KÖZLEKEDÉS-BIZTONSÁG

A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG SZAKMAI LAPJA

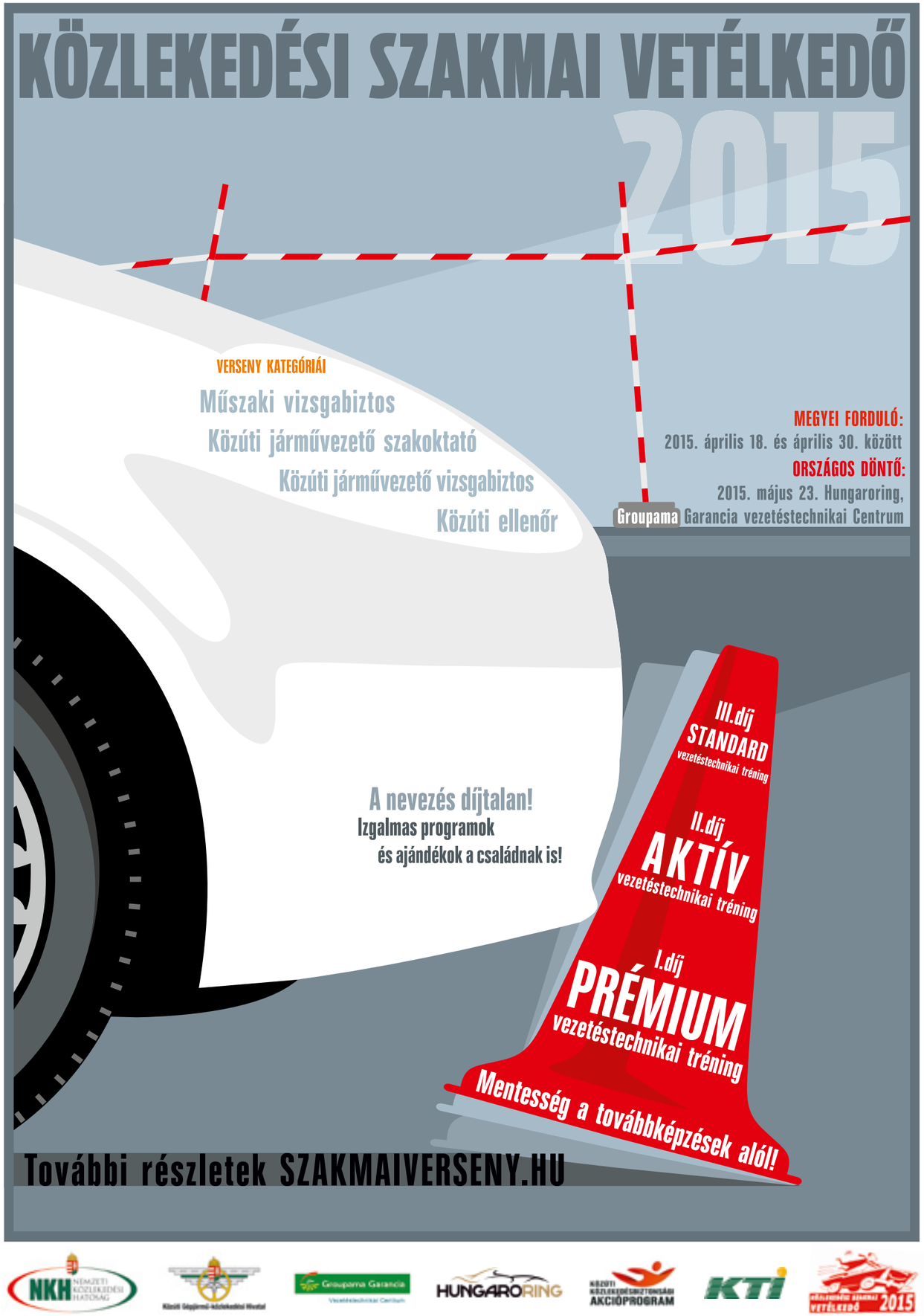
2015 / 3. SZÁM

„Tízéves munkát kell három év alatt elvégeznünk”

Beszélgetőpartnerünk: Tasó László közlekedéspolitikáért felelős államtitkár

Kreatív pályázat a jövő közlekedéséről

Május 11. A Közlekedési Kultúra Napja



Megnyálazott ujjak

Mi a dolga annak az embernek, akit felkérnek, hogy egy szép, elegáns és fontos lap legfrissebb számának az első oldalára írjon néhány sort? Csupán annyi, hogy az abban megjelenő írásokra, interjúkra, szakcikkekre felhívja az olvasó figyelmét. De mit tehet az, aki azonnal rábólint ennek a megírására, ám fogalma sincs, hogy a következő oldalakon mi található, milyen anyagokat válogattak össze a szerkesztők? Aki ilyen feltételek mellett ígéretet tesz egy efféle köszöntő megírására, az vagy felelőtlen, vagy szereti a szakmai kihívásokat. Ebben az esetben az utóbbiról van szó.

E sorok írója azzal nem áltathatja magát, hogy végül is mindegy, mit pötyög bele a számítógépébe, hisz az olvasók úgysem az elején kezdik böngészni az újságot, hanem belelapoznak itt-ott, de általában az utolsó oldalról haladnak az eleje felé. Ugyanis ez a kényelmesebb, ha úgy tetszik, a „kézrefekvőbb” megoldás. E logika mentén odáig juthatunk, hogy a kedves, a drága, a tisztelt olvasó a köszöntőig el sem jut, hisz annyi érdekességet, lebilincselő történetet, figyelemreméltó szakmai eszmefuttatást, izgalmas beszélgetést találhatott olvasgatás közben, hogy szinte alig tudta abbahagyni, de mégis megtette, mert pokolian elfáradt az információk zuhatagának a feldolgozásában.

Fotó: SZIKO

SZILÁGYI JÁNOS

Az viszont lehet, hogy mégis akad néhány makacs, kitartó olvasó, aki így vagy úgy, csak eljut az első oldalig, ahol ugyebár a szokásos köszöntőnek van a helye. Sőt, talán akadnak olyan perverz egyének is, akik nem röstellik a lap elejétől kezdeni az olvasást. Ezért, már csupán az ő kedvükért, el kellene hagyni ezeket a szokásos beköszöntő sorokat, hogy csak egy hófehér, üres oldalra mereszthessék a szemüket. Mi történne ezután? Feltehetően az, hogy megnyálazott ujjal, izgatottan elkezdenék pörgetni a lapokat, hogy vajon a többi oldalon sem találnak az égvilágon semmit. De persze rábukkannának sok olyan cikkre, képre, ami nagyon is érdekli őket. És még az a kínos érzésük sem lenne, hogy nem szabadon döntöttek, mert egy pasas a bevezetőben megpróbálta néhány írás átböngészésére rávenni őket.

Ez tehát most elmaradt. Helyette csak egy szerény kérés következik: Tessék továbblapozni!

Szilágyi János

KÖZLEKEDÉS-BIZTONSÁG

A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG SZAKMAI LAPJA 2015 / 3. SZÁM

KÖZLEKEDÉS-BIZTONSÁG

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

Felelős kiadó: Győri Gyula, az NKH elnöke • Felelős szerkesztő: Somogyi Gábor • Főszerkesztő: Ötvös Nándor • Szerzők: Andó Gergely • Berta Tamás • Dékány Zsolt • Dobrocsi Endre • Gégény István • Hamza Zsolt • Prof. Dr. habil Holló Péter • Hóz Erzsébet • Dr. Mocsári Tibor • NKH Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal • Simon V. Attila • Somogyi Gábor • Szilágyi János • Dr. Török Árpád • Váczi Vincent • Fotó: Iró Zoltán • Magyar Autóklub • Muray Gábor • ORFK – OBB • SZIKO • Shutterstock • Váczi Vincent • Címlapfotó: Iró Zoltán • Tördelés: P.A.S Kft. • Nyomda: Bonex-Press Kft. • A szerkesztőség címe: 1067 Budapest, Eötvös u. 20. • E-mail: kommunikacio@nkh.gov.hu • ISSN 2062-6916 • Megjelent: a Magyar Közlekedési Kiadó Kft. gondozásában. • Ügyvezető igazgató: Kiss Pál A kiadvány ingyenes.

4. **Beszélgetőpartnerünk: Tasó László közlekedéspolitikáért felelős államtitkár**
„Tízéves munkát kell három év alatt elvégeznünk”

8. **Közlekedésbiztonsági foglalkozások gyerekeknek és szüleiknek**
Cifra Palota családi programsorozat

10. **Június közepéig még tesztelhető a tudás**
Finisben az ingyenes közlekedés-biztonsági program

12. **Beszélgetés dr. Bodor Józseffel, az NKH hatósági elnökhelyettesével**
A közlekedési ágazat igényeinek megfelelő törvények kellenek

15. **Alaptalan volt a félelem, a vizsgaeredmények alig romlottak**
Új elméleti kérdések a közúti járművezetők vizsgáztatásában

16. **Három szempont: üzemanyag-hatékonyság, nedves tapadás, gördülési zaj**
Kötelező jelölések a gumiabroncsokon

18. **15 hónapos korig a menetirány szerinti beépítés nem engedélyezett**
A gyermekbiztonsági rendszerekre vonatkozó ENSZ-EGB előírások

20. **Interjú Győri Gyulával, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökével**
Akkor csata lesz

23. Kreatív pályázat a jövő közlekedéséről

24. **„A közúti forgalomban a tolerancia és elegancia elve érvényesüljön”**
Május 11. A Közlekedési Kultúra Napja

30. **Országos szakmai programsorozat a KTI szervezésében**
A közlekedésbiztonság (is) tudomány

31. **Közlekedési szakemberek tanácskozása az EU célkitűzésének hazai megvalósításáról**
Hogyan tovább a közúti biztonság javításáért?

34. **A Magyar Autóklub közlekedésbiztonsági roadshow-jának tapasztalatai**
„Biztonságosan közlekedni egy életúton”

37. **Az Autóklub közlekedésbiztonsági tréningjei idős emberek számára**
Részeg-szemüveg

40. **Valamennyi közlekedésbiztonsági feladat alapja a szakszerű és megbízható baleseti adatbázis**
A közúti infrastruktúra biztonságának javítási lehetőségei

43. **ETML – az Egységes Európai Vasúti Üzemirányítási Réteg**
Szakkönyv a múlt, a jelen és a jövő vasúti üzemirányításáról

44. **A KTE Közlekedésépítési Tagozata újra a szakmai közélet aktív résztvevője**
E-napló a közlekedési beruházásoknál

46. **Szakmai konferencia és kiállítás**
BUSEXPO 2015

52. **A gyorshajtás európai szinten a közutak első számú gyilkosa**
Speedmarathon Európában és Magyarországon

53. **A mérési helyszíneket főleg állampolgári javaslatok alapján jelölték ki**
A Speedmarathon akció eredményei

55. **Számos elismert közlekedési szakember működött közre a szakkönyv összeállításában**
Biztonságosabb közúti infrastruktúra

56. Mértékadó nemzetközi közlekedés-biztonsági szervezetek a KTI KBK kapcsolatrendszerében

58. **Beszélgetés Kibédi-Varga Lajossal, a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. szóvivőjével**
Útdíjszedés és szolgáltatás

62. Baleset-sűrűsödési helyek meghatározása az M2-es autóúton

69. **A tavalyi 38-cal szemben idén április végéig 25 napon nem volt tragédia a hazai közutakon**
A közúti balesetek alakulása – 2015. I-IV. hónap

72. **Az elütött „játékostársat” nem lehet egy hatos dobással ismét játékba hozni**
Az elmúlt öt év KRESZ-változásai

80. **A közlekedésbiztonság kiemelt terület**
NKH-kiadványok

BESZÉLGETŐPARTNERÜNK: TASÓ LÁSZLÓ
KÖZLEKEDÉSPOLITIKÁÉRT FELELŐS ÁLLAMTITKÁR

„Tízéves munkát kell három év alatt elvégeznünk”

Tasó Lászlót, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkárát aligha kell bemutatnunk olvasóinknak, ám most első ízben adott lehetőséget lapunknak egy hosszabb beszélgetésre. Szerettünk volna minél többet megtudni a minisztérium előtt álló feladatokról, s persze egy kis helyzetértékelésre is kértük az államtitkár urat. Éppen ezért olykor kissé túlterjeszkedtünk az újság egyébként megszokott tartalmi körén, de bízunk abban, hogy olvasóink ezért nem rónak meg minket, és érdeklődve olvassák az alábbi interjút.

– Államtitkár úr, lapunk nevéből is következik, hogy érdeklődésünk középpontjában a közlekedés biztonsága áll. Milyen eredményeket lát ezen a téren, és milyen távolabbi célokat vizionál Ön mint a hazai közlekedéspolitika irányítója?

– A legfontosabbnak azt tartom, hogy mindazok a programok, amelyek elindultak az elmúlt években, folyamatosan működjenek. Nekünk az a dolgunk, hogy a forrásokat hozzájuk tudjuk rendelni, így remélem, hogy azok a közlekedésbiztonsági akciók, amelyeket eddig közösen hajtottunk végre, sikeresen folytatódnak. A közlekedésbiztonság világában minden résztvevőnek más a tennivalója, a miénk az, hogy gondoskodjunk a feltételrendszer kialakításáról, egy olyan környezetről, amelyben a biztonság ténylegesen valósággá válhat. Elsődleges feladatunk tehát az infrastruktúra fejlesztése és természetszerűen a szabályozási rendszer kialakítása, amely lehetőséget teremt a közlekedés biztonságának növelésére.

– Ön szerint a közlekedésbiztonság szempontjából milyennek kellene lennie a humán és a műszaki oldal arányának? Tehát az imént említett infrastruktúrának, azaz az utak, járművek minőségének, állapotának vagy az emberi tényezőknek van-e nagyobb jelentősége?

– A jó feltételrendszerhez az is hozzátartozik, hogy a közlekedésben résztvevők olyan szemlélettel közlekednek, olyan hozzáállással mozognak az útjainkon, amely segítségével a jó infrastruktúra biztonságosan használható. Ebből következően tehát – véleményem szerint – a közlekedésbiztonság szempontjából egyformán fontos a humán oldal és a tárgyi eszközök, illetve rendszerek állapota. Lehet, hogy furcsának találja, amit mondok, de például a közlekedésbiztonsággal foglalkozó szakembereink elhivatottsága is rendkívül fontos tényező. Hiába van jó közlekedési hálózat, vagy hiába működnek értelmes közlekedési rendszerek, ha nincsenek, akik a biztonságra ügyelnek, felügyelnek, és ha szükséges, beavatkoznak. A közlekedésbiztonság szintjének emelése komplex feladat, amelynek végrehajtásakor egyszerre kell mindennek megvalósulnia. A jó hozzáállásnak, a megfelelő felkészültségnek, a humán oldalnak és természetesen az infrastruktúrának is rendelkezésre kell állnia.

– Pár nappal vagyunk túl egy sikeres, a Közlekedéstudományi Egyesület vezetésével tartott rendezvényen, A Közlekedési Kultúra Napján, ahol beszédében a közlekedési partnerek közötti toleranciát hangsúlyozta. Megítélése szerint miként emelhető a közlekedési kultúra szintje?

– Mindenekelőtt szeretném jelezni, hogy A Közlekedési Kultúra Napja egy rendkívül jó kezdeményezés. Ráadásul egy tízéves ciklus közepén járunk, amikor valóban érdemes visszatekinteni, hogy milyen irányban haladtunk, merre tartunk. Többek között az NFM, az NKH és a KTI is sok más szervezettel és civil szereplővel dolgozik azon, hogy javuljon a közlekedési kultúránk. Nagyon tetszett az említett rendezvény kezdő gondolata, miszerint „Legyen minden nap a közlekedési kultúra napja”. Ez egy rendkívül jó üzenet, benne van minden, ami a balesetmentes közlekedéshez szükséges. Jómagam a tolerancia és az elegancia szavakat használtam, mert úgy gondolom, hogy a közlekedésben szükség van bizonyos lovagiasságra, udvariasságra. El kell fogadnunk, hogy a közlekedők eltérő képességekkel, adottságokkal rendelkeznek, s ha nem vagyunk toleránsak a kevésbé jól vagy rosszul közlekedő partnerekkel, akkor bekövetkezhetnek problémák. Az az érzésem, hogy egyébként már jó úton haladunk az e fajta szemléletváltásban.

– Amikor az ember Nyugat-Európában jár, olyan érzése támad, hogy ott azért kicsit messzebb állnak tőlünk a közlekedési kultúra terén. Persze, lehet, hogy ez így túl általános megállapítás, hiszen például jelentős különbség van a német és az olasz közlekedési kultúra között is. Ön miként látja, igaz, hogy előttünk járnak a közlekedési morált tekintve?

– Igaz. Magam is ezt tapasztaltam, de abban nem vagyok biztos, hogy a külső máz mögött is a magasabb kultúra jelenik meg a közlekedők világában. Jó minőségű utakon, jó minőségű járművekkel haladni nyugalmat, magabiztosságot jelent, az ember ilyen körülmények között könnyebben lesz elegáns és toleráns, mint feszültséggel terhelt közlekedés során. Tehát a nyugati közlekedési kultúra magasabb színvonala már az életszínvonal szintjével is magyarázható.

– Értsem ezt úgy, hogy maga a környezet is meghatározza a kultúrát?

– Igen. Most éppen azon dolgozom, hogy mindenképpen megpróbáljak forrásokat találni azért, hogy a Magyar Közút által kezelt állami területek olyan minőségben álljanak rendelkezésre, mint Nyugat-Európában. Ha például átmegyünk a határon Burgenlandba, már szemmel látható a változás. Frissen nyírt a szegély, a fű, felmetszettek a fák, a virágok öntözve, a közutak mellett is. Az ilyen környezetbe érkező ember biztos, hogy másképpen viselkedik. Rendkívüli hatással van az emberek közlekedési kultúrájára a környezet, szerintem a jó közlekedési feltételrendszerhez az is kell, hogy a rendszereken, az eszközökön kívül maga a milió is kultúrát sugározzon. Szerintem az ember képes arra, hogy alkalmazkodjon a minőségi körülményekhez is. Ha tehát tiszta és rendezett körülmények között közlekedik valaki, legyen szó légi-, vízi, vasúti vagy éppen közúti közlekedésről, biztos, hogy alkalmazkodik a magasabb színvonalhoz. A magyar emberek, még ha a korábbiakban ennek ellenkezőjét hallottuk is, Nyugat-Európában vagy éppen egy másik kontinensen tudnak viselkedni és alkalmazkodni, nem lógnak ki abból a világból.

Jó minőségű úton, jó minőségű járművel az ember könnyebben lesz elegáns és toleráns.

– A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram évek óta mintaszerűen működik az NFM, az NKH és a társszervezetek közreműködésével. Hogyan látja ennek a jövőjét, van-e még a minisztériumnak olyan elképzelése, amit újdonságként tud ehhez hozzátenni?

– Valóban komoly együttműködés van ezen a területen, és minden szereplőtől elvárjuk, hogy hozza magával azt a pluszt, ami a saját területének sajátosságaiból ered, amivel tovább tudja javítani a működésünket. A minisztériumnak az a célja, hogy az elkülönített forrásból hozzájáruljon a közlekedési feltételrendszer fejlesztéséhez. Szerencsére a magyar kormány abszolút partnerünk ebben, olyan mértékű forrásbiztosításunk lesz a következő néhány évben, amely a korábbi esztendőkhöz képest lényegesen nagyobb mozgásteret biztosít számunkra. Nekünk az a feladatunk, hogy a leghatékonyabban tudjuk kihasználni ezt a lehetőséget. Természetesen a nagyobb arányú fejlesztések nagyobb arányú veszélyt is magukban rejtenek. Ezért a szakemberek részvételével – már a tervezések során – azt szeretnénk elérni, hogy eleve olyan beruházások készüljenek a terepasztalokon, amelyek a biztonsági fokozat növekedését is jelentik. Fontos az is, hogy azokon a területeken, ahol a biztonsági szint már megvan, ahol a közlekedési feltételrendszer biztonságosabb, mint amilyen a korábbiakban volt, azokon legyenek könnyebb és egyszerűbben betartható szabályok is. Támogatom például azt, hogy olyan autópálya-szakaszokon, ahol legalább 20 km-es egybefüggő szakaszok vannak, legyen jogszerű lehetőség magasabb sebességgel közlekedni. Nem látom az ésszerűséget abban, hogy értelmetlenül fogjuk vissza a biztonságosan és jól közlekedőket. Véleményem szerint Németországban ezt nagyon jól kezelik, ahol balesetveszélyes az útszakasz, nagyon helyesen és tolerancia nélkül szigorúan büntetnek, ahol azonban nincs kockázat, ott nem korlátozzák a haladást. Tetszenek azok a példák, amelyek Nyugat-Európában és a világ más pontjain találhatók. Az emberek megértik, hogy a nagyobb szabadság nem azt jelenti, hogy elszabadulhatnak az indulatok. A szabadság szabadságot indokol,

Ahol a közlekedési feltételrendszer biztonságosabb, ott legyenek egyszerűbben betartható szabályok.

Fotó: Murai Gábor

de nem szabadosságot. Ahol valóban minden tekintetben lehetőség van 20 vagy 30 km/órával magasabb sebességgel haladnia a gépkocsiknak, ott szerintem érdemes ezt megengedni. Indokolatlan 10 km hosszú, egyenes szakaszokon 130-ra kényszeríteni a gépjárműveket, amikor a környezet mindenféle biztonságtechnikai eszközzel ellátott, és a fejlesztések is arra irányulnak, hogy az embert védjék. Tehát, ha jó a hozzáállás, nyugodt a közlekedő, minden bizonnyal kevesebb lesz a baleset is.

– *Elképzelhetőnek tartja, hogy ebben a kormányzati ciklusban – a közútihoz hasonlóan – megvalósuljon egy vasúti közlekedésbiztonsági akcióprogram?*

– Ilyen jellegű programok most is folyamatban vannak, noha nem olyan elkülönített forrással, mint a KKBAP. De szinte törvényszerű, hogy lennie kell, mert a vasúti fejlesztések aránya sokkal nagyobb, mint korábban volt. A nagytömegű fejlesztések indokolják tehát, hogy erre a szakmai ágazatra is külön program szülessen. Mi támogatni fogjuk, hogy ez a program elinduljon, és ebben a ciklusban meg is valósuljon.

– *Hogyan foglalná össze a nemzeti közlekedési infrastruktúra stratégiától várható eredményeket?*

– Négyéves előkészítő munka után több mint ezeroldalas anyagot állítottak össze a készítők. Az elmúlt év augusztusában fogadta el a kormány ezt a közép-, hosszú távra és távolabbi jövőre vonatkozó iránymutatást a közlekedéssel foglalkozók számára. Ez egy kiszámítható koncepció, amely nyilvánvalóan csak egy vázat jelent, és azokat a beruházásokat alapozza meg, amelyeket a kormány egyébként

> **A feladat nagyobb és nehezebb, mint amire számítottam, de ez egyszersmind inspiráló is.**

is szeretne megvalósítani. Ez a munkának „csupán” egy részelemét jelenti, és a következő időszak fogja majd megmutatni és igazolni, hogy a stratégiában foglalt alapok és irányelvek helyesek voltak-e vagy sem. A több évtizedre szóló tervezés éppen azért jó, mert nagyobb a kitekintésünk, és van időnk arra, hogy korrigáljuk például a középtávú elképzeléseket. A stratégia tehát mindenképpen fontos elem a közlekedés világában, de alapvetően mégis a forráslehetőségünk lesz a meghatározó. Nekünk az a feladatunk, hogy felgyorsítsuk és stabilizáljuk a gazdasági növekedést, melynek révén több bevétele lehet a magyar államnak, hogy aztán ezáltal tudjon saját forrásból további lehetőséget biztosítani a fejlesztésekre. Ez határozza meg azt is, hogy milyen nyugodtan fogunk közlekedni a már elkészült vagy éppen tervezett beruházásainkon, hogyan tudjuk használni a közlekedési rendszereinket.

– *Végezetül engedjen meg egy némiképpen személyes kérdést is. Amikor átvette az államtitkári kinevezését, nehezebb vagy könnyebb feladatra számított?*

– Őszintén meg kell mondanom, hogy ez nagyobb kihívás, mint amilyennek kívülről látszik…

– *és amit gondolt róla…*

– Így igaz, nagyobb attól, szerteágazóbb, és ráadásul azt gondoltam, hogy vannak olyan területek, amelyek már biztos kézben, önmagukban is jól működnek. A közlekedés egészét egyszerre kell kezelni, mert nagyon nehéz elválasztani részeket. Például a Nemzeti Közlekedési Hatóság által végzett hatósági munka, vagy a Közlekedésbiztonsági Szervezet, a Közlekedéstudományi Intézet, a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ munkája éppolyan jelentőséggel bír, mint az államtitkárságunk. S attól függetlenül, hogy pillanatnyilag nincs magyar légitársaságunk, miénk a légi irányítás felelőssége a légiközlekedés terén. A Budapest Airport működése is hatással van Magyarország egészére, tehát a figyelmünket folyamatosan rá kell irányítani erre a területre. A felelősségünk ugyanolyan nagy a légiközlekedés világában, mintha egy hazai társaság látná el a repülőtéri szolgáltatást. Őszintén szólva én bízom abban, lesz lehetőségünk arra, hogy változzon a mostani helyzet, mert jelenleg nem látom biztosítottnak és méltónak azokat a körülményeket, amelyeket Magyarország megérdemelne ezen a területen. A légi irányításban remek színvonalú munkát végzünk, európai szinten megálljuk a helyünket. Ugyanakkor a repülőtéri kiszolgálással olyannyira elégedetlen vagyok, hogy már konkrét kéréseket is megfogalmaztam az üzemeltető részére. Nem látom teljesülni a vállalásaikat, holott a magyar kormány segítséget nyújt az egyik legnagyobb beruházásukhoz. Stílszerűen szólva, egy másik területre evezve, a hajózás világában például rendkívül fontos kérdés, hogy a Duna hajózhatósága olyan legyen, ami illik Magyarországhoz, elvárható Magyarországtól és a magyar embereknek is megfelel. De be kell látni, rendkívül nehéz egyszerre megfelelni a számtalan feltételrendszernek. Más az elvárás, ha európai korridorként vizsgáljuk a Dunát, más az elvárás, ha Európa kék szalagjaként kezeljük, vagy éppen hazai büszkeségünkként tekintünk rá. Egészen más a magyar emberek érzelmi kapcsolódása a Dunához, és más a racionalitás, amelynek értelmében közlekedési szerepet szánunk neki. A vasúti közlekedés világában pedig természetesen jó lenne mind több helyen korszerű elővárosi motorvonatokkal közlekedni. Hozzáteszem, el is várható Magyarországon, hogy ennek érdekében mindent megtegyünk. Ahol nem megy a vasútnak, ott a közútnak kell még jobbnak lenni. A felvetésére visszatérve, a felsorolt kérdésekben megbúvó óriási felelősség mondatja velem azt, hogy a feladat nagyobb és nehezebb, mint amire számítottam, de ez egyszersmind inspiráló is.

– *Kijelenthetjük, hogy még húszévnyi feladata van itt a minisztériumban?*

– Igen, amit, mondjuk, három év alatt kellene elvégezni. És ezt most – a csipetnyi humort tartalmazó kérdésére – teljesen komolyan mondom. Arra vállalkozunk most, hogy a következő tízéves munkát három év alatt elvégezzük, mert 2020 után biztosan nem lesz ilyen mennyiségű forrás a közlekedés fejlesztésére. Éppen ezért az összehangolatlan, szigetszerű beruházások kora lejárt, olyan rendszereket, beruházásokat lehet csak megkezdeni és építeni, amelyek egybefüggenek és összehangoltak. Egy autópályás hasonlattal élve, nem szabad kimenni azokból a sávokból, amelyek az értelmes beruházások világába vezetnek.

SOMOGYI GÁBOR

Cifra Palota családi programsorozat

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI FOGLALKOZÁSOK GYEREKEKNEK ÉS SZÜLEIKNEK

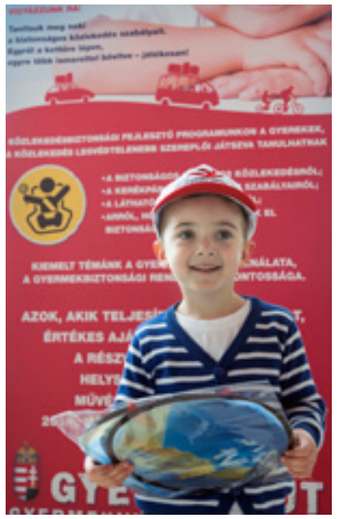
2015 márciusa és májusa között öt alkalommal vehettek részt gyerekek és szülők közösen a Művészetek Palotája – Cifra Palota elnevezésű eseménysorozaton, amelyet a Nemzeti Közlekedési Hatóság szervezett abból a célból, hogy elősegítse a családok körében a közlekedésbiztonsági szemlélet kialakulását és erősödését. Az egyes programok mindegyike kiemelten foglalkozott egy-egy olyan témával, amely létfontosságú a gyerekek biztonsága szempontjából. A rendezvények mottója az életkornak megfelelő ismeretanyag-átadás és a játszva tanulás – ennek megfelelően a gyerekek számos kreatív és játékos feladaton keresztül ismerkedhettek meg az alapvető szabályokkal. A programsorozatra rendezvényenként átlagosan 120 gyermek és 140 szülő látogatott el.

A gyermekek különféle közlekedésbiztonsággal kapcsolatos játékos feladatokon keresztül szerezhettek tapasztalatokat az éppen aktuális téma fontosságáról: interaktív játékokat játszhattak, megismerkedhettek a közlekedésük során használt biztonsági eszközökkel, például a kerékpáros fejvédővel, a láthatósági mellénnyel, a különböző prizmákkal, lámpákkal és azok helyes elhelyezésével. Emellett a gyermekek a rendezvény közlekedésbiztonsági négy helyszínén pecsétet is gyűjthettek egy külön erre a célra készített pecsétgyűjtő lapra, illetve rajzversenyen is indulhattak, ahol adott közlekedésbiztonsági témában (pl. „Így jutok el a játszótérre") rajzolhatták le a tapasztalataikat. A rendezvény végén ajándékcsomagot kaptak, amely olyan hasznos eszközöket tartalmazott, mint LED-es fényvisszaverő karpántok, sapka, tornazsák vagy autós szélvédő árnyékoló a szülőknek.

A CIFRA PALOTA ÁLLOMÁSAI ÉS TÉMÁI

2015. március 29.	A gyermekülés használata, gyermekbiztonsági rendszerek fontossága
2015. április 5.	Hogyan jusson el gyermekünk biztonságosan az iskolába?
2015. április 26.	A láthatóság fontossága
2015. május 10.	A biztonságos gyalogos közlekedés szabályai
2015. május 24.	Biztonságos kerékpáros közlekedés

A rendezvény összes állomásán képviseltette magát az Országos Gyermek-egészségügyi Intézet (OGYEI) is, hogy elsősegély-nyújtási és baleset-megelőzési programjukkal járuljanak hozzá a gyermekek közlekedésre neveléséhez és természetesen a szülők tájékozódásához is. Ennek keretében a gyerekekkel és a felnőttekkel teszteket töltettek ki, illetve játékos feladatokra invitálták őket, amelyek megoldását követően átbeszélték és közösen ellenőrizték a kérdésekre adott válaszokat.



Fotók: Hrzeitlin

Szintén rendszeres programelem volt az e-learning bemutatósarok, ahol a gyerekek a kihelyezett eszközökön közlekedésbiztonsági témában készített szórakozató online feladatokkal játszhattak. Például a KRESZ-táblákat kellett a jelentésükkel összepárosítani, szituációs közlekedési ábrák esetében kellett a helyes megoldást kiválasztani, illetve megismerkedhettek a www.tanulok.hu e-learning anyaggal, miközben a szüleik a www.kreszfelfrissito.hu oldalon ellenőrizhették közlekedési alapismereteiket.

A rendezvények többségén kerékpáros és biztonsági gyermekülés bemutatóra is sor került, amelyek keretében az animátorok játékos formában tanították meg a gyerekeknek, mit kell bringázás előtt felvenniük, illetve, hogy milyen biztonsági felszerelést kell a kerékpárra felszerelniük. Gondolva a leendő és kisgyermekes szülőkre, az érdeklődőknek a megfelelő biztonsági gyermekülésekről is bemutatót tartottak, közösen áttanulmányozták, hogy milyen biztonsági szempontoknak kell megfelelni egy gyermekülésnek, mely életkorra milyen szabályok vonatkoznak, hogyan kell helyesen rögzíteni az ülést stb.

A rendezvénysorozathoz kapcsolódóan a szülők tematikus szórólapokat vehettek át, amelyek hasznos tanácsokat tartalmaztak a kiemelt témákra vonatkozóan. A láthatóság kapcsán például nemcsak a világos színű ruhákról és fényvisszaverő kiegészítőkről tájékoztatták őket, amelyek akkor fontosak, amikor a gyerekekkel sötétedés után gyalogosan közlekedünk, de a kerékpár világító berendezéseire vonatkozó KRESZ-előírásokról is. A szülők arról is tanácsot kaphattak, hogy hogyan tanítsák meg gyermeküknek a zebrán való biztonságos és szabályos átkelést, vagy miként biztosíthatják a balesetmentes iskolába járást.

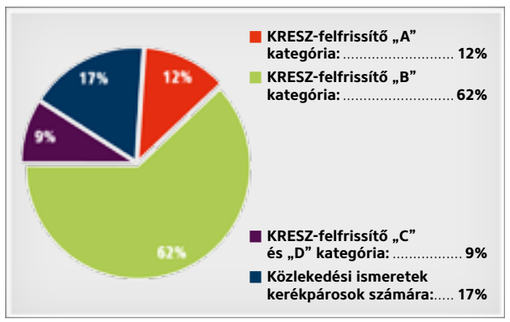
Finisben az ingyenes közlekedés-biztonsági program

JÚNIUS KÖZEPÉIG MÉG TESZTELHETŐ A TUDÁS

Májusig több mint 400 ezren látogatták meg a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a Nemzeti Közlekedési Hatóság által életre hívott ingyenes állami közlekedésbiztonsági program e-learning tananyagait, melyek legfőbb célja a közlekedési kultúra javítása és a balesetek számának csökkentése. A tanuloknak.hu és a kreszfelfrissito.hu népszerűsége töretlen; még június 15-ig tesztelhetik tudásukat a vállalkozó kedvű iskolások, valamint a már jogosítvánnyal rendelkezők is felfrissíthetik meglévő ismereteiket.

Tavaly több mint 450 ezren regisztráltak a www.tanuloknak.hu és a www.kreszfelfrissito.hu képzésekre. A pedagógusoknak és iskolásoknak kifejlesztett tanuloknak.hu-t több mint 600 ezren látogatták, ebből közel 400 ezer volt az egyéni látogató. A kreszfelfrissíto.hu program 2014-es eredményei alapján a tananyagot lezáró teszteket a résztvevők átlagosan 79%-os eredménnyel töltötték ki, így megállapítható, hogy a képzés elérte a célkitűzését. A programban részt vevő állampolgárok felfrissítették a közúti közlekedés – közlekedésbiztonsággal kapcsolatos – legfontosabb szabályait, és áttekinthették/megismerhették az elmúlt években (öt év) történt jogszabályváltozásokat is.

A tananyagot elvégzők többsége „B” kategóriás jogosítvánnyal rendelkezik, és az alábbi kimutatásból jól látszik, hogy a kreszfelfrissito.hu programba regisztrálók a „B” kategóriás felfrissítő képzést nézik át a legnagyobb százalékban:



Fotó: Shutterstock

A 2014-ES MOTOROS TANANYAG ZÁRÓ TESZTJÉBŐL A LEGTÖBBET RONTOTT KÉRDÉSEK

A KRESZ változásaira vonatkozóan:

- Használhatja-e a buszsávot?
- El kell-e indulnia, ha a buszsávra vonatkozó fényjelző berendezés szabad jelzést mutat?
- Elhagyhatja-e a buszsávot a záróvonal átlépésével?
- Lassan haladó kocsisor között előrehaladhat-e?
- Álló kocsisor között, ha megfelelő az oldaltávolság, előrehaladhat-e?
- Sávon belül megelőzhet-e egy gépkocsit?
- Sávon belül megelőzhet-e egy segédmotoros kerékpárt?
- Háromsávos úton haladhat-e tartósan a belső forgalmi sávban?
- Háromsávos úton haladva előzés céljából használhatja-e a belső forgalmi sávot?

Egyszerű, illetve megszokásból adódó típushibák:

- Mennyi idős kortól szállítható utas motorkerékpár hátsó ülésén?
- Megfordulhat-e zebrán?
- Előzhet-e hídon?
- Előzhet-e alagútban?
- Vasúti átjáró előtt kihelyezett „Állj, elsőbbségadás” táblánál hol kell megállnia?
- Kereszteződésben kihelyezett „Állj, elsőbbségadás” táblánál hol kell megállnia?
- Körforgalomba behajtás esetén kell-e az irányjelzőt használnia?
- Körforgalomból kihajtás esetén kell-e az irányjelzőt használnia?
- Párhuzamos közlekedés szempontjából figyelmen kívül kell-e hagyni a kapaszkodósávot?
- Előzhet-e, ha az alábbi közúti jelzőtáblát látja?

