

EXKLUZÍV MEGELŐZHETŐK A BALESETEK

Életél a közlekedésbiztonság**BESZÉLGETÉS BJÖRN RABENIUSSZAL, A SCANIA KÖZLEKEDÉS-BIZTONSÁGI KUTATÁSI ÉS FEJLESZTÉSI RÉSZLEG VEZETŐJÉVEL**

A mindennapos közlekedésbiztonsághoz kapcsolódó aktív és passzív biztonsági megoldásokat, műszaki újításokat rendszeresen bemutatjuk, működésüket részletesen ismertetjük. Ezen riportunkban azonban egy olyan embert ismerhetünk meg, aki kollégáival együtt mindezek hátterében áll, és elkötelezettségének tekinti, hogy mindent elkövessenek mindannyiunk biztonságos közlekedésének érdekében a nehézkategóriás haszongépjárművek terén.

● **Mikor és hogyan került kapcsolatba a haszongépjárművekkel?**

– Ez egy kicsit hosszabb történet, a gépkocsik természetesen engem is érdekeltek, mint mondhatni minden fiatal. Egy kisebb városból, Bollnasból származom, ahonnan Stockholmba költöztem, hogy mérnöki tanulmányaimat járműtechnikai szakon végezzem. Elsőként az ABB-nél helyezkedtem el, ahol kezdetben inkább vasúti járművekkel voltam kapcsolatban, a nagy teljesítményű villanymotorokhoz és tengelyekhez kapcsolódó anyagvizsgálatok terén. A járművek iránti érdeklődésemet ez csak tovább erősítette.

● **Mióta dolgozik a Scaniánál, és ezen belül jelenlegi szakterületén?**

– A Scaniához még 1999-ben csatlakoztam, szintén az anyagvizsgálatokkal kapcsolatos szakterületen, ami szintén kiterjedt teljes részegységekre, köztük a motorokra, de a tehergépkocsik sok más részére is. A közlekedésbiztonsággal kapcsolatos területen másfél éve dolgozom a södertaljei központban.

● **Hogyan történt a váltás?**

– Az ember előbb-utóbb kapcsolatba kerül új dolgokkal, új emberekkel, amelyek és akik felkeltik az érdeklődését, de ha belegondolunk a gépkocsikon a passzív biztonsági megoldásokba, ott is nagyon lényeges az anyagminőség, főleg szilárdság, rugalmasság és súly tekintetében. Eddigi szakmai tapasztalataim itt is jól haszno-



Björn Rabenius, a Scania közlekedés-biztonsági kutatási és fejlesztési részleg vezetője

síthatók. Másrészről megdöbbenettek a napra kész statisztikák, milyen sok ember sérül meg és esik áldozatul a közlekedési balesetekben, és úgy éreztem, be kell kapcsolódnom ebbe a kiemelt fontosságú tevékenységbe. Közvetlen felettesem jóváhagyásával kerültem át az aktív és passzív közlekedésbiztonsággal foglalkozó részleghez. Kétségtelenül érdekes és izgalmasak az itt folyó munkák.

● **Kivonulnak-e a különböző balesetekhez, amelyekben valamilyen Scania az egyik érintett jármű?**

– Nekünk nincs ilyen „helyszínelő” csapatunk, de ettől függetlenül közösen végezzük a balesetek elemzését a Volvó-

val, a Saabbal és a svéd közlekedési minisztériummal, hogy mi és hogyan történt valójában. Sőt, ha lehetséges, felvesszük a kapcsolatot a baleset sérülteivel is, például hogyan próbálták elkerülni a balesetet, hol ültek a járműben, be volt-e kötve, működött-e a légszák, és természetesen megvizsgáljuk, milyen biztonsági rendszerekkel volt felszerelve az adott jármű, és ezek megfelelően működtek-e. Talán hihetetlenül hangzik, de véleményünk szerint a balesetek 95 százaléka elkerülhető lenne! Hiába a legkorszerűbb technika, mindig ott lapul az emberi tényező. A balesetek minimális szintre való csökkentése óriási költségektől kímélné meg az országok gazdaságait. Hatalmas összegekbe kerül a sérültek ellátása, az anyagi károk megtérítése, emberek ezrei esnek ki a termelésből rövidebb-hosszabb időre, nélkülözve jövedelmük jelentős részét, a fuvarozók megrendelésektől esnek el. De ez csak az egyik oldala a baleseteknek, mert ha valaki végleg lerokkan vagy meghal, az semmilyen összeggel nem kifejezhető veszteség!

● **Ezen adatokat mindenképpen felhasználják a fejlesztések során.**

– Igen, de nemcsak a járműre, a műszaki megoldásokra vonatkozóan, hanem felmérjük a baleset helyszínét, az út vonalvezetését, minőségét, hiszen ez is egy nagyon fontos tényező lehet. Ez utóbbit új utak építésénél és a régiiek korszerűsítésénél lehet hasznosítani. Természetesen az sem mindegy, hogy éjszaka vagy nappal történt a baleset, és milyen időjárási körülmények között. Az utóbbira csak a körültekintés és óvatosság jelent megoldást, amit a gépkocsivezető színvonalas oktatásába és továbbképzésébe kell beépíteni, mint a veszélyes helyzetek biztonságos megoldása, bár még jobb, ha kialakulásuk megelőzhető. Már 25-30 éve is téma volt a defenzív vezetés!

● **Sajnos elég gyakoriak a rakomány helytelen rögzítésére visszavezethető balesetek.**

E téren sikerül-e előrelépést elérni?

