

BKV

Szétválik a közlekedési vállalat autóbuszos és kötöttpályás ágazata



3

HungaroControl

Közép-Európa legmodernebb szimulátorában képezik a légiforgalmi irányítókat



4

MÁV

39 milliárd forintot kap a vasúttársaság a közlekedésbiztonság javítására



5

MAGYAR KÖZLEKEDÉS

2012. július 4. • XX. évfolyam, 13. szám

Főszerkesztő: Kiss Pál

www.magarkozlekedes.hu

A 200. Navigátor



Jubilálunk. A mostani, júniusi Navigátor a 200. Navigátor, amelyet követ néhány hét múlva a Magyar Közlekedés 700. lapszáma, illetve decemberben ünnepelhetjük a Navigátor megjelenésének 20. évfordulóját. Kiadónk, a Magyar Közlekedési Kiadó pedig 2013 tavaszán lesz húszéves.

Az első közlekedési szaklap 1870-ben jelent meg Magyarországon, és a hazai közlekedési szaklapkiadás nagyon szép hagyományokkal rendelkezik. Ennek folytatója a Navigátor, az első magyar szállítmányozási és áru fuvarozási szaklap. Ötvös Nándor mint fiatal speditőr vállalkozó alapította 1992-ben, és ezzel beírta nevét a szállítmányozás történelmének. A Navigátor sikertörténete és a hazai korszerű közlekedési szaklapkultúra kialakítása és folyamatos bővítése Kiss Pál nevéhez fűződik, aki 1994 áprilisától jegyzi főszerkesztőként a lapot, illetve 2004-től kiadónk tulajdonosa. Ennek elismeréseként vehette át a Baross Gábor-díjat, valamint a Szállítmányozásért kitüntetést is.

A szaklapkiadás a szakmai kultúra része – vallja Kiss Pál, és ennek köszönhető, hogy a Navigátor és a Magyar Közlekedés kiadása szakmai konferenciákkal és szakkönyvkiadással bővült. Így a Magyar Közlekedési Kiadó csaknem húszéves múltja alatt elismert márka és piacvezető közlekedési szakkiadó lett. Magyarország meghatározó cégei, topmenedzserei található partnereink és szponzoraink között. Kiss Pál úgy fogalmazott: ebben meghatározó szerepe van a Navigátornak, kiadónk – úgymond – zászlóshajójának.

Az indulás volt a legnehezebb – szokta mondani az igazgató-főszerkesztő –, így soha nem fogjuk elfelejteni Gelencsér Kálmán és Sipos István segítségét és támogatását. Sajnos ők már nincsenek közöttünk. Tomcsányi István volt az első szponzor, és ezt sem felejtjük. Tisztelet és elismerés illeti hasonló támogatásukért Péchy Lászlót, Vernes Jánost, Kautz Istvánt, Iszak Tibort és Potvorszki Zoltánt is.

Kovács Imre elismerése nagy öröm és megtiszteltetés számunkra. Az RCH igazgatóság elnökének, támogatóinknak és nem utolsósorban olvasóink ezreinek ígérjük: a folytatás sem fog rajtunk múlni.

Közlekedésbiztonsági akcióprogram

Európai elismerés Magyarországnak



Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram

A közúti közlekedésbiztonság javításában elért kiemelkedő eredményével Magyarország érdemelte ki az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (ETSC) 2012. évi PIN-díját. Az elismerést a magyar kormány képviselői: Felkai László, a Belügyminisztérium (BM) közigazgatási államtitkára és Schwáb Zoltán, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) közlekedésért felelős helyettes államtitkára vette át június 20-án, Brüsszelben.

A kormánytisztviselők június 25-én, a budapesti Makadám Klubban megtartott szakmai szimpóziumon tájékoztatták a közlekedési szakterület legfontosabb hazai vezetőit a belga fővárosban történekről. Mindketten a díj jelentőségét hangsúlyozták, ugyanakkor további határozott intézkedéseket és a teljes magyar közlekedő társadalom összefogását szorgalmazták az eredmények megőrzése, illetve a még kedvezőbb baleseti mutatók elérése érdekében.