A KERÉKPÁROSOKRA VONATKOZÓ TANANYAG ZÁRÓ TESZTJÉBŐL A LEGTÖBBET RONTOTT KÉRDÉSEK

- Kerékpárosokra vonatkozó sebességhatárok:
  - Négy sebességhatárt szabnak meg a bringásoknak: gyalog- és kerékpárúton 20km/óra, kerékpárúton 30, lakott területen kívül sisak nélkül 40, sisakkal pedig 50 km/óra lesz a bicikliseknek előírt sebességhatár.
- Az egyirányú utcában közlekedhet a forgalommal szemben, ha erre kiegészítő táblán lehetőséget kap:
  - Sok kerékpáros minden egyirányú utcában alkalmazza ezt a szabályt.
- Kerékpárral lakott területen kívüli balra kanyarodás:
  - Tilos kerékpárral lakott területen kívül a főútvonalról balra bekanyarodni vagy megfordulni, továbbá a kerékpárútról a vele párhuzamos útra balra bekanyarodni. Ilyen esetben a kerékpárosnak a kerékpárról le kell szállnia és azt tolva – a gyalogosok közlekedésére vonatkozó szabályok szerint – kell az úttesten áthaladnia.
- Hosszú tárgy szállítása kerékpáron:
  - Tilos kerékpáron oldalra kinyúló, előre vagy hátra egy méternél hosszabban kinyúló, a vezetőt a vezetésben akadályozó vagy a személy- és vagyonbiztonságot egyébként veszélyeztető tárgyat szállítani.
- Rendőri karjelzések értelmezése
- Közúti jelzések hierarchiája:
  - rendőr, lámpa, tábla, útburkolati jel, közlekedési szabály
- Közlekedés járdán, kerékpárral:
  - Járdán csak nem megfelelő út esetén legfeljebb 10 km/h sebességgel a gyalogosforgalom zavarása nélkül.

A felnőtteknek szóló és a KRESZ-tudás felfrissítését szolgáló programban az idén nagyobb hangsúlyt kap a gépjárművezetőkkel szemben védtelen gyalogosok és motorkerékpárosok, valamint a biciklis társadalom képzése. Ez a tudásanyag természetesen a tanuloknak.hu e-learning tananyagaiban is szerepel, így a fiatalok is elsajátíthatják a friss szabályokat, felelős tagjai lehetnek a kerékpáros társadalomnak.

A tanuloknak.hu programmal kapcsolatban újdonság, hogy külön évfolyamokra bontott tananyaggal teszi még személyre szabottabbá a képzést. Az általános iskolák elsős diákjai számára hangos oktatóanyag is készült, melyet szülői, nevelői segítséggel könnyebben elsajátíthatnak a gyerekek. A program során három és fél hónapig (2015. június 15-ig) ingyenesen bocsátják rendelkezésre az e-learning tananyagokat és módszertani segédanyagokat a köznevelési intézmények pedagógusai, tanulói és a felnőtt lakosság számára.

„2014-hez hasonlóan az első 50 ezer regisztráló, aki a tananyagot teljesíti, egyedi e-kuponkódot kap ajándékba, mellyel év végéig ingyenesen végezheti el a jogosítvány megszerzéséhez szükséges KRESZ-tanfolyamot. Érdemes tehát még kihasználni a maradék időt, és részt venni az online képzésben. Az április végi felmérések szerint eddig közel 400 ezren, diákok és pedagógusok vegyesen kattintottak a www.tanuloknak.hu vagy a www.kreszfelrfissito.hu oldalra, ami kiváló eredménynek számít. A regisztrált felhasználók száma a 200 ezerhez közelít, ebből kiemelkednek a tanulók, ők használják ki leginkább az e-learning adta lehetőségeket” – tájékoztatott *dr. Gottlieb Adrián*, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Képzési és Vizsgáztatási Főosztály vezetője.

Május 31-ig még tart az iskolák közötti verseny is, a projektben részt vevő húsz legmagasabb tanulói, valamint pedagógusi aktivitást felmutató intézményt értékes ajándékcsomaggal jutalmazzák. □

A közlekedési ágazat igényeinek megfelelő törvények kellenek

BESZÉLGETÉS DR. BODOR JÓZSEFFEL,
AZ NKH HATÓSÁGI ELNÖKHELYETTESÉVEL

Nem tartja magát klasszikus értelemben vett jogász gondolkodású embernek, az elvont elméletek helyett a feladatok gyakorlati megoldása érdekli, vallja a Nemzeti Közlekedési Hatóság legfiatalabb felsővezetője. A jogász végzettségű dr. Bodor József hatósági elnökhelyettesként a három főosztály szervezetbe integrálását, rendszerbe csatornázását tartja legfőbb feladatának. Arra esküdött fel, hogy csakis a jogszabályoknak megfelelő döntések születhessenek.

– A hatóság belülről oldotta meg a megüresedett poszt betöltését, amikor az elnöki kabinetvezető-helyettesből az elnökhelyettesi posztra emelte Önt. Meglepte a felkérés?

– Abból a szempontból igen, hogy a többi felsővezetőhöz képest nekem viszonylag rövid előéletem volt az NKH-ban, hiszen három évvel ezelőtt, 2012-ben lettem az elnöki kabinetvezető helyettese. Itt ráláttam a hatóság összes szegmensére, és igen intenzív munkavégzéssel teltek az évek. Nem tartom magam klasszikus értelemben vett jogász gondolkodású embernek. Elsődleges feladatomnak a rám bízott munka maximális energiával, kitartással és szaktudással történő elvégzését, a problémák hatékony kezelését és megoldását tekintem. A Nemzeti Közlekedési Hatóságnál eddig is ennek szellemében tevékenykedtem, gondolom, ezt a kitartást, precizitást, terhelhetőséget értékelték a kinevezésemkor.

– Honnan ez az eltökéltség?

– Otthonról hozhattam, már gyerekkoromban eldöntöttem, hogy merre megyek. A szüleim egyszerű, a klasszikus értelemben vett vidéki életüket élték egy Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei kis településen, Dombrádon. Lehetőségeikhez képest mindent, olykor talán erőn felül is megadtak nekem ahhoz, hogy tanulhassak. Volt egy kis földjük, a napi nyolcórás munkavégzés után ott dolgoztak. Tiszta, végtelenül becsületes emberként tették a dolgukat. Mégis elvágyódtam, nem szerettem volna folytatni az ő életüket. Nem mondom, hogy az rossz vagy nem volt teljes, egyszerűen mást akartam. Ezért mindent megtettem, tulajdonképpen ez hajtott, motivált gyerekkoromban. Középiskolába már Kisvárdára jártam, a Szent László Szakközépiskola közgazdasági szakán végeztem, innen jutottam be az ELTE Állam- és Jogtudományi Karára. Budapestre költöztem, kollégista

Fotók: Iró Zoltán

lettem annak minden előnyével és hátrányával. A nagyvárosi létre és a lehetőségekre vágytam, itt mindkettőt megtaláltam. Az egyetemen 2010-ben végeztem, a jogi szakvizsgát tavaly év végén tettem le. Közben dolgoztam a Foglalkoztatási és Szociális Hivatalban közbeszerzési referensként, majd hat hónap múltán, 2011-ben a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumba kerültem. Itt a fejlesztéspolitikával foglalkoztam.

– *Hibátlan karrierív: ott mit látott?*

– Meghatározó élmény volt, az államtitkár mellett rengeteg tapasztalatot szereztem, egyúttal tisztában voltam azzal: ilyen fiatalon, pályakezdőként nagy lehetőség, hogy egy állami vezető melletti titkárságon ráláthatok az államigazgatás egyik területére. Szó szerint belevetettem magam a munkába, egyre komolyabb feladatok találtak meg. De amikor megkerestek a közlekedési hatóságtól, egy percig sem gondolkoztam az ajánlaton. Így lettem az elnöki kabinetvezető helyettese. Azt szoktam mondani, hogy a kabinetvezető *Somogyi Gábor* volt *Győri Gyula* elnök jobb keze, én meg a bal. Ugyan a szervezeti hierarchiában ő volt a vezető, de végig egyenrangú partnerként dolgoztunk. Ilyen előzmények és három év után lettem az NKH hatósági elnökhelyettese.

– *Mit várnak el egy elnökhelyettestől? Egyáltalán: milyen területekért felel?*

– Kinevezésemkor egészen pontosan meghatározták az elvárásokat: a három főosztály rendszerbe csatornázása, integrálása lesz a dolgom. A Jogi Főosztály, a Piacfelügyeleti és Utasjogi Főosztály, a Vasúti Igazgatóság munkájának összehangolása a cél. Az általuk végzett háttérmunka nem volt annyira látványos a múltban, ezen szeretnék változtatni, előtérbe helyezni. A háttérszervezetek feladata a belső és külső egyensúly fenntartása a társszervezetekkel. A belső egyensúly megteremtéséhez azonban fel kell oldani az osztályok között esetlegesen kialakult feszültségeket. Ennek célja, hogy az osztályok még hatékonyabb munkavégzésre legyenek képesek, erejüket ne a rivalizálásra, hanem csak és kizárólag a feladatra koncentrálják. Az első fokú hivatalok jobb és összehangoltabb kiszolgálása a célunk. Leegyszerűsítve azt mondhatom, mivel ők termelik meg az állami bevételeket, a jogi, az informatikai és a gazdasági osztálynak azért kell dolgoznia, hogy minél jobban kiszolgálja őket. De feladatkörömbe tartozik még az új szervezeti és működési szabályzat előkészítése, valamint folyamatosan ellenőrzöm a munkatervi feladatok teljesülését is.

– *Jogászként alighanem kiemelt figyelemmel követi a jogi osztály működését. Miként vesznek részt a jogalkotási folyamatban?*

– Ez a főosztály végzi a polgári, munkaügyi, közigazgatási perképviseleteket, a szerződések véleményezését. Egyúttal közreműködik a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium jogalkotási igényeinek megfogalmazásában. Kiváló képességű jogszabály-szövegezők és kodifikációs szakemberek dolgoznak a hatóságnál, amit az NFM gyakran – a szó jó értelmében – ki is használ. Szaktudásukat a jogszabályok szövegezésénél, véleményezésénél veszi igénybe a minisztérium. Ennélfogva az NKH ugyan nem jogalkotó, csak jogalkalmazó, mégis részt vesz a jogalkotási folyamatban. Ez azért nagyon fontos, mert így a közlekedési terület speciális igényeinek megfelelő törvények és egyéb jogszabályok születhetnek. De más esetekben is napi szintű a minisztériummal a kapcsolat. Az NFM segítése, az általa megfogalmazott irány csiszolása, kiegészítése a feladatunk. Az a célunk, hogy olyan jogszabályok szülessenek, amelyek a közlekedési ágazat igényeinek a leginkább megfelelnek. Mindez természetesen teljes harmóniában az EU-s irányelvekkel. Az NKH elnökének határozott kérése volt, hogy javaslatainkat az ágazati szereplőkkel is vitassuk meg, hogy ne a fejük felett szülessenek olyan törvények, amelyek sorsukat, működésüket alapvetően befolyásolják.

– *A Másodfokú Hatósági Főosztály az elnök nevében hozza meg a határozatokat. A gyakorlatban miként működik ez a bizalmi viszonyon alapuló eljárásrend?*

– Azt szeretnénk elérni, hogy a határozatok meghozatala gördülékenyebben, gyorsabban menjen, ezért a Másodfokú Hatósági Főosztály a legtöbb esetben az elnök nevében hozza meg a határozatait. Ennek azért van jelentősége, mert az eljárásokat a benyújtás után a korábbi 30 nap helyett már 21 nap alatt kell elbírálni. Sőt, a jövőben ez nagy valószínűséggel tovább fog csökkenni. Ez mintegy jelzi, hogy a hatóság valóban elmozdult a szolgáltatói jelleg felé, vagyis az állampolgárok minél gyorsabb kiszolgálása a cél. Egyértelműen látszik a tendencia, a kormányzat a közigazgatási eljárások idejét a minimálisra kívánja csökkenteni. Ezzel a törekvéssel a hatóság maximálisan egyetért, és mindent meg is tesz ennek érdekében. Még akkor is, ha ez komoly kihívást jelent, hiszen a rövidebb határidő még nagyobb precizitást, még komolyabb odafigyelést igényel.

– *Az engedélyezési eljárások során gyakran előfordul, hogy a két ellenérdekelt fél között a hatóság az ütközőzóna. A lobbi tevékenység sem ismeretlen, a felek a hatóságot igyekeznek a maguk oldalára állítani. Miként védik ki az ilyen helyzeteket?*

– A hatóság minden esetben csakis a szakmai érvek mentén dönt az egyik vagy másik fél mellett. Az ellentétes oldalak lobbizása teljességgel hidegen hagyja az NKH-t a döntései során. Ilyenkor az elnök úr által megfogalmazott „Ésszerűség, nemzeti érdek, jogszerűség” hármasából az utóbbi élvez elsőbbséget. A határozatok kiadásakor csakis a jogszabályoknak megfelelő döntések születhetnek. Ezt mindenkor garantálom.

SIMON V. ATTILA

NÉVJEGY **DR. BODOR JÓZSEF**

Született: Kisvárda, 1986

Tanulmányok
- Szent László Szakközépiskola, közgazdasági szak
- Eötvös Loránd Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar, jogász
- közigazgatási szakvizsga
- jogi szakvizsga

Munkahelyek
2010 – Foglalkoztatási és Szociális Hivatal, közbeszerzési referens
2011 – Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, fejlesztéspolitika
2012 – Nemzeti Közlekedési Hatóság, elnöki kabinetvezető-helyettes
2015 – Nemzeti Közlekedési Hatóság, hatósági elnökhelyettes

ALAPTALAN VOLT A FÉLELEM,
A VIZSGAEREDMÉNYEK ALIG ROMLOTTAK

Új elméleti kérdések a közúti járművezetők vizsgáztatásában

A közúti járművezető vizsgáztatás szakmai elvei által évek óta megkövetelt fejlesztési igénynek megfelelően idén januárban megújultak a közúti járművezető jelöltek elméleti vizsgakérdései.

A vizsga követelményrendszerét, a vizsgáztatási rendszert, a kérdések számát és pontozását, illetve a megoldásra rendelkezésre álló időt a változás nem érintette, csupán a különböző vezetői engedély kategóriák kérdés adatbankja esett át jelentős minőségi és mennyiségi fejlesztésen, valamint ezzel összefüggésben a „Szerkezeti és üzemeltetési alapismeretek” és a „Munkavédelem, tűzvédelem, szállítás” tantárgyak tantervének egyes részei kerültek korszerűsítésre.

A megújítás szükségességének egyik fő indoka, hogy a korábbiakban alkalmazott kérdések egy része évtizedek óta változatlan tartalommal és formában került felhasználásra, így azok korszerűsége és képi megjelenésének színvonala mára már komoly kívánnivalót hagyott maga után. Ennek megfelelően – a fejlesztés keretében – a kevésbé életszerű közlekedési helyzetekkel és elavult műszaki témakörökkel foglalkozó kérdéseket valóban használható ismeretekre és korszerű technikai megoldásokra vonatkozó vizsgakérdések váltották fel.

A korábbi vizsgafeladatokkal kapcsolatban a minőségin túl mennyiségi problémák is felmerültek, a kérdések alacsonyabb száma lehetőséget adott arra, hogy a tanulók túlzottan vizsgacentrikus felkészülést, a tananyag helyett a kérdések és válaszok megtanulásán alapuló módszert alkalmazzanak. Az új kérdésbank már az alapkérdések tekintetében is közel négyszeres, a variációs lehetőségeknek köszönhetően pedig összességében mintegy tízszeres mennyiséggel rendelkezik, ezáltal biztosítva, hogy a tanulók a vizsgafeladatok helyett valóban az előírt ismeretanyagot tanulják meg.

A kérdések megújítása miatt a tanulók és az autósiskolák természetesen tartottak a vizsgaeredmények jelentős romlásától, de a statisztikai adatok alapján a félelmük alaptalan volt, az idei első három hónap sikerességi mutatói alig tértek el a korábbi évek adataitól. A tavalyi évhez képest

Az új kérdések bevezetése sikeres volt, növekedett a számon kért ismeretanyag szakmai színvonala.

januárban az alapvizsgára érkezettek sikerességében mindösszesen 1%-os, a pótvizsgázók esetében 5%-os eltérés volt tapasztalható, márciusban pedig már szinte minden kategória esetén 5%-on belül volt a sikerességi eltérés.

A fentiek alapján kijelenthető, hogy az új kérdések bevezetése sikeres volt, növekedett a számon kért ismeretanyag szakmai színvonala, a kérdésbank bővítése hatékonyabban rávette a tanulókat az elméleti tananyag tényleges elsajátítására, illetve az átállás a vizsgaeredmények tükrében is zökkenőmentesnek bizonyult.

(FORRÁS: NKH KÖZÚTI GÉPJÁRMŰ-KÖZLEKEDÉSI HIVATAL)

HÁROM SZEMPONT: ÜZEMANYAG-HATÉKONYSÁG, NEDVES TAPADÁS, GÖRDÜLÉSI ZAJ

Kötelező jelölések a gumiabroncsokon

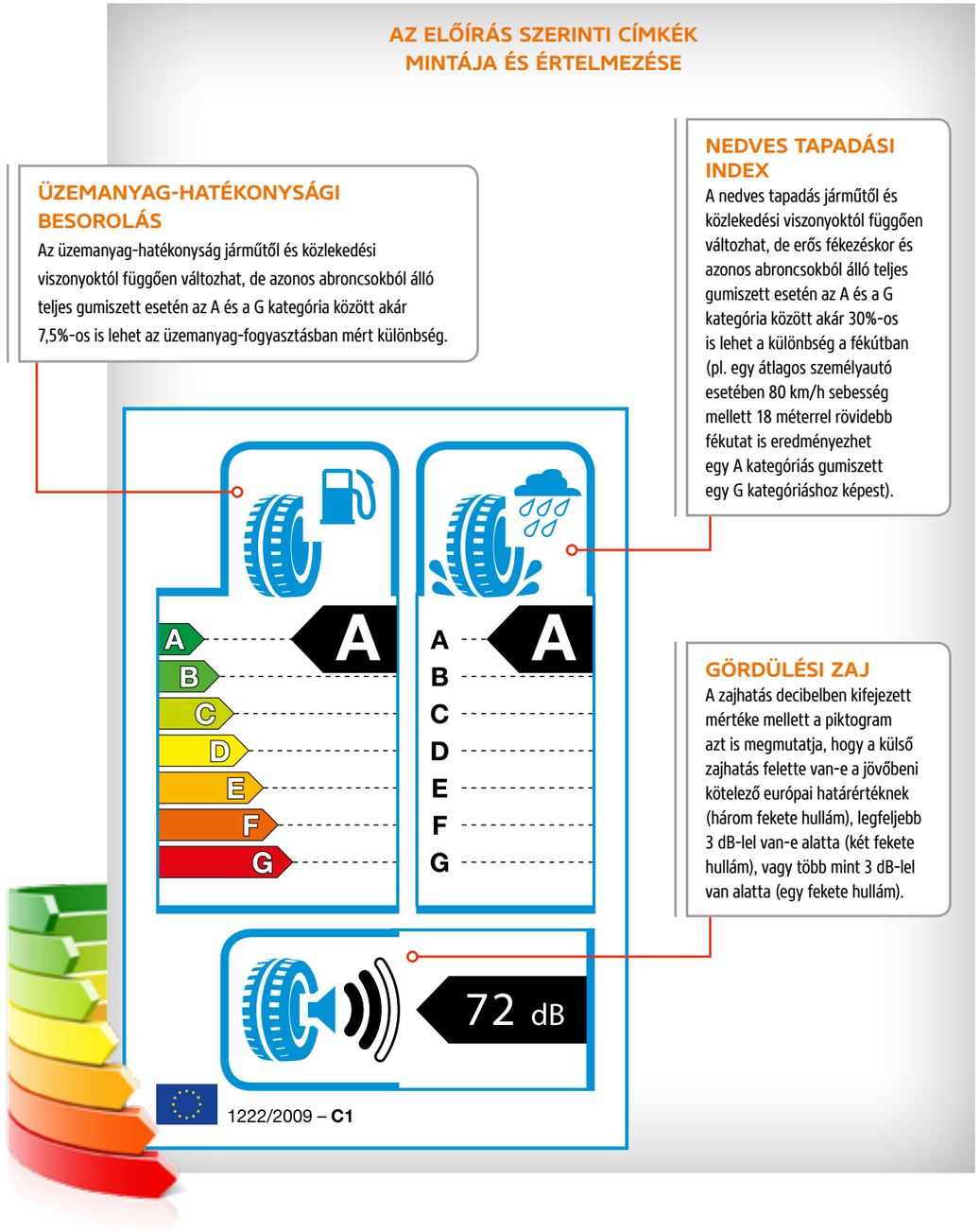
A járművek a gumiabroncson keresztül támaszkodnak az útfelületre, kihatással vannak minden manőverre, szerepük tehát sokkal fontosabb annál, mint ahogy elsőre gondolnánk. Gyorsítás, fékezés, kanyarodás, üzemanyag-fogyasztás, zajkibocsátás – csak néhány olyan témakör, amelyben romlás tapasztalható a nem megfelelő gumiabroncs használatával, ez pedig komoly kihatással van a közlekedés biztonságára. A megfelelő gumiabroncs kiválasztásának segítésére az Európai Unió egységes jelöléseket vezetett be.

Az Európai Parlament és a Tanács 1222/2009/EK rendelete 2009. november 25-én jelent meg a gumiabroncsok üzemanyag-hatékonyság és más lényeges paraméterek tekintetében történő címkézéséről. Követelményeit 2012. november 1-jét követően kell alkalmazni. A rendelet megalkotásával a jogalkotó arra törekedett, hogy az egyes gumiabroncsok környezetvédelmi jelölése révén mind új járművek esetén a járműgyártók, mind a gumiabroncspiac 78%-át kitevő cseregumiabroncs-piac vevői megfelelő tájékoztatást kapjanak, ezzel segítve elő a környezettudatos vásárlást. Ennek érdekében egy háztartási készülékeken már használatos címkézési rendszert vezettek be. A címkén feltüntetendő adatok utalnak a gumiabroncsok környezetszennyezési és biztonsági tulajdonságaira. A gumiabroncsokat három szempont szerint kell vizsgálni: üzemanyag-hatékonyság, nedves tapadás, gördülési zaj.

Az üzemanyag-takarékos abroncsok használatával csökkenthető a károsanyag-kibocsátás, és nem utolsósorban a jármű üzemeltetési költségei is mérsékelhetőek. A besorolás alapja a gördülési-ellenállási együttható. Azoknál a gumiabroncsoknál, amelyek könnyebben gördülnek, kevesebb a súrlódás és az energiaveszteség, így ugyanolyan körülmények között kevesebb üzemanyaggal is elérhető ugyanaz a végeredmény. A jelölés „A” és „G” közötti betű, ahol az „A” jelenti a legjobb besorolást. A két osztály között akár 0,6 l/100 km különbség is lehet a fogyasztásban.

A biztonság szempontjából a nedves útfelületen mért tapadás az egyik legfontosabb. Azoknál a járműveknél, ahol jó nedves tapadással rendelkező gumiabroncsot használnak, lecsökken a fékezéstől a megállásig megtett út a vizes útburkolaton. Az osztályok meghatározása a nedves tapadási index alapján történik „A”-tól „G”-ig terjedő skálán. Az egyes osztályok között akár három méter különbség is jelentkezhet a fékút tekintetében, amely egy esetleges balesetnél életet is menthet.

A gördülési zaj szerinti besorolás nem a jármű belsejében, hanem a kívül érzékelhető zajra vonatkozik. A járművek által keltett zaj számottevő része a gumiabroncs gördüléséből



adódik. Bár sok más tényezőtől is függ, de alapvetően elmondható, hogy az a jármű, ami elhaladás közben csendesebb, belül is kevésbé zajos. A címkén a külső gördülési zaj decibelben mért értéke található meg, ezenkívül hanghatást szimbolizáló ívekkel jelölik. Néhány decibelnyi különbség is jelentős zajváltozással jár, három decibellel magasabb zajszint esetében kétszer intenzívebb a hanghatás.

A címkét magán a gumiabroncson kell feltüntetni, a gyártónak vagy az importőrnek pedig műszaki dokumentációval igazolnia kell, honlapján közzé kell tenni és az adatokat a vásárláskor kiállított számlán is szerepeltetnie kell, vagy a számlával együtt át kell adnia.

A három osztály szerinti jelölés önmagában nem elegendő a megfelelő gumiabroncs kiválasztásához, hiszen számos más befolyásoló tulajdonság létezik, de az egységesített követelményrendszer és címke mindenképpen megkönnyíti az összehasonlítást.

(FORRÁS: NKH KÖZÚTI GÉPJÁRMŰ-KÖZLEKEDÉSI HIVATAL)

15 HÓNAPOS KORIG A MENETIRÁNY SZERINTI BEÉPÍTÉS NEM ENGEDÉLYEZETT

A gyermek-biztonsági rendszerekre vonatkozó ENSZ-EGB előírások

Az Európai Unióban jelenleg két szabályozás van érvényben párhuzamosan a gyermekbiztonsági rendszerek jóváhagyására, ami annyit jelent, hogy az R44 vagy az R129 számú ENSZ-EGB előírás követelményeinek megfelelő gyermeküléssekkel is találkozhatunk a boltokban.

Az R44 számú ENSZ-EGB előírás eredetileg 1998. február 1-jén jelent meg, de azóta többször módosult, sokat szigorodtak a követelményei. Jelenleg ennek az előírásnak a 03. és 04. módosítássorozata hatályos, csak az ilyen számmal jóváhagyott termékeket szabad értékesíteni és használni is. A követelmények széles körűek, kiterjednek a korrózióval és a hőmérséklet-változással szembeni ellenállás, a megfelelő energiaelnyelés, a gyermekbiztonsági rendszer alkotóelemeinek, valamint a frontális és hátulról történő ütközés dinamikus vizsgálatára is. A megfelelő gyermeküléshez kiválasztását és felhasználhatóságát a jóváhagyási számot tartalmazó címkén feltüntetett, beépíthetőségüket jelölő kategóriák, tömegcsoportok, továbbá a burkolaton elhelyezett jelölések és használati útmutató segítik. A beépíthetőségük szerint lehetnek univerzális, korlátozott, féluniverzális vagy meghatározott járműtípusba tervezett kategóriájúak. A tömeg szerint öt csoportba oszthatók:

0. csoport – 10 kg-nál kisebb tömegű gyermekek;
0+ csoport – 13 kg-nál kisebb tömegű gyermekek;
I. csoport – 9 és 18 kg közötti tömegű gyermekek;
II. csoport – 15 és 25 kg közötti tömegű gyermekek;
III. csoport – 22 és 36 kg közötti tömegű gyermekek.

Az R44 számú ENSZ-EGB előírás meghatározza, hogy mely csoport- és kategóriakonfigurációkat lehet menetirányba néző vagy menetiránynak háttal beszerelhetőnek engedélyezni, tehát, ha már egy jóváhagyott terméket nézünk, akkor az eleve meghatározott, melyik irányba kell beépíteni. A 0. és a 0+ csoport gyermekbiztonsági rendszereit csak menetiránynak háttal beszerelhetőnek lehet jóváhagyni, így azok a rajtuk elhelyezett instrukcióknak megfelelően kizárólag így szerelhetőek be.

Az R129 számú ENSZ-EGB előírás 2013. július 9-én jelent meg. Az üzletek polcain, a webáruházakban ezek a gyermekülések még kis számban vannak jelen, kevésbé elterjedtek. Még nem adtak ki módosítássorozatot, tehát a jóváhagyási számában 00 található. Az R44 számú ENSZ-EGB előíráshoz képest eltérés, hogy nincsenek meghatározott tömegcsoportok, a gyermek magasságához igazodva választható ki a megfelelő termék, ezt a tartományt és a legnagyobb megengedett tömeget a jóváhagyási számot tartalmazó narancssárga címkén jelölik a gyártók. Kizárólag a jármű Isofix rendszeréhez csatlakoztathatóak, csökkentve ezzel a helytelen bekötések arányát. A vizsgálati eljárás is kibővült, mivel kiterjed az oldalirányú ütközések dinamikus vizsgálatára is, ami plusz követelmény. Az ezen előírás szerint jóváhagyott, úgynevezett „I-size" gyermekülések különös ismertetőjele a kitámasztóláb, amellyel minden szituációban stabilabb a szerkezet.

Az R129 számú ENSZ-EGB előírás is kitér arra, hogy milyen tájolásban lehet gyermekbiztonsági rendszereket jóváhagyni, és ennek megfelelően beépíteni. Szigorú szabály, hogy 15 hónapos korig a menetirány szerinti beépítés nem engedélyezett, amelyre külön címke is figyelmezteti a felhasználót. Minden terméken egyértelműen fel kell tüntetni a gyermekbiztonsági rendszernek a járműhöz viszonyított irányát, így abból megállapítható, hogyan szerelhető be. Bármelyik előírás szerint is hagyták jóvá a gyermekbiztonsági rendszert, a címkén szerepel a jóváhagyási szám, amely tartalmazza az ENSZ-EGB előírás számát, a módosítássorozat számát és a sorozatszámot. Megtalálható egy körben lévő nagy „E" betű is, mellette pedig egy szám, ami arra az országra utal, ahol a jóváhagyást kiadták. A megfelelő kiválasztást segítő adatokat is fel kell tüntetni ezen a címkén, melyek eltérnek a két előírás esetében.

Az R44 és az R129 számú ENSZ-EGB előírások a gyermekbiztonsági rendszerek konstrukcióját határozzák meg, a KRESZ pedig rögzíti, hogy azokat kinek, mikor és hol kötelező használni. A megfelelő biztonság eléréséhez kiemelten fontos mindegyik előírás követelményeinek a betartása.

(FORRÁS: NKH KÖZÚTI GÉPJÁRMŰ-KÖZLEKEDÉSI HIVATAL)

Az illusztrációk elkészítését a Porsche Inter Auto Hungária Kft. Porsche Pest telephely segítette.

Fotók: Irl Zoltán

Akkor csata lesz

BESZÉLGETÉS GYŐRI GYULÁVAL, A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG ELNÖKÉVEL

A Nemzeti Közlekedési Hatóság Magyarországon egyedüliként látja el a közlekedéshez kapcsolódó valamennyi hatósági, felügyeleti tevékenységet. Az NKH a közlekedésigazgatás központi hatóságaként szabályozza, felügyeli és ellenőrzi a piaci szereplők tevékenységét és működését. Hatáskörükbe tartozik a közúti közlekedés, a légiközlekedés, ezen belül a katonai légügy is, valamint a vasúti és a hajózási közlekedés. A hatóság számára a közlekedésbiztonság olyan stratégiai terület, melyet a közlekedésigazgatás és az ellenőrzés eszközein keresztül napi szinten befolyásol, és növeli annak hatékonyságát. Ennek a nagy hivatalnak 2012 óta az elnöke Győri Gyula, aki az előző évtized során a debreceni közgyűlésben töltött be számos vezető posztot. Az elnök úr a 70-es-80-as években jó eredményeket elérő súlyemelő volt, majd azt abbahagyva, a repülés kezdte foglalkoztatni. Az évek során igen sok repülőgéptípus vezetésére szerzett engedélyt. Nem kell túl éles elméjűnek lenni ahhoz, hogy mindezt a látogató azonnal megsejtse, hiszen még a titkárnő asztalán is felfedezhető egy gemkapcsokból összehajtogatott repülőgép, nem beszélve a falakra aggatott, repülőket ábrázoló képekről, fotókról.

– *Még ma is gyakran ül valamilyen repülőgép kormányához?*
– A válaszom igen, de ehhez tudni kell, hogy az én repülés iránt érzett vágyakozásom kezdete a gyerekkoromra esik. A debreceni vidám parkban ki volt állítva egy – a forgalomból már akkor is régen kivont – Li-2-es típusú, szovjet gyártmányú repülőgép, ami megbabonázott. Később is mindent megadtam volna érte, hogy egy ilyen gépen akár csak utasként is repülhessek. És mit tesz Isten?... Húsz évvel ezelőtt felújítottak egy ilyen gépet. Azóta is ez az egyetlen ilyen működő masina az egész világon. Én azokkal a megszállott szakemberekkel, akiknek ez köszönhető volt, baráti viszonyba kerültem, aminek az lett a vége, hogy nemcsak utasként, hanem pilótaként is irányíthattam ezt a repülőgép matuzsálemet. És ez azóta is tart, mert amikor csak lehetőség adódik rá, repülök vele.
– *Meggyanúsíthatom azzal, hogy ennek a hatóságnak számtalan feladata közül ön kiemelten foglalkozik a légiközlekedéssel?*
– Nem, mert ez csak a magánmániám. Ám, ha még külön kedvezni is szeretnék ennek az ágazatnak, sem tehetném meg, mert rengeteg egyéb tennivalónk is van. Ezt egy számadattal is igazolni tudom. Mi 280 jogszabállyal dolgozunk, ami rengeteg. A legtöbb dolgunk a közúti közlekedéssel van, ez természetes. De azt kevesen gondolnák, hogy manapság a hajózás is egyre nagyobb szerepet kap a közlekedési ágazatok között. A kishajók száma egyre emelkedik, ezek tulajdonosait is nekünk kell vizsgáztatni. A kikötők különböző engedélyeinek a kiadása is hozzánk tartozik, nem beszélve a mind több vízi jármű adminisztrációjáról. A vasút kilóg a sorból, mert az emberek csak akkor keresnek fel bennünket, ha valami őket is érintő esemény történik, vagy valami egyéb panasszal, bejelentéssel szeretnének élni. A közutak bármiféle problémájával a lakosság viszont csak akkor foglalkozik, ha az már elkészült. De nekünk a tervezéstől a kivitelezés befejezéséig figyelemmel kell kísérni ezt a folyamatot. Ami pedig a légiközlekedést illeti, fontos tudni, hogy Magyarországon a katonai légügyi hatósági tevékenység együtt van a polgárival.
– *Ez meglep. Egy „civil” ügyekkel foglalkozó hivatalnak mi köze lehet a honvédséghez? Abba csak nem szólhatnak bele, hogy mikor szállhat fel egy vadászgép.*
– Tudnia kell, hogy egy légtérben repül mindenki. Ennek irányítása, illetve szabályrendszere ugyanaz. Mindössze annyi eltérés van, hogy a katonai bázisok környékén a közel körzeti, meg a repülőtéri irányítást katonák végzik, de annak a bizonyos vadászgépnek az irányítását – abban a pillanatban, hogy elhagyja a „saját” légterét – ugyanazok fogják végezni, mint akik egy menetrendszerű gép útvonalát figyelik, és ha kell, korrigálják.
– *Ön nemrégiben egy konferencián azt mondta: „A vezető nélküli repülőgépek (drónok) fejlesztése jelentősen felgyorsult, a törvényi szabályozás pedig ezt nem tudta követni, a szabályokat utólag kell létrehozni.” Mi az ön elképzelése ezzel kapcsolatban?*
– Elsősorban az, hogy miután a béka feneke alól sikerült az európai középmezőnybe feltornásznunk magunkat (már ami a légügyi hatósági tevékenységet illeti), próbáljunk az élére állni a drónok hihetetlen gyors technikai fejlődése és a szinte követhetetlen elszaporodása következtében előállott helyzet eddig kidolgozatlan szabályozási rendszerének. Ez a munka megindult, aminek jelenleg mi vagyunk az éllovasai, és szeretnénk azok is maradni.
– *Bonyolult ügyről van szó?*
– Meglehetősen. Gondoljon csak arra, hogy vannak gyerekjáték drónok, és olyanok is, amelyek katonai felderítést végeznek, vagy éppenséggel rakétákat lőnek ki róluk. Ezek engedélyezése, használatuk szabályozása jogilag és sok más egyéb módon rendkívül bonyolult eljárás. Nem feledkezhetünk meg arról sem, hogy itt nemcsak a felhasználók érintettek, hanem azok is, akiknek el kell viselniük a drónok jelenlétét. Csak, hogy egy példát mondjak erre: mit tehet Ön, ha egy ilyen szerkentyű a háza fölött lebeg, és ez zavarja? Erre jelenleg nincs válaszunk.
– *Levonhatom ebből azt a következtetést, hogy Ön imád új és még újabb feladatokat a nyakába venni, csakhogy dolgozhasson annak sikeres megoldásáért?*
– Azok közé az emberek közé tartozom, akik azt vallják: „Ha nem azt a célt tűzöm ki magam elé, hogy – legyen szó bármiről is – az élen végezzek, akkor nem is leszek első.” Akárcsak a sportban. Ott sem lehet a győzelemről már a rajtnál lemondani, még akkor sem, ha józanul mérlegelve, sok esélye nincs a sikernek.

Fotók: Vő Zoltán

„A SPORTBAN SEM LEHET A GYŐZELEMRŐL MÁR A RAJTNÁL LEMONDANI.”

Fotó: Ivó Zoltán

– Csakhogy Ön nem egyedül fut a pályán, hanem egy olyan csapat tagjaként, amelynek résztvevőit joga van egyedül kiválasztani, ugyanakkor a csapatkapitányi karszalagot is viselni. Nem zavarja, ha magánál jobb játékosok is futkároznak Ön mellett?

– A kérdést szellemesen, bár kissé rejtélyesen tette föl, mégis pontosan értem, mire gondol. A válaszom ezért így szól: az a vezető, aki fél magát okosabb, tehetségesebb, szorgalmasabb munkatársakkal körülvenni, az soha nem lehet sikeres. Amikor felkértem a hivatal részterületeinek vezetésére az általam megfelelőnek tartott kollégákat, rögtön közöltem velük, hogy nekik jobban kell érteniük ahhoz, amit csinálni fognak, mint nekem.

– Ebből levonható az a tanulság, hogy bármelyik beosztottja bizonyos ügyekben ellentmondhat önnek?

– Igen, de számolnia kell azzal, hogyha nem vagyok éppen jó passzban, vagy vannak használható ellenérveim, akkor csata lesz. Persze, ha valakivel nem tudok egy szakmai kérdésben dűlőre jutni, akkor a végső szó az enyém, vállalva annak kockázatát, hogy utóbb kiderülhet, neki volt igaza.

