

Think global, act local

Gondolkodj globálisan! Cselekedj helyi szinten!

A Magyar Autóklub Dél-dunántúli Régió néhány évvel ezelőtti küldöttgyűlésén a résztvevők egyetértettek azzal, hogy indítsanak akciót a „Legbiztonságosabb Régió” megvalósítására. Felvették a kapcsolatot a megyei és városi rendőrkapitányságokkal és önkormányzatokkal. Az egyetértő nyilatkozatokat bírva megkezdődött az elemző munka, elkészítették a régió baleseti helyzetelemzését. A helyi közlekedésbiztonsági munka mindig az országos helyzet elemzésébe ágyazva készül, minden hónapban a régió három megyéjének városaiba, kistérségi központjába eljuttatják az elkészített előző havi baleseti statisztikát. Értékes munkájukra jellemző a világszerte közlekedésbiztonságra, környezetvédelemre igaz szlogen „Think Global, Act Local”, azaz gondolkodj átfogóan, megismerve a nagy összefüggéseket, cselekedj a környezetben, helyben, figyelembe véve az ottani sajátosságokat. A Koncz István vezetésével készült példaszerű elemző tanulmányukból – mely más régióknak is ad számos hasznos ötletet – adunk közzé aktuális részleteket.

Országos adatok értékelése

2008-ban 1378-cal (6,87%) kevesebb személyi sérüléssel járó és 238-cal kevesebb halálos közúti baleset történt, mint 2007-ben. 262 fővel (több mint 21%-kal) csökkent a balesetben elhunyt személyek száma. 10,5%-kal kisebb a súlyos és több mint 5%-kal a könnyű sérültek aránya.

A meghalt gépkocsivezetőknek kb. 56%-a, az elöl ülő utasok közelítőleg 60%-a nem használta a biztonsági övet.

Ittasan okozott személyi sérüléssel járó balesetet 2239 gépkocsivezető. A csökkenés csak 616 eset. Az statisztikai adatok összeállításának időpontjáig nem kaptunk információt arról, hogy hány személy halálát okozták az ittas vezetők.

A balesetek helyszínét illetően gyakorlatilag nincs változás. A balesetek 69%-a lakott területen belül, kb. 30%-a lakott területen kívül történt. A halálos balesetek kb.

42%-a lakott területen belül és kb. 56%-a lakott területen kívül következett be.

A véltlen áldozatok aránya megközelíti a 47%-ot.

A balesetek kb. 63%-át személygépkocsik okozták.

A bekövetkezett balesetek oka – kb. 93%-ban – gépkocsi-vezetői hiba.

A baleseti okok közül a gyorsabban való vezetéssel szembe fordított irányú vezetési hiba áll.

Közlekedés szempontjából legveszélyesebb hónap május, szeptember és október.

Legveszélyesebb napszak a 12 órától 18 óráig tartó intervallum. Az éjszakai balesetek aránya viszonylag kicsi, mert a járművek

15-20%-a vesz részt a forgalomban. A forgalomhoz képest viszont nagy. Ennek oka, hogy nagyobb a baleset valószínűsége. Ha

a nappali egyenes vonalú haladás baleseti valószínűsége „1”, akkor az éjszakai „3”!

10 000 km-re eső halálos balesetek száma országos adatokkal számolva 2,4. A régiók közül a közép-magyarországi régió

kimagaslóan jó helyzetben van. Régióknak 3,15-tel sajnos a vezető helyen áll. Ezt a viszonyszámot ma már csaknem minden kontinensen számítják, így mi is bemutatjuk ezt az adatot. Novemberig 1000 gépkocsira

eső értéket közöltük. Ezentúl a most számított arányt fogjuk közölni.

Annyit érdemes megjegyezni, hogy 2,4 aránnyal hazánk kimozdult a sereghajtó helyről.

