

autó vezető

A Nemzeti Közlekedési Hatóság szakmai lapja

XXIX. évfolyam 2008. 1 2 **3** 4 5 6



- » A hatóság napja
- » Ellátásbiztonság, fenntarthatóság, versenyképesség
- » Közlekedésbiztonsági nap NKH Középmagyarországi régió
- » A balesetmegelőzés jelene és jövőképe

05

...Természetesen nem feledkezhetünk meg az alsóbbrendű, 4 és 5 számjegyű utak fejlesztéséről sem, hiszen ezek egy adott régió lakosainak életében nagyon fontos szerepet töltenek be...

09

...Az ifjúsággal történő foglalkozásban társadalmi szinten hatékonyabb szerepvállalásra, a közlekedésbiztonságra nevelésben is szükség van...

25

...A megelőzés szükségességét és a benne rejlő lehetőségeket jól jelzi, hogy a közlekedési balesetek abszolút zöme emberi hibára vezethető vissza...



Miniszteri köszöntő a közlekedési hatóság napján	02
A hatóság napja	03
Ellátásbiztonság, fenntarthatóság, versenyképesség	05
„Megerősödvé, teljes gőzzel építkezünk!”	07
Közlekedésbiztonsági nap	09
Cél a hatékony ellenőrzési rendszerek folyamatos építése	10
NKH tájékoztató értekezés	12
A közlekedésbiztonság helyzete	14
Autó és technika	22
Évadzáró motoros túra	25
A balesetmegelőzés jelene és jövőképe	26
Az észleléstől a megállásig	31
Forgalombiztonság	34
A Module CLOSE TO projektről	39
Úttörő vállalkozás	40

IMPRESSZUM

E-mail: autovezeto@nkh.gov.hu
 Levélcím: NKH Autóvezető szerkesztősége
 1389 Budapest, Postafiók 102.
 Cím: 1066 Budapest, Teréz körút 62.
 Telefon: 474 1700/643m. • Fax: 373 1453
 A lap megjelenik évente hat alkalommal
 Ára: 500 Ft

Az NKH szakmai lapja • XXIX. évfolyam 2008/3. szám • Alapítva 1970-ben
 Felelős kiadó: **Horváth Zsolt Csaba** elnök • Főszerkesztő: **Ötvös Nándor**
 Szerkesztők: **Hima Tamás** és **Tóth Sándor**
 A szerkesztő bizottság tagjai: **Horváth Zsolt Csaba** elnök, **Polcz Kornélia** kommunikációs és nemzetközi főosztályvezető, **Óberling József** stratégiai és módszertani ig., **Rusai-Firisz Andrea** kommunikációs referens, **Kiss Csaba** az ORFK-OBK titkára
 Az Autóvezető hírei olvashatók a www.integratorforum.hu honlapon.
 Készült az LKL-COLOR Nyomdában, felelős vezető Borsos László • HU ISSN 0138-9114

Miniszteri köszöntő a közlekedési hatóság napján

Szabó Pál Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi miniszter megnyitó beszédével kezdődött a Nemzeti Közlekedési Hatóság szervezésében, immár hagyományosnak mondható Hatóság Napja ünnepség. Minden év szeptemberében a közlekedési hatóság egy alkalommal önmagára figyel és a Hatóság Napja alkalmából elnöki dicséretben részesíti az NKH azon munkatársait, akik egész éves munkájukkal kiérdemelték, valamint kiemelt díjazásban részesíti azon munkatársait, akik a hatósági feladatokon túl tudományos, vagy szakmai területen maradandót alkottak. Az idei évben a Művészetek Palotájában megrendezett ünnepség Szabó Pál miniszter köszöntőjével kezdődött.

A miniszter első ízben köszöntötte a közlekedési hatóság meghívott vendégeit, munkatársait a Hatóság Napja alkalmából. Beszédében kiemelte az állami közlekedésigazgatás területén a hatóság kiemelkedő szerepét, a hatósági munka fontosságát. A szervezet életében több jelentős esemény történt az elmúlt időszakban. A Nemzeti Közlekedési Hatóság megalapítása a korábbi Közlekedési Főfelügyelet, megyei felügyelet és a Polgári Légiközlekedési Hatóság összevonásával 2007. január elsejével megtörtént, majd következő lépésként a Katonai Légügyi Hivatal integrálásával 2007 júniusában folytatódott. A Közlekedési Hírközlési és Energiaügyi miniszter dön-



Szabó Pál Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi miniszter

tése alapján, 2008. július elsejétől a Magyar Vasúti Hivatal a Nemzeti Közlekedési hatóság részeként folytatja munkáját. Így Magyarországon a közlekedési hatósági feladatokat egy és egységes intézményként látja el és felügyeli az NKH. A közlekedési hatóság számára teljes körűen biztosított, hogy mind létszámában, mind eszközök és pénzügyi források tekintetében hatékonyan végezhesse feladatait. A hatósági munka feltételei biztosítottak, ami felelősséget is jelent. Komoly felelősséget a közlekedési hatóság valamennyi munkatársa és vezetője számára, hogy

megfeleljenek a hatósággal szemben támasztott elvárásoknak. Annak az elvárásnak, hogy munkájukat korszerű keretek között, jogszerűen és szakszerűen végezzék. A Nemzeti Közlekedési Hatóság munkatársai és vezetői, az elmúlt évek fegyelmezett munkájával bizonyították rátermettségüket és szakmai hozzáértésüket. Horváth Zsolt Csaba irányításával úgy valósították meg 25 különböző intézmény összevonását és átalakítását, hogy a hatósági munka zökkenőmentesen folytatódott, minőségében és hatékonyságában jelentősen javult. **av**

A Hatóság Napja



Horváth Zsolt Csaba elnök, Nemzeti Közlekedési Hatóság

Horváth Zsolt Csaba, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke a Hatóság Napja alkalmából köszöntötte a meghívott vendégeket, a minisztérium képviselőit, valamint a közlekedési hatóság vezetőit, munkatársait. Az Elnök a köszöntőjében kiemelte, hogy második alkalommal hívta meg a közlekedési szakma vezető személyiségeit a közlekedési hatóság munkatársaival közös ünnepsésre, azzal a céllal, hogy kifejezésre juttassák, megerősítsék: a Nemzeti Közlekedési Hatóság együttműködésre kész a közlekedési ágazat valamennyi résztvevőjével.

A minisztérium stratégiai irányítása mellett, a közlekedési szakma egészének támogatásával végzi a Nemzeti Közlekedési Hatóság azt a szakmai munkát, amely megfelel a korszerű, XXI. századi kihívásoknak, elvárásoknak. A közlekedési hatóság számára világos cél, hogy többet kell tenniük a közlekedés fejlesztéséért és fejlődéséért, többet kell tenniük a hatósági munka magasabb színvonalú ellátásával. Valamennyi munkatársuk bizonyította, hogy fegyelmezett és odaadó munka végzésén keresztül képes a közlekedés ügyének hatékony szolgálatára.

Az Elnök köszöntőjében emlékeztetett, hogy a magyarországi közlekedési hatóság története milyen tanulságokkal, példával szolgál valamennyiünknek. Az NKH története összefonódott Magyarország fejlődésének történetével. Több, mint 150 éve kezdődött az a folyamat, amely napjainkra egy modern motorizációs világot teremtett, alapjaiban változtatva meg a mindennapok gyakorlatát, az emberek életminőségét. 1846-ban szervezték meg az ország első magyar közlekedési hatóságát, a Közlekedési Bizottmányt, melynek vezetőjévé hazánk tervszerűen gondolkodó közlekedéspolitikusát, gróf Széchenyi Istvánt nevezték ki. Ekkor született Széchenyi máig ismert jelentős munkája a közlekedésfejlesztésről „Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről” címmel. Az önálló magyar közlekedési hatóság története 1868-ban tovább gazdagodott. Ekkor volt érezhető először az állami kontroll szükségessége a közlekedési eszközök és pályák állapotát, üzemeltetését illetően, ezért a kiegyezés után megkezdte működését a Magyar Kir. Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség. A kedvező gazdasági viszonyoknak köszönhetően rohamos fejlődésnek indult a vasútépítés, (1868 és 1880 között 4818 km vasutat adtak át Magyarországon) ezáltal a felügyelőségnek is egyre több teendője lett. Ezen kívül természetesen a Duna, a Tisza és a mellékfolyói hajóforgalmának

felügyeletét is ellátta. A közúti gépjármű közlekedés Magyarországon az első világháború után indult fejlődésnek. Az 1920-as évek végén felmerült a közúti közlekedés, elsősorban a gépkocsi közlekedés szabályozásának kérdése, a vasúti útátjárók kapcsán. Hamarosan javaslat született arról, hogy a gépkocsi közlekedés és egyéb tevékenységének ellenőrzésével egészítsék ki a főfelügyelési felügyeleti jogát. 1945-től a Közlekedésügyi Minisztérium ügykörébe tartoztak a közutak, a hidak, a közúti járművek, a közforgalmú, a korlátolt közforgalmú és sajáthasználátú vasutak, a hajózás és a légi közlekedés ügyei. Ebben az időszakban egészen a központi irányítás volt a jellemző, a közlekedésigazgatási hatósági feladatokat kizárólag a minisztérium látta el.

1949-ben a Közlekedési Minisztérium nevét Közlekedési és Postaügyi Minisztériumra változtatták, 1954-ben KPM Autófelügyeletet hoztak létre, majd 1956-ban létrejött a KPM Autóközlekedési Tanintézet. A 80-as évek elején elérkezett az államigazgatási szervezetek korszerűsítésének ideje, 1984-től a közúti közlekedéssel, hajózással, és a vasúti közlekedéssel kapcsolatos elsőfokú hatósági ügyekben nem jár el a minisztérium és a másodfokú hatósági ügyek elbírálása is kikerült a hatásköréből. Ezen feladatok ellátására 1983. július 1-től létrehozták a Közlekedési Főfelügyeletet, a közlekedési miniszter felügyelete alatt álló országos hatáskörű szervet.

2007. január 1-én a 150 éves történet egy újabb mérföldköve kezdődött: az egységes NKH megalakulása, a különböző közlekedéshatósági szervezetek integrációja. Ez a folyamat 2008. július 1-én véget ért, kiteljesedett a Magyar Vasúti Hivatal integrációjával.

Az NKH Elnöke a továbbiakban fontosnak tartotta, hogy az elmúlt hónapokban is szakmai javaslatokon keresztül továbbfejlesztették azt a mélyreható közlekedéshatósági változássorozatot, amelynek célja a hatósági munka és a hatósági szervezet további korszerűsítése.

Valamennyi szakterületet érintő, így a hajózás, a repülés, a vasúti és a közúti közlekedéshez kapcsolódó jogszabályokhoz illeszkedő hatósági feladatok és törekvések újragondolása és a korszerű, modern átalakítására vonatkozó szakmai javaslatok elkészítése megtörtént.

A közigazgatás korszerűsítésére irányuló kormányzati elvárásoknak megfelelően szükségesnek ítélte meg a közlekedési hatóság elnöke a gépjármű műszaki vizsgálatokhoz kapcsolódó, és a közúti gépjárművek nyilvántartását, üzembe helyezését kezelő szakmai rendszer további fejlesztését. A hajózási információs rendszer kiépítésének lezárását, a vasúti szakmai nyilvántartások elektronikus kezelését, a gépjárművezető oktatás- képzés rendszerének gyökeres átalakítását az Elnök kiemelt feladatként említette.



vendégek a Hatóság Napján

Fontosnak ítélte a légügyi hatósági tevékenységet támogató információs rendszer kialakítását, mely elengedhetetlen ahhoz, hogy a légügyi hatósági tevékenység az EU elvárásainak megfeleljen.

Szükséges, hogy a Nemzeti Közlekedési Hatóság napi gyakorlatába szervesen beépüljön a közlekedéspedagógia valamennyi olyan eleme, amely segít elfogadtatni valamennyi közlekedővel, hogy a hatósági tevékenység számára is fontos és hasznos, mellyel az korszerű közlekedés feltételeit teremthetjük meg az egyén számára.

Az Elnök köszöntője zárszavában elmondta, hogy a hatósági munka egyfajta szolgálat, a közlekedők közösségének szolgálata. A közlekedés ügyének szolgálata a közösségi érdekek mentén. Közös érdek a korszerű közlekedés megteremtése, ennek minden elemével, minden nehézségével, minden szépségével. A közlekedéshatósági munka komoly dolog. Van benne szépség, van benne felelősség, és van benne hivatástudat, – zárta gondolatait Horváth Zsolt Csaba, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke. **AV**

INTERJÚ

Ellátásbiztonság, fenntarthatóság, versenyképesség

Interjú Szabó Pál Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi miniszterrel

AUTÓVEZETŐ: Ön egy nagyon nyugodt, türelmes ember hírében áll. Az elmúlt szűk fél év, amióta a miniszteri székhelyen ül ezt a nyugalmat és türelmet nem rombolta le még teljesen?

Sz.P.: Bízom benne, hogy nem. Attól, hogy valaki egy felelős vezetői, jelen esetben állami vezetői poszton dolgozik, még nem kell feltétlenül idegesen, idegeskedve, türelmetlenül töltenie a napjait. Ha így tennék az sem az egészségemnek, sem a kollegáimmal folytatott eredményes együttműködésnek nem használna. Természetesen vannak olyan helyzetek, amikor a feszültség kicsit fokozódik az emberben, de ilyenkor ezt a feszültséget el kell raktározni, és majd máskor kiadni magunkból.

AUTÓVEZETŐ: Például a teniszpályán, hiszen, ha jól tudom, majdnem minden reggel teniszezik.

Sz.P.: Igen, a teniszpálya erre tökéletesen alkalmas hely. Az ember a pályán ki tudja adni az előző nap felgyülemlett feszültséget és remekül fel tud készülni az előtte álló nap feladataira. Ez egy olyan hobbi, amiről semmi kedvéért nem mondanék le.

AUTÓVEZETŐ: Ha jól tudom nem is játszik rosszul.

Sz.P.: Ezt nem az én tisztem eldönteni. Én azt szoktam mondani, hogy az én koromban már nem az a teljesítmény, ha valaki felmegy a pályára,



Szabó Pál Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi miniszter

hanem ha a saját lábán, emelt fővel le is tud jönni onnan a mérkőzés végén. Ez eddig még sikerült.

AUTÓVEZETŐ: Azért nem minden pályára olyan könnyű fellépni. Mi motiválta arra, hogy elvállalja Gyurcsány Ferenc felkérését, és a közlekedési, hírközlési és energiaügyi tárca élére álljon?

Sz.P.: Igen, egy ilyen feladat elvállalása meghatározó döntés az ember életében. Viszont én világ életemben az olyan tennivalókat szerettem, ahol felelősség is volt a vállamon és

ahol világosak az elérendő célok. Sosem titkoltam, hogy korábban nem voltam túl nagy véleménnyel a közigazgatásban folyó munkáról, annak működéséről. Ezt a fajta tevékenységet túlságosan bürokratikus, mondhatnám szörzős tevékenységnek találtam. Viszont a gazdasági élet végrehajtó szektorában, úgy vélem, mindent elértem, amit csak lehetőségem volt elérni pályafutásom során. Ezért gondoltam, hogy aktív pályafutásom vége felé érdemes elgondolkoznom egy ilyen szakmai lehetőségen. Másfelől érdekelt, hogy vajon az évek során összegyűjtött szakmai tapasztalatokat felhasználva tudok-e eredményeket, sikereket elérni a korábban kívülállóként oly sokat bírált területen. Leginkább ezért vállaltam el a felkérést.

AUTÓVEZETŐ: Mit gondol, jól döntött?

Sz.P.: Határozottan, igen. Olyan szakterületek kerültek az irányításom alá, melyeknél a realizálódó eredmények valóban kézzel foghatóak. Ráadásul egyik szakterület sem volt teljesen ismeretlen a számomra. A hírközléssel a Magyar Posta élén kerültem közelebbi ismeretségbe, de ugyanígy sikerült belekóstolnom az energetikába és a közlekedésbe is.

AUTÓVEZETŐ: Egyik sem kicsi szakmai terület.

Sz.P.: Nem bizony. Ha a legkisebb terület, a hírközlés előttünk álló legfontosabb feladatát nézem, akkor is évekre elegendő munkát látok magam előtt. Ne feledjük, 2013-ra el kell érniük a teljes postai piacnyitást, amit a szabályozás teljes megreformálási folyamata előz meg.

De nem szabad megfeledkeznünk az energetika területéről sem. Ha valóban meg akarunk felelni a három alappillérnek – ellátásbiztonság, fenntarthatóság, versenyképesség – akkor sok tennivaló áll még a tárca munkatársai előtt. Ebben éppen úgy

beletartozik a megújuló energiaforrások használatának ösztönzése, mint az évek óta egyre nagyobb sikernek örvendő Nemzeti Energiatakarékosági Program koordinálása, vagy a Paksi Atomerőmű üzemidő-hosszabbításának levezénylése is. És természetesen ott van még a közlekedési terület is.

AUTÓVEZETŐ: Gondolom, nem véletlenül hagyta ezt a sor végére.

Sz.P.: Talán ez a terület a leginkább szem előtt lévő és számonkérhető a három közül. Ha valahol egy autós kátyúba hajt egy állami kezelésű mellékúton, az erős forgalomban araszol egy első-, vagy másodrendű főúton, rögtön én és a közlekedésért felelős szakterületen dolgozó munkatársaim jutnak az eszébe. De ugyanez mondható el akkor is, ha késnek a vonatok, vagy éppen lehetetlenség kerékpárral eljutni egy település egyik végéből a másikba.

AUTÓVEZETŐ: Ez így elég pesszimistának hangzik, gondolom azért ezen a területen sikereket is fel tud mutatni a minisztérium.

Sz.P.: Természetesen. Az elmúlt évek egyedülálló fejlesztéseinek eredményeként Magyarországon jelenleg 1075 kilométer hosszú a gyorsforgalmi úthálózat, de ez a hossz szeptember végére már meghaladja az 1100 kilométert. Ne feledjük, hogy ezzel az adattal a régióban roppant előkelő helyet foglalunk el, hiszen a gyorsforgalmi úthálózat fejlettségének tekintetében például megelőzük Szlovákiát, Csehországot vagy éppen Szlovéniát, ahol a sztráda-hálózat hossza nagyjából fele a magyarországinak.

Több mint 40 év várakozás után végre autópályával kapcsolódik a főváros az országhatárhoz, augusztus 19-én miniszterelnök úrral átadtuk az M7-es Nagykánizsa és Zalaikomár közötti szakaszt.

És ez a fejlődés úgy fest, töretlenül folytatódik a jövőben is, július 16-án aláírtuk az M6-os Dunaújváros-Szekeşárd közötti szakaszára vonatkozó koncessziós szerződést, amelynek eredményeként 2010-ben, amikor Pécs Európa kulturális fővárosa lesz, a baranyai megyeszékhelyet már autópályán lehet megközelíteni.

AUTÓVEZETŐ: Feltéve persze, hogy a Szekeşárd és Bóly, valamint a Bóly és Pécs közötti szakaszon a mostani fennakadások nem okoznak nagyobb csúszásokat a kivitelezőnek. Mi a helyzet jelenleg ezzel a szakasszal?

Sz.P.: Jelenleg a szakértők vizsgálatának végső eredményeire várunk. Ami viszont számomra fontos volt, egy 2008. augusztus 25-én tartott szakmai megbeszélésen a kivitelező konzorcium egy tagjának vezető képviselője megnyugtatóan, hogy a szakasz 2010. március 31-i átadása tartható, tehát a mostani fennakadások nem befolyásolják az M6-os érintett szakasza befejezési céldátumának tarthatóságát. Hiszem és bízik benne, hogy 2010-ben Európa kulturális fővárosát, Pécs-et, már autópályán is meg lehet majd közelíteni.

AUTÓVEZETŐ: De nem csak a gyorsforgalmi úthálózat fejlődik Magyarországon. Melyek az alsóbbrendű utak fejlesztésének főbb irányai?

Sz.P.: Természetesen nem feledkezhetünk meg az alsóbbrendű, 4 és 5 számjegyű utak fejlesztéséről sem, hiszen ezek egy adott régió lakosainak életében nagyon fontos szerepet töltenek be. A Regionális Operatív Program keretein belül a 4 és 5 számjegyű utak felújítására 2013-ig összesen 200 milliárd forint áll rendelkezésre. A 2007-2008-as időszakban 1189 kilométernyi közút újul, újult meg, 44,5 milliárd forint értékben.

AUTÓVEZETŐ: Ellenben közlekedni nem

csak közúton lehet. Mi a helyzet a vasút- és kerékpárút-fejlesztésekkel?

Sz.P.: Talán a kevesebb probléma a kerékpárúthálózat fejlesztésével van. Ezek esetében, a sajtóban oly sokszor hallottakkal ellentétben a fejlesztések nem álltak le. A tárca a Kerékpáros Magyarország Program keretében a 2007 és 2013 közötti költségvetési időszakokra vonatkozóan évi 2 Mrd Ft összeget ütemezett kerékpáros létesítmények fejlesztésére. A hazai forráson kívül további EU források is rendelkezésre állnak, és figyelembe véve a pályázó önkormányzatok önjelét is – a 7 év alatt rendelkezésre álló mintegy 60-65 Mrd Ft-ból hozzávetőlegesen 2000-2500 km kerékpáros létesítmény megvalósítása várható. A vasút sajnos egy kicsit nehezebb dió, azonban elmondható, hogy a pályavasút hosszában, kiépítettségében kiáll mindenféle összehasonlítást az európai átlaggal. Sajnos azonban a mennyiség nem egyenlő a minőséggel, a magyar pályavasút ugyanis tele van lassú jellel és ez jelenleg a legnagyobb gond. Láttam olyan szakmai anyagot az elmúlt időszakban, amely szerint a következő tíz évben 5500 milliárd forint befektetésre lenne szükség a vasúti infrastruktúra olyan színvonalú megújításához, ami lehetővé tenné, hogy a világ élenjáró vasúttársaságai által használt eszközöket tudjuk mi is használni. Ennyi forrásra a feladatra azonban jelenleg egy összegben nincs, és valószínűsíthetően soha nem is lesz. Azonban egy lassabb fejlesztési folyamat idővel eredményre vezethet. Például az európai felzárkóztatási program keretében 540 milliárd forintos programot szeretnék megvalósítani, mely összegnek a lehívása a következő hónapokban válhat esedékessé.