Franciaország (2007), Portugália (2008), Spanyolország és Lettország (2009), Észtország és Írország (2010), Svédország és Litvánia (2011) után hazánk kilencedik európai uniós tagállamként részesült az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács 2012. évi PIN-díjában, amellyel immár hatodik esztendeje a közúti biztonság területén kimagasló teljesítményt nyújtó országokat jutalmazza. A közúti közlekedési balesetek halálos áldozatainak száma 2001 óta 48 százalékkal esett vissza, Magyarország tavaly a 2010-hez képest elért 14 százalékos csökkenéssel is az európai él-

mezőny tagja. A díjat odaítélő testület indoklásában kiemelte: az előrehaladás különösen elismerésre méltó annak fényében, hogy Magyarország az uniós csatlakozást követően, 2004-ben vállalta az európai közlekedésbiztonsági célkitűzések teljesítését. Az utakon elhunyt személyek számában 2010-re vállalt 30 százalékos csökkenést már 2009-ben elérte a bázisévhez, 2001-hez képest. A balesetekben meghalt személyek száma a további javulással tíz év alatt csaknem a felére csökkent hazánkban.

Magyarországon 1990 óta figyelhető meg pozitív tendencia a közlekedésbiztonsági helyzet alakulásában, tehát a biztonságosabb közlekedés feltételeinek megteremtéséért a rendszerváltozás után alakult valamennyi kormány sokat tett – hangoztatta Felkai László. 22 éve drámai képet mutatott a közúti közlekedésbiztonság, romlott a közlekedési morál: lazult a fegyelem, a szabályok betartása helyébe a durva, gyakran szándékos szabálysértések léptek. Magyarország az európai közlekedésbiztonsági



rangsorban az utolsók között foglalt helyet. 1990-ben még 2432 ember vesztette életét közúti balesetben, a múlt évre ezt a megdöbbentően magas számot sikerült 638-ra, majdnem az egynegyedére mérsékelni. A Belügyminisztérium közigazgatási államtitkára kijelentette: a Magyar közlekedéspolitikai 2003–2015 című stratégiai dokumentum már kiemelt célként fogalmazza meg a baleseti helyzet javítását. Ennek érdekében az elmúlt években megújult az 1992-ben alakult Országos Baleset-megelőzési Bizottság, amely a rendőrség irányításával működő, közlekedésbiztonsági kérdésekben tanácsadó, javaslattevő, véleményező, koordináló szervezetként jelentős sikereket ért el a hazai közlekedésbiztonság területén.

Az eredmények hátterében a közlekedésbiztonság javítására bevezetett koncentrált intézkedések, a jogszabályi háttér folyamatos módosítása, a célirányosabb közúti ellenőrző tevékenység és a preventív eszközök fejlesztése állnak. Felkai László a jogszabályi háttér módosításának főbb elemei között említette az objektív felelősség bevezetését – ami jótékony hatással volt a járművek sebességének csökkentésére –, az alkoholfogyasztás kapcsán a „zéró tolerancia” meghirdetését, az előéleti

pontrendszer és a helyszíni bírságolás szabályainak szigorítását. A közigazgatási bírságra vonatkozó szabályok is módosultak: változtak a sebességhatárok, a százalékos meghatározás helyett a konkrét értékek alapján veti ki a rendőrség a szankciókat, és a bírság immár a passzív biztonsági eszközök használatának elmulasztására és a mobiltelefon jogellenes használatára is kiterjed. A közúti közlekedésről szóló törvény módosításával a jogalkotó gátat kíván szabni a külföldi rendszámú gépkocsik vezetői által elkövetett szabálysértéseknek is. A legsúlyosabb jogsértések elkövetése esetén a közúti ellenőrzés alkalmával a járművet a bírság, illetve a pénzkövetelés biztosítás megfizetéséig az erre vonatkozó külön határozat kiadása nélkül vissza lehet tartani. Az államtitkár felhívta a figyelmet a korábban szigorúbb új szabálysértési törvényre is. A közlekedőket leginkább a kiszabható pénzbüntetések változása érinti, amely szerint a szabálysértések esetén kiszabható bírság minimuma 5000 forintra, maximuma 300 ezer forintra emelkedett. Az új jogszabály szerint az elkövetők felelősségre vonása még a helyszínen, de legkésőbb az elkövetéstől számított

(Folytatás a 4. oldalon)



MAGYAR VASÚT 2012



**Szakmai konferencia és találkozó
2012. szeptember 25-én,
kedden a budapesti
Ramada Plaza Hotelben.**

www.magarkozlekedes.hu

Közlekedésbiztonsági akcióprogram

Európai elismerés Magyarországnak

(Folytatás az 1. oldalról)

harminc napon belül megtörténik, és lehetőség lesz az elkövető meghallgatása nélküli határozathozatalra is, ha egyértelmű a tettenérés.

