

3,5 tonnát meghaladó nehézgépjárművek személy sérüléses baleseteinek elemzése

Berta Tamás*

*Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft., Közlekedésbiztonsági és Forgalomtechnikai Tagozat (tel.: +36-1-371-5824; e-mail: berta.tamas@kti.hu)

Absztrakt: A tehergépkocsi forgalom fejlődése a forgalmi áramlatok heterogenitásának növelésével fokozza a közúti közlekedést veszélyeztető baleseti kockázatot. Az első szükséges lépés a baleseti kockázat csökkentése, a halálos kimenetű közúti balesetek számának redukálása felé az objektív, konzisztens, kvantitatív és kvalitatív elemzéseken alapuló helyzetértékelés. A tehergépkocsik és autóbuszok (3,5 tonna felett) részvételével történő személy sérüléses közúti közlekedési balesetek részletes, ún. mélyelemzésével készült ez a tanulmány a 2008. év baleseteinek adataira támaszkodva. A tanulmány célja a jellemző baleseti okok és összefüggések feltárása volt. A balesetek kiváltó okain keresztül olyan javaslatok kerültek megfogalmazásra, melyek figyelembevétele nélkülözhetetlen a nemzeti közlekedéspolitika közúti biztonságra vonatkozó célkitűzéseinek megvalósításához.

1. BEVEZETÉS

A személy sérüléses közúti közlekedési balesetekben meghaltak, megsérültek számának csökkentése az Európai Unió tagállamaiknak közös kiemelt célkitűzése. A trendek figyelembevételével a megelőzés célcsoportjai is kirajzolódnak. Napjainkban fokozott figyelem hárul az ún. védtelen közlekedőkre is (gyalogosok, kerékpárosok, sőt motorkerékpárosok), de számosságuknál fogva a köztudat leginkább a gépkocsivezetőkkel és a gépkocsik utasaival azonosítja a közúti közlekedés biztonságának ügyét. Ha gépkocsit emlegetünk, legtöbbszörnek a személygépkocsi jut eszébe, a vezetőről és utasról pedig leginkább hétköznapi, civil közlekedők.

Az utakon azonban nagy számban vannak jelen nagyobb méretű járművek, tehergépkocsik, autóbuszok is, a volánnál hivatásos sofőrökkel. 2007-ben az Európai Bizottság és a Közúti Fuvarozók Nemzetközi Egyesülete (IRU) közös tanulmánya így fogalmazott: „Napjainkban csak hiányos statisztikai adatok állnak rendelkezésünkre az olyan közúti balesetekről, amelyekben tehergépkocsik is érintettek, és még ennél is kevesebbet tudunk az ilyen balesetek okairól”.

Bár számos szakmai fórum kiemelt témája a tehergépkocsik biztonsága, a hazai közlekedésbiztonsági munkában kissé elhanyagoltnak érződik a velük kapcsolatos problémák, sokkal inkább előtérbe kerülnek környezeti, környezetterhelési vonatkozásban, holott közlekedésbiztonsági kockázatuk is kiemelkedő. A teherautók nagy tömege következtében a baleset lényegesen súlyosabb következményekkel jár a másik fél, mint a teherautóban ülők számára. A teherautón kívül tartózkodó, balesetben érintett személy négyszer

nagyobb valószínűséggel válik egy teherautóval kapcsolatos baleset halálos áldozatává, mint a teherautóban ülő fél.

A hiány pótlására a NIT Hungary megrendelésre, kifejezetten a tehergépkocsik és autóbuszok (3,5 tonna felett) részvételével történő személy sérüléses közúti közlekedési balesetek részletes, ún. mélyelemzésével készült ez a tanulmány a 2008. év baleseteinek adataira támaszkodva. A tanulmány célja a jellemző baleseti okok és összefüggések feltárása. A balesetek kiváltó okain keresztül olyan javaslatok kerültek megfogalmazásra, melyek figyelembevétele nélkülözhetetlen a nemzeti közlekedéspolitika közúti biztonságra vonatkozó célkitűzéseinek megvalósításához.