AUTÓVEZETŐ: Azonban a közlekedési terület nem csak infrastruktúrából áll.

A közlekedésszabályozási területen milyen intézkedések várhatóak?

Sz.P.: Úgy gondolom, hogy ez az a része közlekedési területnek, melyről több információval rendelkezhetnek az olvasók, mint jómagam. Ez esetben talán amiről érdemes szót ejtenünk az az új KRESZ megalkotásának feladata. A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. KPM-BM együttes rendelet rendelkezéseinek teljes körű felülvizsgálata 2008. év elején kezdődött meg. Ennek a felülvizsgálatnak kiemelt célja az egyes rendelkezések

megfogalmazásának egyszerűsítése és tömörítése, a védtelen közlekedők - gyalogosok, kerékpárosok – védelmét erősítő szabályok bevezetése, az EU tagállamok szabályozási gyakorlatának szükség szerinti átvétele. Az új jogszabály várhatóan 2010. január elsején kerülhet majd bevezetésre. És igazából van még egy olyan dolog, amiről feltétlenül beszélnünk kell, habár az egy jóval komplexebb dolog. Ez nem más, mint a véglegesítés alatt álló, a közúti közlekedés biztonságát javító akcióprogram. Ennek összeál-

lítása jórészt a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakembereinek, munkatársainak a szakértelmét kívánta, ezért a részletekbe nagyon mélyen nem mennék bele. Egy valamit viszont fontosnak tartok kiemelni: a kezdeményezés példamutató. A társ-szervezetek összefogásával ugyanis remélhetőleg az akcióprogramban felvázolt célok elérhetőek lesznek 2015-re és valóban a jóval kevesebben fognak közlekedési balesetben megsérülni, életüket veszteni az ország közútjain. **AV**

INTERJÚ

„Megerősödve, teljes gőzzel építkezünk!” Beszélgetés Horváth Zsolt Csabával, az NKH elnökével

AUTÓVEZETŐ: A tavalyi évben számos újtáson ment keresztül a hazai közlekedési hatósági intézményrendszer. Hogyan értékeli a mögöttünk hagyott esztendő?

H.ZS.CS.: 2007 valóban a változások éve volt az életünkben, rendkívül komoly szervezeti és szerkezeti átalakításokat hajtottunk végre. A korábbi Közlekedési Főfelügyelet jogutódaként január elsejétől megalakult a Nemzeti Közlekedési Hatóság. A régi, tradicionális alapokra építve, de immár korszerűen irányított intézményt hoztunk létre az addigi önállóan működő szervezetekből, úgy, hogy további két területtel, a katonai és a polgári légügyi feladatokkal is bővült a hatóság tevékenysége, majd idén a Magyar Vasúti Hivatal integrálása is megtörtént. A szervezeti átalakítással párhuzamosan elindult a régiós működés, az NKH regionális igazgatóságai hatékony döntéshozó és egyben végrehajtó szervként végzik a tevékenységüket.

AUTÓVEZETŐ: Ebben nincs ellentmondás?

H.ZS.CS.: Nincs, a régiók egyrészt végrehajtják azokat a feladatokat, amelyek korábban a központhoz tartoztak, másrészt a saját jogkörükben eljárva, döntéshozóként működnek. A régiókban a napi operatív munka irányítása a régióigazgatók kezébe került, amihez a központból kapják meg a humán, a jogi és a gazdasági támogatást.

AUTÓVEZETŐ: Egy ilyen nagy volumenű átalakulás óhatatlanul érinti az apparátust is, mégsem hallhattunk botrányokról. Ezzel a kérdéssel miként sikerült ilyen „csendben” megbirkózni?

H.ZS.CS.: Az új szervezeti és szerkezeti rendszer hatékony, a 21. századi elvárásoknak megfelelő működtetéséhez új kollégákra is szükségünk volt. Az intézkedéssorozat nagyságrendjére csupán egy jellemző adat: a vezetői posztok 80 százalékában történt személycsere. Több lépcsőben igen komoly létszámleépítést hajtottunk végre, ami elsősorban a központban, a gazdasági területen dolgozó munkatársakat érintette. Természetesen a

végrehajtó állományban is volt csökkenés, de jóval kisebb mértékű. Ötszázötven kollégánktól váltunk meg országosan, és talán az egész átalakítás átgondoltságát, előkészítettségét is mutatja, hogy közülük mindössze hárman vagy négyen – ez kevesebb, mint egy százalék! – fordultak munkaügyi bírósághoz, vitatva az intézkedésünk jogosságát.

AUTÓVEZETŐ: Mindeközben zajlott/zajlik az intézményi fejlesztés...

H.ZS.CS.: Nagyon jól állunk a teljesítményértékelési rendszerünk bevezetésével, a munkaköri rendszer átalakításával, de ezek csak finomhangolások, bár a mindennapi hatékony működéshez nagyon is szükséges lépések. Ha már a működésnél tartunk, hadd jegyezzem meg, hogy tavaly a közlekedési hatóság által hozott határozatok ellen az érintettek alig néhány esetben éltek a fellebbezés lehetőségével, és a bíróság összesen két alkalommal kezdeményezte, hogy a korábbi határozatunkat változtassuk meg.



Horváth Zsolt Csaba elnök, Nemzeti Közlekedési Hatóság

AUTÓVEZETŐ: Hány határozatot hoztak összesen 2007-ben?

H.ZS.CS.: Ha a műszaki vizsgákat is ideszámoljuk, akkor 1,8 millió határozatot adtunk ki, úgy gondolom, ehhez képest igazán elenyésző az a kettő, amelyet bírósági végzés alapján módosítanunk kellett.

AUTÓVEZETŐ: A tavalyi esztendő ugyancsak nagy horderejű változást hozott a műszaki vizsgáztatás területén. Hogy látja, mára teljesen lecsillapodtak az e kérdés körül gyakran mestersegesen is felkorbácsolt kedélyek?

H.ZS.CS.: Tapasztalataim szerint ez a téma ma már nyugvópontra jutott, és bár az előzetes várakozásunkat némiképp felülmúlta egy hangos kisebbségnek az új típusú műszaki vizsga-rendszerrel szembeni elégedetlensége, több esetben ellenállása, úgy érzem, a megújított vizsgarend beváltotta a hozzá fűzött reményeinket. Abban az értelemben mindenképpen pozitív változás következett be, hogy a rendszer bevezetése óta az előző évekhez képest jóval több kétes tulajdonú gépjármű akadt fenn a rostán, ugyanakkor sokkal

ellenőrizhetőbb és – ami nagyon fontos – számonkérhetőbb a vizsga folyamata. Lényegesen kisebb a vizsga elvégzésének lehetősége, a bizonytalan, sok esetben okkal és joggal kifogásolható műszaki állapotú járművek átengedése. Hiszen a vizsgabiztosok – dolgoznak akár az NKH, akár valamelyik külső vizsgaállomáson – és maguk az állomások vezetői is tudják, adott esetben az állásukat, illetve az engedélyüket kockáztatják, ha fény derül a jogszabályi előírásokra fittyet hányó, azokat szándékosan kijátszani akaró ügyletekre. Szerencsére a kollégák túlnyomó többsége tisztában van azzal, hogy az új rendszer bevezetésével éppen az volt a hatóság egyik célja, hogy „roncs” autók ne vehessenek részt a közlekedésben, s ezáltal növekedjék a magyarországi közlekedésbiztonság

AUTÓVEZETŐ: Mennyi visszaélésre derítettek fényt tavaly?

H.ZS.CS.: Pontos számot nem tudok mondani, de az biztos, hogy kevesebb ilyen jellegű ügyünk volt, mint a korábbi években. Öröndetes tény, hogy fokozatosan csökken a „nem

tiszta” vizsgák száma, amiből egyetlen következtetés adódik számomra: a kollégáink megértették, hogy ebben a kérdésben nincs pardon, a szankcionálás réme ott lebeg feletük. Tudom, ezek kemény szavak, azonban vallom, csak ilyen hozzáállással van esélyünk, hogy biztonságosabbá tegyük a hazai közutakat.

AUTÓVEZETŐ: A sokak számára esetleg „fájdalmas” periódus ezek szerint lezárult az NKH-nál. Merre tovább?

H.ZS.CS.: Ma már teljes gőzzel az építkezés folyik, erre koncentrálnak minden erőnk, s ezt várjuk el a munkatársainktól is. Elsődleges célunk, hogy egy átgondolt stratégia mentén, legkésőbb 2010-re az NKH, illetve a regionális igazgatóságok a közlekedési igazgatás elismert és megbecsült központjaivá váljanak Magyarországon. E cél érdekében idén mintegy negyvenötven végzett szakembert: pszichológusokat, közgazdászokat, mérnököket szeretnénk felvenni. Fokozni kívánjuk az ellenőrzési tevékenységünket is, a közlekedés, a közlekedők biztonságának növelése érdekében. Ez nem feltétlenül jelenti az ellenőrzések számának növelését, azt azonban megígérhetem, hogy gyakrabban fogunk megjelenni a közlekedés minden szegmensében, légi, vízi, vasúti és közúti területen egyaránt.

AUTÓVEZETŐ: Ebben a munkában komoly külső erőkre is számíthatnak.

H.ZS.CS.: A Nemzeti Közlekedési Hatóság együttműködési megállapodást kíván kötni a rendőrséggel, valamint a Vám- és Pénzügyőrséggel, ezekkel a társhatóságokkal a jövőben is folytatjuk a közös ellenőrzéseinket. Mi a tervszerű, rendszeres és koncentrált jelleggel végrehajtott akciókban hiszünk, amelyek során akár reggel hattól este nyolc óráig is kinn vannak a munkatársaink az utakon, így növelve az ellenőrzések hatékonyságát. Ez a jövő útja... AV

KARANCSI Zoltán

Közlekedésbiztonsági nap

A Nemzeti Közlekedési Hatóság Közép-magyarországi Régió Közlekedésbiztonsági napja a Biatorbágyi Általános Iskolában

Az ifjúsággal történő foglalkozásban társadalmi szinten hatékonyabb szerepvállalásra, a közlekedésbiztonságra nevelésben is szükség van.

A Nemzeti Közlekedési Hatóság stratégiai céljai között szerepel a közlekedési morál javítása az oktatás, nevelés keretében. Célja, hogy a járművezetők képzése során a közlekedésbiztonsági szempontok előtérbe kerüljenek, a biztonságos közlekedésre nevelés a lehető legkorábban kezdődjön. Ezen célok szellemében indítottuk el a „Közlekedésbiztonsági Nap” rendezvénysorozatunkat, melynek első állomása 2008. szeptember 10-én a Biatorbágyi Általános Iskola volt. A rendezvényen 146 gyerek, 8 pedagógus, 6 vizsgabiztos vett részt.

A program ünnepélyes megnyitóval vette kezdetét, melyet az iskola igazgatója és a főosztály vezetője tartott. A megnyitón nagy hangsúlyt kapott a közlekedésbiztonság fontossága és a gyerekek szerepe a biztonságos közlekedés terén. Ezt követően a gyerekek és tanáraik a vizsgabiztosaink kíséretében elvonultak az előre kijelölt tantermekbe, ahol elkezdődött az úgynevezett elméleti oktatás és tesztlap megoldás. A gyerekek nem osztályonként, hanem három csoportba sorolva vettek részt a közlekedésbiztonsági nap elméleti részén. A csoportok: első és második osztály, harmadik – negyedik

– ötödik osztály, hatodik – hetedik – nyolcadik osztály. Ez az „oktatás” játékos formában került lebonyolításra, a hangsúlyt az információk játékos formában történő átadására helyezték, interaktív módon. Ennek elősegítésére a kiemelkedő aktivitású gyerekeket apró ajándékokkal (NKH logós kulcstartó, fényvisszaverő matrica, villogó lámpa stb.) jutalmazták. Az elméleti rész (90 perc) lebonyolítását követően a tanulók az udvarra vonultak, ahol már várta őket az előre felállított kerékpáros-ügyességi pálya. Az előzőek nyomán, itt is a már említett csoportbeosztás alapján történt a foglalkoztatás.

A versenyek befejeztével a gyerekeket újabb program várta, az iskola udvarán kiállított járművek. A kiállításon szerepeltek gyorsasági motorok, a legújabb típusú személygépkocsik, moped-autó, nyerges vontató, mentő és tűzoltó autó. Természetesen ezekbe be lehetett szállni

ki lehetett próbálni, a gyerekek legnagyobb öröme. Eközben a vizsgabiztosaink elvégezték az értékelést és előkészítették a verseny díjait. A kiállítás és bemutató záróakkordjaként a tűzoltó és mentő szakemberek egy imitált mentést mutattak be, melynek a végén egy valódi személygépkocsi-tűzet oltottak el a gyerekek ovációja közben.

A Közlekedésbiztonsági napot az eredményhirdetés és a díjak átadása zárta. A nyeremények úgy kerültek összeállításra, hogy összhangban legyen a közlekedésbiztonsági nap céljával, így szerepelt a köztük fényvisszaverő és világító eszköz, kerékpár szerelő és karbantartó készlet, kerékpár felszerelési anyag.

Az iskola pedagógusainak és a gyerekek egybehangzó véleménye szerint is egy nagyon jól sikerült, hangulatos és nem utolsósorban hasznos nap volt a szeptember 10-i Közlekedésbiztonsági nap.



a biatorbágyi iskolások a versenyen

TÓTH Sándor

Cél a hatékony ellenőrzési rendszerek folyamatos építése

A Nemzeti Közlekedési Hatóság stratégiájában nagyon fontos szerepet kaptak az ellenőrzések, illetve az ilyen irányú folyamatok hatékonyságának növelése. A szervezeti változásoknak köszönhetően a munkatársak képesek megfelelni az elvárásoknak. Az elmúlt hónapok eredményeiről, a közeljövő feladatairól beszélgettünk Lovas Károly Róbert főigazgatóval, az Elsőfokú területi Főigazgatóság vezetőjével.

AUTÓVEZETŐ: Milyen szervezeti változások, eszközbeszerzések támogatják legfőképpen az NKH stratégiájában meghatározottak megvalósulását?

L.K.: Minden szakterületen nagyon sok projekt van folyamatban, melyek hozzájárulnak az eredményes működéshez.

A közúti ellenőrzések területén nagy előrelépést jelent, hogy az elmúlt év végén felvettük a kapcsolatot a román hatósággal. Ennek keretében havonta közös közúti ellenőrzést folytatunk le, egyik alkalommal Magyarországon, másik alkalommal pedig Romániában. Az együttműködés nagyon sikeresnek mondható. Láthatóan és észrevehetően csökkent a feszültség a román kamionosokkal, mely a jogszabályok, illetve az ellenőrzésekkel szembeni eltérő elvárásokból származott. A közös fellépés eredményeként elismerik a hatóság munkáját. A tapasztalatokat felhasználva a közeljövőben az ukrán hatósággal is kiépítjük a napi kapcsolatot, hisz a hazánkon átmenő kamion

forgalom legnagyobb hányadát az említett két ország járművei generálják. A hivatalos szakmai találkozón tájékoztatjuk a szomszédos ország szakembereit, mit és hogyan hajtunk végre. Ennek legfőbb célja, hogy felkészíthessük az ukrán kamionvezetőket, hogy milyen elvárásokkal, ellenőrzésekkel találkozhatnak Magyarországon.

A műszaki vizsgáztatás rendszerét érintően folyamatban van az ún. GI programnak a motorkerékpárokra

„...Elindultak azok a projektek is, melyek a központi hivatal és a területi szervek együttműködésének hatékonyságát hivatottak javítani...”

vonatkozó szegmensre. Ez tulajdonképpen az új motorkerékpárok forgalomba helyezésének egyszerűsített módját jelenti. Jelenleg az új motorok esetében nagyjából két hét a műszaki vizsgáztatás átfutási ideje, mely az új rendszer eredményeként gyakorlatilag egy napra redukálódik.

A vízi ellenőrzések területén nagy előrelépést jelent a Balatonon üzemelő ellenőri hajó. A járművel a kiképzett szakemberek főleg a vitortlázok jogosítványát, illetve a hajó okmányokat ellenőrzik. Az

újdonság értékű eszközre azért volt szükség, hogy rálássuk e területre is. A tapasztalatok összegzése nyár végére várható.

Befejeződött a légügyi hatósági tevékenységek az integrálása a hatóság munkájába, mely így új, növekedési pályára állhat. Ehhez hozzájárul a szakterület létszámának feltöltése is, melynek következtében a kezdeti állapothoz képest kétszer annyi munkatársa tevékenykedik e területen. A megfelelő létszámú és szaktudású munkatársak így markánsabban tudják az előírás szerinti ellenőrzéseket lebonyolítani, mely tevékenység a nem nyilvános le- és felszálló helyekre, a repülőterekre, a kezelő személyzetre illetve a gépekre terjed ki. Az eddigi eredmények alapján a repülő társadalom zöme nagyon üdvözölte a lépéseket, örülnek a hatóság ilyen irányú szervezett, szakmailag alátámasztott fellépésének.

A vasúti szakág tevékenysége többek között a villamos közlekedéssel illetve, a metró üzemeltetéssel kapcsolatos és a MÁV által üzemeltetett eszközökkel, infrastruktúrához kötődő hatósági feladatokra terjed ki. E területen óriási mértékű beruházások indulhatnak meg a közeljövőben, és ezek engedélyezése folyamatban van. A folyamatok megfelelő színvonalú és volumenű ellátása érdekében sikerült további szakmai létszámot biztosítani, így megszűntek a feszültségek, ezzel együtt a szakemberhiány. Ehhez hozzájárult az újragondolt humánpolitika koncepció is, melynek hatására ismét vonzó lett a vasúthatóság keretében történő munkavégzés.

AUTÓVEZETŐ: A szakterületi projektek mellett milyen központi folyamatok járulnak hozzá a sikeres működéshez?

L.K.: A hatóság mint szervezet szintjén a legnagyobb előrelépést az jelenti, hogy egyre több a központból elrendelt, egységes ellenőrzés, az országos, összehangolt fellépés. A jogszabályi lehetőségeinkkel élve az elmúlt hónapokban többek között az autószállítókat, illetve a gumijavító műhelyeket ellenőriztük országos szinten. A közeljövőben a robogók forgalmazása, üzemeltetése terén várható egységes ellenőrzés.

Az Stratégiai és Módszertani Igazgatóság gondozásában pedig összeállt a havi rendszeres beszámolási rendszer, mely alapján az igazgatók gyors visszajelzést kapnak majd a szakmai tevékenységekről, a szakmai területeken elvégzett feladatokról. Az új szisztéma lehetővé teszi a szakmai folyamatok elvárható időn belüli kontrollját, és szükség esetén

„...Befejeződött a légügyi hatósági tevékenységek az integrálása a hatóság munkájába, mely így új, növekedési pályára állhat...”

a beavatkozási lehetőségeket. Elinultak azok a projektek is, melyek a központi hivatal és a területi szervek együttműködésének hatékonyságát hivatottak javítani, mégpedig nem a szakmai, hanem működéstámogató folyamatok oldaláról.

AUTÓVEZETŐ: Mit tart az elmúlt időszak legfontosabb eredményének?

L.K.: A legfontosabb eredményünk egyike, hogy érezhető az egységesítés válasza a hatósági tevékenységeink tekintetében, azonos problémákat azonos módon itélünk meg az ország különböző pontjain, illetve egyértelműen látjuk, hol kell e területen még lépéseket tegyünk. Erősen dolgozunk a korrupció és egyéb visszaélések teljes megszüntetésén, minimalizálásán. Nem lehetünk álszentek, naívak, a mi munkánknak is van olyan szegmense, ahol reális

veszély az ilyen típusú problémák megjelenése. Az effajta visszaélések minimalizálási törekvésének a szakma iránt elkötelezett munkatársak is örülnek, hisz kiszűrjük azokat, akik ártanak a hatóság megítélésének, jó hírének.

AUTÓVEZETŐ: Mely jövőbeni változás menedzselése jelenti napjainkban a legnagyobb kihívást?

L.K.: A közeljövő egyik kiemelt feladata a díj ellenében használható közutak úthasználati jogosultság ellenőrzése. A hatékonyan működő ellenőrzési rendszer feltételeit meg kell teremteni, az ezzel kapcsolatos projektet pontosan meg kell kezdeni, ütem szerint végre kell hajtani. Emellett integrálni szükséges a többi ellenőrzési területéhez, az autópálya-matrica, a tachograf, a tengelytúlsúly, a műszaki állapot és a zöldkártya ellenőrzéséhez. Ennek eredményeként összekapcsoltan, így hatékonyan valósíthatóak meg az egyes ellenőrzések.



Lovas Károly Róbert főigazgató, Nemzeti Közlekedési Hatóság

KÉPZÉS-VIZSGÁZTATÁS

NKH tájékoztató értekezéslet Szakmai érdekképviseltek és képzőszer- vek az új rendszerű „nagykategóriás” alap- és továbbképzésben

Korunk felgyorsult közlekedése magában hordozza a járművezetők fokozott veszélyeztetettségét. A közúti közlekedési balesetek döntő többségét (90 %) emberi hiba okozza. A fuvarozó vállalkozók és vállalatok jogos igénye, hogy ne „csak” vezetői engedéllyel rendelkező gépkocsivezetőket, hanem képzett közúti közlekedési szakembereket bocsássunk rendelkezésükre, hogy a pontos, biztonságos járművezetésen kívül megfelelő módon képviseljék a cég arcukat is. Az Európai Unió szakemberei is felismerték azt a tényt, hogy nem elég a kategóriás képzés, hanem rendszeres ismeretfelújító, a jogszabályi változásokhoz, a technikai fejlődéshez alkalmazkodó további képzésre van szükség.

Hazánk több mint húsz éve él azzal a lehetőséggel, hogy haszongépjármű-vezetőket képezzen, illetve tovább képezzen. A 2003/59/EK Európai Parlament és Tanács irányelve új kihívást jelent a gépjárművezetők, a vállalkozások, a képzőszervek, és nem utolsósorban a Hatóság számára. Az uniós irányelv hazai jogszabályba történő átültetése 2007. április 5-ével megtörtént, amelynek nyomán a 89/1988.