– Szerénytelen válaszra kényszerítem. Ha én valamiért szeretnék itt dolgozni, örülhetnék, hogy Ön lesz a leendő főnököm?

– Csak akkor örvendezhetne, ha kedveli azokat a nehéz figurákat, akik ragaszkodnak a fegyelem megtartásához, akik egy cél elérése érdekében megkövetelik a teljes erőbedobást, de akikkel ugyanakkor önfeledten lehet ünnepelni a sikert. Ja, és akivel akkor is szívesen megiszik egy pohár bort, amikor az már nem a főnöke. A végső válaszom tehát: az egyéniségétől függően lehetséges, hogy szeretne velem dolgozni.

– A honlapjukról idézem az Ön köszöntőjének egy részletét: „Fokozottan kell érvényesíteni a nemzeti érdekeket, azaz versenyhelyzetbe kell hozni a hazai szolgáltatókat, és törekedni kell a magyar vonatkozású nemzetközi fejlesztések magas prioritásának elérésére.” Megkérhetem, hogy magyarázza meg nekem ezt a mondatot?

– Amikor kineveztek erre a posztra, és összeállt az a gárda, akikkel ma is együtt dolgozom, akkor azon kívül, hogy elmondtam nekik, szeretném, ha mindenki a legjobb lenne a saját területén, és remélem, jól fog menni a közös munka, azt is világossá tettem előttük, hogy mi a vonalmérték.

– Mi a vonalmérték?

– Ésszerűség, nemzeti érdek, jogszerűség. Azt kértem a kollégáktól, hogy ezt jegyezzék meg, és alaposan gondolják végig, mert ennek tudatában, a maga területén, bárki tud döntést hozni. Visszatérve az idézetre, remélem, világosan írtam le, hogy ebben a globalizációs világban, az Európai Unió tagjaként, figyelni kell mindazon nemzetközi folyamatokat, amelyek akár kötelezően vonatkoznak ránk, akár csak érintőlegesen érzékeljük azokat, nekünk mindig a saját nemzeti érdekeinket kell előtérbe helyeznünk. Természetesen és kötelezően: csak ésszerűen és jogszerűen.

SZILÁGYI JÁNOS

Kreatív pályázat a jövő közlekedéséről

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a Földművelésügyi Minisztérium és az Emberi Erőforrások Minisztériuma, Európa legnagyobb közlekedéssel összefüggő környezetvédelmi kampányához csatlakozva, ismét meghirdeti egyéni, családi és csoportos kreatív pályázatát. Az alkotások az idei évi Európai Mobilitási Hét témájához kapcsolódva a közlekedési módok helyes megválasztásának üzenetét közvetítik majd.

NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTÉRIUM

A pályamunkák a jövő közlekedését ábrázolva valós vagy elképzelt lehetőségeket mutatnak be a közlekedési eszközök kombinálására, a felesleges egyéni autóhasználat kiváltására egyéb közlekedési módokkal. A három kategóriában (rajz, fotó, szabadon választott technika) külön díjazzák hét csoport (óvodás, alsó és felső tagozatos általános iskolás, 14–18 éves, fiatal felnőtt, családi és csoportos alkotások) legjobbjait. A környezetbarát eszközök és anyagok felhasználásával készült művek az elbírálásnál előnyben részesülnek.

A hagyományos pályázatot évről évre növekvő érdeklődés mellett rendezik meg a minisztériumok, tavaly több mint 2100 pályamunka érkezett az ország minden részéből és a határokon túlról is.

A pályázatokat 2015. június 30-ig kell postára adni a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium „Európai Mobilitási Hét” pályázat 1440 Budapest, Pf. 1. címre, vagy elektronikus úton beküldeni az emhfotopalyazat@nfm.gov.hu e-mailre.

A legjobban sikerült művek alkotóit kerékpárral, rollerrel, a csoportos alkotások fődíjasait program alapú nyereményekkel jutalmazzák. A szeptemberi Európai Mobilitási Hétre tervezett eredményhirdetésen és díjátadón további értékes különdíjak is gazdára találnak.

„A KÖZÚTI FORGALOMBAN A TOLERANCIA ÉS ELEGANCIA ELVE ÉRVÉNYESÜLJÖN”

Május 11. A Közlekedési Kultúra Napja

Szakmai és civil szervezetek vezetői egy szándéknyilatkozat aláírásával nyilvánították ki elkötelezettségüket a közlekedési kultúra fejlesztése mellett. A közlekedéspolitikáért felelős államtitkár szerint toleranciára és eleganciára van szükség ahhoz, hogy a közlekedési kultúra javuljon, míg a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettese kijelentette: az NKH minden olyan rendezvényt támogat, amelynek révén emberéleteket lehet megmenteni. A Közlekedési Kultúra Napján az ország számtalan pontján a biztonságos és kulturált közlekedést népszerűsítő programok várták az érdeklődőket.

TASÓ LÁSZLÓ közlekedéspolitikáért felelős államtitkár

DR. BODOR JÓZSEF, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettese

Fotók: Irá Zoltán

SZAKMAI ÉS CIVIL SZERVEZETEK VEZETŐI szándéknyilatkozat aláírásával nyilvánították ki elkötelezettségüket a közlekedési kultúra fejlesztése mellett

FÉLÓRÁNKÉNT AZ ORSZÁG SZÁMTALAN PONTJÁN

„A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a közlekedésbiztonság és a közlekedési kultúra javításán dolgozik, hiszen közös érdek, hogy a közúti forgalomban is a tolerancia és elegancia elve érvényesüljön. Az autósok, kerékpárosok, motorosok, gyalogosok nem egymás versenytársai, abban pedig egészen biztosan egyformák, hogy a szerettei mindenkit hazavárnak” – mondta *Tasó László* közlekedéspolitikáért felelős államtitkár A Közlekedési Kultúra Napján a Művészetek Palotájában rendezett hagyományteremtő eseményen. A május 11-ére meghirdetett rendezvény alapvető célja, hogy felhívja a figyelmet a kulturált közlekedésre. Az államtitkár elmondta: az ENSZ-közgyűlés 2010 márciusában több mint 90 ország – köztük Magyarország – támogatásával fogadta el a Cselekvések évtizede a közlekedésbiztonságért 2011-2020 programot, amely valamenynyi kontinensen 2011. május 11-én indult. Magyarország a közlekedésbiztonság tekintetében a 27 tagállam között a 15. helyen van, de korántsem lehetünk még elégedettek. Az NFM azért felelős, hogy a lehető legjobb közlekedési feltételek alakuljanak ki, arra törekszik, hogy minél több forrást tudjon a közlekedési ágazatra fordítani.

Az évtizedes program félidejéhez közeledve megállapítható, hogy hazánk jelentős eredményeket ért el a közlekedésbiztonság javítása terén, de a tartós, további javulás újabb erőfeszítéseket, az eddigi eredményes baleset-megelőzési tevékenység megtartása mellett újszerű megközelítéseket is igényel. Ennek keretében az NFM Közlekedéspolitikáért felelős államtitkárságával karöltve a Közlekedéstudományi Intézet, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a Budapesti és Pest Megyei Mérnöki Kamara és tíz rendező szakmai és civil szervezet a Közlekedéstudományi Egyesület koordinálásával kezdeményezte a mostani országos akciót. Ennek keretében május 11-én „A Közlekedési Kultúra Napja” elnevezéssel országos közlekedésbiztonsági eseményeket szerveztek. Félóránként az ország számtalan pontján az esemény hivatalos részét képező, a programba illő önálló rendezvényt tartottak. A rendezvény küldetése a biztonság- és környezettudatos közlekedési magatartásformák széles körű terjesztése, a kulturált közlekedés iránt fogékony lakosság széles körű bevonása, valamint a toleráns, partnerségen alapuló, egymásra és önmagára odafigyelő közlekedési kultúra sokszínűségének bemutatása, színvonalának emelése volt.

A SZABÁLYKERÜLÉS NEM LEHET KÖVETENDŐ PÉLDA

Dr. Bodor József, a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) elnökhelyettese kijelentette: „A közlekedési szabályrendszer betartása közös érdek, hiszen minden baleset emberi sorsokról dönt. Éppen ezért áll az NKH minden olyan rendezvény mellé, amelynek sikere emberéletek megmentését jelentheti.” Elmondta, az EU közlekedésbiztonsági

elvárásainak 2013-ig kiemelkedően megfelelt Magyarország, de a tavalyi év emelkedő közúti baleseti és halálozási adatai bebizonyították: egy pillanatra sem lankadhat a figyelmünk. Hangsúlyozta: az NKH kiemelt figyelmet fordít a gyalogosok, kerékpárosok, motorosok baleset-megelőzési programjaira. „A közlekedési kultúrát nem könnyű elválasztani a kultúrától, de a tapasztalatok azt mutatják: ahol a kultúra színvonala emelkedik, ott a közlekedési kultúra színvonala is javul. Az utóbbi időszakban igenis javult a magyarországi közlekedési morál: a biztonsági öv, illetve a biztonsági gyermekülés széles körben használt, és manapság már a gyalogátkelőknél is a korábbiaknál sokkal több előzékeny autóssal találkozhatunk" – mondta. Bodor József szerint a hatóságra jelentős feladat hárul a közlekedés biztonságát szavatoló szabályok betartatásában. A szabálykerülés nem lehet követendő példa, hangzott el. A hatóság kifejezetten a diákok, pedagógusok számára létrehozott internetes felületen, a tanuloknak.hu, illetve a kresszfelfrissito.hu oldalon monitorozza. Először 2013-ban készült globális helyzetjelentés: 88 országban csökkent a közúti balesetekből származó halálesetek száma, de az 1,24 milliós szám az irodavezető szerint még mindig elfogadhatatlanul magas. Hozzátette: Magyarország nagyon jól áll az ittas vezetés visszaszorításában, a sebességkorlátozás betartatásában, a biztonságos gyermekülés használatának elterjesztésében. A WHO irodavezetője elmondta: az idei évet a gyermekeknek szenteli az ENSZ. A Mentsd meg a gyermekek életét! kampány arról szól, hogy a séta, a kerékpározás, az autós, motoros közlekedés veszélyes vállalkozás a gyermekek számára. A nemzetközi adatok riasztóak, évente 186 300 gyermek hal meg, négypercenként elveszíti egy gyermek az életét. A balesetek kétszer annyi fiút érintenek, mint lányt, és az életüket vesztők 38 százaléka gyalogos, ismertette. Hozzátette, 2014 fekete év volt Európában, nőtt a közlekedési balesetek halálos áldozatainak a száma, és 2013-hoz képest Magyarországon is volt egy kis visszaesés.

Fotók: ORFK – ÖBB

kívánja megszólítani a fiatalabb generációt. Eddig 450 ezer diák, oktató regisztrált a felületen, ami igen jó eredmény.

Tóth János, a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) főtitkára kijelentette: a különböző programok az óvodások, iskolások közlekedésre nevelésére, a biztonságos kerékpározás, motorozás fontosságára, a vezetéstechnikai tréningek hasznosságára, a gyalogosközlekedés kockázataira, a jármű-műszaki biztonságra, a közlekedésbiztonság tudományos szakkérdéseire, valamint a szépkorúak közlekedésbiztonságának speciális kérdéseire hívták fel a figyelmet. A Közlekedési Kultúra Napjának célja, hogy minden nap a kulturált közlekedés napja legyen.

2015 – MENTSD MEG A GYEREKEK ÉLETÉT!

Pusztai Zsófia, a WHO magyarországi irodájának vezetője elmondta: az évtizedes ENSZ-program átfogó célja, hogy 2020-ra ötmillióval csökkenjen a közúti balesetek halálos áldozatainak száma. A WHO feladata, hogy ezt a folyamatot

Ezután a Művészetek Palotájában rendezett hagyományteremtő eseményen a fejlesztési tárca, valamint társszervezetei és szakmai partnerei szándéknyilatkozatot írtak alá arról, hogy a magyar közlekedéskultúra fejlesztése érdekében támogatják a rendezvény célkitűzéseit. Az eseményt követően a közlekedésbiztonság, a közlekedési kultúra iránt elhivatott szervezetek félóránként az ország számtalan pontján tartottak a közlekedési kultúra fejlesztéséhez kapcsolódó rendezvényt.

98 FEKETE LÉGGÖMB AZ ELHUNYTAKÉRT

Óbudán, a közlekedési balesetek áldozatainak emlékművénél 98 fekete léggömböt engedtek a levegőbe a rendőrök, polgárőrök, ezzel is emlékeztetve arra, hogy tavaly 98 kerékpáros vesztette életét az utakon. *Óberling József*, az Országos Rendőr-főkapitányság főosztályvezetője, az Országos Balesetmegelőzési Bizottság ügyvezető elnöke azt mondta: az akció célja a kerékpárosok figyelmének felhívása a szabályok betartására, valamint arra, hogy a legtöbbet ők tehetnek a testi épségük megvédéséért. Hangsúlyozta: a legfontosabb a láthatóság, vagyis az, hogy a többi közlekedő számára könnyen észrevehető legyen a kerékpáros. Senki sincs egyedül az úton, a közlekedők olyan társasjátékba szállnak be, amelyben oda kell figyelni egymásra, a kötelezettségeket pedig be kell tartani – figyelmeztetett az alezredes.

László János a Magyar Kerékpárosklub képviseletében arról beszélt: önmagában véve a kerékpározás nem veszélyes, ezért az okokat kell megvizsgálni, hogy miért következnek be a balesetek. Egyik oknak azt nevezte, hogy nagy a sebességkülönbség a járművek között, a másiknak pedig azt, hogy több helyen a rossz infrastruktúra miatt nem látják jól egymást a kerékpárosok és az autósok.

Az esemény moderátora, a jobbára kerékpárral közlekedő *Hajós András* önmagát már higgadt biciklisnek nevezte, mint mondta, idáig nem volt komoly balesete. A biztonságos közlekedés titkát az empátiában látta: „Főként a biciklis szempontjából élet-halál kérdése, hogy ismerje az autós helyzetét, reakcióidejét, és főleg, hogy gondolatban mindig néhány lépéssel az autósok előtt járjon" – mondta.

BIZTONSÁGOSAN KÖZLEKEDNI EGY ÉLETÚTON

Az Ötvenhatosok terén a Magyar Autóklub egyik büszkesége, a „Biztonságosan Közlekedni Egy Életúton" elnevezésű program országjáró kamionja volt a legfőbb attrakció. A kamionban projektorral felszerelt, légkondicionált előadóterem várta a gyerekeket, akik életkoruknak megfelelő közlekedésbiztonsági feladatokat kaptak. A kamion előtti területen felállított mini KRESZ-pályán pedig a gyakorlatban is kipróbálhatták az elméletben hallottakat. „Az elsődleges célcsoport továbbra is a gyermekek, diákok, de ebben az évben a motorosokat is megszólítjuk. A programot színesíti, hogy a műszaki biztonság is teret kapott, ugyanis egy speciális fék-hatásmérő berendezéssel tudjuk ellenőrizni a motorok fékjeinek eredményességét" – mondta az Autóklub rendezvényéről *Pintér József*, a Magyar Autóklub igazgatója, aki nem kis büszkeséggel mutatta be az ország egyetlen mobil műanyag vezetéstechnikai pályáját. Ezen az autósok az Autóklub szakképzett gépjárművezető-oktatóinak instrukciói nyomán próbálhatták ki, milyen fizikai törvényszerűségek hatnak a gépjárműre a vizes, csúszós, jeges felületet szimuláló pályán.

SIMON V. ATTILA

NYERTES PÁLYÁZATBÓL SZÜLETETT AZ ÖTLET

A Budapesti és Pest Megyei Mérnöki Kamara – a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium támogatásával – közlekedésbiztonsági ötletpályázatot írt ki, amelynek első díját Bíró József, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettese, az Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal vezetője nyerte 2013-ban, a Komárom-Esztergom megyei Mérnöki Kamara tagjaként benyújtott pályázatával. Pályamunkájának címe „Javaslatok a közlekedésbiztonsági tevékenység társadalmi szintű kibontakoztatására" volt.

„A pályázat megírásakor az a felismerés motivált – mondta *Bíró József* –, hogy noha a szakemberek becsülettel teszik a dolgukat, de pusztán ettől nem várható további javulás. A továbblépéshez elengedhetetlen, hogy a közlekedésbiztonság ne csak a szakma belügye legyen; ehhez azonban szükséges a társadalomban a biztonságos közlekedés iránti igény felébresztése. A pályázatomban ezért hármompillérű javaslatot tettem. Az első: az önkormányzati PIN-díj bevezetése. A közlekedésbiztonsági teljesítményindex rendszer kialakításával lehetővé válna a hasonló nagyságrendű településeknek egymás közlekedésbiztonsági adatainak megismerése, és saját településükön a javulási, illetve romlási tendenciák folyamatos figyelemmel kísérése. A díjakra a különböző településkategóriákban önmagukhoz képest legjobb eredményt elérő települések pályázhatnának jó eséllyel. A második: mivel az érettségi bizonyítvány megszerzéséhez szükséges 50 óra közösségi szolgálatot vállalni a középiskolásoknak, célszerű volna lehetővé tenni a diákoknak, hogy ezt a jövőben közlekedésbiztonsági szolgálat formájában is megtehessék. A pályázati elképzelés szerint a fiatalok részt vehetnének a rendőrség, az NKH, a KTI, a megyei közlekedési felügyelőségek és a civil szervezetek, mint például a Közlekedéstudományi Egyesület, valamint az Autóklub közlekedésbiztonsági munkájában, az iskolába visszatérve pedig a terület nagyköveteit lehetnének. Ez részben megvalósult, mert a vonatkozó jogszabály 2014-es módosítása során bekerült a rendeletbe, hogy a rendőri szervek közbiztonsági és közlekedésbiztonsági tevékenységének keretében is teljesíthetik a középiskolások a közösségi szolgálatot. A harmadik: javasoltam hagyományteremtő szándékkal A Közlekedési Kultúra Napjának életre hívását. Őszintén örülök, hogy ez a jó szándékú kezdeményezés támogatásra talált a szaktárca vezetése, *Győri Gyula*, az NKH elnöke, valamint a Közlekedéstudományi Egyesület elnöke és főtitkára részéről egyaránt, és széles körű összefogással 2015. május 11-én, A Közlekedési Kultúra Napján a közlekedésbiztonság ügye fókuszpontba került."

ORSZÁGOS SZAKMAI PROGRAMSOROZAT
A KTI SZERVEZÉSÉBEN

A közlekedés-biztonság (is) tudomány

A közlekedésbiztonság területén az Európai Unió 2011–2020 között új tervezési periódust indított, ismételten az áldozatok számának felére csökkentését jelölve meg célkitűzésként. A félidő közeledtével érdemes és szükséges a hazai eredményeket és folyamatokat is áttekinteni, levonni a tanulságokat, kijelölni az előttünk álló időszak legfontosabb irányait. Ennek érdekében indította el a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. (KTI) azt a szakmai programsorozatot, melynek koordinátora a Közlekedésbiztonsági Központ volt.

A programsorozat nyitóeseménye az április 9-én, Budapesten *dr. Becsey Zsolt* közlekedésért felelős helyettes államtitkár fővédnökségével megrendezett Hogyan tovább a közúti biztonság javításáért? szakmai workshop volt, ahol a szakemberek az infrastruktúra-biztonság, a szabályozás és ellenőrzés, a védtelen közlekedők, valamint a közlekedésre felkészítés kérdéseivel foglalkoztak szekcióülések keretében. A szakmai konzultáción a szakterület erősségeit, gyengeségeit, lehetőségeit és veszélyeit azonosították, melyből összefoglaló szakértői anyag készült.

Az országos szakmai konzultáció négyállomásos rendezvénysorozattal indult, amit a KTI a Közlekedéstudományi Egyesülettel közösen szervezett A közlekedésbiztonság aktuális kérdései címmel. Célja az volt, hogy vidéki helyszíneken ismertessék a legújabb szakmai, kutatási eredményeket, értékeljék a hazai közlekedésbiztonsági helyzetet, valamint párbeszédet folytassanak a szakemberek a helyi folyamatokról, azonosítsák a fő problémákat, és fogalmazzanak meg javaslatokat a megoldásra. A szakmai konferenciasorozat állomásai: április 14., Eger, április 16., Nyíregyháza, április 21., Székesfehérvár, április 23., Győr.

A program tematikája szerint a KTI munkatársai ismertették a hazai közlekedésbiztonsági helyzetet, valamint a legújabb szakmai eredményeket, majd meghívott előadó vagy előadók tartott(ak) előadást aktuális ügyekről, folyamatokról. Ezt követően helyi szakértők foglalkoztak a város, illetve térség közlekedésbiztonsági kérdéseivel. Az események mindenütt szakmai beszélgetéssel zárultak, ahol az elhangzottakat vitatták meg, illetve azonosították a legfontosabb feladatokat.

Méltó zárásként május 11-én, A Közlekedési Kultúra Napján került sor A biztonság tudomány című szakmai tanácskozásra, itt szakmai és civil szervezetek képviselői vitatták meg az előzetesen felmerült kérdéseket. A tanácskozás eredményeként a résztvevők véleménye alapján a szervezők ajánlásokat fogalmaznak meg a további közlekedésbiztonsági munkához, kiemelve a legfontosabb kérdéseket, leghatékonyabb területeket.

BERTA TAMÁS

KÖZLEKEDÉSI SZAKEMBEREK TANÁCSKOZÁSA AZ EU CÉLKITŰZÉSÉNEK HAZAI MEGVALÓSÍTÁSÁRÓL

Hogyan tovább a közúti biztonság javításáért?

Rendhagyó és a szervezők reményei szerint hagyományteremtő rendezvénynek adott otthont a Közlekedéstudományi Intézet április 9-én. A Hogyan tovább a közúti biztonság javításáért? című konferencián a meghívottak nemcsak hallgatóként vettek részt, hanem a felvetett gondolatokat részletekbe menőkig meg is vitathatták.

A szakemberek olyan intézmények képviseletében érkeztek, mint a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság, a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft., a Közlekedéstudományi Egyesület, a Magyar Autóklub, a Magyar Közút Nonprofit Zrt., a Közlekedési Koordinációs Központ, a Budapesti Közlekedési Központ, a GRSP Magyarország Egyesület vagy éppen a Mercedes-Benz magyarországi képviselete. Az NFM, az ORFK – OBB és a KTI által közösen jegyzett esemény célja pontosan az volt, hogy a különböző szervezeteknél, intézményeknél dolgozó közlekedési szakemberek ne csak megismerjék egymás munkáját, de közös gondolkodás mentén, konkrét javaslatokat kidolgozva vázolhassák fel a közúti közlekedésbiztonság ügyének következő lépéseit.

Elengedhetetlen, hogy a szakmán belül folyamatossá váljon a párbeszéd, mondta *Berta Tamás*, a KTI Közlekedésbiztonsági Központjának vezetője, a rendezvény egyik megálmodója. Hangsúlyozta, hogy a megoldást az eddig elért eredmények stabilizálására, illetve újabb eredmények elérésére a különböző intézmények szakemberei közös, kreatív ötletelés útján találhatják meg, miközben egymás feladatait és nehézségeit is megismerik, megértik.

A konferenciát *dr. Bói Lóránd*, a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. általános igazgatóhelyettese nyitotta meg, köszöntőjében megerősítve, amit Berta Tamás is felvázolt: a találkozó és a szekcióülések célja pontosan az, hogy a baleseti tendenciák okait és a rájuk vonatkozó megoldási lehetőségeket a részt vevő szakemberek közösen vizsgálják.

Magyarország közúti közlekedésbiztonsági helyzetének alakulása a 2015. I-III. havi előzetes baleseti adatok alapján címmel tartott bevezető előadást *Kiss Csaba* r. alezredes,

A megoldást az újabb eredmények elérésére a szakemberek közös ötletelés útján találhatják meg.

az ORFK – OBB főtitkára, amelyből kiderült, hogy sajnos az év első három hónapjában nem alakult jól a közlekedésbiztonság helyzete hazánkban. Ugyan az első negyedév baleseti mutatói csak enyhén emelkedtek a tavalyi azonos időszakéhoz képest, de ez 152 emberi élet elvesztését jelenti a tavalyi 136-hoz képest, ami közel 10%-kal több. Pozitívum ugyanakkor, hogy az ittas állapotban okozott balesetek

aránya, amelyet 2014-ben már sikerült 10% alá szorítani, 2015 első negyedévében 8,8%-ra csökkent. Kiss Csaba ezzel kapcsolatban aláhúzta, a megyei rendőr-főkapitányságok – kiváltképp azokban a megyékben, ahol az ittas vezetés jellemzően nagy probléma – komoly lépéseket tettek az ilyen balesetek visszaszorítása érdekében. Ennek eredményeit jól példázza Borsod-Abaúj-Zemplén megye, ahol 16%-ról 9%-ra sikerült leszorítani az ittas állapotban okozott balesetek arányát. Az OBB főtitkára hozzátette azonban, a hazai arány a nyugat-európai országok eredményeihez viszonyítva még mindig elfogadhatatlanul magas. Kiss Csaba külön felhívta a figyelmet arra, hogy 2015 első negyedévében a balesetek okozói között 8%-os részesedéssel jelentek meg a kerékpárosok. 2013-ról 2014-re jelentős növekedés mutatkozott az általuk okozott balesetek számában, ezért az ORFK – OBB kiemelt figyelmet fordít rájuk. Szintén nagyon magas a védtelen közlekedők összesített aránya a tavalyi halálozási statisztikában, az áldozatok több mint 50%-a gyalogos, kerékpáros és motorkerékpáros volt. „Ezen a területen, úgy gondolom, vannak még tartalékaink. Elsősorban a rendezvények, a felvilágosítás, propaganda területén keresztül lehet elérni a védtelen közlekedőket, hiszen a gépjárművezetőkhöz képest a gyalogosokat és kerékpárosokat rendőri erővel nehezebb ellenőrizni és szankcionálni” – jelentette ki, hozzátéve azt is, hogy miután a halálos áldozatok számának havonkénti megoszlásában nem nagyon lehet több év adatsorai alapján sem szabályszerűséget megállapítani, ez nagyban megnehezíti a rendőri akciók tervezését.

Új kormányzati lépésekkel lehetne stabilizálni a közlekedésbiztonság elért szintjét.

„Az objektív felelősség 2008-as bevezetése óta eltelt hat év, és majdhogynem meggyőződésem, hogy ez a rendszer elérte a határait, ezért olyan új kormányzati lépésekre lenne szükség – legyen szó akár jogszabályi szigorításokról –, amelyekkel a közlekedésbiztonság elért szintjét stabilizálni lehet. Csodálatos eredmény, hogy az elmúlt, alig több mint húsz év alatt negyedére csökkent a halálos közúti áldozatok száma Magyarországon. A kérdés most az: hogyan tovább?” – zárta előadását Kiss Csaba, és egyúttal kifejezte azt a reményét is, hogy az idén várható 365 darab új, fix telepítésű komplex ellenőrzőpontnak a kihelyezése és rendszerbe állítása hatással lesz a közlekedésbiztonságra.

KISS CSABA r. alezredes, az ORFK – OBB főtitkára

Fotók: Váczi Vincent

BERTA TAMÁS, a KTI Közlekedésbiztonsági Központjának vezetője

Hazánk közlekedésbiztonsági helyzetének általános áttekintésével egy újabb csokornyi megfontolnivalót tárt a hallgatóság elé *Prof. Dr. habil Holló Péter*, a KTI kutató professzora. Álláspontja szerint „míg 2013-ban még csak a személysérüléses balesetek száma emelkedett, addig 2014-ben már a meghaltak száma is, ugyanakkor trendváltozásról korai lenne beszélni, mert egy év alapján trendet nem lehet még minősíteni”. Holló Péter ugyanakkor a javulás megszűnését figyelmeztető jelnek véli, sőt, ahhoz, hogy az EU 2020-as célkitűzését teljesíteni lehessen, évente a közúti halálozások számának átlagosan 5%-os csökkenésére lenne szükség, viszont tavaly több mint 5%-os növekedés következett be hazánkban. A közlekedésbiztonsági helyzet különböző mutatóit vizsgálva mindenesetre van ok az örömre is, hiszen a biztonságöv-viselési arány évek óta folyamatos emelkedést mutat, 2013-ban az első üléseken elérte a 84%-ot. Mindenesetre e területen is van még tartalék, sőt, nemzetközi összehasonlításban is látszik, hogy van hova fejlődni. „Kutatásaim alapján azt gondolom, ha sikerülne 95%-ra növelni az övviselési arányt – ami nagyon nehéz, de nem reménytelen –, további több mint ötven emberélet lenne évente megmenthető” – szögezte le Prof. Dr. habil Holló Péter.

A fővárosi és önkormányzati, illetve az országos közutak közlekedésbiztonsági helyzete eltér.

A nemzetközi összehasonlítás természetesen ezt a kérdést is más fényben tünteti fel: az IRTAD adatbankja alapján a lakott területen belüli övviselési arány Németországban és Franciaországban 96% volt 2013-ban, de az autópályákon ez az arány szintén e két országban a 99%-ot is elérte (hazánkban a 89%-ot). A biztonsági gyermekülések használati aránya kapcsán az látható, hogy míg a 90-es évek közepe táján a gyerekeknek alig 10%-a utazott biztonsági gyermekülésben, mára 80% feletti ez az arány, ami nagyon jó hír, de ezzel sem lehet még megelégedni. A közútkezelő adatait idézve, a kutató professzor arra is felhívta figyelmet, hogy a fővárosi és az önkormányzati utak, illetve az országos közutak közlekedésbiztonsági helyzete alapjaiban tér el: míg az elmúlt egy évtizedben az utóbbiak esetében jelentős javulást lehetett tapasztalni, addig az előbbieken a fejlődés sokkal kevésbé volt látványos.

A konferenciát követő szekcióüléseket megelőzően *Bíró József*, a Közlekedéstudományi Egyesület főtitkárhelyettese és Közlekedésbiztonsági Tagozatának elnöke osztotta meg gondolatait az elkövetkező lépésekről. „Innen szép nyerni” – szögezte le előadása nyitányaként, hozzátéve, hogy a baleseti adatok változásától függetlenül a szakma folyamatosan tette és teszi a dolgát, az aktuális feladatokat pedig mindig jelzi a szakpolitika felé. „Az új kérdések új válaszokat igényelnek” – jegyezte meg, kiemelve, hogy fontosnak tartja a közlekedésbiztonság ügyének a társadalmasítását, vagyis hogy a téma olyan helyekre is elérjen, ahol például a rendészeti eszközök már nem hatékonyak (pl. gyalogosok, kerékpárosok). Véleménye szerint a közlekedési kultúra színvonalának emelésén, illetve az önkormányzatok aktívabb bevonásán keresztül lehet a közlekedésbiztonságot újra javuló pályára állítani. Míg a 31 ezer km állami közúthálózatot professzionális szakapparátus kezeli, a 170 ezer km helyi közútnak gyakorlatilag több mint 3100 különböző közútkezelője van, és számtalan kisebb település közlekedési szakemberekkel sem rendelkezik. „Ezért a szaktárca támogatásával el kívánunk indítani egy, a településekre vonatkozó közlekedésbiztonsági összehasonlító mutatórendszert. Ennek segítségével a szakma le tudná vonni azokat a következtetéseket, amelyek alapján a helyi döntéshozók számára meg lehet fogalmazni a releváns javaslatokat” – mondta Bíró József. A kezdeményezés célja, hogy felhívja a több mint 3100 település döntéshozóinak a figyelmét közútkezelői kötelezettségeikre, illetve az ezzel járó óriási lehetőségekre is a közlekedésbiztonság helyi szinten történő javításának területén.

Fontos a közlekedési kultúra színvonalának emelése és az önkormányzatok aktívabb bevonása.

Tóth Viktória, a KTI tudományos munkatársa és a konferenciát követő szekcióülések egyikének vezetője elmondta, hogy mindegyik ülésen különböző témákat jártak körül a szakemberek, az elhangzott felvetéseket, ötleteket pedig feljegyezték, hogy a későbbiekben rendszerezett szerkesztésben az összes résztvevő rendelkezésére bocsássák, ezzel biztosítva, hogy a tanácskozás eredményeit a gyakorlatba is át lehessen ültetni.

VÁCZI VINCENT

PROF. DR. HABIL HOLLÓ PÉTER, a KTI kutató professzora

BÍRÓ JÓZSEF, a Közlekedéstudományi Egyesület főtitkárhelyettese

SZEKCIÓTÉMÁK ÉS VEZETŐIK

Az infrastruktúra-biztonság aktuális kérdései
Dr. Mocsári Tibor, osztályvezető főmérnök, Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ

A szabályozási és ellenőrzési feladatok aktuális kérdései
Berta Tamás, központvezető, KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.

A védtelen közlekedők biztonságának aktuális kérdései
Berzai Zsolt r. alezredes, ORFK Közlekedésrendészeti Főosztály Autópálya-felügyeleti és Baleset-megelőzési Osztály

A közlekedésre felkészítés aktuális kérdései
Tóth Viktória, tudományos munkatárs, KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.

A MAGYAR AUTÓKLUB KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI ROADSHOW-JÁNAK TAPASZTALATAI

„Biztonságosan közlekedni egy életúton”

Évente átlagosan harminc rendezvényen nagyjából tízezer regisztrált gyermeket és diákot ér el a Magyar Autóklub (MAK) egyik legsikeresebb programja. A „Biztonságosan közlekedni egy életúton” elnevezésű országos roadshow sikeréről A Közlekedési Kultúra Napján beszélgettünk a MAK igazgatójával. Pintér József elmondta, a gyerekek szabálykövető attitűdjének növelése összetett, de nem lehetetlen feladat.

– Először rendezték meg A Közlekedési Kultúra Napját, az országos akcióban a Magyar Autóklub is részt vett. Van mérhető haszna az efféle rendezvényeknek?

– Soha nem úgy kell nézni, hogy ma odafigyelek, mert kampány van, és betartom a közlekedési szabályokat, de holnap már megy minden a régi kerékvágás szerint. Ez egy hosszú folyamat, a szemléletformálás nem megy egyik napról a másikra. Ezért is volt szükség a paradigmaváltásra, mert a közlekedési szakma felismerte: pusztán rendőri eszközökkel már nem lehet a közlekedésbiztonság terén jelentősen előbbre lépni. Az oktatást, nevelést gyerekkorban kell elkezdeni, egyúttal persze fontos a felnőttek szemléletének megváltoztatása is. A gyerekeknél azonban nyilván jobb hatásfokot lehet elérni, mivel náluk még nem rögzültek be a rossz szokások, egyből a helyes közlekedési kultúrát sajátítják el. Ezért nagyon fontosnak és kiemelkedően jó kezdeményezésnek tartom A Közlekedési Kultúra Napjára időzített országos rendezvénysorozatot. Örömmel és a szokott minőségű programmal vettünk részt a rendezvényen, de a jövőben a mozgósításra nagyobb hangsúlyt kell fektetni, hogy még többen legyenek.

– Hová helyezné a Magyar Autóklubot a közlekedési palettán?

Fotók: Magyar Autóklub

– Az Autóklub honlapján a logó mellett olvasható a szlogenünk: „A hűséges partner”. Mi vagyunk az ország legnagyobb civil autós szervezete. Megalakulásakor az autózás megismertetése, illetve megszerettetése volt a legfőbb cél. Persze ezt még 1900-ban tűzték zászlójukra az elődök, ma már más célok mentén szervezzük a klub életét. Egyetlen dolog nem változott 115 év alatt: az Autóklub a folyamatos

> **A rendezvénysorozat 2006-ban kezdte a közlekedési kultúra javítását célzó preventív jellegű küldetését.**

fejlődés közben is mindvégig az emberek érdekképviseletét és a motorizációhoz valóban fontos szolgáltatások nyújtását tartotta legfőbb feladatának. Napjainkra a célkitűzések némiképp megváltoztak: ma már nemcsak az autósokat, hanem a közlekedés egyéb szereplőit, a kerékpárosokat és a motorosokat is meg kívánjuk szólítani. Ilyen-olyan módon, de őket is szeretnénk képviselni, méghozzá azért, hogy egyesületünk a felelősen közlekedő polgárok közösségévé váljon. Az Autóklub figyelemmel kíséri a társadalmi, szociális, piaci környezetbeli változásokat, és azok követésével, tevékenységi köre folyamatos fejlesztésével, alakításával kíván megfelelni a mindenkori elvárásoknak. A MAK ezért a kor kihívásaira reagálva elsősorban a közlekedésbiztonság területén kíván előre lépni, komoly erőfeszítéseket tesz a biztonságos közlekedés érdekében. Ennek egyik legjelentősebb pillére a „Biztonságosan Közlekedni Egy Életúton” elnevezésű országjáró oktatási program, mely a tanítás-tanulás folyamatában előtérbe helyezi az élethosszig tartó tanulást, a Life Long Learning paradigmáját. A program kiemelt célja, hogy a tudatos ember oldaláról alakítsa ki azokat a szabálykövető attitűdöket, melyek a felelősségtudat erősítésével hozzájárulnak a közlekedési kultúra kívánatos irányú fejlesztéséhez. Ez a rendezvénysorozat nem most indult, 2006-ban országos szinten kezdte el a közlekedési kultúra javítását célzó preventív jellegű küldetését.