A 2011–2013. közötti időszak egyik legfontosabb közlekedésbiztonsági feladata a közúti ellenőrzések hatékony megszervezése, ami egyrészt a legveszélyesebb közlekedési szabálysértések elleni fellépést, másrészt a korszerű technikai eszközök eddigénél szélesebb körű alkalmazását teszi szükségessé. Az elkövetkezendő években az állam kiemelt figyelmet fordít a motorkegypárosokra, a kerékpárosokra, továbbá a közúti közlekedés legvédtelenebb résztvevőinek számító gyermekek, illetve idős emberek biztonságára. Ugyancsak fontos feladat a közlekedési szabálysértések egyes eseteiben az uniós tagállamok közötti információcserre javítása, amely a külföldön, nem honos állampolgár által elkövetett közúti szabálysértések miatt kiszabott bírságok behajtását is elősegíti. Felkai László szerint el kell érni, hogy a közlekedés résztvevői belássák: a közlekedési szabályok a saját biztonságukat szolgálják.

Schváb Zoltán nagy megütszeltetésnek nevezte, hogy az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács 2012-ben Magyarországnak ítélte a PIN-díjat. „Az ETSC szerepe kiemelkedően fontos, hiszen ablakot nyit a közlekedésbiztonság nemzetközi világára” – idézte a helyettes államtitkár a tanács magyar de-

legáltjának, prof. dr. Holló Péternek a szavait. Mint mondta, a tanácsal való együttműködés, amint ezt a 2011. évi, Budapesten rendezett konferencia, a PIN Talk is igazolta, egyszerre erősíti elkötelezettségünket és eltökéltségünket a közlekedésbiztonság folyamatos és tervezett javítása mellett. A közlekedésbiztonság világában a célok megfogalmazása mellett nagyon fontos tényező a tervezhetőség, mert a közlekedésbiztonság tervezhető.

Schváb Zoltán aláhúzza: az Európai Bizottság arra ösztönzi a tagállamokat, hogy a közös célokat nemzeti közúti közlekedésbiztonsági stratégiájuk megvalósításával érik el, figyelembe véve sajátos kiindulási helyzetüket, saját igényeiket és körülményeiket. A bizottság azt javasolja továbbá, hogy a tagállamok a legkedvezőtlenebb területekre összpontosítsák erőfeszítéseiket. A 2001-ben elfogadott, európai közlekedéspolitikáról szóló Fehér Könyv célul tűzte ki, hogy 2010-re a közúti balesetek halálos áldozatainak számát felére kell csökkenteni – emlékeztetett az NFM helyettes államtitkára. Az Európai Unió 2004. évi bővítése után ezek a célok az újonnan csatlakozott országok számára is iránymutatókká váltak, azonban az EU-bővítés további problémákat vetett fel, mivel az újonnan csatlakozó országokban a közlekedésbiztonság szintje alacsonyabb volt, mint az EU-15 tagországaiban. Ezért Magyarország azt vállalta,



hogy a közúti közlekedési balesetekben meghaltak számában a 2001-es értékhez képest 2010-re 30 százalékos, 2015-re 50 százalékos javulást ér el.

A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2011–2013 a hazai közúti közlekedésbiztonság javításának részletes akcióprogramja, elsődleges célja a járművezetők felkészültségének és a közlekedők viselkedésének javítása, az egymást partnernek tekintő szemlélet megteremtése – hangsúlyozta Schváb Zoltán. Az akcióprogram küldetésének szellemiségében egy európai színvonalú, a biztonságot minden egyéb szempont elé helyező közlekedési rendszer jön létre Magyarországon. Az intézkedések

nyomán hosszútávon lényegesen jobb közlekedési magatartás alakul ki a közlekedésre nevelés javításával és az általános és közlekedésspecifikus szabálykövetési hajlandóság növekedésével.

A hároméves programban az öt szakmapolitikai pilléren belüli akciócsoportok határozzák meg az egyes intézkedések irányát. A közúti balesetek túlnyomó része emberi tényezőkre vezethető vissza, ezért ezek kezelése a közlekedésbiztonsági munka legfontosabb eleme. Az emberi tényező fejlesztésére vonatkozó feladatok közül a helyettes államtitkár kiemelte a korszerű közlekedésre nevelés programját, a járművezető-képzés és -vizsgáztatás rendszerének

megújítását az e-learning oktatás bevezetésével, a biztonságos közlekedéshez szükséges ismeretszint fejlesztését, valamint a közlekedők rendszeres tájékoztatását a közúti közlekedést és a közlekedésbiztonságot érintő aktuális kérdésekről, a közlekedés veszélyeiről, a jogsértő magatartások következményeiről, a jogszabályi változásokról.

