



Tarts velünk, legyél a Partnerünk! A Közlekedési Kultúra Napja

Épp három éve, 2015. május 11-én rendezték meg először „A Közlekedési Kultúra Napja” című eseményt, nem titkoltan hagyományteremtő szándékkal. Akkor 15 szervezet csatlakozott a rendezvényhez, 2017-ben azonban már közel 60 társaság hívta fel a figyelmet programjaikkal, aktivitásukkal a közlekedési kultúra fontosságára. 2018-ban az MKFE is csatlakozott a Közlekedéstudományi Egyesület Közlekedésbiztonsági Tagozata (KTE) által koordinált rendezvénysorozathoz. A Közlekedési Kultúra Napja 2018. május 11-én, illetve kapcsolódó programjai azon a héten kerülnek megrendezésre.

Egyesületünk tagjai, illetve a tagvállalkozások munkavállalói nap mint nap aktívan részt vesznek a közlekedésben, életükben kiemelt szerepe van a biztonságra való törekvésnek. A biztonságos, kulturált és környezettudatos közlekedés mindannyiunk érdeke, hiszen családok megélhetése múlik rajta, nem beszélve arról, hogy mennyi stressztől megkímélhetjük magunkat, ha nagyobb türelmet tanúsítunk az utakon. A Közlekedési Kultúra Napjának célja, hogy az év minden napja a kulturált, biztonságos közlekedés napja legyen a közúti, a vasúti, a vízi, a légi, az egyéni és a közösségi közlekedés terén egyaránt.

A biztonság tudatos közlekedés mellett kiemelt fontossága van, hogy egyre szélesebb körben elterjedjen a közösségi közlekedés, illetve a környezettudatos közlekedés kultúrája is. Az esemény idei szlogenje: Tarts velünk, legyél a Partnerünk! Ennek szellemében május második hetében több, a közlekedés szereplőjéhez közvetlenül szóló, látványos, magas színvonalú rendezvény, aktivitás lesz országszerte, valamint a rendezvénysorozat keretein belül több pályázatot is meghirdetett a KTE. Mindezekről folyamatosan tájékoztatjuk tagjainkat.

Az MKFE, a Magyar Közlekedési Szövetség és a Magyar Autóklub közös kezdeményezéseként elindul egy országos kampány, amely a városi közlekedés biztonságosabbá tételét célozza. Ennek alapkövei az előzékenység és a türelem, amelyek a szabálykövetés mellett elengedhetetlen és tudatosan is fejleszthető feltételei annak, hogy biztonságosan célba érjünk, tegyük ezt akár személyautóban, akár kamion vagy autóbusz volánja mögött ülve.

A szervezők abban bíznak, hogy a 2018-as rendezvények, aktivitások újabb építőkövei lesznek annak a törekvésnek, hogy „A Közlekedési Kultúra Napja” a közlekedők és a közlekedésben dolgozók ünnepnapjává váljon. ■

**Stresszmentesen az utakon.
Vajon csak álmom?**

Közlekedjünk okosan

Türelmetlenséggel, udvariatlansággal, hangos túlközléssel, sőt agresszióval is nap mint nap találkozunk az, aki a volán mögé ül. Csupán centikben és néhány percben mérhető előnyre teszünk szert, amikor nem engedjük besorolni a sávváltással próbálkozó járművet, pedig az előzékenység sokszor hatékonyabb lenne. A járművezetőkben felgyülemelő stressz ugyanis halmozottan járul hozzá a balesetekhez, ami aztán még nagyobb dugókat eredményez. És a spirál elindul... Hogyan állíthatnánk meg ezt a folyamatot? Mivel járulhatunk hozzá, hogy egyszerűen csak jobban érezzük magunkat vezetés közben? Többek között erről is kérdeztük a „Közlekedj okosan!” kampány egyik kezdeményezője, a Magyar Közlekedési Szövetség elnökét, dr. Várszegi Gyulát.

– Elnök úr, hogyan látja; van-e közvetlen összefüggés a társadalmi frusztráció és a közlekedési morál alakulása között? Egyébiránt, milyennek ítéli meg a hazai közlekedés biztonságát, illetve kultúráját?

