



A Fővárosi Közlekedésbiztonsági Tanács híradója autósoknak és gyalogosoknak

AZ OKBT PLENÁRIS ÜLÉSE

„Társadalmi üggyé vált a közlekedés biztonsága”

Közútjaink jellemzője — állapította meg az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács mai plenáris ülésének beszámolója —, hogy nagyobb zavarok nélkül, folyamatosan és biztonságosan áramlik a forgalom. Tovább csökkent a személyi sérülések közötti balesetek száma, kevesebb ember vesztette életét és sérült meg közlekedési balesetek következtében. Fokozódott a közlekedők együttműködése a veszélyhelyzetek megelőzésére, általában javult a közlekedők fegyelmé, szabálytisztelő magatartása. A közlekedés biztonsága társadalmi üggyé vált, mind többen vallják, hogy a balesetek megelőzéséhez, a közlekedésbiztonság további szilárdításához mindenkinek egyéni magatartásával hozzá kell járulnia.

Kétmillió gépkocsi

Az ország gépjárműállománya közel kétmillió, ennek jelentős hányadát a több mint 1,1 milliós nagyszámú személygépkocsi park képezi, amelynek 96,4 százaléka a lakosság tulajdonában van. A múlt évben sem csökkent a kereslet a személygépkocsik iránt — változatlanul magas a vásárlási kedv. Tovább növekedett a gépjárművezetői engedéllyel rendelkező személyek száma, a rendőrhatalóságok a múlt évben több mint 116 ezer új vezetői engedélyt adtak ki. Ezzel az ország felnőtt korú lakosságának közel egyharmada, több mint 2 millió 300 ezer ember rendelkezik vezetői engedéllyel. A segédmotorkecsipárok és a kerékpárok száma rohamosan növekedik. Ez a tendencia főként a kisebb településekre és a helyi közlekedéssel nem kellően ellátott városokra és üdülő-körzetekre jellemző.

1981-ben a belföldi közúti közhasználatú személy- és áruszállítási teljesítmények 2,3, illetve 1,7 százalékkal emelkedtek az előző évhez képest. A helyi és távolsági személyszállítások során 3,6 milliárd utast szállítottak, a teherszállító járművek pedig 240 millió tonna árut továbbítottak.

A közúthálózat korszerűsítése, minőségi javítása, az autópálya-építési program — bár mérsékelt ütemben — tovább folytatódott. Előrehaladásnak tekinthető a nagyvárosok forgalom-biztonsági berendezéseinek további korszerűsítése. A jelzőlámpával irányított csomópontok, kereszteződések számának növelése fő-

leg azokon a vidéki városokban tette biztonságosabbá a forgalmi viszonyokat, ahol országos főútvonalak haladnak át.

A gépjárműszám növekedése ellenére a személyi sérülések közlekedési balesetek száma 1981-ben tovább csökkent, és ez az irányzat az utóbbi években állandósult. Bebizonyosodott, hogy a motorizáció fejlődésének nem szükségszerű következménye a balesetek számának arányos növekedése: tudatos beavatkozással mérsékelni lehet a közlekedési ártalmakat.

Hazánkban 1981-ben 18 ezer 308 személyi sérüléses közúti közlekedési baleset történt. A halálos kimenetelű balesetek száma 1472, a súlyos kimenetelűeké 7549, a könnyű sérülést eredményező események száma pedig 9207 volt. Az előző évhez képest a halálos balesetek száma 1,7, a könnyű sérüléses eseményeké 7,1 százalékkal csökkent. Sajnálatos módon tovább növekedett viszont a közút és vasút pályaszintű kereszteződésekben előforduló balesetek száma. Tavaly a közúti járművek vezetői hússzal több ilyen balesetet okoztak, mint 1980-ban. Ezek a balesetek azért következtek be, mert figyelmen kívül hagyták a sorompó piros jelzéseit, illetve a járművezetők nem tették eleget megállási kötelezettségüknek.

Az emberi életben, a testi épségben keletkezett baleseti ártalom felbecsülhetetlen társadalmi vesztesége mellett jelentősek az anyagi veszteségek is. A személyi sérüléses balesetekkel összefüggésben mintegy 2,2—2,7 milliárd forint veszteség keletkezett.

Járművezetők, gyalogosok

A balesetek területi eloszlását elemezve kiténik, hogy az összes baleset 21 százaléka Budapesten történt. A megyék közül Kislenc megyében emelkedett, tízben pedig csökkent a balesetek száma. A legnagyobb növekedés Borsod-Abaúj és Fejér megyékre jellemző. A balesetek időbeni gyakoriságában is eltolódás mutatkozik. Módosultak a nyári hónapokra jellemző, úgynevezett csúcsidőszakok, a balesetek növekedése mindinkább az őszi hónapokban következik be. Az összes halálos baleset 37 százaléka szeptember, október és november hónapokban történt.

