

NKH STRATÉGIAI ÉS MÓDSZERTANI IGAZGATÓSÁG

A jövő az NKH-nál készül

TERVEK, VÁLTOZÁSOK A KÖZLEKEDÉSBEN

Már megtanultuk, hogy az alig két éve megalakult Nemzeti Közlekedési Hatóságnál sosem áll meg az élet. Mindig találkozunk valami új, eddig sosem volt módszerrel, változással vagy valamilyen újdonsággal. Ezek azonban nem öncélú, sofőrbosszantó akciók, hanem közelítés és felzárkózás a XXI. század európai követelményeihez. Sőt van, amit már mi csinálunk jobban! Vajon mi fő most a „boszorkánykonyhában”, milyen újdonságokkal találkozhatunk a közeli jövőben? Erről kérdeztük **Öberling Józsefet**, a Stratégiai és Módszertani Igazgatóság vezetőjét.

● Ön új embernek számít az NKH-nál. Mikor vette át az igazgatóság vezetését?

– Erre egy kicsit felemás választ tudok adni. Ténylegesen 2008. május 1-jétől vagyok a közlekedési hatóság alkalmazásában, de gyakorlatilag június 10-étől vagyok az igazgatóság egyedüli vezetője. Ennek az a magyarázata, hogy amikor beléptem a kapun, nem üres irodát találtam, hanem az elődömmel közel másfél hónapot dolgozhattam együtt. Ez óriási előnyt jelentett a számomra, mert volt időm megismerni egyrészt az NKH-t és azon belül az igazgatóságot. Simán ment a munkakör átadása. Persze nem volt teljesen ismeretlen számomra ez a terület, hiszen korábban a rendőrségnél dolgoztam különböző vezető beosztásokban. De így belülről azért mégis jóval többet lehetett megismerni erről az országos hatáskörű szervezetről.

● Milyen egységek tartoznak most az ön irányítása alá?

– A Képzési és Vizsgáztatási Főosztály, a Közúti és Vasúti Főosztály, a Hajózási és Légiközlekedési Főosztály, a Közúti Jármű Főosztály és a Vasúti Igazgatási Főosztály. Ez utóbbi a június 1-jével megszűntetett Vasúti Hivatal jogutódja.

● Mi a feladata ennek az igazgatóságnak?

– Ahány osztály, ahány főosztály, annyiféle specifikus feladatot kell folyamatosan végrehajtunk, tehát nagyon széles a tevékenységi körünk. Ezek a

napi feladatok. Ellenőrzés, ügykezelés, szankcionálás, kapcsolattartás és még sok minden egyéb.

A Stratégiai és Módszertani Igazgatóság elsődleges feladata a belső működéshez szükséges szabályozások elkészítése, hogy a regionális igazgatóságaink egy azonos ügyben pontosan ugyanúgy járjanak el. Azt nem engedhetjük meg, hogy egy műszaki vizsga vagy egy jármű-átalakítási ügy másként bonyolódjon le Szombathelyen, mint mondjuk Nyíregyházán.

Az NKH már eddig is sokat tett az ilyen irányú belső fejlesztésekért, de még mindig vannak eltérések egyes területeken. Például manapság egy számítógépes KRESZ-vizsgán még nem ugyanaz a kérdéssor fut az érintőképernyőkön a különböző vizsgahelyeken. Ezt mindenképpen szeretnénk központosítani.

● Bizonyos, hogy nemcsak ennyi változás vár ránk a közeli jövőben! Hallhatnánk ezekről?

– Valóban várhatóak ennél nagyobb volumenű projektek is, de egyelőre csak tervekről beszélhetek. Az érintett területeken bizonyosan lesznek változások, de a részletek, a megvalósulás dátumai – néhány kivétellel – még előttünk sem ismertek. Még sokirányú tájékozódásra, adatgyűjtésre van szükség a végleges megfogalmazáshoz, reméljük, sikerül a hazai közlekedésbiztonságot egy magasabb szintre hozni. Ezen a területen bőven van tennivaló.

Kiemelten említem, hogy a kormányzati elvárásoknak, vagyis a kormány hároméves Közlekedési Akció Programjának az NKH-nak a közlekedésbiztonság háttérévé kell válnia. Már vannak konkrét elképzeléseink a „hogyan”-ról.

Van egy nagy területet átfogó, nagy felelősséggel járó munkánk, ez a járművezető képzés-vizsgáztatás, a PÁV és az utánképzés átfogó reformja.



NÉVJEGY Öberling József

Egy Baranya megyei kis faluban születtem. A középiskolát Pécssett jártam, a Széchenyi István Gimnázium és Szakközépiskolában szereztem autószerelői végzettséget és érettségit. Felvettük a Budapesti Műszaki Egyetemre, a Közlekedésmérnöki Kar Autógépész Ágazatán szereztem gépészmérnöki diplomát.