– Valószínű, hogy van ilyen összefüggés, amit talán bizonyít, hogy a konszolidáltabb társadalmakban – mint például Ausztria, Németország – toleránsabbak, kevésbé ingerlékenyek a járművezetők. Ez azonban elsősorban nem morális kérdés, sokkal inkább a neveltetéssel függ össze, persze vannak intellektuális különbségek is. Erkölcsei, morális vonatkozása annyiban lehet, hogy nálunk

a közvélemény általában nem ítéli el annyira a deviáns, kulturálatlan magatartást, és ez nem csak a közlekedésben részt vevőket illetően van így. Azzal áltatom magam, ha alkalomadtán ráirányítjuk a figyelmet a viselkedési anomáliákra, jó irányba tudjuk alakítani az autós közvéleményt.

– Ismerjük a sztereotípiákat és előítéleteket a kamion- és buszsofőrökről. Valóban rosszabbul teljesítenek a hivatásos járművezetők a közlekedésbiztonság és az udvariasság terén?

Esetleg több balesetet okoznak, mint a közlekedés többi szereplője?

– Őszintén szólva én nem találkoztam olyan előítélettel, hogy a hivatásos gépkocsivezetők – buszsofőrök, kamionosok – jobban veszélyeztetnék a közlekedésbiztonságot, vagy udvariatlanabbak lennének. Talán az okozhatja ezt a negatív megítélést, hogy az őket érintő balesetek igen súlyosak, nagyobb közfelfűnést keltenek, nagyobb port kavarnak a médiában. Én inkább azt tapasztaltam, hogy ilyen téren a motorosok és az „izomautósok” marasztalhatók el leginkább.

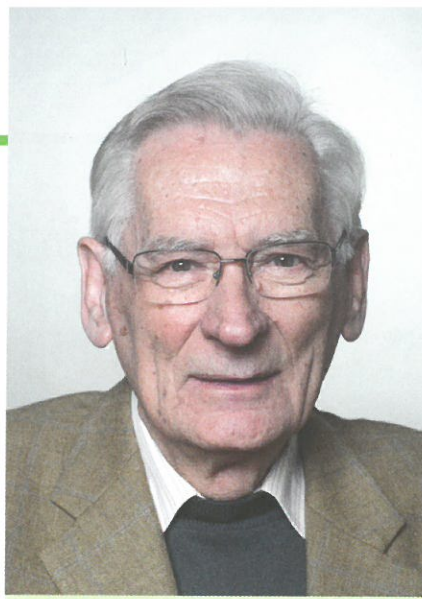
– Mivel tudnának hozzájárulni a hivatásos gépkocsivezetők, illetve az őket foglalkoztató fuvarozó vállalkozások, hogy javuljon a közlekedési morál?

– A gépkocsivezetők a jó példával, a vállalkozók, cégtulajdonosok a balesetmentes közlekedés elismerésével, honorálásával. A kisebb közösségekben is az legyen a követendő, elismerendő, aki jó példával jár elől ezen a téren, ne pedig az ügyeskedő, szabályszegő és erőszakos járművezető.

– Köztudott, hogy sok fuvarozó vállalkozás komoly munkaerőhiánnyal küzd, ma már nem olyan vonzó a sofőrpálya, mint egykor. Véleménye szerint hozzájárulhatna a közlekedési morál javulásához, hogy több fiatal válassza a hivatásos járművezetői szakmát?

– Annak ellenére, hogy az utóbbi tíz-húsz évben a technika fejlődése révén a járművek komfortja ugrásszerűen javult, a hivatásos gépkocsivezetés munkakörülményei nem könnyűek, a fizikai és idegi igénybevétel nagyon megterhelő – ehhez hozzájárul a közlekedés is.

A pálya vonzerejét az adja, hogy a gépkocsivezető, amikortól megkezdji a szolgálatot, attól a maga ura, ez kevés szakmára mondható el. A fiataloknak ez a perspektíva még mindig vonzó lehet,



DR. VÁRSZEGI GYULA

„Nagyon nagy szükség lenne arra, hogy a közlekedési kultúra nagyobb hangsúlyt kapjon az oktatásban.”

