

## PILÓTÁK VÉLEMÉNYE A SOFŐRÖK KIKÖTŐJE

## Magyarországon kevés a kamionparkoló

### KÜLFÖLDÖN JÓVAL TÖBBET ÉPÍTENEK

Kevés a parkoló Magyarországon, ADR-parkoló pedig egyáltalán nincs. Gyakori panaszok ezek a kamionsofőrök szájából. A vezetési és pihenőidőket szigorúan be kell tartani. A kérdés csak az, hogy hol? Mert Magyarországon gyakorlatilag szinte nincs egyetlenegy biztonságosnak mondható kamionparkoló sem. Egyébként ilyen fogalom, hogy ADR-parkoló, nem is létezik. Szempontokat természetesen meg lehet határozni, hogy egy veszélyes árut szállító jármű biztonságos parkolásának melyek a feltételei. Tehát össze lehet állítani azt a feltételrendszert, hogy őrzés-védelmi, biztonsági szempontból milyen követelményeket lehet és kell a veszélyes árut szállító járművek számára kijelölt parkolóhelyen biztosítani. Évekkel ezelőtt készült egy magyar szabvány, amely a veszélyesáru-telephelyen a parkoltatási követelményeket meghatározza. Ez a meghatározás, hogy veszélyesáru-parkoló nem létezik, tudtuk meg **Sárosi György** veszélyesáru-szakértőtől, a Hungária Veszélyesáru Mérnöki Iroda vezetőjétől. A hazai parkolók hiányáról a Wáberer's International Zrt., illetve más cégek gépkocsivezetőivel beszélgettem.



**Tolnai Tamás:** Külföldön is dugig vannak a parkolók, mivel gyakorlatilag megtriplázódott a közúti árufuvarozásban részt vevő kamionok száma

### TOLNAI TAMÁS

#### Külföldön is dugig vannak a parkolók

A Michelin Hungária Kft.-nél műszaki felügyelőként dolgozik, az abroncsokra figyel. – 2003 novemberében szálltam le a teherautóról. Már akkor is az volt az egyik legaktuálisabb sofőrprobléma, hogy itthon kevés a parkoló. Este 6-7 óra környékén pedig ami van, az is megtelik kamionokkal. Egyébként napközben sem jobb a helyzet. A munkakörömből adódóan most is járom az

országot személyautóval, és látom, hogy a kollégák a leállósávban éjszakáznak, meg az üzemanyagkutaknál erre-arra, valahol letelepednek. Ez a helyzet kritikán aluli és tarthatatlan, sürgősen változtatni kellene. Például ha Nyíregyházáról jön Budapestre egy kollégám, akkor vezetési időben elér Budapest elé, ott kiveszi a 45 perc pihenőidőt, és utána másfél, két órát keresztlaraszol Budapesten, majd valahogy beér a telephelyére. Egyébként külföldön is dugig vannak a parkolók, mivel gyakorlatilag megtriplázódott a közúti árufuvarozásban részt vevő kamionok száma. Tele vannak a meglévő parkolók, főleg az újonnan belépő két új európai uniós tagállam autói-val, gépkocsivezetőivel, de meglehetősen sok a törökországi autó is. A parkolók kinőtték már ezt az óriási forgalmat, meg az ahhoz képest csekély áteresztő képességet. Ugyanez vonatkozik az utakra is. Nálunk például rendkívül kritikus a helyzet az M0-snál. Annyi a kamion, akkora a tranzitforgalom, hogy a parkolók

nem tudják ezt az autómennyiséget befogadni. Németországban, Franciaországban, Ausztriában vannak ugyan parkolók, csak időben kell odaérni, arról nem is beszélve, hogy azok mind fizetősek. Az árak emelkednek, sokba kerül a parkolás. Aztán a munkaadók vagy kifizetik a sofőrnek, vagy nem. Magyarországon is van fizető parkoló. Tudomásom szerint a bicskei OMV kútnál és az M0-snál, a Shell kút mögött van egy kamionterminál. Be szoktunk oda is állni, mert ott legalább biztonságban érezzük magunkat.



**Paszicsnyuk István:** A meglévő pihenőket korszerűsíteni, nagyobbítani kellene, a benzinkutaknál pedig zuhanyozókat lehetne építeni

### PASZICSNYUK ISTVÁN

#### Nem férünk be a saját parkolóinkba

Magyarországon Nyugat-Európa-hoz képest nagyon kevés parkoló van. Szinte csak az autópályák mellett található pihenők, és azok is elég ritkán. Egy parkolóban maximum 10-12 kamion fér el, ez a tranzitforgalomhoz képest nagyon kevés. Magyarországon haladnak át a lengyelek, az ukránok, a románok. Ennyi kamionhoz út meg parkoló is kellene. De nincs. Hazaérkezünk, és nem férünk be a saját parkolóinkba. Németországban például nagyon sok az út menti pihenő. Ott van minden: WC, mosdó, étkezési lehetőség. És tiszták, összkomfortosak. Franciaországban használni is lehet a parkolókat, mert van hely bennük, mindegyikben van WC és mosdó. Egy kamionsofőrnek ez rendkívül fontos, hiszen gyakor-

latilag állandóan úton vagyunk. Egy parkoló csak akkor ér valamit, ha biztonságos és kulturált.

