

## **Beszámoló a IX. Forgalmiszervezési konferenciáról**

A KTE Baranya Megyei Területi Szervezete immár kilencedik alkalommal rendezte meg 2014. május 29-én a IX. Forgalmiszabályozási konferenciát, melynek másodszer adott otthont a Pécsi Tudományegyetem Pollack Mihály Műszaki és Informatikai Kar. A konferencia alcíme: Közúti infrastruktúra-környezetvédelem-forgalmiszabályozás?

A konferenciát Dr Weidinger Antal a KTE megyei elnöke nyitotta meg, aki elmondta, hogy az egyetemi helyszín kiválasztása már a két évvel ezelőtti rendezvénynél is nagyon jónak bizonyult. Fiatalos lendületet ad a résztvevőknek és lehetőséget ad az egyetemi ifjúságnak, hogy a közlekedés kérdéseibe is belelássanak.

A konferencia vezérgondolata a közlekedés biztonságának kiemelten történő biztosítása miatt aktuális kérdések megoldására irányulnak. A téma már az 1880-as években is fontos volt, de a forgalom folyamatos növekedése még inkább középpontba helyezi ezt a problémakört.

Dr Iványi Péter a PTE PMMI Kar tudományos dékán-helyettese is köszöntötte a konferencia résztvevőit, és elmondta, hogy intézményük megtiszteltetésnek veszi, hogy már másodszer van itt ez a rendezvény, mely a hallgatók számára is lehetőséget ad új ismeretek megszerzésére. A témát is időszerűnek tartja, melyek részben a kar témáihoz is kapcsolódnak. Bízik abban, hogy az egyetem és a KTE együttműködése a jövőben is folytatódik.

A megnyitót követően Holnapy László az Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Közlekedési Infrastruktúra Főosztály főosztályvezető-helyettese, a konferencia levezető elnöke is köszöntötte a résztvevőket, majd megtartotta a „Közlekedésbiztonság és infrastruktúrafejlesztés” című előadását. Kiemelten foglalkozott azzal a 7 kiemelt projekttel, ami a közlekedés biztonság javítását célozza meg, és megalapozza, hogy 2020-ra a balesetek száma a jelenlegi felére, majd 2050-re 0-ra csökkenjenek.

Dr Lányi Péter a KTI Nonprofit Kft szakértője „A vasúti átjárók biztonságának fejlesztési lehetőségei” címmel tartott tájékoztatót arról, hogy a biztonság érdekében milyen műszaki fejlesztések bevezetésére került sor. Ismertette a balesetek vizsgálati módszerét és a Nyugat-Magyarországon végzett vasúti átjárók biztonsági magyar-osztrák közös projekt tanulságait.

Nagy Zoltán a Magyar Közút NZRT osztályvezetője nagyon érdekes és élvezetes előadást tartott, „A KRESZ és a közútkezelés” címmel. Felhívta a figyelmet a KRESZ-ben található problémás és sokszor érthetetlen szabályozásokra. Véleménye szerint a közlekedési szabályoknak olyanoknak kellene lenni, mint a tíz parancsolatnak, melyet be kell tartani, és a józan ész szavára kellene hallgatni a rendelet meghozatalakor.

A következő téma is izgalmas és újszerű volt, melyet Dr habil Lindenbach Ágnes intézet igazgató egyetemi tanár (PTE PMMI Kar) tartott „Az eCall egységes európai vész hívó rendszer hatásai, különös tekintettel a közlekedésbiztonságra” című előadásából megtudható volt, hogy 2017-re egy új hívórendszert kell kiépíteni, mely a 112-es hívószámra alapul. A HeERO1 rendszer előkészítés alatt van, melynek lényege az interoperabilitás és a határon átnyúló folyamatosság. A HeERO2 rendszer az előző kiterjesztése a 3,5 t-nál nagyobb tehergépjárművekre is. Hatástanulmányok készültek a rendszer kiépítésére.

