

Melléklet

Közlekedésbiztonság - Közlekedési környezetvédelem

VÉDA – Közúti Intelligens Kamerahálózat

A Közlekedéstudomány Szemle 2015 áprilisi számában foglalkoztunk az ún. VÉDA (Közúti Intelligens Kamerahálózat) bevezetésének előkészületeivel és a megvalósítás részleteivel. Jelentős eredmény és az ORFK-OBB sikere, hogy a sokoldalú együttműködés és a Széchenyi 2000. program pénzügyi és szakmai kereteinek felhasználásával a rendszert üzembe helyezték és működése folyamatos.

NAGYOBB BIZTONSÁGOT AZ UTAKON!

Az objektív felelősség 2008. évi bevezetése óta egészen 2013-ig a sebességtűlések miatt kiszabott bírságok átlaga folyamatosan és jelentős mértékben csökkent, 39 266 forintról 33 925 forintra, azonban 2015-ben emelkedés volt tapasztalható. A kisebb érték azt jelzi, hogy a megbírságotak nagy többsége a megengedett sebességhatárt olyan mértékben lépte túl, hogy a közgazdasági eljárás során a legalacsonyabb 30 000 forintos bírságot kellett fizetnie. Ugyanakkor tavaly megtört ez a kedvező – a haladási sebesség csökkentésére utaló – tendencia, és a bírságok átlaga 33 925 Ft-ról 34 031 Ft-ra emelkedett. Sajnálatos módon a kedvezőtlen változás 2014-ben a közlekedési balesetek során elhunytak számában is megmutatkozott. Magyarországon a közúti halálos kimenetelű balesetek következtében 2013-ban 591 fő, míg 2014-ben 626 fő vesztette életét.

Az Európai Bizottság célja a közúti balesetek halálos áldozatai számának felére csökkentése 2020 végéig az Európai Uniót képező tagállamok területén. Az ún. „Power Model” alapján, amely a sebességnövelés és a balesetek alakulásának valószínűségét vizsgálja – megállapítható: amennyiben minden egyes járművezető állandó jelleggel csupán egyetlen km/h-val csökkentené járműve haladási sebességét, úgy ezzel Európában évente 2200 ember életét lehetne megmenteni.

A közúti balesetek többnyire emberi tényezőre, a közlekedési szabályok megszegésére vezethetők vissza. A balesetek résztvevőinek jelentős része más hibájából szenved kárt, sérül meg, vagy veszíti életét. Ezért is különösen fontos a balesetek megelőzése. Ezt szolgálják az ellenőrzések most bevezetett új eszközei és módszerei.

A VÉDA Közúti Intelligens Kamerahálózat megvalósításával a közlekedésben résztvevők motiválásán keresztül a rendőrség elérendő célja, hogy a járművezetők törekedjenek a sebesség megfelelő megválasztására, és tartásuk be mind a megengedett legnagyobb sebességre vonatkozó, mind a többi közlekedési szabályt.

A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram – összhangban az Európai Bizottság előírásaival – megállapítja, hogy a célokat kizárólag emberi erő igénybevételevel lehetetlen kielégíteni.

Ennek érdekében a hagyományos ellenőrzéseken túlmenően hazánkban is növelni szükséges a korszerű, automata eszközökkel végrehajtott ellenőrzések számát és részarányát. Már évek óta időszertűvé vált egy automata eszközökből álló, országos lefedettség biztosító forgalomfelügyeleti kamerarendszer létrehozása.

A VÉDA Közúti Intelligens Kamerahálózat elnevezésű projektet konzorciumi formában a Belügyminisztérium, az Országos Rendőr-főkapitányság és a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatala (KEK KH) közösen valósították meg.

A VÉDA üzembe helyezésével a rendőrség új, Európában is egyedülálló, megelőzési célzatú intelligens közlekedési ellenőrző rendszert építettett ki. Ennek során a modern, automata rendszerek, eljárások és berendezések nagy számú bevezetése az ellenőrzés magasabb szintje jött létre.