Egy hónappal ezelőt a „Many Eyes” összeállításában 1 millió gépkocsira vetítették a halálos balesetek számát. 1990-ben 14 ország

összehasonlításában Magyarország volt a legrosszabb helyzetben 1114-es értékkel. Németország esetében ez az arány 335! A 2008-as év változást hozott: a 2007-es 379

szintről az arány 239,4-re csökkent!

lan. Jelenleg nem tudjuk feltárni az okokat, hiszen megyeinkben nincs olyan balesetelemzés, amely ilyen és hasonló kérdésre választ tudna adni. Nagy valószínűséggel forgalom-

szervezési és közlekedésetikai problémákkal állunk szemben. Nagy gond, hogy a lakos-

ságot nem tudtuk „bevonni” a közlekedési gondok megoldásába. Nem, vagy kevés in-

formáció jut el a közlekedőkhöz. A témában tartott előadások arról győztek meg, hogy

nagy a fogadókészség, de a mozgósításra nincs elég erő. Valamit nem teszünk elég jól.

A gyalogosok szabálytalan közlekedése is a bajok egyik forrása. A reggeli és esti csúcsforgalom kezelhetetlensége fokozott

veszélyt jelent.

Bemutatjuk azt az összeállítást is, amelyet a Baranya megyei MBB állított össze. 2000/2007/2008 göngyöltett halálos és

súlyos baleseti kimutatása. A fejlődés jól látható. Érdemes lenne régióknak adatait is így

„összerakni”.

Azok a megállapítások, amelyeket az országos adatok értékelése kapcsán leírtunk, sajnos régióinkra is vonatkoznak.



séggel (relatív sebességtúllépés) vezette gépjárművét. Ez a szabály az elemzésből szinte „kiveszi” az úttest vizsgálatát, mert a baleset felelőse adott.

2. A sebesség túllépése okozza az ütközést, farolást, pályaelhagyást, borulást is. Az ütközés, farolás, pályaelhagyás, borulás tehát nem oka, hanem következménye a valódi oknak, a sebességtúllépésnek. Leggyakrabban a relatív gyorsajtás az okok forrása. A vezetők jelentős része nem akarja tudomásul venni az útviszonyok és a látási viszonyok változását.

Az eltúlzott sebességgel közlekedők még azt sem veszik figyelembe, hogy 120–130 km/h sebesség alkalmazása esetén, cselekvéseik következménye köszönő viszonyban sincs a 90 km/h sebességgel haladás esetén végrehajtott manőverek eredményeivel.

A sebességtúllépésből származó baleseteket nyilván nem lehet megszüntetni, de nagyfokú mérséklése emberi és gazdasági kérdés egyaránt. Emberi, mert a népességünk képzett, aktív tagjait veszítjük el emberi felelőtlenség miatt, és ezt meg

kell állítani minden eszközzel. Gazdasági, mert évtizedek óta 100 milliárd Ft-os nagyságrendű kár keletkezik minden évben.

3. Az alkoholos befolyásoltság alatt vezetők több száz családot tettek már tönkre halálos balesetek okozásával. Az alkalmazandó szankcióknak nincs alternatívája. Legenyhébb büntetésként is, a legkisebb alkoholos befolyásoltság esetén el kell venni a vezetői engedélyt. Erre most – szándékukkal egyezően – megfelelő utasítást adott ki a Közlekedési Kormányzat. Ismerve viszont állampolgáraink „jogkövető” magatartását, arra kell számítani, hogy lesznek, akik megtalálják a „kiskapukat” és soron kívül jogosítványhoz jutnak ismét, vagy rosszabbik esetben jogosítvány nélkül közlekednek. Mindkét esetre fel kell készülni.
4. Az elemzések egyértelműen igazolják, hogy a passzív biztonsági elemekkel szerelt gépkocsik vezetése jóval kisebb kockázattal jár, mint régebbi típusok vezetése. Súlyos balesetek mégis bekövetkeznek, mert a vezetők és utasaik nem használják a biztonsági berendezéseket. A mobiltelefonok hagyományos használata is életveszélyes, mégis gyakori kísérőjelenség.
5. A régiókban közlekedő járművek átlagéletkora több 11 évnél. Néhány tízezerre tehető azoknak a járműveknek a száma, amelyekbe még biztonsági övet sem szereltek. Ezeknek a gépkocsiknak a vezetői és utasai fokozott veszélynek vannak kitéve. Figyelemfelhívás mindenképpen indokolt.
6. Biztosan állítható, hogy a 2008. évi kedvezőbb baleseti számok a szigorúbb hatósági ellenőrzéseknek és a passzív biztonsági elemek fokozott alkalmazásának köszönhetők. Egyetértünk, és teljes erőnkkel támogatjuk azt a rendelkezést, melynek lényege: csak közlekedésre alkalmas járművekkel és a szabályokat betartó járművezetőkkel lehet megoldani a balesetek csökkentését.
7. A gyalogoselütések 40,5%-a kijelölt gyalogátkelőhelyen történt. Döbbenetes adat! Agresszivitásra épülő világunk jellemzője. Azonnali, drasztikus intézkedést igényel. Mindemellett a gyalogosok öngyilkos cselekvései is tetteket követelnek.
8. Fontosnak tartjuk kiemelni, hogy a járművek számának három és félszeres növekedését nem „követte” a balesetek száma.