Hóz Erzsébet a KTI Nonprofit Kft tudományos főmunkatársa „Villamosközlekedés biztonsága a hazai körforgalminkban: kötöttpálya vagy kötött a pálya? címmel tartott előadást egy konkrét példán keresztül, mely Szeged 5.sz. főút - Szabadkai út - Horgosi út - Hiúz u. 4 ágú csomópontban alakult ki. Az említett helyen nagy a forgalom, villamos-gyalogos és kerékpáros közlekedés is van. A helyzet feloldására a körforgalom látszott jó megoldásnak. A balesetek száma az intézkedés után növekedett. A közlekedésben résztvevők figyelme nem irányult a villamos közlekedésre, ezért a fedező jelzőket megfelelő helyre kellett telepíteni és megfelelő ideig tartó fényjelzés szükséges. A probléma megoldásra vizsgálatok készültek, melynek fontos megállapítása, hogy a közút-vasút kapcsolatban hatékonyabb együttműködésre van szükség.

„Az e-útdíj bevezetéséről és működéséről” Dr Vertetics Dávid jogász (NFM Közlekedési Infrastruktúra Főosztály) tartott tájékoztatót. Áttekintést adott az útdíjfizetés 1996-tól napjainkig terjedő történetéről. Ezután a most bevezetendő rendszerről adott részletes képet, mely az osztrák mintát követi. A díjfizetésbe bevonandó közúthálózat nagyságának kialakítását ismertette. A díjfizetés alapelve az, hogy mindenki annyit fizessen, amennyi szolgáltatást igénybe vett. A fizetési mód és a fedélzeti eszköz a lehetővé teszi, hogy a közlekedésről részletes adatokhoz jusson a közlekedést irányító szervezet.

A következő előadás az előzőre épült, Dr Mocsári Tibor a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ főmérnöke „ A használattal arányos útdíjfizetési rendszer hatása a forgalmi és baleseti adatokra” címmel adott tájékoztatót arról, hogy a rendelkezésükre álló forgalmi

adatok elemzése forintósíthatóvá vált. Külön lehet választani a belföldi és nemzetközi közlekedést, a fő- és a gyorsforgalmi utak igénybevételét. Elmondta, hogy 2013. 07.01-től indult volna a monitoring rendszer 20 mérőállomással, de ebből jelenleg csak 3 működik, a többinél nem a megfelelő műszerek állnak rendelkezésre. Az útdíj bevezetése előtti és utáni helyzetben felmérést végeztek. Megállapítást nyert, hogy a személygépkocsik forgalma nőtt, a tehergépkocsiknál csökkenés tapasztalható, viszont a párhuzamos utakra terelődött a közlekedés. A baleseti adatokban 2013 márciusában volt kiemelkedő változás a rendkívüli havazás miatt.

Az alcímben szereplő környezetvédelemmel kapcsolatban Emesz Tibor a Dél-dunántúli Környezetvédelmi és Természetvédelmi Felügyelőség osztályvezetője tartott tájékoztatást „A közúti forgalom hatása Pécs város környezetterhelésére” című előadásában. részletesen ismertette, hogy milyen változáson ment át a környezetterhelést mérő rendszer 1970 óta. Pécsen magas az NO<sub>2</sub> érték a Szabadság úton és a Rákóczi úron, mely a nagy járműforgalom miatt jelentkezik. A másik nagy levegőszennyező az Pécsi Erőmű. A fűtési és nem fűtési időben természetesen eltérő a szennyezettség értéke.

A probléma kezelésére a városnak szmogriadó tervet is kellett készítenie 2003-ban. Ezenkívül hosszútávú javító intézkedéseket is be kellett vezetni. A problémás helyeken forgalomelterelésre került sor, az erőműben is technológiai fejlesztésre került sor.

A konferencia utolsó előadását Juhász Tamás oktatási referens (Mérnöki Kamara Nonprofit kft) nagyon aktuális feladatra hívta fel a figyelmet. Részletes tájékoztatást adott „Az e-építési napló jelene és jövője” című témakörben. Ismertette az építési napló 1954 óta működött papíralapú rendszerét, majd áttért a 2013-ban életbelépett jogszabályi változás hatására. Az e-építési napló használata a közlekedési vállalatok számára 2014. július 01-től kötelező. A problémás pontokra hívta fel a figyelmet.

A konferencia nagyon hasznos volt. Az érdeklődők előadásokat a [www.ktenet.hu](http://www.ktenet.hu) honlapon elolvashatják.