2. EREDMÉNYEK, JAVASLATOK

A személy sérüléses közúti közlekedési balesetek mélyelemzése minden esetben olyan hasznos és a döntés-előkészítést hatékonyan támogatni képes információkat szolgáltat, melyek a statisztikai adatokból nem nyerhetők ki. Az elvégzett vizsgálatok számtalan „apró”, de a balesetek kimenetelét meghatározó részletét fedték fel a nehézgépjárművek részvételével történő balesetek természetének. A feldolgozott baleseti vizsgálati anyagok alapján beszélhetünk „tipizálható”, többször előforduló balesetekről. A balesetek esetében a tipizálás persze az eseménylánc utolsó szakaszára (majdnem baleset és baleset) értelmezhető.

A következőkben a balesetek legjellemzőbb fő mozzanatait olvashatók:

Rendszeresen előforduló baleset, hogy ívben haladó jármű áttér a másik sávba és ütközik a szemből, szabályosan érkezővel.

Viszonylag gyakori, hogy az álló, vagy félig lehúzódtott teherautót, autóbust nem, vagy késve

veszik észre és belemennek. (Még abban az esetben is, ha az használja a lámpáit.)

Gyakorinak mondhatóak az olyan ráfutásos balesetek, amikor a tehergépjármű mögött, - nem megfelelő követési távolság tartása miatt - nem tudnak megállni. (Az esetek egy részében gyanítható, hogy tehergépkocsi lámpái és féklámpái nem kellően figyelemfelkeltőek.)

Jellemző balesetek a teherautók sávváltásakor, hogy ki-, vagy visszasorolásnál ütköznek a velük azonos irányba haladó (előzött) járművel. Ez a probléma gyakran a tükrök holtteréből adódik, vagy az oldaltávolságok rossz felméréséből. Ez az eset hasonló ahhoz a másik baleseti típushoz, mikor a holtterben tartózkodó személyeket éri baleset. Jellemző esete, hogy jobbra kanyarodáskor vagy akár induláskor a vezető nem látja, nem érzékeli a gyalogost.

Városi közlekedés során gyakori, hogy a buszon állók a hirtelen fékezés következtében elesnek, időnként komoly sérüléseket szenvedve.

Többször előfordult, hogy kerékpárost ért baleset, miközben előzték. (Arra is volt példa, hogy – a tanúk elmondása szerint - megfelelő volt az oldaltartás, de a gyalogos megingott, az őt előző jármű oldalának, vagy a kocsi alá esett.)

Tipikusnak mondhatóak azok a balesetek, amikor a balra kanyarodó jármű nem adja meg az elsőbbséget a szemből érkező tehergépkocsinak, vagy busznak. Érdekes lenne vizsgálni, hogy a jármű méretei miatt nem tudják-e megfelelően megbecsülni a járművezetők a valós távolságot, esetleg a nagyobb méretű járműveknél alacsonyabb sebességre számítanak.

Talán a leginkább tipizálható példa, mikor az útkereszteződésben kis ívben jobbra kanyarodó tehergépkocsi, vagy autóbusz a jobbról, vagy (akár) balról érkező gyalogost nem érzékeli és elüti.

Az egzakt módon megfogalmazható műszaki következtetések mellett, elsősorban a tanúk által elmondottakból, a balesetek „lelkülete” vagy természete is megismerhető. Érdekes és hasznos tapasztalat, hogy a baleset résztvevői, vagy éppen a szemtanúk ugyanazon eseményláncot mennyire másként élik meg és értékelik.

Csak ilyen típusú vizsgálatok fedhetnek fel olyan részleteket, melyek egyértelműen ugyan nem bizonyíthatóak, de egy kutatási anyag készítője számára is felvállalható biztonsággal következtethető - például: létezik közúti öngyilkosság, vannak, akik úgy vetnek véget életüknek, hogy tehergépkocsinak hajtanak.

