	Görögország	91
25.	Görögország	172	24.	Lengyelország	93
26.	Litvánia	202	26.	Románia	96
27.	Lettország	236	27.	Litvánia	100
	EU-27 átlag	113		EU-27 átlag	55

Kitekintés a kerékpározás európai helyzetére

Európa kerékpáron

A kerékpározáshoz kapcsolódó lehetőségek tárháza, úgy tűnik, végtelen. A bicikli nem pusztán a környezetbarát közlekedés kelléke, de szervezőeleme a társadalmi életnek, szerepet játszik a gyerekek oktatásában és képességfejlesztésében – és mint láthatjuk, akár a jövő egyik leghatékonyabb városi csomagkézbesítési eszközévé is előléphet. Az alábbi kitekintés egymáshoz lazán kapcsolódó témákat ölel fel. Elsőként az uniós országok kerékpáros rangsorát tekintjük át, majd olvashatunk egy dán példát arra, hogyan jön képbe a kerékpár a különleges igényű gyermekek szocializálásában. Ezeken túl a kerékpározás gazdaságai hatásait, illetve a könnyűáruk szállításában nyíló potenciális lehetőségeit mutatjuk be.

MAGYARORSZÁG A NYOLCADIK AZ UNIÓS ORSZÁGOK KERÉKPÁROS RANGSORÁBAN

2013 júniusában látott napvilágot az ECF (European Cyclists' Federation – Európai Kerékpárosok Szövetsége) által főként EU-s háttértanulmányok alapján összeállított kerékpáros ranglista, amelyből kiderül, hogyan teljesítettek az elmúlt években az uniós országok. Az összesített rangsorban nem meglepő módon Dánia és Hollandia áll holtversenyben az első helyen, őket követi Svédország, majd Finnország, Németország, Belgium és Ausztria. Utánuk következik Magyarország, maga mögé utasítva Szlovákiát, az Egyesült Királyságot és Franciaországot.

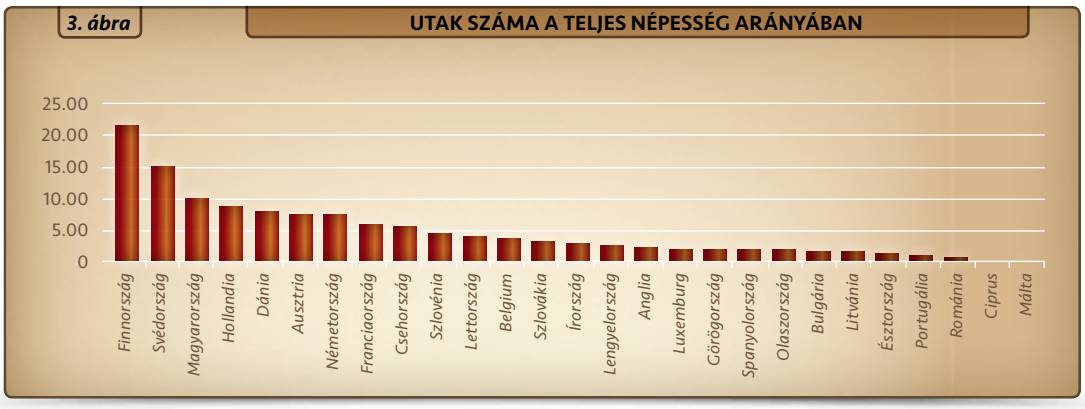
Az összehasonlítás az alábbi paraméterek mentén történt: a kerékpárosoknak a közlekedési módok megoszlásában (modal split) képviselt aránya, a kerékpározásra jellemző közlekedésbiztonság, a kerékpáros turizmus volumene, a piaci helyzet (éves kerékpáreladások mennyisége), illetve a kerékpáros érdekképviselet szintje. Az öt paraméter mindegyikéért az ECF külön pontokat osztott, és ezek súlyozatlan összesítéséből állt össze az egyes országoknak a rangsorban elfoglalt végleges helye.

Magyarország a kerékpározásnak a közlekedési módok megoszlásában képviselt kb. 20 százalékos aránnyal az igen előkelő második helyet foglalja el a rangsorban, közvetlenül az aranyérmes Hollandia után, a dobogó harmadik helyén pedig közel holtversenyben Dánia követi. A 20 százalékos becsült érték minden bizonnyal a vidéki településeken, különösen a kisebb lélekszámú falvakban jellemző rendszeres kerékpáros közlekedésnek köszönhető, miután Budapesten és a nagyobb városokban a kerékpárosok aránya egyelőre elmarad ettől.

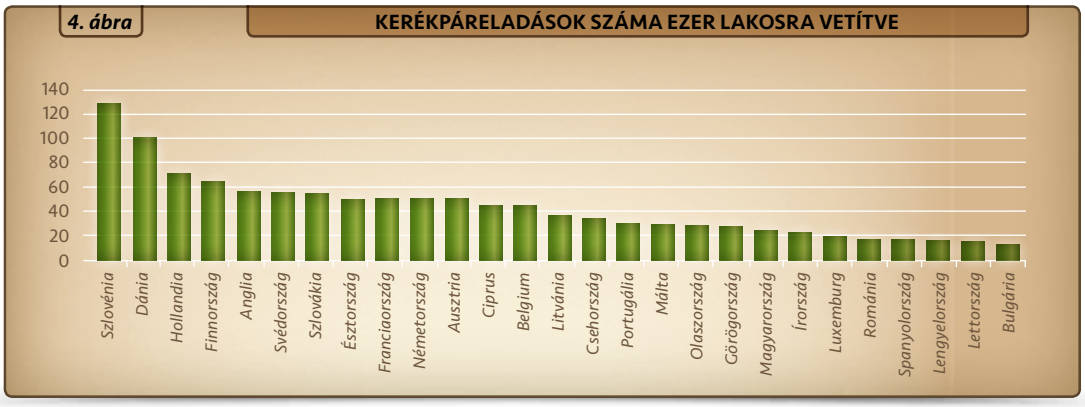
1. ábra **A KERÉKPÁROSOK RÉSZARÁNYA A KÖZLEKEDÉSI MÓDOK MEGOSZLÁSÁBAN**

Ami a kerékpáros közlekedésbiztonságot illeti, itt hazánk jócskán lecsúszott a dobogóról, viszont még így is az első harmadban teljesít: Belgiumhoz és Szlovákiához hasonlóan nálunk is igen alacsony a kerékpáros halálesetek száma a kerékpárral közlekedők összlétszámához képest. Ebben a kategóriában Svédország, Finnország és Hollandia vitték el a pálmát.

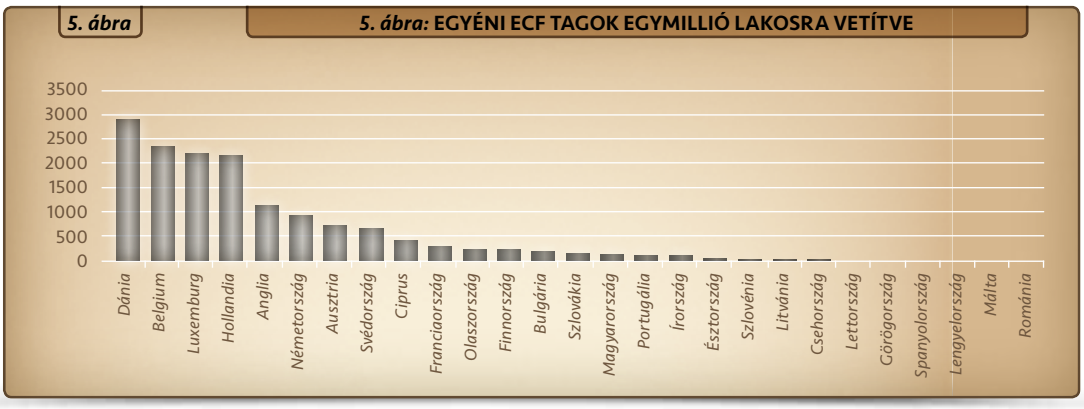
Kerékpáros turizmus tekintetében, amelyet a teljes lakosságra vetített feljegyzett turisztikai célú kerékpárutak számával mértek, Magyarország ismét az élmezőnyben teljesít. A lakosonként közel 15 megtett úttal Finnország és Svédország után a dobogó harmadik helyén foglal helyet, maga mögé utasítva Hollandiát és Dániát.



A kerékpár-értékesítéseket vizsgálva, Magyarország az utolsó harmadban található, amely az összes paraméter közül a leggyengébb eredmény. Itt az ezer főre jutó kerékpáreladások száma volt a meghatározó.



Kevésbé jól teljesített hazánk a kerékpáros érdek-képviseleti paraméter mentén is, ahol azt vizsgálták, hogy egymillió lakosra vetítve hány tagja van az ECF-fel kapcsolatban álló kerékpáros érdek-képviseleti szervezeteknek. Magyarország a középmezőnyben helyezkedik el, Szlovákia és Portugália mellett; érdemes azonban megjegyezni, hogy a mutatókban nagyon jelentős a különbség az élmezőnybe tartozók (Dánia, Belgium, Luxemburg, Hollandia) és a többi ország között.



Természetesen az eredményhez hozzá kell tenni, hogy a rangsornak az ECF saját bevallása szerint is megvannak a maga korlátai és bizonytalanságai. Az elsődleges hibafaktor a különböző országokból bekért adatok egyneműségének hiányosságaiban rejlik – az adatgyűjtés országonként eltérő módszerekkel zajlik, és más időszakokra szól. Némiképp tompítja azonban a pontatlanságok hatását az a tény, hogy a kerékpározás közlekedési módokon belüli részesedésében mindenhol nagyon lassan változik csak az arány. A turisztikai és piaci szempontoknál is hiányzik a vásárlóerő szerinti korrigálás. Mindezektől függetlenül az elemzés jó közelítéssel rangsorolja az országokat (a dobogós országokon természetesen nem lepődünk meg), a paraméterek szerinti helyezés ismerete pedig jó támpontot adhat arra, mely területeken kell a hazai kerékpározásnak elsődlegesen izmosodnia.

BRINGAMŰHELYBEN JELESKEDNEK A KÜLÖNLEGES IGÉNYŰ DIÁKOK DÁNIÁBAN

A kerékpár nem kérdés, hanem válasz – körülbelül így lehetne összefoglalni a dániai Odense „Cycle School" (Bringaiskola) projektjének szemléletét, amely arra törekszik, hogy a biciklit a megoldás részévé tegye számos olyan különféle helyzetben, amely az iskola mindennapjaiban felmerül. Így vált a kerékpárműhely a különleges nevelési igényű diákok első „munkahelyévé". Odensében egyébként a gyalog vagy kerékpárral iskolába járó gyerekek aránya így is 80 százalék körüli, ám a helyiek az utolsó, autóutasként érkező 20 százalékot is kerékpárra kívánják ültetni, hogy az iskolák körüli forgalmat a lehető legbiztonságosabbá és dugómentessé tegyék. Így az osztálykirándulásokon, a testnevelési foglalkozásokon, a tanulásban és szórakozásban is egyaránt nélkülözhetetlen kellék a bicikli. Annak érdekében, hogy a saját bringával nem rendelkező diákok is részt vehessenek a kerékpáros osztálykirándulásokon, az egyik odensei iskolában saját kerékpárflottát tartanak. A biciklik karbantartására pedig olyan megoldást találtak, amely nevelési szempontból is kiemelkedő – iskolai kerékpárműhelyt alakítottak ki, amelyet az intézmény egyik szociális munkása vezet. A műhely a tanulók saját biciklijeinek javításával is foglalkozik, illetve a munkába a különleges nevelési igényű osztály tanulóit is bevonja.

A műhely hatalmas sikert aratott az iskolában, az itt foglalkoztatott diákok ugyanis hamar a helyzet magaslatára emelkedtek, miután munkájukat fontosnak és felelősségteljesnek érzik. A kerékpárműhelyben való segédkezés az egyéb tantárgybeli készségeiket is fejleszti, pl. üzeneteket kell megfogalmazniuk az iskola belső hálózatának üzenőfalára, vagy éppen számtani műveleteket kell végrehajtaniuk. Így a bringaműhely a kerékpárok karbantartása mellett a különleges nevelési igényű gyerekek felzárkóztatásában is komoly szerepet tölt be.