2008. évi baleseti statisztika (Dél-dunántúli régió)

Jellemző	Baranya		Somogy		Tolna		Régió	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007
Balesetek száma	684	727	669	701	407	476	1760	1904
eltérés (eset)	-43		-32		-69		-144	
eltérés (%)	-5,91		-4,565		-14,5		-7,56	
Halálos	35	45	38	34	33	29	106	108
eltérés (db)	-10		4		4		-2	
eltérés (%)	-22,2		11,765		13,79		-1,85	
Súlyos	223	257	259	261	159	184	641	702
eltérés (eset)	-34		-2		-25		-61	
eltérés (%)	-13,2		-0,766		-13,6		-8,69	
Könnyű	426	425	372	406	215	263	1013	1094
eltérés (eset)	1		-34		-48		-81	
eltérés (%)	0,24		-8,374		-18,3		-7,4	
Áldozatok	37	49	39	37	39	35	115	121
Ittas okozók	101	102	111	135	57	80	269	317
Ebből halálos	2	0	6	5	4	3	12	8

Út. hossza 1000 km-ben		12		11		8		31
Gépk.száma (10 000 db)		14		11,4		8		33,4

1000 km-re eső baleset	57	60,6	60,8	63,7	50,9	59,5	56,8	61,4
10 000 gk.-ra eső baleset	48,9	51,9	58,7	61,5	50,9	59,5	52,7	57

1000 km-re eső halálos	2,9	3,75	3,4545	3,27	4,125	3,25	3,41	3,54
10 000 gk.-ra eső halálos	2,5	3,21	3,33	3,15	4,125	3,625	3,17	3,29

Megítélésünk szerint ez az adat publikációra érdemes. Bemutathatnánk, hogy a járművezetők nagyobb hányada betartja a szabályokat, és a hazai gépjárművezetők sem rosszabbak a nyugatiaknál, ha megfelelő technikával rendelkeznek. Természetesen nagyon sokat jelentett az ellenőrzések szigorítása, igazolva azokat, akik még elrettentőbb szigorítást szorgalmaznak. Egyetértünk velük!

9. A 2008. évi régiós baleseti statisztika igazolja az erőfeszítések realitását. Természetesen még nincs ok ünneplésre, de biztosan állítható, hogy a széles társadalmi rétegeket megmozgató mozgalmunk eredményes lehet. Alig hihető, hogy a halálos balesetek száma 17%-kal csökkent a régiókban. Fantasztikus eredmény lenne, ha az Európa Kulturális Fővárosa évére a régiókban teljesíteni lehetne az uniós elvárásait.
10. A baleseti adatok összehasonlíthatósága érdekében „kidolgozott” javaslatok közül azzal a hányadossal lehet legjobban operálni, amelynek a számlálója a térségben bekövetkezett balesetek száma, nevezője pedig a vizsgált térségben nyilvántartott gépkocsik számának ezred része.

Tennivalók 2009-ben

1. Régiók mindhárom megyéjében a balesetek valós elemzését minden hónapban el kell végezni. A minden apró momentumra kiterjedő munkával feltárható lenne pl. a biztonsági öv használata, a vezető gyakorlata, típusjártassága, útestismerete, iskolai végzettsége stb. A gyakori „balesetezők” az adafeldolgozás kapcsán kiszűrhetők. Megfontolandó azok - bizonyos baleset elkövetése után - kötelező orvosi, pszichológiai vizsgálatának elrendelése. A megállapításokat a helyi médiában közzé kell tenni. Az elemzésre ó tagú bizottságot kellene megbízni, az alábbi összetételben: rendőrség, MBB, közútkezelő, KTE, önkormányzat és szakértő. Az elemzéseket havi egy alkalommal lehetne lebonyolítani. Baranyában várhatóan februárban kezd meg munkáját a megyei rendőrfőkapitány által felkért bizottság.
2. Az elemzések tömörítvényét fontos lenne átadni a járművezető-képző iskoláknak, hogy ismertessék hallga-

tóikkal. Minden szakterületen tartanak balesetvédelmi oktatást, érdemes lenne bevezetni ezt a gyakorlatot a járművezető-képzésben is.