A második pillér a biztonságos infrastruktúra kialakítása, fejlesztése és üzemeltetése, szem előtt tartva a közlekedésbiztonsági szempontok fokozott érvényesítését. A szabályozáson belül a közlekedésbiztonsági törekvések szabályozási környezetének megteremtése a cél. A szabályozás eszközeivel alakítható ki az a jogszabályi környezet, amely más, közlekedésbiztonságot szolgáló intézkedések (például közúti ellenőrzések) hatékony megvalósításának is az alapja. A szabályozás másik fontos területe a forgalmi rend jelenlegi forgalmi körülményeknek megfelelő átalakítása. Az ellenőrzések szakmapolitikai pillér akciócsoportjainál kulcsfontosságú kérdés a közlekedési szabályok szigorúbb betartatása, a közúti ellenőrzések hatékonyságának, gyakoriságának fokozása, mert ezek az intézkedések is jelentősen hozzájárulhatnak a halálesetek és sérülések számának csökkentéséhez. Az ötödik pillér a baleset-megelőzés és kutatás-fejlesztés, amelyek nem helyettesíthetők a hatóságok által végzett szabályozási, ellenőrzési tevékenységet, ugyanakkor sajátos feladatrendszerükkel és eszköztárukkal nélkülözhetetlen részei a közlekedésbiztonság javítására irányuló munkának – zárta tájékoztatóját Schváb Zoltán.

HungaroControl

Katonai légiforgalmi irányítókat képeznek

2012 májusától nyolc héten keresztül a Magyar Honvédség légiforgalmi irányítói – 16 fővel – speciális képzésen vesznek részt a HungaroControl Zrt. háromdimenziós toronyszimulátorában, a Magyar Honvédség légiforgalom-szervezési rendszerének korszerűsítését célzó MANS 2010+ program keretében. A korábban kizárólag külföldön elérhető képzés során három magyar katonai repülőter irányítóit készítik fel Közép-Európa legmodernebb repülőterei szimulátorában. A most megvalósuló képzéssorozat a polgári-katonai légiforgalmi irányítás együttműködésének jelentős mérföldköve.

A speciális felkészítés keretében májustól a három magyar katonai repülőter (Pápa, Szolnok és Kecskemét) légiforgalmi irányítóinak képzése indult el a HungaroControlnál, négyszer kéthetes időtartamban, Közép-Európa legmodernebb repülőterei irányító szimulátorában. A képzés a Magyar Hon-

védség Összhaderőnemi Parancsnokság alárendeltségében működő katonai repülőterek irányító szakállományának felkészítését, jártasságának fenntartását, illetve a speciális repülésirányítási eljárások begyakorlását, tesztelését biztosítja a repülőterek szimulációs látványképeinek felhasználásával.

A gyakorlat különlegessége, hogy ezt a típusú képzést korábban a Magyar Honvédség kizárólag külföldön tudta igénybe venni, mostantól azonban a HungaroControl Közép-Európa legmodernebb repülőterei szimulátorát bocsátja a katonák rendelkezésére. A magyar légiforgalmi szolgálat már eddig is nagy sikerrel alkalmazta toronyszimulátorát a polgári légiforgalmi irányítók képzésére, ám ez az első alkalom, hogy a létesítményt honvédségi képzés céljaira használják.

A repülőterei toronyirányítást modellező berendezés a ferihegyi és a vidéki repülőterek valóságghű megjelenítésén kívül egy, kezdő irányítók képzéséhez használt „szinteti-

kus” repülőterén is alkalmas bármilyen időjárási tényező, forgalmi helyzet, műszaki probléma és kényszerhelyzet leképezésére. A jelenleg 5 vásznon, 180 fokos látószögben megjelenített kép szabadon mozogtható, akár körbe is fordítható. A HungaroControl a háromdimenziós szimulátor további fejlesztését tervezi, hogy az a későbbiekben 14 vásznonra vetítve a valódi irányítótoronyokéval megegyező, 360 fokos látványt mutasson.