A KERÉKPÁROZÁS EGY „ARANYBÁNYA"

Ugyan a német autóipar 730 ezer foglalkoztatottjával Németország iparának egyik húzóágazata, a fenntartható közlekedés felé való elmozdulás mégis javítaná a gazdaságot, és az autóiparban megszűnő állásoknál sokkal több új munkahelyet teremtene – erre a következtetésre jutott az a kutatás, amelyet a Német Környezetvédelmi Ügynökség égisze alatt végeztek.

Jelenleg minden újautó-értékesítésre közel két új, hagyományos vagy elektromos meghajtású kerékpár eladása jut Európában. Kérdés, hogy az autógyártást hogyan érinti e folyamat. A kutatási eredmények azonban azt mutatják, hogy a fenntartható közlekedési módokra történő váltás összgazdasági hatása meglepő módon pozitív, amit hat, 2030-ig terjedő szcenárió összevetése után állapítottak meg. A legkedvezőbb forgatókönyv a gyaloglás és kerékpározás arányának 10 százalékos emelkedését vetíti előre, amely 1,11 százalékkal növelné a GDP-t és 1,37 százalékkal a foglalkoztatottságot, továbbá 5–10 százalékkal csökkentené a légkörbe juttatott szennyező anyagok mennyiségét, illetve kb. két százalékkal a kibocsátott CO_2-t. Fontos továbbá, hogy a sétálással, biciklizéssel járó rendszeres fizikai aktivitás az egészségügyi megtakarításokat is jelentősen növelheti. E célok eléréséhez hozzávetőlegesen évi egymilliárd euróra volna szükség, amely a gyalogos és kerékpáros infrastruktúra korszerűsítését szolgálná. Ennek előteremtésében akár a parkolási és dugódíjak is szerepet játszhatnának.

TEHERKERÉKPÁROK – HÓDÍT A LÁBHAJTÁSOS ÁRUSZÁLLÍTÁS

A városi árukézbesítés mindenkori kerékkötője az első és főleg az utolsó kilométer megtétele – költséges, forgalmi torlódásoktól terhelt, és állandó küzdelem jellemzi a rendelkezésre álló korlátozott helyért, amelyben nem csupán a konkurens szállítócégek, de a többi közlekedő is érintett. Ugyanakkor az ECF véleménye szerint a jelenlegi városi körülmények ideálisak a kerékpárok bekapcsolására az áruszállításba, amely az alábbi indokokat figyelembe véve bizonyos mértékig megoldást jelenthet a problémára.

Az EU által finanszírozott CYCLE Logistics (Kerékpáros Logisztika) nevű projekt becslése szerint az összes áru 25 százaléka és ezen belül a könnyű áruk 50 százaléka kerékpárral is szállítható volna. Miután a modern, teherszállításra kialakított kerékpárokkal akár 250 kg-nyi rakományt is meg lehet mozgatni, van létjogosultságuk a szállítási lánc végén. Ami pedig a hagyományos kézbesítőcégek költségeit illeti, egyfelől a járműflotta fenntartása, üzemeltetése jelent folyamatos kiadást, másfelől pedig a fizetős övezetekben a parkolási díjak és büntetések is meglepően sok pénzt emésztenek föl. Természetesen e költségek nem válthatóak ki egészében kerékpáros szállítási eszközökkel, de részben igen, sőt, a kerékpáros szállítás mobilitásánál fogva megbízhatóbb is, hiszen a forgalmi torlódások kevésbé akadályozzák. A jelenlegi trendek alapján az is feltételezhető, hogy a jövőben tovább éleződik a városi térért folytatott harc, amelyben az áruszállító járművek egyre kevésbé lesznek szívesen látott vendégek. Ugyanakkor a globális trendek azt is előrevetítik, hogy a kerékpárosok számában szintén jelentős növekedés várható. Az ezt támogató politikai akaratot mutatja, hogy közel hetven európai város írta már alá azt a brüsszeli chartát, amelyben a kerékpározás részarányának 15 százalékra való emelését tűzik ki célul a közlekedési módok közötti megoszlásban.

Közlekedésbiztonsági szempontból a tehergépjárművek jelenléte a városközpontokban egyre kevésbé kívánatos, és ennek egyre nagyobb hangot adnak politikai szinten is az EU-ban. A tehergépjárművek az EU közúti forgalmának három százalékát teszik ki, ugyanakkor a halálos balesetek 14 százalékáért felelősek. A közvetlen balesetek mellett a tehergépjárművek környezetterhelése (zaj- és levegőszennyezés) is kiemelt probléma. Ennek következtében számos város vezetése folytat olyan politikát, amivel minimalizálni próbálják a tehergépjárművek városközponti jelenlétét.

A kerékpárok potenciális szerepét maguk a szállítmányozók is kezdik felismerni; számos jelentősebb cég vagy fuvarozó társaság (pl. TNT, KMPG, Ernst and Young, Phillips, Fed-EX stb.) is egyre gyakrabban von be kerékpáros kézbesítő társaságokat az áruszállítási láncba. Továbbá a kerékpáros áruszállítás dinamikus fejlődése érdekében több mint harminc európai társaság összefogásának eredményeként jött létre az Európai Kerékpáros Logisztikai Szövetség (ECLF – European Cycle Logistics Federation), amely nemcsak a városi kerékpáros kézbesítést hivatott terjeszteni és népszerűsíteni, hanem lobbitevékenységet is folytat a kerékpáralapú kézbesítési szakpolitikák kidolgozása mellett.

Váczi Vincent

Források:
A rangsort megalapozó adatforrások, felmérések, elemzések: Európai Bizottság – Eurobarométer felmérés: ec.europa.eu/public _ opinion/flash/fl _ 312 _ en.pdf CARE adatbázis: ec.europa.eu/transport/road _ safety/pdf/statistics/2011 _ transport _ mode.pdf Európai Kétkerekű Alkatrészek és Kiegészítők Iparának Szövetsége, colibed.com Európai Parlament – tanulmány a kerékpáros turizmus volumenéről: www.ecf.com/wp-content/uploads/studiesdownload.pdfhttp://www.ecf.com/news/the-first-eu-wide-ecfcycling-barometer-launched/http://www.eltis.org/index.php?ID1=5&id=60&news _ id=4230&back _ id=8 Fabian Küster: Is cycling a money printing machine? Shift to sustainable transport modes is good for the economy, new study finds http://www.ecf.com/news/hift-to-sustainabletransport-modes-contributes-to-economicgrowth-and-employment/Julian Ferguson - Cargo Bike Crazy: ThePotential of Delivering Goods By Bike http://www.ecf.com/news/cargo-bike-crazy-thepotential-of-delivering-goods-by-bike-2/

Határon átnyúló kerékpáros rendezvények a tiszta levegőért

Osztrák és szerb vendégszeretet bringás módra

Együtt kerekező családok, galambröptetés Ausztriában, barátságos határőrök Szerbiában, sok-sok letekert kilométer és meglepetés ajándék bringák – íme néhány indok, amiért érdemes volt részt venni azokon az augusztus végi kerékpáros programokon, amelyek során a résztvevők Ausztriába és Szerbiába tettek látogatást. Mindkét rendezvény, azaz a Liszt Ferenc Nemzetközi Kerékpártúra, illetve a Kiskunhalas–Szabadka Barátság Kerékpártúra egyaránt *Schváb Zoltán* közlekedésért felelős helyettes államtitkár védnökségével és a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) szakmai és anyagi támogatásával valósult meg.

A kerékpáros közösségi túrák hátteréről fontos tudni, hogy a kormány 2011 októberében elfogadott, a kisméretű szálló por (PM_{10}) csökkentés ágazatközi intézkedési programjának részeként kerültek megrendezésre. A program célja az, hogy a PM_{10} szennyezettség az ország egész területén az előírt EU-s határérték alá csökkenjen. Az átfogó és igen összetett feladatnak természetesen jelentős közlekedési vetülete is van, így fontos eszközként jelenik meg nem motorizált közlekedési módok népszerűsítése is. Ennek végrehajtása érdekében az NFM számos, a környezetbarát közlekedési módokat, azon belül a kerékpározást népszerűsítő programot szervez és támogat.

LISZT FERENC NEMZETKÖZI KERÉKPÁRTÚRA 2013

Immár egy évtizedes hagyományt ápoltak idén is a kerékpározni szerető családok az osztrák–magyar határ közelében, hiszen 2013. augusztus 25-én tizedszer került sor a Liszt Ferenc kerékpártúrára. A közösségi biciklizés Harka településről indult, Neckenmarkton

Fotók: Papp Vilmos

keresztül az ausztriai Raiding (Doborján) településig tartott az odaút. A program iránti egyre növekvő érdeklődést mutatja, hogy a tavalyi hatszázhoz képest idén már hétszáz regisztrált kerékpáros vett részt az eseményen, ami a szemerkélő esőt hozó időjárást figyelembe véve különösen szép eredmény. Továbbá a kerékpártúra családbarát jellegét is jól mutatja, hogy számos gyermek tekert a „nagyok között”: a legfiatalabb résztvevő (5 hónapos) még gyermekhordozóban tette meg a túraútvonalat. Mindez nagymértékben hozzájárul a gyermekek szemléletének formálásához, valamint sok család részére jó lehetőséget teremt a közös programokhoz.

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Gépjármű-közlekedési és Vasúti Főosztályának Környezetvédelmi Osztálya mellett együttműködő partnerként vett részt a rendezvény lebonyolításában a Bringázz Sopron Egyesület, amely többek között a túrát kísérő szervizautót biztosította, illetve a Wilfing Áron Közlekedésbiztonsági Egyesület, amely a rendőrséggel együtt a túra útvonalának biztosításában közreműködött. Ki kell emelni továbbá a harkai önkéntesek alkotta csapatot is, akik a nevezések adminisztrációs feladatait vállalták fel. A munka nemzetköziségét pedig jól példázza a neckenmarkti és raidingi önkormányzat hozzájárulása a rendezvényhez: az osztrák települések illetékesei a kerékpárosok nevezési lapjainak bélyegzésével és frissítők biztosításával vették ki részüket a feladatokból, illetve Raidingban lehetővé tették, hogy a biciklisek díjmentesen meglátogathassák Liszt Ferenc szülőházát.

Nem csupán biciklizésről szólt ugyanis a rendezvény, hiszen – amint az a nevéből is sejthető – a testmozgás mellett a közös szellemi értékek ápolása ugyanúgy szerephez jutott: Liszt Ferencre emlékezve idén is sor került a Raidingban található Liszt-szobor megkoszorúzására. A megemlékezésen elhangzott a burgenlandi és a magyar himnusz, ezt követően a három település polgármestere, illetve a rendezvény védnökei mondtak köszöntőt, majd a rövid ünnepélyt galambröptetés zárta.

A túrára kilenc órától lehetett nevezni. A szervezők, amint azt már a tájékoztató anyagokban is tették, a helyszínen szintén felhívták a résztvevők figyelmét a KRESZ-szabályok betartására.

Emellett a Bringázz Sopron Egyesület tagjai az indulást megelőzően kerékpár-szervizelési lehetőséget is biztosítottak: áttekintették a résztvevők bringáit, ellenőrizték a fékek és a kerekek állapotát, és szükség esetén javították őket.

A túra délelőtt tíz órakor indult, és a közúti szakaszon rendőri biztosítás mellett haladt a határig. Az osztrák határt átlépve az útvonal kerékpárutakon vezetett tovább, egy alkalommal keresztezve főforgalmú utat. Itt mindkét irányból megbízott, önkéntes forgalomirányító emberek segítették a biztonságos áthaladást. A kerékpárosokat szervizautó kísérte végig, és szolgáltatásaikat sokan igénybe is vették (pl. defektjavítás, láncvisszarakás). Jó hír azonban, hogy ezúttal a mezőny mögött haladó speciális mentőknek nem igazán jutott munka: a tekerés egészségügyi zökkenőktől mentesen és biztonságosan zajlott le.

