



Emlékeztető: az MTA Közlekedés- és Járműtudományi Bizottságának üléséről

DOI: <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2022.6.5>

Dr. Horváth Balázs - Dr. Török Ádám

A 2022. május 25-én, szerdán, 14⁰⁰ – 16¹⁵ között tartott ülést **Dr. Török Ádám** elnök nyitotta meg az MTA székház Kistermében. Bevezetőjében köszöntötte a megjelenteket a 2022. évi második tudományos ülésen. A második ülés hagyományosan A Közlekedési Kultúra Napjához kapcsolódva a közlekedésbiztonság témakörét járta körül.

Az első előadó **Bíró József (KTE)** volt. Előadásában kifejtette, hogy 2015 óta – díjnyertes közlekedésbiztonsági ötletpályázat alapján – Magyarországon május 11-én országos eseményként kerül megszervezésre A Közlekedési Kultúra Napja, amihez az MTA KJTb is minden évben csatlakozik. A Közlekedési Kultúra Napja mára a biztonság tudatosan, környezet tudatosan, udvariasan közlekedő emberek és a közlekedésben dolgozók ünnepnapjává, a szakma egyik legszélesebb körű összefogásává vált. A Közlekedési Kultúra Napja méltó alkalom arra is, hogy megköszönjük mindazok munkáját, helytállását, akik mozgásban tartják az országot, akik a közlekedésben, a közlekedésért dolgoznak. Előadásában emlékeztetett, hogy a közlekedési kultúra és A Közlekedési Kultúra Napjának definiálására a Közlekedéstudományi Szemle 2018. augusztusi számában javaslatot tett (Bíró, 2018). Ismertette, hogy míg 2015-ben 15, addig az idei évben már 85 partnerszervezet fogott össze, amelynek eredményeként 161 aktivitásra került, illetve kerül sor a Naphoz kapcsolódóan. Az esemény nyitórendezvényére és a pályázati díjátadó ünnepségre

május 11-én délelőtt a Művészetek Palotája üvegtérképében került sor, majd módunk volt A Közlekedési Kultúra Napját köszönteni este a MŰPA Bartók Béla Nemzeti Hangversenytermében a MÁV Szimfonikus Zenekar koncertjén is. Az eseménykoordinációs feladatokat – az ITM támogatásával – az idei évben (2022) is a Közlekedéstudományi Egyesület látja el. Az elmúlt nyolc év tapasztalatai alapján egyértelműen megállapítható, hogy A Közlekedési Kultúra Napjának van létjogosultsága, és van a szakma, a sajtó és a közlekedők részéről is széles körű támogatottsága. Előadásában megköszönte, hogy a Magyar Tudományos Akadémia Közlekedés- és Járműtudományi Bizottsága a közlekedésbiztonság, közlekedési kultúra témakörének napirendre tűzésével az idei évben is csatlakozott.

Henézi Diána (SZE) előadásában az idősök közlekedésével, közlekedésbiztonsági kérdéseivel foglalkozott, és bemutatta kutatási eredményeit (Henézi, Horváth, Szegedi, 2017). Ismertette az idősök szerepét a közlekedésben, és ez alapján azonosította a kockázati tényezőket (Holló, Kiss, 2015). Ismertette a mortalitási ráta életkori sajátosságait. Előadásában kitért a jellemző magatartásformákra, amelyek az idős gépjárművezetőket jellemzik, úgy mint:

- legtöbb baleset: útkeresztződésben, balra kanyarodásnál történik,
- száraz időben, napközben szívesebben vezetnek,
- a nyugodtság az életkor előre haladtával nő.

Ismertette továbbá a jellemző magatartásformákat idősek részéről, kerékpárosként:

- egyensúlyvesztés (különösen járműre történő fel- és leszálláskor),
- passzív biztonsági eszközök viselése,
- láthatóság.

Előadásában külön kitért az idősek gyalogoskénti magatartására:

- vigyázatlan, hirtelen lelépés az útestre,
- tiltott helyen való áthaladás,
- álló jármű vagy tárgy előtt való áthaladás,
- tilos jelzésen való áthaladás,
- zavaró magatartás (útesten való áthaladás közben).

A fentiek alapján előadásában javasolta a jelzőlámpák fázisidejének felülvizsgálatát, valamint akusztikus jelzések bevezetését. Megfontolásra javasolta a szintbeli forgalomszétválasztás, illetve az úttest szélességének megnövelését, amennyiben ez lehetséges (Mekonnen, Sipos, 2022.).

Dull Andrea (ELTE) előadásában ismertette a közlekedési kultúra társadalmi oldalát, különös tekintettel a kognitív és pszichológiai folyamatokra. Elmondta, hogy a kognitív minták és sémák nagyon befolyásolják viselkedésünket, így kihatnak a közlekedésre is. Minden közlekedő a pillanatnyi lelki állapotát is beviszi a közlekedésbe, akár gépjárművezető, akár gyalogos, akár kerékpáros, vagy rolleres, vagy utas.