A balesetek okozóinak és okainak összetételében az elmúlt évekhez hasonlítva nem tapasztalható lényeges változás. A balesetek negyötödét 14 633 eseményt a járművezetők okozták. A gyalogosok hibájából 3078 esemény történt. A járművezetők baleseti okai között első helyen a sebesség helytelen megválasztása áll, s változatlanul sok baleset történik az elsőbbségi jog nem adásából. A gyalogosok hibájára visszavezethető balesetek többsége az úttestre történő vigyázatlan, hirtelen lelépés eredménye. Mind a járművezetők, mind pedig a gyalogosok részéről növekedett a tilos jelzések áthaladással okozott balesetek száma.

Változatlanul súlyos és megoldatlan gond az ittas vezetés, és az ittas állapotban történt balesetokozás.

Annak ellenére, hogy a szabálysértési hatóságok — mint a megelőzés leghatékonyabb eszközét — következetesen alkalmazzák a vezetői engedélyek meghatározott idejű visszavonását. A múlt évben több mint 23 ezer esetben került sor vezető engedély visszavonására, ebből 14 ezret ittas vezetés miatt vontak be.

Bővíteni a kapcsolatot

A tennivalókat illetően az OKBT plenáris ülése úgy foglalt állást, hogy a fő feladat az emberelutestek számának csökkentése, a halálos balesetek megelőzése. Ennek érdekében tovább kell szélesíteni a partnerkapcsolatot a járművezetők és a gyalogosok között.



A mindig zsúfolt Dohány utca



Lelépünk, ne lépünk?...

INTERKRESZ • INTERKRESZ • INTERKRESZ

NEM VÁLT BE
A HORROR

Forgalmas csomópontokon figyelmeztető plakátok

Ha ittas, nem akar feltűnni ♦ Anyagi ösztönzés Argentínában

1. Sokan vannak, akik ha ittas vezetésről hallanak, csak legyintenek, mondván: elégük van az állandó figyelmeztetésekből. Am, hogy mennyire nincs igazuk, azt az Osztrák Közlekedésbiztonsági Tanács pszichológusainak egy legújabb, érdekes kísérlete is meggyőzően bizonyítja.

A pszichológusok az ittas állapotban fellépő vezetői magatartást tanulmányozták. Kiderült, hogy azok, akik ittasan ülnek a volánhoz, többnyire kinosan ügyelnek arra, hogy megtartsák az elsőbbségadási kötelezettségeket, kerülik a hirtelen fékezést és gyorsítást, és ritkán elmozdítanak. Nem hagyják figyelmen kívül a közlekedés szabályait, és főként kereszteződésekben roppant figyelmesek és óvatosak. Mi több — amíg „fel nem szabadulnak” — megtartják a sebességkorlátozókat is.

A magyarázat egyszerű: nem akarnak feltűnni...

Az említett vizsgálati megállapításokból viszont korántsem vonható le olyan következtetés, hogyha vala-

ki iszik, a volánhoz ülve mindent jól csinál. Sőt. A pszichológusok szerint — minden igyekezetük ellenére — az ittas járművezetők például sokkal távolabb haladnak az úttest jobb szélétől, mintsem azt hinnék. Más szóval, gyakrabban és sokkal inkább tartanak kocsijukkal balra, mint jobbra.

Az eredmény: frontális ütközés.

Egy másik „apróság”. Az ittas vezetők jóval kisebb követési távolságot tartanak, mint józan autós társaik, és mint azt maguk gondolják.

A következmény: belerohannak az előttük haladó járműbe.

Az alkohol hatására gyakran elmaradnak az olyan, szinte ösztönös kézmozdulatok, mint például sötétedéskor a lámpák bekapcsolása.

A következmény: a kivilágítatlanság miatt — összeütközés.

A vizsgálatokból az is kiderült, hogy akik ittasan ülnek a volánhoz, túlzottan és indokolatlanul lebecsülik egy bekövetkező baleset veszélyeit. Nos, a tények mást mondanak. Vizs-

gálatokkal bizonyított, hogy már 0,6 ezrelékes véralkoholszintnél a baleseti kockázat kétszerese annak, mintha az autós józan lenne. 0,8 ezrelékes véralkoholszintnél pedig már nem duplája, hanem — négyszerese.

Ezt a két adatot hasznos lesz nem elfelejteni...