A kerékpáros túrázók ebédidőben értek vissza Harkára. Itt azonban nem ért véget a közös élmények sora, hiszen a közös ebéd ír táncbemutatóval, fitnesz- és wellness-bemutatókkal társult, amelyek nemcsak szórakoztatóak voltak, de az egészséges életmódra, a mozgás fontosságára is ráirányították a figyelmet. A rendezvényt tombolasorsolással koronázták meg, amely révén a soproni vállalkozások felajánlásainak köszönhetően hat darab kerékpárral, fitneszbérletekkel, gyermek ajándékcsomagokkal, szépségcsomagokkal, illetve kerékpárboltban, különböző éttermekben, színházban és wellness-központokban beváltható ajándékutalványokkal gazdagodtak a szerencsés résztvevők.

LISZT FERENC NEMZETKÖZI KERÉKPÁRTÚRA 2013

Dátum: 2013. augusztus 25.

Útvonal: Harka–Neckenmark–Raiding

Megtett táv: kb. 25 km

Résztvevők: 700 regisztrált fő, köztük számos gyermekes család

Kiegészítő programok: koszorúzás a raidingi Liszt-szobornál, ebéd, tánc-, fitnesz- és wellness-bemutató, tombolasorsolás Harkán

Szervezők és közreműködők: Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Bringázz Sopron Egyesület, Wilfing Áron Közlekedésbiztonsági Egyesület, Harka, Neckenmarkt és Raiding önkormányzatai

Nem csupán biciklizésről szólt a rendezvény, hiszen a testmozgás mellett a közös szellemi értékek ápolása ugyanúgy szerephez jutott: Liszt Ferencre emlékezve idén is sor került a Raidingban található Liszt-szobor megkoszorúzására.

A kerékpártúra családbarát jellegét jól mutatja, hogy számos gyermek is tekert a „nagyok között", ami nagymértékben hozzájárul a gyermekek szemléletének formálásához.

KISKUNHALAS–SZABADKA BARÁTSÁG NEMZETKÖZI KERÉKPÁROS TÚRA 2013

„Szabadka, szerelem, e kettő kell nekem!" – e jeligével rendezték meg immár harmadszor a Kiskunhalas–Szabadka Barátság kerékpáros túrát 2013. augusztus 31-én, amelynek célja a közös kerékpározás élményén túl a két város közeledésének elősegítése. A dátum nemcsak azért bizonyult jó választásnak, mert a rákövetkező napon, szeptember elsején van Szabadka város napja, hanem a kedvező időjárás miatt is, amely nagyban hozzájárult a rendezvény sikeréhez.

A program főszervezője a Kiskunhalasi Média és Kultúra Nonprofit Kft. volt, de a közreműködésért külön köszönetet érdemelnek az NFM munkatársai, illetve a túra során érintett települések (Kiskunhalas, Toma, Kisszállás, Balotaszállás) önkormányzati illetékesei is. Kiskunhalas alpolgármestere maga is aktív kerékpáros, így örömmel vállalta a részvételt. Szabadka város vezetése részéről a nemzetközi kapcsolatok osztályvezetője nyújtott hathatós támogatást, ami egy bő, színvonalas közös program együttes megalkotását tette lehetővé. A szervezők felvették a kapcsolatot a magyar határőrséggel, illetve az ő segítségükkel a szerb határőrizeti szervekkel is a határon való gyors átjutás megoldására, és mindkét fél részéről kiválónak bizonyult az együttműködés.

Az útvonal hossza kétszer 45 km, azaz összesen 90 km volt, így a célközönséget a már bizonyos mértékben felkészült bringások és kevésbé a gyermekes családok jelentették. A viszonylag hosszú táv ellenére szép számban gyűltek össze a helyi, illetve a környező települések kerékpárosai: Kiskunhalasról 114-en indultak útnak, köztük *Mészáros Imre*, az NFM környezetvédelmi osztályvezetője is. A tekerés a vártnál nagyobb részvétel miatt reggel hét helyett csak fél nyolckor tudott elindulni, de az átlagos 21-23 km/h sebesség mellett a csapat hamar behozta lemaradását. Útközben Tompáról és Kelebiáról is csatlakoztak bringások, így a létszám a szerb határhoz érve elérte a 120 főt.

A menet javarészt az 53-as főúton haladt – emiatt a szervezők a Magyar Közút Zrt.-vel is egyeztettek –, és tekintettel a szombati fokozott forgalomra, a csapat három egységre bontva tette meg az utat. A szakaszolásra a biztonságos haladás, az egymást előzni kívánó autók jobb oldalra történő visszahúzódása és ebből következően a balesetveszély csökkentése miatt került sor, illetve a szervezők többször felhívták a résztvevők figyelmét a szabályok betartására. A túrát viszonylagos fegyelmezettség jellemezte. A biztonság érdekében rendőrjárőr zárta a bringások sorát, valamint két további kísérőautó biztosított szükség esetén azonnali kerékpárjavítást, egészségügyi ellátást és a hosszabb távra való tekintettel frissítőket is. A szervezők fontosnak tartották továbbá, hogy Szerbiában is biztonságban legyenek a résztvevők, ezért, akik az indulás előtti napig jelentkeztek, azok számára a regisztrációs díj ellenértékeképpen biztosítást kötöttek.

Fotók: Anda Péter

Tompára érve a polgármester úr személyesen fogadta a nagy csapatot a Városháza előtt, és ásványvízzel, gyümölccsel kínálta a résztvevőket, akik a frissítő pihenés után a tervezett időben, kb. háromnegyed tizenegyre érkeztek Szabadka központjába. A kerékpárok számára a szabadkai polgármesteri hivatal belső udvarában biztosítottak védett tárolóhelyet, amíg a program résztvevői gyalogosan indultak ebédelni és várost nézni – látogatást tettek a Városháza szép panorámát nyújtó tornyában, Közép-Európa egyik legszebb épületében, *Szárics János* magyar–szerb származású kerékpáros szobránál, végül a Városi Múzeumban.

A csapat fél négykor indult útnak visszafelé, és a neogótikus stílusban épült tompai Szent Anna-templomnál tett kitérőt követően hat és fél hét között érkezett Kiskunhalas főterére. Itt a program zárásaként ajándékcsomagokat és egy kerékpárt sorsoltak ki a résztvevők között, amelyet a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium ajánlott fel. A nap végén a „Jövőre, veled, ugyanitt!" jelmondattal és egy sikeres közösségi program élményével gazdagabban indultak haza mind a helyiek, mind a környező településekről, így Kecskemét, Kiskunfélegyháza, Kiskunmajsa, Kiskőrös, Soltvadkert, Kecel, Kunfehértó, Jánoshalma felől érkezett túrázók.

Váczi Vincent

KISKUNHALAS–SZABADKA BARÁTSÁG NEMZETKÖZI KERÉKPÁROS TÚRA 2013

Dátum: 2013. augusztus 31.

Útvonal: Kiskunhalas–Balotaszállás–Kisszállás–Tompa–Szabadka

Megtett táv: kb. 90 km

Résztvevők: 120 fő, elsősorban edzettebb kerékpárosok

Kiegészítő programok: városnézés Szabadkán

Szervezők és közreműködők: Kiskunhalasi Média és Kultúra Nonprofit Kft., Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Kiskunhalas, Tompa, Kisszállás, Balotaszállás, Szabadka önkormányzati illetékesei, Szabadka város nemzetközi kapcsolatok osztálya

Működési Engedélyt kapott az Oboronprom orosz óriáscég

Újabb nemzetközi együttműködés a légügynél

Érezhető volt a segítőkész hozzáállás, amiért köszönetet szeretnék mondani, fogalmazott *Pavel G. Kauszjan* a Légügyi Hivatalban tartott ünnepélyes ceremónián, amelyen *Farkas Andrástól* vette át a Légügyi Hivatal által kiadott Működési Engedély okiratot. Az Oboronprom orosz óriáscég ennek birtokában indulhat a Magyar Honvédség helikoptereinek fenntartására kiírt közbeszerzési pályázaton.

A SZABÁLYTISZTELŐK TÁMOGATÁSA

A Magyar Honvédség orosz helikoptereinek fenntartására, karbantartására közbeszerzési pályázatot írt ki, amelyen elindult az orosz haditechnikai cég, az Oboronprom is, amely Oroszország területén végzi ugyanezeket a feladatokat. A pályázati indulás egyik feltétele a Légügyi Hivatal által kiállított Működési Engedély megszerzése volt, az Oboronprom pedig megfelelt a követelményeknek. Az engedély ünnepélyes átadására Magyarországra érkezett az orosz vállalat felső vezetése, amelyet Farkas András, a Légügyi Hivatal vezetője, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettese fogadott.

„A Légügyi Hivatal által kiállított engedély révén lehetővé válik, hogy az Oboronprom cég részt vehessen a Magyar Állami

Balról: Simon Sándor mk. őrgy. hatósági mérnök, Ozoli Zoltán mk. alez. hatósági főmérnök, dr. Papp Gyula állami légügyi főosztályvezető, Szergej I. Mikhailchuk Mil Helicopters főtervező-helyettes, Farkas András NKH LH hivatalvezető, Pavel G. Kauszjan, az Oboronprom külkereskedelmi igazgatója, Nikolaj Kolesznikov, az orosz katonai cégek mo-i képviselője és Baumann Zsolt állami légügyi főosztályvezető-helyettes

Pavel G. Kauszjan, az Oboronprom tárgyalási delegációjának vezetője

Légijármű Nyilvántartásban szereplő és a Magyar Honvédség által üzemeltetett Mi-8, Mi-17 és Mi-24 típusú helikopterek és azok berendezéseinek fenntartása érdekében történő javítási és karbantartási munkák elvégzésében" – jelentette be Farkas András. A Légügyi Hivatal vezetője elmondta, Magyarországon az európai országok közül az elsők között 2007-ben a Katonai Légügyi Hivatalt és a Polgári Légügyi Hivatalt egy szervezetté vonták össze. Az integráció révén a felhalmozott tudást egy helyre koncentrálták, amivel a Légügyi Hivatal elérte, hogy ugyanazokat az általános elveket tudja érvényesíteni a polgári és a katonai repülésben egyaránt. Az elmúlt időszakban komoly szervezeti átalakuláson megy keresztül a hivatal, új szemléletet vezettek be, a hatóság szolgáltatói jellegének erősítésével gyorsabb és hatékonyabb ügyintézést tettek lehetővé. „Mindez konzultációkban, egyeztetésekben jelenik meg. Minden ügyfélnek felajánljuk ezt a lehetőséget: ezután a hivatalos ügyintézés sokszor szinte csak formaság, mert ezt megelőzően már minden részletet tisztáztunk" – fogalmazott Farkas András, aki leszögezte: a hivatal számára továbbra is elsődleges a biztonságos légi forgalom lebonyolítása, ezért aki ebben nem partner, azzal szemben a jövőben is fellépnek. „Azokat kell támogatnunk, akik minden szabályt betartva működnek" – erősítette meg Farkas András a hivatal hitvallását. Kifejtette, reményei szerint ezt a szemléletet az orosz partnerek is tapasztalhatták az együttműködés alatt.

KOMOLYAN VESZIK A TENDERT

„Eddig is tudtuk, hogy az NKH Légügyi Hivatala komoly szervezet, és ez a meggyőződésünk tovább erősödött" – fogalmazott Pavel G. Kauszjan, az Oboronprom tárgyalási delegációjának vezetője. Elmondta, a Légügyi Hivatal által kiadott Működési Engedély az egyik feltétele volt, hogy indulhassanak a HM helikoptertenderén. A hivatal erénye és erőssége szerinte a szakembergárda felkészültsége és elhivatottsága. „Eddig kétszer volt alkalmam részt venni a magyar hatósági engedély kiadását megelőző folyamatokban, és mindkét auditon jól felkészült, elhivatott szakemberekkel találkoztam. Érezhető volt a segítőkész hozzáállás, amit most személyesen is megköszönök" – összegezte tapasztalatait Pavel G. Kauszjan. A delegációvezető elmondta, az Oboronprom állami tulajdonú részvénytársaságként a helikopter iparágat, a hajtóműgyártókat és a hadműveleti rakétákat előállító cégeket fogja össze, és 160 vállalat révén gyakorlatilag az egész orosz ipart lefedi.