(XII. 20.) MT rendelet, illetve a 24/2005. (IV. 21.) GKM rendelet módosult, és megjelentek bennük az uniós előírások. A két rendelet – különösen az utóbbi, az ún. Képzési rendelet – részletesen szabályozza a képzési és vizsgáztatási szabályokat. A témával kapcsolatos Elnöki szabályzat, valamint a Tanterv és útmutató elkészült, amelyet az érdekképviseltek hamarosan kézhez fognak kapni és az NKH honlapjára

is fölkerül. Emellett indokoltnak tartottuk a július 3-ai szentendrei tájékoztató megtartását, hiszen a képzéssel és vizsgáztatással kapcsolatos szabályok – az előzőekben említett – egyik szabályozó anyagban sem annyira részletesek, hogy minden tekintetben le tudják fedni a teljes problémakört. A képzőszervek, a képzéssel és/vagy vizsgáztatással foglalkozó szakemberek a rendelet alapján készített szabályzatban, illetve a módszertani útmutatóban foglalt előírásokat a július 3-ai értekezleten ismerhették meg első ízben, mert addigra már megszülettek azok a fontos vezetői döntések, amelyek alapján az elnöki szabályzat, valamint a tanterv és útmutató kellő készültségi fokban elkészülhetett. Tudni kell, hogy a Hatóság működése rendkívül szigorú szabályokhoz kötött, hiszen itt

„közpénzek elköltéséről” van szó, ezért a döntések meghozatala előtt nem kerülhet el a bonyolult, sokszor elhúzódó közbeszerzési eljárások lefolytatása sem.

Az érdekképviseltek és a képzőszervek részére tartott három és fél órás tájékoztatót – amelyen közel száz-húsz regisztrált érdekképviselőti, ill. képzőszervi tag, rajtuk kívül számos nem regisztrált érdeklődő jelent meg – Oberling József stratégiai és módszertani igazgató nyitotta meg, majd átadta a szót Novák Ferencnek, a Szaktanfolyami Osztály vezetőjének a komplex program ismertetése céljából. (E cikk anyaga Novák Ferenc előadása alapján készült.)

A szabályzat, továbbá a tanterv és útmutató felépítése a következő: nem ismétlik meg azokat az ismereteket, amelyeket a fent említett jogszabályok lefednek, illetve csak hivatkozásokat, esetleges utalásokat tartalmaznak. A szabályzatban, illetve a tanterv és útmutatóban két típusú szabályozás köré csoportosulnak az ismeretek: egyrészt irányelveket tartalmaznak, amelyek kötelező érvényűek, másrészt ajánlásokat, amelyek ugyan nem kötelező érvényűek, de a hatóság ajánlja a képzőszervek részére azok figyelembe vételét. A Szabályzat ezen kívül tartalmazza a képzés engedélyezésére, a vizsgaszervezési megbízásokra vonatkozó segédanyagokat, az ellenőrzéssel, a vizsgáztatással kapcsolatos nyomtatványokat, a szimulátorra, a vezetéstechnikai tréningre, a tan- és vizsgapályára vonatkozó előírásokat, az adatfelvételezéssel, az informatikai feltételrendszerrel, a GKI kártya kiadáással kapcsolatos információkat, dokumentumokat is. Még így is látható, hogy a felsorolás korántsem teljes.

Az új rendszerű alap- és továbbképzési képesítés megszerzésének a kötelezettsége 2008. szeptember 10-étől – első körben – az autóbusszvezetőket érinti.

Az autóbusszvezetői képzés és vizsgáztatás összetett, komplex feladat, amely végrehajtása nagy odafigyelést és fegyelmet feltételez minden résztvevő részéről.

Az „új rendszerű” alap-, és továbbképzési képesítés bevezetésére a kezdeményezés az Európai Bizottság javaslatára az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye alapján, a Régiók Bizottságával való konzultációt követően a 2000-es évek elején történt meg. Ennek főbb okai voltak, hogy a korábbi rendeletek csupán a gépjárművezetők kis hányadára vonatkoztak, és hogy jelenleg csak néhány tagállamban létezik a gépjárművezetők kötelező továbbképzése. Az EU területén dolgozó „hivatásos” gépkocsivezetők nagy része kizárólag a vezetői engedélye alapján végzi a munkáját.

A javaslat eredménye végül az lett, hogy a közúti személyszállítást és árufuvarozást végző gépjárművezetőknek szakmai alkalmassági bizonyítvánnyal kell rendelkezniük, a közúti szállítást végző bizonyos gépjárművezetők minimális képzettségi szintjével összhangban.

Ezt a célt szolgálja a 2003. július 15-én hatályba lépett 2003/59/EK Európai Parlament és Tanács irányelve: hogy a gépjárművezetők meg tudjanak felelni a közúti szállítási piac fejlődése következtében megjelenő új követelményeknek, ezért a közösségi szabályokat minden gépjárművezetőre alkalmazni kell, akár önálló vállalkozó, akár bérből és fizetésből élő munkavállaló, valamint akár saját számlára, akár ellenszolgáltatás fejében végzi a munkáját.

Az irányelv célja továbbá, hogy a gépjárművezető, képesítése révén, megfelelő szintű szakértelemmel rendelkezzen, és így végezze a gépjárművezetői tevékenységét. A jogalkotók az irányelv megfogalmazásával azt várják továbbá, hogy az alapképzés és a továbbképzés kötelezettségének a bevezetésével javuljon a közúti közlekedés és a közlekedő emberek biztonsága; a modern képzésanyag megismerésével ébredjen fel a fiatalok ér-



deklődése a gépjárművezetői foglalkozás iránt, hozzájárulva az e területen mutatkozó munkaerőhiány csökkenéséhez. Az alap-, és a továbbképzési képesítés fő követelményei azokra a biztonsági szabályokra vonatkoznak, amelyeket mind vezetés közben, mind a jármű álló helyzetében be kell tartani. A képzésnek kedvező hatással kell lennie mind a társadalomra, mind a közúti szállítási ágazat egészére. Fejlesztenie kell a defenzív vezetési taktikákat, a veszély megelőzési képességét. Arra kell ösztönöznie, hogy a gépjárművezető nagyobb tekintettel legyen az út többi hasz-

nálójára, valamint a gazdaságos, a környezetet kímélő vezetési módra.

Röviden a hazai előzményekről:

- 1986: a nemzetközi árufuvarozói képzés bevezetése,
- 1988: a belföldi és nemzetközi árufuvarozói képzés bevezetése,
- 1988: 1988/I. törvény megalkotása,
- 1991: a belföldi és nemzetközi autóbusszvezetői képzés bevezetése.
- 2007. április 05.: 38/2007. (III. 28.) GKM rendelet, amely a 2003/59/EK irányelv figyelembe vételével módosítja a 24/2005. (IV. 21.) GKM rendeletet; 54/2007. (III. 28.) Kormányrendelet, amely a 2003/59/EK irányelv figyelembe vételével módosítja a 89/1988 (XII. 20.) MT rendeletet.
- 2008. szeptember 10.: az új rendszerű alap- és továbbképzési képesítési, ill. vizsgáztatási rendszer indítása – első körben – a D kategóriás, a D1 alkategóriás, továbbá a D1E, ill. DE kombinált kategóriás gépkocsivezetők számára.
- 2009. szeptember 10.: az új rendszerű alap- és továbbképzési képesítési, ill. vizsgáztatási rendszer kiterjesztése a C kategóriás, a C1 alkategóriás, továbbá a C1E, ill. CE kombinált kategóriás gépkocsivezetők számára.

Az általános ismertető után Novák Ferenc osztályvezető részletesen ismertette a tanterv és útmutató, az elnöki szabályzat tartalmi elemeit, a még vezetői döntésre, illetve a közbeszerzési eljárás eredményére váró feladatokat, valamint a még – szerencsére egyre kevesebb – kidolgozatlan részleteket, és ízelőt mutatott be a várható vizsgakérdések jellegét illetően.

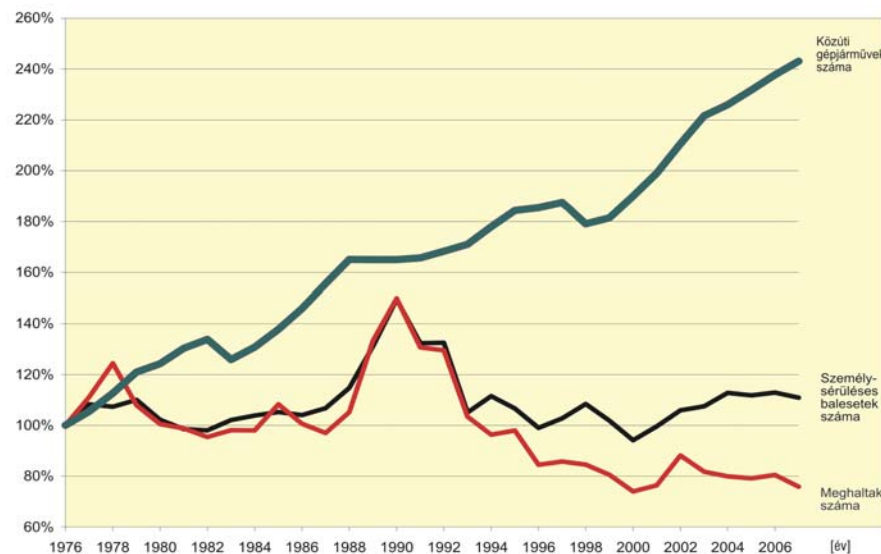
Az előadást a mintegy 140 hallgató érdeklődéssel hallgatta, az elhangzottakat megértően tudomásul vette, és az előadás végén érdemi kérdés feltételére nem került sor. **AV**

A közlekedésbiztonság helyzete

Az elmúlt 30 év hazai közúti közlekedésbiztonságának áttekintése

Mielőtt részletesebben foglalkoznánk a hazai közúti közlekedésbiztonság néhány kérdésével, röviden tekintsük át az elmúlt 30 év történetét. Az 1. ábra 1976-tól 2007-ig szemlélteti a közúti gépjárművek, a személysérülések közúti közlekedési balesetek és az ezek következtében életüket veszített személyek számának alakulását.

A vizsgált időszak négy – jól elkülöníthető – szakaszra osztható. Az 1976-tól 1987-ig tartó szakaszt viszonylagos stabilitás jellemezte, a növekvő gépjármű-állományt közel változatlan baleset- és áldozatszámok kísérték. Bár ez az állandóság kedvezőtlen szinten valósult meg, mégis bizonyos eredménynek volt tekinthető. Az 1987-től 1990-ig terjedő időszakra a gyors és intenzív romlás volt jellemző. Más, rendszerváltó országokkal összehasonlítva a hazai adatokat, ma már tudható, hogy ez a rendkívül gyors rosszabbodás a rendszerváltás negatív „mellékterméke” volt. A közutakon anarchia alakult ki, a rendőrség „elbizonytalanodott” (a rendőri ellenőrzés gyakorlatilag megszűnt), a rendszerváltás teljesen elterelte a figyelmet a közúti biztonságról. Nem csak a közvéleményt, hanem a politikusokét, döntéshozókét is. A helyzetet csak rontotta a nyugatról akkoriban behozott nagyteljesítményű gépkocsik gépjárművezetői tapasztalatot és rendőri ellenőrzést nélkülöző tömeges megjelenése. Mai napig 1990



1. ábra: A hazai közúti biztonság jellemző szakaszai

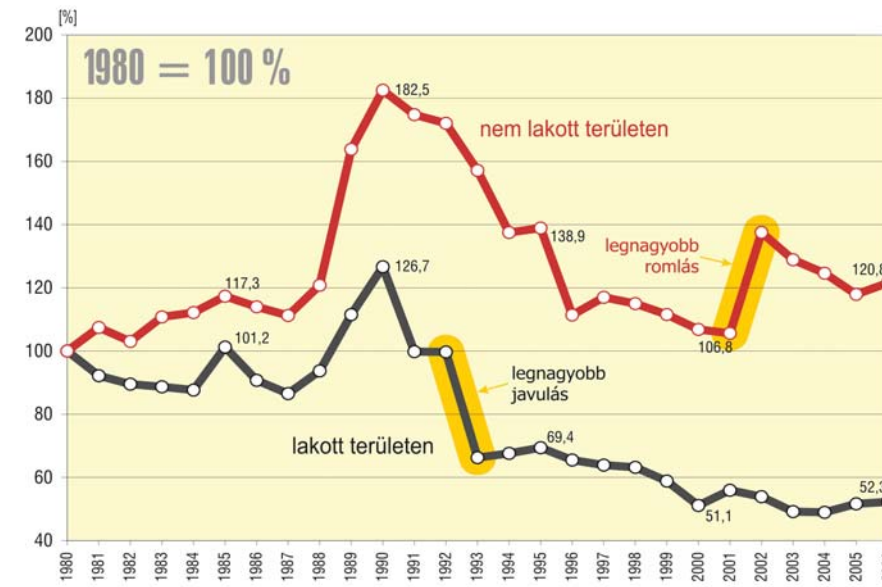
volt a közúti biztonság ún. „fekete éve”, amikor 2432 személy veszítette életét közúti baleset következtében. Még ma is büszkén említik a szakmabeliek az 1990 és 2000 közötti „sikertörténetet”, amikor 10 év alatt több mint 50%-kal csökkent Magyarországon a közúti balesetek halálos áldozatainak száma. Ez a siker sok tényezővel magyarázható. Elsőként kell említeni két markáns közlekedésbiztonsági intézkedést, a lakott területen belüli sebességkorlát 60 km/h-ról 50 km/h-ra való csökkentését, illetve a közúti gépjárművek nappal, jó látási viszonyok között is érvényes kivilágítási kötelezettségét lakott területen kívül. Azt talán kevesen tudják, hogy a sebességhatár csökkentésére sajnos nem a szakmai érvek alapján

került sor, az intézkedés az akkori világbanki hitel egyik előfeltétele volt. Sajnos a két intézkedés közül ma már csak a nappali kivilágítás hatása mutatható ki, a sebességhatár 1993. évi csökkentéséből adódó közlekedésbiztonsági előnyöknek – hatékony kikényszerítés hiányában – szinte nyomuk sincs. Az említett intézkedéseket a büntetési tételek szigorítása, a rendőri ellenőrzés és a közlekedésbiztonsági propaganda intenzívebbé válása kísérte. 1993-ban fogadta el az akkori Kormány a Nemzeti Közlekedésbiztonsági Programot (NKP), amely bár nem volt igazán „nemzeti”, hisz nagyon kevesen tudtak csak róla, mégis talán nem véletlenszerű az az időbeli egybeesés, ami annak elfogadása és a közlekedésbiztonsági helyzet tar-

tós és látványos javulása között ma is felfedezhető. Az 1993 évi NKP a halálos és súlyos sérültek számának 25-30%-os csökkenését irányozta elő a 2000. évig az 1992. évi adatokhoz képest. Ez a cél messze-memenően teljesült. Tény, hogy az általános javuló trendet gazdasági és demográfiai tényezők is segítették. Egyrészt a növekvő üzemanyag- és gépjármű fenntartási költségek átmeneti forgalomcsökkentő hatása, másrészt a születések számának korábbi, drasztikus csökkenése következtében ebben az időszakban gépjárművezetői engedélyt szerzők (ún. „friss jogosítványosok”) jelentősen csökkent száma.

Remények szerint az 1990-es „fekete év” nem fog megisméltódni többé. Ahogy 1990 a legrosszabb, úgy 2000 a legjobb év volt a közúti biztonság szempontjából. Ebben az évben 1200 volt a közúti baleseti halottak száma, ez a szám azóta, sajnálatos módon növekedést mutat. 2000 óta – ha messze nem is olyan mértékben, mint 1987 és 1990 között – újra romlik a hazai közúti közlekedés biztonsága. Jól látható ez a személysérülések közúti közlekedési balesetek számát jelző egyértelműen emelkedő vonalon, de a meghaltak számának – 2002 és 2004 között átmenetileg visszaeső, de 2006-ban és 2007-ben újra növekvő – tendenciáján is. 2007-ben ismét kismértékű javulás volt megfigyelhető. E romlás okairól – ha nem is szakmai körökben, de – megoszlanak a vélemények. Tudományos kutatási eredmények azonban egyértelműen igazolják, hogy a romlás fő oka a 2001 májusában lakott területen kívül megemelt sebességhatárok-

A súlyos sérültek száma 15,2%-kal, a könnyű sérülteké pedig 5,6%-kal mérséklődött 2007 azonos időszakához képest.



2. ábra: Meghaltak időszora lakott területen és lakott területen kívül

ban, illetve azok intézkedésen túlmutató hatásaiban keresendő. Az ezzel egyidőben bevezetett – és a népszerűtlenségtől való félelemben tökéletesen hatástalanná „puhított” – közlekedési előéleti pontrendszer mellett a döntéshozók – mintegy „ellentételezsként” – megemelték az említett sebességhatárokat. A rákövetkező évben 200-zal többen veszítették életüket lakott területen kívüli utakon. Közlekedésbiztonsági szempontból ugyanennyire érthetetlen, hogy számos lakott területen kívüli szakaszon – a korábbival azonos kiépítettség mellett – megemelték a sebességhatárt. Már a svéd „zéró vízió” is bizonyította, hogy az egyedül helyes megoldás a sebességhatárok differenciálása. Vagyis: a sebességhatárnak mindenkor összhangban kell lennie a szóban forgó út kiépítettségével, közlekedésbiztonsági színvonalával. Ez a lehetőség elvileg korábban is adott volt, de a közút-

kezelők inkább csak lakott területen éltek vele, lakott területen kívül nem. Az alapvető közlekedésbiztonsági összefüggések bizonyítják, hogy minden sebességnövekedés törvényszerűen a közúti balesetek és áldozataik számának emelkedéséhez vezet. Igazi differenciálásról akkor beszélhetnénk, ha az emelt sebességű szakaszok mellett csökkentett sebességű szakaszokat is kialakítottak volna, de erről – sajnálatos módon – nincs szó. És az is megkérdőjelezi az intézkedés szakmaiságát, hogy olyan helyeken is éltek a sebességhatár emelésének lehetőségével, ahol a szakasz viszonylag rövid, az útpálya pedig 2x1 forgalmi sávon kétirányú forgalmat bonyolít le. Rendkívül sajnálatos a közlekedési kormányzat részéről szinte folyamatosan megnyilvánuló „nyomás” a sebességhatárok emelésére. Különösen a jelenlegi körülmények között igaz ez, amikor Magyarország már szinte minden nemzetközi összehasonlításban az utolsó helyet foglalja el. Különösebb elemzés nélkül is nyilvánvaló, hogy a rend-

szerváltást követő időszakban mind a közúti baleseti halottak számában bekövetkező legnagyobb javulás (1993), mind a legnagyobb romlás (2002) a sebességhatárok változtatásához kapcsolódik (2. ábra).

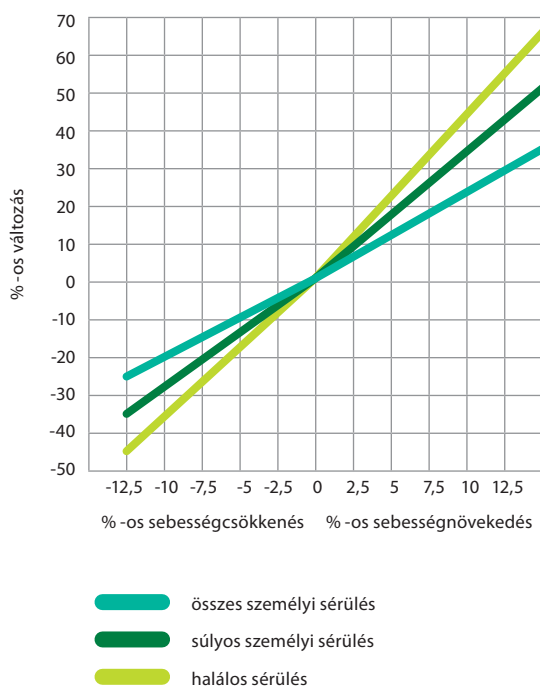
Feltehető, hogy az 1990 és 2000 közötti „sikertörténet”-ben bízva a döntéshozók abban reménykedtek, hogy még egy kis „engedmény” sem ronthatja el a folyamatos javulást.

Sajnos a fizikai törvények országghatároktól függetlenül hatnak. Nem lehet elégszer hangsúlyozni azt a kutatások százaival alátámasztott összefüggést, G. Nilsson ún. „power model”-jét, amely igazolja, hogy a baleseti halottak száma az átlagsebesség változásának negyedik hatványával változik (3. ábra).

Ha tehát az átlagsebesség 10%-kal nő, a meghaltak száma – törvényszerűen – 50%-kal lesz magasabb. (1,14=1,4641). Ez az összefüggés a világ minden táján igaz, mert alapvető fizikai és biomechanikai törvényszerűségeken alapul. R. Elvik norvég kutató a közelmúltban

felülvizsgálta Nilsson modelljét és arra a következtetésre jutott, hogy az összefüggések ma is helytállóak, azonban a meghaltak száma nem az átlagsebesség változás 4., hanem 4,5. hatványa szerint módosul.

Rendkívül sajnálatos, hogy napjainkban újra sebességhatár-emelési törekvések kerekedtek felül. Közismert, hogy a sebességhatárnak mindig összhangban kell lennie a szóban forgó közút kiépítettségével, közlekedésbiztonsági, forgalomtechnikai jellemzőivel. A tökéletes megoldás tehát a sebességhatárok – útkiépítettségétől függő – differenciálása lenne. De a differenciálás azt jelenti, hogy bizonyos utakon egyértelműen a sebességek csökkentésére, visszafogására van szükség. Ha a döntéshozók engednek annak a felelőtlen és szakszerűtlen nyomásnak, ami a sebességhatárok átgondolatlan és differenciálatlan emelésében nyilvánul meg, féltő, hogy Magyarország közúti biztonsága végleg tragédiába torkollik.



