

JÖVŐKÉP KÖZÜTI BIZTONSÁG

Műholdas veszélyesáru-követés**HELYZETKÉP, GONDOLATOK, KÉTÉLYEK (FOLYTATÁS)**

Mint potenciális környezetkárosító veszélyforrásra, már nemcsak a közlekedési szakma irányítói, hanem a politikusok is egyre jobban figyelnek a veszélyesnek minősített áruk, küldemények szállítására. Sőt a lakosság is! Az utóbbi két évtizedben a közúton veszélyes árut szállító járművek száma erősen megnövekedett, és várhatóan tovább növekszik. A szabályok egyre szigorodnak, miközben időnként mégis közúti veszélyesáru-katasztrófák rémisztik az Európai Unió tagországainak állampolgárait és hatóságait. Mit tehetünk még a közúti biztonságot?

A GALILEO program

A GALILEO program az Európai Unió és az Európai Űrügynökség közös vállalkozása, Európa legnagyobb infrastrukturális beruházása, melynek célja a világon az első, kimondottan polgári célra tervezett rádiónavigációs és helyzetmeghatározási rendszer létrehozása. A GALILEO versenytársa, de egyben kiegészítője is lesz az amerikai GPS-nek. Az európai illetékesek elsősorban jelentős gazdasági hasznot, de a napjainkra mindenütt egyre jobban elterjedő műholdas navigáció terén európai függetlenséget is várnak az új rendszertől. Ennek a műholdas rendszernek már elkezdődött, de még nem

fejeződött be a kiépítése. A GALILEO programhoz kapcsolódó infrastruktúra kiépítésében részt vehetnek az EU-tagállamok vállalkozásai, így Magyarország is. A GALILEO program megvalósítása Európa alapvető stratégiai, gazdasági, politikai érdeke, ezért az Európai Unió kiemelten támogatja a GALILEO program és alkalmazásainak elterjedését. Az európai műholdas navigáció elterjedése különösen jelentős számunkra, mert gazdasági, társadalmi, környezetvédelmi előnyöket jelent az Európai Unió tagállamai számára. A GALILEO globális műholdas adatátviteli rendszer 30 darab műholdat fog szinkronizáltan

üzemeltetni, három 56°-os körpályán. Minden pályasíkban 10-10 műhold lesz, és egy tartalék műhold. Keringési magasság: 23 616 méter, keringési idő 14 óra, élettartam 20 év, tömege 650 kg/műhold. Földi rendszer: 1 irányítóközpont, 15 vevőállomás, 4 telemetriai állomás. Képes lesz önintegritásra is. Rövidített riasztási és mentési idővel keresési és mentési feladatokra is alkalmas.

A GALILEO rendszer szolgáltatásai közül kiemelhető az ingyenes, nyilvános szolgáltatás, a nagy biztonságú, a kereskedelmi és a hatósági elérhetőséget biztosító szolgáltatás. Az alkalmazási területek közül nagy tere lesz majd a közúti közlekedésnek. A rácsatlakozás természetesen csak szelektíven történhet, vagyis mindenki csak azt az információt kaphatja meg, amelynek vételére jogosult. A tervek szerint a GALILEO program teljes várható beruházási költsége 3,6 milliárd euró lesz, és a teljes rendszer 2013-ra fog kiépülni.

Mit hoz a jövő?

A gazdaság és a társadalom minden területét érintik a műholdas rádiónavigáció fejlesztései, és a felmérések szerint az érintett területek száma folyamatosan növekszik. A program gazdasági jelentőségére vonatkozóan kiemelhető, hogy igen nagy piacról van szó. A műholdas navigációs szolgáltatások világméretű piaca 2020-ra várhatóan mintegy 300 milliárd euró forgalmat fog lebonyolítani. A műholdas navigáció területén a várakozások szerint rohamos, évi 25%-os növekedés várható. A kiépült rendszer szolgáltatásait távlatilag (2010) 1800 millióan veszik igénybe, becslések szerint 2020-ban már mintegy 3 milliárd vevőkészülék lesz forgalomban, így jelentős üzleti lehetőségeket is biztosít. A GALILEO program megvalósításával Európa-szerte mintegy 150 ezer új, magasan képzett munkaerőt igénylő munkahely jöhet létre a szolgáltató szektorban. (Akit mélyebben érdekel a GALILEO program, nagyon részletes leírást találhat a GKM honlapján.)

