

A közlekedésért mindannyian felelősek vagyunk

Interjú dr. Antal Zoltánnal

Szerencsénkre számosan vannak köztünk olyanok, akik elkötelezetten egy életet szenteltek a közúti közlekedés ügyének, a szakma művelői, közszereplői voltak, és ma is azok. Tudásuk, felhalmozódott tapasztalatuk, átfogó világlátásuk nagy értéket képvisel, a köz számára tényleges értéke azonban csak akkor van, ha megosztják, illetve meg tudják osztani másokkal, közkinccsé teszik, vitára bocsátják. A mai adminisztratív és szakmai vezetés rovására erősen írandó, hogy erre a rendkívül értékes szellemi potenciálra alig támaszkodik, tanácsaikkal nem él. A szakmai közéletnek szinte nincsenek fórumai, nem a ma divatos és egyébként szükséges civil fórumok, hanem szakembereket összefogó, koncepciókat felvető, megfogalmazó műhelyek. A rohanó világban nincs ezekre idő? Nincs idő átgondoltan bevezetni, kiérlelni dolgokat? Úgy tűnik, nincs. Gyors, hatásukban át nem gondolt intézkedések, majd korrekciók sorozata, ez jellemző a mára. Átgondolt koncepciót, okos döntéseket, a megvalósításban következetességet és reális ütemezést hiányol ma sok felelősen gondolkozó szakember.



Dr. Antal Zoltán, a pécsi Mérnök-Szakértői Kft. tulajdonosa a bevezetőben említett szakemberek sorába tartozik. Életútja, mai tevékenysége ezer szállal kötődik a közlekedéshez, annak számos ágához a közlekedésbiztonságtól, a hatósági járművizsgálatokon át az igazságügyi műszaki és baleseti szakértésig. Felolvastva a bevezetőt kérdezem tőle, egyetért-e a megfogalmazottakkal.

■ Sok olyan súlyos közlekedési probléma van ma, és látjuk, hogy számos ma még csak embriális állapotban van, de hamarosan nagy gondot fog okozni, melyek kezelésére nem elegendőek ad hoc intézkedések. Szakértők és civil szervezetek által alaposan átgondolt, hosszú távú cselekvési program kell. Én is úgy gondolom, hogy a 24. órában vagyunk, sok időt elveszítettünk.

Sokéves szakértői tevékenységem során azt tapasztaltam, hogy a közúti balesetek jelentős része, akár 95%-a nem elsősorban vezetéstechnikai okok miatt következik be. A balesetet okozó járművezetők általában akkor kerülnek először balesetbe vezető helyzetbe. Ilyenkor a baleset szükségszerűen bekövetkezik

annak ellenére, hogy több olyan körülmény is felmerült előtte, amely már utalhatott volna egy baleset bekövetkezésének a lehetőségére, csak nem tulajdonítanak ennek jelentőséget, vagy nem is ismerik fel azt.

Amennyiben eljutunk oda, hogy ezeket a veszélyhelyzeteket tudatosan megismertetjük a járművezetőkkel, akkor nyilvánvalóan a balesetek számát minden egyéb közlekedési tényezőtől függetlenül (jármű, út) radikálisan csökkenteni lehet. Nem az a jó autóvezető, aki a vészhelyzetből kivágja magát, hanem az, aki abba bele sem kerül!

■ Hogyan lehet ezt elérni?

■ Ma már léteznek olyan korszerű járművezetési szimulátorok, amelyekkel az egyes veszélyhelyzetek valóságghű módon bemutathatók. Annak sikeres vagy sikertelen megoldása tréninget jelent a gyakorló számára. Úgy gondolom, ez a módszer lehet az egyik leghatékonyabb eszköz az 50%-os halálos baleseti szám csökkentésére, amely EU-s előírás is.

Éppen ezért rendelte meg sikeres GVOP-pályázat támogatásával a Mérnök-Szakértői Kft. az

FT-SP-200-as személygépkocsi és a Honda-gyár által készített motorkerékpár-vezetési szimulátort.

Visszatérve az alapgondolathoz, az a véleményem, hogy szimulátoron egy baleset virtuális átélése – annak akár a legtragikusabb következményével – a felelőtlen járművezetéssel szemben visszatartó hatású lehet. Természetesen tudom, hogy ez önmagában nem fog valamennyi járművezetőt visszatartani a „sebességmámor” elérésének vágyától, de talán fokozza az önkontrollt.

■ Miután a közúti járművek teljesítménye, ezzel együtt a haladási sebessége egyre nagyobb, úgy a baleset előfordulásának lehetősége hatványozottan fennáll. Felkészült ennek uralására az átlag autóvezető?