Fotók: Iró Zoltán

Farkas András átadja a Működési Engedély okiratot Pavel G. Kauszjannak

Kérdés persze, hogy ebben a mamutgépezetben hol helyezkedik el a Magyar Honvédség? „Nagyon komolyan vesszük a magyar tendert, ami számunkra nem is annyira kereskedelmi kérdés. Nem minden esetben a volumen a döntő, sokkal inkább az, hogy a magyar hadsereg zömében szovjet, illetve orosz haditechnikát használ. Ezért nem mondható az, hogy mi most visszatérnénk, hiszen el se mentünk, mindig is jelen voltunk a Magyar Honvédség életében." Kifejtette, azért tartják fontosnak a tenderen való indulást, mert helikoptergyártóként eddig nem volt képviseletük Magyarországon, és a javításokat, karbantartásokat véleménye szerint a gyári protokoll maximális betartásával tudnák végezni. A tenderen várhatóan ősszel hirdet eredményt a HM.

S. V. A.

14. Harley-Davidson Open Road Fesztivál, Alsóörs

Mindenkiben van egy kis Harley

Te, neked nem is kell részeg-szemüveg! – jut el a felismerésig egy száztíz kilós tetkós pali, aki a társát próbálja instruálni az alsóörsi motoros fesztivál közlekedésbiztonsági ügyességi pályáján. És tényleg, a veszkócsizmás srác, mintha gömbölyű talpú cipője lenne, a szemüveg levétele után is billegve oldalog el a nagyszínpad irányába. De mit keres az NKH a Harley-Davidson fesztiválon?

ALSÓÖRSI KÖZÖSSÉGTEREMTÉS

Földön, vízen, levegőben egyaránt kiemelt fontosságú a biztonságos közlekedés, ez a Nemzeti Közlekedési Hatóság küldetése – ezt már *Urbán Tamás* elnökhelyettes szögezi le a „Vezetéstechnika és partnerség a közlekedésben" elnevezésű szimpóziumon, amely a 14. Harley-Davidson Open Road Fesztiválon próbálja újfent bebizonyítani, hogy a rock, a sör, a bikinis csajok és a motoros-fesztivál nem feltétlenül egyenlő a részeg és életveszélyes tivornyával. Ezt amúgy tapasztalni a fesztiválon is, már az Alsóörs felé vezető utakon sorfalat állnak a szondával és traffipaxszal felszerelt rendőrök, kicsi az esély, hogy valaki megússza. Ez a négy nap a Balaton északi partján egyfajta közösségteremtésként a zene, a fesztiválozás és a motoros szubkultúra különböző rétegei között kíván hidat képezni, mert itt úgy tartják: mindenkiben van egy kis Harley, csak elő kell csalogatni. Ezt speciel simán eléri a fesztivál, dübörög a rock, a sátorban folyik a sör, a csutkáig húzott gázkarok meg őrületes hangot generálnak.

A motorosok megszólítására ennél jobb hely nincs, fogalmaz a HD Magyarország által feldíszített és meglepően otthonossá varázsolt sátorban Urbán elnökhelyettes, aki azért megjegyzi, hogy a halálos közúti balesetek rohamosan csökkenő száma ellenére sem lehet elégedett a hatóság, a számot a létező legkevesebbre kell szorítani. Az NKH, az ORFK – OBB, a Közlekedéstudományi Intézet és a Honda Safety Hungary ezért a fesztivál területén kialakított közlekedésbiztonsági parkkal kívánja elősegíteni a közlekedéskultúra fejlődését, s ez a húzás meglepően népszerűnek tűnik. A fesztiválozók sorban állnak a kibójázott ügyességi pálya előtt, a sláger persze a részeg-szemüveg, amellyel józanul is szinte teljesíthetetlen kihívás hibátlanul végiggyalogolni a pályán, néhány sörrel azonban végképp az. De a KRESZ-módosítás ismeretét tesztelő kérdőívek, illetve a szimulátorok és reakcióidőt mérő PÁV-vizsgálatok is kedveltek. A sátorban sárga pólós NKH-s és KTI-s munkatársak, valamint a megyei baleset-megelőzési bizottság szakemberei állják a rohamot.

EGY AMATŐR, PROFI TUDÁSSAL

Az OBB, NKH, KTI és Honda Safety közös közlekedésbiztonsági sátra mellett egy láthatósági kampány részeként fekete sátort rendeztek be a KTI munkatársai. A sátorban egy teljesen fekete, egy fekete, de fényvisszavető csíkokkal ellátott protektoros ruházatot, egy, a láthatóság szempontjából optimális színű, fényvisszavető csíkokkal ellátott ruházatot, valamint hozzájuk illeszkedő bukósisakokat mutattak be. A sátorba lépve a látogatók tájékoztatót hallhattak, amely összefoglalta, miért is fontos a közlekedők láthatósága, a „látni és látszani" elv, majd teljes sötétségben fel kellett ülniük az ott elhelyezett kerékpárra. A kerékpár lámpájával világíthatták meg a motoros ruházatokat, amelyek közül sokan még így, ilyen rövid távról sem látták a legsötétebb, fényvisszavető pántok, betétek nélküli ruházatot.

A fesztivál alatt a látogatók benevezhettek egy szimulátoros motorversenyre is. A feladatuk mindössze annyi volt, hogy számítógépes motorkerékpár szimulátorokon (Honda Riding Trainer) kellett teljesíteni egy rövid útvonalat, s a legügyesebben teljesítő versenyző egy kétnapos vezetéstechnikai tréninget nyerhetett a Honda Safety Hungary és a KTI jóvoltából. A nyertes, *Géringerné Horváth Hajnalka* az értékelés alapján egyetlen alkalommal hibázott a programban – ez pedig kimagasló teljesítmény volt a részéről.

Fotók: Iró Zoltán

Óberling József
ORFK – OBB ügyvezető elnök

Tombor Sándor
Közlekedéstudományi Intézet
ügyvezető igazgató

Urbán Tamás,
az NKH általános
elnökhelyettese

Somogyi Gábor
NKH elnöki kabinetvezető

Érsek István
Közúti Gépjármű-közlekedési
Hivatal vezető
NKH elnökhelyettes

MOTOROS BALESETEK

A rendőrség szemszögéből *Óberling József* újabb oldalról közelít a motoros életforma rohamos terjedéséhez, hiszen a rendőrség általában csak a baleseti helyszínelésekkor találkozik a motorosokkal. Sajnos egy nagyon rossz hírrel kezdi mondandóját: „Az imént kaptam az információt, hogy egy órával ezelőtt innen néhány kilométerre, Balatonszepezd határában egy motoros halálos közúti balesetet szenvedett, ami szomorú aktualitást ad szavaimnak" – fogalmaz az ORFK – OBB ügyvezető elnöke, aki statisztikai adatokat elemezve leszögezi: mivel az utóbbi években óriásira nőtt a motorosok tábora, ezzel párhuzamosan a közlekedési kockázat is nőtt. Tavaly negyven százalékkal több motorost ért baleset. Tíz éve ugyan többen vesztették életüket két keréken, mint egy éve, de ez az eredmény sem nyugtatja meg a rendőrséget. A balesetek és tragédiák okai között a sebesség rossz megválasztása a vezető ok, és gyakran a védőfelszerelés hiánya miatt szenved végzetes balesetet a motoros. „Kimutatásaink szerint a motoros balesetek tíz százalékát ittas állapotban szenvedik el, vagyis ezen a téren is van még tennivalónk" – összegzi tapasztalatait Óberling József.

Tombor Sándor, a Közlekedéstudományi Intézet ügyvezető igazgatója egy friss kutatási eredményről számol be, eszerint a baleseti körülményeket vizsgálva kiderült, hogy többféle szabálysértés egyidejű elkövetése érhető tetten a motorosok baleseteinél. Több kategóriát ismertet, amely egyúttal a közeljövő közlekedésbiztonsági irányvonalát is meghatározhatja. A védőfelszerelések népszerűsítése mellett ezek szabályozására is szükség lehet, ha kötelezővé tennék a protektorok, térd- és egyéb védőfelszerelések használatát, akkor az egyből javulást idézhetne elő. A láthatóság kérdése mellett a vezetéstechnikai képzés, illetve a veszélyhelyzeti felismerési képesség fejlesztése is időszerű volna. A közlekedési infrastruktúra kérdései szintén alapvető jelentőséggel bírnak. Itthon egyelőre nem használatosak az úgynevezett megbocsátó infrastruktúrák, amelyek baleset esetén a hibázó motoros életét menthetik meg, de legalábbis csökkentik a baleset következményeit.

KULCSSZÓ: FOKOZATOSSÁG

Ezután kiderül, hogy a motorosok tízparancsolatát írásban is olvashatják a jövőben a két kerékért rajongók, mert *Somogyi Gábor*, az NKH elnöki kabinetvezetője egy könyvet szentelt a témának. A Vezetéstechnikai tippek kezdőknek és haladóknak című alkotás *Pétervári Mátyás* instruktor gyakorlati tanácsaival kiegészülve ad praktikus és életmentő tanácsokat a biztonságos motorozáshoz. A kezdő motorosok alapkönyvének szánt mű bemutatása után *Érsek István*, a Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal vezetője, az NKH elnökhelyettese árnyalja tovább a képet: elmondja, hogy a motorozás alapvetően férfias tevékenység, a 930 ezer motoros jogosítvány csupán három-négy százaléka női vezetőé. Az NKH szerepe a felkészítésre, a vizsgáztatásra, az engedélyezési területre vonatkozik. A motoros képzéseket alapvetően jónak minősíti, a tapasztalatok azt mutatják, hogy a vizsgázók általában felkészültebbek, mint az autósok. Az EU-s harmonizáció jegyében idén új motoros kategóriák jelentek meg, az irányelv egyértelműen az, hogy a kezdő vezetők fokozatosan ülhessenek csak nagymotorokra. „Sok tragédia azért következik be, mert eddig nem érvényesült a fokozatosság elve" – fogalmaz Érsek István, akinek szavait egy interaktív sajtótájékoztató követi. A szakemberek és a civil motoros szervezetek képviselői a vezetéstechnika fontosságát vitatják meg, miközben a motorosok ezt a gyakorlatban vezetik elő.

A sátorból kilépve a zenét elnyomva hangzik a felhívás: indul a Balaton-felvidék tájait bejáró túra. Akik maradnak az alsóörsi kempingben, azok sem unatkoznak, a hanghatást jól tűrőknek motordurrogtató verseny, az izmosabbaknak szkander és rodeóbika, illetve kaszkadőr show jelent szórakozást. Este koncertek, woodstocki fellépők és a hazai rockvonulat legjelesebbjei nyomják a talp alá valót, a négy nap kétségkívül leglátványosabb eleme pedig a több ezer motoros felvonulása.

Na, erre húzzál részeg-szemüveget!

Simon V. Attila

„Az ilyen fesztiválokon is felhívjuk a közúti közlekedés veszélyeire a figyelmet”

Közlekedésbiztonsági nap Balatonszemesen

Drámaian megnőtt a motoros balesetek száma az utóbbi tíz évben, s noha a halállal végződő közúti balesetek száma csökkent, a statisztika újabb közlekedésbiztonsági nap szervezésére ösztönözte a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumot.

Három napon át több mint 60 rock and roll zenekar lépett fel a VI. Zorall Sörolimpián, a balatonszemesi Rider Beach két tóparti színpadán. A fesztivál keretében a Nemzeti Közlekedési Hatóság, az ORFK – OBB, a Közlekedéstudományi Intézet, a Somogy megyei Rendőr-főkapitányság Balesetmegelőzési Bizottsága közlekedésbiztonsági napot szervezett. A rendezők a korábbi fesztiválos kitelepüléshez hasonlóan ezúttal is a közúton közlekedők együttműködését, a biztonságos közlekedés érdekében a partnerségi viszony erősítését, az egymás iránti felelősség fontosságát mutatták be és népszerűsítették. Az esemény a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram (KKBAP) Intézkedési Tervében meghatározott célokat, a gyalogosok és a járművezetők elméleti és gyakorlati közlekedési ismereteinek bővítését, illetve a közúti közlekedésbiztonság általános javítását kívánta elősegíteni.

A hivatalos megnyitót egy nagyszínpad előtti triálshow vezette fel, majd elindult a nap egyik attrakciója, a bringások felvonulása. A fényvisszaverős mellénnyel felöltöztetett „Bitang Vádli Kerékpártúrát” Szasza, a házigazda Zorall rockzenekar énekese vezette.