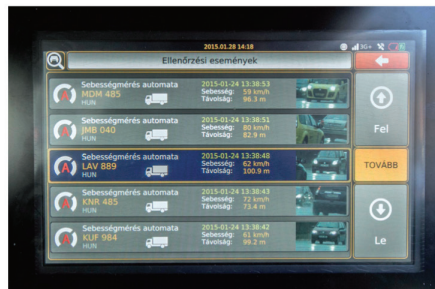
A VÉDA kamerahálózat működésétől a közúti közlekedésbiztonság javítása, a balesetek számának csökkenése, valamint a további emberéletek megmentése várható. A projekt igazodik a hatályos EU, valamint hazai közlekedésbiztonsági programokhoz.

A rendszert VÉDA-ként vezették be a köztudatba. (A Véda eredetileg indiai eredetű női név, jelentése: tudás, bölcsesség. Rövid, könnyen megjegyezhető, és szerepel benne a „véd” szó.)



A FEJLESZTÉS RÉSZLETEI:

- 160 db olyan Komplex Közlekedési Ellenőrzési Pont (továbbiakban: KKEP) megvalósítása, amelyek helyét változtatni lehet.
- Az ország különböző pontjain – a gyorsforgalmi és főútvonal- hálózaton – összesen 365 forgalmi sávot figyelő fix telepítésű KKEP kiépítése.
- A fix és a változtatható helyű KKEP-k adatait feldolgozó és rendszerező informatikai rendszer (Közlekedésbiztonsági Automatizált Feldolgozó és Információs Rendszer, KAFIR) kialakítása.
- A rendőrségnél és/vagy társszervezeteinél a szakrendszerek fejlesztése.
- A kapcsolódó szakrendszerekből szolgáltató alrendszerek, pl. a járműre vonatkozó adatokat szolgáltató külön járműnyilvántartás fejlesztése.
- A rendszer egyes elemeit, a különböző adatbázisokat és intézkedő szerveket összekapcsoló adatkommunikációs hálózat kiépítése.
- A rendőrség részére közel 1000 db intelligens, GPS-alapú helyazonosításra alkalmas kézi adatrögzítő és információs eszköz biztosítása.
- A külföldi jogsértőkkel szembeni hatékonyabb fellépést szolgáló 26 db nagy teljesítményű, rendészeti jellegű személygépkocsi beszerzése.



A VÉDA KÖZÚTI INTELLIGENS KAMERAHÁLÓZAT GYAKORLATILAG KÉT LÉPCSŐBŐL ÉPÜL FEL

A változtatható helyű KKEP alapfunkciói:

- sebességmérés,
- rendszámfelismerés,
- forgalomszámlálás,
- forgalomtorlódás észlelése,
- a járműről készített felvételek továbbítása.

A változtatható helyű KKEP kiegészítő funkciói:

- behajtási tilalom megszegésének észlelése,
- kötelező haladási irányra vonatkozó előírások megtartásának ellenőrzése,
- záróvonal átlépés észlelése,
- veszélyes árut szállító járművek (ADR) észlelése,
- vasúti átjárón történő áthaladásra vonatkozó előírások megtartásának ellenőrzése,
- a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülék jelzéseire vonatkozó előírások megtartásának ellenőrzése,
- a leállósáv igénybevételére vonatkozó előírások megtartásának ellenőrzése,
- biztonsági öv használatára vonatkozó előírások megtartásának ellenőrzése,
- autóbusz forgalmi sáv használatára vonatkozó előírások megtartásának ellenőrzése.

A változtatható helyű KKEP-k és fix telepítésű KKEP-k megyei rendőr-főkapitányságok szerinti elosztását, illetőleg a fix telepítésű KKEP-k helyzímeinek kijelölését alapos elemzés, értékelés előzte meg.

A VÉDA PROJEKT MŰKÖDÉSÉTŐL VÁRHATÓ EREDMÉNYEK

A VÉDA Közúti Intelligens Kamerahálózat projekt bevezetésének köszönhetően nagyobb biztonságban tudhatják magukat az úton lévők.