A megváltozott vezetési és pihenőidővel kapcsolatosan nagyon is észnél kell lennünk. Tudnunk kell, hová mennyi idő alatt érünk el. Hallgatjuk a híreket, tudjuk, hol vannak fennakadások. Egy kamionsofőrnek előre kell gondolkoznia. Tudom, hogy van még 2 órányi vezetési időm. Akkor megnézem, hogy az átlagsebességgel meddig jutok el. Ezt nagyjából ki lehet számolni. Tudjuk, hol vannak parkolóhelyek, hány férőhelyesek, és oda állunk be. Ha nincs hely, akkor jön a túlvezetés, amit azért egy normális kamionsofőr – többségben azok vagyunk – igyekszik megelőzni.

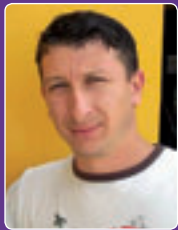
A legtöbb parkoló talán Franciaországban van, de nem biztonságosak. Csak az üzemanyagutak melletti fizetős, nagy parkolók a tutik. Az út széli pihenőhelyeket – ahol van asztal, pad, esetleg WC – kerülni kell, mert ezeket nem őrzik. Ezek csak az egyórás pihenőkre valók.

Hollandiában nagyok és tiszták a parkolók. Ugyanez a helyzet Ausztriában, ott is sok a biztonságos pihenőhely. Ezek összkomfortos parkolók, lehet fürdeni, mosogatni, vacsorázni, vásárolni. Ezekből nálunk igen kevés van, az is koszos, büdös, kicsi, rossz az állapotuk, a biztonságuk pedig a nullával egyenlő. Mosonmagyaróváron, a Mol kútnál a parkoló összkomfortos, valahol az egyik Shell kúti pihenő is kényelmes. De ez nem elég. Véleményem szerint a meglévő pihenőket korszerűsíteni, nagyobbítani kellene, a benzinkutaknál pedig zuhanyozókat lehetne építeni. Nem lenne ez akkora beruházás, hogy ne lehetne megvalósítani a nagy forgalmú töltőállomásoknál.

### GERGELY TIBOR

#### Inkább a vezetési idő lejártá előtt kiállni, mint utána

Öt-tíz kamion, és a parkoló tele



**Gergely Tibor:**  
Nyugat-Európában  
a benzinkúthálózatokat  
szinte a mi  
igényeinkhez igazodva  
építették ki

van. Ezeken a helyeken tisztálkodási és pihenési lehetőség van. De gondoljunk bele, hány teherautó fut az országban?

Az idén áprilistól szigorodtak a feltételei a vezetési és pihenőidőnek. Ehhez igazodva kell beosztani az időnket. A lényeg az, hogy inkább a vezetési idő lejártá előtt kell kiállni, mint utána. Azonkívül olyan helyet kell találni, amely valamennyire még biztonságos is. Mindez nem könnyű feladat a kamionsofőr számára.

Parkolási hely és biztonság szempontjából nem lehet összehasonlítani Nyugat-Európát Magyarországgal, még akkor sem, ha most már jó ideje Európai Unióról beszélünk. Az európai országokban kiépültek ezek a nagyméretű, kimondottan kamionoknak készült parkolók. Mind tisztálkodási, mind pedig biztonsági szempontból a magyarországi pihenőhelyek ezeket még csak meg sem közelítik. Ezen a helyzeten változtatni kellene. Akinek pénze van, annak a parkolók építése véleményem szerint rendkívül kecses befektetés volna. Nagyobb vállalatokra, benzinkúthálózatokra gondolok. Nyugat-Európában például a benzinkúthálózatokat szinte a mi igényeinkhez igazodva építették ki. Minden megtalálható a kamionos parkolóknak, amire nekünk szükségünk lehet, és gondoltak a biztonságunkra is. Ezeket kellene nálunk is megvalósítani, és csak azután behajtani túlvezetés esetén a büntetést. Ha már szigorították a törvényt, akkor ehhez előbb a feltétele-

ket kellett volna megteremteni. Tudomásom szerint szó sincs arról, hogy itthon újabb pihenőparkolókat építsenek.