és itt nemcsak a fiúkra, hanem a nőkre is gondolok. Véleményem szerint alulreprezentáltak ebben a szakmában.

– Lát arra esélyt, hogy a közlekedési kultúra „beépüljön” az oktatásba, majd a járművezető-képzésbe, hogy az emberi attitűdök fontossága nagyobb hangsúlyt kapjon a gyakorlati, műszaki és elméleti oktatás mellett?

– A legnagyobb mértékben szükség lenne erre. Az, hogy a pályaalkalmassági vizsgálatoknak már része a pszichikai megfelelőség vizsgálata, alátámasztja ezt az igényt. Helyes törekvés, hogy ahogy fegyverviselésnél is vizsgálják a mentális kérdéseket, képességeket, ezt megteszik a hivatásos vezetőknél is, hiszen rossz kezekben egy 20-40 tonnás jármű veszélyesebb a fegyvernél (erre sajnos az utóbbi időkben volt néhány példa).

– A városi közlekedésben tanúsított előzékenységet és türelmet népszerűsítő kampány megszervezését hivatali elkötelezettsége és személyes ambíciója is motiválta. Azt lehet tudni, hogy sokan követik önt a baleset-megelőzés társadalmi fontosságában, de elegendő? Mennyire könnyű szövetségeket találni?

– Igen, a kulturált közlekedésért kampány – ami nem nekem jutott eszembe – olyan téma, ami megérdemel minden erkölcsi és szakmai támogatást. Örülök, hogy akiket ebben az ügyben megkerestem – többek között a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületét is –, első szóra csatlakoztak és segítettek.

– Miként vélekedik a baleset-megelőzés aktuális helyzetéről, ön szerint az autonóm járművek megjelenése az utakon mennyiben rajzolja át az Unió baleseti térképét?

– A technikai feltételei már megvannak az autonóm járművek alkalmazásának, van azonban némi aggályom a széleskörű elterjedésével kapcsolatban.

Milyen célja van az alkalmazásnak? Gazdasági? Kényelmi? Biztonsági? Egyik kérdésre sem ismerek megnyugtató választ. Ha csak a biztonságot tekintem, különösen egy átmeneti időszakban, amikor a sofőr vezette járművek mellett már önvezető járművek is bekapcsolódnak a közlekedésbe, minden bizonnyal megnő a baleseti kockázat.

Egyébként, a ma már széles körben alkalmazott, ún. passzív biztonságot szolgáló alkalmazások (sávelhagyásra figyelmeztető, éberség-ellenőrző, ütközést megelőző stb. berendezések) elsősorban az országúti biztonság javításában játszanak szerepet. Ha az autonóm járműveket nézzük, ezek esetében is a helyközi közlekedésben látom az említett alkalmazások hasznát, vagyis ezekkel csökkenthető a balesetek előfordulása.

– Végül hogyan látja, merre tart a 21. század közlekedési tendenciája?

– A fejlődés gyorsuló, számolni kell ennek „következményeivel” is. A technikai fejlődés, ami az utazási sebesség gyors növekedését tette lehetővé, magával hozta a nagy távolságú utazások számának emelkedését, és megkönnyítette az ország, a világ bármely pontjának gyorsabb elérhetőségét. Ez azonban felveti a társadalmi egyenlőtlenségek problémáját, és együtt jár a közlekedési eszközök számának növekedésével, ami viszont környezetvédelmi problémát jelent, és az energiaforrások korlátjába ütközik. Két kihívást látok: az egyik társadalmi, a másik technikai jellegű. Ha a fejlődés eredményeit élvezni akarjuk, az ilyen jellegű következményeket is számításba kell venni és kezelni kell azokat.

Talán illúzió, de úgy képzelem el, hogy a jövőben az automatizált közösségi közlekedés szolgálná ki a munkába utazók igényeinek túlnyomó részét, az egyéni közlekedés pedig inkább a szabadidős tevékenység része marad. A városi miliő pedig több teret, jobb környezetet biztosít olyan közlekedési módoknak, mint a kerékpár és a gyaloglás.

■ Mohácsi Anikó