Az egyetemet követően a Budapesti Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészetén kezdtem dolgozni balesetvizsgálóként, majd lettem ugyanott az egyik baleset-helyszínelő csoport vezetője. Lelkileg is kemény munka volt. Az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztályon először a rendszertechnikai eszközök fejlesztéséért lettem felelős. Akkoriban vett fel az ország a közúthálózat fejlesztésére 100 millió dollárnyi hitelt az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Banktól. Ebből 4,5 millió jutott a rendőrség technikai fejlesztésére.

Később az ORFK Balesetmegelőzési Osztály vezetőjévé neveztek ki, ekkor lettem az Országos Balesetmegelőzési Bizottság titkára is. Számítalan kampánnyal, programmal igyekeztünk a balesetek számát csökkenteni. Hét évig dol-

● Miért van erre szükség? Ezek folyamatosan és bejáratottan működő területek!

– Igen, működnek, bejáratottak is, de kérdés, úgy működnek-e, ahogy ma 2008-ban, az Európai Unió tagjaként az elvárható, és megfelelőek-e közöttük az összefüggések? Ha így nézzük ezeket, akkor számos problémával és az ezekből adódó kérdésekkel találjuk szembe magunkat. A feladatunk az, hogy pontosan körülhatároljuk ezeket a problémákat, feltegyük a kérdéseket és megtaláljuk rájuk a megfelelő és végrehajtható válaszokat.

● Gyaníthatóan a PÁV-val és az utánképzéssel van a legkevésbé baj. Így van?

– Kétségtelenül, hiszen az NKH szervezetén belül működő PÁV és az utánképzés a vonatkozó jogszabályokhoz igazodva

goztam ebben a beosztásban, részt vettem számos nemzetközi konferencián és igyekeztem a legjobb gyakorlatokat idehaza meghonosítani. Egy évig a Közlekedésrendészeti Főosztály helyettes vezetője voltam, a közúti, a vízi és légi közlekedés rendészeti feladatainak szakmai irányítása tartozott hozzám. Ebben az időben csatlakoztam a magyar rendészeti Főosztály-hoz (mely az EU közlekedésrendészeteinek együttműködési fóruma), ahol az operatív csoport tagjaként sok, idehaza is hasznosított módszert ismertem meg. Később ugyanezen szervezet tanácsának lettem tagja, és a szervezet magasabb szintű döntéseiben vettem részt.

2004-ben részt vettem az Autópálya Rendőrség létrehozásában, megszűnéséig parancsnok-helyettese és az utolsó másfél évben parancsnok voltam. Rendőrszakmailag ez volt eddigi pályám csúcса. Sikerünket misem példázza jobban, mint hogy az úgynevezett trükkös lopások a gyorsforgalmi úthálózaton gyakorlatilag megszűntek és az egyre bővülő úthálózat ellenére a halálos baleseti számok csökkentek.

2008. május 1-jétől vagyok az NKH egyik igazgatója. Látom, a hatóságnál remek szakemberek dolgoznak, és tapasztalatom, hogy a körülöttünk lévő tudományos élet is támogat bennünket.



működik. Itt a kérdés csak az, hogy ezek a jogszabályok megfelelően szolgálják-e a célt, szükséges-e valamilyen mértékű változtatás.

A pályaalkalmassági vizsgálatokat valószínűleg ki kell majd terjeszteni a közlekedésben visszajáró szabálytalanságokat elkövető járművezetőkre is. Hivatásosokra és úrvezetőkre egyaránt. Nem elég a pénzbüntetés és a büntetőpont, meg kell védeni a járművezetőt saját magától és másokat is tőle.

A többször átalakított büntetőpontrendszer még mindig nem elegendően szigorú a jelenlegi formájában, mert csak a 18 pont után kötelező az utánpótlás. Alatta csak ajánlott elvégezni. Lehet, hogy már kevesebb pont elérése után is le kellene ültetni a szabályszegőt egy rövidebb utánpótlásra, ami valószínűleg egy kicsit ki is jözná. Vizsgálni kell ezt is. Mindezekből kiderülhet, hogy ezekben a rendszerekben is szükség van a teljes átvilágításra, és meg kellene teremteni közöttük a teljes összhangot.

● **Mi nincs rendben a járművezető-képzésben?**

– Számos más probléma mellett az, hogy a képző vállalkozások között nagy a színvonalbeli különbözőség. Vannak kulturált környezetben, korrektül működő iskolák, és vannak bizonytalan lábakon álló, gyenge színvonalon dolgozók is. A kettő között pedig több fokozat található. A baj az, hogy a kegyetlen piaci versenyben egymás alá ígérnek az iskolák, egyesek olyan összegeket hirdetnek meg, amelyekből biztosan nem lehet nyereséget kitermelni. És ha már becsábították a tanulót, akkor ilyen-olyan trükkökkel újabb összegeket csiklandoznak ki belőle. A legjobb, ha a tanuló megbukik, mert akkor jöhetnek

a pótorák a gyakorlati képzésben. Van munka, van bevétel. Most azért keresi fel a tanuló az autósiskolát, hogy valamilyen módon vezetői engedélyt szerezzen. Lehetőleg a legrövidebb idő alatt és a lehető legolcsóbban. Idáig ez rendben is lenne, de itt az legyen a lényeg: olyan vezető kerüljön ki a forgalomba, akit valóban felkészítettek a jelenlegi közúti közlekedés követelményeire.