2. NSZK-ból érkezett információ. A motorizáció rohamos fejlődésének első éveiben az NSZK-ban is gyakoriak voltak a közlekedési propaganda és megelőzés kemény, sőt drasztikusnak mondható figyelmeztetései. Így például forgalmas csomópontokon gépkocsironszokat helyeztek el, hatalmas figyelmeztető plakátok kíséretében: ilyen és ilyen szabálysértés miatt itt halálos baleset történt.

A lapok is előszeretettel illusztrálták a balesetekről közölt tudósításaikat a helyszínen készített, s lehetőleg színes fotókkal... Nos, a legújabb kutatások szerint az efféle propaganda-módszer nem jutott el a célba vett személyekhez, s nemhogy sokkhatást nem

váltott ki, hanem a kísérletek szerint ellentétes érzelmeket, magatartási formákat szült. Bebizonyosodott tehát, hogy a horror a közlekedésbiztonsági propagandatevékenységben sem járható módszer.

Sokkal inkább az értelemre ható, meggyőző érvelés. És az ezzel párosuló hatóság szigor.

3. Buenos Airesben és Argentína más nagyvárosaiban ezentúl a rendőrség a közlekedési bírságok összegének tíz százalékát megtarthatja magának. Úgy tűnik, hogy itt is érvényesül az anyagi érdekesség elve: az új rendelkezéssel ugyanis azt kívánják elérni, hogy a rendőrség fokozottabb figyelmet fordítson a közlekedésre. A bírságpénzek hatvan százaléka eddig az államkincstárba, negyven százaléka a közszégi pénztárba folyt. Miután a közszégi részesedés változatlan maradt, az államkincstárnak ezentúl meg kell elégednie ötven százalékkal. Hogy a rendelkezés milyen hatással van a közlekedési fegyelmre, arról egyelőre még nincs jelentés...

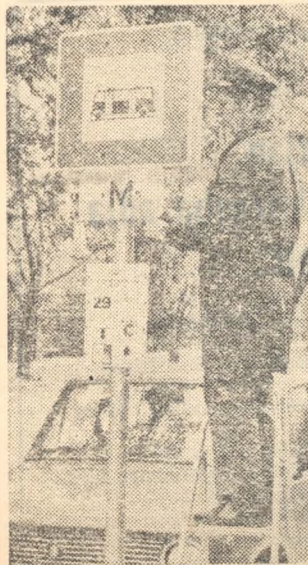
A Fővárosi Közlekedésbiztonsági Tanács híradója autósoknak és gyalogosoknak



ERRE TÖREKSZIK A BKV

Sokoldalú tájékoztatás

Táblák a megállóban ♦ Milliókat rongálnak



vonatkozó egyedi tájékoztató táblákkal, térképekkel. Ez történt az Őrs vezér és a Kosztolányi Dezső téren is. Korszerűsítettük a menetrendi tájékoztatót és a vonalhálózati térképet. A sokakat érintő forgalmi változásokról a megállóhelyi utastájékoztatókon túlmenően nyomdában készített szórólapokkal adunk menetközi ismertetést.

Áthelyezés, vágányzár

— Miért fontosak ezek a tájékoztató módszerek és táblák?

— A BKV jelenlegi utastájékoztatói módszere, eszközei a mindennapi közlekedés elengedhetetlen tartozéka. A megállóhelyi utastájékoztató táblák a legfontosabbak, hiszen az utasok a város különböző pontjain, mintegy négyezer megállóban e táblák útbaigazításával, segítségével tájékozódhatnak a két végállomásról, az első és utolsó jármű indulásáról, a követési időközökről, a megállóhelyek nevééről — és így tovább. Az egyéb rendkívüli forgalmi változásokról — útvonal-módosítás, megállóáthelyezés, vágányzár — szintén ezek a táblák adnak útbaigazítást a közlekedőknek.

— Néha mégis hiányoznak. Miért?

— A megállóhelyi utastájékoztató táblák az utazókörzség mindennapi érdekét szolgálják. Egy-egy tábla hiánya komoly gondot okoz annak, aki számá-

ra ismeretlen vonalon közlekedik, vagy a megszo-

Eltűntek

— Hogyan sikerül pótlásuk?

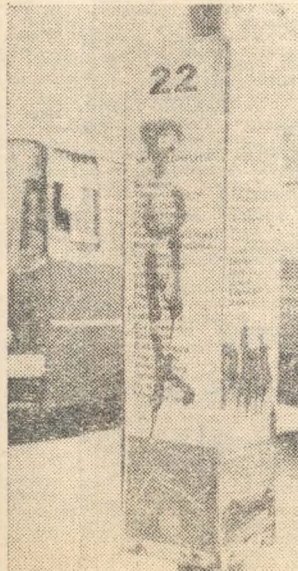
— A megállóhelyi utastájékoztató táblák készítése, kihelyezése kiemelt feladat a BKV-nál. Mindezek ellenére sajnos az igényeket nem mindig tudjuk naprakészen követni. A táblák rongálása, eltulajdonítása az utóbbi időben városszerte megnövekedett.