A rendszer és a szabálykövető közlekedők egyaránt hozzájárulnak mindennapjaink nyugalmanak és kiszámíthatóságának megteremtéséhez.

A rendőrség célkitűzései szerint a projekt eredményeként a halálos kimenetelű, valamint összességében nézve a személyi sérüléssel közúti közlekedési balesetek száma és súlyossága is csökken.

Forrás: www.baleset-megelőzés.hu

Az Európai Bizottság felülvizsgálja a biztonságra vonatkozó rendeletét, így számos járműbiztonsági technológiát is átnéznek, hogy melyeket érdemes az új járművek alapfelszereléseként kötelezően előírni

ÚJ BIZTONSÁGI TECHNOLÓGIÁK

Az Európai Bizottság új tanulmánya számos olyan járműtechnológiát azonosított, amelyeket az EU járműbiztonsági jogszabályainak felülvizsgálata során kötelezővé lehet tenni. Ezek többek között az intelligens sebességszabályozó (ISA), az automatikus vészfékezés (AEB), az utasülések biztonsági övének bekapcsolására figyelmeztető rendszerek, amelyek már mind jelen vannak a piacon, és pozitív haszon-költség arányt mutatnak. A tehergépjárművek biztonságosabb orrkialakítására vonatkozó és az EU által már elfogadott terveknek, amelyek révén jelentősen javulna a vezetőfülkéből való közvetlen kilátás, illetve a sérülékeny közlekedők biztonsága is – a tanulmány készítői szintén zöld utat adtak. A jelentés egyúttal előkészíti az Európai Bizottság általános biztonságról szóló rendeletének a felülvizsgálatát is. A szabályozást legutóbb 2009-ben frissítették, noha számos előírása, például az elektronikus stabilitásszabályozó (ESC) kötelező beszerelése csak tavaly lépett életbe. A tanulmányban kiemelt technológiák többségét az ETSC évek óta támogatja, így például az intelligens sebességszabályozót is, amely akár 20%-kal is csökkenthetné a közúti halálozások számát.

Antonio Avenoso, az ETSC ügyvezető igazgatója szerint a jelentés is azt bizonyítja, hogy a szóban forgó technológiák készen állnak a széles körű használatra, és az ebből származó haszon meghaladja a költségeket. Korábban évekbe került, míg az olyan technológiák, mint az ABS vagy az elektronikus stabilitásszabályozó kötelezővé vált, ám ha az EU valóban elkötelezett az évi 26 ezer közúti halálozás csökkentése iránt, bölcsen kell eljárnia, fejtette ki álláspontját a közlekedésbiztonsági szakember.

HATÁROKON ÁTÍVELŐ SZANKCIONÁLÁS

Franciaországban évente félmillió alkalommal szabnak ki bírságot brit gépjárművezetőknek gyorsjáratért, amelyeket a szigetországi sofőrök nem fizetnek meg. Ez a helyzet azonban hamarosan megszűnik, ugyanis 2017-től minden EU tagállamra érvényesek lesznek azok a szabályok, amelyek a külföldi gépjárművezetők által elkövetett közlekedési szabályszegésekre vonatkozó információk megosztását írják elő. A módosítás fő célja, hogy az Egyesült Királyságra, Írországra és Dániára is kiterjesszék a szabályozást, amit a tagországoknak 2015. május 6-áig kellett beépíteniük a nemzeti jogszabályaikba. A fenti három országnak két évvel több idejük lesz a szabályok átvételére, ugyanis a törvény korábbi változatától visszaléptek, majd több felkészülési időt kértek. A bizottság az új irányelv hatékonyságát 2016 novemberében megvizsgálja, és ha szükséges, módosítást javasol.