A MAGYAR AUTÓKLUB CÉLJA

- hogy minden közlekedő érdeke súlyának és jelentőségének megfelelően érvényesüljön a jogalkotás során, a tagok közvetlen és konkrét segítséget kapjanak az autózással kapcsolatos jogvitás ügyekben, és az egyesület a nemzetközi szervezetekben megfelelő képviselettel jelenjen meg;
- hogy minden közlekedő számára elérhető, hasznos, díjmentes vagy kedvező ár-érték arányú szolgáltatást nyújtson, tagjai felé további díjkedvezmények biztosítása mellett;
- hogy hazai és nemzetközi partnerei révén a bajba jutott közlekedőknek teljes körű, bármikor elérhető és igénybe vehető műszaki védőhálót, biztonságot adjon Magyarországon és a legtöbb külföldi országban egyaránt;
- hogy minden olyan szolgáltatást, melyre a közlekedőnek itthon vagy idegen országban szüksége lehet, kedvezményesen vehessen igénybe a MAK partnerek biztosította engedmények révén.

– 2006 óta milyen mérhető eredményt értek el?

– A program évenként 29–33 helyszínen zajlik országszerte, egy szerződés révén gyakran egy-egy Tesco parkolóban, amely méretei és az odalátogató tömeg miatt eleve ideális helyszín. Minden évben 8–10 ezer regisztrált diák vesz részt az oktatáson, az országjáró kamion talán a legfőbb attrakció. A kamionban projektorral felszerelt légkondicionált előadóterem várja a gyerekeket, akik életkoruknak megfelelő közlekedésbiztonsági oktatást kapnak. A kamion előtti területen felállított mini KRESZ pályán pedig a gyakorlatban is

kipróbálhatják az elméletben hallottakat. Az elsődleges célcsoport a gyermekek, diákok, de ebben az évben a motorosokat is megszólítottuk. A programot színesíti, hogy a műszaki biztonság is teret kapott, ugyanis egy speciális fék-hatásmérő berendezéssel tudjuk ellenőrizni a motorok fékjeinek eredményességét. De nem kis büszkeséggel tölt el az ország egyetlen mobil vezetéstechnikai pályája is.

A programok során kialakított oktatásmódszertan előtérbe helyezi a hosszú távú tudatformálást.

Nyilván nem veheti fel a versenyt a profi vezetéstechnikai centrumok által üzemeltetett csúszópályákkal, viszont mobilitása ellensúlyozza esetleges méretbeli hátrányait. A speciális felületen az autósok az Autóklub szakképzett gépjárművezető-oktatóinak instrukciói nyomán próbálhatják ki, milyen fizikai törvényszerűségek hatnak a gépjárműre a vizes, csúszós, jeges felületet szimuláló pályán.

– *Miként fogadják a közlekedési morál javítását célzó preventív jellegű missziót?*

– A sajtó és a helyi média is kedveli ezeket az eseményeket, csak tavaly összesen 120 beszámoló született a rendezvényről, ami szerintem kiemelkedően jó eredmény. A gyerekekhez csatlakozó szülőkkel, ismerősökkel, barátokkal együtt évente 137–150 ezer ember találkozik ezzel az egyedi oktatási formával. A szám önmagáért beszél, egyúttal minősíti is a rendezvényt. A programok során kialakított oktatásmódszertan előtérbe helyezi a hosszú távú tudatformálást, mely a szabálykövető attitűdök beágyazódását erősíti a készségszintű memóriában. A programok célja, hogy az alapvető közlekedési normákon, ismereteken keresztül a szabálykövető magatartás fontosságát erősítsük a mindennapi közlekedésben. A program elnevezésének megfelelően a kutatás-fejlesztés során pontosan behatároltuk az elérni kívánt célcsoportokat, meghatároztuk azokat a szempontokat, amelyek ezeket jellemzik. Három

Fotók: Magyar Autóklub

egymástól jól elkülöníthető részre osztottuk az oktatást; a 6–18 év közötti formális oktatásban részt vevő diákok csoportjára; az oktatáson részt vett diákok hozzátartozóira; a már jogosítvánnyal rendelkező felnőttekére.

– *A gyerekeket mivel tudják megszólítani?*

– A tanulás formája „non-formális tanulás". A képzés a kamionban „tantermi" foglalkozással kezdődik. Előtérbe állítottuk azokat a jogszabályi változásokat, melyek a közlekedést

Nem az ismeretek ledarálása a cél, hanem képességek, készségek felismerése, tudatossá tétele.

szabályozzák. Ennek érdekében finomítottuk a párbeszéden alapuló előadásunkat, illetve korszerű didaktikai módszertant alkalmazunk. Lényegében az oktatás átalakult a tanítás-tanulás egységévé, amely így lehetővé tette a differenciált oktatást, vagyis akár egy csoporton belül is a különböző fejlettségi szintnek megfelelő tudást kaphat a diák. Az előadást tartó kolléga által irányított tanítás-tanulás folyamatában nem az ismeretek ledarálása a cél, hanem képességek, készségek, jártasságok felismerése, tudatossá tétele, érzelmi és akarati beágyazottság mellett. A gyakorlati feladatok elvégzésével az érzelmi beágyazottság segítségével épülnek be a készségszintű memóriába azok az ismeretek, amelyek szükségesek ahhoz, hogy később egy vészhelyzeti kontextusban megfelelő válaszokat tudjanak adni az általunk oktatott gyermekek, diákok, jogosítvánnyal rendelkező felnőttek. Mindezt a diákok együttműködésével, pró és kontra helyzetek ismertetésével, kontraszt kiemelésével érjük el, amely mozgalmassá, izgalmassá teszi a bő másfél órát, amelyet együtt töltünk. Időközben észrevétlenül növeljük a gyermekek közlekedési térlátását, illetve szabálykövető attitűdjeiket. Persze ez nem egyik pillanatról a másikra jelentkezik, de eltökélten hiszünk abban: ez a program is szerepet fog játszani abban, hogy a jövőben Magyarországon jelentősen kevesebb közlekedési tragédia árnyékolja majd be a családok életét.

SIMON V. ATTILA

AZ AUTÓKLUB KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI TRÉNINGJEI IDŐS EMBEREK SZÁMÁRA

Részeg-szemüveg

A Magyar Autóklub honlapján a sok egyéb mellett ez olvasható: „A 65 év feletti korosztályban aránytalanul magas a balesetek száma. Az idősebb vezetők rendszerint kevésbé pontosan mérik fel a sebességet és a távolságot, a reflexeik is lassabbak, könnyebben összezavarodnak, főleg sötétedés után, új útvonalakon, közlekedési csomópontokban. A Magyar Autóklub 2014 tavaszán induló projektje az idős emberek mobilitásának megőrzésére, biztonságuk javítására irányul, különös tekintettel a járművezetésre a közúti közlekedésben. A kampány elősegíti, hogy a magyar társadalom és a média foglalkozzon a kérdéssel, és megoldásokat keressen a problémára. A megelőző, speciális közlekedésbiztonsági tréningek jelentősen hozzájárulhatnak a balesetek számának csökkenéséhez és az idősek mobilitásának megőrzéséhez, ami az életminőség egyik fontos tényezője." A Magyar Autóklub főtitkárhelyettesének, Lovas Károly Róbertnek szívügye a már megöregedett autóvezetők közlekedési gondjainak enyhítése, amelynek mindennapi gyakorlatáról szívesen adott felvilágosítást számunkra.

– Ha a közúti balesetek okozóinak, szereplőinek életkorát vizsgáljuk, akkor két nagyobb csoport emelkedik ki közülük. Az egyik a nagyon fiatalok, akiknek aránylag friss a jogosítványuk, és ennek birtokában azt hiszik, hogy tudnak vezetni, miközben ez az igazolvány egy darabig valójában csupán azt jelenti: megengedik nekik, hogy oktató nélkül vegyenek részt a forgalomban. A másik nagy csoport pedig az idősek, akik nem veszik észre, hogy vezetés közben bizonyos dolgokat már nem vesznek észre, hogy a reflexeik lelassultak, hogy már nem képesek úgy koncentrálni, mint annak idején.

– *És mindezzel ők tisztában vannak?*

– Igen, de csak egy részük. Ők tudják, hogy csökkent a vezetési képességük, ezért, ha volánhoz ülnek, sokkal tudatosabban igyekeznek figyelni mindenre. Akadnak

Fotó: Irá Zoltán

olyanok is, akik önszántukból döntenek úgy, hogy – bár még érvényes a jogosítványuk – nem vezetnek többé. Van egy harmadik csoport is, amelynek tagjai azt a kompromisszumos megoldást választják, hogy kizárólag a szokott útvonalon hajtanak, esetleg csak nappal hajlandóak volánhoz ülni, de ismerek olyat is, aki vállalja ugyan a közlekedés kockázatait, de csupán akkor, ha valaki ül is mellette. Aztán itt vannak még a KRESZ gubancai is. Ez a törvényrendelet 1975-ben született meg, azóta viszont részleteiben sokszor megváltozott; legutóbb néhány hónapja. Az évek során tehát új táblák, jelzések tucatjai kerültek a közterületekre, és ezek jelentését még egy tíz éve jogosítvánnyal rendelkező ember sem biztos, hogy tudja, hát még egy olyan személy, aki 40-50 éve vezet, és már nem nagyon képes a változásokat figyelemmel kísérni.

– *Mi a megoldás? Pontosabban: önök milyen lépéseket tettek, tesznek, hogy az időseket megóvják a saját maguk által okozható közlekedési galibáktól?*

– Az Autóklub már tavaly bevezette az időskorú vezetők díjmentes utánképzését. Van egy kamionunk, ami járja az országot márciustól októberig, ami nagyjából harminc helyen áll meg egy-egy hétre. Ez nem más, mint egy tanterem, ami jól fel van szerelve különböző oktatási segédeszközökkel, a borulási szimulátortól kezdve egyéb olyan készségekig, amelyekkel jó színvonalú előadásokat lehet tartani.

– *Milyen témákban?*

– A kisgyermek kerékpározástól az időskori vezetés számos kockázatáig igen sok tárgykört ölelnek fel ezek a mini tanfolyamok.

– *Van minderre érdeklődés?*

– Van, de azért magától nem megy a dolog. Ezért mindig megkérjük az adott önkormányzatot, tudassa a település lakóival ezt a lehetőséget, és kérje föl az érintetteket, hogy vegyenek részt ebben a különleges oktatási formában.

– *Jól gondolom, hogy ennek a gördülő tanteremnek a padsoraiban elsősorban a jogosítvánnyal már hosszú évtizedek óta rendelkezők foglalnak helyet?*

– Ez pontosan így van, aminek nem más az oka, minthogy az idős embereknek van idejük, és ezt a tanulási lehetőséget egyfajta programnak, szórakozásnak tekintik. De ez végül is mindegy. Fő, hogy jelen vannak, hisz mindez az ő érdekükben történik. Az pedig külön öröm számunkra, ha valaki elhozza a kis unokáját, aki a helyben kijelölt tanpályánkon gyakorolhat; vagy vele jön a fia is, akinek szintén tudunk meglepetésekkel szolgálni.

– *Például?*

– Ráadjuk a részeg-szemüveget, amely…

– *Mit?*

– Jól értette: a részeg-szemüveget. Ez egy olyan műszerféleség, amit, ha valaki felvesz, úgy érzi, mintha berúgva látná a világot. Körülötte minden homályos és imbolyog. Ráadásul ebből többfajta is van: az enyhén spiccestől, a nagyon részegig, sokféle alkoholos helyzet szimulálható vele. Csak megjegyzem: bizony előfordul, hogy valaki nincs rászorulva erre, mert ezt az állapotot már saját maga előállítva érkezik a helyszínre.

– *Egyébként erre, a jó mókát leszámítva, miért van szükség?*

– Mert így józanul sokkal jobban érzékelhetővé és érthetővé válik, milyen veszélyekkel is járhat az ittas vezetés.

– *Milyen visszajelzéseket kapnak erről az országot bejáró közlekedési tanfolyamukról?*

– Jókat. Nagyon sokan hálásan megköszönik, hogy a még autót vezető szüleiket felvilágosítottuk jó néhány olyan dologról, amelyről fogalmuk sem volt. Nemegyszer azzal szembesülünk tehát, hogy az emberek nem tudják, hogy mit nem tudnak.

– *Nem véletlen, hogy az idős emberekre rengeteg kifejezést találunk a magyar nyelvben. Csak néhány a sok közül: öreg, agg, aggastyán, koros, vén, matuzsálem, éltes, szépkorú. Másfelől közelítve: szinte lehetetlen egy bizonyos életkor eléréséhez kötni, hogy valakiről joggal azt mondhassuk, hogy idős. Ebből kiindulva, válaszolni tud arra, hogy amikor az Autóklub ezeknek az embereknek szervez, nyújt programokat, akkor kikre is gondolnak?*

– Ezt még tudományos alapon is nagyon nehéz eldönteni, de „hivatalból” egyszerűen lehetetlen, hisz vannak roskatag hatvanévesek, és peckes nyolcvanasok. Úgy gondolom, hogy a mi szempontunkból az idős járművezető az, aki odafigyel az őt megszólító felhívásainkra, majd ennek elfogadása után részt is vesz az oktatásainkon. Talán ide tartozik, hogy Magyarországon valamivel több, mint hárommillió személyautó és úgynevezett kishaszonjármű van, de ezek használata a 2008-as gazdasági válság óta drasztikusan visszaesett. Ezt értse úgy, hogy az egy évben megtett kilométerek száma is csökkent, akárcsak az autók igénybevételének gyakorisága. Azok száma, akik munkába menet és jövet kénytelenek az autójukba ülni, úgy ötvenöt éves kortól ritkulni kezd. Tehát ettől az időtől kezdve érdemes az embernek magára jobban odafigyelnie. Azonban az éveink számától teljesen függetlenül is, ha azt olvassuk az újságban, hogy új KRESZ-táblák jelentek meg, menjünk fel az internetre, és ott nézzünk utána, hogy melyek is azok.

– *Ön szerint megállapítható egy gépkocsi volánja mögül, hogy az előtte haladó autót egy már öregnek mondható személy vezeti?*

– Vannak magukat makacsul tartó vélekedések, mint például az, hogy vigyázzunk, ha a másik autóban kalapot visel a vezető. Nem biztos, hogy ez gondolkodás nélkül elfogadható vélemény. Annak viszont sokkal nagyobb a valószínűsége, hogy idősebb ember tekeri a kormányt, ha azt érezzük, hogy a másik túlzottan törekszik a biztonságra. Az ilyenek szinte biztosan középen mennek a háromsávos úton, lassabban hajtanak a megengedett sebességnél, az indokoltnál sokkal nagyobb követési távolságot tartanak. Az is jellemző, hogy a korosabb emberek korosabb autókkal is járnak.

– *Lát-e valami különbséget a nők és a férfiak, de a témánkhoz jobban illő megfogalmazásban: a nénik és a bácsik autóhoz, egyáltalán a közúti közlekedéshez való viszonyában?*

– A hölgyek talán gyakorlatiasabbak. Például könnyebben és hamarabb bevallják, hogy nincsenek már az autóvezetéshez tökéletesen alkalmas állapotban, ezért végleg leteszik a slusszkulcsot. Az urak egy része ezzel szemben még mindig Fittipaldinak érzi magát, miközben egyre nehezebben kászálódik ki a kocsijából. De legyen szó akár nőkről, akár férfiakról, a legfontosabb, hogy tisztában legyenek vele: a közlekedés felelősséggel jár.

SZILÁGYI JÁNOS

A közúti infrastruktúra biztonságának javítási lehetőségei

VALAMENNYI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI FELADAT ALAPJA A SZAKSZERŰ ÉS MEGBÍZHATÓ BALESETI ADATBÁZIS

Az infrastruktúra latin eredetű szó, amely eredetileg alépítményt, alapszerkezetet jelent. Közúti infrastruktúránk a nemzetgazdaság alépítménye, és az ezen történő közlekedés évente mintegy hatszáz halálos áldozatot követel. A következőkben áttekintést nyújtok a jelen helyzetről, és összefoglalom a közúti közlekedés egyes területeinek előttünk álló azon feladatait, amelyek elvégzése szükségszerű, hogy javuljanak a közúti baleseti mutatószámok.

Hálózatfejlesztés

A Nemzeti Közlekedési Stratégia vitái nehéz szakmai és szakmapolitikai döntéseket alapoztak meg az elmúlt évben, amelyekben a hálózati szemlélet alapvető fontosságú. Prioritást kapott a megyeszékhelyek gyorsforgalmi úthálózatba történő bekapcsolása és az elmaradott térségek elérhetőségének javítása, ugyanakkor kissé háttérbe kerültek a túlzsúfolt, nagy baleseti kockázatú útszakaszok fejlesztési lehetőségei. Bár a hálózati szempontok elsődlegessége nem kérdéses, mégis a biztonság oldaláról szükséges, hogy akár egy kedvezőtlen relatív baleseti mutató alapján is induljon olyan infrastruktúra-fejlesztés – például elkerülő út vagy baleseti góchely átépítése –, ami nem szolgáltatási szintet növel elsődlegesen, hanem biztonsági szintet. A fenntartási/üzemeltetési és fejlesztési források összhangjának megteremtése a közeljövő feladata, fontos szakmai célkitűzés.

Közlekedésbiztonsági stratégia

Magyarország hatályos közlekedéspolitikai programja a „Magyar Közlekedéspolitika 2003–2015” címet viseli. A Magyar Országgyűlés 19/2004. (III. 26.) OGY határozatával elfogadott program a közúti közlekedés halálos áldozatainak tekintetében az európai uniósnál – 50%-os csökkenés 2011 és 2020 között – enyhébb célkitűzéseket tartalmaz: a személysérüléses balesetek és a halálos áldozatok számának 2015-ig történő 50%-os csökkentése a 2001. évi helyzethez képest. Az 1. táblázat az EU-s, a hazai célkitűzést és a hazai valós adatokat tartalmazza.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Magyar Közlekedéspolitika cél	928	875	822	769	716	663	?	?	?	?	?
EU cél	740	703	666	629	592	555	518	481	444	407	370
Hazai tényadat	739	638	605	591	626						

1. TÁBLÁZAT: A halálos áldozatok száma és a célkitűzések

A táblázat adatainak ismeretében két problémával szembesülünk: az első, hogy a hazai és az EU szabályozásban rögzített célkitűzésnek is megfeleltek a tényadatok 2013-ig, azonban az elmúlt év vonatkozásában a hazai cél ugyan teljesült, de az EU elvárása már nem. Utóbbit sajnos jelenleg nem is rögzíti hazai jogszabály. A másik probléma, hogy 2015-től kezdődően a hazai közlekedéspolitika egyáltalán nem határoz meg célkitűzést a közlekedésbiztonságra, így az nem támogatja érdemben a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram törekvéseit.

Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram

A hazai közlekedésbiztonsági feladatok jogszabályi alapját a közúti közlekedésbiztonság egyes állami feladatainak teljesítéséhez szükséges pénzügyi forrásokról és azok felhasználásának módjáról szóló 188/1996. (XII. 17.) Korm. rendelet teremti meg. E rendelet 3. § (1) bekezdésének a) pontja szerinti bevételt három egymást követő évre szóló akcióprogram alapján kidolgozott éves intézkedési terv alapján lehet felhasználni. Az akcióprogramot a hároméves időtartam lejártát megelőző év (azaz 2013) szeptember 30-áig, az éves intézkedési tervet pedig a tárgyévet megelőző év június 30-áig a közlekedésért felelős miniszter – a 2. § (1) bekezdés d)-e) pontjában meghatározott feladatok tekintetében a közlekedésrendészetért felelős miniszterrel egyetértésben – hagyja jóvá. Fontos lenne, hogy e programok végrehajtását, az érdekelt intézmények összefogását erős politikai-felsővezetői támogatás segítse.

A közúti közlekedési infrastruktúra biztonságának fejlesztésére fordítható forrás

A 188/1996. (XII. 17.) Korm. rendelet 2. §-a sorolja fel, hogy e forrás mely közlekedésbiztonság javításával összefüggő feladatok teljesítésére használható fel, amelyek között nem szerepel a közúti közlekedési infrastruktúra biztonságának fejlesztése, azaz a közlekedésbiztonság ember–pálya–jármű hármasában állami finanszírozási oldalról az „emberre” helyeződött a fő hangsúly. A baleseti góchelyek biztonságának javításához évente szükséges egy meghatározott összeg hozzárendelése, amely – akár pályázatos formában – az önkormányzatok bevonásával, kisköltségű beavatkozásokkal egy-két éven belül megtérül a baleseti veszteségek csökkenésével.

Intézményrendszer

Az Osztrák Közúti Közlekedésbiztonsági Program (2011–2020) az egyes résztvevők feladatainak megfogalmazásával indul. A programot egy tanácsadó testület irányítja (1. ábra), amelyben valamennyi érintett szervezet részt vesz a politikai pártoktól kezdve a statisztikai intézetig.

1. ÁBRA A Közúti Biztonsági Tanácsadó Testület összetétele Ausztriában

Ausztriában a közlekedésbiztonsági források elosztása és a közlekedésbiztonsági tevékenység koordinálása is a Közlekedési, Fejlesztési és Technológiai Minisztérium hatásköre. Hazánkban szükséges lenne annak felmérése, hogy mely közlekedésbiztonsági tevékenység melyik állami szervezethez tartozik, ki miért felelős, mekkora forrással, milyen jogszabályi felhatalmazással dolgozik. E felmérés alapján – az osztrák példa nyomán – el kellene készíteni az aktualizált vagy új közlekedésbiztonsági stratégiát. Fontos lenne, hogy a közutak (állami és önkormányzati) forgalomszabályozása, közlekedésbiztonsági fejlesztése a közlekedésért felelős tárcához tartozzon. A településeket, önkormányzatokat be kell vonni a közlekedésbiztonsági intézményrendszerbe, adott településméret felett előírva önálló közlekedésbiztonsági stratégia elkészítését.

Személysérüléses balesetek adatbázisa

Valamennyi közlekedésbiztonsági feladat alapja a szakszerű és megbízható baleseti adatbázis. A jelenlegi hazai adatállomány adatgazdája a KSH, még a közútkezelők (önkormányzatok), tervezők, kutatók hozzáférhetősége is korlátozott, jogilag nem szabályozott. Az adatok pontosítása rendkívül fontos feladat, mert a helyazonosítási hibák

miatt jelenleg nem alkalmas az adatbázis a baleset-sűrűsödési helyek megtalálására. (Fejér, Komárom, Pest, Bács-Kiskun és Nógrád megyében 7631 személysérüléses baleset történt 2012-2013-ban. Ebből 559 esetben hibás a közút száma, 1637 esetben a GPS koordináta, 255 baleset helyszíne pedig egyáltalán nem azonosítható.)

Az útdíjrendszer okozta változás ellensúlyozása

Az elmúlt két évben az útdíjfizetési rendszerben történt változások (elsősorban a tehergépkocsik megtett kilométerével arányos útdíjfizetési rendszer bevezetése) jelentős forgalmi átrendeződést okoztak: a gyorsforgalmi utak helyett a tehergépkocsi-vezetők részben a főutakat, mellékutakat részesítik előnyben. A kedvezőtlenebb kiépítésű, nagyobb baleseti kockázatú utakon megnőtt 2012 és 2014 között a tehergépkocsik részvételével történt személysérüléses balesetek száma. Célszerű lenne a költségvetési bevételi többlet egy részét ezen utak baleset-sűrűsödési helyeinek biztonságosabbá tételére fordítani.

Új eszközök alkalmazása

A korszerű passzív biztonsági berendezések (gyengített közvilágítási oszlopok), a sebességszabályozás korszerű eszközeinek (VJT, szakaszkontroll) vagy a gyalogosérzékelőknek a fejlett alkalmazása előtt jogszabály- és műszakielőírás-alkotási problémák állnak; mielőbbi megoldásuk szükséges.

Kerékpáros létesítmények

Megoldatlan a meglévő kerékpáros létesítmények üzemeltetése, fenntartása: állami forrásból kellene országos fontosságú kerékpárutakat létrehozni és fenntartani a települések között. Az út széle, a padka sok esetben alkalmatlan a kerékpározásra, e probléma a közutak általános finanszírozási problémáira is visszamutat. Az újonnan épülő kerékpáros létesítmények közúti biztonsági auditálása, a meglevők szakszerű biztonsági felülvizsgálata égető feladattá vált.

Védtelen közlekedők

Közlekedésük megkönnyítése és védelme érdekében differenciált sebességszabályozás, forgalomcsillapító létesítmények szükségesek. A gyalogos átkelőhelyek láthatóságát (nappali/éjszakai) javítani szükséges. Célszerű lenne előírni a pozitív kontrasztos megvilágítást, szükséges egy országos, valamennyi gyalogátkelőhelyre kiterjedő felülvizsgálat. Az önkormányzatok alkonykapcsolóval működtetik a közvilágítást, sokszor éppen a csúcsidőszakban maradnak megvilágítás nélkül a védtelen közlekedők – e gyakorlat átalakítása is kulcskérdés.

A 176/2011. (VIII. 31.) rendelet a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről

A rendelet a közúti biztonsági hatásvizsgálatokra, a közúti biztonsági auditokra, a közúthálózat közlekedésbiztonságának kezelésére és a közúti biztonsági felülvizsgálatokra terjed ki. A jogi háttér megalkotása után elmaradt a négy eljárásra vonatkozó útmutatók megalkotása. Jelenleg a közúti biztonsági hatásvizsgálatokat egy 2010-es, a közúti biztonsági auditokat pedig egy 2009-es útmutató alapján végzik. Mindkettő elavult, még a rendelet megszületése előtt készültek. A közúthálózat közlekedésbiztonságának kezelésére és a közúti biztonsági felülvizsgálatokra ma sincs egységes eljárásrend. A rendelet egyes előírásai ma sem teljesülnek:

- a személyi sérüléssel, valamint anyagi kárral járó balesetek nemzetgazdasági veszteségköltségeinek legalább ötévenkénti számítása (2008-ban készült utoljára);
- a baleseti adatbázis helyazonosítási hibáinak közútkezelők általi javítása sok esetben nem jelenik meg a KSH adatbázisban;
- az egyes útszakaszok útkategóriák szerinti csoportosítása, amelyeken belül az útszakaszok közlekedésbiztonsági szempontok – mint például balesetek halmozódása, forgalomnagyság és a forgalom összetétele – alapján történő vizsgálata és rangsorolása;
- a baleseti góchelyek elemzéséhez nélkülözhetetlen baleseti fotók átadása a közútkezelők részére, a GPS koordináták baleseti helyszínen történő rögzítése és elektronikus áttöltése a rendőrség részéről még megoldatlan.

A rendeletben szereplő előírások jelentős része tehát az elmúlt négy évben nem valósult meg.

A közút kezelőjének elő kellene írni, hogy adott százalékot közlekedésbiztonsági vizsgálatra, beavatkozásra fordítson az üzleti tervében. Az önkormányzatok megrendelői

> **További erőfeszítésekkel, állami kötelezettségvállalással érhetők el a közlekedésbiztonsági célok.**

igényét fel kell támasztani (többségük nem is tudja, hogy a közúti biztonsági auditot vagy a közúti biztonsági felülvizsgálatot jogszabály írja elő számukra). Szükséges intézményesített fórum létrehozása az auditorok tapasztalatainak megosztására, és ugyancsak szükséges a rendelet végrehajtásának ellenőrzését egy állami intézményre bízni. Az elmúlt évek tapasztalatainak felhasználásával a rendeletet felül kell vizsgálni, csatlakozva a brüsszeli irányhoz, ahol a rendeletünk alapját adó 2008/96/EC irányelv átdolgozása zajlik.

ÖSSZEFOGLALÁS

A felsorolt problémákkal arra szeretnék rámutatni, hogy a közúti közlekedésbiztonság területén – a sikeres vagy kevésbé sikeres időszakoktól függetlenül – folyamatos feladatok vannak, amelyek elvégzéséhez széles körű összefogás szükséges. A meglévő emberi és anyagi erőforrások átgondoltabb felhasználása mellett további erőfeszítésekre és további állami kötelezettségvállalásra van szükség ahhoz, hogy a közlekedésbiztonsági célok teljesüljenek, minél kevesebb tragédia történjen közútjainkon, azaz a nemzetgazdaság alépítményén.

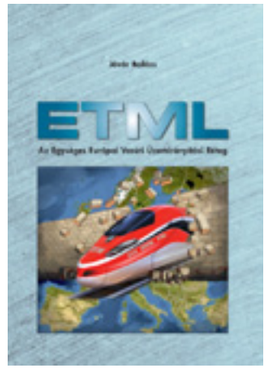
DR. MOCSÁRI TIBOR FŐMÉRNÖK
KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KOORDINÁCIÓS KÖZPONT

ETML – AZ EGYSÉGES EURÓPAI VASÚTI ÜZEMIRÁNYÍTÁSI RÉTEG

Szakkönyv a múlt, a jelen és a jövő vasúti üzemirányításáról

Az Egységes Európai Vasúti Közlekedésirányítási Rendszer (ERTMS) fejlesztése 1989-ben kezdődött, ám csak mostanra értünk el oda, hogy ennek egyes alrendszerei nagy számban, jelentős területet lefedve, itt-ott már össze is érve működjenek az európai országokban.

Magyarország élen járt az egyes alrendszerek telepítésében, tesztelésében, ám a kezdeti szakmai sikereket többévnyi pangás követte. Az ERTMS három alrendszere közül kettő terjedt el széleskörűen, melyek a kommunikációért és a biztonságért felelősek. A kommunikációt a GSM-R rendszer biztosítja, melyet itthon most építenek ki, a biztonságot pedig az ETCS vonatbefolyásoló berendezés, melynek első szintje már működik egyes vonalakon, kettes szintjét az idei év végén adják át a bobai és székesfehérvári vonalakon. A harmadik láb kibontakozása, az irányítás egységesítése azonban csak sok évvel később, 1998-ban kezdődött meg, az EU és az UIC finanszírozásával. Az alrendszer célja, hogy Európában egységes módon kezelje a vonatközlekedést meghatározó, biztonságot nem érintő információkat, így az eszközök, a kapacitások és az információk menedzselését segítené elő, nem zavarva a már létező nemzeti és területi diszpécserközpontok munkáját. A cél az, hogy a nemzetközi vonatok az indulástól a megérkezésig az ETML rendszerben legyenek, ne az egyes országok közötti egyedi adatcserén múljon a vonatokról való előjelentés, a pályakapacitások elosztása, a rendkívüli helyzetekben a vasútvállalatok tájékoztatása és az ezzel kapcsolatos rendelkezések fogadása, kérése.



Az ETML sikeres bevezetése elősegítheti a nemzeti utasításrendszerek összehangolását is. Az ETML komoly fejlődésen megy keresztül, így egyes kérdéseinek megválaszolása a jövő zenéje.

Jóvér Balázs legújabb szakkönyve ismét sok évvel előzte meg a korát, úgy ismerteti több száz oldalon az ETML-t, hogy az a gyakorlatban még nem forrta ki minden részterületen teljesen magát. Nem volt ez másképp korábbi könyveinél sem: a GSM-R-ről 2010-ben jelent meg könyve, az ETCS-ről 2006-ban. Régóta fennálló hiányt pótol a könyv, minthogy a vasutak üzemirányítás szempontú szervezési, szervezeti és műszaki történelmi fejlődését is bemutatja a hőskortól kezdve napjainkig a hazai környezeten keresztül.

Az ETML-ről szóló és a korábbi könyvek megrendelhetők közvetlenül a szerzőtől: joverb@mav.hu

ANDÓ GERGELY

E-napló a közlekedési beruházásoknál

A KTE KÖZLEKEDÉSÉPÍTÉSI TAGOZATA ÚJRA A SZAKMAI KÖZÉLET AKTÍV RÉSZTVEVŐJE

2015. január elseje óta a közlekedési beruházások esetében is kötelező elektronikus építési naplót vezetni. Az azóta eltelt néhány hónapban összegyűlt tapasztalatokról tartott telt házas szakmai találkozót április 23-án a budapesti Makadám Klubban a Közlekedéstudományi Egyesület Közlekedésépítési Tagozatának Közúti Szakosztálya, ahol kiderült: van esély egy a mainál szakmailag jobb e-napló bevezetésére.

„HADSEREGET TOBOROZTAM A KOLLÉGÁKBÓL”

A KTE Közlekedésépítési Tagozatának decemberben megválasztott új vezetése betartotta ígéretét, hogy életet lehel a tagozat működésébe, és az elmúlt hónapban immár a második nagy sikerű rendezvényét tartotta meg Budapesten. A közúti szakosztály szervezésében – számos fiatal szakember részvételével – került sor az e-építési naplóról szóló szakmai konzultációra, melyet *Schváb Zoltán* nyitott meg. A KTE társelnöke elmondta, már 2005-ben megalakult egy bizottság, amely számos javaslatot letett az asztalra az építési napló vezetésével és az erre vonatkozó szabályok módosításával kapcsolatban. Végül csak évekkel később, a Belügyminisztérium által életre hívott Országos Építésügyi Fórum egyik ülésén jelentették be az elektronikus építési naplóra való áttérést, ami akkor még olyannyira kezdeti stádiumban volt, hogy az illetékesek mindössze egy félkész szoftvert tudtak megmutatni, dacára annak, hogy alig néhány hónap állt rendelkezésre a bevezetésre. Az egész rendszer azonban egy pontszerű építményre volt kitalálva, ami egy családi ház építésére ugyan alkalmas lehet, de egy több megyén átnyúló autópályára biztosan nem, hangsúlyozta a társelnök. „Hamar ráéreztem, hogy ebből komoly harc lesz, úgyhogy én is hadsereget toboroztam a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a Nemzeti Infrastruktúrafejlesztő Zrt., a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a Magyar Mérnöki Kamara és más civil szervezetek munkatársaiból. A kollégákkal karöltve megkezdtük menetelésünket az e-naplóval kapcsolatos elképzelések megreformálásáért, magának a rendszernek az átalakításáért, hogy az valóban alkalmazható legyen akár egy sztrádaberuházásnál is” – ismertette az előzményeket Schváb Zoltán.

SEGÍTSÉG LEGYEN, NE TEHER

Ahhoz, hogy a nagy közlekedési beruházások során is alkalmazható e-napló álljon a felhasználók rendelkezésére, valóban helyettes államtitkári szinten kellett megvívni a küzdelmet – hangoztatta köszöntőjében *Holnapy László*. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Közúti Infrastruktúra Főosztály főosztályvezető-helyettese rámutatott, bár a Belügyminisztérium illetékeseivel folytatott egyeztetéseken az NFM képviselőinek sikerült elfogadtatniuk a közlekedésépítők érveit, a szabályozás mégsem elégíti ki teljeskörűen a szakma elvárásait. Mindenképpen szükséges ezért az előírások pontosítása, hogy az e-naplót használóknak inkább segítségére, mintsem terhére legyen az új rendszer.

Az Építésügyi hatósági engedélyezési eljárásokat Támogató Dokumentációs Rendszer (ÉTDR) bevezetésének a közlekedési hatóság szempontjából nincsenek gyakorlati tapasztalatai, mert az NKH kizárólag szakhatósági hatáskörében áll kapcsolatban az ÉTDR-rel, de ez a szakhatósági hatáskör is feltételekhez kötött, így elenyésző számú a rendszerből érkező megkeresés – szögezte le *Magyar Gábor*, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal Vasúti Főosztály szakmai főtanácsadója. Az ÉTDR-nek ráadásul az e-naplóval sincs kapcsolata, amit azzal magyarázott, hogy egyrészt más-más a piaci szereplők köre, illetve a hatóságok szerepköre is különbözik. Az építésügyi és építésfelügyeleti hatósági eljárásokról és ellenőrzésekről, valamint az építésügyi hatósági szolgáltatásról szóló 312/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet alapján 2013. január elsejei hatállyal bevezetett ÉTDR felhasználói az építtetők, tervezők, ügyfelek, építési engedélyező és szakhatóságok. A 2013. október elsejétől, illetve a közlekedésben 2015. január elsejétől hatályos

Fotók: Irk Zoltán

SCHVÁB ZOLTÁN, a KTE társelnöke

e-napló bevezetésének jogi háttere az építőipari kivitelezési tevékenységről szóló 191/2009. (IX. 15.) Korm. rendelet, felhasználói pedig a kivitelezők, ellenőrök, építésfelügyeleti és szakhatóságok. További különbség, hogy amíg az ÉTDR-t az építési tevékenység megkezdése előtt és a „befejezése” után használják, tehát az engedélyezési fázisokban, addig az e-napló „helye” az építési folyamatban a kivitelezési szakaszban van, az építési tevékenység alatt, erősítette meg Magyar Gábor.

HOLNAPY LÁSZLÓ, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Közúti Infrastruktúra Főosztály főosztályvezető-helyettese

ÖSSZEFOGÁSSAL NAGYOBB AZ ESÉLY

A rendezvény második részében a Közlekedési Koordinációs Központ és a Lechner Nonprofit Kft. témafelelőseinek előadásában az e-napló működtetésének technikai feltételrendszeréről, alkalmazásáról – a regisztrációtól a készenlétbe helyezésen át a napló megnyitásáig és zárásáig – és az Országos Építésügyi nyilvántartással való kapcsolatáról hangzottak el értékes szakmai információk. Megtudtuk, várhatóan idén július elsején indul az új e-napló szoftver, melynek fejlesztése a szakmából érkező javaslatok alapján jelenleg is zajlik. A közlekedési e-napló főbb újdonságai között említették az előadók egyebek mellett a konzorciumi, konzorciumi tagi napló típus, a létesítménynapló, illetve az új munkakör megnevezések bevezetését. E-projektmappa szinten kioszthatók egyes munkakörtípusok, az építési helyszíneket naplószinten lehet felvinni (település, vonalas, szöveges helyszíntípusok), valamint műszakonként tehető napi jelentés, amelynél lehetőség van a gépek, anyagok, hulladékok rögzítésére.