3. ábra: Összefüggés az átlagsebesség változása és a baleseti sérülések között

A közúti közlekedésbiztonsággal foglalkozók körében jól ismert az EU 3. Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramja [5], illetve annak számszerű célkitűzése: 50%-os csökkenés a közúti baleseti halottak számában 2001 és 2010 között. A jelenleg érvényes hazai közlekedéspolitikai kidolgozói eleve elérhetetlennek tételezték fel az EU célkitűzését. A kiadvány „A közlekedésbiztonság javítása” című fejezete szerint: „...Cél, hogy... a 2001. évi személyes sérüléssel járó balesetszám 2010-re 30%-kal, a balesetben elhunytak száma legalább 30%-kal csökkenjen. 2015-re pedig ugyanezen értékek - az EU Fehér Könyvében 2010-ig előírt mértékben - 50%-kal csökkenjenek.” (Megjegyzendő, hogy az EU Fehér Könyve – a legtöbb közlekedésbiztonsági programhoz hasonlóan – említést sem tesz a személyes sérüléssel járó közúti balesetek számáról, egyedül a baleseti halottak számának csökkentésére fogalmaz meg számszerű célt. Ezen a ponton az utalás tehát pontatlan.)

Ez a célkitűzés egyrészt nem túl ambiciózus, mert az EU trendhez mért lemaradásunk további növekedését „irányozza elő”, másrészt sajnos reális, mert a jelenlegi közlekedésbiztonsági tevékenység mellett még ekkora eredmény sem várható. A célkitűzés valójában technikailag, műszakilag megvalósítható lenne, hisz Magyarországon rengeteg kihasználatlan lehetőség kínálkozik a közúti biztonság javítására. Ha azonban a hazai közúti közlekedésbiztonsági tevékenység jelenlegi szervezettségét, irányítását, összehangolását, finanszírozását, társadalmi és politikai súlyát, valamint a rendőri ellenőrzés elégtelen színvonalát vesszük figyelembe, meg kell állapítanunk, hogy nagyon kicsi az igazi áttörés, a gyökeres fordulat va-

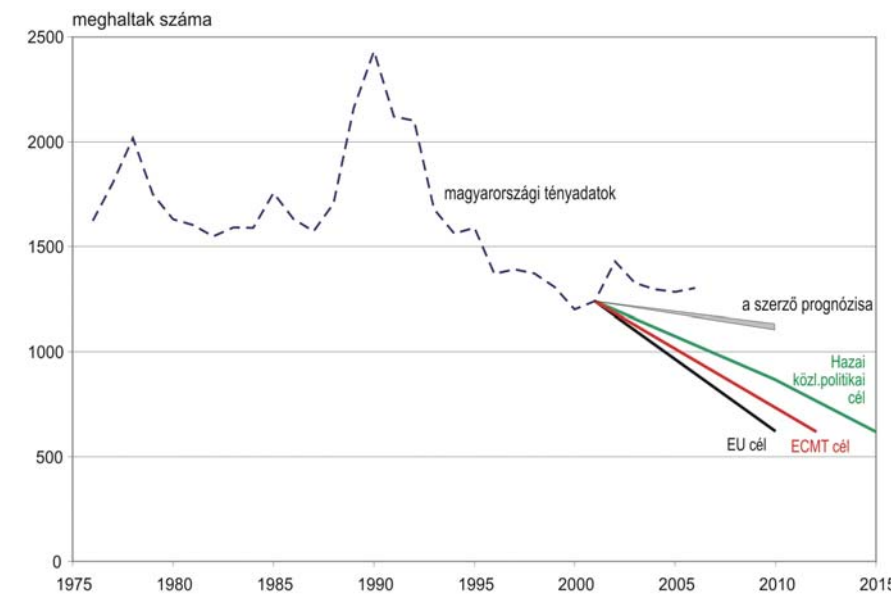
lószerűsége. Korábban részletesen értékeltem a hazai közlekedésbiztonsági politikát, az ott tett megállapításaim többnyire ma is helytállóak.

Az Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciája (ECMT) is megfogalmazott számszerű közúti biztonsági célt, ami abban különbözik az EU célkitűzésétől, hogy nem 2010-ig, hanem 2012-ig kívánja felére mérsékelni a közúti baleset következtében meghaltak számát.

Ha tekintetbe vesszük, hogy 2006-ban a magyar közutakon 1303 személy vesztette életét, ami a 2001. évi adatahoz (1239 halálos áldozat) képest nem csökkenést, hanem 5,2%-os növekedést mutat, azt kell mondanunk, hogy az ECMT célkitűzése valamivel még mindig realitásabbnak tűnik hazai viszonyok között, mint az EU-é. 2007-ben a hazai közutakon 1230 személy vesztette életét közúti baleset következtében, ami alig kevesebb a bázisadathoz, tehát gyakorlatilag semmilyen javulásról nem beszélhetünk.

A 4. ábrán egyrészt a közúti balesetek következtében Magyarországon meghaltak tényleges számának 1976 és 2005 közötti alakulása látható, másrészt különböző célkitűzések is bejelölésre kerültek: az EU, az ECMT és a hazai közlekedéspolitikai számszerű célja. Emellett az ábrán szerepel egy 1999-ben végzett kutatói előrejelzés is (egyszerű baleseti modell az ún. Smeed-féle összefüggés „aktualizált” változata segítségével).

A jelek szerint a kutatói előrejelzés tűnik a legrealitásabbnak. Megállapítható, hogy a tényleges adatok sajnálatos módon valamennyi cél-



4. ábra: A közúti baleset következtében meghaltak tényleges számának alakulása Magyarországon 1976 és 2006 között, az EU, az ECMT és a hazai közlekedéspolitikai célkitűzései, valamint a kutató előrejelzése

kitűzés (előrejelzés) mögött elmaradnak, vagyis nagyobbak azoknál. Az akkor feltételezett motorizációs fejlődés alapján 2010-re a közúti baleset következtében meghaltak előrebecsült száma 1105-1134.

A legfrissebb hivatalos adatok még csak 2008. első negyedévére állnak rendelkezésre. (A rendőrség ún. „előzetes” – 24 órás kimenetelnek megfelelő – adatai nem hasonlíthatók a tavalyi azonos időszak végleges – 30 napos kimenetelnek megfelelő – adataihoz! Ez módszertani szempontból megengedhetetlen!) 2008 első negyedévében a személyes sérüléssel járó közúti balesetek száma 10%-kal csökkent az előző év azonos időszakához viszonyítva. Közúti balesetben 187 személy vesztette életét, 104-gyel kevesebb, mint egy évvel korábban. (Ez közel 36%-os csökkenést jelent!)

...a sebességhatárnak mindenkor összhangban kell lennie a szóban forgó út kiépítettségével, közlekedésbiztonsági színvonalával....

A súlyos sérültek száma 15,2%-kal, a könnyű sérülteké pedig 5,6%-kal mérséklődött 2007 azonos időszakához képest. Az ittasan okozott személyes sérüléssel járó közúti balesetek számában közel 28%-os csökkenést regisztráltak.

A 2007 óta első ízben jelentkező nagymértékű javulás – a nemzetközi tapasztalatok szerint – a korábban bejelentett és később életbe lépő szigorítások „előzetes” hatása. (Ilyen előzetes hatás a lazításokkal összefüggésben is jelentkezik. Az autósok nem igazán az intézkedések bevezetésének időpontjára, hanem jellegére figyelnek. Megfigyelhető volt például, hogy az esztelen száguldozás már 2001 májusa előtt megkezdődött. Ennek kiváltására elég volt a sebességhatár-emelés híre.)

„A közlekedés biztonság helyzete” című összeállításunk a KTI KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET Közlekedésbiztonsági és Forgalomtechnikai Tagozat vezetőjének, Dr. Holló Péter írásai alapján készült.

A „Magyar Közlekedéspolitikai 2003-2015” c. dokumentumot az Országgyűlés 19/2004.(III.26.) OGY határozatával fogadta el. Ez az anyag a hazai közlekedés egészére kiterjedően határozza meg a fejlesztési elképzeléseket, irányokat. Ezen belül a közlekedésbiztonság, illetve még szűkebben a közúti közlekedésbiztonság kérdése az alábbiak szerint jelenik meg:

A kiemelt célok (I.2.1. pont) szerepel a közlekedésbiztonság javítása (az összes közlekedési alágazatra értelmezhetően), mint kiemelt jelentőségű elem.

A stratégiai főirányoknál (I.2.2. pont) szintén említésre kerül – összhangban az 1996-os közlekedéspolitikai főirányokkal – a közlekedésbiztonság növelése (itt már a közúti közlekedésre összpontosítva):

- biztonsági szempontok előtérbe helyezése a kapacitást bővítő beruházásoknál;
- településeket elkerülő utak építése a biztonságot és a mobilitást egyaránt szolgáló kialakítással;
- balesetveszélyes útszakaszok és csomópontok átépítése;
- újonnan épülő utak biztonsági teljesítményének (értsd: színvonalának) ellenőrzése már a tervezés fázisában;
- lakóhelyi és kiszolgáló utak hálózatának fejlesztése;
- kerékpárút hálózat biztonsági központú bővítése;
- korszerű járművek elterjedésének ösztönzése;
- közforgalmú személyszállítás elterjedésének ösztönzése;
- közforgalmú közlekedés vonzóbbá tétele a minőség javításával;
- jelző és biztosító berendezések korszerűsítése;
- informatikai eszközök széleskörű felhasználása a közlekedésben;
- intelligens közlekedési rendszerek elterjesztése.

Az intézményrendszer és szabályozásnál (I.3. fejezet) a közlekedésbiztonság szabályozása kitüntetett állami szerepként kerül meghatározásra (ugyanúgy, mint a közlekedési kutatás és fejlesztés irányítása).

Az állami intézkedések között kiemelten fontos (az összes közlekedési alágazatra értelmezhetően):

- a közlekedők önkéntes jogkövető magatartásának elősegítése és a kikényszerítő eszközrendszer megfelelő működtetése;
- oktató, felvilágosító és megelőző tevékenység;
- a közlekedési szabályok betartásának ellenőrzése.

A közlekedésbiztonság javítása (II.1.2. pont) tekintetében fontos követelményként jelenik meg, hogy (a közúti közlekedésre értelmezhetően) a növekvő járműállomány és szállítási teljesítmények ellenére a közlekedési balesetek száma, súlyossága tovább csökkenjen. A közúti közlekedés akkor a legbiztonságosabb, ha az út-jármű-ember-környezet egység harmonikus módon fejlődik, visszatükrözve a közlekedők elvárásait és a nemzetgazdaság teherviselő képességét.

A rendszer fő elemei:

- hálózatfejlesztés,
- korszerűbb forgalomtechnika,
- biztonságosabb járművek,
- oktatás és továbbképzés,
- jogkövető magatartás elterjedését elősegítő propaganda tevékenység, közlekedésbiztonsági felvilágosítás,
- szabályozások fejlesztése, korszerűsítése,
- szabályok hatékony betartatása, a forgalomellenőrzés feltételeinek folyamatos biztosítása.

Ezen területek folyamatos, tervszerű és az állampolgárok tájékoztatása mellett folyó fejlesztésének eredményeként 2010-re a személyesüléssel járó közúti balesetek száma 30%-kal, a balesetben meghaltak száma legalább 30%-kal csökkenjen a 2001. évi adatokhoz képest. Ugyanezen jellemzők 2015-re az EU által (2010-re) előírt 50%-os csökkenést érik el.

Fontos megjegyezni, hogy figyelembe véve a legutóbbi évek trendjeit, vitatható, illetve „felpuhított” intézkedéseit, a hazai közúti közlekedésbiztonsági tevékenység nem megfelelő szervezettségét és adottságait, az előző évek gyakorlatának folytatása mellett nincs esély a romló tendencia megfékezésére sem, nemhogy jelentős javulás elérésére.

Úgy tűnik, hogy a 2008-ban bevezetett határozott lépések, szigorítások (ún. „zéró tolerancia”, ún. „objektív felelősség”, bírságok összegének emelése, pontrendszer továbbfejlesztése, automata sebesség ellenőrző kamerák telepítése, számuk növelése, stb.) meghozzák a kívánt áttörést.

Az Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciájának (ECMT) kezdeményezése alapján készült, a balesetmegelőzést elősegítő tényezők - minden országra érvényes és alkalmazható listája. Az ECMT megközelítése három fő probléma-területet határoz meg, majd ezeken belül sorra veszi a legfontosabb teendőket, feladatokat az alábbiak szerint:

A A közvélemény/ közösség tudatosságának és részvételének hiánya; közúti biztonsági stratégia és vízió hiánya; számszerű cél(ok) hiánya miatt:

- „1” Kezeljük a közúti biztonság problémáját társadalmi és egyben társadalmi-gazdasági következményekkel járó közegészségügyi problémaként (WHO 1999).
- „2” Alkossunk olyan víziót a jövő biztonságos közlekedési rendszeréről, amely széles körben elfogadottá tehető.
- „3” Hozunk létre egyértelmű intézményi és szervezeti szerepeket, felelőségeket és állítsuk fel a nemzeti, regionális és helyi szintű tevékenységek koordinálásához szükséges, megfelelő szervezeteket.
- „4” Tűzzünk ki számszerű hosszú- és középtávú célt nemzeti szinten, és ha lehetséges regionális, sőt helyi szinten is.
- „5” Alkossunk a közúti biztonsági tevékenység résztvevői által támogatott, infrastruktúrán, járműveken és közlekedési magatartáson alapuló közúti közlekedésbiztonsági stratégiát.
- „6” E stratégia alapján alakítsunk ki egy nemzeti közúti közlekedésbiztonsági programot, ha lehetséges regionális elemekkel.
- „7” Amennyire lehet, integráljuk a különböző közlekedéspolitikai irányzatokat elérhetőség, mobilitás, biztonság és környezetvédelem tekintetében.
- „8” Képzéssel, oktatással, propagandával tegyük fogékonyá a döntéshozókat és a közvéleményt a közúti biztonság problémái iránt és kíséreljük meg olyan színben feltüntetni a megelőző intézkedéseket, hogy a közvélemény követelje meg a cselekvést, fejtse ki nyomást a döntéshozókra és a hatóságokra.

Talán ezen a területen tapasztalható a legnagyobb lemaradásunk. Valójában sem a közvélemény, sem a döntéshozók nem igazán érdeklődnek a közúti biztonság problémája iránt. Inkább a rövid távon „népszerű” intézkedések (pl. sebességhatár-emelés) találnak nagyobb elfogadottságra, mint a valódi ellenintézkedések.

B Megfelelő megbízhatóságú statisztikai és egyéb információk, elsősorban kutatási eredmények hiánya miatt:

- „9” Baleseti és egészségügyi statisztikák segítségével tárjuk fel és helyezzük az érdeklődés/ cselekvés előterébe a problémákat.
- „10” Elemezzük és hasonlítsuk össze a különböző közúti biztonsági intézkedések költség-hatékonyságát.
- „11” Használjuk fel a kutatási programok eredményeit a helyzet javítására.
- Itt is jelentős lemaradásunk tapasztalható. Döntések születnek hatásvizsgálat nélkül, a független szakvélemények nem ritkán csak akkor kerülnek figyelembevételre, ha alátámasztják az előzetes (politikai, népszerűségi) döntéseket. Javítani kell a kutatók és döntéshozók együttműködését, kommunikációját.
- „12” Az intézkedések felelősei kerüljenek a lehető legközelebb az egyes problémákhoz.

C Nem megfelelő finanszírozási rendszer és menedzsment miatt:

- „13” Növeljük a közúti biztonság fokozására rendelkezésre álló kormányzati forrásokat, összhangban a közúti biztonsági problémák súlyával/ nagyságrendjével. Ezek elosztása feleljen meg a költség-hatékonysági elveknek.
- „14” Hozunk létre egy független testületet, amely figyelemmel kíséri és értékeli a közúti biztonság javítására tett erőfeszítéseket, összehasonlítva a valós eredményeket a közúti biztonsági programban kitűzött célokkal.
- Ez a szervezet sajnálatos módon nálunk hiányzik. Szükség lenne a minisztériumoktól független, magas szintű koordináló szervezetre.
- „15” Alakítsuk ki a közúti biztonsági eredmények menedzsmentjét és – ha lehetséges – valamennyi részterületre határozzuk meg a különleges követelményeket. Fejlesszük ki a folyamat figyelemmel kíséris (monitoring) rendszerét a közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók folyamatos mérésével.
- „16” Hozunk létre hatékony ellenőrző/ kikényszerítő rendszert, főleg olyan ellenintézkedésekre, amelyek a legnagyobb mértékű csökkenést teszik lehetővé a baleseti halottak számában.
- Súlyos hiányosságok tapasztalhatók. A közlekedési rendőri állomány és annak eszköz-ellátottsága elégtelen, a tettenérés valószínűsége elenyésző. Kedvező a pontrendszer szigorítása, de ettől – a rendőri jelenlét fokozása nélkül – nem várható jelentősebb eredmény.
- „17” Ne feledkezzünk meg a hatékony mentőszolgálatok fontosságáról.

FOTÓAI BUM

A Hatóság Napja



INTERJÚ

Autó és technika

Interjú Dr. Nagyszokolyai Ivánnal

AUTÓVEZETŐ: Ahogy az interjúra igyekeztem felkészülni, azt tapasztaltam, hogy Ön a „gépjárműves” szakmában sokak által ismert, lehet mondani közismert. Mikor, hogyan alakult ki ez az ismertség, kapcsolatrendszer?

N.I.: Ezt elsősorban tanári életpályám hozta, hozza. A felsőoktatásban 1972 óta megszokás nélkül tanítok, így a 2007/08-as tanév a sorban már a 36. lesz. Mindig autós tantárgyakat tanítottam. Akik hallgatóim közül a pályán maradtak, azok jó részével valamiféle informális vagy munkakapcsolatban vagyok, számuk több ezer is lehet. Ennél szélesebb ismertséget számomra mégis a szakírói, előadói tevékenységem ad. A SZAKI lapot, az autószerelők szakmai információs lapját – innen a név - 1991-ben jelentettük meg. Azóta – címváltozásokon átmenve, koncepciójában azonban azonosan - hónapról hónapra megjelenik. Ez idő alatt sok ezer szócikket, tájékoztató anyagot, beszámolót, riportot, interjút, vezércikket írtam. A visszajelzésekből tudom, hogy általában haszonnal olvassák. Azokat a szakkönyveimet, melyeket nagyszerű társszerzőkkel írtam, szintén sokan forgatják. Szaktanfolyamokat tartok, cégek megtisztelnak előadás felkéréseikkel, tanulmányi versenyek részese, szervezője vagyok.

AUTÓVEZETŐ: Egy szakember szakmai aktivitását sokan akár félre is érthetik. Nem sok ez? Lehet ez mind – ismerve az Ön szakmai igényességét

– jó színvonalon végezni? És mindezt miért, mi a motivációja?

N.I.: Én magamat alapvetően ismeretátadónak tartom, mondhatjuk tanárnak, talán ehhez van némi érzékem. Ha valamit sikerül megértenem, akkor azt el tudom magyarázni úgy, hogy mások könnyen megértsék. Ez a feldolgozási folyamat transzformáció – az adott dolgot a fejlesztés és a megoldások miérettjeivel, elődeivel, más megoldásaival, „rokonaival”, előnyeivel, hátrányaival komplexen kell áttekinteni, feldolgozni, így lehet majd elhelyezni a technikai világban. Ezzel válik igazán érthetővé. Én ezt csinálom, ahhoz, hogy ezt így tudjam „transzformálni”, nagyon széles áttekintés kell. Mind a tanári, mind a szakelőadói, mind a lap főszerkesztői munkámhoz ez nélkülözhetetlen. A munka jellege megkívánja az információ megszerzését, egybevetését, értelmezését, és - célcsoportjainknak megfelelően - feldolgozott átadását.

Az egy-egy témát feldolgozó szócikkek, ezt kérem szerzőimtől is, több forrásból táplálkozzanak és a szerző szakmai életút tapasztalatain átszűrve írják meg. Ezek a szintetizált, a források esetleges tévedéseit kiszűrő anyagok az igazán értékesek.

Had éljek egy hasonlattal. Ez a fajta ismeretszerzés felszíni, de nem felszínés, „szántó-vető”-i munka. Aki egy-egy nagyon szűk területen nagyon sok mindent tud, ő „kútásó”, a specialista. Ez két feladat. Ki nem

zárja ugyan egymást, de maradéktalanul mindkettő érdemben nem művelhető. Ha agy talán még lenne is hozzá, idő azonban nincs.

Kissé hosszúra vett bevezetővel térnék vissza kérdésére. A gépjárműtechnika, ennek az üzemeltetése, fenntartása, gazdasági és kereskedelmi vonatkozásai egy nagy halmaz, mely adott globális szinten áttekinthető. Én erre az áttekintésre, jól értesültségre törekszem. Majd aktualitások és kedvenc területek szerint csemegézem belőle, és igyekszem kissé beleásni magam. Ha az egyetemi oktatáshoz kell, akkor elméleti alapjaiig elmenve, ha cikkhez, mestereknek tartandó előadáshoz kell, akkor inkább a gyakorlati ismereteket próbálom kiemelni.

Az a szerencsém, hogy én ebben, a számomra éltető közegben lehetek. Azt sem mondom, hogy hivatás, pláne nem, hogy szakmai küldetés, ez „csak” egy létforma melyben, természetesen önkontrollal teljesen feloldódom. Jó érzést az ad, és további munkára serkent, ha valakiknek mindezzel segíteni tudok. És szerencse, hogy ebből még meg is tudok élni. A dolgok anyagi oldalának fontosságát nem tagadom, természetesen egy jó életminőségi szint fenntartása fontos, de számomra nem mindenáron való.

AUTÓVEZETŐ: Egy szakmai rutin nem csak előny, de hátrány is lehet, ha „belekényelmesedik” az ember. Nem fenyegeti a szakbarbárság, belefáradás veszélye?

N.I.: Annyira nagy a terület a szűkebb autotechnikán túl, gondolok itt a rendezvény- és vásárszervezésekre, érdekvédelmi egyesületi munkára, az autózáshoz kötődő üzleti, társadalmi és sporteseményekre, hogy ez beszűkülést nem enged meg. A „mókuserék” forgásban tartásához csapatommal szinte minden nap

„ki kell találnunk” önmagunkat, alig van valami, ami munkánkban rutinszerű lenne. Nem unatkozunk...