Útvonal-kijelölés

Megszámálhatatlan közúti baleset, sőt katasztrófa bizonyítja, hogy a veszélyes áruk szállítását nagyon komolyan kell venni, és a veszélyeket a minimumra kell csökkenteni. E célból született a 122/1988. (XII. 5.) MT. rendelet, amely az egyes veszélyes árukat szállító közúti járművek útvonalának kijelöléséről szól. Hatálya azonban csak a rendelet mellékletében meghatározott anyagokra és az ugyanott közölt súly feletti szállításra terjed ki. Tehát aki ilyen anyagot a megadott minimál súlyon felül szállít, annak be kell jelentenie egy kérelemmel a jogszabályban megadott hatóságnál, ahol kijelölik a szállítmány útvonalát.

Az útvonal-kijelölésért díjat kell fizetni. A hatóság a szállítási útvonalat a kérelem kézhezvételét követő 15 naptári napon belül – a közútkezelők, megyén belüli szállítás esetén a megyei katasztrófavédelmi igazgatóság, a fővárosban a Fővárosi Tűzoltó-parancsnokság, megyék között, illetve nemzetközi szállítás esetén az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság véleménye alapján – határozatban jelöli ki, és erről a területileg illetékes környezetvédelmi felügyelőséget, az Országos Mentőszolgálat megyei mentőszervezetét, több megyét érintő szállítás esetén az Országos Mentőszolgálat központját is értesíti. Sürgősségi kérelem esetén a hatóság az útvonalat három munkanapon belül, azonnali kérelem esetén egy munkanapon belül, az UKIG hat órán belül jelöli ki. A kijelölés egyszeri szállításra, vagy több, illetve ismétlődő szállításra, legfeljebb a naptári év végéig érvényes.

A határozat a szállítás biztonságának növelése érdekében tartalmazhatja a szállítás idejének vagy tilalmi idejének meghatározását, a megengedett legnagyobb sebesség előírását, az egy járművel (járműszerelvény) egyszerre szállítható legnagyobb mennyiség meghatározását, kedvezőtlen időjárási körülmények miatt, rossz út-, illetőleg látási viszonyok esetén a



MAGYARORSZÁGI HASZONGÉPJÁRMŰ-ELADÁSI ADATOK, 2008. ÉV I. NEGYEDÉV ■ MAGYAR GÉPJÁRMŰIMPORTŐRÖK EGYESÜLETE

MÁRKA	2008. I. negyedév (db)	Piaci részesedés %-ban	MÁRKA	2008. I. negyedév (db)	Piaci részesedés %-ban	MÁRKA	2008. I. negyedév (db)	Piaci részesedés %-ban
HASZONGÉPJÁRMŰEK 3,5 TONNA ALATT			3,51–5,00 TONNÁIG			MAN	202	18,9
CITROËN	423	7,0	IVECO	0	0,0	MAZ BALTIJA	0	0,0
FIAT	668	11,0	MERCEDES	42	100,0	MERCEDES	71	6,6
FORD	909	15,0	ÖSSZESEN	42	100,0	RENAULT	172	16,1
HYUNDAI	3	0,0	5,01–10,00 TONNÁIG			SCANIA	158	14,8
KIA	2	0,0	DAEWOO AVIA	0	0,0	TATRA	12	1,1
LAND-ROVER	11	0,2	DAF	1	0,6	VOLVO	176	16,5
MAZDA	116	1,9	IVECO	119	70,8	ÖSSZESEN	1 069	100,0
MERCEDES	332	5,5	MAN	21	12,5	BUSZ		
MITSUBISHI	223	3,7	MERCEDES	15	8,9	MAN	7	35,0
NISSAN	427	7,0	RENAULT	12	7,1	MERCEDES	9	45,0
OPEL	288	4,7	ÖSSZESEN	168	100,0	SCANIA	0	0,0
PEUGEOT	599	9,9	10,01–15,00 TONNÁIG			VOLVO	4	20,0
RENAULT	488	8,0	DAEWOO AVIA	0	0,0	ÖSSZESEN	20	100,0
SKODA	144	2,4	DAF	0	0,0	HASZONGÉPJÁRMŰEK 3,5 TONNA ALATT		
SSANGYONG	32	0,5	IVECO	37	26,8	2,5 TONNÁIG	1 646	27,1
TOYOTA	525	8,7	MAN	60	43,5	2,5–3,5 T KÖZÖTT	4 419	72,9
VOLKSWAGEN	875	14,4	MERCEDES	30	21,7	ÖSSZESEN	6 065	100,0
ÖSSZESEN	6 065	100,0	RENAULT	8	5,8	HASZONGÉPJÁRMŰEK 3,5 TONNA FELETT		
3,5 TONNA			VOLVO	3	2,2	3,5 TONNA	414	22,4
ANDORIA LUBLIN	0	0,0	ÖSSZESEN	138	100,0	3,51–5,0 TONNA	42	2,3
IVECO	174	42,0	15,01 TONNA FELETT			5,01–10,0 TONNA	168	9,1
MERCEDES	193	46,6	DAF	113	10,6	10,01–15,0 TONNA	138	7,5
RENAULT	47	11,4	IVECO	165	15,4	15,01 TONNA FELETT	1 069	57,8
ÖSSZESEN	414	100,0	KAMAZ	0	0,0	BUSZ	20	1,1
Készítette: Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete. Minden jog fenntartva!						ÖSSZESEN	1 851	100,0

szállítás megszakítására kötelezést, a különös védelemre szoruló területeken – szükséghelyzet kivételével – a megállás tilalmát és egyéb feltételeket is.