2018-TÓL KÖTELEZŐ AZ ECALL

2015. április 28-án szavazta meg az Európai Parlament azt az előterjesztést, amely szerint 2018. április 1-től csak olyan új gépkocsi, illetve kisteherautó hozható forgalomba, amelyet automati-

kus segélyhívó rendszerrel láttak el, azaz egy esetleges baleset bekövetkeztekor automatikusan tárcsázza a 112-es egységes európai segélyhívószámot. Az eCall nem egyszerűen egy automata tárcsázó: a baleset érzékelése után értesíti a legközelebbi központot, és megad néhány alapinformációt is, többek között a baleset idejét, helyét, illetve az utasok számát. Tartozik hozzá egy nyomógomb, amit az autós akkor használhat, ha tanúja lesz egy éppen bekövetkező balesetnek. A rendszer által rögzített adatokat csak a hatóságok kapják meg, akik harmadik félnek a tulajdonos bejegyzése nélkül nem adják ki.

Az eCall bevezetésétől a halálos kimenetelű balesetek számának legalább 10%-os csökkenését várják, ami a tavalyi adatok alapján azt jelenti, hogy az EU-ban évente 2500–3000 ember életét lehet megmenteni a gyorsabb reagálásnak köszönhetően. Az Európai Bizottság úgy határozott, háromévi működés után, 2021-ben a tapasztalatok alapján megvizsgálják, hogy a rendszert előírják-e a nagyobb járművek, a buszok és teherautók számára is. Az érintett országokban 2017 végére kell megteremteni a szükséges technikai feltételeket.

ALKOHOLZÁR ITTAS VEZETÉS ELLEN

2015. május 15-én lépett hatályba a vezetői engedélyekhez rendelt alkoholzár-berendezésekre vonatkozó harmonizált EU törvény, amely komoly lökést adhat a technológia használatának Európa-szerte. Számos országban (például Svédországban, Finnországban, Franciaországban, Belgiumban és Hollandiában) léteznek olyan törvények, amelyek az ittas vezetésért megbüntették vezetőket arra kötelezik, hogy alkohollal szereljék fel a járműüket. A berendezések megakadályozzák, hogy az adott járművet ittas állapotban vezessék. 6500 haláleset lehetne évente Európában megelőzni, ha az ittas vezetés teljesen ki lehetne iktatni. Számos tanulmány alátámasztja, hogy az alkoholzárak nagyon hatékonyak a visszaeső ittas vezetők féken tartásában. Egy 2013-as finn tanulmány például négy év adatai alapján megállapította, hogy az alkoholzárak alkalmazásával mindössze 6%-ot ért el a visszaesés aránya a szokásos 30%-os értékhez képest Finnországban. Eddig nehéz volt a követelményeket az EU határokon keresztül is érvényesíteni, mert a különböző tagállamok más és más rendszereket használnak a vezetői engedélyek korlátozására. Az új harmonizált törvény azonban most orvosolta ezt a helyzetet az ittas vezetéssel kapcsolatos, alkoholzárakra épülő rehabilitációs programokat működtető országok számára. Az ETSC ezen túlmenően azt szorgalmazza, hogy az alkoholzárak a teherautókban és autóbuszokban is alapfelszerelés legyen, valamint hogy a személygépjárművek számára fejlesszenek ki egy szabványosított adaptert, amellyel a berendezés használatára kötelezett vezetők autóiba könnyebben be lehet építeni a zárat. Az EU jelenleg az általános biztonságról szóló rendelet felülvizsgálatának részeként azt vizsgálja, mely technológiákat írja elő kötelezően az új gépjárművek számára.

Válogatás az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács híreiből

Forrás: Közlekedésbiztonság, 2015. 4. sz.

Támogatóink



**KÖZÚTI
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
AKCIÓPROGRAM**

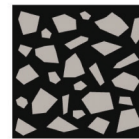


STADLER

Stadler Trains Magyarország Kft.



**Nemzeti Fejlesztési
Minisztérium**



HungaroControl

Magyar Légiforgalmi Szolgálat

EUROASZFALT
ÉPÍTŐ ÉS SZOLGÁLTATÓ KFT.

KÖZLEKEDÉS
FŐVÁROSI TERVEZŐ IRODA KFT.