Az „egylóerős” biciklik után az erősebb kétkerekűeké lett a terep. A motorosfelvonulás résztvevői Balatonszemesről Szántódra, illetve onnan vissza kormányozták járműveiket, és közben megkoszorúzták Szent Kristóf, az úton lévők védőszentjének szobrát.

„Az ilyen kitelepülések révén egyre több embert tudunk elérni, és erősíteni tudjuk a közlekedésbiztonság fontosságát, ami azért is szükséges, mert a motoros baleseti statisztikák nem javulnak, és a kerékpárosokat ért balesetek száma sem csökkent radikálisan” – indokolta a közlekedésbiztonsági nap jelenlétét a rockfesztiválon *Schwáb Zoltán* közlekedésért felelős helyettes államtitkár.

Elmondta, példaértékű a baleset-megelőzés területén együttműködő szervezetek és intézmények összefogása, amelynek révén a szervezők a közlekedők közlekedésbiztonsági ismereteit kívánják elmélyíteni.

Akik nem gurultak sehova, hanem a kempingben maradtak, azoknak is egész napos elfoglaltságot kínált a Ride: a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakemberei tesztekkel, játékos vetélkedőkkel várták az érdeklődőket. A reflexteszt a pályaalkalmassági vizsgálatban bevett módszerek és szerkezetek révén igyekezett választ adni arra a kérdésre: vajon lassú vagy gyors a fesztiválozó reakcióideje? A kérdőívek legjobb kitöltőit nyereményekkel honorálták a szakemberek. Akik a gyakorlatban tették próbára felkészültségüket, azok a szimulátorok kezelésében teljesíthették ki tudásukat. Ismét nagy sikert aratott a részeg-szemüveg, hosszú sor kígyózott a kibójázott tanpálya előtt. A Közlekedéstudományi Intézet sátrában a részeg-szemüveges célba dobás szintén sokakat vonzott, pláne, hogy alkoholmentes sör járt a feladatokat sikerrel teljesítőknek. Az érdeklődők kipróbálhatták az alkoholszondát is a KTI-nél, és néhányan meg is lepődtek, hogy egy-egy pohár sör milyen hatást gyakorol a szervezetükre.

A vezetéstechnikai fortélyok elsajátítására fogékony fesztiválozók körében feltűnt *Óberling József*, az ORFK – OBB elnöke, aki a derűs hangulat ellenére kénytelen volt árnyalni a képet. Elmondta, hogy az utóbbi tíz évben drámaian megnőtt a motorosokat ért balesetek száma, tavaly nagyjából hatvan százalékkal szenvedtek többen balesetet, mint egy évtizede. A baleseteket fele-fele arányban okozzák a motorosok és az autósok, a közös bennük, hogy mindegyik esetben a motoros szenved súlyosabb sérülést. „Ez a védőfelszerelések fontosságának hangsúlyozására sarkall bennünket" – jelentette ki a rendőr ezredes. Hozzátette: a balesetek növekvő száma ellenére kevesebb halálos kimenetelű motoros balesetet regisztráltak. Tavaly 39-en haltak meg motoron, mivel azonban idén már a nyár végén 29 honfitársunk vesztette életét két keréken, félő, hogy még a tavalyi adatot is felülírja az esztendő. „Az idősebbek megfontoltabban vezetnek, a statisztikák szerint a halálos motoros balesetet szenvedett emberek hetven százaléka 35 év alatti fiatal. Az ilyen fesztiválokon való megjelenés azt a célt szolgálja, hogy felhívjuk a közúti közlekedés veszélyeire a figyelmet. Ha csak egy embert elérünk, és ezzel elkerülhető a tragédia, már megérte" – mondta Óberling József.

> „Az ilyen kitelepülések révén egyre több embert tudunk elérni, és erősíteni tudjuk a közlekedésbiztonság fontosságát."

A fesztivál házigazdája, *Lévai-Hangyássy László* is alátámasztotta a szomorú statisztikát. A Zorall rockzenekar basszusgitárosa felidézte zenésztársát, *Kun Pétert*, aki az Edda gitárosaként épp húsz éve vesztette életét motoros balesetben. A tragikusan fiatalon elhunyt zenésznek pályafutását bemutató kiállítással emlékeztek.

A rendezvényen *Dobai Sándor*, a Rádiós Segélyhívó Infokommunikációs Országos Egyesület elnöke és *Piros Attila*, Somogy megyei rendőrfőkapitány aktualizálta a két szervezet közötti együttműködési megállapodást. Az egyesület többek között a Velencei-tavon és a Balatonon üzemelteti a viharjelző központot.

S. V. A.

Fotók: Iró Zoltán

Egyre több a magabiztosabb és biztonságosan közlekedő motoros hölgy

Női szakasz két keréken

A Csajok a motoron (CSAM) nonprofit szerveződés 2013 júniusában fennállásának hétéves évfordulóját ünnepelte. A mára népszerű közösségi és hírportál alapítója és egyben szerkesztője, *Wéber Anikó (NaNa)* a kezdetekkor hamar felismerte egy ilyen szerveződés létjogosultságát. Így amikor a Wild című, motorkerékpárosoknak szóló újság Csajok a motoron rovatát megszüntették, ő továbbra is látott benne fantáziát. Motorosként ismerte az igényeket, és új köntösben, internetes weboldal formájában élesztette újjá a „bezárt" rovatot, mellyel összefogta az egyre nagyobb számú, hazai motoros női tábort.

A Wildnál töltött évek alatt NaNa testközelből tapasztalta, hogy egyre több nő ül motorkerékpárra. Férfitársaik segítsége révén már nemcsak utasként, hanem saját járműveiken rótták az utakat, így kimondottan nekik született a lap Csajok a motoron rovata, melynek későbbi sikerei borítékolhatók voltak. A nyomtatott sajtó által képviselt fórum kezdetben 10-20 aktív olvasó részvételével működött, a világhálóra lépve azonban a csatlakozók száma rohamosan nőtt, olyannyira, hogy jelenleg több mint 5000 követőjük van. A tagok 30 százaléka férfi, akik szívesen barátkoznak, ismerkednek a motorozással szimpatizáló nőkkel. Ennek nyomán sok új kapcsolat született, közülük többen a jövő motorizált kétkerekűvel közlekedő nemzedékét terelgetik. A 2006-ban létrehozott weboldal kezdetben az ország különböző részein élő, kétkerekűekért rajongó nőknek adott virtuális találkozási pontot, ahol a kapcsolattartás mellett a tapasztalatszerzés, a női motorosokat érintő hírek, események publikálása, a hasznos információk áramlása és közös összejövetelek, túrák szervezése volt a fő cél. Az akkoriban még nehezen hozzáférhető női motoros felszerelésekről, női versenyekről szóló információk terjesztésében is nagy szerepe van a CSAM-nak.

Az eltelt hét év alatt a CSAM a hasznos információk terjesztése mellett egyre nagyobb közösségi összefogó erővé lépett elő. Idővel karitatív tevékenységek is szerepet kaptak működésében. Így a 2007-ben tragikus motorbalesetben megsérült, azóta is kómában fekvő *György Melinda* gyógykezelésére 600 000 forintot gyűjtöttek össze és adtak át a hozzátartozóknak. Ezzel az eseménnyel beindult egy közös kezdeményezés, melynek keretében máskor is segítőkészségükről tettek tanúbizonyságot. Közreműködésükkel kiadtak egy jótékonysági naptárt, melyen a tagok, szimpatizánsok és a motorkerékpárjaik szerepelnek. A kalendárium webáruházon keresztül történő értékesítése után befolyó összegekkel segítették a borsodi árvízkárosultakat, 2012-ben pedig a Magyar Mentőmotor Alapítványt támogatták. A 2013-as jótékonysági naptáron már nemcsak csinos CSAM-tagokat láthatunk kétkerekű kedvenceik mellett, de négylábú társaik is kamera elé álltak. Ez utóbbi momentum apropója az, hogy idén a naptár bevételeiből a Baráthegyi Vakvezető Kutyaiskola részére adnak támogatást. A nemes gesztus hatására sok motoros és motorosklub kezdett el gyűjteni, hogy hasonló segítséget biztosítson a rászoruló szervezeteknek. Ezzel az úttörő lépéssel vált a CSAM igazi húzóerővé a motorosok érdekeit képviselő, biztonságukat segítő szervezetek támogatásában.

> Hazánk első, női motorosokat tömörítő szerveződésének köszönhetően évről évre egyre több magabiztosabb és biztonságosan közlekedő motoros hölggyel találkozhatunk az utakon.

A CSAM 2008-ban csatlakozott a 2007-ben, Kanadából indult Nemzetközi Női Motoros Nap szerveződéshez. Azóta minden évben megrendezik a mozgalom hazai megfelelőjét, melynek keretében különböző motoros programokat szerveznek kimondottan női motorosok részére. Nem titkolt céljuk, hogy minél több nő pattanjon nyeregbe.

A Nemzetközi Női Motoros Napon a Pest megyei Balesetmegelőzési Bizottsággal együttműködve motoros vezetéstechnikai tréninget szerveznek Pest megyei helyszíneken, melyen kizárólag nők vesznek részt a PMBB motoros rendőrei és rendőr oktatói segítségével. Ezeken az alkalmakon a nap csak a női motorosokról szól. Mivel a nők sokszor bátortalanabbak, szégyenlősebbek, nem szívesen

Wéber Anikó

> A motoros közlekedés résztvevői számára nagyon fontos a folyamatos tréning, a még nem ismert technikák rutinná válása, mivel ezek használata egy kritikus helyzetben életet menthet.

Fotók: író Zoltán

mutatják rutintalanságukat tapasztalt férfitársaik előtt, így az ilyen felesleges stresszforrások kizárásával tudnak érdemben koncentrálni a feladatok teljesítésére, a technikák elsajátítására.

2013 áprilisában az ORFK Rendészeti Szervek Kiképző Központja is szervezett kimondottan hölgyeknek vezetéstechnikai tréninget, mely szintén sikeres, eredményes kezdeményezés.

> Az eltelt hét év alatt a CSAM a hasznos információk terjesztése mellett komoly közösségi összefogó erővé lépett elő. Idővel karitatív tevékenységek is szerepet kaptak működésében.

Hogy a jövőben mennyire válnak rendszeressé, illetve sűrűbbé ezek az események, még kérdéses. Wéber Anikó reményét fejezte ki a további együttműködések tekintetében. A baleset-megelőzés és a közlekedésbiztonság folyamatos javulása érdekében elengedhetetlenek ezek az oktatások. A női motorosok egyre ügyesebbek, egyre magabiztosabb közlekedőkké válnak a tréningek hatására. A motoros élet, a motoros közlekedés aktív résztvevői számára nagyon fontos a folyamatos tréning, a még nem ismert technikák rutinná válása, mivel ezek használata egy kritikus helyzetben életet menthet. A vezetéstechnikai tréningek azok számára is nagyon hasznosak, akik rövid idő alatt szeretnék behozni lemaradásukat. Sok női motoros viszonylag idős korban kezd hódolni szenvedélyének, így a 10–20 éves rutin hiányában valóban hasznos a „gyorstalpaló” oktatás, a tapasztalt, rutinos motorosok tudásának átvétele.

A CSAM segítségével a női motorosok megítélése az utóbbi években sokat javult, jobban a köztudatba került, hogy anyáink, lányaink, feleségeink is szívesen ülnek kétkerekűek nyergébe. Távlati terveinek gerincét továbbra is a női motoros közösség összetartása, információkkal való ellátása és a biztonságos közlekedésre nevelés képezi. Megjelennek különböző eseményeken, kiállításokon, találkozókon, ahol propagandatevékenységükkel egyre több nőt csábítanak a motorizált kétkerekűek közelébe, és rávezetik a szimpatizánsokat a balesetmentes közlekedésre, hogy egyre tovább élvezhessék a szabadság ilyen formájú ízét.

A szerveződésről, a csatlakozás lehetőségeiről a CSAM weboldalán (www.csajokamotoron.hu) lehet tájékozódni.