A szakmai munkálkodásom, ha nem is nyolcórás, és nincs is tekintettel a hétvégére, azért nem uralkodik rajtam. Nagy családom van, unokáim, bőven akad házkörűli és a kerti munka is. Ha nagyon elegendem van a szakmából, vissza tudok vonulni néhány hobbimhoz, a gyűjteményeimhez: a régi térképekhez, metszetekhez, könyvekhez. Mindig találok időt, hogy idehaza és a szomszédokhoz egy-két napra felfedező kirándulásra elmenjek. Az új tájakon, városokban való barangolás kapcsol ki igazán. Igaz, itt is mindig megnézem az autó múzeumokat, gyűjteményeket...

Nagy érdeklődéssel, elismeréssel hallgatom a „kútásók”, szakterületi kutatók előadásait, miközben kicsit csodálkozom, hogy közülük többen (bocsánat) roppant „együgyűek”. Sokszor még azt sem tudják, hogy milyen indokkal állították őket az adott területre, mire lehet majd használni eredményeiket, a tervezők, akik részterületen dolgoznak, nem tudják, hova is kerül majd produktumuk.

Vallom azt, hogy csak úgy lehet egy-egy szakterületet értelmesen művelni, ha annak „vidékét” is ismeri az ember.

A kilencvenes évek közepéig voltam főállású tanár, utána az X-Meditor lapkiadó csapatához csatlakoztam, mint az autóinformatika üzletág vezetője. Mai autós munkálkodásom ide kötődik, az egyetemi oktatásban pedig, mint a BME Gépjárművek tanszék adjunktusa veszek részt.

AUTÓVEZETŐ: A Nemzeti Közlekedési Hatóság vezetői által a vállalkozói érdekvédelmi szervezetek számára tartott rendszeres konzultációkon, mint az egyik egyesület delegáltja, mindig jelen van. Tanár és főszerkesztői

múlttal és jellel milyen indíttatásból vesz részt ebben a munkában?

N.I.: Az autotechnikai „felszabadulásunk” idején, a kilencvenes évek legelején, komoly igény volt az autójavításban az oktatásra. Akkor ismerkedtünk meg többek között a benzinbefecskendezéssel, az ABS-sel, az emisszióvizsgálattal. A hallgatóságom az akkor újjá alakuló, rohamosan kibontakozó autófenn tartó ipar szereplői voltak. Hamar rájöttünk, nyugati példák ezt mutatták, hogy összefogással eredményesebben lehet a munkát végezni, kell a szervezett forma, például egy szakszövetség. A létrehozott AJAKSZ szervezet, melynek én is alapítója voltam, valamennyi mai érdekvédelmi szervezetnek az őse. Az idő múlásával szegmentálódtak az érdekek, így több szervezet is létrejött.

AUTÓVEZETŐ: Milyen az autójavítók és a közlekedési hatóság kapcsolata?

N.I.: A hatóság a vonatkozó rendeletek alkalmazója, végrehajtója. Az autófenn tartás is csak a maga törvényes keretei között és rendje szerint történhet, mivel kiemelten veszélyes üzem és komoly részese a környezetszennyezésnek, ezért indokolt a kiemelt figyelem. Ezt nem csak tudomásul veszik a javítók, hanem érdekük is, mert munkát hoz a számukra. A közlekedésbiztonsági ellenőrző vizsgálatok korábban, feljogosítással, részben a fenntartókhoz kerültek, a környezetvédelmi vizsgálatok pedig elejétől fogva szinte kizárólagossággal. Ha ez akkor nem is tudatosult, új korszakot nyitott. A vállalkozásban végzett tevékenységnek rentábilisnak kell lennie, aki kiengedte a szellemet a palackból, annak tudnia kellett. Ez ugyan az autósra háruló, rendeletileg előírt kötelezettség, de a szolgáltatást nyújtók a szolgáltatói piac résztvevői. Van, akinek kiegészítő tevékenység, van, aki ebből él.

Eklektikus rendszer épült ki már a kezdetekben, és mind a mai napig fennmaradt, nem sikerült tisztába tenni a viszonyrendszert. Mindig felemás megoldások, következetesen végig nem vitt reformok kísérték. A rövid pórázon tartás volt a taktika, mit engednek, mikor engedik, kinek engedik és kinek nem. Nem sikerült egységes informatikai rendszert sem kiépíteni. Egy műszaki megvizsgálást (ez a cél!) „sikerült” egy meglehetősen bonyolult adminisztrációs rendszerrel, nem mondom azt, hogy gúzsba kötni, de az igaz, hogy alaposan elbonyolítani. Mindezt sajnálatosan az ügyeskedés és a korrupció sok helyen megmetyeljezi. Hiányolom a gyakorlatból, a „tűzvonalból” származó visszacsatolást, és nem egyedül az íróasztalnál született döntések mindenáron való átkényszerítését. Ez nem sikerülhet és nem is sikerül.

A járművizsgáztatás a gyorsan fejlődő technika mellett, egyre nagyobb feladatot ró a vizsgáztatást végző személyre. Nem - megosztott felelősséggel - többre. Egyre, egy felelős személyre! Az oktatásnak – súlypontjában gyakorlati ismeretekkel – alapvető szerepe van.

AUTÓVEZETŐ: A láttelel Ön szerint a közelmúlt és a jelen állapotáról nem túl rózsás képet mutat. Hogyan látja a mai, megújult NKH tevékenységét?

N.I.: Az NKH új vezetése számos eddigi gyakorlattal szakítani kíván, a továbbvitelt többnyire új vezető munkatársakkal hajtja végre. Ez önmagában sem a könnyű átállás feltétele, ehhez a régiós rendszerre való áttérés és a létszámleépítés társul. Közben a feladatok megszorodnak. Alaposan beleszaladtak egy megreformált vizsgarendszerbe. Talán nem tudták, hogy a korábbi reformokat az elődök – különböző okokból - állandóan halasztották,

néha évekre. A mostani meghirdetést a szakma nem vette túl komolyan, mindent az utolsó pillanatra halasztott, amikor már látta, hogy ebből jottányit sem ereszt a hatóság. A hatósági oldalon is sok volt a fehér folt, tesztfázison éppen átesett – ha átesett – programok, eljárások robbantak be a vizsgáztatási rendszerbe. Fél évvel korábban még nem volt egyértelmű, hogy vajon mindenkinek kötelezően át kell-e térnie az integrált vizsgálatra vagy nem. Aztán az idő mindent megoldott.

Ezt előre kell bocsátani, mert látható, hogy nem könnyű a pálya. Lehetőségeik, ha így maradnak az állami „kiméreték”, erősen korlátozottak. Lehet, hogy éppen ez fogja segíteni hazai pályán, hazai résztvevőkkel tovább racionalizálni a rendszert. A hatósági járműműszaki megvizsgálási feladatokat többségében a feljogosítottaknak át kell adni, tevékenységüket irányítani és ellenőrizni kell. A vállalkozásnál – e tevékenység végzésében – a rentabilitás feltételeit biztosítani kell egységes díjjal és megfelelő visszatérítéssel, vagy díjmegosztással. A járműműszaki szakértőket testületbe kell összefogni, ez lehet, vagy legyen állami felügyeletű, mely szervezet látja el felügyeletüket, továbbképzésüket, és ha így alakulna a rendszer, irányításukat. A hatóság ezzel a szervezettel összefogva határozná meg a rendszer továbbfejlesztését. Mindennek alapfeltétele az átfogó, központi informatika.

Az NKH rendeletalkalmazó. A végrehajtás mikéntjében, az eljárás módjában azonban van szabadsága, mérlegelési lehetősége. Mivel ő van közel a gyakorlathoz, érzékeli, ha valami nem az elképzeléseknek megfelelően működik. Ezt nem „erőből” kell kezelni, mereven ragaszkodva a leírtakhoz (mert az lehet, hogy

nem jó!), hanem racionálisan. Erre, és sok minden más feladat teljesítésére a hatóságnak egyre képzetebb személyi állományra lesz szüksége.

AUTÓVEZETŐ: Mit tekint eredménynek, jó trendnek, és mi az, amivel elégedetlen?

N.I.: Amit most felsorolok, az az általam képviselt vállalkozói érdekvédelmi egyesület, az AOE véleménye is egyben.

Az NKH-nak azt a törekvését és intézkedés sorozatát, üdvözlendőnek tartjuk, amely egységességet, átláthatóságot, ellenőrizhetőséget, korrupció-mentességet tűz ki célul.

Az informatikai fejlesztést, mely ennek az alapja.

Azt, hogy a hatóság lassan megszűnő piaci szerepét, és irányító és ellenőrző feladatok ellátására készül fel. Azt, hogy erősíti konzultációját a piaci szereplőkkel, kommunikációja sajtóban, interneten, szakmai fórumokon nagyobb nyíltságot mutat.

Hogy mi az, amiben még előrelépést várok?

Mondhatnék sok apróságot, mely korrekcióra szorul, nem sorolom fel, mert ezt a munkaértekezleteken kell majd felvetni, orvosolni. Van azonban a vállalkozások egy alapvető igénye, az, hogy legyen kiszámíthatóság, a lehetőségekhez képest biztos előrelátás, jövőkép. A kiszámíthatóságot az intézkedések időtervének, a várható beruházásoknak az ismerete, a szabályzatok időbeli kiadása, az ellenőrzések tartalmának és a szankcióknak a közzététele, a díjak várható alakulása stb. együtt jelenti. Ennek kialakítására a kormánynak és hatóságainak, melynek a gazdaságot kell erőteljesen segítenie, törekednie kellene.

AUTÓVEZETŐ: Lapunk címéhez is igazodva had kérdezzem meg, mi a véleménye az autóvezetésről, a közlekedésbiztonságról?

N.I.: Ha elbírja a nyomdafestéket, amit gondolok a dologról, elmondom. Kezdem azzal, hogy sajnálom azokat, akiknek terhe, hogy az EU szándékának megfelelően, a halállal végződő balesetek számának drasztikus csökkenését elérjék, mert aligha érhetnek el eredményt. Olyan közlekedési közállapotaink vannak, melyek mellett ez évtizedekig sem lesz teljesíthető. Sőt! Az összképet erőteljesen rontja, tranzitforgalmunk minősége. Nem túl fegyelmezett, sokszor halálosan fáradt gépkocsivezetők haladnak át az országon. De maradjunk a mieinknél! A közlekedési morált bíráljuk. Szerintem ezt önmagában nem lehet szemlélteni, mert ez csak vetülete az általános morálnak, kiemelten az üzleti élet moráljának. A közúti közlekedés társas „játék”, ebben az országlakosság bizonyítványa elégséges alá. Városban, autópályán a „ki, kit győz le” küzdelme folyik. Mintha minden hétköznapi sikertelenségért, itt akarnánk az emberek elégtételt venni a másikon. Butaság, erőszakosság, önzés – ezek a közlekedésben résztvevők jellemző tulajdonságai, ha úton vannak. Akik erre felkapják a fejüket, kikérhetik maguknak az általánosítást.

Én szomorúan azt mondom 70-30% az arány a nem kellően közlekedésszocializáltak „javára”. A franciáknál például, ahol nem volt túl jó a helyzet korábban, ezt 30-70%-ra tudták fordítani. Az M1 és M7 közös szakasza mellé lelátót kellene építeni, mert nincs az az autóverseny, mely ennél izgalmasabb lenne. Naponta vezetve, évente legalább hatvan ezret, túl az egy millió kilométeren, azt látom, mintha az „öld meg és uralkodj!” lenne egyre inkább az alapelv. Ha a társadalom egészsége nem javul, egymás tisztelete nem erősödik, a közúton sem várható semmi javulás. **AV**

HIMA Tamás

Évadzáró motoros túra

A Spuri-Suli szervezésében

Tegnap még izgalommal és feszültséggel teli vizsgázók voltak – ma már egyenrangú partnerek a közúti forgalomban a motoros-társadalom képviselőiként.

Talán így lehetne a legfrappánssabban jellemezni azt a történetet, amelynek a Spuri-Suli „jóvótából” ismét részesei lehettünk, az Autóvezető szerkesztőjeként, egyszersmind a motorostúrán sok kedves résztvevő volt vizsgáztatójaként. Aki nem teljesíti a vizsgakövetelményeket, azon a vizsgán természetesen nem mehet át, de a vizsgázók többsége ezt tudomásul veszi, és azt is, hogy ez esetben még gyakorolnia kell. A sikeres vizsga teljesítésével megszerzett motorkerékpár-vezetői engedély egy életre szól, és mindannyiunknak az az érdeke, hogy ez az élet minél tovább tartson...

Mindesetre jól esett a sok ismerős arcot látni a túrán résztvevők között, és talán még ennél is jobban esett, hogy sok kezdő motoros felismerte és barátsággal köszöntötte az őt valaha vizsgáztatott vizsgabiztosot akkor is, ha ő éppen erre a volt jelöltre már nem emlékezett.

Az idei évad a Duna-Plaza „névre hallgató” fővárosi vizsgahely volt motoros-tanulóinak, oktatóinak szempontjából szerencsére most halálos közúti esemény nélkül telt el, nem úgy mint a tavalyi esztendő, ám súlyos közlekedési balesetre – nem a motoros oktatás keretében, de az abban részt vevők által érintett ré-



gázott tanulók, vizsgabiztosok – a Duna-Plaza parkolójából az Árpád-hídon át a szentendrei Pap-szigetre hajtottak, ahonnan rövid pihenő után Pilisszentlászlón át Visegrádra vezetett a látványos konvoj útja. Mivel az időjárás közben megjavult, a túra résztvevői úgy döntöttek, hogy Esztergomig még elmennek, majd onnan a fővárosi vizsgahelyre, a Duna-Plaza parkolójába tértek vissza, hogy az addigra elkészült bográcsban főtt jóízű ételt még együtt, barátságban elfogyaszthassák.

Találkozunk jövőre is ugyanitt, mindenkit visszavárunk!

Vizsgáztatók és vizsgázottak egy konvojban

GÉGÉNY István

A balesetmegelőzés jelene és jövőképe

A balesetmegelőzésről általában

A közlekedésbiztonság kérdése az ezredforduló óta az Európai Unióban abszolút prioritást élvez. Ennek oka, hogy évente több, mint 40.000 ember veszíti életét a közösséghez tartozó tagállamok közútjain (2007-ben mintegy 43.000 fő), s százezrek szenvednek különböző jellegű sérüléseket. Elmondható, hogy minden harmadik uniós polgárból egy fő élete során valamikor megsérül közlekedési balesetben. A balesetek anyagi kihatása is jelentős, mert az Euro százmilliárdokban mérhető károk az EU bruttó nemzeti termékének (GNP) mintegy 2 %-át teszik ki.

A közlekedésbiztonság javítása érdekében az ezredfordulót követően különböző közlekedéspolitikai programok láttak napvilágot, melyek konkrét – azaz számokban kifejezett, ezáltal mérhető – célkitűzéseket tartalmaznak.

Az EU 2001. évi Fehér Könyvének célkitűzései jól ismertek: a Bizottság 2010-ig 50 %-kal kívánja visszaszorítani a közlekedési balesetben meghalt személyek számát.

Magyarország 2004-ben elfogadott nemzeti közlekedéspolitikai programja (címe: „Magyar Közlekedéspolitikai 2003-2015”) a közösségi szándéknál enyhébb célkitűzéseket tartalmaz. A megfogalmazott cél: a személyes balesetek és a halálos áldozatok számának 2010-ig történő 30 %-os, valamint 2015-ig történő 50 %-os csökkentése.

Az elmúlt évek közlekedésbiztonsági folyamatait elemezve egyértelművé vált, hogy Magyarországon a vállalt célkitűzések teljesítésére csak abban az esetben van esély, amennyiben határozott, átfogó jellegű és célirányos kormányzati intézkedések bevezetésére, valamint a tevékenységet biztosító feltételrendszer jelentős átalakítására kerül sor. A szakmai vélemények alapvetően megegyez-

nek abban, miszerint a közlekedésbiztonság szerteágazó problémáit egyetlen minisztérium nem képes kezelni, a hatékony intézkedésekhez a tárcák és a szakterületek koordinált összefogása elengedhetetlenül szükséges.

Ennek oka a közlekedésbiztonság komplexitásában rejlik. Kizárólag rendészeti eszközökkel jelentős és tartós eredményeket elérni nem lehet, mert a gépjárművezető képzés, a jogszabályi környezet, az infrastruktúra, továbbá a prevenció ugyanúgy szerves és nélkülözhetetlen területei a közlekedésbiztonság javításának. Hatósági oldalról a közlekedésbiztonság vonatkozásában alapvetően a represszív és a preventív tevékenységek szerepét lehet kiemelni.

A represszív tevékenység nem más, mint az ellenőrzésre feljogosított hatóságok – hazánkban alapvetően a közlekedésrendészet és a Nemzeti Közlekedési Hatóság – rendszeres közúti ellenőrző tevékenysége, mely sajátossága a „láthatóság”, a jelentős visszatartó hatás, valamint az intézkedések és az eredmények számokban való mérhetősége.

A preventív tevékenység a közúti balesetek megelőzésére irányul, jellegében és módszereiben jelentősen eltér

a közúti ellenőrzésektől, s további ismertetője, hogy az egyes megelőzési intézkedések hatását konkrétan (az elkerült balesetek számára lebontva) mérni nem lehet.

A megelőzés szükségességét és a benne rejlő lehetőségeket jól jelzi, hogy a közlekedési balesetek abszolút zöme emberi hibára vezethető vissza.

Balesetmegelőzés nélkül közlekedésbiztonsági tevékenység nem létezhet. A prevenció természetesen nem helyettesítheti a hatóságok által végzett közúti ellenőrző tevékenységet, ugyanakkor sajátos feladatrendszerrel és eszköztárával nélkülözhetetlen részese a közlekedésbiztonság javítására irányuló tevékenységnek. A balesetmegelőzés gyűjtőfogalom, mely a már klasszikusnak tekinthető felvilágosító és kommunikációs tevékenység mellett a közlekedésre nevelést, a járművezető képzést és a tudományos tevékenységet is magába foglalja, de hatásköre az infrastrukturális és szabályozási kérdésekre is kiterjed.

A preventív tevékenységnek alapvetően a kiemelt közlekedésbiztonsági célterületekre kell irányulnia. A balesetmegelőzéssel szembeni elvárás, hogy eszköztárában és módszereiben követnie kell az élet és

a társadalmi folyamatok változásait. A korszerű felvilágosító és kommunikációs tevékenység a mai Európában rövid, lényegre törő információk közlésével, valamint sokkoló jellegű kampány-elemekkel közvetíti a szükséges információkat, melyek a szabályszegések várható következményeit mutatja be, ill. érzékelteti. Fontos a célcsoport pontos meghatározása, az egyszerű és közérthető üzenetek közvetítése, az optimális kommunikációs csatorna kiválasztása és hogy az információk a „célzott csoport” nyelvén fogalmazódjon meg.

A megelőzésben igen nagy lehetőségek rejlenek, mégis a jelentőségét még sokan nem ismerték fel. Az EU Fehér Könyve is jelentős hiányosságként értékeli, hogy „a közúti balesetek megelőzését célzó erőfeszítések még mindig elkeserítően elégtelenek”, a megelőzésre fordított pénz – ami a biztosító társaságok által a kártérítésre és javításokra folyósított összegeket is tartalmazza (!) – a balesetek összköltségének kevesebb, mint 5 %-át teszik ki.



Ugyanakkor a preventív intézkedések haszon-költség hányadosa közismerten jó. Az EU által támogatott ESCAPE projekt (2002.) megállapításai szerint a felvilágosító és kommunikációs tevékenység haszonszorzója 3,0, azaz a befektetett összegek – a balesetek számának csökkenése következtében – e területen háromszoros megtérülést eredményeznek.

A balesetmegelőzés Magyarországon

A kezdetek

Magyarországon a balesetmegelőzés a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény előírásainak megfelelően állami feladat, mely több tárca, állami szerv, társadalmi szervezet, intézet, érdekképviselő, magánszemély stb. együttműködésével valósul meg, ugyanakkor a feladatok végrehajtása jelentős mértékben a rendőrséghez kötődik.

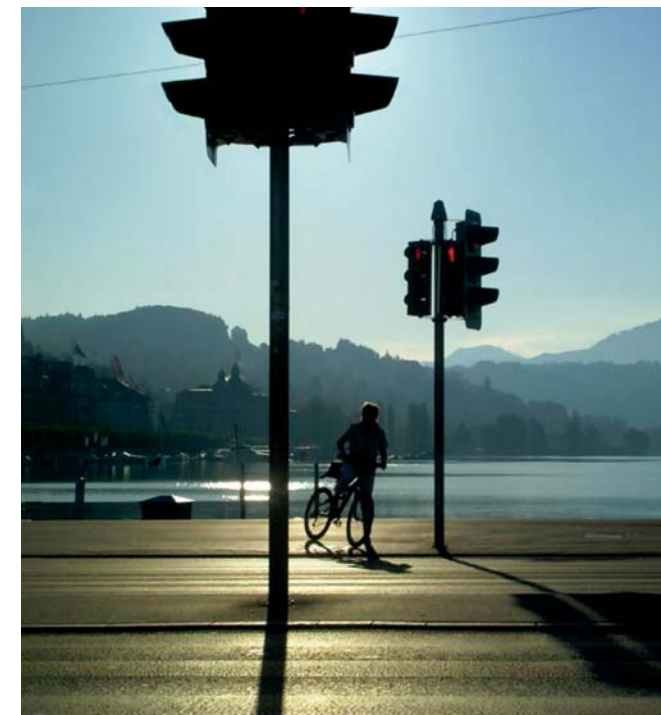
A közúti közlekedés biztonságáról szóló 2002/1992. (HT.2.) Korm. határozat 7/a pontjában foglaltak értelmében a balesetek megelőzésére szolgáló közlekedésbiztonsági te-

vékenységet – mind területi, mind pedig országos szinten – a rendőrség közlekedési szolgálatának irányításával, a közlekedési felügyelet (napjainkban: Nemzeti Közlekedési Hatóság) közreműködésével kell folytatni.

