

Dr. Rigó Mihály

ny. mérnök

e-mail: dr.rigo.mihaly@t-online.hu

Ritkán fordul elő a Szemlében megjelenő cikkekkel összefüggésben, hogy vita alakuljon ki a lap hasábjain, most az eddigi gyakorlattól eltérően Dr. Holló Péter „Közlekedésbiztonság az Európai Unióban” címmel írt konferenciabeszámolójához érkeztek vélemények, amelyekből az alábbiakban egyet közlünk.

Nagyon aktuális a közúti közlekedés biztonsági kérdéskörének napirenden tartása, mivel a korábbi évtized pozitív hazai közúti balesetszökkenési trend az utóbbi időszakban megtört, ennek okát még teljeskörűen nem tárták fel a szakemberek, ezért szükség lehet újabb, másutt bevált módszerek, intézkedések alkalmazására is. Ehhez viszont tárgyilagosan kell szakmailag megítélni és leírni a hazai és a példának tekintett országok sajátosságait, adottságait, lehetőségeit.

Vitára ad okot a jelzett cikkben az az idézet, amit Dr. Holló Péter említ, nevezetesen:

„Richard Allsop, a londoni UCL Egyetem örökös professzora előadásában a biztonságos rendszer (safe system) jellemzőit ismertette, majd hosszan fejtegette a reális célok kitűzésének fontosságát. Szót ejtett a „zéró vízióról”, arról, vajon reális célkitűzés lehet-e az, hogy senki se veszítse életét vagy szenvedjen súlyos sérülést a közúti közlekedésben. Véleménye szerint nem célszerű ilyen szélsőséges számszerűsített célt megfogalmazni, mert ezek teljesülésének gyakorlatilag minimális a valószínűsége. Példaként a vasúti közlekedést és a repülést említette. Ezeken a területeken az ellenőrzés sokkal magasabb szintű, mint a közúton, mégis bekövetkeznek tragédiák.”

(Ehhez kapcsolódó, hogy a svéd közúti közlekedés halálos baleseti helyzete európai szinten 2015-ben és 2016-ban a legjobb (megegyezik az UK szintjével), és a hazainak mintegy a fele, amit lényegében a VISION 0 1997. évi svéd parlamenti elfogadás eredményének tekinthető.

Célszerű itt azt is rögzíteni, amit az internetes svédországi utazási információs lap közöl „A svéd törvény- és szabálytiszteelő, korrekt nép, széles, jól megépített és karbantartott az úthálózat, amelyen viszonylag kicsi a forgalom, ritkán előznek az utakon az autósok, és többnyire ott, ahol kiépített előzősávok állnak rendelkezésre. Mindez generációk óta megalapozhatja a balesetmentes közlekedést.” *A főszerk.*)

Emeli a svéd modell értékét és külön elismerést érdemel, hogy évtizedek óta a legalacsonyabb közúti halálzási rátát mutató országnak 0-halálzási víziója, jövőképe van. Ez viszont nem egy konkrét előirányzat, hanem annak jelzése miként a 0 nem egy olyan cél, amelyet egy bizonyos időpontban el lehet érni.

Mindezek után helyesnek tartom, hogy közelebb kerüljünk a Vision Zero-hoz.

Mi is az a Vision Zero?

A Vision Zero 1979-es svéd találmány, amelynek „célja a közúti közlekedéssel járó halálos vagy súlyos sérülések nélküli autópálya-rendszer megvalósítása. „A Vision Zero koncepcióban azt feltételezzük, hogy a baleseteket nem lehet teljesen elkerülni, ezért a koncepció alapja a mechanikai erők emberi toleranciájára épül.” „Etikai alapú megközelítésként a Vision Zero a stratégia kiválasztásának vezérlésére szolgál” **A „Vision Zero” egy jövőkép, egy elérni kívánt cél.** „Soha nem lehet etikusan elfogadni, hogy embereket meghalnak vagy súlyosan megsérülnek a közúti szállítási rendszeren belül.” „A Vision Zero megállapítja, hogy az emberi élet és az egészség elvesztése elfogadhatatlan, ezért a közúti közlekedési rendszert úgy kell megtervezni, hogy az ilyen események ne történjenek meg.” Ezek az alapvetések.

Ezek elfogadása után készülhetnek a stratégiák! „A nulla nem egy olyan cél, amelyet egy bizonyos időpontban el lehet érni.”

https://translate.google.hu/translate?hl=hu&sl=en&u=https://en.wikipedia.org/wiki/Vision_Zero&prev=search

<http://www.monash.edu/muarc/research/our-publications/papers/visionzero>

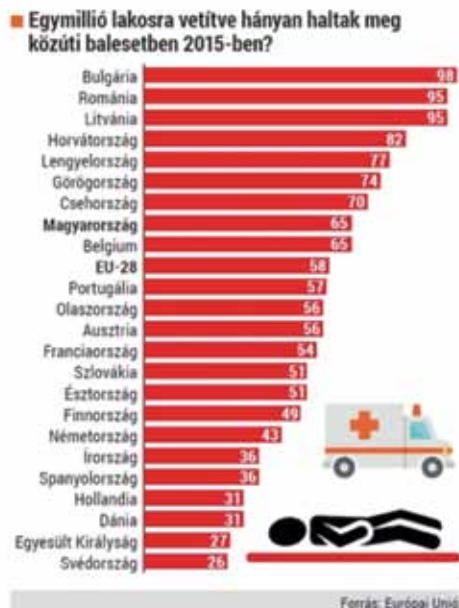
„A Vision Zero a svéd megközelítés a közúti közlekedésbiztonsági gondolkodáshoz. Egy mondatban összefoglalható: Az életvesztés nem elfogadható. A Vision Zero megközelítés nagyon sikeresnek bizonyult.”