A tanulmány eredményei alapján javasoljuk a „láthatósági kampányok felfrissítését”! Ez nem csak, és nem elsősorban a nehézgépjárművek vezetőire nézve fontos, hanem a többi közlekedőben is tudatosítandó, hangsúlyozva a tehergépkocsikkal kapcsolatos aspektusokat (pl. pótkocsik gyér kivilágítása, a jármű vezetője egyes

situációkban csak korlátozottan észlelheti a gyalogost vagy a kerékpárost, valamint a nagyméretű járművek esetén olykor nehéz megkülönböztetni- főképp korlátozott látási viszonyok között-, hogy lassan halad, vagy áll.)

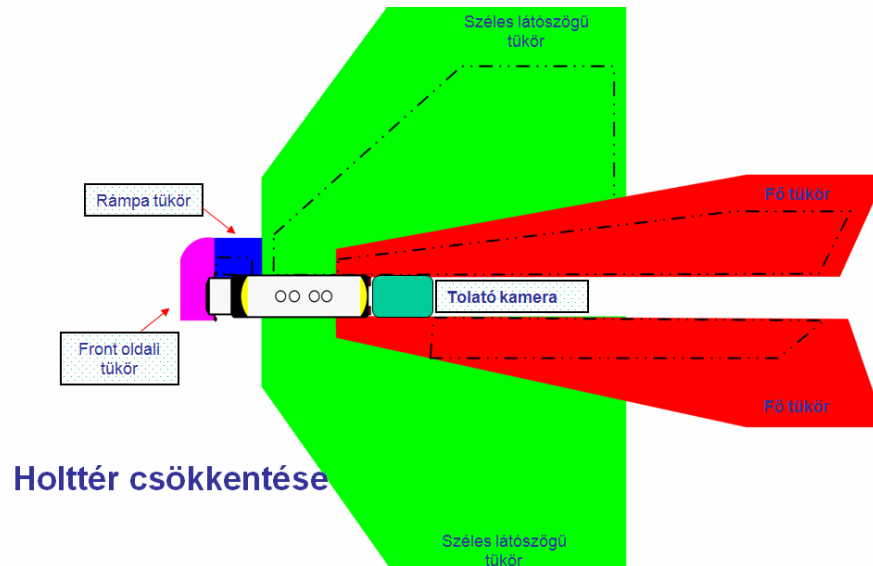


1. ábra: holtér visszapillantó tükrök alkalmazása; forrás: SHELL közlekedésbiztonsági konferencia

A vizsgálatokból kiderült, hogy a járművezetők képzése folyamatos kell legyen, ezen belül sokkal nagyobb hangsúlyt kell fektetni a magatartási és pszichológiai felkészítésre és készségeik fejlesztésére. Egyes vezetéstechnikai készségek fejlesztésénél külön kell választani az eltérő tulajdonságú járműtípusokat (pl. busz, tehergépkocsi), valamint a szerelvényeket összeállításuk alapján (nyerges szerelvény, pótkocsis tehergépjármű). A vezetéstechnikai feladatok között hangsúlyossá kell tenni az oldaltávolságokra vonatkozó gyakorlatokat, melynek rossz megválasztása számos baleset okaként megjelenik. A vezetéstechnikai képzésnek, az oktatásnak érdemes külön kezelnie a lakott területen belüli, illetve kívüli situációkat. A gépjárművezetők utánpótlása rendkívül fontos. A vizsgálatból kiderült, hogy azok a hivatásos gépjárművezetői csoportok veszélyeztetettebbek, melynek tagjai később szereztek képesítést egy magasabb járműkategóriában való vezetésre és (technikailag) újabb gépjárművekbe ülnek. Itt a jelentősen fejlődő technika mellett azt a tényt is meg kell ismertetni a járművezetőkkel, hogy a más kategóriában megszerzett rutinra csak fenntartással hagyatkozhatnak, sokkal inkább mutatják őket - ilyen helyzetben - kezdő vezetőnek a baleseti adatok, mintsem tapasztaltnak. A leginkább veszélyeztetettek ebből a szempontból az 50-56 év közöttiek. Főleg a magasabb korosztályoknál (persze nem csak náluk) fokozott figyelmet kell fordítani a megfelelő pihenési időkre. Meg kell tanítani a monotonitást, a mozgó munkahely, a folytonos felelősségvállalás elviselését, feldolgozását, kezelését. Tudatosítani kell a fokozott felelősséget, a többi szereplő hozzájuk viszonyított védtelenségét. A közlekedés többi szereplője méretében lényegesen alul marad a nehézgépjárművek méretéhez képest, az