Az e-építési napló bevezetésének építtetői oldalról felmerülő bizonytalanságairól a Nemzeti Infrastruktúrafejlesztő Zrt. és a Magyar Közút munkatársai adtak tájékoztatást, míg a kivitelezői tapasztalatokat a Főber Zrt. vezérigazgatója osztotta meg a hallgatósággal. *Kovács Ákos*, aki a rendezvény házigazdájának, a KTE Közúti Szakosztályának elnöke is, arra biztatta a jelen lévő szakembereket, hogy juttassák el az e-napló megújításával kapcsolatos javaslataikat a szakosztályhoz, amely összegzi és továbbítja azokat a döntéshozók felé. Ezzel az összefogással nagyobb esély kínálkozik, hogy nyártól a közlekedési beruházásoknál is zökkenőmentesebben alkalmazható elektronikus építési napló kerül bevezetésre.

DÉKÁNY ZSOLT

SZAKMAI KONFERENCIA
ÉS KIÁLLÍTÁS

BUSEXPO 2015

Nemcsak a legújabb Euro 6-os, hibrid, gázüzemű és elektromos modellekkel, de a letűnt évtizedek során szolgáló veterán buszokkal is várta közönségét a Zsámbékon április 22-én megrendezett BUSEXPO 2015. A négyezer négyzetméternyi kiállítótéren 37 kiállító cég mutatta be termékeit és legújabb fejlesztéseit. A rekordlátogatottságú kiállítás mellett ekkor került sor a XXI. Országos Személyszállítási Szakmai Konferencia megtartására is a Drivingcamp Hungary előadótermében, amelyen a szektor legjelentősebb szakemberei vettek részt, ugyancsak rekordszámban. A plenáris ülést követő szekcióüléseken a résztvevők a 2017-es közszolgáltatási piacnyitás kérdéseit és az autóbuszos turizmus fejlesztésének irányait vitatták meg.

ELSŐDLEGES SZEMPONT AZ UTASOK ÉRDEKE

„A közeli távlatok, új kihívások és perspektívák az autóbuszos személyszállításban” mottó alatt megrendezett konferenciát *Dittel Gábor*, a főszervező NiT Hungary ügyvezető főtitkára nyitotta meg. „Büszke vagyok arra, hogy több mint 167 szakember regisztrált a szakmai konferenciára, a buszos személyszállítási szektor legnagyobb szakmai fórumára, és annak is nagyon örülök, hogy a buszok és a közösségi közlekedés iránt érdeklődő civilek is egyre többen vesznek részt az eseményen.” Dittel Gábor kifejezte továbbá köszönetét mindazon partnereknek, akik a BUSEXPO és a konferencia megvalósításában szerepet vállaltak, így a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumnak mint főtámogatónak, illetve a szakmai partnereknek: a Volán Egyesülésnek, a Budapesti Közlekedési Központnak, a Közlekedéstudományi Intézetnek, az Autós Nagykoalíciónak és a Drivingcamp Hungary-nak.

Fotók: Iró Zoltán

DITTEL GÁBOR, a NiT Hungary ügyvezető főtitkára

DR. RUSZINKÓ ÁDÁM, a Nemzetgazdasági Minisztérium turizmusért felelős helyettes államtitkára

Füle László, a NiT Hungary elnöke köszöntőjében a rendezvényt az év legrangosabb eseményének nevezte az autóbuszos személyszállítási szakterületen belül, majd felhívta a figyelmet arra, hogy 2016 decemberében lejárnak a közszolgáltatási szerződések, és az ezt követő nyílt pályáztatás, piacnyitás számos problémát vet fel. Ugyanakkor kedvezőnek ítélte a fővárosi turisztikai célú személyszállítás fejlődésének irányát, amiben az erős budapesti lobbi tevékenységnek is szerepe van. Füle László a későbbi szekcióüléseken is felmerülő témák közül megemlítette a krónikus gépjármű-vezetői hiányt, illetve az EU-s piacvédelmi intézkedésekkel kapcsolatos kérdéseket. „A közszolgáltatások és a különjárati szolgáltatások esetében egyaránt elsődleges szempont az utasok érdekeinek optimális kiszolgálása, aminek egyedüli eszköze a szolgáltatások magas színvonalú, hatékony működtetése korszerű járműparkkal” – hangsúlyozta a NiT Hungary elnöke, kiemelve, hogy szervezetük 25 éve ezen dolgozik.

SZAKMAI ÖSSZEFOGÁS A VOLÁNOKÉRT

A konferencia plenáris ülésének kiemelt témaköre volt az országos és szűkebb értelemben a fővárosi turisztikai fejlesztések iránya is, amiről *dr. Ruszinkó Ádám*, a Nemzetgazdasági Minisztérium turizmusért felelős helyettes államtitkára beszélt. Előadásából kiderült, hogy a 2009-es visszaesést követően 2011-től fogva töretlen növekedés tapasztalható a turizmusban, sőt, a 2014-ben befolyt bruttó 180 milliárd forintos turisztikai árbevétel kétharmada a külföldi látogatóknak köszönhető. A legtöbb nemzetközi vendég sorrendben Németországból, Ausztriából, Oroszországból, az Egyesült Királyságból, Olaszországból, Csehországból és Lengyelországból érkezik, a növekvő látogatószám mellett pedig a buszforgalom is növekedést mutat (2013-14 között például 12%-ot). Jól szemlélteti ezt a folyamatot, hogy 2013-ban a Németországból öt napnál hosszabb időre hazánkba látogató turisták közel egyötöde busszal érkezett. Ruszinkó Ádám arra is kitért, hogy milyen pályázati lehetőségek állnak rendelkezésre a szakterület számára, kiemelve például a GINOP-ot, amely a szolgáltató vállalkozásoknak biztosít támogatást, vagy azt az uniós hitelprogramot, amelynek lehetőségeivel a kis- és középvállalkozások élhetnek. A helyettes államtitkár a turisztikai ágazat vonatkozó tervei között megemlítette például a borvidékeken indítható ún. Hop On-Hop Off szolgáltatást, ami

Fotók: Iró Zoltán

nemcsak a busztársaságoknak biztosítana új lehetőségeket, de az ittas vezetésből adódó veszélyt is csökkentené az érintett borvidékeken.

A plenáris ülésen előadást tartott *Stiller Gábor* is, akit a NiT Hungary Autóbusz Tanácsa „Az Év Autóbuszos Személyszállítója Díjjal” tüntetett ki; az elismerést etikus és példaértékű tevékenységet folytató vállalkozásvezetőknek ítélik oda minden évben. Stiller Gábor pályafutása és az általa vezetett, 80%-ban Euro 6-os buszokkal üzemelő társaság történetének rövid bemutatásával kísérelt meg receptet adni a sikerhez.

A konferencia a plenárist ülést követően a szekcióüléseken folytatódott. A közszolgáltatási szekcióülés keretében a piacnyitás kérdése kapott nagy hangsúlyt, aminek kapcsán *dr. Sárközi György*, a Volán Egyesülés elnöke elmondta, hogy jelentős szakmai összefogásra és további jármű-korszerűsítésre van szükség ahhoz, hogy a Volánok fel tudják venni a versenyt. Ugyanakkor a turisztikai célú személyszállítást végző társaságok számára jó hírként hangzott el *Szalay-Bobrovniczky Alexandra* főpolgármester-helyettestől, hogy a Nemzetgazdasági Minisztérium és a Főpolgármesteri Hivatal is jelentős együttműködő partnernek tekinti az autóbuszos turistaszállítókat a turisztikai célú stratégiai elképzelések, fejlesztések területén.

„AZ ÉV BUSZA” IS BEMUTATKOZOTT

A konferencia idejére szervezett BUSEXPO-n 37 cég összesen 22 autóbuszt vonultatott fel, továbbá kilenc veterán ritkaságot is megcsodálhattak a látogatók. A kiállításon olyan hazai és külföldi márkák mutatták be legújabb modelljeiket, mint a Mercedes, az MAN, a Credo, a Setra, a Volvo, a Scania, az Icevo, a VDL-Bova, az Opel, a Modulo és az Isuzu. A kiállítás egyik

A VETERÁN AUTÓBUSZOK KÖZÖTT „NAGYPAPA-KORÚAK” IS AKADTAK

„AZ ÉV BUSZA 2015”: MAN LION’S CITY GL CNG

Bus Euro Test alapján

kuriózumának számított az MAN gázüzemű busza, a Lion’s City GL CNG, amely a Bus Euro Test értékelése alapján „Az év busza 2015” címet is elnyerte. A belvárosi közösségi közlekedésre tervezett jármű nagy utasbefogadó-képessége, Euro 6-os besorolása és alacsony CO_2-kibocsátása miatt vívta ki magának a szakmai elismerést. A másik, nagy figyelmet érdemlő autóbusz a hazai fejlesztésű és gyártású Modulo volt, egy moduláris felépítésű típus, amelynek az üvegszálas kompozit technológiának köszönhetően rendkívül alacsony az össztömege, és amelynek különböző utasbefogadó-képességű változatai többféle – elektromos, hibrid, CNG vagy Euro 6 – hajtásrendszerrel rendelhetőek.

A kiállítás különleges attrakciójának számított a veterán buszok részlege is, amely szinte felért egy időutazással: az elmúlt évtizedek meghatározó modelljeire felnőttek és gyerekek egyaránt nagy örömmel ültek fel. Az öreg Ikarusok, Setrák és Roburok között olyanok is akadtak, amelyek valósággal „nagypapakorban” voltak, így még a nosztalgiázó felnőttek egy része sem emlékezhetett rájuk.

A BUSEXPO kiállítósátrában számos cég mutatta be a buszos közlekedéshez kapcsolódó termékeit. Több társaság a járművek üzemelésével közvetlenül összefüggő alkatrészeket vagy technológiai megoldásokat kínált a gumiabroncsoktól a szűréstechnológiai berendezéseken és kenőolajokon át a buszos fűtés- és klímarendszerekig. Mások a járművezetői tevékenységgel kapcsolatos termékeiket hozták el, így többek között meg lehetett ismerkedni a legkorszerűbb online GPS nyomkövetési rendszerekkel, tachográf-kiértékelőkkel vagy éppen üzemanyag-fogyasztásmérőkkel. Sőt, graffiti- és üvegkarc-eltávolítással, utastájékoztatási rendszerekkel foglalkozó vagy járműklíma-szerelő tanfolyamokat kínáló cégekkel is lehetett találkozni.

VÁCZI VINCENT

Speedmarathon Európában és Magyarországon

A GYORSHAJTÁS EURÓPAI SZINTEN A KÖZUTAK ELSŐ SZÁMÚ GYILKOSA

Az első páneurópai, 24 órás maratoni sebesség-ellenőrző kampány végrehajtására 2015. április 16-án 06.00 órától április 17-én 06.00 óráig került sor. Összesen 22 ország vett részt az akcióban.

A LAKOSSÁGOT IS BEVONTÁK

A TISPOL (European Traffic Police Network) Tanácsának döntése alapján a szervezethez tartozó tagállamok területén 24 órás, összeurópai sebesség-ellenőrzés – úgynevezett Speedmarathon – került végrehajtásra. A kampány megszervezését és végrehajtását a rendőrség Teve utcai székházában megtartott sajtótájékoztatón *Óberling József* r. ezredes, az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztály vezetője, az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság ügyvezető elnöke jelentette be. A Speedmarathon ellenőrzésben a magyar rendőrség is részt vett, tekintettel arra, hogy 2004 májusa óta tagja a TISPOL hálózatának, s aktív részese az európai szintű közúti ellenőrzéseknek.

Az ellenőrzésre 2015. április 16-án 06.00 órától 2015. április 17-én 06.00 óráig, 24 óra időtartamban került sor, a rendelkezésre álló valamennyi új, változtatható helyű Komplex Közlekedési Ellenőrzési Pont (továbbiakban: KKEP) folyamatos használatával. A végrehajtás országos szintű volt. Az ellenőrzés ideje alatt egy-egy KKEP több ellenőrzési helyre is áttelepült, hiszen a készülékek egy adott helyszínen legfeljebb négy óra időtartamban üzemeltek.

A Speedmarathon elsődleges célja, hogy felhívja a közlekedők figyelmét a sebességtúllépéssel járó kiemelt baleseti és halálozási kockázatokra, hiszen a gyorshajtás európai szinten a közutak első számú gyilkosa, továbbá tudatosítsa a járművezetőkben a leginkább balesetveszélyes helyeket és útszakaszokat, mert az ellenőrzéseket – a lakosság véleményének előzetes kikérésével – elsősorban itt hajtották végre. Amennyiben az ellenőrzések során jogsértést dokumentált a hatóság, az intézkedés a vonatkozó jogszabályi rendelkezéseknek megfelelően valósult meg. A területi rendőri szervek a tervezés során a helyben (illetve közelben) lakók véleményét is kikérték az ellenőrzési helyszínek megválasztásával kapcsolatban. Ezáltal az állampolgároknak a megadott e-mail címre küldött javaslataik által lehetőségük nyílt olyan helyszínek megjelölésére, ahol véleményük és tapasztalatuk szerint a haladási sebesség ellenőrzésére a leginkább szükség van.

SPEEDMARATHON-TÖRTÉNET

Az európai szinten első alkalommal végrehajtott Speedmarathon egy új típusú sebesség-ellenőrzési módszer. Jellegzetessége, hogy egy teljes napon át tart, s a végrehajtás folyamatos, intenzívebb más ellenőrzési módszerekhez képest. A végrehajtással érintett európai országokban valamennyi működőképes sebességmérő eszköz a nap 24 órájában bevetésre kerül, az ellenőrzések lehetőség szerint leállítással történnek, és az ellenőrzés során a különböző rendőri és együttműködő erők koncentrálva kerülnek bevetésre.

Az európai szintű sebesség-ellenőrző kampány gyökerei Németországba nyúlnak vissza. Három évvel ezelőtt Észak-Rajna-Vesztfália (Nord-Rhein Westfallen) tartományban a „Blitz-Marathon” megnevezésű kampányt azt követően hirdették meg, hogy 2011-ben 15%-os növekedés szakította meg az addig folyamatos csökkenő tendenciát a közúti balesetek halálos áldozatainak számában. Az első akcióra 2012. február 10-én, a „Brems Dich-rette Leben!” („Fékezd magad, ments életet!”) kampány keretében került sor. 2013. október 10-e óta valamennyi „Blitz-Marathon”

szövetségi szintre emelkedett, azaz minden szövetségi állam részt vesz a végrehajtásban. A kampány eredményességét kiemelkedőnek tartják. Német szakértők álláspontja szerint a „Blitz-Marathon” kiváló eszköze a gyorshajtások visszaszorításának, s az ellenőrzések egyértelműen hozzájárultak ahhoz, hogy 2012-ben 17%-kal, 2013-ban pedig 9%-kal sikerült visszaszorítani a halálos áldozatok számát Németországban, míg a sebességtúllépésre visszavezethető közúti áldozatok száma a 2011. év adataihoz képest mintegy a felére csökkent.

A kampány sikere és elfogadottsága szempontjából fontosnak bizonyult, hogy az ellenőrzési helyszínek megválasztásába előzetesen bevonták a közlekedőket. A német hatóságok az állampolgárokat kérték fel úgynevezett „haragpontok” („Wutpunkte”) megjelölésére, ahol az érintettek sebesség-ellenőrzés végrehajtását a leginkább indokoltnak tartják. Az akciók végrehajtása során azokat az állampolgárokat, akik javaslatot tettek, az adott helyszínekre is meghívták, ahol részt vehettek az ellenőrzésen, beszélgethettek a rendőrökkel, a sajtó munkatársaival és más érdeklődőkkel.

A németországi eredmények láttán több uniós tagállam is átvette a speciális sebesség-ellenőrző gyakorlatot, többek között Belgium, Hollandia, Luxemburg és Finnország is tartott hasonló akciókat. 2015. április 16-án a „Blitz-Marathon” immár „Speedmarathon” néven európai szintre emelkedett, s a kampány egyidejűleg 22 ország közútjainak forgalmát érintette. Ugyanakkor már egy távoli földrészen, Ausztráliában is tervezik hasonló közlekedésbiztonsági kampány végrehajtását.

GÉGÉNY ISTVÁN

A Speedmarathon akció eredményei

A MÉRÉSI HELYSZÍNEKET FŐLEG ÁLLAMPOLGÁRI JAVASLATOK ALAPJÁN JELÖLTÉK KI

Megjelentek az előzetes eredmények az első 24 órás páneurópai sebesség-ellenőrző akció végrehajtásáról: több mint négymillió ellenőrzött gépjármű, 122 ezer gyorshajtó járművezető.

HATÁRVÉDELMI EGYSÉGEK IS ELLENŐRIZTEK

A TISPOL (European Traffic Police Network) által szervezett Speedmarathon a terveknek megfelelően 2015. április 16-án 06.00 órától 2015. április 17-én 06.00 óráig zajlott. A TISPOL közleménye alapján a nagyszabású európai sebesség-ellenőrző kampányban 22 ország vett részt. Lapzártánkig 17 ország megküldött és összesített adatai váltak ismertté. Az így beérkezett adatok szerint összesen 122 581 járművezető lépte túl az előírt sebességhatárt Európa-szerte a 24 órás folyamatos ellenőrzés idején. Ebből 6102 gyorshajtást automata kamerákkal rögzítettek, míg a sebességtúllépések túlnyomó többségét, 116 479 szabályszegést a rendőrök által üzemeltetett eszközök derítettek fel. Az egy teljes napon át tartó ellenőrzések során nem kevesebb, mint 4 253 386 jármű ellenőrzésére került sor.

Az eddig adatokat szolgáltató országok az alábbiak (zárójelben a felderített gyorshajtások száma):

1. Ciprus ..... (350)
2. Németország (91 262)
3. Észtország ..... (396)
4. Finnország .....(1295)
5. Magyarország .(4928)
6. Horvátország ..(2185)
7. Olaszország ....(5561)
8. Luxemburg ..... (344)
9. Litvánia .....(1978)
10. Lettország ..... (807)
11. Málta ..... (7)
12. Norvégia .....(918)
13. Hollandia ..... (2366)
14. Portugália .....(1349)
15. Szlovákia .....(2145)
16. Szlovénia .....(1225)
17. Szerbia .....(2370)

A Speedmarathon során Németországban nem kevesebb, mint 7000 ellenőrzési pontot jelöltek ki, s a végrehajtásban mintegy 13 000 rendőr vett részt. Finnországban, Észtországban, Lettországban és Litvániában a rendőrség

mellett a határvédelmi egységeket is bevonták a kampányba, s az ellenőrzéseket főként a Baltikumot átszelő főútvonal, a „Via Baltica” mentén hajtották végre. Szerbiában 1000 rendőr végzett sebesség-ellenőrzéssel kapcsolatos feladatokat a 24 óra során, míg a viszonylag kis területű Ciprus szigetén 90 ellenőrzési pontot (checkpoints) állítottak fel a gyorshajtók kiszűrésére.

„NEM A JÁRMŰVEZETŐK PÉNZTÁRCÁJÁT AKARJUK!”

Magyarországon a Speedmarathon kampány idején alapvetően a korábbi években telepített automata sebességmérőket, valamint a VÉDA Közúti Intelligens Kamerahálózat új beszerzésű mobil eszközeit, Komplex Közlekedési

Fotó: Shutterstock

Ellenőrzési Pontjait (KKEP) vetették be. Az ellenőrzés 24 órája során közel 350 000 gépjármű haladt át az ellenőrzési pontokon, s az eszközök mintegy 5000 esetben dokumentáltak sebességtúllépést. A legtöbb mérésre a fővárosban (az elhaladt járművek száma 56 681 volt), Pest megyében (33 502), Bács-Kiskun megyében (28 262), valamint Fejér megyében (28 160) került sor, a legtöbb közigazgatási eljárás is ezekben a területi egységekben indult sebességtúllépés miatt.

A területi közlekedésrendészeti szervek a mérési helyszíneket elsősorban a beérkező állampolgári kezdeményezések alapján jelölték ki. Ez a kampány elfogadottsága szempontjából egyébként jelentőséggel bírt. Az állampolgárok által meghatározott ellenőrzési pontok többnyire megfeleltek a szakmai elvárásoknak is, bár előfordult, hogy olyan helyszínre is javasoltak telepíteni sebességmérésre alkalmas mobil eszközt, ahol a forgalmat torlódások jellemezték. Érdekesség továbbá, hogy több tíz javaslat érkezett arra vonatkozóan, hogy sebességmérést a rendőrség Teve utcai székháza mellett is végezzenek, méghozzá a reggeli időszakban. A rendőrség a kéréseknek természetesen eleget tett, bár ezen a helyszínen egyetlen jármű sem lépte túl a megengedett sebességhatárt. Az ellenőrzési pontok megválasztásakor a mérés és a leállítás biztonságossága egyaránt fontos szempont volt. A Speedmarathon magyarországi végrehajtását meglepően nagy médiaérdeklődés kísérte.

„Akcióink egyetlen célja az emberi életek megmentése Európa útjain” – nyilatkozta *Aidan Reid*, a TISPOL elnöke. „Azt szeretnénk, hogy a járművezetők gondolják át, milyen sebességet választanak a haladásuk során. Olyan sebességet, mely egyrészt eleget tesz a jogszabályi előírásoknak, másrészt megfelel az adott körülményeknek. Mindössze ezt akarjuk a járművezetőktől, és nem a pénztárcájukat! Kiábrándító, hogy olyan sok járművezető nem vette komolyan az előzetes figyelmeztetéseket. Ugyanakkor nagyon fontos, hogy fellépjünk mindazokkal szemben, akik nem tesznek eleget a haladási sebességre vonatkozó előírásoknak.”

Fontos tudni, hogy a megengedett sebesség túllépése (abszolút gyorshajtás), valamint a nem megfelelően megválasztott haladási sebesség (relatív gyorshajtás) a halálos kimenetelű közúti ütközések legfőbb oka. Csak az elmúlt évben 27 500 ember halt meg közúti balesetben az Európai Unió területén. Bár a részletes európai adatok még nem ismertek, gyorshajtás miatt minden bizonnyal 5000-nél is többen vesztették életüket.

GÉGÉNY ISTVÁN

Biztonságosabb közúti infrastruktúra

SZÁMOS ELISMERT KÖZLEKEDÉSI SZAKEMBER MŰKÖDÖTT KÖZRE A SZAKKÖNYV ÖSSZEÁLLÍTÁSÁBAN

2014 tavaszán jelent meg a „Biztonságosabb közúti infrastruktúra”, amely nemcsak újrakiadása, de átdolgozása is a 2012-es első kiadásnak, „A közúti infrastruktúra biztonsága” című szakkönyvnek.

Az eredeti megjelenés óta számos tapasztalat gyűlt össze a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló EU irányelv gyakorlati megvalósítása tekintetében, így a szerzők igyekeztek ezeket felhasználva frissíteni és új fejezetekkel bővíteni a könyvet – amit a megújult cím is érzékeltet.

A közúti biztonság javítása társadalmi ügy. Az érintettek közé sorolhatók többek között a közlekedési szabályok betartatásával, a gépjárművezetők képzésével, a gépjárművek biztonságosabbá tételével, a mentéssel, valamint a közúti infrastruktúra tervezésével, megvalósításával és üzemeltetésével foglalkozó szervezetek. Ez utóbbiak feladatait tekintve fontos lépés volt, hogy az európai jogalkotó 2008-ban elfogadta az Európai Parlament és a Tanács 2008/96/EK irányelvét a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről. Az irányelv szerint a közúti infrastrukturális beruházások előkészítési és megvalósítási folyamatában a közlekedésbiztonsági szempontokat fokozottan kell érvényesíteni. A dokumentum szabályozási tárgya négy pillérre: a közúti biztonsági hatásvizsgálatra, a közúti biztonsági auditra, a közúti biztonsági felülvizsgálatra és az úthálózat biztonsági kezelésére terjed ki. Ezzel a tervezés és üzemeltetés időszakában egyaránt átfogja a biztonsági szintek ellenőrzését. Az irányelv magyar jogrendbe való átültetése 2011-ben megtörtént. A kiadvány az infrastruktúra felől közelíti meg a biztonság kérdését, és az irányelv mind a négy pillérével foglalkozik.

A szakkönyv öt fejezetből áll, amelyek közül az első a jelenlegi biztonsági helyzetet elemzi, illetve áttekinti a szabályozási összefüggéseket. A második fejezet az emberközpontú közutak kialakításának elméleti alapjait mutatja be, a harmadik a szükséges adatok beszerzésére, feldolgozására és elemzésére, a biztonsági vizsgálatok végrehajtására vonatkozó módszereket ismerteti. A negyedik fejezet konkrét helyszínek elemzésén keresztül gyakorlati példákat nyújt a biztonságkezelési előírások alkalmazására, míg az ötödik fejezet kitekintésként az úttervezési előírások fejlődésének várható irányával, valamint a közúti biztonság nemzetközi trendjeivel foglalkozik.

A könyv szerkesztői munkája *Dr. habil Koren Csabát* dicséri, összeállításában pedig számos elismert közlekedési szakember, a Széchenyi István Egyetem, a Közlekedéstudományi Intézet, illetve az útügyi adminisztráció munkatársai közreműködtek. A szerzők között található *Bíró József*, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettese is.

Az UNIVERSITAS-GYŐR Nonprofit Kft. gondozásában megjelent szakkönyv megrendelésével vagy megvásárlásával kapcsolatos információ a bolt@sze.hu e-mail címen igényelhető. □

Mértékadó nemzetközi közlekedés-biztonsági szervezetek a KTI KBK kapcsolat-rendszerében

A KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. Közlekedésbiztonsági Központja (KBK) számos mértékadó nemzetközi szakmai szervezettel tart rendszeres (bizonyos esetekben több évtizedes) munkakapcsolatot. Az alábbiakban röviden bemutatunk ezek közül néhányat.

IRTAD

A rövidítés teljes jelentése: International Road Traffic and Accident Database, vagyis: Nemzetközi Közúti Forgalmi és Baleseti Adatbank. Az IRTAD az OECD tagállamok adatbankja. Úgynevezett aggregált (összevont) adatbankról van szó, vagyis az adattár nem tartalmazza minden egyes baleset minden egyes adatát, csupán adatcsoportokat. Így pl. nem állnak benne rendelkezésre valamennyi életkorra adatok, csupán a leggyakrabban előforduló korcsoportokra. (A másik jelentős adatbank a CARE, az EU adatbankja, amely viszont úgynevezett diszaggregált – nem összevont – adatbázis, vagyis minden egyes baleset minden egyes adatát tartalmazza. A KTI KBK ebben a szervezetben is rendszeresen képviselteti magát. Említést érdemel, hogy a két nagy adatbank lassan-lassan „közeledik" egymáshoz. Ez azt jelenti, hogy az IRTAD egyre több adatot tartalmaz, ugyanakkor a CARE – a jobb kezelhetőség érdekében – adatcsoportokat képez.)

A Közlekedéstudományi Intézet a 90-es évek eleje óta tagja az IRTAD adatbanknak, méghozzá nemzeti koordináló intézményként. Ez azt jelenti, hogy a KTI – éves tagdíj ellenében – online hozzáfér a tagállamok adataihoz, így bármikor naprakész nemzetközi összehasonlítást, elemzést végezhet, ami minden helyzetértékelés, javaslat, koncepció alapja. A szervezet jelenleg 74 tagot számlál 34 országból, köztük öt nem OECD tagot is. Az adatbankban 29 olyan ország adatai találhatók meg, amelyeket teljes jogú tag képvisel, valamint további két országé (Portugália, Luxemburg), noha ezeket nem képviseli semmilyen tag. Itt a KTI folyamatosan gyűjti, lekérdezi és az adatbankba integrálja a lehető legújabb baleseti, sérült és ún. háttéradatokat (népesség, gépjárműállomány, futásteljesítmény stb.), valamint közlekedésbiztonsági teljesítménymutatókat, aminek eredményeképpen a magyar adatok is lekérdezhetők már valamennyi OECD tagállam számára. Emellett folyamatosan megválaszolja a szakértői csoport kérdőíveit, és maga is kihasználja az alkalmat a kölcsönös információszerzésre: nemrég kérdőívet küldött a szakértői csoport tagjainak a gépjárművezetők alkalmasságvizsgálatára vonatkozóan. Ennek eredményei már eddig is látszanak, szinte valamennyi tagállamtól fontos, a további kutatásban hasznosítható információkat kaptak. Hazai esettanulmányokkal vesznek részt az IRTAD egyik munkacsoportjában (sebesség és baleseti kockázat összefüggése). Az elvégzett munkáról OECD kiadvány jelenik majd meg, előreláthatóan még az idén. A kiadvánnyal kapcsolatos munkát már elvégezték. (Hazai esettanulmányok pontosítása, a sebességhatár-változások közlekedésbiztonsági hatásainak értékelése, becslése a Nilsson és Elvik-féle modellel.) Az adatbank szakértői csoportja (International Safety Data and Analysis Group) évente kétszer ülésezik. Ezeken a fórumokon nem csupán az adatbank működésével kapcsolatos problémákat vitatják és oldják meg, de naprakész elemzést végeznek a tagállamok közúti biztonsági helyzetéről, a bevezetett intézkedésekről, az azokról szerzett tapasztalatokról.

FERSI

A szervezet (Forum of European Road Safety Research Institutes) korábban a tagországok vezető közúti közlekedésbiztonsági szervezeteit egyesítő laza tömörülés volt, pár éve azonban már jogi státussal rendelkező szövetséggé vált. Egy országból csupán egy szervezet lehet tagja, és ennek a szervezetnek igazolható módon a közúti biztonsági kutatások meghatározó részét kell végeznie. (Csupán példaként említünk néhány nagy múltú, jelentős nemzeti kutatóintézetet: TRL, SWOV, BASt, KfV stb.) Magyarországot a 90-es évek eleje óta a KTI képviseli. Annak ellenére, hogy a KTI nem közúti biztonsági kutatóintézet, az ott folyó színvonalas kutatások meggyőzték a FERSI vezetőit arról, hogy a KTI méltó módon képviseli hazánkat.

A FERSI folyamatosan együttműködik más jelentős nemzetközi szervezetekkel, az EU-val, így lehetősége nyílik az egységes EU közlekedésbiztonsági politika befolyásolására, a kutatási prioritások meghatározására, amiben tevékeny szerepet vállalnak a KTI kutatói is. Saját kutatási tervet (ún. road map) dolgozott ki, és több, a kiemelt fontosságú közúti biztonsági problémák megoldására törekvő munkacsoportot hozott létre. A FERSI is két közgyűlést tart évente, és azokat megelőzően irányító bizottsági ülést rendez. (A legutóbbi közgyűlést Magyarországon, a KTI-ben rendezték idén áprilisban.) A legfontosabb és legnagyobb erőfeszítést igénylő munka a súlyos baleseti sérülésekkel kapcsolatos FERSI kérdőív (country survey) kitöltése. Ez az EU számára készül, és teljes képet kíván adni a közös EU definíció (MAIS3+) használatának hazai lehetőségeiről. Kitöltése komoly koordinációt és erőfeszítést igényel, mert sajnos a társszerveket majdnem tökéletes tájékozatlanság jellemzi a témában. Eddig a KSH-tól kaptak segítséget a kérdőív kitöltésében, az egészségügyi tárca közreműködése – ami pedig nélkülözhetetlen – nagyon vontatottan halad, és nem is kecsegtet sok sikerrel. Így aztán néhány olyan traumatológust vontak be a munkába, akik a korábbi jó munkakapcsolatra tekintettel segíteni tudtak.

ETSC

A brüsszeli székhelyű független szervezettel főként a PIN (performance index: teljesítménymutató) projekt keretében állnak kapcsolatban. A European Transport Safety Council (Európai Közlekedésbiztonsági Tanács) rendszeresen készít színvonalas nemzetközi szakmai kiadványokat, amelyekhez a szükséges adatokat és a szakértelmet az ún. PIN Panel tagjai biztosítják. Feladatuk nem csupán a szükséges adatok és információk beszerzése, hanem a kész kiadvány első, ún. draft változatának gondos tanulmányozása, észrevételekkel való ellátása, illetve szövegrészekkel való kiegészítése is. Idén eddig két kiadvány elkészítésében vett részt a KTI, az első az autópályák és gyorsforgalmi utak közlekedésbiztonsági helyzetét elemezte nemzetközi összehasonlításban (PIN Flash 28), a második (PIN Flash 29) pedig a védtelen közlekedők biztonságával foglalkozik.

Az ETSC minden évben megrendezi Brüsszelben a PIN konferenciát, ahol a közúti baleset következtében meghaltak számát legnagyobb mértékben csökkentő tagállam kitüntetésben (PIN Award) részesül. Magyarország 2012-ben nyerte el a díjat 2011. évi kimagasló teljesítményéért, tavaly Szlovákia bizonyult a legjobbnak. A konferenciát követően kerül sor a PIN Panel megbeszélésére, ahol egyrészt megvitatják a tapasztalatokat, másrészt a jövőben megjelenő kiadványok tartalmára és az ezekhez felhasznált indikátorokra születnek egyeztetett javaslatok.

PROF. DR. HABIL HOLLÓ PÉTER
AZ MTA DOKTORA, A KTI KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET NONPROFIT KFT. KUTATÓ PROFESSZORA, A SZÉCHENYI ISTVÁN EGYETEM TANÁRA

Útdíjszedés és szolgáltatás

BESZÉLGETÉS KIBÉDI-VARGA LAJOSSAL, A NEMZETI ÚTDÍJFIZETÉSI SZOLGÁLTATÓ ZRT. SZÓVIVŐJÉVEL

Közel két éve, hogy működésbe lépett a HU-GO, hazánk európai viszonylatban is egyedülállónak számító elektronikus útdíjfizetési rendszere, nem sokkal később pedig a rendszert üzemeltető szervezet is jelentős átalakuláson esett át. A korábbi Állami Autópálya Kezelő Zrt. átadta az autópályák és gyorsforgalmi utak közútkezelői feladatait a Magyar Közút Nonprofit Zrt.-nek, és Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. (NÚSZ) néven folytatta tevékenységét, immár kizárólag az e-matricás és HU-GO útdíjrendszerek üzemeltetési és díjellenőrzési feladataira összpontosítva. 2015. január 1-jével több ponton módosult az e-matricás díjrendelet, aminek köszönhetően az autós társadalom mára már megtanulta a társaság új nevét és tevékenységét. Ezekről a témákról kérdeztük Kibédi-Varga Lajost, a NÚSZ szóvivőjét.

– *Mik az általános tapasztalatai az elmúlt két évnek, hogyan sikerült a társaságnak az új HU-GO indulásával és a szervezeti átalakulással kapcsolatos kihívásoknak megfelelnie?*
– 2013 júliusában indult el a megtett úttal arányos HU-GO elektronikus útdíjszedési rendszer, amelynek rekord gyorsaságú, sikeres bevezetése és megtérülése, valamint innovatív megoldásai nemcsak Európában, hanem az egész világon egyedülállónak számítanak. Mint azt a visszajelzések mutatják – az Európai Bizottság szakembereinek véleményét is beleértve – a HU-GO az unió által megfogalmazott irányelveknek minden tekintetben maradéktalanul megfelel, azaz működését tekintve nyílt platform rendszerű, és biztosítja az országok közötti szabad átjárhatóságot. Mindez egyszerűvé és hatékonnyá teszi a rendszerhez való csatlakozást, például a jellemzően flottakövető szolgáltatókból a rendszerben bevallási közreműködőkké avanzsált vállalkozások révén, hiszen ők a már meglévő ügyfélkörüket tudták – akár a már korábban a járműbe telepített OBU segítségével – egyszerűen bekapcsolni az e-útdíj rendszerbe. *Violeta Bulc*, az Európai Bizottság közlekedésért felelős biztosa nemrégiben felvázolta az egységes európai díjszedési rendszer koncepcióját, melynek a HU-GO megoldásai egyértelműen megfelelnek.