■ Az a véleményem, hogy nem. Van egy műszaki határ, ez sebességhatár, amelynél már nem bízhatunk a járművezető vezetési képességében, és ez már felveti a járműkonstruktőrök és a hatóságok felelősségét is. Senki sem tudja azt, maga a járművezető sem, hogy miként fog cselekedni például motorkerékpárral 200 felett haladva egy váratlan vészhelyzet esetén.



■ Azért nehéz kérdés ez, mert a KRESZ tartalmazza a sebességhatárokat, és ezért nem foglalkozunk például az oktatásban azzal, hogy a „szabálytalan tartományban” haladva hogyan hárítsunk el vészhelyzeteket.

■ A nagy teljesítményű járművek vezetése több ismeretet, gyakorlatot kíván, ezért a jogosítvány kategorizálása például a motorkerékpárnál és a lassú járműveknél megtörtént. Ennek ellenére a közúti járművek teljesítményének növekedése egyre súlyosabb baleseteket eredményezett a közelmúltban is.

Én is a jogkövető magatartás híve vagyok – nem is lehet ez másképpen. A jogosítvány megszerzése nem autósport-vezetői iskolát jelent. Az említett szimulátornak itt van alapvető jelentősége, virtuálisan bemutatni, érzékeltetni, átéltetni a kritikus helyzeteket, rádöbbszteni a kockázati tényezőkre.

Véleményem szerint a száguldozó vezetők nem vezetni nem tudnak, hanem nem mérik fel annak kockázatát. Veszélyt jelentenek saját magukra, a környezetükre egyaránt.

■ Mit kellene tenni, már csak azért is, hogy elérjük az európai halálos közúti baleseti cél-előírányzatot?

■ Sok fontos intézkedés van, illetve lenne, melynek részletes kifejtésére most nincs mód, ezek sorában azonban hadd utaljak vissza a szimulátorra. Egy merésznek tűnő gondolatot azonban szeretnék az olvasókkal megosztani. Az, hogy a járműteljesítmények már elértek egy olyan mértéket, amelyek lényegesen meghaladják a szükséges igényeket, talán nem vitatható. Szerintem újra kellene gondolni a közúti jármű szerepét. Szét kell választani a közlekedési eszközt és a sportolás céljára alkalmas szerkezeteket. Ötletszinten említettem meg, nem biztos, hogy 160-nál gyorsabban kell, hogy haladjon a személygépkocsi, motorkerékpár akkor, ha azt a közúti forgalomra gyártották.

■ Térjünk más területre, kérem, mutassa be vállalkozását, ismertessen meg a továbbfejlesztési terveivel!

■ Vallom én is, hogy „maradjon a suszter a kapufánál”, azaz maradjon az ember azon a területen, amihez ért, amibe beledolgozta magát. Ez azonban ma fokozott dinamikát, vállalkozói több lábbon állást követel meg. A vállalkozás és munkatársaim biztonsága érdekében ez vezérel engem is. Ma zöldkártya és vizsgahely vagyunk, eredetiségvizsgálatot is tudunk végezni. Igazságügyi közlekedési és balesetelemző szakértői tevékenységet is ellátunk, továbbá járműtervezési, műszaki szakértési területen is vállalkunk munkát. Hamarosan közlekedési ügyekben jogi tanácsadást és képviselést is ellátunk és megkezdjük a gépjárművezető-képzést.

■ Miként illeszkedik ebbe a körbe a szimulátor?

■ A motorkerékpár-szimulátort, ami már megvan, és a most telepítés alatt álló személygépkocsi-szimulátort, mely ma az országban a legkorszerűbb változat, a gépkocsi-vezetői elméleti képzésbe mi alapszolgáltatásként illesztjük be. Másrésztől mindenkinek rendelkezésre bocsátjuk, aki ezt igényli, legyen az akár úrvezető, akár hivatásos gépkocsivezető. A közeljövőben talán az utánpótlás képzésben is kötelezővé lehetne tenni. Szóval nem ársversenybe akarunk belemenni, hanem pluszt akarunk és tudunk adni.

■ Összefoglalva is elmondható mindez?

■ A régió vonatkozásában olyan komplex közlekedési, szakmai létesítmény működtetése a célunk, amely a közlekedés alapelemei, a közúti jármű és járművezető vonatkozásában – nem csak üzleti alapon – hozzájárul a közlekedési körülmények és szolgáltatások javításához.