észlelhetőségüket a nehézgépjárművek kialakításából adódó holtterek jelentősen rontják, de a feltárt tipikus szituációk figyelembe vételével, a

figyelmi beállítódás fokozásával elkerülhetőek az ilyen típusú balesetek.



2. ábra: tükrökkel belátható terület; forrás: SHELL közlekedésbiztonsági konferencia

Nem csak a járművezetőknek, de az üzemeltetőknek is felelősége és feladata a holtér tükrök alkalmazása mellett annak valódi használata (1-2. ábra). Ezek a tükrök csak úgy adhatják a tőlük elvárható védelmet, ha megfelelően be vannak állítva. Akár a telephelyek kijáratánál is egyszerűen ki lehet jelölni egy olyan helyet, ahol felfestések segítségével a tükröket könnyen és precízen be lehet állítani.

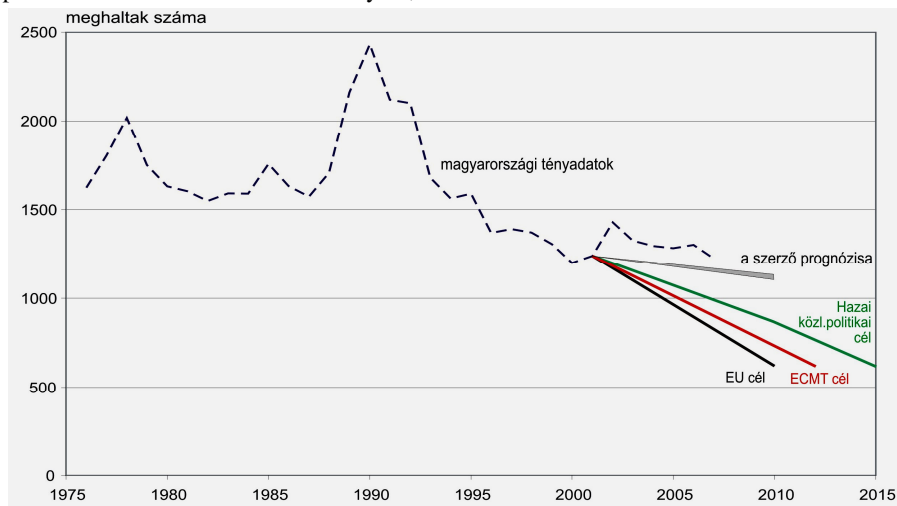
A közlekedés biztonságának növelése kiemelt közösségi és hazai cél

3. CÉLKITŰZÉSEK, HAZAI KÖRNYEZET

Az Európai Közösségek Bizottsága 2001.szeptember 12-én kiadta az európai közlekedéspolitika elveit tartalmazó Fehér Könyvet,

amelyben a Bizottság világosan megfogalmazta azt a célt, hogy 2010-re a közúti közlekedés halálos áldozatainak számát felére kell csökkenteni a 2001. évi értékhez képest.