— Mennyit készítettek és mennyit rongáltak meg?

— A múlt évben tizenegyezer-nyolcszáznegyvennyolc különféle méretű utastájékoztató táblát készítettünk és helyeztünk el a villamos-, az autóbusz-, a trolibusz-megállóban, a HÉV-, a hajó- és a metróállomásokon. Ebből 1086-ot a megrongált táblák — már felújítani sem lehetett — cseréjére, 1197-et pedig az eltűnt táblák pótlására használtunk fel. Az utastájékoztató táblák egyötödét megrongálták, ennek értéke megközelíti a másfélmillió forintot.

— Mi a leggyakoribb eset?

— Legtöbbször erőszakosan megrongálják a táblákat, széthajlítják, lekaparják a feliratokat, színes festékkel átfújják. A rongálás másik módja: a hirdetések felragasztása. Eltávolítása viszont sok időbe kerül,



A 22-es autóbusz megállóhelyeinek „csapdája”: színes Punk-felirattal mázolta át valaki — ki tudja, miért?

legtöbbször tönkretesz a tábla festését, a rajta levő tájékoztató szöveget.

— Szeretnénk ezt a fórumot is felhasználni arra, hogy megkérjük az utazókörzséget, a lakosságot: segítsen a BKV-nak abban, hogy közösen óvjuk a közérdeket szolgáló utastájékoztató táblákat. A rongálás mértékének csökkenésével a megtakarított forintmilliókat az utazókörzség tájékoztatásának továbbfejlesztésére, korszerűsítésére fordíthatnánk, és ezzel is lényeges minőségi változást érhetnénk el a közlekedés mindennapi kulturáltságában.

Régi és új Budapesten

Budapesten kiépítették a forgalombiztonság egész fővárost átfogó szervezetét. A közlekedő ember, a tanács és a rendőrség összefogott, hogy az utakon megvédje a legértékesebbet, az utasok, a gyalogosok, a gépkocsivezetők életét, testi épségét. A közlekedésbiztonsági tanácsok legfontosabb tevékenysége a felvilágosító munka. De sok más lehetősége is van, hogy erősítse az utak rendjét, hogy fejlessze a forgalomban az emberi tényező jelentőségét.

Miért van szükség ilyen széles körű, minden korábbiánál sokoldalúbb közlekedésbiztonsági munkásságra?

— Ezt a rohamosan megnövekedett forgalom kívánja — mondja Derzsi András, a közlekedési főigazgatóság helyettes vezetője. — Előzőnői a sok jármű a várost, s ezzel arányosan emelkedett a veszélyek száma. S mivel a forgalomban minden az emberért van, a legfontosabb, hogy minden eszközzel fejleszteni kell a biztonságot is. Ennek része a megdöntött tervezés, a jobb forgalomirányítás, csakúgy, mint a felvilágosító szó.

De mit is jelent a forgalom rohamos fejlődése?

Sok régi fénykép tanúsítja, hogy még a századfordulón is a pesti ember nyugodtan járt-kelt a körúton, az Oktogonon, s bármely főúton ott ment át, ahol éppen eszébe jutott. Olykor még közben újságot is olvasott. Volt utca, tér, ahol még lovas kocsit sem láthattak.

Mégis voltak szerencsétlenségek, ha kis számban is. Egy-egy vágató ló, száguldó hintó, megszedte áldozatát. S hát veszélyeztette a felelőtlen járkálást a villamos is.

Feljegyezték, hogy már akkor is nagy gond volt az utasság. Megtörtént, hogy a lóvasúti részeg kocsis elaludt a bakon. Szerencsére a lovak tudták, hogy hol volt a megálló, s az utasok felébresztették a hajtót. De nem egyszer súlyosabb következménye lett az ittas vezetésnek.

Még a harmincas években is aránylag csendes, nyugodt volt a pesti utca. Autó még kevés járt. A villamosok és a buszok száma megnőtt, de a forgalom messze elmaradt a mai zsúfoltság mögött.

Valójában a nagy fejlődés a negyvenes évek végén kezdődött. A tények: 1938-ban a villamosoknak egy év alatt 301 millió utasuk volt. 1950-ben már 650 millió, 1954-ben pedig 802 millió. Még nagyobb a változás, ha a buszokat nézzük. 1938-ban még csak 41 millió utas, 1950-ben már 95 millió, 1954-ben pedig 200 millió közlekedett busszal.