Fotó: Irtl Zoltán

Visszatérve 2013 közepére, a HU-GO rendszer magyarországi bevezetése óta két különböző típusú, egy időalapú és egy megtett úttal arányos útdíjszedési rendszer működtetéséért vagyunk felelősek, ezeket a feladatokat kell hatékonyan és költséghatékonyan ellátnunk. A HU-GO indulásával sok új kolléga csatlakozott társaságunkhoz a díjszedési, díjellenőrzési területen, 101 új fix ellenőrző kapu és 45 mobil díjellenőrző autó került a rendszerbe. Nőtt a NÚSZ ügyfélszolgálati irodák száma, jelenleg 17 irodával biztosítjuk az országos lefedettséget. 2013. november 1-jén a közútkezelői tevékenységek átadása során komplett szervezeti egységek kerültek át a Magyar Közút Nonprofit Zrt.-hez, mi pedig átalakultunk egy, immár kizárólag az útdíjszedési rendszerek működtetéséért felelős, pénzügyi-informatikai profillal rendelkező szolgáltató vállalkozássá. Ez a tény a nevünkben is kifejezésre jut, valamint a társaság stratégiájában ugyancsak kiemelten szerepel az ügyfélközpontúság, és természetesen működésünket, fejlesztéseinket is ennek rendeljük alá. Leszögezhető, hogy mind az e-matricás, mind pedig a HU-GO rendszer a főbb funkcióit, illetve háttér-infrastruktúráját tekintve stabilan és üzemszerűen működik. Úgy gondolom, hogy bár vannak területek, ahol még finomhangolásra van szükség, de társaságunknak összességében sikerült megfelelnie az elmúlt két év kihívásainak.
– *Kicsit konkretizálva az ügyfélközpontúságot: milyen szolgáltatásokról és fejlesztésekről van szó?*
– Az elmúlt időszakban a fő tevékenységeink, az útdíjszedés és ellenőrzés mellett számos fejlesztéssel igyekeztünk hozzájárulni az ügyfelek életének megkönnyítéséhez, ami

E-MATRICA ÉRTÉKESÍTÉSI ADATOK (2015. JANUÁR 1-TŐL MÁJUS 11-IG):

- országos éves: 282 ezer db
- havi: 431 ezer db
- heti: 2,36 millió db
- megyei: 1,09 millió db
- összesen: 4,17 millió db

– be kell vallanunk – nem is mindig olyan egyszerű, hiszen jogalkalmazók vagyunk, azaz alapvető feladatunk a jogszabályok betartása és betartatása, a költségvetési bevételek biztosítása. Mindez behatárolja a lehetőségeinket, vagy ha úgy tetszik, szűk kereteket szab a kreativitásnak. Olyan fejlesztéseket és finomhangolásokat hajtunk végre, amik elsősorban az ügyfeleink érdekeit szolgálják, és a működésünk hatékonyságát növelik, valamilyen racionalizációs folyamat részét képezik. Ilyen a díjellenőrzési integráció, aminek lényege, hogy az e-matricás és e-útdíjas rendszereket közös platformra emeljük. Az ellenőrzési rendszerben ez például azt jelenti, hogy a korábban csak e-matricás ellenőrzésre képes kamerák képessé válnak az e-útdíjas úthasználati jogosultság ellenőrzésére, és fordítva. Ez igaz a mobil adatgyűjtő autókra is, emellett a fix ellenőrzőkapuk felesleges redundanciái is megszüntethetők az egymáshoz közel lévő kapuk kiiktatatása, az erőforrások átcsoportosítása révén. A HU-GO rendszerben fuvarozói szempontból nagyon fontos fejlesztés az – egyébként nemzetközi szinten is egyedülálló – úgynevezett bírságriasztás funkció, melynek célja a jóhiszeműen tévesztő fuvarozók védelme, a téves felhasználói beállítások ellenőrzésére, azok kijavítására való felhíváson keresztül a sorozatos bírságok elkerülése. A bírságriasztási funkció figyelmeztetést küld a felhasználónak, ha az ellenőrzési rendszer jogosulatlan úthasználatot állapít meg vagy vélelmez, így a következetes hibás felhasználói paraméterek kijavításával, valamint szükség esetén egyenlegfeltöltéssel elkerülhetők a sorozatos bírságok. A jogszabályi megfelelés miatt a riasztási rendszer nem változtatja meg a bírságolás rendjét, a jogosulatlan úthasználattal kapcsolatos adatok a zárt ellenőrzési rendszerben átadásra kerülnek a hatóság számára. A tesztek a fuvarozó vállalkozásokkal és érdekképviseletekkel, valamint a Magyar Közút Nonprofit Zrt.-vel való magas színvonalú együttműködésnek köszönhetően sikeresen lezajlottak, így hamarosan élesíteni tudjuk a funkciót a rendszerben. A fejlesztések sorában érdemes kiemelni az utólagos fizetési konstrukciót is, aminek első üteme 2014 elején indult. Jelenleg közel háromszáz szerződött fuvarozó vállalkozásnak biztosítjuk ezt a lehetőséget, de gondolkozunk a lehetőség kiterjesztésében. Egyelőre ennek a mikéntjére keressük a megfelelő megoldást, egyeztetünk a minisztériumokkal és a fuvarozói érdekképviseletekkel, hiszen szeretnénk az útdíjfizetés során megkönnyíteni a vállalkozások életét, ugyanakkor állami bevételekért felelős cégként semmilyen pénzügyi kockázatot nem tudunk felvállalni. Nagy hangsúlyt fektetünk továbbá a saját értékesítési hálózatunk fejlesztésére. Két kiemelt forgalmú határon, Rajkán és Hegyeshalmon saját értékesítési pont nyitásával szeretnénk növelni a kiszolgálás színvonalát.

> **Sokat teszünk a pozitív megítélésünkért, az ügyfélkapcsolati osztályunk munkatársait folyamatosan képezzük.**

– *Mik az ügyfelek visszajelzései a társaság működésével és fejlesztéseivel kapcsolatban?*

– Az előzőek alapján is látható, hogy társaságunknak számos kihívással kellett szembenéznie, mire szervezeti struktúrája és működése megszilárdult, de ennek sikerét jól mutatja, hogy 2014 novemberében második helyezést értünk el a „Kiválóság az ügyfélkiszolgálásban” elnevezésű rangos szakmai versenyen. Ez az eredmény is azt mutatja – főleg annak tükrében, hogy a mi „kötelező termékünket” az emberek többsége egyfajta tehernek tekinti –, hogy a korábban említett jelentős változásokkal együtt, állami tulajdonú nagyvállalatként a versenypiaci szereplők között is helyt tudunk állni, és nem csak a nevünk alapján vagyunk szolgáltató vállalat. Sokat is teszünk a pozitív megítélésünkért, az ügyfélkapcsolati osztályunk meglévő és új munkatársait folyamatosan képezzük, és arra törekszünk, hogy a szaktudásukat azonos szintre hozzuk. Rendszeresen átbeszéljük és elemezzük a tipikus ügyeket és a speciális, problémás eseteket, így törekszünk a jó gyakorlatok kialakítására és az egységes kommunikációra. Fontosnak tartjuk, hogy a hozzánk forduló ügyfél ugyanazt az információt kapja telefonon, személyesen, e-mailben és a weben. Kiemelt figyelmet fordítunk továbbá arra, hogy megismerjük ügyfeleink véleményét, hogy tőlük is kapjunk visszacsatolást. A kollégák a „Kiválóság az ügyfélkiszolgálásban” versenyre való felkészülésben, illetve az év eleji „roham” kezelése során is a maximumra törekedtek, nagyon elkötelezettek voltak.

– *2015. január 1-től jelentősen módosult az útdíjszedéssel kapcsolatos szabályozás. Melyek az első néhány hónap eredményei, tapasztalatai?*

– Útdíjszedőként és szolgáltatóként az új díjrendelet kihirdetését követően tudtunk minden részletre kiterjedő, korrekt tájékoztatást adni az autósoknak és viszonteladó partnereinknek az új szabályokról. A rövid felkészülési idővel együtt, úgy gondolom, sikerült eljuttatnunk az információt a közlekedőkhöz, azokhoz legalábbis mindenképpen, akik érdeklődést mutattak a téma iránt. Egy hazai médiakutatás alapján is az egyik legkiemelkedőbb téma voltunk januárban és február elején (a díjrendelet véglegesítésekor). A kommunikációra, az autósok felkészítésére, tájékoztatására olyannyira nagy hangsúlyt fektettünk, hogy csak az év első négy hónapjában közel 30%-kal több médiamegjelenésünk volt, mint tavaly egész évben. Az értékesítési adatok alapján elmondható, hogy a hazai díjköteles úthálózaton autózók 2015-ben eddig mintegy 25%-kal több országos éves jogosultságot vásároltak, mint a tavalyi év hasonló időszakában. Ugyanakkor a havi matricából kevesebb fogyott (40%-kal), míg az alkalmi úthasználathoz és a tranzitforgalom számára leginkább megfelelő heti-tíznapos matricából közel ugyanannyit értékesítettünk (4% eltérés), mint 2014 hasonló időszakában. A vásárlási szokások átrendeződésében szerepet játszott a megyei matricák bevezetése, ami, úgy tűnik, elsősorban a havi matricák rovására történik, minden bizonnyal gazdasági okok miatt.

Az ellenőrzési adatok alapján látszik, hogy az autósok többsége kellő odafigyeléssel váltotta meg az új szabályozás szerinti e-matricáját. Vannak azonban olyanok, akik a korábban megszokottak alapján vásároltak, így, még ha önkéntelenül is, de hibáztak. A jogosulatlan úthasználat aránya jelenleg 3,7% körül alakul, ami ugyan magasabb, mint a tavalyi év hasonló időszakában (a díjrendelet módosítás előtt kb. 2% volt), de még mindig kedvezőnek mondható. Arra számítunk, hogy a jogosulatlan úthasználat aránya csökkenni fog az év során, hiszen azok, akik az év elején még tévesen váltottak e-matricát, a folyamatos tájékoztatásunknak köszönhetően, illetve egyes esetekben a pótdíjfizetési felszólítás kézhezvételét követően legközelebb már jobban odafigyelnek a vásárlás során. A NÚSZ célja a jogkövető magatartás elősegítése, ezért folyamatos, intenzív tájékoztatással hívjuk fel a figyelmet a tipikus felhasználói tévesztésekre.

– *Említene néhány példát?*

– Januártól a D1 kategóriából kiválva bevezetésre került a D2 kategória, ide sorolható a D1-be nem tartozó valamennyi személygépkocsi (7 főnél több utas szállítására alkalmas járművek), a legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsik és a lakóautók. A D2 kategóriában a heti (tíznapos) és a havi e-matricák a D1 kategória díjainak kétszeresére emelkedtek, azonban az éves matricák ára megegyezik a D1 kategória árával. Tapasztalataink alapján az egyik leggyakoribb tévesztés, hogy a januártól már D2 kategóriába tartozó járművekre D1 kategóriában váltanak jogosultságot. Ez a szabályozás értelmében jogosulatlan úthasználatnak minősül, és pótdíjfizetési kötelezettséget von maga után. A díjkategóriák a forgalmi engedélyben szereplő hatósági bejegyzések (J és S.1. mezők) alapján állapíthatók meg, az eligazodásban segít a nemzetiutdij.hu oldalon található táblázat. Ugyancsak gyakori – és a díjrendelet módosításától független – hiba a rendszámtévesztés. A díjrendelet egyértelműen meghatározza, hogy e-matrica vásárlása során az autós feladata és felelőssége, hogy az adatok helyességét ellenőrizze, még kifizetés előtt. Ezt személyes vásárlás során a pénztárnál az aláírásával nyugtázza, online vásárlás esetén pedig válaszüzenetével hagyja jóvá. A jogszabály lehetőséget biztosít a rendszámtévesztés utólagos korrigálására legfeljebb három karakter eltérésig. Így a jogosultság a módosított rendszámra érvényes a teljes érvényességi időn belül, vagyis a korábban kiszabott pótdíjat nem kell megfizetni. Sokan nem tudják, hogy a díjköteles szakaszokon utánfutók úthasználatáért a D2 és B2 (autóbuszok) kategóriákban külön kell fizetni. Vagyis ha busz vontat utánfutót, akkor B2 és U kategóriás jogosultságot is váltani kell. U kategóriában a jogosultságot minden esetben a vontatmány rendszámára kell megvásárolni. A személyautóval (D1) vontatott utánfutóra azonban továbbra sem kell külön e-matricát váltani. Végül talán a legjellemzőbb felhasználói hiba, amikor az autós utólag váltja meg az e-matricát. A jogszabály értelmében az e-matricát minden esetben előre, a díjköteles szakaszra való felhajtás előtt kell megváltani, az akár néhány perccel később megváltott e-matrica jogosulatlan úthasználatnak minősül, és pótdíjfizetési kötelezettséggel jár. Az ellenőrző kamerák az elhaladó autóról (rendszám alapján) azonnal megállapítják, rendelkezik-e érvényes e-matricával.

> **Célunk a jogkövető magatartás elősegítése, ezért folyamatos, intenzív tájékoztatással hívjuk fel a figyelmet a tipikus felhasználói tévesztésekre.**

– *Május 11-én rendezték A Közlekedési Kultúra Napját. A NÚSZ-nak milyen szerepe van a kulturált közlekedésben?*

– Az útdíjszedés a közlekedők egy jelentős részét érinti, így nekünk is komoly szerepünk van a kulturált közlekedésben, az ehhez kapcsolódó tájékoztató és szemléletformáló tevékenységben. A kulturált, tudatos közlekedés ugyanis túlmutat a biztonság és biztonságosság kérdésein. A kulturált közlekedő előre megtervezi az útvonalát, kiválasztja a számára megfelelő közlekedési módot, és úti célját önmagára és másokra odafigyelve éri el. Az az autós pedig, aki tudatosan, előre tervez, és utazása során díjköteles útszakaszt kíván igénybe venni, jogkövető magatartással előre, a díjköteles útszakaszra való felhajtás előtt váltja meg az úthasználati jogosultságát a megfelelő rendszám, felségjelzés, díjkategória figyelembevételével. Arra törekszünk, hogy ez az automatizmus olyan szinten működjön az autósoknál, mint a tankolás: a gépjármű üzemanyaggal működik, így ha autózni szeretnénk, előre meg kell tankolnunk. A mi feladatunk a folyamatos, részletes, teljes körű és korrekt tájékoztatás, amelyen keresztül ugyanis nap mint nap arra hívjuk fel a figyelmet, hogy a díjköteles utak igénybevétele során kötelezően fizetendő útdíjat hogyan, milyen formában kell megváltani. Persze van ennek közlekedésbiztonsági vonatkozása is. Az e-matricát és a HU-GO viszonylati jegyet egyaránt meg lehet váltani mobil alkalmazással is. Ez egy nagyon jó lehetőség, ugyanakkor rendkívül veszélyes is lehet (a PhD kutatásomban éppen ezt vizsgálom). Ezzel kapcsolatban arra figyelmeztetjük az autósokat, hogy sofőrként soha ne menet közben, hanem lehetőleg indulás előtt, álló járműben váltsák meg az úthasználati jogosultságot.

VÁCZI VINCENT

NÉVJEGY — Kibédi-Varga Lajos

- A BME Közlekedésmérnöki karán végzett közlekedési rendszermenedzsment szakirányon
- Elsőéves egyetemistaként súlyos autóbalesetet szenvedett, ekkor kezdett szakmailag is komolyan érdeklődni a közlekedésbiztonság iránt
- A Kodolányi János Főiskolán PR szakértő végzettséget szerzett
- Tagja a közlekedésbiztonság javításával foglalkozó fontosabb szakmai szervezeteknek: GRSP Hungary, Közlekedéstudományi Egyesület Közlekedésbiztonsági Tagozat, Tudatos Közlekedők Egyesülete, Autós Nagykoalíció
- Büszke alapító tagja a Tóbiás és Balambér közlekedési kalandjai címet viselő, kicsiket és nagyokat játékos formában tudatos közlekedésre nevelő kezdeményezésnek
- A győri Széchenyi István Egyetem Multidiszciplináris Műszaki Tudományok Doktori Iskolájában közlekedésbiztonsági témában végez kutatómunkát, többek között a közlekedés közbeni mobilhasználat veszélyeit kutatja
- A HU-GO megtett úttal arányos elektronikus útdíjszedési rendszer bevezetésével kapcsolatos kommunikációs feladatokat látta el a bevezetéskor, 2013 novembere óta a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. szóvivője

Baleset-sűrűsödési helyek meghatározása az M2-es autóúton

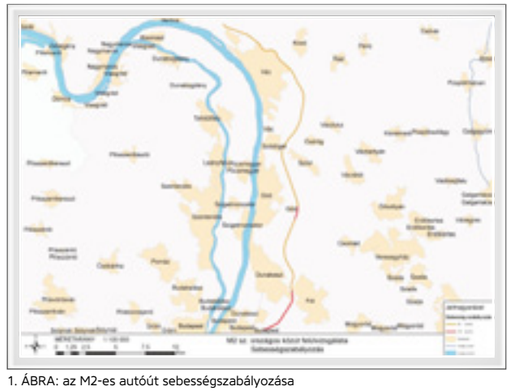
Jelen cikk a Közlekedéstudományi szemlében megjelenő M2-es autóút közúti biztonsági felülvizsgálata (KBF) című tanulmány eredményei alapján mutatja be egy gyakorlati példán keresztül, hogy milyen eredményekre juthatunk egy útszakasz kapcsán a baleset-sűrűsödési helyek meghatározásával.

1. AZ ÚT KATEGÓRIÁJA, AZ ÚT, ÚTVONAL LEÍRÁSA, FŐBB JELLEMZŐI

Az M2-es autóút jelenlegi kiépítésében a hossz-szelvény nagyobb részében 2x1 forgalmi sávos autóút, a leendő M2-es autópálya jobb pályáján fut, az M0-ás autópályához kapcsolódóan. Nagyjából négy km-es szakaszon osztott pályásan, 2x2 sávval épült ki, emellett nagyjából három km-es szakaszon (megszakításokkal) kapaszkodó sávos kialakítás jellemzi. Az útszakaszon 110 km/órás és 90 km/órás megengedett sebességértékekkel találkozhatunk, ami megfelel az autóúttal szemben támasztott alapvető közlekedésbiztonsági szabályozási feltételeknek. Az 1. ábra szemlélteti az M2-es autóút sebességszabályozását. Látható, hogy a 2x2 sávos szakaszokon a megengedett sebesség 110 km/h, míg az 1+1, illetve a kapaszkodósávos kialakítással jellemezhető szakaszokon a megengedett sebesség 90 km/h (90km/h-s sebességkorlátozást jelző táblák alkalmazásával).

1. TÁBLÁZAT: Az M2-es autóút csomópontjai

Csomópont kilométerszelvénye	Csomópont megnevezése
17	M0
21	Dunakeszi Fót
25	Dunakeszi pihenőhely Shell / Shell
28	Göd
34	Sződliget
36	Vác-dél
38	Vác-Alsóváros Rád Penc
39	Vác-centrum Kosd
42	Vác-észak Nagymaros
48	Diósvölgy



1. ÁBRA: az M2-es autóút sebességszabályozása

A vizsgált útvonal hossza: 32 km, 10 különszintű kapcsolat található rajta, melyeket az 1. táblázat foglalja össze. Az utat jellemző átlagos forgalomnagyság nem éri el a gyorsforgalmi utakra jellemző átlagos forgalomnagyság értékét (20 000 jármű/nap alatti).

Autóút száma/Év	2010	2011	2012
M2 ÁNF [jmű/nap]	16760	18880	17195
M15 ÁNF [jmű/nap]	8460	8980	9045

2. TÁBLÁZAT: Az M2-es és az M15-ös autóutak forgalmi adatainak összehasonlítása (ÁNF [jármű/nap] az érvényességi szakaszok forgalmának átlaga az érvényességi szakaszok hosszával súlyozva)

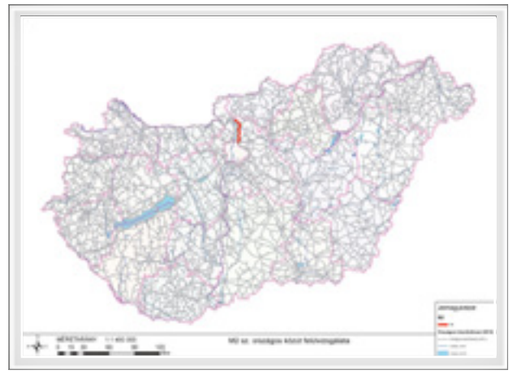
A teherforgalom arányának átlaga 8,03% volt 2012-ben, melyet az érvényességi szakaszokon jellemző teherforgalom súlyozott átlagának és a jellemző összes forgalom súlyozott átlagának arányaként határoztunk meg, ahol a forgalmakat az érvényességi szakaszok hosszával súlyoztuk.

Közút száma	A számlálóállomás szelvénye	A számlálóállomás érvényességi szakaszának határszelvényei		Összes forgalom		Nehéz motoros forgalom		Összes tehergépkocsi	Személygépkocsi	Kis tehergépkocsi	Autóbusz	Tehergépkocsi				Motorkerékpár
											egyes	közepes nehéz	nehéz	pótkocsis	nyerges	
	[km+m]	[km+m]	[km+m]	[j/ nap]	[E/ nap]	[j/ nap]	[E/ nap]	[j/ nap]	[j/ nap]	[j/ nap]	[j/ nap]	[j/ nap]	[j/ nap]	[j/ nap]	[j/ nap]	[j/ nap]
				(1)-(12)		(3)-(4), (6)-(9)		(5)-(9)	(1)	(2)	(3)	(5)	(6)	(7)	(8)	(10)
M2	17+ 599	17 + 300	17 + 573	31648	35148	1996	4990	2231	24819	4315	125	360	242	207	1420	158
M2	17+ 599	17 + 573	20 + 520	31648	35148	1996	4990	2231	24819	4315	125	360	242	207	1420	158
M2	28+ 108	20 + 520	33 + 860	19295	21819	1450	3625	1538	14678	2848	157	245	148	180	965	74
M2	35+ 489	33 + 860	36 + 294	14721	17325	1508	3770	1617	10337	2552	129	238	83	154	1142	86
M2	36+ 987	36 + 294	42 + 309	13569	16105	1437	3593	1583	9733	2058	116	262	124	133	1063	79
M2	45+ 976	42 + 309	48 + 011	9022	11173	1280	3200	1339	6322	1199	103	162	179	132	864	59

3. TÁBLÁZAT: Az M2-es autóút 2012-es forgalmi adatainak bemutatása

1.1 A hazai közúti hálózatban való elhelyezkedése, szerepe, jelentősége

Az M2-es távlati autópálya jelenleg fél pályán, Budapest és Vác között készült el (2. ábra). A szakasz még csak gyorsforgalmi út (autóút), de már tervbe vették az autópályává való fejlesztését. Csupán az M0-ás autóút északi szakaszától (amely korábban 2/A és 2/B elnevezésekkel bírt) Dunakesziig tartó rövid szakasza kétszer kétsávos. Az M2-es autóút az E77-es európai főútvonal részét képezi.



2. ÁBRA: az M2-es autóút elhelyezkedése

2. BALESET-SŰRŰSÖDÉSI HELYEK

A baleset-sűrűsödési helyek azonosítását egy német tanulmány [1] módszertana szerint végeztük el. Úgy választották ki a balesetveszélyes útvonalakat, hogy ha három év alatt egy 1000 méteres útszakaszon legalább 2 súlyos vagy halálos baleset történt, akkor azt balesetveszélyesnek tekintették. A hazai gócszakaszok definíciójával szemben, ahol egy 1000 méter hosszú szakaszt gócgyanús helynek tekintünk, amennyiben három év alatt legalább négy (4) személysérüléses baleset történt[1], a német módszer szigorúbb. Hazánkban elsősorban a góchelyek keresése folyt az elmúlt években (góchely hazai definíciója lakott területen kívül: egy év alatt 300 méteren legalább három baleset, vagy két év alatt hat baleset). Útszakaszok, lakott területen kívüli útszakaszok esetén véleményünk szerint elsősorban gócszakaszokat célszerű keresni, csak másodsorban góchelyeket. Vannak útszakaszok, ahol nem is jellemző a gócpontok kialakulása, miközben az egész út balesetveszélyes. Az is indokolja a német módszertan alkalmazását, hogy jelen út esetében hosszabb homogén szakaszokat feltételezünk, ahol csak különszintű csomópontok vannak (ezt az autóút kategória is alátámasztja). Így tehát annak érdekében, hogy elkerüljük az esetlegesen fennálló problémák térbeli elaprózását, célszerű hosszabb szakaszokat vizsgálnunk. A fenti megfontolások alapján végzett góckeresés eredményeként a WINBAL szoftver által nyolc baleset-sűrűsödési hely került azonosításra (4. táblázat). A vizsgálat időszaka: 2010-2012.

4. TÁBLÁZAT: az M2-es autóúton azonosított baleset-sűrűsödési helyek

Sorszám	Kezdőszelvény [km+m]	Végszelvény [km+m]	Szakaszhossz [m]	Baleset [db]	Halálos [db]	Súlyos [db]	Könnyű [db]	Súlyozott	Megye
1	021+987	022+821	834	4	2	0	2	202	Pest
2	024+373	025+300	927	4	0	2	2	22	Pest
3	026+850	027+813	963	7	2	2	3	223	Pest
4	029+500	030+450	950	4	0	2	2	22	Pest
5	030+808	031+764	956	3	0	2	1	21	Pest
6	033+106	033+882	776	4	3	0	1	301	Pest
7	045+780	046+027	247	2	1	1	0	110	Pest
8	046+797	047+347	550	5	1	1	3	113	Pest

[1] Csomópontok és útvonalak baleset-veszélyességi értékelési módszertanának kidolgozása (Közúti baleseti góchelyek azonosítása), MAÚT útmutató, 2005

A 4. táblázatban szürkével emeltük ki azon három szakasz sorát, melyek esetében a legnagyobb a súlyozott baleseti mutató értéke. A baleset-sűrűsödések esetleges okát az alábbi kiterjesztett baleseti ponttérkép segítségével vizsgáljuk. A góckereső eljárást az összesített adatok elemzése során azonosított magasabb kockázatot jelentő tényezők (szembehaladó járművek, szürkület/éjszakai látási viszonyok) esetében is lefuttattuk.

Sorszám	Kezdőszelvény [km+m]	Végszelvény [km+m]	Szakaszhossz [m]	Baleset [db]	Halálos [db]	Súlyos [db]	Könnyű [db]	Súlyozott	Megye
1	021+987	022+821	834	3	2	0	1	201	Pest
2	027+010	027+700	690	2	2	0	0	200	Pest
3	046+027	046+918	891	3	2	1	0	210	Pest

5. TÁBLÁZAT: az M2-es autóúton azonosított baleset-sűrűsödési helyek, szembehaladó járművek részvételével történt balesetek esetén

Sorszám	Kezdőszelvény [km+m]	Végszelvény [km+m]	Szakaszhossz [m]	Baleset [db]	Halálos [db]	Súlyos [db]	Könnyű [db]	Súlyozott	Megye
1	027+010	027+813	803	3	2	0	1	201	Pest
2	046+027	046+797	770	2	1	1	0	110	Pest

6. TÁBLÁZAT: az M2-es autóúton azonosított baleset-sűrűsödési helyek, éjszaka történt balesetek

Ez alapján elmondható, hogy a szembehaladó járművek részvételével történt balesetek, illetve az éjszaka történt balesetek is a fentiekben azonosított nyolc gócszakaszon mutatnak sűrűsödést.

A vizsgálat során kidolgoztuk a baleseti adatok speciális táblázatos megjelenítésére alkalmas kiterjesztett baleseti ponttérkép módszertanát. A kiterjesztett baleseti ponttérkép lehetőséget teremt az előzési viszonyok, az útkialakítás és a sebességviszonyok egy táblázaton belül történő összehasonlítására. A kiterjesztett baleseti ponttérkép soronként tartalmazza a vizsgált útszakasz 100 méteres szakaszait. Az M2-es út esetében a kiterjesztett baleseti ponttérkép egy több, mint 300 sorból álló táblázat, melynek megjelenítésétől jelen cikk terjedelmi korlátai miatt eltekintünk.

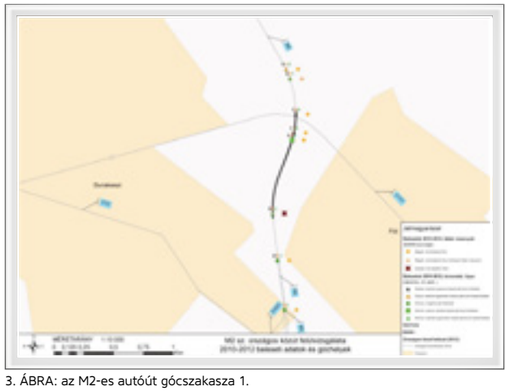
A táblázat tartalmazza tehát a szakasz megjelölését (tól-ig), az adott szakaszon bekövetkezett baleset kimenetelét (irányonként megkülönböztetve), adott szakasz előzési, útkialakítási és sebességszabályozási jellemzőit, illetve baleset-sűrűsödési helyeket.

Az elemzés során előállt ponttérkép alapján megállapítottuk, hogy a három legnagyobb értékű súlyozott mutatóval jellemezhető szakaszon tilos az előzés, vagy tartalmaz olyan szakaszt, melyen az előzés nem megengedett. Ez a megállapítás mindenképpen arra enged következtetni, hogy az előzési viszonyok problémát jelentenek az útszakaszon.

2.1 Balesetek térképi elemzése

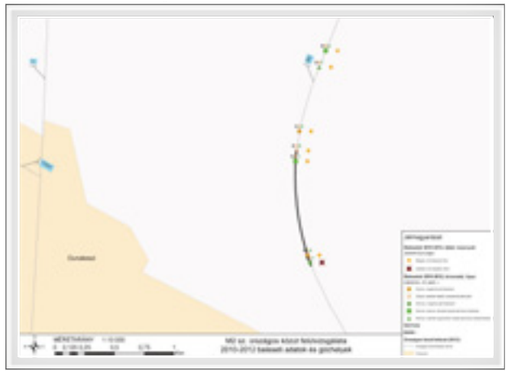
Az alábbi térkép (3. ábra) az 1. baleset-sűrűsödési szakaszt ábrázolja (021+987- 022+821). A Dunakeszi és Fót között fekvő pályaszakasz inflexiós átmeneti ívben található. A két halálos baleset szembehaladó járművek részvételével, nappal történt. Adott szakaszon az előzést kettős záróvonal tiltja, ennek ellenére egyes közlekedők előzésbe kezdenek.

A következő térkép (4. ábra) a 2. gócszakaszt szemlélteti (024+373-025+300). A Dunakeszitől északra fekvő pályaszakasz ívben helyezkedik el. A két súlyos baleset szembehaladó járművek részvételével, nappal történt. Adott szakaszon az előzést kettős záróvonal tiltja.

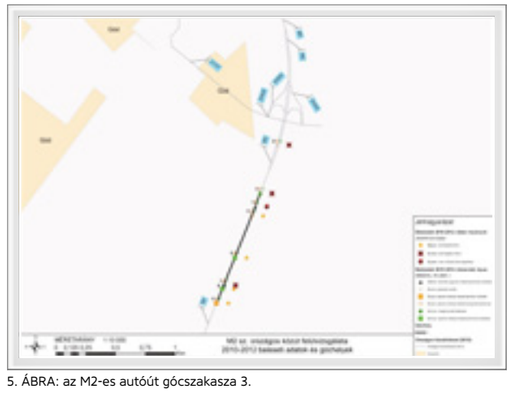


3. ÁBRA: az M2-es autóút gócszakasza 1.

4. ÁBRA: az M2-es autóút gócszakasza 2.



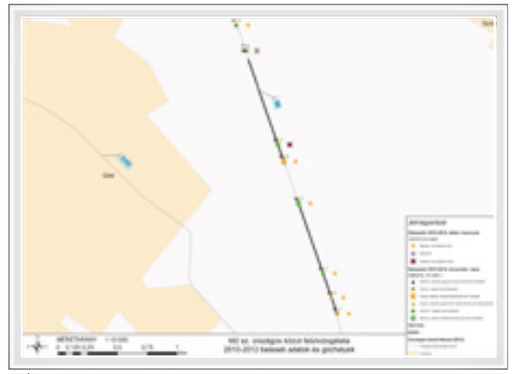
A következő térkép (5. ábra) a 3. gócszakaszt szemlélteti (026+850-027+813). A Gödtől délre fekvő pályaszakasz egyenes vonalvezetéssel jellemezhető. A két halálos baleset szembehaladó járművek részvételével, éjszaka történt. A vizsgált szakasz első részén az előzés megengedett, a látótávolság megfelelő. A szakasz másik, szintén egyenes vonalvezetéssel jellemezhető részén az előzés nem megengedett.



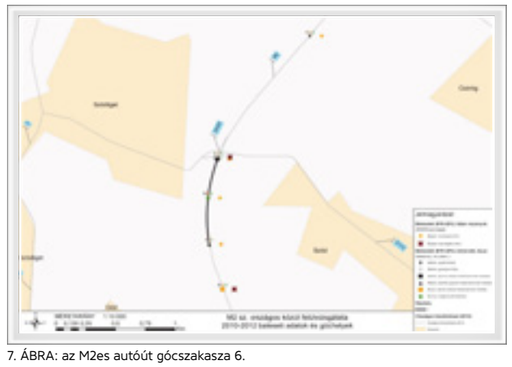
5. ÁBRA: az M2-es autóút gócszakasza 3.

A következő térkép (7. ábra) a 6. gócszakaszt szemlélteti (033+106- 033+882). A Sződliget és Sződ között fekvő pályaszakasz ívben helyezkedik el. A halálos balesetek azonos irányba és szembehaladó járművek részvételével történtek, illetve egy halálos kimenetelű gyalogos elütés is történt. Adott szakaszon az előzés nem megengedett, ennek ellenére egyes közlekedők kockázatos manőverbe kezdenek.

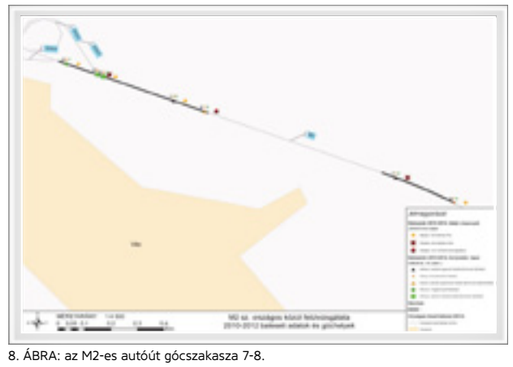
Az alábbi térképen (6. ábra) a 4-5. gócszakasz együttesen látható (029+500- 030+450; 030+808- 031+764). A Göd és Sződ között fekvő pályaszakaszok egyenes vonalvezetéssel jellemezhetőek. A szakaszokon történtek súlyos és halálos balesetek, egy irányba haladó és szembehaladó járművek részvételével is. Adott szakaszokon az előzés megengedett, a rendelkezésre álló látótávolság megfelelő.



6. ÁBRA: az M2-es autóút gócszakasza 4-5.



7. ÁBRA: az M2es autóút gócszakasza 6.



8. ÁBRA: az M2-es autóút gócszakasza 7-8.

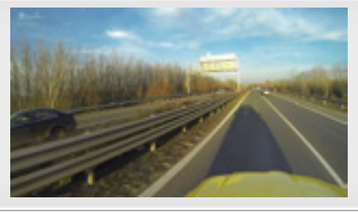
Az alábbi térképen (8. ábra) a 7-8. gócszakasz látható (045+780- 046+027; 046+797- 047+347). A Váctól északra fekvő pályaszakaszok egyenes, illetve enyhe ívű vonalvezetéssel jellemezhetőek. A súlyos és halálos balesetek szembehaladó járművek részvételével történtek. A vizsgált szakasz első részén az előzés megengedett, a látótávolság megfelelő. A szakasz másik, enyhe ívű vonalvezetéssel jellemezhető részén az előzés nem megengedett.

3. ÚTPÁLYA-KIALAKÍTÁS, -HASZNÁLAT, FORGALOMSZABÁLYOZÁS EGYSÉGE

3.1 Útkategória, sebességszabályozás

Az M2-es út a gyorsforgalmi úthálózat részeként közúti jelzőtáblával kijelölt autóút. Kiépítettsége szerint azonban inkább „nagyvonalú paraméterekkel” megépített főútvonalnak mondható, hiszen az útvonal döntő része 2x1 forgalmi sávval, leállósáv nélkül üzemel, 2x2 sávos osztott kialakítás csak az M0–Dunakeszi csomóponti szakaszon és Göd környezetében, aszimmetrikus kiépítés (kapaszkodósáv az egyik irányban) pedig a különszintű csomópontok környezetében található.

9. ÁBRA: Osztott 2x2 sávú keresztmetszet



10. ÁBRA: Aszimmetrikus (2+1 sáv) kialakítás, irány Vác

11. ÁBRA: Aszimmetrikus (1+2 sáv) kialakítás, irány országhatár

12. ÁBRA: 2x1 sávú elrendezés, előzés szabad, sebesség 90 km/h

Ebből következően az útvonal sebességszabályozása (helyesen) 90 km/h-ra korlátozott, az útkategóriában egyébként megengedett maximális 110 km/h sebesség csak a 2x2 sávos keresztmetszetekben van kijelölve.

13. ÁBRA: Mozgó járművekre vonatkozó tilalom vége, sebesség 110 km/h

(A 110 km/h „kijelölés" viszont a megelőző szakaszon kihelyezett Előzni tilos és 90 km/h Sebességkorlátozás tábláknak a Mozgó járművekre vonatkozó tilalom vége feloldó tábla elhelyezésével történik, tehát a 110 km/h ténylegesen nem jelenik meg, hiszen autóúton haladunk. Ez a szituáció zavart okozhat a közlekedők számára, mivel az útvonalon alapvetően 90 km/h sebességgel lehet közlekedni. Egyértelműbb lenne a 110 km/h Sebességkorlátozó tábla kihelyezése, annak ellenére, hogy autóúton közlekedünk.)

Az útkategória/kiépítettség és a használat közötti összhang hiányát az útvonal 90 km/h sebességszabályozása kívánja feloldani (a táblákat rendszeresen ki is helyezték), azonban a közlekedésbiztonsági kockázat elméletileg változatlanul fennáll.

3.2 Útbaigazítás, tájékoztatás

Az útbaigazító táblarendszer kialakítása korrekt, azonban itt is előjön az útkategória/szabályozás probléma, mivel a táblák a gyorsforgalmi hálózaton kötelező kék alapszín helyett (a főútvonalra utaló) zöld háttéren vannak elhelyezve, a Kijárat és Pihenőhely táblák viszont kék alapszínűek.

14. ÁBRA: Útbaigazító tábla

15. ÁBRA: Útbaigazító tábla

16. ÁBRA: Pihenőhely

17. ÁBRA: Kijárat

Bár az előírásokkal nincs teljes összhang, mégis javasolható a jelenlegi rendszer megtartása, ami az I. rendű főútvonal jellegre utal.

3.3 Előzési lehetőségek és a szabályozás összhangja

Az osztott és az aszimmetrikus keresztmetszetű helyszíneken értelemszerűen a párhuzamos közlekedés szabályai szerint lehet közlekedni. Ahol az előzési látótávolság nem biztosított, illetve sávelfogyás következik, az ellenkező irányokat záróvonallal választották el a következő megoldásokkal: úttest-kiszélesedés, forgalom elől elzárt terület és flexibilis függőleges jelzőtest; kettős záróvonal között piros színezés, szimpla záróvonal. Egyéb esetekben az irányokat terelővonal választja el.