■ És akkor lássuk a harmadik témakörünket, a járművizsgáztatás ügyét. A kedves olvasónak elmondom, hogy dr. Antal Zoltán autógépészmérnök 1979–1999

között a Baranya megyei Közlekedési Felügyelet igazgatója volt, így a járművizsgáztatás, és általában a hatósági járműműszaki kérdések nem állnak távol tőle. Vizsgálati technológia kérdésekben korábban a telephelyén több üzemi kísérlet folyt, és a Budapesti Műszaki Egyetem megbízása alapján a zöldkártyatanfolyamoknak is ők adtak helyet a régióban. Úgy tudom, nemrégén jogosította

fel a Nemzeti Közlekedési Hatóság a Mérnök-Szakértői Kft.-t járművizsgáztatásra.

■ Igen, idén egy új rendszer indulásakor kaptuk meg a jogot. Az integrált vizsgáztatás számos nehézségével szembesülünk, úgy, mint mindenki ebben a körben. De nem is a technikai, informatikai nehézségekről szeretnék szólni, azokon előbb-utóbb túl leszünk. Én inkább két, szerintem elvi kérdést vetnék fel. Az egyik az, hogy a járművizsgáztatási megvizsgálási, szakértői tevékenységet és a hatósági, elsősorban ellenőrzési tevékenységet szét kell választani. Ne legyen az állam piaci szereplő! Nagyon vegyes a kép a járművizsgáztatás szolgáltatási piacán, mert nincs igazi versenyegyenlőség. Ma például számos, szerintünk indokolatlan, előíráskötelezően betereli a járműveket a hatósági vizsgahelyekre. Az NKH vizsgabázisain jóval olcsóbban lehet egy gépjárművet levizsgáztatni, mint a vállalkozói kézben lévő vizsgálóállomásokon. Vizsgahelyek költségei mások. Az ügyfél ezt nem érti! – és minket átveréssel vádol meg. És máris elértem a második problémakörhöz, az ezt a tevékenységet végző vállalkozások jövedelmezőségének a kérdéséhez.

A vizsgálóállomásokon a járművizsgáztatás költségét a mai vizsgadíj-visszatérítések mellett „tisztán” ellátni nem tudják, ezért többnyire mondvacsinált plusz szolgáltatást is kiszámláznak. Ebbe sajnos belekényszerülnek, és ha „trükköznek és mutyiznak”, akkor nem lehet a megkívánt tiszta képletben dolgozni. Véleményem szerint felül kell vizsgálni a rendszert, mind a rentabilitás, mind a struktúra szempontjából!

■ Dr. Antal Zoltánt és a Mérnök-Szakértői Kft.-t a szakmában sokan ismerik, mint a „típusbizonyítvány-CD” szerkesztőjét és kiadóját. Kérem, mondja el, hogyan áll ma a CD ügye, és azt, hogy miért tartja szükségesnek a típusbizonyítványok használatát a járművizsgálati munkában!





■ Igazságügyi műszaki szakértőként 27 éve dolgozom. Ezalatt mintegy 6000 db közlekedési balesetben adtam elsősorban rendőrségi, igazságügyi szervek részére szakvéleményt. Az évek során tapasztaltam, hogy a közúti járművek okmányai, a forgalmi engedélyben lévő adatok sok esetben eltérnek a gyári adatoktól, például ami a vontathatóságot, a különböző tömegadatokat stb. illeti. Vannak olyan adatok is, amelyek nem is szerepelnek a forgalmi engedélyben: gumiköpeny mérete, egyéb méretek, felépítmény jellege stb. Mindezekből adódóan egy konkrét jármű megfelelőségének tanúsítása csakis akkor lehet megnyugtató, amennyiben az adott időpontban az egyes jellemzők tételes összehasonlítása a gyári, vagy ennek hiányában a típusbizonyítványban előírtakkal megtörténik. Különösen fontos ez a követelmény a közlekedésbiztonsági berendezéseknél. Példákat tudnék sokáig sorolni, amely ügyekben a közvetlen ok-okozati, ill. közreható szerepben felmerült a szakértői vizsgálat kapcsán az ügyben érintett, a járművizsgálattal korábban foglalkozó dolgozó felelőssége. Ezeket itt én most mellőzöm, inkább arra utalnék, hogy mindegyiknek ugyanaz az alapja. A különböző járművizsgálatok – műszaki vizsga, javítás utáni ellenőrzés, átalakítások vizsgálata, szakértői-tervezői tevékenységek stb. – során sem a hatóság, sem a különböző szolgáltatók, az üzemeltetők még kevésbé nem rendelkeznek olyan adatbázissal, amelyből a számára szükséges legfontosabb műszaki jellemzőket meg tudják ismerni és felelős döntést tudnak hozni. A vállalkozói szférába történő kikerülesem után határoztam el, hogy létrehozok egy olyan