Hazánkban a balesetmegelőzési tevékenység szervezett formában több, mint négy évtizedes múltra tekint vissza, s nemzetközileg elismert tradíciókkal, eredményekkel rendelkezik.

A szervezett balesetmegelőzési tevékenység kezdete az 1972. évhez köthető, amikor a 2024/1972.sz. minisztertanácsi határozattal létrehozták az Országos Közlekedésbiztonsági Tanácsot (OKBT). Az OKBT életre hívását az indokolta, hogy a hazai közúti közlekedés fejlődése az 1960-as évek végére rendkívül felgyorsult, a gépjárműpark rohamosan fejlődött, s a baleseti kockázat növekedésével együtt a közlekedésbiztonság szerepe is előtérbe került.

Az OKBT 1973-ban kezdte meg a tevékenységét, s a kezdetektől fogva jelentős sikereket ért el a hazai balesetmegelőzés területén. Műkö-



dését fennállásának 29 éve alatt színvonalas tevékenység jellemezte, mely gyakorlatilag a közlekedésbiztonság valamennyi területére kiterjedt.

Az OKBT feladatai között kiemelt helyen szerepelt a közúti közlekedésre neveléssel, oktatással, a balesetmegelőzéssel kapcsolatos felvilágosító, információs és propaganda tevékenység, melynek az évtizedek során közmegelegedésre tett eleget. Az általa készített kiadványok, a fiatalok és idősebbek által egyaránt kedvelt rádió- és televízió műsorok, oktatófilmek, továbbá az általa szervezett vetélkedők, s tudományos rendezvények jól szolgálták az akkori idők közlekedésbiztonsági érdekeit.

A rendszerváltás időszakának jogszabályi változásai a balesetmegelőzési tevékenységre, annak jellegére és végrehajtására is hatást gyakoroltak. Az 1989. évi II. Törvény hatályba lépését követően az állami feladatokat végrehajtó, de társadalmi szervezetként működő OKBT működtetése és finanszírozása jelentős problémákba ütközött. Ezért a Nemzeti Közleke-

désbiztonsági Program megjelenését megelőző évben, 1992-ben a kormány – elismerve és megköszönve az OKBT addigi sikeres tevékenységét - visszahívta a belügyminisztert és a közlekedési minisztert az OKBT elnökségéből, s így a szervezet működése gyakorlatilag befejeződött. A 2002/1992. Korm. Határozat előírásaival összhangban, a preventív feladatok állami végrehajtására még abban az évben - egészen pontosan 1992. november 24-én - létrejött az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság (ORFK-OBB).

Az ORFK- Országos Balesetmegelőzési Bizottság

Az ORFK-OBB a rendőrség irányításával működő, közlekedésbiztonsági kérdésekben tanácsadó, javaslattevő, véleményező, koordináló, a közlekedésbiztonsági propagandát szervező, irányító, önálló jogi személyiséggel nem rendelkező szervezet.

Az ORFK-OBB tevékenységének irányítását és koordinálását alapvetően az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztály végzi, míg a végrehajtási, to-

vábbá a nem országos szintű szervezési feladatok a közlekedésrendészeti szolgálati ág területi és helyi szerveinél jelentkeznek.

Az ORFK-OBB az OKBT által megkezdett preventív tevékenységet továbbfejlesztette, új alapokra helyezte, s fennállásának eddigi 16 éve alatt sikeresen és eredményesen működött. Kevesen tudják, hogy az ORFK-OBB által végzett preventív tevékenységnek számos olyan formája van, melyek egész Európában egyedülállóak (országos szintű közlekedésbiztonsági versenyek, rendezvénysorozatok stb.). A sikeres tevékenység oka alapvetően az ORFK-OBB irányításában, valamint az országos balesetmegelőzési hálózat létrehozásában és a társadalmi kapcsolatok kiszélesítésében rejlik.

Elmondható, hogy napjainkban az ország valamennyi részén balesetmegelőzési bizottságok működnek, s a több mint 40 területi és helyi bizottság munkájában mintegy 400-450 fő közvetlenül érintett.

Az ORFK-OBB tevékenysége sokrétű, gyakorlatilag a balesetmegelőzés



valamennyi területét lefedi. A hagyományosnak tekinthető felvilágosító és kommunikációs tevékenység végzése gyakorlatilag a közlekedők valamennyi rétegére kiterjed. A főbb intézkedések és kampányok alapvetően a legveszélyesebb közlekedési magatartások ellen irányulnak (sebességtúllépés, ittas járművezetés, biztonsági öv használatának elmulasztása, közúti közlekedés legvédtlenebb résztvevőinek a védelme stb.). Elmondható, hogy napjainkban az ORFK-OBB a média valamennyi területén jelen van, sokoldalú felvilágosító és kommunikációs tevékenységet, valamint célirányos kampánytevékenységet folytat, továbbá eredményeket ért el a közlekedésre nevelési tevékenység területén.

A Bizottság tevékenysége a hazai és nemzetközi szemináriumok szervezésében és végrehajtásában, valamint tudományos kutatásokban és jogszabály-módosítási javaslatok formájában is megjelenik.

Az ORFK-OBB működésének azonban megvannak a maga természetes korlátjai. Példaként említhető, hogy a Bizottság - bár médiakapcsolata igen jelentős - alapvetően a közlekedésrendészetten keresztül képes közvetlen formában a hatását kifejteni, a különböző tárcák preventív tevékenységének összefogására nincs lehetősége, s a közlekedésbiztonsági tevékenységet biztosító feltételrendszer kialakításában, ill. módosításában a szerepe erősen korlátozott.

A 2261/2007. Korm. Határozat

Az ezredfordulót követő, összességében kedvezőtlen közlekedésbiztonsági folyamatok annak a valószínűségét vetítették előre, hogy a trend folytatódása, és a szükséges kormányzati beavatkozások elmaradása esetén a 2010-re meghatározott közlekedésbiztonsági célkitűzések

nem teljesülnek. Ezért az elmúlt időszakban számos olyan intézkedés kiadására került sor, melyek a közlekedésbiztonság javítására irányultak. A jogszabályi háttér szigorítása (objektív felelősség bevezetése, pontrendszer módosítása, „zéró tolerancia” elv alkalmazása az ittas vezetés terén stb.) mellett a folyamat egyik eleme a 2261/2007. (XII.29.) Korm. Határozat megjelentetése a közúti közlekedésbiztonság javításával kapcsolatos állami feladatokról.

A határozatában a Kormány a közúti közlekedésbiztonságot érintő feladatok végrehajtásának koordinálásával a gazdasági és közlekedési minisztert bízta meg, a közlekedésbiztonsági intézményrendszert pedig egy szakállamtitkári szintű Tárcaközi Bizottság létrehozásával fejlesztette tovább.

A jövőben az aktuális közlekedésbiztonsági feladatok végrehajtására három éves időtartamokra akcióprogramot, azon belül pedig éves intézkedési terveket kell készíteni. Magyarországon a közlekedésbiztonság javítását célzó intézkedések során eddig még nem valósult meg az a széleskörű összefogás a releváns kormányzati és azon kívüli szervezetek között, mely a sikeres együttműködést szolgálja. A Tárcaközi Bizottság gyakorlatilag ezt a felső szintű összefogást hivatott reprezentálni, s tevékenységének eredménye a közeljövőben minden bizonnyal a balesetmegelőzés területén is megmutatkozik.

A balesetmegelőzés jövőképe

A balesetmegelőzési tevékenység hatékonyságának növelése alapvető társadalmi érdek, mely megkívánja, hogy a prevenció kérdésköre a legfelsőbb szintű politikai támogatást élvezze.

A kormányzati szintű irányítás teremtheti meg a lehetőséget a jogszabályi környezet megfelelő átalakítására, a tevékenységhez szükséges anyagi eszközök biztosítására, a célok egységes meghatározására, valamint a párhuzamosságok elkerülésére.

Ezért a közeljövőben egy olyan új - kormányzati szintű - irányítási rendszert kialakítása látszik szükségesnek, mely képes biztosítani a közlekedésbiztonsági, s azon belül a balesetmegelőzési feladatok megvalósítását, kiemelt kezelést, s az egyes tárcák hatékony együttműködését. A balesetmegelőzés új irányítási rendszerének kialakítását egy előzetes - hatásvizsgálatokat is tartalmazó - tanulmány elkészítésének, valamint az érintett tárcák, továbbá a közúti közlekedésbiztonságban érintett más szervek, szervezetek, érdekképviselők (stb.) együttműködésének szükséges megelőznie.

Az új irányító szerv feladatát a prevenció főbb irányainak, a prioritásoknak a meghatározása, továbbá a működési feltételek meghatározása, és annak biztosítása képezné.

A jelenlegi elképzelések szerint – összhangban a 2261/2007 (XII.29.) Korm. határozat előírásaival - az új irányítási testület elnöke a közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter, társelnöke pedig és az igazságügyi és rendészeti miniszter lenne.

Az irányítás az érintett miniszterek tevékenysége mellett egy felső szintű irányító szerv (pl. tárcaközi bizottság) létrehozását is feltételezi, mely az érintett szaktárcák kijelölt képviselőiből állna.

Az új szervezet megnevezésére – az Országos Bűnmegelőzési Tanács mintájára – javaslatként az „Országos Balesetmegelőzési Tanács” fogalmazható meg.

A balesetmegelőzési feladatok végrehajtása vonatkozásában a tárcák közötti munkamegosztás kérdését meg kell oldani.

Az új típusú irányítás mellett külön kell említést tenni a végrehajtási tevékenység jövőjéről.

Több szakember egybehangzó véleménye szerint a balesetmegelőzési feladatok végrehajtása terén alapvető beavatkozások nem szükségesek, azt a jelenlegi szinteken és területeken meg kell hagyni. Ennek számos oka van. A tradicionális elemek mellett a megbízható működés, a feltételrendszer megléte és a kapcsolatok kiépítettsége jelentős változtatások megvalósítását ma még nem indokolja.

A közlekedésbiztonsági, s azon belül a balesetmegelőzési feladatok végrehajtásában a jövőben is kiemelt feladat hárul a rendőrségre – különösen annak közlekedésrendészeti szolgálati ágára –, s a Nemzeti Közlekedési Hatóságra.

Tény, hogy a preventív munka területén napjainkban meghatározó a tevékenység rendőrséghez kötöttsége. A balesetmegelőzés terén szerzett 35 éves tapasztalat mellett az sem hagyható figyelmen kívül, hogy bizonyos balesetmegelőzési feladatok végrehajtásához szükséges személyi háttérrel – különösen a területi és a helyi szinten – jelenleg csak a közlekedésrendészet rendelkezik.

A Nemzeti Közlekedési Hatóság közlekedésbiztonsági tevékenysége a közlekedésigazgatási és az ellenőrzési feladatok mellett a balesetmegelőzésre is kiterjed.

A preventív tevékenységben való érintettség mellett a Hatóság kiemelt szerepe abban is rejlik, hogy a közlekedésbiztonsági feladatok teljesítéséhez szükséges pénzügyi források jelentős részét az általa végzett járműműszaki tevékenység biztosítja.

A preventív munka természetesen

csak akkor lehet hatékony, ha a végrehajtásában érintett szervek összefognak, egyeztetnek, s előre tervezett módon együttműködnek. Ennek megfelelően a Nemzeti Közlekedési Hatóság és a rendőrség közlekedésbiztonsági tevékenységét az eddiginél is szorosabb és precízebb együttműködésnek kell jellemeznie.

A balesetmegelőzés végrehajtása terén a jelenlegitől eltérő bármilyen változtatás bevezetése megfontolandó. Tisztában kell lenni azzal, hogy a tevékenység gyökereit érintő „drasztikus méretű” beavatkozások a feltételrendszer átalakítása és a járulékos elemek miatt jelentős többletköltségeket igényelnek, továbbá olyan zavarokat idézhetnek elő balesetmegelőzési munka végzésében, melyek egyértelműen visszavethetik a tevékenység hatékonyságát, s – ha ideiglenesen is, de – szétzilálhatják a kiépített kapcsolatrendszerét. Mindezekre tekintettel célszerű, hogy az új, kormányzati szintű irányító testület a közeljövőben alapvetően elvi jellegű irányítást végezzen, s a különböző szinteken (területi, helyi stb.) történő végrehajtási folyamatokba közvetlen formában ne avatkozzon be.

Az elvi irányítás - a teljesség igénye nélkül – az alábbiakra terjedhet ki:

- a közlekedésbiztonsági célkitűzések, a három éves akcióprogramok és az éves intézkedési tervek feladatainak meghatározására,
- a közlekedésbiztonság súlyponti „beavatkozási” területeinek meghatározására (pl. az olyan kiemelt területek, mint a gyorsajtás, az ittas vezetés és a biztonsági öv használatának elmulasztása mellett legújabbban a motorkerékpárosok és az idős személyek közlekedése, valamint a gyorsforgalmi utak közlekedésbiztonsága ad okot komoly aggodalmakra),

- a rendszeres helyzetelemzéseknek megfelelően új preventív beavatkozási területek feltérképezésére,
- egyfajta „egységes vezérlőelv” bevezetésére a nagyobb hatékonyság és a párhuzamok elkerülése érdekében,
- koordinációs feladatok ellátására, a végrehajtásban érintett szervek és szervezetek balesetmegelőzési tevékenységének összefogására, időszakos összesített értékelések elvégzésére,
- a balesetmegelőzéshez szükséges működési feltételek biztosítására,
- a nemzetközi balesetmegelőzési szervezetekkel való kapcsolattartásra,
- a közvélemény tájékoztatására.

Végezetül a közlekedésbiztonsági, s azon belül a balesetmegelőzési munka új irányainak, s beavatkozási területeinek meghatározásakor figyelembe kell venni azt is, hogy jelenleg még számos olyan terület van, amelyek eddig „kiaknázatlan” lehetőségeket rejtnek.

Jelentős potenciál rejlik például a gépjármű biztosítás és a gépjárművezető képzés területén, mely indokoltá teszi annak a vizsgálatát, hogy a biztosítókat és a gépjárművezető képzésben részt vevő intézményeket, vállalkozásokat hogyan lehetne érdekeltté tenni a biztonságos közúti közlekedésben.

A közeljövőben nagyobb hangsúlyt kell fektetni a nemzetközi tapasztalatokra is, mert a külföldön már bevált módszerek és legjobb gyakorlatok („best practice” elemek) ismerete nagyszerű lehetőséget teremt az egyes intézkedések esetleges hazai alkalmazására. Ugyanakkor tény, hogy egyes külföldi megoldások átvételére, valamint alkalmazására csak a nemzeti sajátosságok és jogszabályi környezetünk figyelembe vételével van lehetőség.

GYURIS István

Az észleléstől a megállásig (a „Járművezetés elmélete” c. jegyzetből)

Járművezetés közben a modern, „motorizált ember” talán legnagyobb problémája az idő, a távolság és a sebesség, amelyek helyes becslése, érzékelése nem könnyű.

Az autóját, motorkerékpárját vezető ember helyzetfelismerését, reagálását, minden egyes mozdulatát a rendelkezésére álló távolság, valamint az általa és mások által vezetett jármű pillanatnyi sebessége, mozgásállapota határozza meg döntően, függetlenül attól, hogy kormányzásról, gázadásról vagy fékezésről van szó. Az embert legfeljebb jó harmincas tempóra szabta a Teremtő, de ő maga az autót óránként 150-180 kilométerre, sőt még többre tervezte. Így nem marad más hátra, mint hogy „megcsalja” saját érzékszerveit, hogy idegen erő segítségével gyorsabban haladhasson, mint amire önerőből képes lenne. Teszi az ember ezt úgy, hogy semmiféle saját „berendezése” nincs a sebesség mérésére, annak biztonságos megítélésére,

ezúttal figyelmen kívül hagyva a sebességmérő órákat, amelyek egyébként sem az ember része. Csak azokból a „külvilágból” érkező információkból gyűjthet össze egyfajta sebességbecslő képességet, amelyeket a fülbe jutó zajok, a testére ható gyorsulások, rázkódások, menetszél, vagy a szeme előtt filmszerűen futó események jelentenek.

Az automobil, a születése óta eltelt több mint 120 év alatt állandóan és sokat fejlődött, de napjaink korszerű autói éppen a legszükségesebb információknak a vezetőhöz való eljutását nehezítik meg. A járművek olyannyira kényelmesek és aerodinamikailag fejlettek, hogy alig hatol be „az utca zaja” az utastérbe. A motorházból érkező zajokat a motor felfüggesztése, tokozása szűri ki. A lengéscsillapítók, a rugók, a kerékfelfüggesztések minimálisra csökkentik az útburkolat keltette rezgéseket, lengéseket. Az ember pedig, ahelyett, hogy népileg javítani igyekezne helyzetén,

hogy a rendelkezésére álló minimális információt képes legyen felfogni, gyakorta hangos, zenére hasonlító dübörgéssel tereli el figyelmét, izolálja érző- és hallóidegeit.

Az autók műszaki sebességének növekedésével, különböző konstrukciós megoldásokkal, a biztonság is igyekezett lépést tartani. Ezzel szemben az ember még mindig a régi – egy igen lényeges tekintetben biztosan. Az az idő, amelyre az embernek 100 évvel korábban és ma is szüksége van ahhoz, hogy egy váratlan történést, eseményt észleljen, és a benne kiváltott „sokkot” (például vészfékezésre kényszerítéskor) feldolgozza, megválassza a szükséges reakciót, majd eljusson a jármű reagálásáig, általában 0,8-1,2 másodperc. Mindez jórészt független attól, hogy a jármű sebességmérő órája éppen mennyit mutat.

Eközben a jármű halad, sokszor elképesztő sebességgel. Az ember ilyenkor semmit sem tehet a gyakran életveszélyes időmúlás és távolságcsökkenés ellen. Tehetünk viszont azért, hogy az a bizonyos 0,8-1,2 másodperc közötti időszükséglet, az úgynevezett észlelési idő minél rövidebb legyen. Ehhez azonban a szükséges elméleti és gyakorlati ismeretek begyűjtése után, az észlelési- és a reakciósebesség állandó tréningjére van szükség, amely két részből



Sebesség km/h-ban	Sebesség m/s-ban	0,8-1,2 s reakcióidő alatt megtett út m-ben (észlelési+cselekvési idő)	Féktáv m-ben (s=t _r +t _f)	Féktávolság (reakcióidő+féktáv) m-ben	Féktáv különbség m-ben
30	8,3	6,6-9,9	4,9	11,5-14,8	3,3
40	11,1	8,9-13,3	8,8	17,7-22,1	4,4
50	13,9	11,1-16,7	13,8	24,9-30,5	5,6
60	16,6	13,2-19,8	19,6	32,8-39,4	6,6
70	19,4	15,5-23,3	26,9	42,4-50,2	7,8
80	22,2	17,8-26,6	35,2	53-61,8	8,8
90	25	20-30	44,6	64,6-74,6	10
100	27,7	22,2-33,4	54,8	77-88,2	11,2
110	30,5	24,4-36,6	66,4	90,8-103	12,2
120	33,3	26,6-39,6	78,4	105-118	13
130	36,1	28,9-43,3	93	121,9-136,3	14,4
150	41,6	33,3-49,9	123,6	156,9-173,5	16,6

1. táblázat: különböző sebességek mellett megtett utak ideális útviszonyok mellett
Jelmagyarázat: t_r - érintkezési idő - a fékpedál megnyomásától a súrlódó felületek érintkezéséig eltelt idő, t_f - felfutási idő - a teljes fékhatás kialakulásáig eltelt idő. T_e+t_f= t_k - fékkésedelmi idő.

állhat: egyrészt agyunk folyamatos tornáztatásából, veszélyhelyzetre való felkészítésből, másrészt a reagálás időközönként történő gyakorlásából. Agyunk - akár egy számítógép - egy váratlanul felbukkanó akadály észlelésekor, a szituációnak megfelelő reakció megválasztáshoz csak a korábban nem túl mélyre ásott és megőrzött „utasításkészletben” tud és fog keresni azonnal. Ami nincs a tárolóban, azt nem lehet onnan elővenni. Ami pedig túl mélyen van, annak az elővételéhez idő kell. Tanulás és gyakorlás hiányában a cselekvés ösztönös lesz, ami lehet jó, de rossz is. Kockázatos pedig, nem érdemes, mint ahogyan az, a kaszinóban szokás.

Ami a reakcióidő alatt megtett „rekcióutat” illeti, viszonylag könnyű helyzetben van az ember, hiszen az a jármű sebességével arányosan nő. Így például háromszoros sebességnövekedésnél háromszor hosszabb lesz a 0,8-1,2 másodperc alatt megtett út. Az autó ez idő alatt szabadon,

ki nem fejezhető lassulás nélkül „rohan” az akadály felé. Maradva a példaként felhozott „vérszékezésnél”, féktáv esetében, amely a jármű első reagálásától a jármű megállásáig, vagyis sebességének nullára csökkenéséig megtett utat jelenti, a fizika már másképpen rendelkezik. A féktáv ($v^2/2a$) a jármű sebességével négyzetes viszonyban van, az előbbieken példaként felhozott háromszoros sebességnövekedés - ideális útviszonyok mellett - kilencszeres féktávnövekedést eredményez. A táblázat jól mutatja egy gyakorlott és egy kevésbé gyakorlott vezető reakcióideje alatt megtett utakat és a féktávolságokat különböző sebességeknél:

• 50 km/h-s sebességnél egy kevésbé rutinos vezető 5,6 méterrel hosszabb féktávolságot produkál. Ez azt jelenti, hogy amikor a gyakorlott vezető már megállította járművét, a kevésbé gyakorlott vezető autója, még mindig közel 32 km/h-s sebességgel mozog;

• 90 km/h-s sebességnél ugyanezt a két vezetőt hasonlítva össze, a gyakorlatlan vezetőnek plusz 10 méter szükséges a megállásig, ami, a már álló járműhez képest, közel 43 km/h-s sebességet jelent;

• 130 km/h-s sebességnél ezek az értékek plusz 14,4 métert, és több mint 51 km/h-s sebesség;

• 150 km/h-s sebességnél, túllépve a magyar közutakon megengedett legnagyobb sebességet, egy gyakorlatlan vezetőnek „vérszékezéskor” plusz 16,6 méterre van szüksége a megállásig, ami a gyakorlottabb vezető járművének megállásakor, közel 55 km/h-s sebességű mozgást jelent.