<http://www.visionzeroinitiative.com/>

<http://visionzero.global/>

A Vision Zero és az „idősorokon alapuló számszerű közlekedésbiztonsági célkitűzés” két külön dolog! Mindkettőre szükség van!

Mit és kit igazol az élet? Melyek a tények?



http://hvg.hu/cegauto.kozlekedes/201737_hazai_baleseti_foldrajz_a4es_es_a6os_fout_alegveszelyesebb

(A Biblia szerint a fát a gyümölcseről ismerik meg. Az előbbi grafikon a gyümölcs, amely a svéd modell nevű fán terem.)

- Legkedvezőbb helyen a svédek vannak! Van tehát arra bizonyíték, hogy jól végzik a dolgukat.
- Állítom ezek után, hogy létezik a svéd modell!
- Állítom: nem sokra megyünk azzal a számszerűsítéssel, amely szerint esetleg 13 év múlva a balesetszám, mondjuk, 389 legyen! Hasznosabb jóval viszont a törekvés a balesetszám állandó csökkentésére.
- Állítom: minél kevesebb a balesetszám, annál nehezebb annak további csökkentése.
- Állítom: a hazai balesetszám csökkentési eszköztár, módszertár, eljárásrend közel van a ki-merüléshez. Ránk férne tehát új eszközök, módszerek megismerése. Tanulni csak a legjobb forrásból érdemes és ezek ma is a svédek.
- Szeretném az olvasó figyelmébe ajánlani a témához illeszkedő korábbi dolgozatomat, amely megtalálható:

<http://www.ktenet.hu/esemenynaptar.php?view=detail&id=242>

Itt a nevemre kattintva olvasható a javaslatom.

Sajnos a KTE vezetése nem talált módot a javaslataim felhasználására.

Ezek után:

- a) legyen újra egy svéd nap, amelynek svéd előadói mutassák be nekünk a svéd modellt, mint tették évekkkel ezelőtt a svéd rendőrök! Biztosan meg van még a svéd-magyar rendőri kapcsolat.
- b) Utána legyen egy magyar konferencia nap, ahol beszéljük meg az előző fórum tapasztalatait és hazai bevezetésük lehetőségeit. A magyar előadók csak a magyar fórumon szólalhassanak meg.
- c) Kérem az ORFK-t, az OBB-t, indítsák el a svéd konferencia szervezését.

2016-2017. évi irodalmi díjasok

Dr. habil Monigl János:

Egyes kérdések az elektronikus díjfizetés bevezetésével kapcsolatban a fővárosban.
KTSZ 2017/1.

Andrejszki Tamás – Török Árpád – Kővári Botond:

Közlekedési preferenciák meghatározása kinyilvánított preferencia vizsgálat alapján.
KTSZ 2016/4.

Veres Mihály – Dr. Sárközi György:

A Nemzeti Mobilfizetési Rendszerben (NMFR) keletkező nagy mennyiségű adathalmazon végzett ad-hoc analitikák elvégzésére alkalmas megoldások vizsgálata és fejlesztése.
KTSZ 2016/5.

Közlekedéstudományi Szemle Megrendelőlap

Alulírott.....

megrendelem a Közlekedéstudományi Szemlét a következő hónaptól az alábbiak szerint:

A megrendelő neve:

.....

Címe (ahová a lapot kéri):

.....

Telefonszám:

Fax:

E-mail:

Előfizetés 1 évre:

Nyomatott változat 8280.- Ft

példány

Egyéni KTE tagoknak nyomtatott változat 4140.- Ft

példány

Az előfizetési díjról számlát kérek:

Igen

Nem

Az előfizetési díjat az alábbiak szerint fizetheti be*:

Banki átutalással (név és cím feltüntetésével) az alábbi bankszámlaszámra: 10200823-22212474

Számlázási név:

.....

Számlázási cím:

.....

.....

KTE tagoknak a tagnyilvántartó rendszeren keresztül bankkártyával (csak nyomtatott változat esetén)

Az első lapszám kézbesítésére az előfizetési díj befizetését követően kerül sor. Az egyéves előfizetés 6 lapszámot tartalmaz.

* A megfelelőt kérjük beikszelni!

.....

dátum

alíírás

Kérjük, hogy a megrendelő lapot e-mailben a szemle@ktenet.hu e-mail címre, faxon a 06-1-353-2005 számra, vagy a 1066 Budapest Teréz krt. 38. II. em. 235. postacímre szíveskedjen elküldeni!

Digitális változat: a hozzáférés, a fizetés és a számlázás is a Dimag.hu oldalán megadottak szerint.

- **NEM KTE tagok** a http://www.dimag.hu/magazin/Kozlekedestudomanyi_Szemle oldalon rendelhetnek 6.000 Ft/év áron.
- **Egyéni KTE tagoknak** a megrendeléshez az alábbi részt kell kitölteni és megküldeni a szemle@ktenet.hu címre. Ezt követően **kuponkódot** küldünk, amivel a http://www.dimag.hu/magazin/Kozlekedestudomanyi_Szemle oldalon 4.140 Ft/év áron rendelheti meg a lapot.

Megrendelő neve: E-mail címe:

.....

dátum

.....

név