A veszélyes árut szállító járművek közlekedését a rendőrség, a Közlekedési Hatóság, az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság, a megyei, fővárosi közlekedési hatóságok, továbbá a rendőrséggel és a közlekedési hatósággal együttműködve az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság, a megyei katasztrófavédelmi igazgatóságok, a fővárosban a Fővárosi Tűzoltó-parancsnokság ellenőrizhetik. Ha az ellenőrzést végző hatóság megállapítja, hogy a veszélyes árut szállító jármű útvonal-kijelölés nélkül vagy nem a kijelölt útvonalon közlekedik, szabálysértési eljárást kezdeményez. Az útvonal-kijelölés nélkül közlekedő járműnél intézkedhet az útvonal-pótlólagos kijelölésére, a nem kijelölt útvonalon közlekedő járműnél intézkedhet annak kijelölt útvonalra terelésére. Az ellenőrzést végző az útvonal-kijelölés érde-

kében tett intézkedés időtartamára a jármű részére – amennyiben az nagyobb veszéllyel nem jár – kényszervárakozási helyet jelölhet ki.

Egy pillanatig se gondoljuk, hogy valamennyi veszélyesáruszállító pontosan ismeri és betartja ezeket az előírásokat. Az ellenőrző hatóságok a tudói annak, milyen sokféle hiánysággal találkozunk ezen a területen.

Gondolatok, jóslatok, kétélyek

Amint az eddigiekből kiderülhetett, a műholdas telematika egyre mélyebben épül be a mindennapi életünkbe. Az sem tagadható, hogy a már megvalósult és a még félkész állapotban lévő GALILEO műholdas rendszerek egymásnak kemény konkurensei. Azonban felismerjük a rendszerek üzemeltetői, hogy bizonyos mértékű együttműködéssel többet nyernek, mint amennyit egy konfrontációval veszíthetnének. Ebből viszont mi, a felhasználók profitálhatunk a legtöbbet.

Ma még Magyarországon nem kötelező a műholdas veszélyesáru-követés, tehát ezt a hatóságok sem ellenőrizhetik. Egyelőre. Ugyanis az olcsó és a többi műholdas rendszernél feltehetően jobb, szélesebb szolgáltatási spektrumot nyújtó GALILEO rendszer megvalósulása után valószínűleg több, veszélyes árut szállító vállalkozás is rá fog csatlakozni. Ha ez megtörténik, az is feltételezhető, hogy az EU-ban kötelező lesz kihasználni ezt a XXI. századi csúcstechnikát. Vagyis jogszabály mondja ki talán a kötelező alkalmazást a veszélyesáruszállításban.

Úgy hírlik, hogy az útvonal-kijelölést előíró rendelet hatályát fogja veszíteni. Ha ez igaz, akkor a veszélyesáruszállítványok szabadon „kóborolhatnak” majd hazánk közútjain. Ha így lesz. De ha így lesz, akkor mindennél fontosabbá válik a műholdas járműkövetés megvalósítása.

Évek óta dúl a vita az illetékes szakemberek és a hatóságok körében, hogy létre kell-e hoz-

ni egy műholdas alapú, központi katasztrófafigyelő rendszert, vagy ez felesleges. Annyi bizonyos, hogy a téma számos lényegi kérdést vet fel.

- Honnan lesz rá pénz?
- Hol legyen, melyik hatóság üzemeltesse?
- Hogyan tud a szolgálat egyszerre több ezer járművet felügyelni?
- A központi ügyelet fenntartása arányban áll-e az általa nyújtott haszonnal?
- Vészhelyzet esetén nem gyorsabb-e a mentő hatóságok értesítése, mint ugyanez a központi ügyeleten keresztül?

Ha a vészhelyzetben a gépkocsivezető elérhetetlen vagy cselekvőképtelen, honnan tudja az ügyelet, hogy mi történt?

A kérdések sora még folytatható.

*

Mindezekből az következtethető, hogy az idő nem áll meg a veszélyesáruszállításban sem, és már most érdemes felkészülni a közeli jövő változásaira.

Tóth G.