A közölt példák sok veszélyre figyelmeztetnek, ami elsősorban ütközés esetén okozhat súlyos problémát. Egy „m” tömegű mozgó gépkocsi gázelvétel után mindaddig továbbgurul, amíg a súrlódási és egyéb veszteségek legyőzésére fordított munka, a jármű mozgási energiáját (vagy kinetikai energiáját) fel nem

emészti, amíg sebessége zérus nem lesz. A kérdés, mekkora munkavégző képességgel, mozgási energiával rendelkezik egy „m” tömegű, „v” sebességű jármű? A fizika törvényei szerint a mozgási energia a test tömegével és a sebesség négyzetével egyenes arányban áll. Ütközés esetén, a jármű mozgási energiája egyszerre, hirtelen emésztdődik fel, így „fékútja” nullával lesz egyenlő, aminek nagyobb sebesség esetén tragikus kimenetelű következményei lehetnek.

A példákban említett, kevésbé rutinos járművezetők, amennyiben a gyakorlott vezető által már megállított jármű vonalában a viszonyított sebességet valamilyen idegen - rugalmatlan és stabil - tárgynak való ütközés redukálja nullára, egy 1500 kg össztömegű jármű esetében a 2. táblázatban szereplő mozgási energiákkal, illetve fékezőerőkkel számolhatnak. Az érzékelhetőség megkönnyítése érdekében, az 5. oszlop azt a magasságot tartalmazza, amelyről a járművet leejtve, földet éréskor a jármű mozgási energiáját felemésztdő fékezőerő, megegyezne a 4. oszlopban található, a jármű idegen tárggyal való ütközésekor keletkező valóságos fékezőerővel.

A mozgási energia, illetve az azt felemésztdő hirtelen fékezőerő vázlatos bemutatása az ütközés vonatkozásában is kiválóan érzékelteti a sebesség, az idő és az út (távolság) szerepét a balesetek kimenetelében. Egy váratlan pillanatban észlelt „veszélyhelyzetben” az elvesztegetett reakcióidő és a pillanatnyi sebesség együttesen jelentős mértékben meghosszabbíthatják, vagy lerövidíthetik a veszély elhárítására rendelkezésre álló utat, távolságot. A táblázatban szereplő értékek számítása a következő képletek alapján történt:

Sebesség km/h-ban és (m/s-ban)	Tömeg kg-ban	Jármű munkavégző képessége (mozgási energiája) J-ban	Idegen tárgy fékező ereje N-ban	Leejtési magasság m-ben
30	8,3	6,6-9,9	4,9	11,5-14,8
40	11,1	8,9-13,3	8,8	17,7-22,1
50	13,9	11,1-16,7	13,8	24,9-30,5
60	16,6	13,2-19,8	19,6	32,8-39,4

2. táblázat: Ütközéskor keletkező munkavégző képesség a sebesség és a tömeg függvényében, s = 0,5 m-es energiaelnyelő úttal (zónával) számolva

Mozgási energia (E_m)= $mv^2/2$,
Fékezőerő (F_f) = $mv^2/2s$, ahol $s=0,5$ m
Helyzeti energia (E_h)= mgh , amelyből $h=E_h/mg$.
 $E_h=E_m$
A táblázatban feltüntetett fékezőerők nem kis mértékben viselik meg a járművet ütközéskor. Egy ilyen esemény bekövetkezésekor a viszonylag kis sebességek ellenére, a járműben ülők komoly sérüléseknek vannak kitéve. Egy 750 N (75 kg tömegű) súlyú embernek, amennyiben nincs rögzítve biztonsági övvel, ütközéskor a következő erővel kellene megtámaszkodnia (megkapaszkodnia) ahhoz, hogy helyén tudjon maradni:

$$F_k = ma = \frac{Gv^2}{2gs}$$

ahok F_k a megkapaszkodáshoz szükséges erő, G a kapaszkodó ember súlya, g a gravitációs erő, v a jármű ember sebessége, s a jármű energiaelnyelési útja.

- 32 km/h-nál 5 940 N,
- 43 km/h-nál 10 620 N,
- 51 km/h-nál 15 123 N,
- 55 km/h-nál 17 557 N.

Ekkora erővel legfeljebb az első két esetben lehetne megkapaszkodni, illetve megtámaszkodni komolyabb baj nélkül. A harmadik esetben csak akkor lehet túlélési esélyről beszélni, ha a jármű utasa elegendően nagy

és rugalmas felfekvő felületen tud megtámaszkodni. A negyedik, 55 km/h-s sebességű ütközésnél a jármű utasát csak a légszákok (bekötés nélkül árthat is!) és a gondviselés együttesen mentheti meg a visszafordíthatatlantól.

Ahhoz, hogy a súlyos sérülések, tragédiák elkerülhetők legyenek, szükséges és kötelező a biztonsági öv használata, amely ütközéskor, az utas hirtelen elmozdulásakor, a mozgási energia jórészt fokozatosan elnyeli. Biztonsági öv használatánál - 0,5 méteres övelmozdulással történő energiaelnyelés esetén - változatlan adatokkal számolva, a következő értékek adódnak:

- 32 km/h-nál 2700 N,
- 43 km/h-nál 4827 N,
- 51 km/h-nál 6874 N,
- 55 km/h-nál 7980 N.

A számított értékek összehasonlításával jól érzékeltető, hogy ütközéskor, valamennyi figyelembe vett sebességnél, komolyabb sérülések nélkül megúszható a baleset, ha az előírtaknak megfelelően használjuk a biztonsági övet.

E rövid kitérő rávilágított az idő, az út (távolság) és a sebesség nagyon is fontos szerepére. E három befolyásos, egymástól nem független tényezőnek azonban, további „felelőssége” van a balesetek bekövetkezésében.

HÓZ Erzsébet – BERTA Tamás

Forgalombiztonság

Forgalomtechnikai eszközök

Köztudott tény, hogy a közúti közlekedési balesetek bekövetkezésében az ún. „emberi tényező” játszza a leginkább meghatározó szerepet. Mindazonáltal ez a tény nem jelenti azt, hogy a közúti közlekedési rendszernek, közlekedésbiztonsági szempontból, csak ezt az elemét kell kezelni. Az emberi viselkedés megváltoztatása ugyanis lassú és progresszív folyamat. Ehhez képest a pálya / környezet faktor gyorsabban módosítható és a beavatkozás hatása objektív mérések alapján pontosan kimutatható.

A közlekedés biztonságának növelése alapvetően kormányzati feladat, amit nagymértékben meghatároz az országon belüli és kívüli célrendszer. Magyarország esetében a legfontosabb tényezők az EU által meghatározott célkitűzések, valamint a hazai közlekedéspolitikai által megfogalmazott célok. Hangsúlyozni kell, hogy mind az európai, mind a hazai közlekedésbiztonsági törekvések mögött stratégia, tehát stratégiai célok húzódnak. A közlekedés a társadalom és a gazdaság minden területét érinti, így annak biztonságát sem lehet lokális, ad hoc intézkedésekkel javítani, átfogóan kezelt stratégia mentén kell végezni a közlekedésbiztonsági munkát.

A megelőző és biztonságnövelő intézkedések hatékonyságának zálogai a kutatások és mérés-vizsgálatok.

A közlekedési rendszer dinamizmusa, a közúti közlekedés rohamos fejlődése megköveteli a folyamatos fejlesztést és rendszerspecifikációt.

A változásoknak kellő biztonsággal és szakszerű módon csak a kutatások intenzitásának növelésével felelhetünk meg.

A jelenlegi ráfordítás és intenzitás a hazai viszonyokhoz mérten – a

rendszerváltás óta eltelt időszakot vizsgálva – megfelelő. Ugyanakkor ahhoz, hogy az EU-tól való lemaradásunkat csökkentjük, a ráfordításokat meg kell többszörözni.

A közúti közlekedés kapcsán számos olyan terület említhető, mely a biztonság növelését segítheti. Egyik legfontosabb eszköz, ami a fentebb említett közlekedési rendszeremeken (út-jármű-ember) és azok interfészein keresztül a közlekedés biztonságát növelni képes, a forgalomtechnika.

Ezt felismerve a Magyar Közút Kht. 2006-ban pályázatot hirdetett a 2007, 2008. évi kutatás-fejlesztési program megalapozásához, ahol a forgalombiztonsági feladatok forgalomtechnikai eszközökre vonatkozó kutatásait, fejlesztéseit megalapozó tanulmányt a KTI Közlekedésbiztonsági és Forgalomtechnikai tagozata készítette.

A tanulmányban az üzemi kutatások célrendszerét és a mértékadó kutatási irányokat vizsgálták, milyen stratégiai prioritások mellett jelenik meg a forgalomtechnika, és melyek azok a területek, amelyek a legnagyobb figyelmet követelik. A hangsúlyt a forgalomtechnikai eszközök forgalombiztonsági vonatkozásaira, alkalmazásukra és üzemeltetésük-

re helyezték (a megbízási kiírásnak megfelelően) az alábbi témakörökben:

- útburkolati jelek;
- sebesség csökkentését szolgáló eszközök, település „kapuk”, sávelhúzások, védőszigetek;
- közúti visszatartó rendszerek (MSZ EN 1317 sorozat);
- egyéb forgalomtechnikai eszközök és beavatkozások.

Forgalomtechnikai eszközök és a forgalombiztonság kapcsolata

Tekintsük át a tanulmány - a korábban kijelölt forgalomtechnikai témakörökben - megfogalmazott megállapításait!

Útburkolati jelek

A szakirodalmi áttekintés tanulsága szerint az útburkolati jelekkel az üzemi kutatások jellemzően üzemi oldalon foglalkoznak.

Ha a műszaki előírásokat és szabványokat nézzük, kiderül, hogy a burkolati jelek esetében szinte kizárólagosan anyagminőségi és felhasználási előírás szinten foglalkoznak a témacsoporttal.

A közúti burkolati jelek azonban rendkívül fontos szerepet játszanak a forgalombiztonság tekintetében, mint az optikai vezető elemek talán legfontosabbjai.

A tanulmány középpontba helyezte az optikai vezetést, illetve az emberi információ feldolgozás sajátosságait.

Az optikai vezetési eszközei:

- Útburkolati jelek
- Útvonalak szélén lévő jelzések
- Az úrszelvény és a látótér függőleges tájékoztató jelei.

A leghatékonyabb optikai vezetők a burkolati jelek, a forgalom lefolyása, a nyomok iránya és behatárolása segítségével egyértelművé válik.

Az útburkolati jelek elsődleges fel-

adata az információk állandó tudatban tartása. Másik fontos feladatuk, hogy hosszú vezetési folyamat alatt jelentősen tehermentesítik a gépkocsivezetők figyelmét, ezáltal kevésbé fárasztó a vezetés és csökkennek a figyelem kihagyásából bekövetkező balesetek.

Az optikai vezetősáv és a terelővonal fontos feladata, hogy elősegítse a tájékozódást és a helyzetmegítélést.

Az elválasztóvonal balesetekre gyakorolt hatását vizsgálva megállapították, hogy önmagában nincs kimutatható hatása a balesetek csökkenésére; miután kiegészítették a burkolat szélét jelző optikai vezetősávval, a balesetek száma a külsőségi szakaszokon 44 %-kal, az átkelési szakaszokon 36 %-kal csökkent.

A vezetősávok hiánya különösen csomópontokban teszi bizonytalanra a tájékozódást és fokozza a balesetveszélyt.

A hagyományos burkolati jelek mellett mára jelen vannak a különleges anyagú, illetve a különleges forgalomtechnikai célú burkolati jelek, jelzések is.

Az útburkolati jelek jelentősége a gyalogos és kerékpáros közlekedésben is nagy. Az elsőbbségi viszonyok hangsúlyozása, vagy éppen az egyes közlekedési felületek elválasztása is feladatuk.

Főbb megállapításaink ebben a témakörben:

A burkolati jelekkel való szabályozás csak szabálykövető járművezetői magatartással lehet hatásos és hatékony. A burkolati jelekkel kapcsolatosan fokozottan igaz: annyit ér, amennyit betartanak belőle.

A hazai vizsgálatok eredményei azt mutatják, hogy a magyar járművezetők sokszor inkább csak a fizikai korlátozással, vagy büntetéssel bír-

hatók rá a szabályos közlekedésre.

Az irodalmi áttekintés tanulsága szerint a gyalogosok és kerékpárosok közös felületen való vezetése is sok veszélyt rejt magában.

A különleges burkolati jelek, illetve az eltérő színű közlekedési felületek tekintetében – forgalomtechnikai vonatkozásban – nincs hazai kutatás.

A kerékpárosok csomóponti átvezetését vizsgálni kell, akár kísérleti kialakításokkal is.

A gyalogos-átkelőhelyek biztonságát növelő optikai eszközök szélesebb körének alkalmazását is meg kell alapozni.

Vizsgálni kellene a különleges útburkolati jelek alkalmazhatóságának lehetőségeit, feltételeit.

Az útburkolati jelek kiegészítéseként alkalmazható prizmak nagyban növelik ugyanis az optikai vezetési megfelelőséget.

Alkalmazásuk feltételeinek, illetve hatásuk számszerűsítésének, optimális elhelyezésüknek, illetve a telepítés minőségi követelményeinek vizsgálatára célszerű lenne K+F témát indítani.

Az úttest szélét jelző vonal fontos eleme a jövő intelligens rendszereinek is. A képfeldolgozás egyik lényeges követelménye, hogy az úttest, azaz a pálya és a környezet közötti kontraszt jól érzékelhető legyen, hogy a videós képfeldolgozás, a vizuális vezetés feltétele adott legyen.

Sebesség csökkentését szolgáló eszközök, település „kapuk”, sávelhúzások, védőszigetek

A sebesség csökkentésének jelentősége a közlekedésbiztonság vonatkozásában már nem szorul magyarázatra. Az már viszont lényegesen bonyolultabb kérdés, hogy hogyan bírhatjuk rá a járművezetőket – a forgalomtechnika eszközeivel – sebességük csökkentésére. Egyik prob-

lémás hely a lakott területek határa, amikor a járművezetőnek 90 km/h-ról 50 km/h-ra kell lassítania.

Magyarországon általános a magányos, egyetlen oszlopon álló „lakott terület határa” jelzőtábla. Hollandiában szinte mindenütt „kapuzat”-ot – mindkét oldalon a helységnévtábla, 50 km/h sebességkorlátozás, némi színes deszkakerítés, a nagyobb hatás kedvéért - alakítanak ki. És természetesen sávelhúzás, sávszűkítés (kifelé is!), kiegészítő burkolati jelek és egyéb burkolati elemek, közvilágítási oszlopok. Szintén nehéz elfogadtatni a járművezetőket, hogy olyan helyszíneken is korlátozott sebességgel és fokozott figyelemmel hajtsanak, ahol védtelen közlekedők közlekednek, különösen, ha keresztezik a gépkocsiforgalmat.

A 2002-ben végzett „Lakott területek határára alkalmazott forgalomtechnikai eszközök hatása a gépjárművezetők sebességválasztására” című kutatás keretében a KTI munkatársai átkelési szakaszokon, településkapuk környezetében, illetve kijelölt gyalogos-átkelőhelyeken vizsgálták a járművezetők sebességválasztását.

Főbb megállapításaink ebben a témakörben:

A településkapuk – a néhány különösen nagy sebességű autóstól eltekintve – hatékonyak mondhatóak. Önmagában a kijelölt gyalogos-átkelőhelynek nincs lényeges sebességcsökkentő hatása. A járművek magas sebessége mellett, széles úton a gyalogos átkelés nem lehet kellően biztonságos. A gyalogosok jelenlétének, az átkelési szándék kifejezésének nincs mindig sebességcsökkentő hatása, szomorú tény, hogy a gyalogosok átkelési szándékra utaló jelenléte nincs hatással a járművezetők sebességválasztására. A középsziget azonban jelentősen segíti a gyalo-

gosokat az áthaladásban. Ugyanis a középzsíget hatására lényegesen rövidülhet a gyalogosok várakozási ideje. Középzsíget létesítésének csak bizonyos forgalom nagyság, és útszélesség mellett van értelme.

Külföldi tapasztalatok azt mutatták, hogy szakszerű és indokolt sebességkorlátozások hatására a balesetek általában mindenütt csökkentek.

A legnagyobb sebességkülönbségek a lakott területek határán fordulhatnak elő, ezért külön vizsgálatot igényel a lakott területek elejének és végének forgalomtechnikai szempontok szerint való kijelölése, különösképpen akkor, ha a beépítettség nem összefüggő, hanem hézagos, laza.

Közúti visszatartó rendszerek (MSZ EN 1317 sorozat)

A közúti visszatartó rendszerek irodalmi áttekintésében, illetve a fellelhető eredmények értékelésében a TÜV-Nord KTI Kft. működött közre. A Fehér Könyv „White Paper” egyik súlyponti feladatnak tekinti a baleseti gócpontok számának csökkentését és az utak, hidak alagutak megfelelő, európai szabványok szerinti kialakítását, kellő infrastruktúráját. Ez azt jelenti, hogy az utak mellett, hidakon, támfalakon stb. alkalmazott közúti visszatartó rendszereknek meg kell felelni a vonatkozó EU szabványoknak. Ennek megfelelően csak CE jóváhagyási jellel ellátott – vagyis az EU 1317 1-5 szabványnak megfelelő közúti visszatartó rendszerek alkalmazhatók.

A világban és Európában a legmodernebb járművek és a széleskörű oktatás ellenére marad közúti közlekedési baleseti kockázat, emiatt, mindenütt, ahol veszélyes szituációk alakulhatnak ki a megfelelő védőberendezések alkalmazása a közúti biztonság növelésének szükséges eleme.

Kétségtelen, hogy a hidakon, felüljárókon természetesen a legmagasabb feltartóztatási képességű rendszerek jöhetnek szóba. Ez természetesen is, hiszen egy esetleges korlátátörés minden bizonnyal az elsődleges balesetnél sokkal súlyosabb másodlagos balesettel is járna. Az is közös vonása ezeknek a helyeknek, hogy általában nagyon keskeny a rendszer számára rendelkezésre álló terület, kicsi a deformációra használható sáv szélessége.

Általános tapasztalat, hogy az acél biztonsági korlátok lényegesen csökkentik a balesetek súlyosságát az azonos feltartóztatási kategóriájú beton konstrukciókhoz képest, a lényegesen jobb energiaemésztő képességük következtében. Ezen túlmenően az összevethető feltartóztatási képességet – de korántsem összevethető ütközési hevességet – biztosító beton rendszerek lényegesen költségesebbek és konstrukciós okokból nem is minden esetben alkalmazhatók, amikor az acél korlátok igen. A tapasztalatok mindenképp az acél védőkorlátok alkalmasságát és előnyeit igazolják. Mindenképp ki kell emelni azonban, hogy a kétségtelenül komoly potenciális veszély ellenére a balesetek döntő része nem a hidakon és felüljárókon történik, hanem az autópályák fel- és lehajtási szakaszaiban. A kutatások szerint ezekre a helyekre mind járműtechnikai, mind pedig az acél korlátok kialakítása és kategóriája szempontjából fokozott figyelmet kell fordítani.

A másik előtérbe került – és eddig kevésbé figyelt – baleseti csoport a motorosok biztonsági korlátok utközése. Itt nem a tömeg visszatartása okozza a fő problémát, hanem általában a tartószerkezet kis tömeghez képest merev volta és éles elemei. E problémakör tisztázására és megoldására több EU országban (pld.

Olaszországban, Németországban) komoly törekvések tapasztalhatók.

Ütügyi kutatás-fejlesztési javaslatok forgalombiztonság – forgalomtechnikai eszközök témakörben

Kutatási témajavaslatok kialakítása Az előzmények és áttekintett információk alapján a forgalombiztonsághoz tartozó forgalomtechnikai eszközök és beavatkozások fejlesztéséhez, vizsgálatához tíz K+F témajavaslatot készített a KTI, amelyek mind logikai, mind idősorban stratégiai célt követnek: a forgalomtechnikai eszközök minősítésétől eljutunk az úthoz, útkörnyezethez és az emberi tényezőkhöz igazodó kialakítások értékeléséhez.

Fontosnak tartotta a KTI, hogy a kutatások kapcsolódjanak az európai projektekhez, az egységes törekvésekhez. Céljuk volt, hogy a két éves kutatás-fejlesztési munka végén, a kutatási eredmények felhasználásával műszaki előírások megalapozását segítő ajánlások kerülhessenek kidolgozásra, amelyekkel meghatározható különféle forgalomtechnikai eszközök, beavatkozások célszerű alkalmazása. A kutatás-fejlesztések célja a forgalomtechnikai eszközök alkalmazási feltételeinek, optimális elhelyezésének, minőségi követelményeinek, hatásuk számszerűsíthetőségének vizsgálata.

Eszközök vizsgálata:

Útburkolati jelek, prizmák és közlekedési jelzőtáblák fénytechnikai vizsgálata

Az országos közúthálózaton kihegyezett közlekedési jelzőtáblák fényvisszavető tulajdonságainak mérése abból a célból, hogy meghatározható legyen a szabványnak való megfelelés. A mérések célja továbbá annak megállapítása, hogy a jelzőtáblák

a kihelyezés időpontjától számítva milyen mértékben vesznek el fényvisszavető tulajdonságaikat, mikor indokolt a cseréjük.

Különleges útburkolati jelek biztonsága

Különleges útburkolati jelek és prizmázások, illetve kombinációjuk forgalomra gyakorolt hatásának vizsgálata, és annak dokumentálása. Nemzetközi tapasztalatok összehasonlítása a magyarországiakkal. Költséghatékonysági és hatásossági alapon összeállított ellenőrző lista elkészítése az alkalmazás megválasztásához.