elektronikus adatgyűjteményt, amely lehetővé teszi, hogy a különböző járművek műszaki adatai az ezzel foglalkozók számára hozzáférhetők legyenek még akkor is, amikor már az adott járműtípus típusbizonyítványa lejár, de azt értelemszerűen ettől függetlenül még hosszú évekig üzemeltetik. Ennek megvalósítására kerestem meg az akkori Közlekedési Minisztériumot és a Közlekedési Főfelügyeletet, akik támogatták az elképzelésemet. A minta elkészítése után engedélyt kaptam a teljes adatbázis összeállítására, szerkesztésére, ill. annak forgalmazására 2003-ban. Ez nyilvánvalóan azért történhetett, mert mindkét szervezet felismerte, hogy ez a termék egyértelműen biztonságosabbá teszi a járművizsgálatokat, ezzel a közlekedés biztonságát is javítja. Az elmúlt három év alatt a frissített verziót sok más járműjavító, közlekedési szakember, a közlekedési hatóságok döntő többsége rendelt meg és használta naponta a mindennapi munkája során. Számtalan esetben jelezték, hogy az adatgyűjtemény rendszeres használata – különösen a műszaki vizsgák alkalmával – milyen problémák felszámolását, hibák kijavítását segítette elő. Éppen ezért folyamatos volt az igény a minél gyakoribb frissítésre is. Az elmúlt években végzett folyamatos szerkesztés és terjesztés révén ma már kb. 500 felhasználó rendelkezik az általam szerkesztett adathordozóval. A legújabb frissítés megkezdése előtt szereztem tudomást arról, hogy a Nemzeti Közlekedési Hatóság által elkészült a „felügyeleti kiadású” CD-lemeze, így az adatgyűjtemény további szerkesztését abbahagytam. A munka befejezéséről írásban tájékoztatást küldtem a

Nemzeti Közlekedési Hatóság vezetőjének. A tájékoztatást – feltehetőleg – tudomásul vették, ugyanis arra választ nem kaptam. Sokan másokkal együtt várjuk az új termék megjelenését, mert az időközben megjelent újabb típusok adataira szükségünk lenne. A személyes és mások általi érdeklődésre azt a választ kaptuk, hogy az ígért adatbázis nem készült el.

■ Nem lenne teljes a kép, ha nem ejtenénk szót szakmai szervezetekről, mert úgy gondolom, hogy a közügyek iránt felelősséget érző embernek aktívan részt kell vennie ezek munkájában.

■ Nemrég vagyok tagja az AOE és az EME szakmai érdekvédelmi egyesületeknek, így feltehetően nem is vagyok a teljes ismeret birtokában. Az autós szakmai érdekvédelmi szervezetek sajnos nagy mértékben megosztottak. Pedig szükség lenne mind az ad hoc, mind a hosszú távú összefogásra, mert a megosztottságot az asztal túloldalán ülők ki tudják használni. A rendeletalkotó és a főhatóság alapkérdésekben sem képes vagy nem akarja a szükséges minimumot deklarálni, mint az egyes tevékenységek gyakorlásának jogi, közgazdasági feltételei; liberalizációhoz való viszony és még sok más dologban. Ilyen helyzetben nem lehet meglepő, hogy „pletyka” szinten értesülünk olyan szakmai változásokról utólag, amelyekről az érintettek, az érdekképviselők véleménye álláspontom szerint megkerülhetetlen.

A kérdésre a választ az illetékesek úgy fogalmazták meg, hogy a struktúraátalakítás csak szűk körre tartozik. Majd a szakmai részletek megfogalmazásához szükség lesz (lehet) az érintett autós szakmai érdekképviselők, vállalkozások, autós szakemberek véleményére is. A nagy kérdés továbbra is az, hogy milyen hatékonyak-e az autós érdekvédelmi szervezetek? Képesek-e megfelelő kritikát és önkritikát gyakorolni? Strukturálisan olyan formában működnek-e, amely nem oka annak, hogy ez a helyzet kialakult? Úgy gondolom, hogy a jövőbeni feladatok megfogalmazásánál át kellene tekinteni, hogy a különböző érdekvédelmi szervezetek között nem lehetne-e az egyes szakmaspecifikus tevékenységeket integrálni az adott érdekvédelmi szervezethez történő tartozásának feladása nélkül. A műszaki vizsgáztatás, a járműértékesítés, a javítás, bontó stb. más-más speciális szakmai tartalmat hordoz. Ebből adódóan még olyan kérdésekben is elbeszélünk egymás mellett, amelyekben egyébként egyet lehetne érteni. A közlekedés minket érintő kérdéseiben és természetesen vállalkozásaink érdekében ma nagyobb szükség van az összefogásra, egységes javaslatételre, ügyeink kézbevitelére, mint bármikor korábban.

■ Köszönöm a beszélgetést!

DR. NAGYSZOKOLYAI IVÁN

www.mernokszakertoi.hu