– Természetesen, hiszen a Scania által két évente meghirdetett YETD versenysorozat egyik lényeges gyakorlati pontja, akárcsak a biztonságos és takarékos vezetéstechnika. Sajnos még csak néhány országban gyakorlat, hogy a tanulóvezető ki sem hajthat az iskola udvaráról, amíg hibátlanul le nem vizsgázott rakományrögzítésből is a KRESZ és az elsősegélynyújtás mellett!

Veszélyes pontnak számíthat, ha egy gépkocsivezető munkahelyet változtat, és mondjuk hűtökocsi helyett betonkeverőt, autózállítót vagy autóbustzt kell vezetnie. Bizony nagy különbség vezetéstechnikailag, ugyanúgy, mint egy emeletes busz egy egyszintes busz után.

● **Hogyan fogadják az aktív biztonságot növelő műszaki megoldásokat a felhasználók?**

– Vannak dolgok, amelyeket minden további nélkül elfogadnak, mint korábban az ABS-t, az ASR-t, a közelmúltban az ESP-t, a retardert, amelyek már szériának számítanak vagy kötelezőek is. A tolatókameráról (tehergépkocsik esetében) vagy holtterérzékelőről, sávkövetőről, adaptív tempomatról már eléggé megoszlanak a vélemények. Mielőtt a rendelkezhető opciók vagy szériakivitelek sorába emelkedik egy-egy műszaki újítás, az tartós tesztet kell vizsgázni, 10 szállítási cégnél Európa más-más országában, és a tesztjárművet több gépkocsivezető vezeti hónapokon keresztül. Végül jön a gyakorlati tapasztalatok összegzése. Az eredmények persze nagyon eltérőek is lehetnek, nemcsak országonként, hanem földrészekenként is. Ezenkívül nem szabad elfeledkezni a jármű funkciójáról sem. Poros sivatagi utakon nincs értelme például a sávkövetőnek, de a tolatókamera létszükséglet (lenne) egy áruterítőn, autóbuzson. Európában ez év nyarán vált kötelezővé az első holtterítőkör, míg Japánban legalább 25 éve kötelező. Továbbá nagy eltérések vannak, hol és mit követel-



A technika adott, csak használni kell(ene)!



nek meg a KRESZ-szabályok. Számunkra is gondot jelent a fuvarozók kiélezett árversenye, mert sokan mondják: „tetszik, de legyen mindez széria”. Igen, lehet széria, de akkor a vételárat kell növelni, és a gyártók között is komoly árverseny van. Ugyanakkor a nagyobb cégek látják be általában elsőként, hogy ezen extrák mennyire hasznosak – vagy talán könnyebben tudnak rá áldozni –, és kezdik el alkalmazni. Ellenben, ha minél több megrendelés érkezik a fuvarozóktól és minél több készüléket kell beépíteni, akkor már a beszállító is kedvezőbb áron adja a járműgyártónak, és az ártöbblet is minimális lehet. Ettől függetlenül megint megjelenik az emberi tényező: csak akkor érnek valamit, ha használják is őket! Az alkoholszondás indításgátló meglepően hamar keresett lett, és keresettsége egyre inkább nő.

● **Mi a helyzet az úgynevezett intelligens közlekedési rendszerrel, ahol a járművek egymással kommunikálnak, és automatikusan értesítik a többi gépkocsivezetőt egy balesetről vagy forgalmi dugóról?**

– Ennek gondolata először úgy 5-6 éve merült fel. Igen, a rendszer már ma is működőképes lenne, a technikai feltételek adottak hozzá. Előbb azonban ki kellene építeni egy egységes, legalább Európa-szerte azonos rendszert, aminek igen tetemes költségvonzata lenne, és minden gépkocsiba kivétel nélkül be kellene szerelni ezt az egységet, függetlenül attól, hogy személygépkocsi, tehergépkocsi vagy autóbusz. Másrészt az emberekre sem lehet csak úgy bármit rákényszeríteni rendelettel. Elsőként valószínűleg a járműben lévő egyszerű előjelző rendszerek (körforgalom, vasúti átjáró, gyalogátkelő,

veszélyes kanyar) fognak elterjedni. Ellenben egyre népszerűbbek a változó képű táblák, amelyek bármilyen információ vagy jelzőtábla megjelenítésére képesek, és rossz látási viszonyok mellett is jól láthatók.

● **Sok minden műszaki újításról esett eddig szó. Mi a helyzet a teljesen hétköznapi dolgokkal, mint például a műszerfal?**

– Valóban nagyon fontos tényező, nemcsak ergonómiai, hanem közlekedésbiztonsági szempontból is. A kezelőszerveknek egyszerűnek, egyértelműnek és könnyen kezelhetőnek, az adatoknak könnyen, azonnal leolvashatóknak kell lenniük. A túlkomplikált megoldások elvonják a figyelmet, és vészhelyzetet okozhatnak! Bár

ez inkább a személyautókra jellemző, ahol sajnos gyakran a dizájn az úr.

● **Hogyan képzeled el a közeljövőt pályafutása és a fejlesztések terén?**

– Mint már korábban említettem, nagyon érdekes és izgalmas feladattal foglalkozom, ami megragadott, és úgy érzem, tennem kell és tehetek is az emberek biztonságáért. Ellenben hiába a sok szigor, elrettentésnek számít bírság, sokkal célravezetőbb – bár nem egyszerű feladat – az embereket ráébreszteni a felelősségtudatra, hogy viselkedésüknek, döntéseiknek következményei is vannak. Hiába a csúcstechnika, a kormányt továbbra is ők fogják!

K. B.

Mindig tökéletesíthető, előbb a szimuláció, majd a gyakorlati próba