Baranyai Attila

A rögzítetlen állatok hirtelen fékezéskor tehetetlen tárgyakká válnak

Házi kedvenceink szállítása

Váratlanul a gépkocsivezető ölébe ugró kutya, pedálok alá bújó macska, vagy baleset esetén tehetetlenül előre lendülő nagy testű házi kedvenc – ezek mindegyike valós és jelentős közlekedésbiztonsági kockázatot jelent.

Fotók: Molnár Ildikó

I. A SPECIÁLIS BIZTONSÁGI ESZKÖZÖKRŐL ÁLTALÁBAN

Passzív biztonsági eszközök kutyáknak, szállítódobozok macskáknak: mindezek létező és igen hasznos dolgok, amelyek által megóvhatjuk kedvenceinket a gépkocsiban történő szállítás során.

Többekben felvetődhet a kérdés, vajon miért is van ezekre az eszközökre szükség? Ennek indoklására idézzünk fel két megtörtént eseményt a közelmúltból.

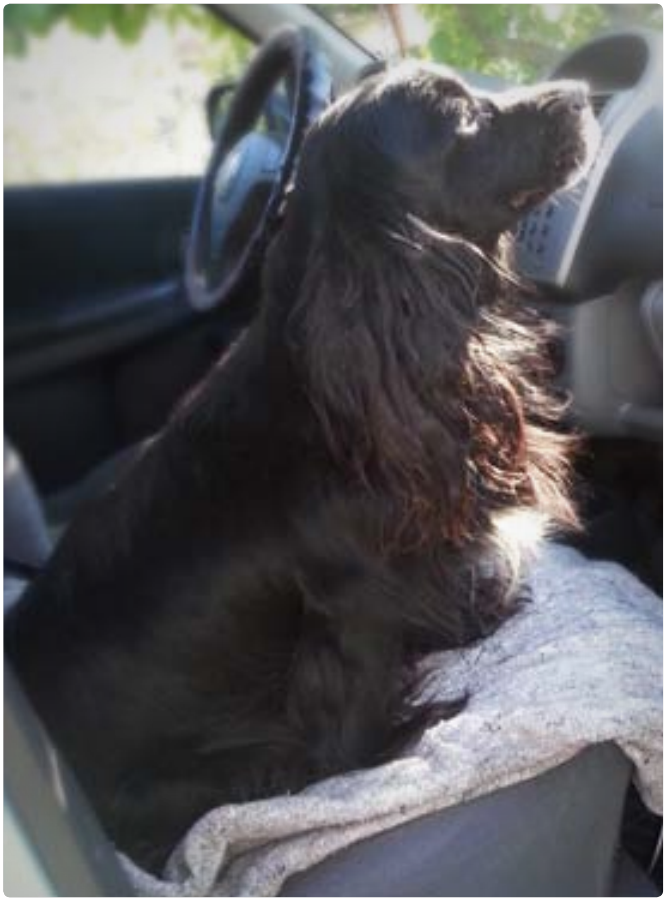
2011. február 2-án, 14.40 óra körüli időben Tatabánya belterületén egy férfi vezette Suzuki típusú személygépkocsiját. A gépjármű hátsó ülésén biztosítás nélkül szállított bichon kiskutya váratlanul a vezető ölébe ugrott, aki megijedt, majd hirtelen kormányzás és vészmanővert követően nekiütközött az előtte haladó Daewoo személygépkocsinak. A baleset ezzel még nem ért véget, hiszen a Suzuki az úttest bal oldalán parkoló két személygépkocsinak is nekiütközött, majd azokról levágódva az út jobboldalán lévő bokorban állt meg. Elképzelhetjük, mi lett volna abban az esetben, ha a Suzuki – hasonló okból – egy szemből érkező gépjárművel ütközik, különösen, ha a baleset lakott területen kívül következik be.

A másik esetről néhány hete olvashattunk a rendőrség hivatalos honlapján. Sopron lakott területén belül egy 37 éves férfi vezette személygépkocsiját, s elmondása szerint nem tudta, hogy autójában megbújt a macskája. A házi kedvenc váratlanul előreugrott, a megriadt sofőr hirtelen oldalra kormányzott, s totálkárosra tört egy parkoló Fiatot. A macska ijedtségében kiugrott a lehúzott ablakon, és a szemből érkező gépkocsi elütötte.

A fenti két eset hűen jelzi, hogy a kutyák és macskák védettség nélküli szállításának komoly veszélyei vannak, ezért a gazdiknak – jogszabályi kötelezettség hiányában is – mindenkor törekedniük kell saját maguk, utasaik és házi kedvenceik biztonságára.

A kutyák védelmét szolgáló speciális passzív eszközök (kutyahám, kutya biztonsági öv, illetve biztonsági ülés stb.) alapvetően közúti baleset bekövetkezésekor fejtik ki áldásos hatásukat, ugyanakkor vészhelyzetben, vészfékezéskor, vagy hirtelen manőverezés esetén is igen hasznosnak bizonyulnak. Mindezek mellett az eszközök azt is megakadályozzák, hogy a kutya valamilyen külső inger hatására olyan dolgot tegyen, amely a jármű vezetőjét megzavarja, vagy szélsőséges esetben akár meg is akadályozza a biztonságos vezetésben. Ilyen lehet például, ha a kutya viselkedése egy számára „kevésbé szimpatikus" közlekedő, vagy más kutya (illetve macska) észlelése esetén kiszámíthatatlanná válik, mely nemkívánatos baleseti kockázattal is járhat.

A speciális biztonsági eszközök szerepe kettős: nemcsak a házi kedvencek, hanem a gépjárműben tartózkodók testi épségét, egészségét is védik. Kevesen tudják, hogy frontális ütközés során egy tehetetlenül előre lendülő nagy testű kutya akár több tonna tömeget képviselve vágódhat az elöl ülők felé, s ezt az ütést az emberi test (különösen a nyak és a fej) már nem képes sérülés nélkül elviselni, sőt, az ütődés akár halálos sérülést is okozhat!



A biztonsági eszközökről tudni kell, hogy csak akkor fejtik ki optimálisan a hatásukat, azaz akkor nyújtják a leghatékonyabb védelmet, amennyiben azokat a kutya fajtájára, testméretére és egyéb jellemzőire figyelemmel választják meg. Az eszközök egyetlen hátránya, hogy pénzbe kerülnek, de a biztonság ára igenis megfizethető. A legolcsóbb modellek már néhány ezer forinttól elérhetőek, míg az exkluzív darabok hatszámjegyű összegekbe is kerülhetnek. Az eszközök jelentős része már az interneten is rendelhető.

A kutyákat védő passzív biztonsági eszközöknek kifejezetten nagy kultuszuk van az Egyesült Királyságban, ahol a közúti közlekedés biztonsági szintje egyébként is kifejezetten magas fokú (világszerte

a közlekedésbiztonsági toplisták egyik éllovasának számít). Ezeknek az eszközöknek a használata ismereteink szerint sehol nem kötelező, több országban viszont kifejezetten ajánlott (ide tartozik az Egyesült Királyság is).

Arról sajnos nem rendelkezünk adatokkal, hogy az Európai Unió egyes tagállamaiban a gépjárműben szállított házi kedvencek védettsége milyen szinten áll. Ugyanakkor a tapasztalatok azt mutatják, ahol a biztonsági öv és a gyermekbiztonsági rendszer használati aránya magas, ott általában a kutyák és más házi kedvencek biztonságára is jobban odafigyelnek.

NÉHÁNY FONTOS SZEMPONT, AMELYEKET JAVASOLT FIGYELEMBE VENNI A SPECIÁLIS BIZTONSÁGI ESZKÖZÖK KIVÁLASZTÁSÁNÁL, MEGVÁSÁRLÁSÁNÁL:

- nyújtson hatékony védelmet házi kedvenceinknek, védje őket a sérülésektől,
- legyen kényelmes, nyújtson megfelelő komfortot a kutyáknak,
- viselése ne okozzon sérülést vagy kényelmetlenséget,
- legyen alkalmas a gyors fel- és leszerelésre,
- főleg a képzett, tréningen részt vevő kutyák részére ajánlott, akik képesek fegyelmezetten viselni ezt az életmentő eszközt.

II. HASZNOS TANÁCSOK KUTYÁK ÉS MACSKÁK SZÁLLÍTÁSÁHOZ

Az Európai Unióban 64 millió macska és 66 millió kutya él, és minden negyedik háztartásban tartanak valamilyen háziállatot. A legtöbb gazdi minden lehetséges helyre elviszi házi kedvencét. Különösen igaz ez a megállapítás a kutyák esetében.

HOGYAN SZÁLLÍTSUK A KUTYÁNKAT?

A kutya gépjárműben történő szállítása előtt meg kell bizonyosodni arról, hogy kedvencünk már hozzászokott az utazáshoz. Az állatok izgatottá válhatnak az utazás során felmerülő, a közlekedéssel járó mindennapos zajoktól (hangjelzések, megkülönböztető jelzés, hangos motorzajok stb.), illetve egyes esetekben betegségre is hajlamosak, ezért érdemes egy hosszabb utazás előtt állatorvos véleményét is kikérni.

Biztonsági felszerelés hiánya esetén – amennyiben van rá lehetőség – az állat a hátsó ülésen, lehetőleg egy utas állandó felügyelete mellett utazzon. Az ismerős szagok megnyugtatják a kutyát, ezért tanácsos az otthoni, saját játékait magunkkal vinni.

Hosszabb utazás esetén mindig ügyelni kell a folyamatos folyadékpótlásra, illetve arról sem szabad megfeledkeznünk, hogy kedvencünk élőlény, ennek megfelelően anyagcserés folyamatokkal rendelkezik. Megállás vagy várakozás esetén (különösen kánikulában) nem ajánlott a kutyát 5-10 percnél hosszabb időre magára hagyni. Ilyen esetekben az ablakot célszerű leengedni, de semmiképp ne legyen akkora a rés, hogy a kutya kibújhasson rajta. Még ha nagyon szeretné is, akkor se engedjük meg kedvencünknek, hogy az autó haladása során kilógassa fejét, mert ez balesetveszélyes mind az állatra, mind a járművezetőre és a többi közlekedőre.

A járművezető figyelmét könnyen elterelheti, ha az állat szabadon mozog az autóban, ami balesethez vezethet, főleg, ha a kutya izgága természetű. Ilyenkor előfordulhat, hogy a kutya bebújik a pedálok alá, valamint a járművezető ölében is kellemetlenkedhet. Sajnos nem egy esetben előfordul, hogy házi kedvencünk súlyos balesetet okoz, ami elsősorban a figyelmetlen gazdája felelőtlenségére vezethető vissza. Mindenkinek a saját felelőssége,

Fotók: shutterstock.com

milyen veszélynek teszi ki saját testi épségét, illetve házi kedvence egészségét, hiszen egy hirtelen fékezés során a járművezető által nem is észlelt sérüléseket is szenvedhetnek.

Az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet – közismert néven: KRESZ – 47.§ (2.) bek.-ben foglaltak szerint rakományt – mely ez esetben az állat – úgy kell elhelyezni az autó utasterében, hogy a közlekedés biztonságát, valamint a személy- és vagyonbiztonságot ne veszélyeztesse, illetve a jármű vezetőjét ne akadályozza a szabad kilátásban.

A rögzítetlen állatok hirtelen fékezés esetén tehetetlen tárgyként csapódnak az ülés háttámlájához, műszerfalhoz vagy éppen a szélvédőhöz, esetenként olyan erővel, hogy ki is törik azt. Az erre vonatkozó tesztek eredményei azt mutatják, hogy 50 km/órás ütközési sebességnél a saját tömeg 30-40-szeresének megfelelő erővel történő becsapódás történik. Tehát egy mindössze 2 kg-os yorkshire terrier kiskutya rögzítetlen teste 50 km/h sebességnél 60-80 kg-os tárgynak megfelelő súllyal csapódik az útjában álló akadálynak, adott esetben a szélvédőnek vagy az elöl ülő személyeknek.

Létezik úgynevezett kutya biztonsági ülés is, amely lényegében egy táska. A kutyára fel kell helyezni a hámját, a speciális ülésben pedig egy állítható póráz található, melyet egy karabiner segítségével a hámra kell rögzíteni. A megoldás előnye, hogy a póráznak köszönhetően a kutyának van némi mozgástere, kilát az ülésből, s nyugodtabb marad az út folyamán, hiszen folyamatosan látja gazdáját, továbbá gazdája is bármikor rátekinthet.