A Magyar Közlekedéspolitika célkitűzése – a realitások alapján – szerényebb célt tűzött ki, 2010-re a közúti balesetben meghaltak számát a 2001. évi bázishoz viszonyítva 30 %-kal kell csökkenteni, de hosszabb távon – 2015-ig – 50%-os csökkenés elérése a cél. Mindez tehát azt jelenti, hogy Magyarország a közúti áldozatok számának 30 %-os csökkentésével kíván hozzájárulni a 2010-ig meghatározott közösségi célkitűzések teljesítéséhez. Az Európai Közösségek Bizottsága a közösségitől eltérő hazai célkitűzést tudomásul vette (3. ábra).



3. ábra: meghaltak száma (forrás: Dr. Holló Péter)

Ez a célkitűzés adja Magyarország közúti közlekedésbiztonsági programjának kiinduló feltételét és határozza meg alapvető feladatait. 2007-ben született meg a közúti közlekedésbiztonság javításával kapcsolatos állami feladatokról szóló 2261/2007. (XII. 29.) Kormányhatározat. Ennek megfelelően a 2008-2010 időszakra vonatkozó stratégiai irányvonalakat akcióprogram formájában kell rögzíteni. A közlekedésbiztonságra közvetlenül elköltethető forrásokról a 409/2007. (XII. 29.) kormányrendelet rendelkezik. A források felhasználására a közlekedésért és a közlekedésrendészetért felelős miniszter jogosult. A 2261/2007. (XII. 29.) kormányhatározattal az NKP mandátumát veszítette.

A Kormány a közúti közlekedésbiztonságot érintő állami feladatok koordinálásával a közlekedési, hírközlési és energiaügyi minisztert bízta meg.

A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2008-2010, az Egységes Közlekedésfejlesztési

Stratégia 2007-2020, a Fehér Könyv és Stratégia, valamint a fent bemutatott közösségi stratégiai dokumentumok egyik célkitűzésének, a közlekedésbiztonság javításának részletes akcióprogramja.

4. TEHERGÉPJÁRMŰVEK BIZTONSÁGÁNAK NÖVELÉSÉT CÉLZÓ PROJEKTEK MEGJELENÉSE

Az Akcióprogram egy három éves terv a közlekedésbiztonság javítására. Az akcióprogramba foglalt akcióknak a megvalósítás időszakára vonatkozó ütemezését az évenkénti cselekvési tervek tartalmazzák. A 2008 - 2009. évi Intézkedési tervben a tehergépkocsik közlekedésének biztonságosabbá tételét szolgáló feladatok is helyet kaptak, elsősorban az oktatás és képzés javításával összefüggésben. Indirekt módon, olyan konkrét projekt is megjelenik, mint a holttér-mentes tükrök alkalmazásának bevezetése (4. ábra).

INTÉZKEDÉSI TERV - 2008 és 2009		
Sorsz.	Projekt neve	Akciócsoport
16	HM hivatásos gépjárművezetőinek rendszeres szakmai továbbképzése	Képzés
52	Holttér' csökkentése tehergépjárművek esetén a 2007/38/EK irányelvvel összhangban	Láthatóság
53	Nehéz tehergépjárművek láthatóságának fokozása a 2007/35/EK irányelvvel összhangban	Láthatóság
59	Fáradtan történő vezetés elleni hatékony fellépés, ellenőrzési lehetőségek vizsgálata	Gépjárművezető gépjárművezetésre való alkalmasságának ellenőrzése
60	Az NKH hatósági ellenőrzési rendszerét támogató informatikai fejlesztés, amelyek segítségével a vizsgáztatási illetve kv. felülvizsgálati adatok elemzésével célirányosan tudják előkészíteni ellenőrzéseiket	Műszaki követelmények ellenőrzésének fokozása
77	A tehergépkocsi és autóbusz vezetők EU rendszerű szakmai továbbképzésének megindítása	Képzés

4. ábra: intézkedési terv 2008 és 2009