● **Hogyan lehet idáig eljutni? Mit kellene tenni?**

– Tovább szigorítani az autósiskolák működési feltételeit, ami nyilván azt fogja eredményezni, hogy a korrektül dolgozó iskolák fognak talpon maradni. Ez bizonyos érdekeket sérteni fog, de nincs más út, mert a jelenlegi rendszer ilyen formában nem tartható fenn. Egyebek mellett gondolkodunk az iskolák minőségbiztosítási rendszerbe történő bevonásán is. Sőt, az iskola-választás megkönnyítésére tervezzük bevezetni a képzőszervek vizsgálatainak közzétételét az NKH honlapján.

● **Hozzá kívánnak nyúlni az elméleti oktatáshoz is a kategóriás képzésben?**

– Mindenképpen. Itt több kérdés is felmerült. Nem biztos, hogy azt kell és úgy kell oktatni, amit most oktatnak. Ezt felül kell vizsgálni. Talán a tanulónak

nem taxatív kell tudnia felsorolni, hogy hol nem szabad megállni, hanem ezt egy közlekedési szituációban kellene felismernie. De ez csak egyetlen példa. A személyi számítógépek nagymértékű elterjedésével fontolóra kellene venni az elméletet, egyebek mellett a KRESZ-t lehet-e távoktatással tanítani? Az oktató elküldi a feladatot, a tanuló megoldja és az oktató ellenőrzi. Azonban semmiképpen nem kívánjuk az oktató és a tanuló személyes kapcsolatát kiiktatni, mert vannak olyan tananyagrészek, amelyek ezt nem engedik meg.

Nagyobb teret kell adni a közlekedési kultúra és a közlekedési morál oktatásának, hiszen ezen a téren meglehetősen rosszul állunk.

● **Mi a helyzet a gyakorlati képzéssel?**

– Nézzük, mi történik most? A tanuló befizeti az óradíjat, és beül az autóba. Innentől kezdve az oktatónak az az érdeke, hogy az autó minél kevesebbet guruljon, mert megmarad a drága üzemanyag egy része. Tehát időnként leállnak az út szélére, ahol elméleti előadást hallgat a tanuló. Erre elengedhetetlen szükség is van. A gond a túlzott mértékű „hegyi beszéd”, ami nem gyakorlati oktatás. Szükség van egy olyan technikai megoldásra, ami manipulálhatatlanul bizonyítja, hogy a 30 óra az tényleg 30 óra volt. Az igényes, tisztességes oktatóknak ez nem fog gondot jelenteni. Egyébként felül fogjuk vizsgálni a gyakorlati képzés óraszámait is, mert nem biztos, hogy a jelenlegi óraszámok elegendőek a tanuló gyakorlati felkészítéséhez.

Összefoglalva a cél az, hogy a képzésből kikerülő „végtermék”, a friss járművezető a lehető legnagyobb mértékű tudással rendelkezzen. Ezért indítottam el Horváth Zsolt Csaba, az NKH elnöke a BKFKJ projektet, ami a Biztonságos Közlekedésre Felkészített Közúti Járművezetőt jelenti.

● **A kezdő vezető továbbra is két év múlva kap végleges vezetői engedélyt?**

– Talán. Vannak olyan országok, amelyekben csak újabb rövidebb képzés, vizsga után van végleges engedély. Megvizsgáljuk, talán nálunk is eredményes lenne egy ehhez hasonló rendszer.

● **A szaktanfolyamokra is várnak változások?**

– Feltétlenül, mert az évekkel ezelőtt megírt tananyagok értelemszerűen elavulnak, ezeket ki kell egészíteni a legújabb ismeretekkel. A vizsgák most a képzőszerveknél bonyolódnak le, ezen is szeretnénk változtatni. A vizsgákat teljesen zárttá kívánjuk tenni, és ahol csak lehet, bevezetni már 2009 elején a számítógépes vizsgáztatást.

● **De a közúti ellenőrzést ugye nem lehet már továbbfejleszteni? Itt van a vége.**

– Nincs itt a vége. Tapasztalatcsere alkalmával tudtuk meg az osztrák kollégák már régóta működő módszerét. Ez az előszűréssel kombinált komplex ellenőrzés. Egy adott útvonalon elhelyeznek mérőket, amely mobil kipufogógáz-mérőt, amely laza tájékoztatást ad az előtte elhaladó jármű légszennyezéséről. Ha túllépte a határértéket, távolabb megállítják, és pontos mérés következik. Aztán minden egyebet ellenőriznek a műszaki állapottól a rakományrögzítésig.

Ugyanis tapasztalataink szerint, ha egy gépkocsin előfordul egy szabálytalanság, akkor van ott kettő is vagy több is. Igazuk volt, majdnem 100%-os a találati arányuk. Ez a rendszer 2009. január 1-jétől már nálunk is működni fog. Ugyanezen időponttól vesszük át az útdíjfizetés ellenőrzését.

Tóth I. Gábor