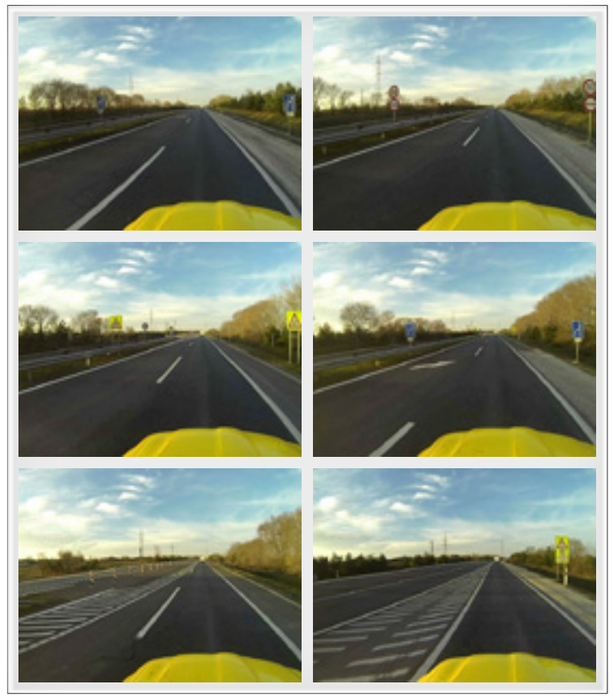
18. ÁBRA: Előzési lehetőségek az útvonalon

Az előzési tilalmat a szükséges helyszíneken rendelték el és korrektül szabályozták (jelzőtábla, ismétlések, útburkolati jel, burkolati jelzőtest), ennek ellenére minden típusú megoldásnál, valamint az előzésre megengedett hosszú egyenes szakaszokon is történnek balesetek, kialakulnak gócszakaszok. Ezekben az esetekben a biztonságot növelő további „egyszerű" forgalmirend-módosítások, illetve építéssel történő fejlesztések szükségesek.

3.4 Közlekedésbiztonsági kockázatot rejtő helyszínek szabályozása

Az M2-es autóúton közlekedésbiztonsági szempontból a sávelfogyásos útszakaszok, valamint a hosszú 2x1 forgalmi sávos szakaszok (előzés tiltott, előzés engedélyezett) forgalomszabályozását célszerű vizsgálni. A sávcsökkenések jelzés és előjelzés rendszere megfelelő, a szükséges sávelfogyást jelző és előjelző táblák, terelőnyilak megtalálhatóak, a tényleges sávcsökkenés előtt a sebesség 90 km/h-ra korlátozott és előzési tilalom van elrendelve, a következő szembejövő forgalomra sárga hátterű veszélyt jelző tábla hívja fel a figyelmet. A baleseti kockázatra sárga hátterű, balesetveszélyes útszakasz feliratú, ütközésveszélyre figyelmeztető tábla is utal, de megjegyzendő, hogy ezt a típusú kiegészítő táblát oldalirányú ütközés kockázatánál szokták alkalmazni (illetve ehhez rendkívül hasonló, így zavaró lehet).

22–27. ÁBRÁK: Sávelfogyás (elő)jelzése



A baleseti adatok elemzése és a helyszínen tapasztaltak alapján megállapítható, hogy a gondos forgalmirend-kialakítás ellenére a járművezetők egy része a sebességét növelve, még a 2x1 sávos kialakítás előtt meg kívánja előzni az előtte haladó(ka)t, amivel konfliktushelyzetet teremt. Ezekből szerencsére ritkán történik baleset. A szabálytalan előzéseket lehetővé teszi, hogy a csökkenő útpálya-keresztmetszet ellenére viszonylag nagy terület (forgalom elől elzárt) áll rendelkezésre.

Az előzéstől tiltott szakaszokat dupla záróvonal közötti piros színezésű területtel, szimpla záróvonallal, illetve Előzni tilos jelzőtáblával szabályozták. Mindkét esetben történtek baleset, mivel fizikai korlátozó eszköz hiányában a szabálytalan előzési manőver megtehető.

19. ÁBRA: Elzárt terület, flexibilis függőleges jelzőtest

20. ÁBRA: Dupla záróvonal között piros felfestés

21. ÁBRA: Záróvonal, tilalmi táblák

Az előzést lehetővé tevő hosszú egyenes szakaszokon a forgalmi irányokat terelővonal választja el, a keresztmetszeti kialakítás nem teszi lehetővé három jármű elhaladását. E szakaszokon is a 90 km/h sebességkorlátozás érvényes (és rendszeresen meg van ismételve), a szembejövő forgalomra csak a 2x2 sávból 1x1 sávvá alakulás kezdetén van figyelmeztető jelzés. Szembejövő jármű ütközéséből itt is kialakulnak gócszakaszok, mivel előzésre igény van, de a forgalom nagysága, összetétele, illetve az útpálya-keresztmetszet kialakítása ezt nem mindig teszi biztonságosan lehetővé.

4. ÖSSZEFOGLALÁS

Az M2-es autóút közúti biztonsági felülvizsgálatának eredményei, fő megállapításai a következők:

- Az M2-es autóút két szakaszon 2x2 sávos elválasztott, néhány rövidebb szakaszon aszimmetrikus (egy irányban kapaszkodósávos), döntő részben pedig 2x1 sávos keresztmetszeti elrendezéssel megépült útvonal, része a gyorsforgalmi úthálózatnak. Vízszintes és magassági vonalvezetése autópályának megfelelő paraméterekkel rendelkezik, a csomópontok különszintűek.
- Az útpályák (irányok) között fizikai elválasztás csak a 2x2 sávú osztott szakaszokon található.
- Az M2-es baleseti mutatói közül a balesetsűrűség mutatója emelkedik ki[2]. E szempont szerint vizsgálva a hasonló kiépítésű utakat azt látjuk, hogy az M2-es autóút második az M0-ás után. Ez az elemzés nagyon világosan mutatja, hogy ezen az úton a balesetsűrűség a fő probléma.
- Az azonos irányba haladó járművek és a szembehaladó járművek részvételével történt balesetek, továbbá a magános járműbalesetek több mint 90%-át teszik ki az M2-es úton történt baleseteknek.
- A góckeresés eredményeként elmondható, hogy a nyolc baleset-sűrűsödési helyből öt szakaszon tilos az előzés, vagy tartalmaz olyan szakaszt, melyen az előzés nem megengedett. Ez a megállapítás mindenképpen arra enged következtetni, hogy az előzési viszonyok problémát jelentenek az útszakaszon.
- A forgalomnagyság nem éri el a gyorsforgalmi utakra jellemző átlagos forgalomnagyság értékét (20 000 jármű/nap alatti). A teherforgalom aránya 10% körüli volt 2012-ben.
- Előzési lehetőség az osztott és az aszimmetrikus szakaszokon megnyugtatóan biztosított, a 2x1 sávos kialakításnál mind a záróvonallal, mind a terelővonallal elválasztott helyszíneken történtek balesetek. Összességében az útvonalon az előzési igény nincs megfelelően biztosítva.
- Az autóutaknál megengedett 110 km/h sebességgel csak a 2x2 sávos keresztmetszetű szakaszokon lehet haladni, az egyéb helyszíneken a sebesség 90 km/h-ra korlátozott. A táblával jelölt útkategória, a kiépítés, a megengedett haladási sebesség és a használat nincs összhangban.
- Az útbaigazító táblarendszer a gyorsforgalmi, illetve az országos közúthálózaton alkalmazottak keveréke, de inkább az I. rendű főút jelleget erősíti (zöld alapszín).

5. JAVASLAT

1. A meglévő forgalmirend-kialakítás mellett „Kisköltségű forgalomtechnikai beavatkozásokkal" a baleseti kockázat csökkentése:
   - A szimpla záróvonalakkal ellátott szakaszokon dupla záróvonal (köztes pirossal színezett terület) kialakítása és flexibilis, függőleges burkolati jelzőtestek elhelyezése.
   - A dupla záróvonalakkal ellátott szakaszokon, a köztes pirossal színezett területen flexibilis, függőleges burkolati jelzőtestek elhelyezése.
   - A 2x1 sávos, csak terelővonallal elválasztott útvonalrészek baleset-sűrűsödési szakaszain, ahol az előzés engedélyezett, a 90 km/h sebességkorlátozással együtt a Szembejövő forgalom veszélyt jelző tábla elhelyezése sárga hátterű, egybeszerkesztett kivitelben.
   - A sávelfogyásos szakaszok végén, a szabálytalan, de a tiltott haladást még fizikailag lehetővé tevő helyszíneken (széles útfelület, illetve felfestett forgalomtól elzárt terület) a sávelfogyás markánsabb jelzése fizikai korlátozó eszközzel, például flexibilis, függőleges burkolati jelzőtestek.
2. Fejlesztési/építési beruházással az előzés biztosítása a jelenleg tiltott szakaszokon (irányonként váltakozva ütemezetten), oly módon, hogy a véglegesre megtervezett autópálya/autóút kialakítás megvalósítható legyen (1+2,1+2 sávos átmeneti útkialakítás).

HÓZ ERZSÉBET, HAMZA ZSOLT, DR. TÖRÖK ÁRPÁD

[2] Mocsári Tibor, Orosz Gyula: Autóutak biztonsági szintje, M15 szakértői bizottsági ülés, Lébény, 2011

IRODALOMJEGYZÉK

[1] Weber, R., Jährig, T., (2010): „AOSI" Improving road safety on rural roads in Germany

[2] Ericsson, E., Mocsári, T., Rapone, M., &Brundell-Freij, K. (2005, June). Variability in driving patterns over street environments in three European cities. In 14th international conference transport and air pollution.

[3] Hamza, Zs., Hóz, E., Sipos, T., Tóthné T. K., Török, Á., Tigyi, Sz., (2014): A 2+1–1+2 sávos problémakör a hazai gyorsforgalmi utakon és autópályákon KözOP-3.5.0-09-11-2012-0018 sz. projekt tanulmány. Kiegészítő kutatási és elemzési feladatok végzése ajánlatkérő részére, 5. pont: Közlekedésbiztonsági audit

[4] Koren, Cs. et al. (2012): A Közúti Infrastruktúra Biztonsága. Győr, 2012, Széchenyi University Press, ISBN: 978-963-9819-86-3.

[5] Mocsári, T. (2012): A gépjárművek sebességének hatása a közúti közlekedés biztonságára. Doktori disszertáció, Széchenyi István Egyetem.

[6] Pokorný, P., Lipl, M., Strnad, B., Hamza, Zs., Scwanner, N., Török, Á. (2014): Study on Comprehensive Road Safety Inspection in reference to Road nr. 82. ROSEE (ROad safety in South East European regions) poject.

[7] Vesper, A., Brannolte, U., Taneerananon, P., & Koren, C. (2007): Black spot analysis-a comparison between two European countries and Thailand. In Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies (Vol. 2007, No. 0, pp. 377-377). Eastern Asia Society for Transportation Studies.

A közúti balesetek alakulása – 2015. I-IV. hónap

A TAVALYI 38-CAL SZEMBEN IDÉN ÁPRILIS VÉGÉIG 25 NAPON NEM VOLT TRAGÉDIA A HAZAI KÖZUTAKON

Az április a közúti balesetek szempontjából kedvezően alakult, s ez a 2015. év eddig eltelt időszakának teljesítményére is kedvezően hatott. Bár 2015 első négy havában a személysérüléses közúti balesetek száma kevéssel meghaladta az elmúlt év azonos időszakában mért értéket, a balesetben meghalt személyek száma azonos, míg a súlyosan sérültek, valamint az ittasan okozott balesetek száma csökkent.

2015. ÁPRILISI BALESETI ADATOK

A rendőrség által gyűjtött előzetes – a közúti baleset bekövetkezését követő 24 órás helyzetnek megfelelő – baleseti adatok idén áprilisban szinte valamennyi fő elemzési területen javulást mutatnak a 2014 áprilisában mért állapotokhoz képest.

Személysérüléses közúti balesetek 2015. áprilisi alakulásának főbb adatai

Személysérüléses közúti balesetek száma	-3,40%
Halálos áldozatok száma	-43,18%
Súlyosan sérült személyek száma	-9,39%
Könnyen sérültek száma	-5,95%
Ittasan okozott közúti balesetek száma	-28,97%
Ittasan okozott balesetek aránya	8,44%

(Összehasonlítás az előző év áprilisi adataival; Előzetes adatok)

Idén áprilisban 3,40%-kal csökkent a személysérüléses közúti balesetek száma (1264-ről 1221-re) a tavaly áprilisi adatokkal összehasonlítva. Örvendetes, hogy a halálos, a súlyos és a könnyű sérüléses balesetek száma egyaránt negatívumot mutat. A balesetek alakulásán túlmenően a halálos áldozatok száma több mint egyharmadával csökkent (38 főről 25 főre, amely 34,21%-os csökkenésnek felel meg). A súlyosan sérültek számában 4,12%-os (364 főről 349 főre), a könnyen sérültek számában pedig 1,74%-os csökkenés tapasztalható (862 főről 847 főre).
Áprilisban jelentős mértékben, 28,97%-kal csökkent az ittasan okozott balesetek száma, míg az ittas balesetek aránya az összes személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleseten belül a 2014. negyedik havi 11,00%-ról 8,44%-ra csökkent.

2015. I-IV. HAVI BALESETI ADATOK

A 2015. I-IV. havi közúti baleseti adatok alakulása az első negyedév teljesítményére is kedvező hatást gyakorolt. A főbb baleseti adatok közül a személysérüléses közúti balesetek száma kedvezőtlenebb az egy évvel ezelőtti helyzetnél, a halálos áldozatok és a súlyosan sérültek száma azonban már nem.

Az előzetes adatok alapján 2015. január 1. és április 30. között összesen 4333 személysérüléses közúti balesetet okoztak hazánk közútjain, mely csekély mértékkel,

0,93%-kal több, mint amennyit 2014. első négy havában regisztráltak (akkor 4293 baleset történt).

Személysérüléses közúti balesetek 2015. I-IV. havi alakulásának főbb adatai

Személysérüléses közúti balesetek száma	+0,93%
Halálos áldozatok száma	+0%
Súlyosan sérült személyek száma	+0,07%
Ittasan okozott közúti balesetek száma	-19,02%
Ittasan okozott balesetek aránya	8,75%
Halálos baleset nélküli napok száma	25 nap (tavaly 38 nap)

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

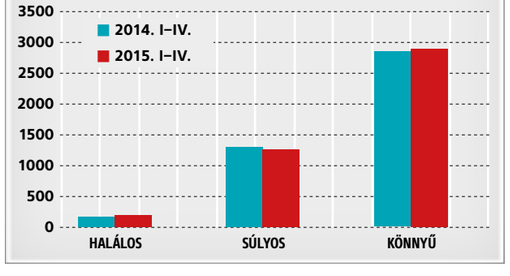
Az egyes megyék adatai helyenként jelentős eltérést mutatnak. Kevesebb közúti balesetet okoztak kilenc megyében, míg a fővárosban és 10 megyében a balesetek száma eltérő mértékű növekedést mutat. Legnagyobb mértékben Nógrád (+35,71%) és Fejér (+12,50%) megyében nőtt a személysérüléses balesetszám, ezzel szemben Tolna megyében 18,29%-os, Zala megyében pedig 12,59%-os csökkenés történt.

Az összes közúti baleseten belül a halálos balesetek száma közel azonosan alakult: a tavaly április végi 166-tal szemben idén azonos időszakban két balesettel több,

Az első négy hónapban ugyanannyian haltak meg hazánk közútjain, mint a tavalyi azonos időszakban.

azaz 168 halálos kimenetelű baleset helyszínére riasztották a hatóságokat. A könnyű sérüléses balesetek kategóriájában enyhe mértékű, 1,82%-os növekedés mutatható ki (ezeknek a baleseteknek a száma 2858-ról 2910-re nőtt), míg a súlyos sérüléses balesetek számában 1,10%-os csökkenést tükröznek az adatok (1269-ről 1255-re).

A személysérüléses közúti balesetek alakulása súlyosságuk szerint(2014. és 2015. január-április)



A halálos kimenetelű közlekedési balesetek megoszlásánál érdekesség, hogy amíg tavaly az első négy hónapban 38 nap telt el közúti tragédia nélkül, addig idén – azonos időszakban – mindössze 25 nap. (Az áldozatok száma ugyanakkor megegyező, mint az mindjárt látható). A közúti balesetben meghalt személyek számának alakulása tekinthető a legfőbb közlekedésbiztonsági mutatónak. Ezen a területen az adatok azt mutatják, hogy 2015. január 1. és április 30. között összesen 180-an vesztették életüket közúti balesetben hazánk útjain, ugyanannyian, mint az elmúlt év azonos időszakában. (Megjegyzés: egy hónappal ezelőtt még +11,76%-os áldozatszám-növekedésről számoltunk be, azaz áprilisban ezen a területen kedvező változások történtek.) A súlyosan sérültek száma

Az ittasan okozott közúti balesetek alakulását kedvező tendencia jellemzi: 19%-os a csökkenés.

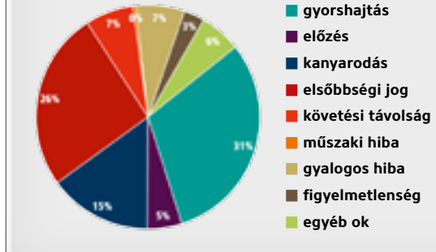
terén lényegi változás nem történt (1 fős az eltérés: idén 1417 fő a tavalyi 1418 fő helyett), míg könnyebben 2,06%-kal többen, összesen 4016-an sérültek meg (a 2014. április végi 3935 fővel szemben).

A közúti halálos áldozatok száma a fővárosban és 10 megyében nőtt, három megyében stagnált (Fejér, Zala és Borsod-Abaúj-Zemplén), míg hat megye területén csökkenés történt. Utóbbi megyék közé tartozik Heves (-73,3%), Tolna (-54,55%) és Csongrád (-50,0%) megye, ahol a százalékban mért csökkenés a legnagyobb értéket mutatja.

A balesetben meghaltak száma legnagyobb arányban továbbra is Baranya megyében a legmagasabb (egyről hat főre). Az első négy hónapban a legtöbben a Pest megyei utakon (összesen 25-en), valamint a fővárosi utakon (16 fő) vesztették életüket, ami a közúthálózat sajátosságait és a forgalom nagyságát tekintve nem meglepő.

Az ittasan okozott közúti balesetek alakulását – az előző hónapoknak megfelelően – továbbra is kedvező tendencia jellemzi. Idén április végéig összesen 379 fő okozott személyi sérüléssel járó közút balesetet szeszes italtól befolyásolt állapotban. Tekintettel arra, hogy az előző év azonos időszakában 468 ittasan okozott baleset történt, így ezen a területen is jelentős, 19,0%-os csökkenés mutatható ki. Az előzőeknek megfelelően az ittas balesetek aránya az összesen okozott személysérüléses közúti baleseten belül is csökkent, a tavaly április végén mért 10,9%-ról 8,7%-ra esett vissza. Az ittasan okozott balesetek számában mindössze öt megye területén mérhető növekedés (ezekben a megyékben két-három ittas balesettel okoztak többet), egy megyében az adatok azonosságot, míg a fővárosban és a többi 13 megyében csökkenést mutatnak.

Közúti balesetek főbb okai 2015. I-IV. hó



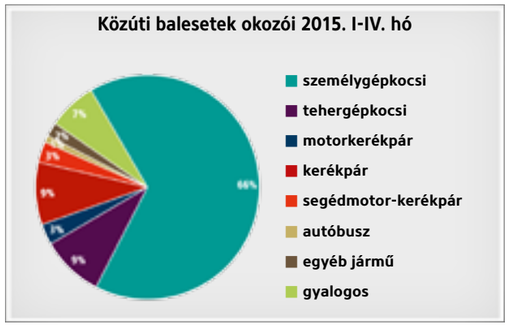
A balesetek főbb okai megfelelnek az előző években tapasztaltaknak, a szabályszegések sorrendjében érdemi változás nem történt. A személyi sérüléssel járó közúti balesetek egyharmada, 31%-a aktív vagy passzív sebességtúllépés miatt következett be. (Ez egyben a gyorshajtások baleseteken belüli arányának növekedését jelzi, hiszen tavaly az első négy hónapban a személysérüléses közúti balesetek

A balesetben elhunyt kerékpárosok száma 10-zel csökkent, a gépkocsivezetőké 12-vel nőtt.

28%-ának hátterében állt a gyorshajtás). Elsőbbségi jog megsértése miatt az összes első negyedévi balesetek 26%-át okozták (ez az elmúlt évvel azonos arány), míg a kanyarodásra vonatkozó szabályok meg nem tartása az összes eset 15%-ában (tavaly 14%-ában) állt személysérüléses baleset hátterében.

A balesetek okozóinak vizsgálatára áttérve megállapítható, hogy az egy évvel ezelőttinél 2%-kal magasabb, mintegy 68%-os a személygépkocsi-vezetők részvétele a balesetet okozók körében. A tehergépjárművek vezetői a balesetek 9%-át, az autóbusz-vezetők pedig a balesetek 1%-át okozták (ezek a számok megfelelnek a korábbi évek értékeinek).

Közúti balesetek okozói 2015. I-IV. hó



Az előzetes adatok alapján motorkerékpáros 108 alkalommal okozott személysérüléses közúti balesetet idén április végéig, mely az összes baleseten belül 3%-os aránynak felel meg. (Megjegyzendő ugyanakkor, hogy az év első három havában mindössze 49 motoros okozott balesetet, így az áprilisban – egyetlen hónap alatt – történt 59 baleset egyértelműen jelzi, hogy a motoros szezon már javában tart). A segédmotoros kerékpárosoknak – a motorkerékpárosokhoz hasonlóan – 3%, a kerékpárosoknak 9%, a gyalogosoknak pedig 7% az arányuk a balesetek okozásában. Idén április végéig a gyalogosok összesen 305 személysérüléses balesetet okoztak, s a tavaly április végi helyzetnél egy fővel több, 42 gyalogos vesztette életét közúti balesetben.

Az Országos Rendőr-főkapitányság Központi Ügyeleti szolgálatának 2015. januári-áprilisi baleseti jelentései (napi jelentések) alapján az egyes közúthasználók vonatkozásában a közúti balesetben meghalt személyek száma a következő ábra szerint alakult:

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

	2015. I-IV.	2014. I-III.
gyermek	1 fő	0 fő
gyalogos	42 fő	41 fő
kerékpáros	17 fő	27 fő
motorkerékpáros	7 fő	8 fő
segédmotoros kerékpáros	4 fő	3 fő
gépkocsivezető	60 fő	48 fő
utas	27 fő	30 fő

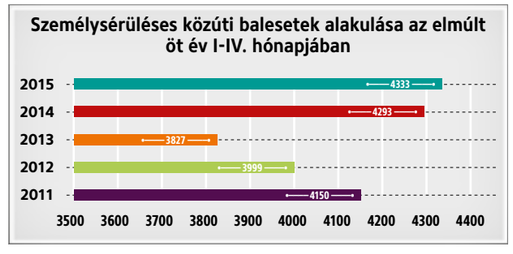
ORFK Központi Ügyelet napi jelentései alapján

A két legfőbb változás: a balesetben életét vesztett kerékpárosok száma 10 fővel csökkent, ugyanakkor a gépkocsivezető áldozatok száma 12 fővel nőtt.

Amennyiben a 2015. I-IV. havi személysérüléses közúti balesetek számát az elmúlt öt év viszonylatában vizsgáljuk, megállapíthatjuk, hogy az évtizedforduló óta a különböző közúthasználók a legtöbb balesetet 2015-ben okozták (az idei 4333 baleset 4,4%-kal haladja meg a 2011. évi 4150 balesetet).

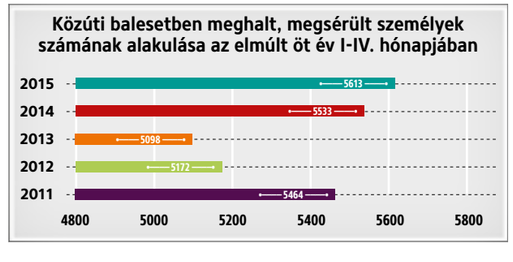
Az ábra alapján az évtized első három évében a közúti balesetek száma folyamatosan csökkent. A trend 2014-ben változott meg, s idén a balesetszám – április hónap végéig – további, bár az egy évvel ezelőttinél jóval csekélyebb mértékű növekedést mutat.

Személysérüléses közúti balesetek alakulása az elmúlt öt év I-IV. hónapjában



Amennyiben a közúti balesetekben meghalt, megsérült személyek számának alakulását vesszük alapul, akkor hasonló képet kapunk.

Közúti balesetben meghalt, megsérült személyek számának alakulása az elmúlt öt év I-IV. hónapjában



Az első négyhavi előzetes adatok alapján évtizedünkben eddig a legtöbb közúti halálos áldozatot, illetve baleseti sérültet a 2015. esztendő követelte (összesen 5613 főt, mely 2,7%-kal több, mint a második legkedvezőtlenebb évben, 2011-ben).

GÉGÉNY ISTVÁN

AZ ELÜTÖTT „JÁTÉKOSTÁRSAT” NEM LEHET EGY HATOS DOBÁSSAL ISMÉT JÁTÉKBA HOZNI

Az elmúlt öt év KRESZ-változásai

Ha megkérdeznénk az utcán közlekedő embereket, hogy milyen szabályokat tartalmaz az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM rendelet, akkor a többség valószínűleg csak a vállát vonná meg. Pedig a kérdezett jogszabály elemeit az úton közlekedők mindig alkalmazzák, hiszen ez a jogszabály nem más, mint a KRESZ.

A KRESZ-HEZ SEM ÉRT MINDENKI

A KRESZ mozaikszó, amit a Közúti Rendelkezések Egységes Szabályozása szavakból állítottak össze. Noha a közúti forgalom rendjét már a XIX. században is igyekeztek különböző jogi normákkal szabályozni, a KRESZ ősének mégis egy 1910-ben született belügyminiszteri rendeletet tartunk. A motorizáció fejlődéséből adódóan megjelentek az utakon a járművek, melyek közlekedésébe szabályokat kellet beiktatni. Az első hazai KRESZ-nek, azaz a részletes közúti közlekedési szabálygyűjteménynek a magyar királyi belügyminiszter és a magyar királyi kereskedelemügyi miniszter 250.000/1929. BM. sz. rendeletét tekinthetjük. Ez a rendelet 1930. január 1-jén lépett hatályba, és az érvényben lévő nemzetközi előírásokat és ajánlásokat figyelembe véve határozta meg a közúti forgalom résztvevőire vonatkozó előírásokat. Az első KRESZ összesen kilenc fejezetből, ezen belül 129 paragrafusból állt, és az adott kor követelményeinek megfelelően foglalta össze mindazokat az ismereteket, amelyeket a közlekedésben résztvevőknek feltétlenül ismerniük kellett.

A mai KRESZ ezzel szemben hat részből – ezen belül 67 paragrafusból – és két függelékből áll. Noha úgy tűnik, hogy a fejezetek és a paragrafusok száma is csökkent az idők folyamán, mégsem jelenthetjük ki, hogy a mai magyar KRESZ egyszerű lenne. Nem egyszerű, mert az elmúlt negyven év alatt a változó körülmények okán folytonos változásokon ment keresztül, melyek gyakran okoztak jogszabályon belüli ellentmondásokat, pontatlan megfogalmazásokat, indokolatlannak tűnő jogi korlátokat, amelyeket aztán gyakran korrigálni is kellett. Azért sem tekinthető egyszerűnek a mai KRESZ, mert módosulásai – noha gyakran éltek át kényszerű változtatást – nem élvezték a közlekedők tekintetében azt a kellő publicitást, amelyet a társadalomban betöltött szerepük, jelentőségük megérdemelne. E tekintetben arról az el nem hanyagolható tényről sem szabad megfeledkeznünk, hogy a közlekedők jelentős részében kialakult az a téves és rossz irányba vezető nézet, mely szerint a KRESZ-hez – hasonlóan a focihoz – mindenki ért, mégpedig szinte a születésétől fogva. Ezzel szemben a hazai közúti közlekedési baleseti statisztikánk, a kialakult közlekedési morálunk – amikor egymásnak próbáljuk bizonygatni a bekövetkezett baleset okait – nem ezt mutatja.

SZABÁLYISMERET = BIZTONSÁGOS KÖZLEKEDÉS

A KRESZ-szabályok ismerete – és persze betartása – elengedhetetlen ahhoz, hogy biztonságosan közlekedjünk, és természetesen elengedhetetlen ahhoz is, hogy a közúti közlekedésben való jogosultságunkat megszerezzük. Vannak e tekintetben sajnos kivételek is, nevezetesen az, hogy a kerékpárral és gyalogosan közlekedők – noha rájuk vonatkozóan is tartalmaz jelentős mennyiségű szabályozást a KRESZ – akkor is jogszerűen gyakorolhatják a közúti közlekedést, ha ennek szabályait nem ismerik. Természetesen ez nem azt jelenti, hogy a kerékpárosoknak és a gyalogosoknak nem kell ismerniük, vagy nem ismerik az érintett szabályokat, de e tekintetben a többi közlekedő részéről elvárható bizalmi elv alkalmazása nem teljesen felhőtlen. Pedig egyrészt a kerékpárosok és gyalogosok döntő része rendelkezik közlekedési szabályismerettel, hiszen kerékpáros és gyalogos mivoltuk ellenére alapvetően rendelkeznek vezetői engedéllyel, másrészt – főleg az utóbbi években – a közlekedési hatóságok és szervezetek komoly és hatékony kampányok keretében igyekeznek mindazokkal megismertetni a közlekedés alapvető szabályait, akik egyébként szervezett és szabályozott környezetben nem jutnak ezekhez az ismeretekhez.

Mit tehetünk tehát azért, hogy mindenkihez eljussanak azok az állandó és változó jogszabályi ismeretek, amelyek megteremtik a szárazföldi helyváltoztatás tekintetében értelmezhető biztonságos célba érkezés lehetőségét, adott esetben életet menthetnek, amelyek tudatos közlekedésre késztetnek és nevelnek, továbbá megteremtik a mindennapi nyugalmunkat? Nos, e vonatkozásban kimeríthetetlen a repertoár. Csak igény és akarat kérdése az egész. Jelen cikkünkben e repertoár egyik lehetőségével szeretnénk segítséget nyújtani mindazoknak, akik nem követték nyomon az elmúlt öt év KRESZ-változásait. Bizony sok kisebb-nagyobb KRESZ-módosítás történt az elmúlt öt év alatt, melyek hol csak részben, hol pedig egyáltalán nem kerültek a híradások reflektorfényébe. Ez a helyzet nem megnyugtató, nem szolgálja a közlekedés biztonságát. Hiszen aki e tárgykörben valamit nem tud, attól nem várható el a jogkövető magatartás sem. Vagyis a bizalmi elv alapján ugyan mindenkitől elvárható lenne, de sajnos ez – utalván a fent leírtakra – ma még illúzió.

A BALESETEKBŐL CSAK OKULNI LEHET

Valószínűleg mindenki tudja a kötelező jogi formulát, mely szerint a szabály nem ismerete nem mentesít senkit a büntetés alól, azonban azt is tudjuk, hogy nem a büntetés veszélye rejti az igazi veszélyt, hanem a bekövetkezett baleset megfordíthatatlan volta. A közlekedés olyan „társasjáték”, ahol vannak szabályok és vannak „játékosok”, azonban egy valami mégis megkülönbözteti az igazi játéktól: az elütött „játékostársat” nem lehet egy hatos dobással ismét játékba hozni. És a bekövetkezett eseményt, balesetet sosem lehet visszafordítani, meg nem történtté tenni. Csak okulni lehet belőle. Jelen cikkünkkel megelőzni szeretnénk a közlekedési baleseteket, mégpedig úgy, hogy alább közöljük az elmúlt öt évben bekövetkezett KRESZ-változásokat. Ez természetesen nem azt jelenti, hogy csak az ismertetett szabályokat kell betartani. A KRESZ azon részei is betartandóak, amelyek az elmúlt öt év alatt nem változtak, és emiatt nem kerültek be az ismertetőbe. Sose közlekedjünk rutinból, megszokásból! Az mindig kockázatos, mindig a baleset bekövetkezésének veszélyét hordozza magában. A közlekedésben nincs helye a kockáztatásnak, nincs helye a megszokásból vezetésnek, nincs helye a szabálytalan magatartásnak. Csak a tudatos, szabálykövető, figyelmes, udvarias közlekedésnek van helye, mert ez teremti meg mindannyiunk biztonságát.

Mindezek figyelembevételével ajánljuk a tisztelt olvasó szíves figyelmébe az alábbi összeállítást, amely reményeink szerint segít eligazodni a KRESZ-szabályok rejtelmeiben, és bízunk benne, hogy ezzel is elő tudjuk segíteni azt, hogy értelmetlen baleset ne árnyékolja be senki létét.

DOBROCSI ENDRE KÖZLEKEDÉSMÉRNÖK
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI SZAKÉRTŐ

RÖVID ÁTTEKINTÉS A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS SZABÁLYAIRÓL SZÓLÓ 1/1975. (II. 5.) KPM-BM EGYÜTTES RENDELET 2010. JANUÁR 1. ÉS 2015. JANUÁR 1. KÖZÖTTI IDŐSZAKBAN BEKÖVETKEZETT MÓDOSÍTÁSAIRÓL

§	Bekezdés	2010. január 1-jén hatályos jogszabályi szöveg	2015. január 1-jén hatályos jogszabályi szöveg	A változás lényege
1. §		A rendelet a Magyar Köztársaság területén levő közutakon és közforgalom elől el nem zárt magánutakon folyó közlekedést szabályozza.	A rendelet Magyarország területén levő közutakon és közforgalom elől el nem zárt magánutakon folyó közlekedést szabályozza.	Magyarország Alaptörvénye értelmében 2012. január 01-től hazánk elnevezése Magyar Köztársaságról Magyarországra változott.
3. §	(3)	Korábban nem volt.	(3) Tilos a közúti közlekedés hatósági ellenőrzését megakadályozni, megzavarni, valamint az ellenőrzés eredményét befolyásolni, ide nem értve az ellenőrzést előre jelző eszközök használatát.	Hiányzott a hatósági sebességellenőrző berendezések blokkolására alkalmas eszközök használatának taxatív tiltása. A jogalkotó ezen tiltás elrendelésével egyidejűleg nem tiltja a hatósági sebességellenőrző berendezések működésének jelzésére alkalmas eszközök használatát.
4. §	(4)	Korábban nem volt.	(4) Az (1) bekezdés b) pontjában foglalt feltétel fennállása esetén a kerékpárosra nem kell alkalmazni az (1) bekezdés c) pontjában a járművezető szervezetében szeszesital fogyasztásából származó alkohol jelenlétére vonatkozó korlátozást.	A kerékpárosok tekintetében nem tiltott az alkohol, illetve egyéb vezetési képességre hátrányosan ható szer hatása alatti járművezetés, amennyiben a kerékpáros a jármű biztonságos vezetésére képes állapotban van.
5. §	(1) c)	(1) A közlekedésben olyan járművel szabad részt venni, c) amely a jogszabályban meghatározott műszaki és környezetvédelmi feltételeknek megfelel;	(1) A közlekedésben olyan járművel szabad részt venni, c) amelynek műszaki-, biztonsági- és környezetvédelmi jellemzői megfelelnek a jogszabályban meghatározott feltételeknek;	A járművek közlekedésre alkalmasságát jelentő paraméterei közé – a műszaki- és környezetvédelmi paramétereken túl – a biztonsági paraméterek is bekerültek.