Nehezebb dolgunk van a nagyobb testű kutyákkal, hiszen nem megfelelő rögzítésük még nagyobb veszélyt jelent a biztonságos, balesetmentes közlekedésre. Ilyen esetekben ajánlott használni az ún. kutya biztonsági övet, amely különböző méretei miatt bármilyen nagyobb testű kutya rögzítésére alkalmas. A hám megfelelő biztonságot és kényelmet nyújt nagytestű barátainknak sétáltatás és utazás közben is, ugyanis a hámnak a kutya testével érintkező egész felületét lágy neoprén bélés fedi. Az „X-Cross" kialakításnak köszönhetően a kutya mozgását követően sem mozdul el optimális helyéről.

A MACSKÁK SZÁLLÍTÁSÁRÓL RÖVIDEN

Kényesebb a helyzet macskák szállítása esetén. A macskák nagyon érzékenyek környezetükre, az új hangokra és szagokra, az éles hangok közelsége pedig kifejezetten nyugtalanítja őket.

Javasoljuk, hogy a macskákat mindig speciális szállítódobozban szállítsák. A macskák szeszélyes természete miatt a kutyáknál is nagyobb veszélyt rejt magában, ha a járműben szabadon mozognak, megzavarhatják a járművezetőt vezetés közben, és elvonhatják más járművezetők figyelmét.

A szállításra használt dobozt (ketrecet) javasolt az első ülésre helyezni úgy, hogy a rajta található nyílás a járművezető felé nézzen, majd a biztonsági övet ezen átvezetve csatoljuk be. Az óvatos, nyugodt vezetési stílus elősegíti a macskák stresszmentes közlekedését, míg a leengedett ablak és a hangos zene zavartságot okoz náluk. Időközönként álljunk meg, gondoskodjunk a macskák étkeztetéséről és a folyadék pótlásáról. Menet közben lehetőleg ne legyen étel és folyadék a ketrecben, mert az kiömölhet, összekenheti a macska bundáját, ami agresszív viselkedést válthat ki.

Gégény István (I. rész), Molnár Ildikó (II. rész)

Hazánkban is tesztelték az eCall segélyhívó rendszert

Automatikus segélykérés 2015-től

Az Európai Unió Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságának HeERO nevű projektje keretében az Unió több országában is tesztelték az eCall nevű új segélyhívó rendszert. A magyarországi méréseket a Best Way Traffic Kft. végezte.

A statisztikák szerint naponta átlagosan mintegy 75 halálos áldozatot követelnek az Európa közútjain előforduló balesetek, ezek jelentős hányada pedig a későn kiérkező segítség miatt következik be. Éppen ezért 2015-től minden, az Unió területén forgalomba kerülő gépjármű képes lesz automatikus segélykérés leadására annak érdekében, hogy a bajba jutottak a lehető leghamarabb segítséghez jussanak minden esetben, és így elkerülhető legyen a tragédia.

Az Európai Unióban kiemelt területnek számít az intelligens közlekedési rendszerek fejlesztése: ezen informatikai törekvések sorába illeszkedik a hatékonyabb segélykérést lehetővé tevő eCall projekt is. A rendszert, amelynek próbaüzeme Magyarország mellett számos európai országban szintén lezajlott az elmúlt hónapokban, hazánkban a Best Way Traffic Kft. tesztelte. A magyar tulajdonú Lambda-Com vállalatcsoporthoz tartozó Best Way Traffic Kft. több éves tapasztalattal rendelkezik a magas színvonalú közlekedésinformatikai fejlesztések és szolgáltatások területén. A vállalat ezen tapasztalatát hasznosítva végezte az eCall segélyhívó rendszer infrastruktúrájának vizsgálatát.

„Az eCall rendszer gyakorlatilag egy járműbe épített, folyamatos készenlétben álló intelligens telefon, amely baleset esetén – a légzsák kinyílásakor – automatikusan képes tárcsázni a segélyhívó számot. Ez a megoldás azért hatékonyabb a közvetlen telefonos segítségkérésnél, mert a járművezető eszméletvesztése esetén is aktiválódik, illetve a rendszer a műholdas kapcsolaton keresztül a baleset pontos GPS koordinátáit is elküldi a központnak, ezzel elősegítve, hogy a segélyszolgálatok a lehető leghamarabb a helyszínre érkezzenek” – mondta el *Szvétek Ferenc*, a Best Way Traffic Kft. szakértője.

A gyakorlatban a rendszer működése a következőképpen történik majd: a gépjármű integrált elemét képező berendezés vészhelyzet esetén egy e-Call jelzésű SIM kártya segítségével kapcsolatot fog létesíteni a segélyszolgálati központtal a 112-es hívószámon keresztül, ahol képzett diszpécserek fogadják majd a hívásokat. Az információk begyűjtését követően a diszpécser meggyőződik a vészhelyzet részleteiről és annak valódiságáról, és továbbítja az üzenetet az illetékes bevetési szervek felé. Így a segítség a baleset bekövetkeztét követően néhány percen belül elindulhat a GPS koordináták alapján meghatározott pontos helyszínre.

Szvétek Ferenc, a Best Way Traffic Kft. szakértője

A Best Way az Uniós eredmények elemzését követően a fedélzeti egységek (ún. In-Vehicle-Systems) működését vizsgálta. Ez az eszköz juttatja el a vészhívást a központba, ezért nagyon fontos, hogy a fedélzeti egység és az üzenetet továbbító hálózat is minden körülmények között kifogástalanul működjön.

„A tesztek során elsősorban a vészhívások felépülése és az alapinformációk továbbítása terén folytattunk méréseket, illetve vizsgáltuk a segélyhívó központhoz eljuttatandó úgynevezett MSD üzeneteket is. Tapasztalataink és a nemzetközi visszajelzések szerint is sikeres volt a hazai tesztelés, és az eddigi eredmények alapján a rendszer 2015-re stabilan készen áll majd az indulásra." – tette hozzá a szakértő.

A HeERO projektben 9 európai ország vesz részt aktívan, ezek Horvátország, Csehország, Finnország, Németország, Görögország, Hollandia, Románia és Svédország, emellett pedig számos ország úgynevezett megfigyelő partnerként közreműködik a programban. Magyarország Finnországgal együttműködve végezte a rendszer tesztelését. Azokban az országokban, ahol már él az egységes 112-es segélyhívó szám, komplex, a segélyhívó központot is érintő teszteket hajtottak végre. Hazánkban a 112-es fogadó központ jelenleg kiépítés alatt áll, amihez jól felhasználhatóak a Best Way által az eCall tesztüzem alatt nyert eredmények. A projekt következő szakaszában a mobilszolgáltatók szerepe vár megoldásra. A segélyhívás létrejöttéhez ugyanis egységes, eCall jelzésű SIM kártyákra van szükség, amelyek a gépjárművekbe épített fedélzeti egységben helyezkednek majd el. Ezek beszerzése és a mobilszolgáltatók pontos feladatai Európa-szerte a következő időszakban kerülnek meghatározásra.

Az eCall rendszerhez hasonló segélyhívó megoldások eddig is léteztek a gépjárműpiacon, azonban mindössze a forgalomban lévő járművek 1%-át jelentő luxuskategóriájú autókban voltak elérhetőek. Ezzel szemben az eCall az EU célkitűzései szerint hamarosan minden újonnan gyártott járműben gyárilag megtalálható lesz – ez 2015-től kezdve Európában mintegy 15 millió gépjárművet jelenthet majd évente.

BEST WAY TRAFFIC KFT.

A Best Way Traffic Kft. a közlekedésinformatikai megoldásaival Európa 14 országában jelenlevő, magyar tulajdonú Lambda-Com Group tagja. A Best Way innovatív matematikai, informatikai és térinformatikai adatfeldolgozó eszközök segítségével nagy tömegű információ feldolgozásának eredményeit képes on-line rendszerekben felhasználni. Több éves fejlesztésük eredményeként, egy jól működő, valós idejű, webalapú dugófigyelő rendszert alakítottak ki, amely mind a nagyobb logisztikai cégek, mind pedig a kis- és nagyvállalatok, illetve a lakosság számára hasznos adatokkal szolgál.

5 tengelyen – biztos kézzel! közlekedésbiztonsági verseny

Megtalálták 2013 legjobb kamionsofőrjét

Büszkén viselheti a „Magyarország legjobb kamionsofőrje 2013" titulust *Könczöl András*, aki tizennégy vetélytársát utasítva maga mögé érte el a legmagasabb pontszámot az „5 tengelyen – biztos kézzel!" közlekedésbiztonsági versenyen, melynek döntőjét 2013. október 9-én tartották a zsámbéki Driving Camp Hungary vezetéstechnikai tanpályán.

TÖBB CÉLKITŰZÉS. A Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete – NiT Hungary és az Országos Rendőr-főkapitányság – Országos Baleset-megelőzési Bizottság közös vetélkedője egyszerre több célt is szolgált, hiszen nem csupán az ország legjobb kamionvezetőjét keresték, hanem a rendezvénnyel a biztonságosabb közúti közlekedés megteremtéséhez is hozzá kívántak járulni. Nem kevésbé hangsúlyos cél volt továbbá a hivatásos gépjármű-vezetői szakma elismertségének, illetve a közúti fuvarozás hírnevének növelése.

EGÉSZ NAPOS KÜZDELEM. Több mint ötven kamionpilóta nevezett a hagyományteremtés szándékával megrendezett, felmenő rendszerű országos vetélkedősorozatra, és a három elődöntőre továbbjutó 15-15 versenyzőt egy online teszt alapján választották ki. A Miskolcon, illetve két budapesti helyszínen megrendezett elődöntők során a sofőrök az írásbeli tesztlap kitöltését követően különböző gyakorlati versenyfeladatokat hajtottak végre egy nyerges vontatóból és egy hozzá kapcsolt üres félpótkocsiból álló járműszerelvénnyel. A döntőbe mindhárom helyszínről a legrátermettebb öt pilóta jutott tovább, így tizenöten indultak Zsámbékon a legjobbnak járó cím és a nettó egymillió forintos főnyeremény elnyeréséért. Az egész napos küzdelem a versenyzők elméleti tudását és járműkezelési képességét egyaránt alaposan próbára tette. Az indulókra először egy tíz kérdésből álló elméleti feladatsor kitöltése várt, amire mindössze tíz percet kaptak, majd a tanpályán, illetve egy korszerű szimulátor berendezésen kellett bizonyítaniuk gyakorlati rátermettségüket. A gyakorlati versenyszámok sorában rakományrögzítési feladatok és szimulátoros vezetés várt a versenyzőkre, majd ügyességi feladatokat kellett megoldani extrém körülmények között a vezetéstechnikai tanpályán, illetve egy gyakorlati feladatsort kellett végrehajtani a versenyzők számára felállított akadálypályán.

DÍJAZOTTAK. Az „5 tengelyen – biztos kézzel!" versenyen a legmagasabb pontszámot Könczöl András, a Vere Gestum Kft. gépkocsivezetője érte el, így őt illette meg a nettó egymillió forintos fődíj. A második helyen *Simon Zoltán Zsolt* egyéni vállalkozó, a harmadikon *Nagy Lajos*, a Klippel Kft. gépkocsivezetője végzett. A dobogósoknak *dr. Halmosi Zsolt* r. dandártábornok, országos rendőrfőkapitány-helyettes, rendészeti főigazgató, az OBB alelnöke, a versenybizottság elnöke adta át a díjakat. A zsámbéki döntőt *Óberling József* r. ezredes, az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztályának vezetője, az OBB ügyvezető elnöke és *Kiss Csaba* r. alezredes, az OBB főtitkára is megtisztelte jelenlétével.

A közlekedésbiztonsági családi vetélkedő országos döntője

Közlekedik a család

„Keressük az ország legbiztonságosabban közlekedő családját!" Akár így is hangozhatott volna az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság és az Autós Nagykoalíció által szervezett vetélkedő jeligéje, hiszen a szeptember 21-én rendezett döntőre az ország minden tájáról érkeztek versenybe szálló családok, hogy játékos elméleti és gyakorlati feladatokon keresztül bizonyítsák jártasságukat a közlekedésbiztonságban.