Mi volt a nagy fejlődés magyarázata?

A felszabadulás előtt a közlekedési hálózat bővítését is a haszon szabta meg. Az utazási jegy sokba került és ezért a legtöbb villamos- és buszvonal a város belsejében volt. A város szélén elmaradt a közlekedés fejlődése. A negyvenes évek végén megkezdtek a külső negyedek és az elővárosok bekapcsolását a forgalomba. Megindultak a buszok a külvárosokban is. Újpest, Rákospalota, Lőrinc, Kispest, Budafok felé. Megkezdődött a külső negyedek közti kapcsolatok megszerzése. 1950-ben, amikor megnyílt az Árpád-híd, jó közlekedést teremtettek Óbuda, Angyalföld és Újpest között is. A jegyek olcsók lettek, sok ember állt munkába, sok volt a bejáró, megnőtt az utazások száma.

A buszok nagy fejlődése a hatvanas években kezdődött el. Ezt megkönnyítette a buszgyártás megújulása. Megindult az utasok eláramlása a villamosról a buszra. A fejlődés lendülete akkor sem csökkent, amikor elkészült az első metróvonal. A második földalatti vasút átadása után csak nőtt a buszok jelentősége: a távoli negyedekből a földalatti vasúthoz szállították az utasokat. Ezért bővült a gyors- és expresszbuszok hálózata.

1980-ban már csak 526 millió utast szállítottak a villamosok. Viszont a buszok, több mint hatszáz milliót. 1938-ban 137 busz járt, 1980-ban már 1700.

Hogy mit jelent a rohamos fejlődés?

A tömegközlekedés 1980-ban már 1 milliárd 600 millió embert szállított. Csak a földalatti vonatokat annyit — 348 millió embert —, mint 1938-ban a buszok és a villamosok együtt.

A legmeghökkenőbb adat: a BKV járművein egy évben 560 órát töltünk. Vagyis 560 órát vagyunk a BKV vendégei. Nyolcórás munkaidőt számítva, ez hetven nap.

Miért utazunk többet? Többen vagyunk, kiterjedtebb a város, s megnőtt a napi utak száma is. Ma is olcsó a közlekedés, kevés ember tesz meg akár egy megállót is gyalog.

A nagy mennyiségi és minőségi változást jelzi, hogy már 1980-ban 275 ezer személyautó volt Budapesten. Számuk belátható időn belül eléri a 600 ezret. S ehhez kell számítani a sok teherkocsit is. S a növekvő idegenforgalom, a vidéki kapcsolatok erősödése is fokozza az utakon a zsúfoltságot.

Ezért olyan fontos a közlekedésbiztonsági munkálandó fejlesztése.

Sok fáradságba kerül a BKV-nak a megrongált táblák cseréje.

Sokat beszélünk arról, hogy legyen kulturáltabb a tömegközlekedés. Ezt várja az utazókörzség, ezért fáradozik a Budapesti Közlekedési Vállalat.

— Az utaskiszolgálás színvonalának fontos mérése a közönség és a BKV dolgozóinak kapcsolata — mondja Pásztor Lajosné, a BKV közönségszolgálatának vezetője. — Ezért szerepel első helyen nálunk az utaskiszolgálás és ezen belül is az utastájékoztató minőségének további javítása.

Hangosbmondó

— Milyen eredményekről lehet beszámolni?

— Az utazási igények javításában, a múlt években szép haladást értünk el. Átadtuk az észak-déli metró újabb szakaszát, forgalomba állítottunk sok új, korszerű Tátra villamost, megnyitottunk újabb trolivonalakat és nagyarányú villamosvágány-építésbe kezdtünk több helyen. Mindez együttesen tovább növelte az utazási igények jobb, magasabb színvonalú kielégítését.

— Hogyan követte ezt az utastájékoztatót?

— A tervekben meghatározott feladatokhoz igazodva vállalatunk utastájékoztató munkája is követte ezt a fejlődést, jelentős előrelépésnek tartjuk, hogy járműveinket — kevés kivétellel — hangosbmondóval láttuk el. A megállóhelyek és a járművek egységes — a KPM ágazati szabványában előírtaknak megfelelően — korszerű utastájékoztató táblákat kaptak. A forgalmi központokat pedig el láttuk az adott területre



Valahol a 4-es villamos vonalán, az egyik megállóban alkalmi, ingyenes hirdetés a BKV utastájékoztató tábláján. A cím: Pintér Béláné, Bp. VII., Dohány u. 4.