§	Bekezdés	2010. január 1-jén hatályos jogszabályi szöveg	2015. január 1-jén hatályos jogszabályi szöveg	A változás lényege
5. §	(1) f)	Korábban nem volt.	(1) A közlekedésben olyan járművel szabad részt venni, f) amelyre a külön jogszabályban meghatározottak szerinti kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási fedezet fennáll.	A forgalomban részt vevő járműnek – többek között – rendelkeznie kell kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási fedezettel is.
5. §	(7)	(7) Magyar Köztársaság területén csak olyan külföldi rendszámú gépjármű közlekedhet, amelyet a rendszámot kiadó állam jelzésével elláttak.	(7) Magyarország területén csak olyan külföldi rendszámú gépjármű közlekedhet, amelyet a rendszámot kiadó állam jelzésével elláttak.	Magyarország Alaptörvénye értelmében 2012. január 01-től hazánk elnevezése Magyar Köztársaságról Magyarországra változott.
5. §	(8)	(8) Rendkívüli időjárás, természeti körülmények (havazás, jegesedés, árvíz stb.) esetén a közúti járműveknek a Magyar Köztársaság területére történő beléptetése – külön jogszabály alapján – feltételhez köthető vagy korlátozható.	(8) Rendkívüli időjárás, természeti körülmények (havazás, jegesedés, árvíz stb.) esetén a közúti járműveknek Magyarország területére történő beléptetése – külön jogszabály alapján – feltételhez köthető vagy korlátozható.	Magyarország Alaptörvénye értelmében 2012. január 01-től hazánk elnevezése Magyar Köztársaságról Magyarországra változott.
6. §	(5)	Korábban nem volt.	(5) A közterület-felügyelő a jármű megállítására a (2) bekezdés a) pont aa) alpontjában foglalt jelzést adja. Az ilyen jelzés észlelése esetén a járművel meg kell állni.	A közterület-felügyelő is jogosult a forgalomban közlekedő jármű megállítására.
13. §	(1) k/2)	k/2) Ha a k) pontban említett jelzőtáblát közúti határátkelőhelyen helyezték el, csak azok a járművek léphetnek be a Magyar Köztársaság területére, amelyeken készenlétben van legalább egy hajtott tengely gumiabroncsainak felszereléséhez szükséges hólánc.	k/2) Ha a k) pontban említett jelzőtáblát közúti határátkelőhelyen helyezték el, csak azok a járművek léphetnek be Magyarország területére, amelyeken készenlétben van legalább egy hajtott tengely gumiabroncsainak felszereléséhez szükséges hólánc.	Magyarország Alaptörvénye értelmében 2012. január 01-től hazánk elnevezése Magyar Köztársaságról Magyarországra változott.
14. §	(13a)	Korábban nem volt.	(13a) Az (1) bekezdés o) pontjában, r) pont 43. ábrájában, s) és t) pontjában, továbbá a (2) bekezdésben meghatározott jelzőtáblánál a mezőgazdasági vontató, a lassú jármű, a mezőgazdasági erőgép vagy e járműből és pótkocsiból (vontatmányból) álló járműszerelvény vezetője – mezőgazdasági tevékenység végzése érdekében – a tilalom ellenére behajthat, ha a munkavégzés helyének megközelítése érdekében ez elkerülhetetlen vagy egyéb útvonal választása 50%-ot meghaladó mértékű útvonal-hosszabbodást jelent, amennyiben a behajtás a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti és a forgalmat lényegesen nem akadályozza.	A mezőgazdasági tevékenység elősegítése érdekében megengedett a mezőgazdasági vontató, a lassú jármű, a mezőgazdasági erőgép pótkocsival történő behajtása meghatározott tilalmi jelzőtábláknál, amennyiben a tilalom betartása a mezőgazdasági munkaterületre 50 %-ot meghaladó mértékű többlet távolság igénybevételével járna.
14. §	(14)	(14) Ha az (1) bekezdés n) pontjában említett jelzőtábla alatt „Kivéve engedéllyel”, „Kivéve taxi”, vagy „Kivéve ..... (tömegközlekedési vállalat)” feliratú kiegészítő tábla van, az útra engedéllyel rendelkező vagy a kiegészítő táblán feltüntetett járművel, továbbá kerékpárral és állati erővel vont járművel szabad behajtani. Az engedélyt az út kezelője adja ki, a korlátozással érintett területen lakó, ott telephellyel rendelkező, vagy oda (onnan) áruszállítást végző természetes személy, jogi személy és jogi személyiség nélküli gazdasági társaság részére. A (12) bekezdésben meghatározott behajtási tilalom alól az út kezelője felmentést adhat.	(14) Ha az (1) bekezdés n) pontjában említett jelzőtábla alatt „Kivéve engedéllyel”, „Kivéve taxi”, vagy „Kivéve ..... (tömegközlekedési vállalat)” feliratú kiegészítő tábla van, az útra engedéllyel rendelkező vagy a kiegészítő táblán feltüntetett járművel, továbbá kerékpárral és állati erővel vont járművel szabad behajtani. Az engedélyt az út kezelője adja ki, a korlátozással érintett területen lakó, ott telephellyel rendelkező, vagy oda (onnan) áruszállítást végző természetes személy és jogi személy részére. A (12) bekezdésben meghatározott behajtási tilalom alól az út kezelője felmentést adhat.	Megszűnt a „jogi személyiség nélküli gazdasági társaság” részére a behajtási engedély kiadásának lehetősége.
20. §	(6)	(6) „Gyermekszállítás” (160/a. ábra); a gyermekeket szállító autóbusz vagy az iskolabusz elején és hátulján elhelyezett tábla az álló jármű környezetében gyermekek közlekedésére figyelmeztet. Az így megjelölt, az úttesten álló autóbuszt – a gyermekek be- és kiszállásának az autóbusz mindkét oldali első és hátsó irányjelzőjének egyidejű működtetésével jelzett időtartamában – kikerülni vagy az autóbusz mellett elhaladni csak fokozott óvatossággal és mérsékelt sebességgel szabad.	(6) „Gyermekszállítás” (160/a. ábra): a gyermekeket szállító autóbusz vagy az iskolabusz elején és hátulján elhelyezett – legalább 40x40 cm méretű, fényt kibocsátó, megvilágított vagy fényvisszaverő – tábla az álló jármű környezetében gyermekek közlekedésére figyelmeztet. Tilos a „Gyermekszállítás” táblával megjelölt autóbuszt kikerülni, valamint mellette a szembe jövő forgalomnak elhaladni, ha az párhuzamos közlekedésre nem alkalmas úttesten áll és a gyermekek be- és kiszállását a vezető az autóbusz mindkét oldali első és hátsó irányjelzőjének egyidejű működtetésével jelzi.	Tilos a jelzőtáblával megjelölt autóbuszt – a gyermekek védelme érdekében – kikerülni, valamint a szemben jövő forgalomban mellette elhaladni, amennyiben a jármű a párhuzamos közlekedésre nem alkalmas úton áll és egyidejűleg működik annak mindkét oldali első és hátsó irányjelzője.

§	Bekezdés	2010. január 1-jén hatályos jogszabályi szöveg	2015. január 1-jén hatályos jogszabályi szöveg	A változás lényege
24. §	(3)	(3) Lakott területen belül a járművek vezetői kötelesek az elindulási szándékot jelző, menetrend szerint közlekedő autóbusznak és trolibusznak a megállóhelyről való elindulását (a jobb szélső forgalmi sávba való besorolását) – ha ez hirtelen fékezés nélkül megtehető – lassítással, szükség esetén megállással is lehetővé tenni. Az autóbusz, illetőleg a trolibusz vezetője azonban ilyen esetben is csak akkor indulhat el, ha meggyőződött annak veszélytelenségéről.	(3) Lakott területen belül a járművek vezetői kötelesek az elindulási szándékot jelző, menetrend szerint közlekedő autóbusznak, trolibusznak, az iskolabusznak és a gyermekeket szállító autóbusznak a megállóhelyről való elindulását (a jobb szélső forgalmi sávba való besorolását) – ha ez hirtelen fékezés nélkül megtehető – lassítással, szükség esetén megállással is lehetővé tenni. Az autóbusz, az iskolabusz, a gyermekeket szállító autóbusz, valamint a trolibusz vezetője azonban ilyen esetben is csak akkor indulhat el, ha meggyőződött annak veszélytelenségéről.	Definiálásra került az „Iskolabusz” és a „Gyermekeket szállító autóbusz” fogalma.
26. §	(6)	Korábban nem volt.	(6) Ha a 16. § (1) bekezdés q) pontjában meghatározott jelzőtábla (84. ábra) alatt a 97. ábra szerinti kiegészítő jelzőtábla alkalmazásával távolságot jelöltek meg, akkor az így megjelölt útszakaszon – ha a közúti jelzésekből más nem következik – legfeljebb 30 km/óra sebességgel szabad közlekedni. A kiegészítő jelzőtábla jelezheti, hogy a sebességkorlátozás csak meghatározott időszakra érvényes.	A táblakombináció alkalmazása esetén – a gyermekek védelme érdekében – sebességkorlátozás van érvényben a jelzett veszélyes hely kezdetétől a kiegészítő táblán feltüntetett útszakaszon.
37. §	(6)-(7)	Korábban nem volt.	(6) Tilos előzni az azonos irányú forgalom számára két forgalmi sávval rendelkező autópályán és autóúton – 6 és 22 óra között – a 7500 kg-ot meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsival, vontatóval, valamint e járműből és pótkocsiból álló járműszerelvénnyel. (7) A (6) bekezdésben meghatározott előzési tilalom esetén a tilalom hatálya alá tartozó járművekek olyan követési távolságot kell tartaniuk, hogy közéjük legalább egy – az abban meghatározott előzési tilalom hatálya alá tartozó – járműszerelvény biztonságosan besorolhasson.	A forgalom folyamatosságának biztosítása érdekében előzési tilalom került bevezetésre az érintett útszakaszokon 0600 és 2200 óra között a nehéz tehergépkocsik részére. Ezzel egyidőben az érintett járművek részére speciális követési távolság betartása is előírásra került.
37. §	(8)	Korábban nem volt.	(8) Az azonos irányú forgalom számára két vagy ennél több forgalmi sávval rendelkező autópályán és autóúton kialakult forgalmi torlódás esetében – a (4) bekezdés b)–e) pontjában meghatározott járművek akadálytalan továbbhaladásának biztosítása érdekében – a) a belső (bal szélső) forgalmi sávban közlekedőknek szorosan a forgalmi sáv bal szélére kell húzódni, b) az egyéb forgalmi sávokban közlekedőknek a forgalmi sávban a lehetséges mértékben jobbra kell húzódni, és – ha az így kialakuló „folyosóban” történő biztonságos elhaladás azt szükségessé teszi – a forgalmi sávokat kijelölő terelővonalak átlépésével kell haladni és megállni.	Előírásra került az autóúton és autópályán előforduló torlódás alkalmával követendő elvárt magatartás, melynek értelmében meghatározott módon kell biztosítani az elhaladást azon járművek részére, amelyek a forgalmat ellenőrzik, az útfenntartást, úttisztítást végzik, a továbbhaladásra képtelen jármű elszállítását vagy a műszaki meghibásodásának elhárítását végzik, a megkülönböztető jelzést adó berendezésüket működtetik.
39/A. §	(1) g)	Korábban nem volt.	(1) Lakó-pihenő övezetbe – a „Lakó-pihenő övezet” jelzőtáblától a „Lakó-pihenő övezet vége” jelzőtábláig terjedő területre – csak a következő járművek hajthatnak be: g) a mozgáskorlátozott személy által vezetett vagy az őt szállító jármű és annak vezetője.	Bővült a lakó-pihenő övezetbe behajtani jogosult járművek köre, mégpedig a mozgáskorlátozott személy által vezetett, valamint az őt szállító jármű tekintetében.
40. §	(5) i)	(1) Tilos megállni: i) autóbuszöbölben és autóbusz forgalmi sávban, kivéve a kijelölt megállóhelyen megálló autóbuszt (trolibuszt), villamost, a személytaxit, a betegszállító gépjárművet, továbbá 20 és 6 óra között a kommunális szemét szállítására szolgáló járművet;	(1) Tilos megállni: i) autóbuszöbölben, kivéve ia) a kijelölt megállóhelyen megálló autóbuszt (trolibuszt), villamost, ib) az utasok ki- és beszállásának idejére a személytaxit, a betegszállító gépjárművet, az iskolabuszt és a gyermekeket szállító autóbuszt, továbbá ic) 20 és 6 óra között a kommunális szemét szállítására szolgáló járművet;	Pontosításra került az autóbuszöbölben történő személytaxik megállásának feltétele, valamint e tárgykörben további nevesítésre került az iskolabusz és a gyermekeket szállító autóbusz is.

§	Bekezdés	2010. január 1-jén hatályos jogszabályi szöveg	2015. január 1-jén hatályos jogszabályi szöveg	A változás lényege
40. §	(5) n)	Korábban nem volt.	(1) Tilos megállni: n) utóbusz forgalmi sávban, kivéve na) a kijelölt megállóhelyen megálló autóbuszt (trolibuszt), villamost, nb) az utasok ki- és beszállásának idejére a személytaxit, a betegszállító gépjárművet, továbbá nc) 20 és 6 óra között a kommunális szemét szállítására szolgáló járművet.	Külön pontban került szabályozásra az autóbusz forgalmi sávban való megállásra jogosultak köre, továbbá pontosításra került az autóbusz forgalmi sávban történő személytaxik megállásának feltétele is.
40. §	(9)	(9) A járdán a mozgáskorlátozott személy (illetőleg az őt szállító jármű vezetője) járművével, a betegszállító gépjármű, a kerékpár, a kétkerekű segédmotoros kerékpár és a kétkerekű motorkerékpár a (8) bekezdésben említett egyéb feltételek fennállása esetén akkor is megállhat, ha a megállást jelzőtábla vagy útburkolati jel nem engedi meg	(9) A járdán a mozgásában korlátozott személy (vagy az őt szállító jármű vezetője) járművével, a betegszállító gépjármű, az iskolabusz, a gyermekeket szállító autóbusz, a kerékpár, a kétkerekű segédmotoros kerékpár és a kétkerekű motorkerékpár a (8) bekezdésben említett egyéb feltételek fennállása esetén akkor is megállhat, ha a megállást jelzőtábla vagy útburkolati jel nem engedi meg.	Bővült a mozgásában korlátozott személyt szállító járművel, az iskolabusszal és a gyermekeket szállító autóbusszal azon járműveknek a köre, amelyek jogosulttá váltak a járdán történő megállásra akkor is, ha ezen megállást közúti jelzőtábla vagy útburkolati jel kifejezetten nem engedi meg.
41. §	(2) c)	(2) Tilos várakozni [a 40. § (5) bekezdésében említetteken túlmenően]: c) ahol a jármű az útmenti ingatlanra való behajtást akadályozhatja;	(2) Tilos várakozni [a 40. § (5) bekezdésében említetteken túlmenően]: c) ahol a jármű az útmenti ingatlanra való behajtást vagy az onnan történő kihajtást – az ingatlannal rendelkezni jogosult hozzájárulása nélkül – akadályozza;	Csak akkor várakozhat az út menti ingatlanra való behajtást, illetve az onnan történő kihajtást akadályozó helyen a jármű, ha az ingatlannal rendelkezni jogosult ehhez előzetesen hozzájárult.
41. §	(9)	(9) A sürgősségi orvosi ellátást végző orvost az Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat jelöli ki, részére a várakozási engedélyt – külön jogszabályban meghatározott rájegyzésekkel – a települési önkormányzat jegyzője (főjegyző) adja ki.	Törlésre került.	Törlésre került a közúti közlekedés szabályai közül a sürgősségi orvosi ellátást végző orvos kijelölésére és az ezen tevékenységet végző orvos részére történő várakozási engedély kiadására jogosult hatóság kijelölésére vonatkozó jogszabályi rész.
48. §	(7)	(7) A gépkocsiban vagy a mopedautóban utazó 150 cm-nél alacsonyabb gyermek – a testsúlyához igazodó kialakítású – gyermekbiztonsági rendszerben rögzítve szállítható. A gyermekbiztonsági rendszert kialakításától függően a járműnek erre a célra gyárilag kialakított rögzítési pontjaihoz, vagy az üléshez tartozó biztonsági övhöz vagy ennek bekötési pontjaihoz kell csatlakoztatni. A gépkocsi és a mopedautó üléseihez – a vezető ülését kivéve – gyermekbiztonsági rendszer szerelhető be. Az első üléshez – a jármű szokásos haladási irányával ellentétes irányban – a gyermekbiztonsági rendszer csak akkor szerelhető be, ha az üléshez légzsákot nem szereltek fel vagy a légzsák működésbe lépését előzetesen megakadályozták. A 3 évnél fiatalabb gyermek csak gyermekbiztonsági rendszerben rögzítve szállítható. A gyermeket a gyermekbiztonsági rendszerhez tartozó hevederekkel (pántokkal) is rögzíteni kell	(7) A gépkocsiban vagy a mopedautóban – a (8) bekezdésben foglalt kivétellel – 150 cm-nél alacsonyabb gyermek csak a testméretéhez és testsúlyához igazodó kialakítású gyermekbiztonsági rendszerben rögzítve szállítható. A gyermekbiztonsági rendszert a jármű e célra gyárilag kialakított rögzítési pontjaihoz, vagy az üléshez tartozó biztonsági övhöz kell a gyártója által megadott szerelési információknak megfelelően rögzíteni. A jármű szokásos haladási irányával ellentétes irányban a jármű első üléséhez a gyermekbiztonsági rendszer csak akkor szerelhető be, ha az üléshez légzsákot nem szereltek fel vagy a légzsák működésbe lépését előzetesen megakadályozták. A 3 évnél fiatalabb gyermek csak gyermekbiztonsági rendszerben rögzítve szállítható. A gyermeket a gyermekbiztonsági rendszerhez tartozó hevederekkel (pántokkal) is rögzíteni kell	Pontosításra került a gyermekbiztonsági rendszerben való gyermekszállítás köre. Ennek értelmében a szállítandó gyermek mindenkori testmérete is döntően befolyásolja a gyermekbiztonsági rendszer alkalmasságát az adott szállítás tekintetében, továbbá szabályozottá vált az is, hogy a gyermekbiztonsági rendszer gyártójának szerelési információi szerint kell a gyermekülést a jármű rögzítési pontjaihoz rögzíteni. Pontosításra került továbbá a gyermekbiztonsági rendszer első ülésre való beszerelésének feltételrendszere.
48. §	(12) a)	(12) Iskolabusszal abban ez esetben szabad közlekedni, ha: a) a 20. § (6) bekezdésében meghatározott táblával megjelölték,	(12) Iskolabusszal abban az esetben szabad közlekedni, ha: a) a 20. § (6) bekezdésében meghatározott táblával és „Gyermekszállítás” felirattal megjelölték,	Az iskolabusz közlekedésével kapcsolatban további előírásra került – a „Gyermekszállítás” tábla megjelölésen túl – a „Gyermekszállítás” felirat feltüntetésének kötelezettsége.

§	Bekezdés	2010. január 1-jén hatályos jogszabályi szöveg	2015. január 1-jén hatályos jogszabályi szöveg	A változás lényege
48. §	(14)-(17)	Korábban nem volt.	(14) A nehéz tehergépkocsik e rendelet eltérő rendelkezése hiányában lakott területen kívül csak autópályán, autóúton és főútvonalon közlekedhetnek. (15) A (14) bekezdésben fel nem sorolt utakat elengedhetetlenül szükséges távolságban abban az esetben használhatja nehéz tehergépkocsi, ha a) áruszállítás érdekében az áru fel-, vagy lerakásának, illetve – különleges felépítményű jármű esetén – a felépítményével történő munkavégzés helyszínére vagy helyszínéről; b) üzemben tartója telephelyére vagy telephelyéről közlekedik. A nehéz tehergépkocsi az a) és b) pontban felsorolt helyszínre, helyszínről történő közlekedése során a (14) bekezdésben felsorolt útvonalakról való lehajtás után, azokat egy irányban legfeljebb egy alkalommal keresztezheti. (16) Nem vonatkozik a (14) bekezdésben meghatározott tilalom azon nehéz tehergépkocsira, amely útlezárás miatt terelőúton közlekedik, valamint arra, amelyet az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról szóló törvény szerint 2013. évi LXVII. törvény 9. § (1) bekezdése szerint nem terhel útdíjfizetési és bevallási kötelezettség, továbbá a nehéz tehergépkocsik közlekedésének korlátozásáról szóló 190/2008. (VII. 29.) Korm. rendelet 4. §-a alapján kiadott engedéllyel rendelkező járművekre. (17) Nem vonatkozik a (14) bekezdésben meghatározott tilalom a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól szóló miniszteri rendeletben meghatározott oktatójármű igazolással rendelkező azon nehéz tehergépkocsira, amely a (14) bekezdésben meg nem határozott utakat a miniszteri rendelet szerinti gyakorlati oktatás vagy vizsgáztatás során is használja.	Szabályozásra került a nehéz tehergépkocsik közlekedésére lakott területen kívül igénybe vehető közlekedési úthálózat meghatározása, valamint a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésére és vizsgáztatására vonatkozó, tárgyi szabályozást érintő engedménye.
49. §	(2a)	Korábban nem volt.	(2a) Amennyiben a gépjármű kizárólag a megkülönböztető fényjelzést használja, akkor a gépjármű vezetője a megengedett legnagyobb sebességre vonatkozó rendelkezéseket figyelmen kívül hagyhatja, ha magatartásával a közlekedés biztonságát, valamint a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti.	A csak a megkülönböztető fényjelzést használó gépjármű vezetője közlekedése során – a közlekedés biztonságára vonatkozó előírások betartása mellett –figyelmen kívül hagyhatja a megengedett legnagyobb sebességre vonatkozó rendelkezéseket.
50. §	(1) e)	(1) A jármű figyelmeztető jelzést adó berendezését működtetni a következő esetekben kell: e) a megengedett hosszúsági vagy szélességi méretet meghaladó méretű járművet vagy járműszerelvényt rendszeresen kísérő járművön kíséret közben;	(1) A jármű figyelmeztető jelzést adó berendezését működtetni a következő esetekben kell: e) a megengedett hosszúsági vagy szélességi méretet meghaladó méretű járművet vagy járműszerelvényt kísérő járművön kíséret közben,	A megengedett hosszúsági vagy szélességi méretet meghaladó járművet kísérő járművön való figyelmeztető jelzés működtetésének kötelezettsége nem csak az ezen kíséretet rendszeresen végző járművek esetében kötelező, hanem ezen kíséretet végző minden jármű esetében előírt.
50. §	(1) i)-k)	Korábban nem volt.	(1) A jármű figyelmeztető jelzést adó berendezését működtetni a következő esetekben kell: i) személy- és vagyonvédelmi tevékenység keretében vagy a pénzügyi szolgáltatást végző szervezet által üzemeltetett pénz- és értékszállítást rendszeresen végző járművön a feladat végzése közben; j) közterületi polgárőri szolgálat ellátása során e tevékenységet végző járművön a feladat végzése közben; k) rádióellenőrzési, rádiófelderítési, rádió-megfigyelési, zavarvizsgálati és mérőszolgálati tevékenység közben.	Bővült a figyelmeztető jelzést adó berendezés működtetésére kötelezettek köre a személy- és vagyonvédelem, a közterületi polgárőri szolgálat, valamint a rádióellenőrzési feladatkörben tevőleges tevékenységet végzőkkel.

§	Bekezdés	2010. január 1-jén hatályos jogszabályi szöveg	2015. január 1-jén hatályos jogszabályi szöveg	A változás lényege
50. §	(3)	(3) Az (1) bekezdés c) pontjában meghatározott jármű esetében a (2) bekezdés a), d) és e) pontját megfelelően alkalmazni kell, ha ez a tevékenység végzése érdekében elkerülhetetlen, a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti és a forgalmat lényegesen nem akadályozza	(3) Az (1) bekezdés c) pontjában meghatározott jármű esetében a (2) bekezdés a), d) és e) pontját, az (1) bekezdés i) és j) pontjában szereplő járműnél a (2) bekezdés d) és e) pontját megfelelően alkalmazni kell, ha ez a tevékenység végzése érdekében elkerülhetetlen, a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti és a forgalmat lényegesen nem akadályozza.	A járművek hatósági elszállításához, illetve a kerékbilincs alkalmazásához rendszeresen használt járművön kívül a személy- és vagyonvédelmi tevékenységet, valamint a közterületi polgárőr szolgálatot ellátó jármű – a közlekedés biztonságára vonatkozó előírások betartása mellett – olyan helyen is megállhat, ahol egyébként tilos, továbbá behajthat olyan útra vagy övezetbe, ahová egyébként behajtani tilos.
51. §	(1) a)-b)	(1) A közúti forgalomban csak az út kezelőjének hozzájárulásával (útvonalengedély), az abban meghatározott útvonalon és feltételek megtartásával szabad részt venni a) olyan járművel, amelynek megengedett legnagyobb össztömege vagy tengelyterhelése meghaladja a külön jogszabályban meghatározott mértéket (túlsúlyos jármű, vagy tengelytúlsúlyos jármű); b) olyan járművel, amelynek magassága, szélessége vagy hosszúsága meghaladja a külön jogszabályban, illetőleg – rakománnyal együtt – a 47. §-ban meghatározott mértéket (túlméretes jármű);	(1) Amennyiben a meghatározott össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek közlekedéséről szóló miniszteri rendelet eltérően nem rendelkezik, közúti forgalomban csak az út kezelőjének hozzájárulásával (útvonalengedély), az abban meghatározott útvonalon és feltételek megtartásával szabad részt venni a) olyan járművel, amelynek megengedett legnagyobb össztömege vagy tengelyterhelése meghaladja a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló miniszteri rendeletben meghatározott mértéket (túlsúlyos jármű vagy tengelytúlsúlyos jármű); b) olyan járművel, amelynek magassága, szélessége vagy hosszúsága meghaladja a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló miniszteri rendeletben, vagy – rakománnyal együtt – a 47. §-ban meghatározott mértéket (túlméretes jármű);	Nem csak az út kezelője, hanem jogszabály is szabályozhatja a túlsúlyos, túlméretes járművek közlekedését, továbbá nevesítésre került azon jogszabály, amely tartalmazza a túlsúlyos és túlméretes járművek paramétereit.
51/A. §		A 13. § (1) bekezdésének g/1. és i/1. pontjában, a 14. § (13) bekezdésében, a 17. § (1) bekezdésének e) pontjában, a 40. § (9) bekezdésében és a 41. § (3) bekezdésében említett jogosultság azt a mozgáskorlátozott személyt vagy az őt szállító jármű vezetőjét illeti meg, aki külön jogszabály alapján erre engedélyt kapott, és a járművön az engedélyre utaló jelzés van.	A 13. § (1) bekezdés g/1. és i/1. pontjában, a 14. § (13) bekezdésében, a 17. § (1) bekezdés e) pontjában, a 39/A. § (1) bekezdés g) pontjában, a 40. § (9) bekezdésében és a 41. § (3) bekezdésében említett jogosultság azt a mozgásában korlátozott személyt, valamint a mozgásában korlátozott személyeket szállító jármű vezetőjét illeti meg, aki a mozgásában korlátozott személy parkolási igazolványáról szóló kormányrendelet szerint a parkolási igazolványt a járműben elhelyezte.	Pontosításra került a mozgásában korlátozott személyek közúti közlekedéssel kapcsolatos külön engedélye, továbbá nevesítésre került azon jogszabály, amely meghatározza és szabályozza az e tárgykörbe tartozó parkolási igazolvány paramétereit és annak járműven való elhelyezési előírásait.
54. §	(6)	(6) A kerékpárt éjszaka és korlátozott látási viszonyok között a külön jogszabályban meghatározott lámpákkal kell kivilágítani és a kerékpárt hajtó személynek – lakott területen kívül – fényvisszaverő mellényt (ruházatot) kell viselnie.	(6) A kerékpárral éjszaka és korlátozott látási viszonyok között abban az esetben szabad közlekedni, ha a kerékpáron vagy a kerékpároson a) előre fehér-, hátrafelé piros színű, folyamatos vagy villogó fényt adó lámpát és fényvisszaverőt helyeztek el, és b) lakott területen kívül kerékpáros fényvisszaverő mellényt (ruházatot) visel.	Pontosításra került a kerékpárosok éjszaka és korlátozott látási viszonyok közötti közlekedésével kapcsolatos előírásai, melynek értelmében a kötelezően felszerelendő világító berendezések és fényvisszaverő eszközök a kerékpáron vagy a kerékpároson egyaránt elhelyezhetőek.
58. §	(3)	(3) Ha a rendőrhatóság értesítése a (2) bekezdésben foglalt rendelkezés értelmében nem kötelező, de valamelyik érdekelt a baleset miatt rendőri intézkedést kíván, és a rendőrhatóságot (a legközelebbi rendőrt) haladéktalanul értesíti, a balesettel érintett járművek vezetőinek a rendőri intézkedést meg kell várniuk. A rendőrhatóság értesítése, illetve rendőri intézkedés hiányában az érdekeltek kötelesek személyazonosságukat és a kötelező felelősségbiztosításuk fennállását hitelt érdemlően igazolni. Ha a baleset folytán megrongálódott jármű vezetője nincs jelen, a károkozó köteles személyi adatait és biztosítója nevét erre alkalmas módon a helyszínen hátrahagyni, és az esetet a felelősségbiztosítási jogszabályok rendelkezéseinek megfelelően a biztosítónak bejelenteni.	(3) Ha a rendőrhatóság értesítése a (2) bekezdésben foglalt rendelkezés értelmében nem kötelező, de valamelyik érdekelt a baleset miatt rendőri intézkedést kíván és a rendőrhatóságot (a legközelebbi rendőrt) haladéktalanul értesíti, a balesettel érintett járművek vezetőinek a rendőri intézkedést meg kell várniuk. A rendőrhatóság értesítése, illetve rendőri intézkedés hiányában a balesetben érintettek kötelesek személyazonosságukat egymás számára, kölcsönösen hitelt érdemlően igazolni és megnevezni azt a biztosítót, amellyel a járműre felelősségbiztosítási szerződést kötöttek. Ha a baleset folytán megrongálódott jármű vezetője nincs jelen, a károkozó köteles személyi adatait és biztosítója nevét erre alkalmas módon a helyszínen hátrahagyni és az esetet a felelősségbiztosítási jogszabályok rendelkezéseinek megfelelően a biztosítónak bejelenteni.	Pontosításra került, hogy nem az érdekeltek, hanem a balesetben érintettek kötelesek személyazonosságukat egymás számára kölcsönösen és hitelt érdemlően igazolni, továbbá nem a kötelező felelősségbiztosítás fennállását kell igazolni, hanem megnevezni kötelesek azt a biztosítót, amellyel a balesettel érintett járműre a felelősségbiztosítási szerződést megkötötték.

§	Bekezdés	2010. január 1-jén hatályos jogszabályi szöveg	2015. január 1-jén hatályos jogszabályi szöveg	A változás lényege
58. §	(5)	(5) Személysérülést okozó baleset, illetőleg a jármű kigyulladása esetében a balesettel nem érintett járművek vezetői is kötelesek a tőlük elvárható segítséget nyújtani. Tűzoltókészülékkel ellátott jármű vezetője a készüléket a kigyulladt jármű oltásához köteles rendelkezésre bocsátani.	(5) Személysérülést okozó baleset és jármű kigyulladás esetében a balesettel nem érintett járművek vezetői is kötelesek a tőlük elvárható segítséget nyújtani. A jármű vezetője a segítségnyújtáshoz a járművön készenlétben tartott elsősegélynyújtó felszerelést, valamint a tűzoltó készülékkel ellátott jármű vezetője a tűzoltó készüléket a kigyulladt jármű oltásához köteles használni, illetve a segítségnyújtó rendelkezésére bocsátani.	Pontosításra került, hogy a személysérülést okozó balesettel nem érintett, de a helyszínen lévő jármű vezetője a segítségnyújtáshoz köteles használni, illetve rendelkezésre bocsátani az ezen a járművön készenlétben tartott elsősegélynyújtó felszerelést és tűzoltó készüléket.
65/A. §		Korábban nem volt.	E rendeletnek a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet és a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet módosításáról szóló 172/2014. (VII. 18.) Korm. rendelettel megállapított 4. § (4) bekezdését a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet és a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet módosításáról szóló 172/2014. (VII. 18.) Korm. rendelet hatálybalépésekor folyamatban lévő ügyben is alkalmazni kell.	Pontosításra került, hogy az érintett ittas vezetés szankcionálását a vonatkozó rendelet hatálybalépésekor folyamatban lévő ügyekben is alkalmazni kell.
67. §	d)	Korábban nem volt.	Ez a rendelet a következő uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálja: d) a járművekben a biztonsági övek és gyermekbiztonsági rendszerek kötelező használatáról szóló 91/671/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2014. február 27-i 2014/37/EU bizottsági végrehajtási irányelv.	Az uniós jogi aktusoknak való megfelelés tekintetében figyelembe veendő a gyermekbiztonsági rendszerekhez köthető 2014/37/EU bizottsági végrehajtási irányelv is.
1. számú függelék	II. i/1)	Korábban nem volt.	i/1) Nehéz tehergépkocsi: tehergépkocsi, vontató, valamint e járművekből és pótkocsiból álló járműszerelvény, amelynek megengedett legnagyobb össztömege a 7,5 tonnát meghaladja.	A jogszabályba beillesztésre került a nehéz tehergépkocsi definíciója.
1. számú függelék	II. y/1)	Korábban nem volt.	y/1) Gyermekeket szállító autóbusz: az y) pontba nem tartozó, kizárólag gyermekek, tanulók és felnőtt kísérőjük szállítására igénybe vett – nem menetrend szerint közlekedő – autóbusz, amelyet a 20. § (6) bekezdésében foglaltak szerint a „Gyermekszállítás" táblával, továbbá „Gyermekszállítás" felirattal megjelöltek.	A jogszabályba beillesztésre került a gyermekeket szállító autóbusz definíciója.
1. számú függelék	II. zs)	Korábban nem volt.	zs) Mezőgazdasági erőgép és vontatmánya: a meghatározott össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek közlekedéséről szóló miniszteri rendeletben meghatározott járművek.	A jogszabályba beillesztésre került a mezőgazdasági erőgép definíciója.
1. számú függelék	II. j/f)	Korábban nem volt.	j/f) csoportba sorolás nélkül: a gyártó által meghatározott és a gyermekbiztonsági rendszeren feltüntetett mérettartomány és megengedett legnagyobb testsúly.	Kiegészült a gyermekbiztonsági rendszerek korábbi öt részre bontott besorolása, melynek értelmében a csoportba soroláson kívüli paraméterek tekintetében is besorolható a gyermekbiztonsági rendszer a gyártó által feltüntetett mérettartomány és megengedett legnagyobb testsúly figyelembe vételével.

A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG KIEMELT TERÜLET

NKH-kiadványok

Számos különböző témájú szórólappal, illetve több vezetéstechnikai kiadvánnyal is segíti a Nemzeti Közlekedési Hatóság a már gyakorló és a jövőbeni járművezetőket abban, hogy a forgalomban való részvételük minél inkább balesetmentes legyen. „A közlekedésbiztonság kiemelt terület a hatóság életében” – mondta a kiadványok megjelenése kapcsán *Győri Gyula*, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke, hangsúlyozva, hogy az oktatás, szemléletformálás lényeges hatósági tevékenység, hiszen ezen a téren lehet a legnagyobb hatásfokkal eredményt elérni.

Elsősorban a balesetmentes közlekedést hivatottak elősegíteni a tavaszi szezonhoz kapcsolódó szórólapok, így például a *Szezonnyitó motoros kisokos*, amely magában foglal minden fontos információt, amit az olajcseréről, a fékfolyadékról, a guminyomásról, a láncról, valamint a téli és a tavaszi átállásról tudni kell a veszélytelen közúthasználat érdekében. Hasonló célt szolgál a *Szezonnyitó kerékpáros kisokos*, amely a kötelező és ajánlott kerékpáros felszerelésről, a legújabb kerékpár-szállítási lehetőségekről, valamint a kerékpárosokra vonatkozó szabályokról szól. Szintén a balesetek megelőzését szolgálja többek között a *Féken tartott biztonság*, amely a fékproblémák elkerülésére, kiszűrésére ad tanácsokat, továbbá a fékfolyadékok cseréjének szükségességéről, a fékbetétek kopási értékeiről és a fékhiba miatt bekövetkező incidensekről nyújt tájékoztatást. Az *Alkohollebontási kisokos* a számos tévhittel szemben valós tájékoztatást nyújt arról, mennyi idő alatt ürül ki a szervezetből az alkohol. A *Gyermekbiztonság a közlekedésben* a passzív biztonsági rendszerek (biztonsági öv, gyerekülés) használatának fontosságára, illetve a tehetetlen gyermek körüli veszélyek elhárítására hívja fel a figyelmet, *A vezetés veszélyei idős korban* pedig számos hasznos tanáccsal látja el az időskorúakat arra vonatkozóan, hogy mire kell feltétlenül ügyelniük vezetési alkalmasságuk megítélése kapcsán.

A vezetői engedélyek megszerzése témájában nyújtanak tájékoztatást az *Így szerzek jogsit* szórólapok különböző kategóriákra vonatkozó változatai. Az autós és motoros kategóriák mellett a quadok, mopedek mopedautók vezetéséhez, illetve a hivatásos járművezetői kategóriákhoz is útmutatást biztosító szórólapok a jogosítványszerzés feltételeit, menetét taglalják, az iskolaválasztáshoz adnak javaslatokat, illetve ahol szükséges, közlekedésbiztonsági vagy éppen műszaki tanácsokat is tartalmaznak. A teherautó-vezetőknek szóló kiadványok apropóját a 2014 szeptemberétől megszűnt belföldi és nemzetközi árufuvarozói igazolvány is adta, amelynek helyét a kötelező, nemzetközileg bevezetett gépjármű-vezetői képesítési igazolvány váltotta fel. Ugyancsak a tehergépjármű-vezetők biztonságos és az előírásoknak megfelelő közlekedését szeretnék elősegíteni a rájuk vonatkozó különböző tematikus szórólapok, többek között a *Tachográf-használati kisokos*, a *Rakományrögzítési kisokos* vagy a veszélyes árut szállító gépjárművezetőknek tervezett *ADR kisokos*.

A szórólapok mellett a hatóság három vezetéstechnikai kiadványt is közzétesz majd, amelyek részletesebb bepillantást nyújtanak a választott jármű biztonságos vezetésének rejtelmeibe. A motorosok, kerékpárosok, illetve autósok számára tervezett módszertani füzetek olyan vezetéstechnikai ismereteket fognak tartalmazni, amelyek a közutakon közlekedő kezdő és tapasztalt járművezetőknek egyaránt kínálnak tudásbővítő anyagot.

A forgalomban való biztonságos részvétellel közvetlenül foglalkozó kiadványokhoz a közúti ellenőrzések során juthatnak hozzá a járművezetők, míg a vezetői engedélyek megszerzésével kapcsolatos tájékoztatást nyújtó kiadványok a fővárosi és a megyei kormányhivatalok műszaki engedélyezési és fogyasztóvédelmi főosztályain találhatóak meg – továbbá valamennyi kiadvány elektronikus formában is letölthető a Nemzeti Közlekedési Hatóság honlapjáról, a *www.nkh.gov.hu* weboldalról. □

INGYENES ÁLLAMI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI PROGRAM

NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTÉRIUM

NKH NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG

KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI AKCIÓPROGRAM

WWW.TANULOKNAK.HU
WWW.KRESZFELFRISSITO.HU

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

Regisztrálj és végezd el ingyenesen
a TANULOKNAK.HU és KRESZFELFRISSITO.HU
képzéseket és tudj meg minél többet
a közlekedésről!
Az Okleveléllel kapott kuponkódodat pedig
érvényesítsd további kedvezményekért!

ELÉRHETŐSÉGEINK:

WWW.TANULOKNAK.HU

FACEBOOK.COM/BIZTONSAGOSKOZLEKEDES