Miletics Dániel (SZE) előadásában a győri Széchenyi István Egyetem Közlekedéscsökkentési és Vízmérnöki Tanszéken folyó autonóm járművekkel és közúti biztonsággal kapcsolatos kutatásokról számolt be (Henézi, Horváth, 2021). Ismertette az automatizálás szintjeit, a közúti gépjárműveken ma használt szenzorokat (kamera, RADAR, LIDAR, ultrahang, GNSS), és azok működési elvét, valamint vezetéstámogató szerepüket. Előadásában kitért a hagyományos és autonóm közúti gépjárművek közlekedésbiztonsági kockázatának elemzésére, ami alapján megállapította, hogy az autonóm közúti gépjárművek egyelőre az alacsony futásteljesítmény miatt kockázatosabbak (Hol-

ló, Henézi, Berta, 2018). Azonban megemlíttette, hogy a legtöbb balesetnél nem az autonóm gépjármű hibájára vezethető vissza a baleset. Előadásában kitért a közlekedési infrastruktúra kialakításában rejlő nehézségekre, amelyek negatívan befolyásolják az autonóm közúti gépjárművek mozgását (Khaska, Miletics, 2021). Az autonóm járművek és gyalogosok közötti interakció vizsgálatát is kiemelte az előadásában. A gyalogosok viselkedésadaptációja és az utak kapacitásának viszonya nagyon fontos témakör (Jima, Sipos, 2022).

Az autonóm járművek a gyalogosok biztonságát mindig előbbre helyezik a folyamatos haladásnál.

HOZZÁSZÓLÁSOK:

Orosz Csaba: Henézi Diána munkáját méltatta, ismertette hogy ennek előzménye van az angol, német, francia irodalomban. Felhívta a figyelmet, hogy a társadalmi környezet nagyon eltérő. Dull Andrea előadásával kapcsolatban megjegyezte, hogy a társadalmi különbségek értékrendbeli különbségek miatt lehetnek. Felhívta a figyelmet rá, hogy a közlekedésbiztonság néha nem prioritás.

Fleischer Tamás: méltatta az előadásokat. Felhívta a figyelmet, hogy a közlekedésbiztonsági akciók eredményindikátorai gyakran nem tükröződnek a közlekedésbiztonsági mutatók alakulásában.

Török Ádám megjegyzésében megemlíttette, hogy az akciók hatása még nem kimutatható, nagy tranziensű, hosszú folyamatokról van szó.

Bíró József kiemelte, hogy közlekedésbiztonsági akciók folynak, de intenzívebben kellene reklámozni, hogy jobban tudatosuljanak. Bíró József további EU-s és magyar statisztikai adatot sorolt fel.

Juhász János: méltatta Henézi Diána előadását, de jobb lett volna a relatív baleseti mutatókat vizsgálni. A sérülékenységgel kapcsolatban teljesen egyetértett Henézi Diána megállapításaival. Üdvözölte Miletics D. gyalogos mérés-

sét. Javasolta a közlekedépszichológia bevezetését, egyetemi oktatásának visszaállítását. Dúll Andrea köszönte a felvetést.

A vitát lezárva **Dr. Török Ádám** elnök, megköszönte az előadónak a magas színvonalú, érdekes előadásokat, valamint a hozzászólók aktivitását. Egyebek pontban Dr. Török Ádám elnök köszöntötte az új köztestületi tagjainkat: Dr. Balogh Edina (KTI), Dr. Szander Norina (KTI), Dr. Hörcher Dániel (BME), Dr. Fényes Dániel (BME).

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Bíró József (2018): Az emberiség közlekedési (helyváltoztatási) evolúciójának „ős-sejtje”. Javaslat a „közlekedési kultúra” és „A Közlekedési Kultúra Napja” fogalmának definiálására, „A Közlekedési Kultúra Világnapjának” kezdeményezésére Közlekedéstudományi Szemle, 68(4) DOI: <https://doi.org/jdqk>
- [2] Henézi, D., & Horváth, B. (2021). Önvezető járművek közlekedésbiztonsági hatásai. Közlekedéstudományi Szemle, 71(2), 64-69. DOI: <https://doi.org/jdqm>
- [3] Holló, P., Henézi, D., & Berta, T. (2018). Comparison of self-reported and observed road safety performance indicators. Periodica Polytechnica Transportation Engineering, 46(3), 117-121. DOI: <https://doi.org/ff5z>
- [4] Henézi, D., Horváth, B., & Szegedi, A. (2017). Idősek közlekedésbiztonsága. Közlekedéstudományi Szemle, 67(2), 72-78.
- [5] Holló, P., & Kiss, D. S. (2015). How to deliver the necessary data about serious injuries to the European Union. Journal of Traffic and Transportation Engineering, 3, 247-253.
- [6] Khaska, K., & Miletics, D. (2021). Sight distance analyses for autonomous vehicles in Civil 3D. Pollack Periodica, 16(3), 33-38. DOI: <https://doi.org/jdqp>
- [7] Mekonnen, A. A., & Sipos, T. (2022). Crash Prediction Models and Methodological Issues. Periodica Polytechnica Transportation Engineering, 50(3), 267-272. DOI: <https://doi.org/jdqn>
- [8] Jima, D., & Sipos, T. (2022). The Impact of Road Geometric Formation on Traffic Crash and Its Severity Level. Sustainability, 14(14), 8475. DOI: <https://doi.org/h8zd>