3. Az akció akkor lenne hatásos, ha a gépjárművezetők többsége támogatná. Az önkéntességet találó felirattal ellátott matricával honorálhatnánk.
4. Az önkormányzatok, biztosítók, közútkezelők, polgárőrség, gépjárműoktatók és a tanuló ifjúság jelenléte, aktív közreműködése nélkülözhetetlen. A kialakítandó kollaboráció jótékony hatása más területekre is áttérjedne, segítvén közös céljainkat.
5. A MAK, a régió elnökségének javaslatára, megfelelően kidolgozott értékelés alapján, hajlandó visszaállítani a „Balesetmentes Közlekedésért” plakettek adományozását. Az értékelés formáját a lehető leggyorsabban el kell készíteni. Felkérjük a régió elnökségét a javaslat alapjainak kidolgozására.
6. Törekvéseink nem lesznek eredményesek a sajtó segítségével nélkül. A MAK, az Autósélet hasábjain keresztül tudja informálni a klubtagokat, de a lakosság 95%-ához nem tudja eljuttatni a szükséges ismereteket, felhívásokat. Keresni kell olyan személyeket, akik találnak kapcsolatot a médiához. Ha ez megvalósítható, akkor ki kell nevezni egy „szóvivőt”, aki napi híryanagot tud szolgáltatni.
7. Havonta egy alkalommal összefoglaló jelentést kell küldeni a megyékben működő különféle hivatalok számára. A gyors és kis költséggel járó információkat e-mail segítségével kell eljuttatni. A címek gyűjtését a MAK Régió Elnöksége befeljezte.
8. A kistérségi tv-adók vezetőinek megnyerése elengedhetetlen. Műsorikon sugározni lehetne minden fontos információt, ezzel be tudnánk kapcsolni a nagyobb városoktól távolabb élőket is. Ez nemcsak szükséges, de szép feladat is.
9. Multinacionális cégek, rendelők bemutatópultjain, hivatalok, nagyobb orvosi rendelők váróiban folyamatos tv-műsorok láthatók. Biztosan meg lehet kérni a vezetőket, hogy vegyék műsorra az általunk biztosított közlekedési anyagot is.
10. Az alapfeladatok kidolgozása alkalomával felmerült egy régiós konferencia szervezésének szükségessége.

Megjelentek az Autodata Testwerte 2009 és Autodata Diesel-Testwerte 2009 című kiadványok!



Testwerte 2009

Kiadó: Autodata. Terjedelem: 864 oldal. Nyelv: német
Bruttó ár: **39 060 Ft**

1999-2009 között gyártott benzinüzemű személygépkocsik és kis-hasznójárművek beállítási adatai., Gyűjtésbeállítás és kipufogógáz-ellenőrzés, Karbantartás, ellenőrzés, beállítás, Kenőanyagok és feltöltési mennyiségek, Tüzelőanyag-rendszer, Meghúzási nyomatok, Féktárcsák és fékdobok



Diesel Testwerte 2009

Kiadó: Autodata. Terjedelem: 736 oldal. Nyelv: német
Bruttó ár: **39 060 Ft**

1997-2009 között gyártott dízeles személygépkocsik és kis-hasznójárművek beállítási adatai., Üzemanyagrendszer, Adagoló szállításkézdete, Kipufogógáz-vizsgálat, Karbantartás, ellenőrzés, beállítás, Kenőanyagok és feltöltési mennyiségek, Izzógyertyák, Meghúzási nyomatok, Féktárcsák és fékdobok

A kiadványok megrendelhetők:

Maróti Könyvkereskedés Kft.

1205 Budapest, Nagyköri út 91.

Tel./fax: 285-6608

E-mail: info@marotikonyvker.hu

www.marotikonyvker.hu