HASZNOS ÉS TANULSÁGOS

Nem az első alkalom, hogy szülő és gyermek együtt méri fel közlekedési tudását, hiszen a „Közlekedik a család" vetélkedő először 2012-ben került megrendezésre. A tavalyi versenyt a részt vevő családok egyöntetűen pozitívnak ítélték: nemcsak szórakoztatónak, de kifejezetten hasznosnak és tanulságosnak találták a rendezvényt, így az idei folytatás nem maradhatott el. A vetélkedő döntőjének helyszínét a Driving Camp Hungary Közlekedésbiztonsági és Vezetéstechnikai Központ biztosította Zsámbékon. A döntőn huszonegy család vett részt, amelyből tizenkilenc a megyei fordulók győzteseként, egy a fővárosból érkezett, további egy családot pedig az interneten történő jelentkezést követően a szervezők sorsoltak ki. A selejtezőkre 2013 áprilisa és szeptember eleje között került sor az ÉLET ÚTON országos programsorozat keretében a megyeszékhelyeken szervezett egyhetes rendezvények közlekedésbiztonsági nyílt napján. E fordulókon válogatták ki a döntős családokat a Magyar Autóklub és az ORFK – OBB szakemberei.

SZÜLŐI PÉLDAMUTATÁS

Joggal merülhet fel a kérdés, hogy miben más egy családi vetélkedő ahhoz a számos közlekedésre nevelési programhoz képest, amelyeket hosszú évek óta sikeresen futtatnak az általános iskolákban? A kérdésre *Kiss Csaba* r. alezredes, az ORFK – OBB főtitkára, a rendezvény főszervezője adott választ. Elmondása szerint az OBB meggyőződése, hogy szülői példamutatás nélkül bármilyen nevelési tevékenység kevés. Nem elégséges csak a pedagógusokra vagy a rendőr kollégákra bízni a gyermekek biztonságos közlekedésre való felkészítését, hiszen ezek mellett elengedhetetlen a szülői megerősítés, iránymutatás is. „Mi elsősorban a család szerepében, példamutató magatartásában hiszünk, ezért indítottuk útjára tavaly a rendezvényt" – jelentette ki a r. alezredes. Hozzátette, egy közelmúltban végzett felmérés szerint a gyermekek a közlekedésbiztonsági tanácsokat, intelmeket elsősorban a családtól várják és tőlük fogadják el. A megkérdezett gyerekek több mint 50%-a nevezte meg e tekintetben első helyen a családot, ezért is nagyon fontos a szülők és a családi közösség szerepe a biztonságos közlekedésre nevelésben. „Ezúttal játékos módon próbáltuk ráirányítani a családok figyelmét erre a tényre. Ez a vetélkedő ragyogó lehetőség azok számára, akik a gyerekekkel közösen kívánnak részt venni a közlekedésbiztonsági oktatásban" – szögezte le Kiss Csaba.

SOKSZÍNŰ FELADATOK

A program délelőtt tíz órakor kezdődött. A köszöntőt követően a verseny egy sokrétű és változatos témaköröket felölelő, többek között műveltségi és logikai kérdéseket is tartalmazó feladatlap közös kitöltésével indult. A döntős családok rögtön szét is szóródtak a vezetéstechnikai centrum főépületének területén, és lázasan munkához láttak, mialatt a szervezők a kültéri helyszínek előkészítését fejezték be. A gyakorlati feladatok egyszerre több helyszínen zajlottak, a versenyző „csapatok" egymást váltották az állomásokon. A feladatok igen sokszínűek voltak, és lehetőséget biztosítottak arra, hogy elméleti és gyakorlati tudását bevetve a család apraja-nagyja egyaránt kivehesse részét a vetélkedésből. Így például amíg a szülők kereket cseréltek a modellautón, addig a gyerekek a biztonságos kerékpározással kapcsolatos tudásukról adtak

számot a szervezőknek (kötelező felszerelés, kerékpár indulás előtti ellenőrzése). Egy állomással odébb a felnőttek a vezetéstechnikai pályán mutatták be gépjármű-kezelési jártasságukat a terelőkúpok által kijelölt, sofőrt próbáló útvonalon, vizes aszfalton és emelkedőn-ereszkedőn, mialatt a gyerekek a szomszédos pálya akadályai között bizonyíthattak két keréken. Természetesen olyan közös feladatokkal is készültek a szervezők, amelyekkel a szülők és gyerekek „vállvetve" küzdhettek meg. A Margit-szigetről elhíresült bringó-hintóval történő gyorsasági szlalomozás a játékosabb kihívások közé tartozott, de a kétszemélyes lábhajtásos tricikli nem kevés ügyességet is igényelt: amíg a család felnőtt tagja a járművet hajtotta és a terelőkúpokat kerülgette, a gyermek különböző tárgyakat helyezett el az arra kijelölt dobozokban vagy egyéb tároló eszközökben, amelyek a kijelölt utat szegélyezték.

A biztonságos gépjármű-kezelési ismeretek és jártasságok mellett a versenyen indult családoknak az elsősegélynyújtás területén is bizonyítaniuk kellett. Annak érdekében viszont, hogy a kapcsolódó ismeretek ellenőrzése minél színesebben történjen, a szervezők valós baleseti helyzeteket modelleztek lelkes önkéntes statiszták segítségével. A családok a gyakorlatban is bemutathatták, hogyan kell az „áldozatot" stabil oldalfekvésbe helyezni vagy éppen a nyomókötést elhelyezni.

FŐDÍJ – ÉS A JÖVŐ?

A szeles idő ellenére a verseny nagyon jó hangulatban telt, a huszonegy család teljes erőbedobással küzdött a győzelemért. Az idei vetélkedőt a Békés megyei család nyerte meg, a fődíj pedig nem kevesebb, mint egy új személyautó volt, amelyet a rendezvény egyik főtámogatója, a Skoda Magyarország, illetve az ORFK – OBB és az Autós Nagykoalíció ajánlott fel. A többi család sem tért haza üres kézzel, hiszen az Autós Nagykoalíció támogatói és együttműködő partnerei minden résztvevő számára értékes ajándékokat biztosítottak, nem beszélve a hasznos tapasztalatokról és adott esetben új ismeretekről, amelyeket a versenyzők a döntő során sajátíthattak el.

Hogy milyen formában folytatódik a családi közlekedésbiztonsági vetélkedő, az Kiss Csaba elmondása alapján több mindenen múlik. Egyfelől nélkülözhetetlen a rendezvénysorozat átfogó értékelése, hiszen ez alapján lehet meghatározni, hogy az eddigiek közül mely elemekre van feltétlenül szükség, és melyeken érdemes változtatni, alakítani. Másfelől fontos szempont, hogy jövőre is adottak lesznek-e a lebonyolításhoz szükséges feltételek. Egy azonban biztos: az egész családot érintő szemléletformálásnak nemcsak hogy helye, de komoly szerepe is van a közlekedésre nevelésben. Az országos vetélkedők kiváló eszközei ennek a feladatnak, illetve egyúttal mércéi is a gyerekek és felnőttek általános közlekedésbiztonsági tudásának.

Érdekes bolíviai kezdeményezés a közlekedésbiztonság javítására

Táncoló zebrák segítik a gyalogosokat

La Paz, Bolívia fővárosa közel sem nyugodt és eseménymentes közlekedéséről híres. A zűrzavaros forgalmi rend, a tülkölés, fékcsikorgatás és a közlekedési szabályok rutinszerű megszegése mindennapi gyakorlat, aminek a gyalogosok komoly kárát látják, hiszen még a kijelölt gyalogátkelőhelyeken sem feltétlen veszik figyelembe őket. A város vezetése azonban úgy határozott, hogy kézbe veszi a helyzetet, és „életre kelti" La Paz zebráit. A 2001-ben indított program nemcsak a gyalogosok közlekedésbiztonságát szolgálja, hanem egyúttal a városi ifjúság utcára szorult rétegeinek felkarolását is. A kezdeményezés eredményeképpen a munkanélküli fiatalok zebrajelmezbe bújva, vígan táncolva segítik a gyerekek és időskorúak átkelését a forgalmas úttesteken.

JELMEZES KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI SEGÍTŐK

A táncoló zebrák program körülbelül húsz fővel indult, majd hamar százra duzzadt a résztvevők száma. A csapat tagjai személyre szabott, egész alakos zebragúnyát öltenek magukra, és így lepik el a gyalogátkelőhelyek környékét. Szokatlan megjelenésük és parádés hangulatot teremtő viselkedésük hatékonyan vonja magára az autósok figyelmét, akik ezután kénytelenek nagyobb figyelmet szentelni az átkelni szándékozó gyalogosoknak is. A táncoló zebrák „népnevelő" szerepe kettős; egyfelől az autósokat akadályozzák meg abban, hogy a lámpa tilos jelzése ellenére áthajtsanak a gyalogátkelőhelyen a gyalogosokat is veszélyeztetve, másfelől a gyalogosokat is „féken tartják", és figyelmeztetik őket, hogy ne kezdjék meg az átkelést a rájuk vonatkozó zöld jelzésig. Annak érdekében, hogy fellépésük minél hatásosabb, meggyőzőbb és egyúttal szórakoztatóbb legyen, a táncoló zebrák csoportdinamikai és utcai előadói felkészítést is kapnak. A zebraprogram nemcsak a gyalogosok számára jelent segítséget, de társadalmi vonatkozásai miatt is nagyon hasznos – egy háromezer, erősen veszélyeztetett fiatal támogatása céljából indított átfogó program része. A jelmezbe bújt közlekedésbiztonsági segítők jelentős része ezekből az utcán élő, 15 és 22 év közötti fiatalokból kerül ki, közülük nem kevesen ekképpen próbálnak túllépni kábítószerfüggő múltjukon. Munkaidejük hétfőtől péntekig napi négy óra, fizetésük arányait tekintve minimálbéren felüli, továbbá egészségbiztosításban is részesülnek.

SIKERES SZEMLÉLETFORMÁLÁS

Maga a munka – amellett, hogy a kaotikus forgalomra tekintettel komoly körültekintést igényel – nagyon szórakoztató, a zebrák kedvükre táncolhatnak, parádézhatnak, és nem utolsósorban igen mulatságos formában teremthetnek kapcsolatot gépjárművezetőkkel és gyalogosokkal egyaránt.

A programot a közvélemény pozitívan fogadta. *Patricia Grossman*, a város kulturális igazgatója maga is így értékelte a munkájukat: „Barátságos gondoskodásuk révén hatékonyabban csökkentették a szűk keresztmetszeteket és az agressziót a forgalomban, mint a korlátozások, büntetőcédulák vagy egyéb szankcionálások." A program sikerét mi sem bizonyítja jobban, hogy már több mint tíz éve fut, amely időszak alatt közel kétezer fiatal fordult meg a csapat soraiban. Továbbá 2007 óta a táncoló zebrákkal nem csupán a gyalogátkelőhelyek környékén találkozhatnak a helyiek, de rendszeres vendégei a különböző majálisoknak, fesztiváloknak, iskolai előadásoknak stb., ahol a közlekedésbiztonság témája is terítékre kerül. Ugyan ténykedésüket a város forgalmi rendőrei nem mindig nézik jó szemmel, lévén, hogy a táncoló zebrák nem hivatalos felügyelők, a tapasztalatok mégis azt mutatják, hogy a társadalmi munkájuk keretében végzett szemléletformálás sikeres, a lakosság szívesen fogadja a segítségüket.

Váczi Vincent

Forrás: http://www.csmonitor.com/World/Global-News/2009/1027/bolivia-in-andean-capital-dancing-zebras-direct-traffic
http://www.boliviaweekly.com/zebras-celebrate-10-years-of-traffic-service-recommit-their-mission/1466/

Autómentes nap képekben

Fotók: Iró Zoltán

ROSSZ IDŐBEN JÓ GÉPKOCSIVAL

MŰSZAKI ÜZEMBIZTONSÁG

NKH NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG

KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI AKCIÓPROGRAM

KÖZLEKEDÉSI FELÜGYELŐSÉGEK

A Nemzeti Közlekedési Hatóság közlekedésbiztonsági tájékoztató kiadványa letölthető:

www.nkh.gov.hu

MEGJELENT!

www.nkh.gov.hu