Egyszerűsített vizsgálati eljárások kidolgozása egyes forgalomtechnikai eszközök – közúti visszatartó rendszerek, oszlopok, védőkorlátok, prizmák, stb. – hazai vizsgálatához, ezen vizsgálatokon alapuló minősítési rendszer kidolgozása

Forgalomtechnikai eszközök egyszerűsített, kisköltségű vizsgálati módszereinek kialakítása, dokumentálása, valamint egységes minősítési rendszer kidolgozása, a különféle eszközök honosításához, engedélyezéséhez.

Hazai kísérleti vizsgálatok a sebességcsökkentő eszközök (geometriai és profil) kialakítására

Kísérleti vizsgálatokkal értékelni a különböző kialakítási módokat. Az eredményekből ajánlások, majd műszaki előírások kidolgozása.

Eszközök alkalmazása / alkalmazhatósága:

Gyalogosok és kerékpárosok (az ún. védtelen közlekedők) csomóponti átvezetésének, járműforgalmi sávok keresztvezetésének biztonsági kérdései

Olyan kialakítási lehetőségek vizsgálata, ahol a kerékpárosok nem a gépkocsiktól elválasztva, hanem velük egyenrangú partnerként vezethetők át a csomópontokon, illetve a forgalmi sávokon. Az utak keresztvezetésénél a felálló terület kialakítása is nagyban növelheti a kerékpárosok komfort érzetét (pl. korlát elhelyezése, ami kapaszkodót jelent, nem kell leszállni a kerékpárról a várakozás alatt). Gyalogosok esetében a láthatósági és észlelhetőségi problémákra, illetve a járművezetők figyelmének felkeltésére koncentrálna tehetők javaslatok a kialakításra különböző helyszínek adottságainak függvényében.

Kerékpárosok közlekedési felületének kijelölése, különös tekintettel a burkolati jelek hatásosságára

Cél a különböző helyszíneken, környezeti körülmények között kialakított kerékpárutak, kerékpársávok alapvető követelményeinek meghatározása. Vizsgálni kell, hogy milyen esetekben elegendő a kerékpársávok – pusztán – burkolati jellel történő kijelölése. A kerékpáros közlekedés kockázati tényezőinek ellensúlyozásához használható hatékony forgalomtechnikai eszközök körének meghatározásával legalább ajánlás szinten megjelenő tanulmány elkészítése.

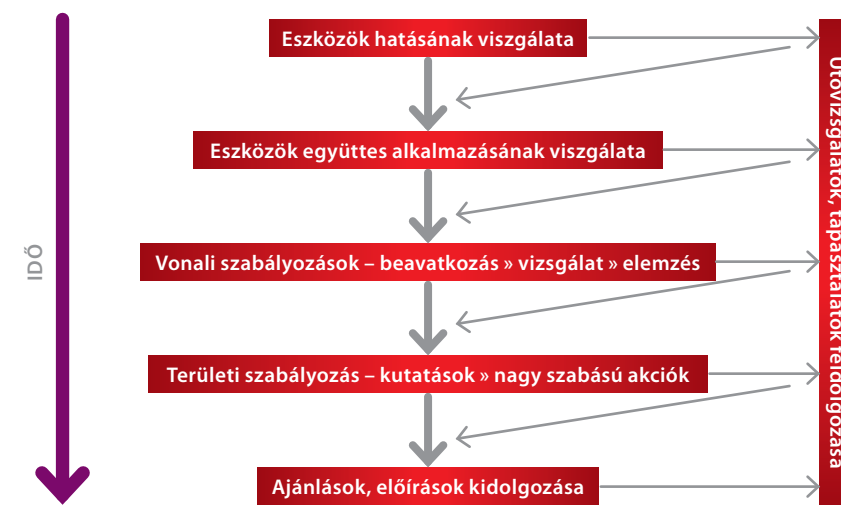
Forgalomtechnikai jelzések, eszközök (alap és kiegészítő jelzések, különleges megoldások, ..), egyedi szabályozások elfogadási hajlandóságának vizsgálata

A hazai gépjárművezetők többletjelzésekkel vagy különleges kialakításokkal kapcsolatos elfogadási hajlandóságának megismerése, értékelése. Az átlagos (nem deviáns) magyar gépjárművezetői mentalitással harmóniában és diszharmóniában lévő jelzések, eszközök körének meghatározása.

Területi szabályozások:

A közúti statikus információs rendszer (jelzőtáblák, útburkolati jelek) megfelelőségének felülvizsgálata, az egyéb lehetőségek értékelése (ITS, VJT)

A hazai előírások indokolatlanul sok jelzőtábla kirakását követelik meg, vagy éppen engedik. A túlzottan sok jelzés elértéktelenti az információt. Az intelligens rendszerek fejlődésével ez az állapot a rendszerek hatékonyságát fogja rontani. Ezért szükséges az út menti statikus információs rendszer felülvizsgálata, javaslattétel a műszaki és jogi követelmények megújítására.



1. ábra: Kutatási témajavaslatok kialakítása

Megfelelően elhelyezett, szükséges és elégséges forgalomtechnikai eszközök a biztonság javítása érdekében. Útkialakításokhoz kötött forgalomtechnikai szabályozás

Egyedi jelzőtáblák, nehezen értelmezhető kialakítások, zavaró útburkolati jelek, és ezek összhangjának hiánya nehezíti a közlekedő gyors és pontos tájékozódását. Egyértelmű, jól látható, észlelhető és hatásos forgalomtechnikai jelzéssel csökkenthető a balesetek száma.

Előírások megalapozása:

Forgalombiztonság növelő forgalomtechnikai ajánlások összeállítása

A két év kutatási és fejlesztési eredményeinek összefoglalásával és rendszerezett értékelésével előkészíthető a következő időszak K+F tevékenységei, valamint alapot adhatnak a műszaki előírások aktualizálására (ha szükséges). A témakör megfelelő feldolgozásával lehetőség nyílik arra, hogy nagyobb léptékű forgalomtechnikai kutatások induljanak (pl. területi csillapítások), ahol az alkalmazható eszközök tulajdonságai már ismertek. A cél, a szaktárca által képviselhető ajánlások kidolgozása a 2007, 2008. évi forgalomtechnikai K+F eredményei alapján.

Mai aktualitások

A tanulmányban 2006-ban prioritizált témakörök nem veszítették aktualitását. A célkitűzések ma is helytállóak és elérésükhöz még sok időre és ráfordításra van szükség.

A kutatási területek kijelölését követően elindultak új vizsgálatok és elemzések, de az igen fontosnak tartott stratégiai szemlélet nem kapott komoly hangsúlyt. A kutatások nem épülnek időrendi és logikai sorrendben egymásra, a hazai elemzések, vizsgálatok sokszor konkrét beavat-

kozásokat készítenek elő, amelyek pedig „tűzoltás” jellegűek, nem igazán mutatnak előre.

A konkrét kutatási témák taglalásától eltekintünk jelen cikkben, de mint igen jellemző esetet kiemelnénk „A közúti statikus információs rendszer (jelzőtáblák, útburkolati jelek) megfelelőségének felülvizsgálata, az egyéb lehetőségek értékelése (ITS, VJT)” témát.

Ez egy olyan restanciája az utügyi szakmának, amelyre már talán egy évtizede folyamatosan figyelmeztetnek a szakemberek érdemi eredmény nélkül. A közúti jelzőtáblarendszer következtelen, sokszor az idő által már túlhaladott szemléletnek megfelelő. Ez látszólag talán halogatható probléma, hiszen nem mutatható ki közvetlen közlekedésbiztonsági kockázat, azonban a „káros” hatása nagyobb, mint elsőre gondolnánk. A jelzőtáblák és közúti jelzések „presztízse” nagymértékben romlott, ami elsősorban a jelzőtábla rendszer következtelenségéből és az ideiglenes forgalmi rendek olykor „hanyag” jelzéseinek tudható be. Amennyiben a szabályozási környezet fellazul, az a szabálykövetésre kötelezett járművezetők szabálykövetési hajlandóságát rontja. Emellett azok az intelligens technikára épülő rendszerek is öröklék ezeket a hibákat, amelyek a közlekedésbiztonság javítását szolgálhatnák. Ez a példa is azt mutatja, milyen következményekkel jár, ha rendszerszemlélet és szigorú stratégiai keret nélkül állítjuk fel az intézkedések (és az azokat megalapozó kutatások) sorrendiségét.

Összefoglalás

A kutatások megalapozásának előkészítésekor, a javasolt tématervek kidolgozásánál elsődleges szempontnak tekintette a KTI, hogy a

témák egy rendszerbe, stratégiába illeszkedjenek, „ne a levegőben lóganak”. Azt nyugodtan megállapíthatjuk, hogy a közlekedésbiztonsági célú utügyi kutatások hasznosulásának, hatékonyság-növekedésének kulcsa, hogy valós, indokolt és jó irányú szándékok, célok mentén alakuljanak ki a témák, egymásra épüljenek és építkezessenek belőlük a jövőbeliek.

Emellett azt is fontosnak tarthatjuk, hogy miközben az aktuális problémák kezelésével foglalkozunk, legyen mód és szándék az azokon túlmutató, jövőbeni feladatok feltérképezésére, újszerű megoldások keresésére, gyakorlatias szellemű és gyakorlati utügyi kutatásokra, a forgalomtechnikai eszközök leghatékonyabb alkalmazási körülményeinek vizsgálatára, valamint a születő eredmények alkalmazására.

Ennek azonban – mi is látjuk – szükséges előfeltétele, hogy kialakuljon egy megfelelő, egységes, alapvető hiányosságoktól, hibáktól mentes állapot, közúti közlekedési rendszer (szabályozási környezetével együtt), ami a későbbi munkákhoz jó alapot adhat.

Az idő, a tapasztalatok arra tanítanak az üzemeltetés és fenntartás kapcsán, hogy gyakran „az olcsó a drága”, a kialakításoknál, beruházásoknál előre kell gondolkodni és hosszabb időtávlatban is megfelelő eszközöket, megoldásokat kell alkalmazni, a költségkalkulációnál figyelembe kell venni az üzemeltetés erőforrás igényét is.

Az úthálózaton korszerűen szabályozott forgalomtechnikai rendszert kell kialakítani, melynek legfontosabb ismérvei a minőség, megbízhatóság és homogenitás.

HIMA Tamás

A Module CLOSE TO projektről

Az ausztriai FGM-AMOR és a magyarországi TeRRaCe Kft. együttműködése az Európai Bizottság és a CIECA támogatásával

Az ausztriai közlekedésbiztonsági kutatócsoport: Az Austrian MObility Research (AMOR) (Forschungsgesellschaft Mobilität, FGM) évek óta eredményesen vesz részt közlekedésbiztonsági kutatásokban. Olyan kiemelkedő projekteket is vezet, amelyeket az Európai Bizottság közvetlenül pénzügyi eszközökkel is támogat, és a „jó ügyek” mellé készséggel áll oda a VdTÜV és a CIECA is, nem csekély anyagi hozzájárulással.

**FGM
AMOR**
austrian mobility research

**> MODULE
CLOSE TO**

**BALESETMEGELŐZÉS
KEZDŐ AUTÓVEZETŐKNEK**

Az Európai Bizottság által közvetlenül is támogatott, és az FGM-AMOR által vezetett projekt alcíme: Kockázatmegelőzés kezdő járművezetők számára. A bűnmegelőzés területéről is ismert (tulajdonképpen innen átvett) módszer lényege: az ún. „Peer Education Programme”, amit magyarul csak körülírással lehet értelmezni: amikor „hasonszörűek” hatnak „hasonszörűekre” (peer to peer communication). Valóban, az ötlet a kábítószer- és az AIDS-megelőzési programokból származik, hogy „egyformák” hatnak „egyformákra” és akkor a dolog (a kábítószer borzalmi) a fiatalok körében talán életszerűbbnek, megrázóbbnak, de mindenképpen hitelesebbnek tűnhet. A bűnmegelőzés területéről átvett módszer megfelelője a gépjárművezető-képzés területén, hogy a tantermi képzésbe olyan, egy-egy

órás foglalkozásokat iktassunk be, amikor a megtörtént borzalmakról (pl. ittasan vagy kábítószer hatása alatt okozott súlyos kimenetelű balesetről, esetleg egy ilyen baleset elszenvetéséről) és azok súlyos következményeiről maga a fiatal elkövető (esetleg sértett) számol be. A projekt lényege, hogy ezek az egy-egy órás foglalkozások „intézményesen” az elméleti képzés órakeretébe kerüljenek integrálásra.

Ennek az izgalmas projektnek a magyarországi bevezetésére kötött megállapodást az ausztriai FGM-AMOR a magyarországi TeRRaCe Kft.-vel, akiknek képviselői: Szendrő Gábor és Farkas Zsuzsanna az Autóvezető szerkesztőségében jártak, miután a projekt vezetőjével, Rita Pfeifferrel, az FGM-AMOR kutatójával a cikk írója a CIECA 40. Nemzetközi Kongresszusán (Zágráb) megismerkedett. A TeRRaCe Mérnöki és Területfejlesztési Tanácsadó Kft. széles körű mérnöki tevékenységet folytat főként az építőmérnöki terület közúti és vasútépítési szakterületein, valamint területfejlesztési projekteken és kutatómunkákban Európa-szerte. A projekt természetesen nem csak Ausztria és Magyarország részvételével zajlik, abban összesen 11 or-

szág, a fentiekén kívül tehát még Svédország, Németország, Lengyelország, Csehország, Svájc, Franciaország, Spanyolország, Görögország és Ciprus vesz részt. A projekt első, 2004-2006-ig tartó szakasza – kevesebb ország részvételével - sikeresen lezárult és bebizonyította, hogy a balesetekről szóló hiteles történetek csökkentik a fiatal járművezetők kockázatos vezetésre való hajlamát. A projekt mostani, második szakaszának a célja a CLOSE to módszert elérhetővé és alkalmazhatóvá tenni minden érdeklődő európai autósiskola számára. A projekt résztvevői, így a magyarországi TeRRaCe Kft. munkatársai is azt vállalták, hogy megfelelő kapcsolatrendszert épí-



tenek ki, amelyek révén ún. „peer mentorok” kerülnek a látókörükbe, akik – megfelelő vezetőoktatók által történt felkészítésük után – alkalmasak lesznek a kategóriás tanóra keretében az átélt negatív élményeik hiteles prezentálására. A magyar partner vállalása, hogy a projekt új fázisának hároméves futamideje alatt ezer tanulóhoz jutnak el magyarországi autósiskolákban. Ehhez várják az autósiskolák érdeklődését és minden olyan forráslehetőséget, amelyek útján a potenciális „peer mentorok” a látókörükbe kerülhetnének. A projekt bevezető, ún. demonstrációs periódusa olyan 18-

25 év közötti önkéntesek felkutatásával kezdődik, akik, akár okozóként, akár csak részesként, már átéltek súlyos balesetet. A felfüggesztett, vagy letöltendő szabadságvesztésre ítélt, peer-mentornak jelentkező járművezetők esetében a projektvezetőnek egyeztetnie kell az eljáró hatóságokkal a büntetés lehetséges mérsékléséről az elítélt projektben történő részvétele esetén. Ez sok tőlünk nyugatabbra (és északabbra) fekvő állam esetében már megoldható.

Természetesen fel kell keresni az oktatás helyszínéül szolgáló érdeklődő autósiskolák vezetőit is az egyórás

foglalkozások megszervezése céljából. A végső cél az lenne, ha ezek az egyórás foglalkozások a rendes tanrendbe iktathatók lennének. Ehhez keresik a projekt vezetői a hatóságok érdeklődő együttműködését. A projekt sikeres megvalósításának eredményeképpen csökkenhet a fiatalok kockázatvállaló magatartása és a balesetek száma az egyik legveszélyeztetettebb korosztályban. Ez összhangban van a nemzeti közlekedésbiztonsági célkitűzésekkel is.

További információk a projekttel kapcsolatban a www.fgm.at és a www.terraceltd.eu honlapokon olvashatók.

Úttörő vállalkozás

Az NKH szerepe a tengelysúlymérés, a balesetmegelőzés és a közúti ellenőrzések területén

A Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete (MKFE) szervezésében a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) és az AKA Zrt. szakembereinek közreműködésével, szakmai nyílt nap megrendezésére került sor az M5-ös autópálya lajosmizsei ellenőrzőpontjánál. A szabálytalanul közlekedő, túlsúlyos tehergépjárművek ellenőrzésére és kiszűrésére az AKA Zrt. kezelésében az NKH szakmai támogatásával 2007. év februárjában kezdte meg üzemelését a lajosmizsei fix mérőállomás. Ez volt az első nem határátkelőhelyen üzemeltetett fix mérőállomás a magyar köztársaság területén. A mérőhely különlegességét az adja, hogy előszűrő alkalmazásával nagyszámú elhaladó járművet vizsgál, azonban

kizárólag az előszűrő által túlsúlyosnak minősített járművek megállítása történik. Az így kezelt technológia önmagában biztosítja azt, hogy a jogkövető magatartást folytató vállalkozások járművei nem kerülnek megállításra. A mérőrendszer beindulásától Lajosmizsén 2007. december 31-ig közelítőleg 7000 db jármű ellenőrzését hajtották végre, a vizsgálatok alapján 1338 esetben indult hatósági eljárás. 2008. év augusztus 1-ig tartó időszakban a vizsgált járművek száma 7492 db volt, hatósági eljárás indult 873 esetben szankcióként kiszabásra került pótdíj, valamint a közútkezelői hozzájárulás nélküli közlekedés esetén közigazgatási bírság. A 2007. évben összesen 397.800.000 Ft bírság kivetésére ke-

rült sor, 2008. évben augusztus 1-ig 239.700.000 Ft bírságot szabott ki a közlekedési hatóság. A közlekedésbiztonsághoz kapcsolódó kutatási eredmények szerint 3 kiemelt rizikófaktor jellemzi a közúti árufuvarozás területét:

- Elégtelen jármű karbantartottság
- Elégtelen pihenőidő
- Túlrakott járművek

Egyik kiemelt rizikófaktor a túlsúlyos járművek közlekedése. A Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központtal (KKK) kötött megállapodás alapján évente 34.200 db tengelysúly mérést végez az NKH a többi magyarországi közúton. A tapasztalatok alapján a szabálysértések felderítési aránya 5,54%. 2008. esztendőben augusztus 1-ig ellenőrzött járművek száma: 18.983 db, túlterhelt járművek száma: 1051 db volt. A közlekedési hatóság a jövőben további, a közlekedés biztonságát erősítő intézkedést fogantat a közúti ellenőrzések hatékonyságának javítása érdekében. **AV**

A közlekedés-szakmai hírportál www.integratorforum.hu

Integrátor Fórum - Aktuális

Keresés
Keresés...

INTEGRÁTORFÓRUM
Kezdőlap | Hírek | Aktuális

2008. 10. 08. 16.52.05 - Koppány

HÍREK | ESEMÉNYNAPTÁR | IMPRESSZUM | LINKTÁR
AKTUÁLIS | ARCHÍVUM

KÖSZÖNTŐ

Egy Jó barátunk

FÓRUMOK

Napközben - közlekedési fórum
Az NKH hírei
Vasúti pálya - az MCG hírei
Szállítmányozás
Repülés - AERO Magazin
Hajózás
Váminfo
Autóvezető - Az NKH lapja
Autóközlekedés - az MKFE lapja
Autótechnika

TÁMOGATÓK

GAZDASÁGI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM

RÉGENS
WEB SOLUTIONS
<http://www.regens.hu/>

2008. október 08. 09:30 | Autótechnika

Tíz dízeles év

Dízeljavítói jubileum a Benedeczki Műhelyben



Konjunktúrában, igen jókor kezdünk - meséli Benedeczki Lajos, hiszen annak már éppen tíz éve, hogy az olajszőkítés a dízeles szakmának rengeteg munkát, ezzel fejlődéséhez nagy lökést adott. Akkoriban mi nem dízeleztünk, és a számlálhatatlanul sok érdeklődő telefonra sorra csak elutasító választ tudtunk adni: nem, sajnos mi dízelt nem vállalunk. Váloztatni kellett ezen, ennek éppen tíz éve.

Tovább...

2008. október 06. 06:59 | Repülés - AERO Magazin

Miért késik, ha mindenkinek jó?

Single European Sky 2



Annak idején, 2004 áprilisában nagy lelkesedéssel várták a Single European Sky-csomagot a légitársaságok, olyannyira, hogy annak tartalmát még a szakszervezeteik is támogatták volna. Ám a rendszer bevezetése nem hozta meg a várt eredményt. A családias nyomán került sor a második csomag kialakítására. Ez a SES 2. Ami az első részt, a SES 1-et illeti, attól elsősorban azt várták, hogy hatására az addigi elaprózott, nemzeti alapokon nyugvó légiforgalmi irányítás helyett létrejönnek a regionális légterek és az azokban illetékes irányítóközpontok.

Tovább...

2008. október 02. 08:05 | Autótechnika

Automechanika után, AutoDIGA előtt



Mindenki el akar adni, ez az autójavítók szerencséje. Ahhoz, hogy ma valaki el tudjon adni, beágyazó feltételeket, kereteket kell hozzá teremnie. Megy a harc: ki tud még valamit adni, egy kicsit többet, a gyakorlat számára hasznosabbat, mint a másik. Ki tud kapukat, a lehetőségek kapuit megnyitni. Az autógyártók is tudják, az alkatrészeladás az autó egész élete alatt jó bevétel. Számos alkatrész van, melyet az elsőbeszállítónak nem engednek a pótalkatrészpiacra vinni. Az autógyártón, márkakereskedésén keresztül eladott elsőbeszállítói termékek haszonkulcsát ugyan többen visszavették, de az árrés még így is igen tekintélyes.

Tovább...

2008. október 01. 11:13 | Repülés - AERO Magazin

Egy újjászülető turboprop

Dornier Do-228-212 New Generation



Mostanában több olyan esettel is találkozhatunk a repülőgépiparban, amikor egy klasszikus típus hosszabb szünet után valamilyen formában - akár teherszállításra átalakítva vagy korszerűsítve - újjászületik. A berni székhelyű Ruag Aerospace Services a közelmúltban bejelentette, hogy tíz év múltán felújítja az igénytelen és gazdaságos repülő cipősdoboz, vagyis a turbólégcsavaros Do-228-212-es sorozatgyártását.

Tovább...



Nemzeti
Közlekedési
Hatóság

www.nkh.gov.hu