A bemutató napon Völner Pál, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium infrastruktúráért felelős államtitkára, Fodor Lajos, a Honvédelmi Minisztérium közigazgatási államtitkára és Szepessy Kornél, a Hun-

garoControl vezérigazgatója megerősítette: az Egységes Európai Égbolt ösztönzi a polgári és a katonai légiforgalmi irányítás együttműködését mindenekelőtt a rugalmas légtérhasználat, az irányítási rendszerek összehangolása és az együttműködésen alapuló közös döntések terén. A HungaroControlnál most indult képzés ennek az együttműködésnek a jelentős mérföldköve.

A toronyszimulátor kialakítása 500 millió forintba került, de mivel ez lett a térség legmodernebb berendezése, lehetőség van arra, hogy akár külső partnerek is itt képezzék pilótáikat. Ennek üzleti lehetőségeit keresi a HungaroControl – hangzott el a rendezvényen.

Légiközlekedési Egyesült Szakszervezet

Elhibázottak voltak az elbocsátások

Nyomozás elrendelését kéri a Fővárosi Főügyészségtől a Légiközlekedési Egyesült Szakszervezet (LESZ), mert az érdekvédők szerint csaknem kétszázmillió forintos kár érte a Malév Ground Handling Zrt.-t „az elhibázott elbocsátások során”. A LESZ jelezte az aggályait a Kormányzati Ellenőrzési Hivatalnak (Kehi) is.

A szakszervezet közleményében azt írja: az okozott kár elsősorban abból eredt, hogy a leépítések során a cég menedzsmentje nem a tőle elvárható gondossággal járt el, a költségek minimalizálása nem volt kitüntetett szempont, így mintegy 195 millió forinttal kellett többet kifizetnie a vállalatnak, mint az feltétlenül szükséges lett volna – ezért is vált szükségessé az állami szerepvállalás.

A szakszervezet és a cégnél működő üzemi tanács hiába köve-

telt világos, átlátható szempontrendszerrel, kritériumokkal arra nézvést, hogy kiket küldenek el, és ki maradhat a Malév GH-nál.

A Malév GH előbb kijelentette, hogy a vezetők személyes döntésén múlik 450 dolgozó sorsa, majd amikor „ráébredtek” arra, hogy ezzel jogszabálysértést követnek el, a törvényi határidőt lekésve bemutattak egy, „a szubjektív döntéseknek még mindig nagy teret hagyó” dokumentumot, azonban ez sem

vette figyelembe az elbocsátások anyagi következményeit – idézte fel az érdekképviselet, hozzátéve, hogy szerintük a kár az említett 195 millió forintnál is több lehet, mert valójában sokkal kevesebb dolgozó elküldése volt indokolt.

Ezt megerősíti az is, hogy a Malév leállása után, de még a csoportos leépítés bejelentése előtt a leányvállalat vezetése korábban kölcsönzöttként és alvállalkozó által foglalkoztatott munkavállalókat vett át rendes munkaszerződéssel, holott az ő feladataikat a cég „lapátra tett alkalmazottai” is elláthatták volna. Emellett a cégvezetés továbbra is igénybe vett és vesz olyan alvállalkozói szolgáltatáso-

kat, amelyeket saját munkavállalók kisebb kiadás mellett tudtak volna ellátni: alvállalkozók emberei végzik a munkát, miközben az ugyanazon munkaterület saját alkalmazottai az elbocsátást követő fizetett állásidőt töltik jelenleg is, így a vállalatvezetés duplán fizet egy adott tevékenység ellátásáért.

A LESZ azt is megjegyezte, hogy a 195 millió forintos kár nem tartalmazza azt a veszteséget, amelyet az elküldött tapasztalt dolgozók által megszerzett végzettség, jogosítványok és hatékonyság elvesztése jelent. A speciális berendezések kezelésének és a munkafolyamatoknak az elsajátítása személynként több százezer fo-

rintos kiadást jelent, és ezeket a tanfolyamokat az újonnan átvett dolgozók egy részének el kellett, el kell végeznie, hogy a vállalat továbbra is kínálhassa szolgáltatásait ügyfeleinek, a légitársaságoknak.

Túl azon, hogy a menedzsment semmit sem tett a munkahelyek megőrzéséért, megsértette a munkavállalók egyeztetéshez fűződő jogait, még több százmillió forintos közvetlen kárt is okozott az állami vállalat tulajdonosának, tehát közvetve a magyar adófizetőknek, ezért a szakszervezet nyomozás elrendelését kéri az ügyészségtől, emellett a Kehi elnökéhez, dr. Gaál Szabolcs Barnához fordult.