## NEMES JÓZSEF

### Kiadhatnák a parkolók építését vállalkozásba

Nagyon jó és hasznos, hogy hoznak ilyen törvényeket, mint például a vezetési és a pihenőidő szigorítása, hogy négy és fél óránként meg kell állni, kötelező a pihenőidőt kivenni. Éppen csak a feltételeket nem biztosítják hozzá, azaz nincs hol megállni, ez a magyar valóság. Ezen kellene már egyszer túllépni, és egyszer megengedhetnénk már azt is magunknak, hogy előrelépünk. A közlekedés olyan természetű dolog, amely folyamatosan fejlődik. Normális körülmények után áhítoznak a kamionosok. Ebben az országban épülnek az autópályák anélkül, hogy mondjuk 100 kilométerenként lenne egy nagyobb, rendes parkoló, ahová száz kamion is beférne. Ha a kiadnák a parkolók építését vállalkozásba, véleményem szerint hosszú távon ez megtérülne. Persze nem egyik napról a másikra, hanem mondjuk 10 esztendő alatt. Németországban is építenek ilyen jellegű pihenőhelyeket, és nem az állam építi, hanem magánkézben vannak. Tehát biztos hogy megérni. Ha meg mégsem adják ki magánkézbe, akkor az államnak lenne a feladata a pihenő parkolók építése.



**Nemes József:**  
Ebben az országban épülnek  
az autópályák anélkül, hogy  
mondjuk 100 kilométerenként  
lenne egy nagyobb, rendes  
parkoló

Nevetséges dolognak tartom, hogy például Kecskeméttől Szegedig – ha jól tudom – talán összesen egyetlen parkoló van az M5-ös autópályán. Ez már vicc.

De még az is lehetséges, hogy ez nem hoz elég pénzt, azért „mozdulatlan” az egész. Valószínűleg profitszemlélet alapján nem épülnek parkolók Magyarországon.

\*

**A** magyarországi kamionparkoló-hiányról beszélgetünk kamionsofőrökkel egy parkolóban.

A pilóták nem szívesen nyilatkoznak sem erről, sem másról. A fényképezésről pedig végképp le kellett mondanom. Valamennyien arra hivatkoztak, itthon nincs lehetőségük a tisztálkodásra, mert a pihenőkben nincs fürdősi lehetőség. Magyarországon csak akkor tudnak zuhanyozni, fürödni, ha végre hazaérnek. Ebben a melegben, mint ez a mostani nyár is, bizony nagyon kellemetlenül érzik magukat.

● Az egyik sofőr egy több mint tíz évvel ezelőtti eseményre utal.

– Az országhatárok mentén építettek abban az időben parkolókat. Ám akik ezeket a kamionos pihenőparkolókat építették, mint hírlik, óriási bankkölcsönöket vettek fel. Azokban az időkben még a határok mentén kellett kivenni a hétvégi pihenőket, ha határ közelében érte a kamionost a szombatvasárnap. Miközben formálgatták, farigcsálták a rendeletet, addig a vállalkozók csődbe mentek. Ezek a vállalkozók biztosan nem építenek újabb parkolókat.

Évek óta rendezetlen az egész országban a kamionparkolók helyzete. A vidéken élő emberek, akiknek a háza előtt, az ablakuk alatt parkolnak a mi autóink, nem csodálkozunk, hogy időnként aláírásokat gyűjtenek. Ki kell tiltani a kamionokat a lakóterületekről, skandalizálják sokan. És végeredményben igazuk van. Ebben a kérdésben mindenki egyet is ért, nem ritkán még a polgármester is.

Aztán kis idő múltával minden marad a régiben. Rendszerint akkor kerül ismét az érdeklődés homlokterébe a kamionparkolók hiánya, ha valamilyen szörnyű baleset történik.

● Véleményem szerint az ipari parkok egy részét is lehetne kamionparkolóként hasznosítani – kapcsolódik a beszélgetésbe a társaság legöregebb „rökája”, egy közel hatvanéves, tapasztalt ember.

Láthatja, Renault kamionnal járok, de félttem is nagyon. Nem is állok meg akárhol ezzel a gyönyörű kocsival. Hátha még a rakományom is „briliánsból” van! Most például mosógépeket szállítok. Ez egy jobbféle rakomány, mert nem tudják lelopni éjjel a súlya miatt. Így hát még az őrizetlen kamionos parkolókba is beállok. Ezt, ahol állunk és beszélgetünk, sem őrzi a kutya se.

● Egy DAF kamion gépkocsivezetője, úgy tűnik, rendkívül jól informált ebben a témában, de hát érdekelt is benne, hiszen neki sem mindegy, milyen körülmények között tölti el pihenőidejét.

– Ha jók az értesülesem, összesen öt parkolót alakítanak ki Európában a transzeurópai közúthálózatot használó kocsik részére: Franciaországban, Németországban, Belgiumban és Angliában. Ugyanis Európában valóban jóval több és korszerűbb a parkolólátozat, mint nálunk, Magyarországon, de a már meglévők ott is kevésnek bizonyulnak.

Az új parkolók építésével részben javítják a teherautó-sofőrök munkakörülményeit, részben pedig szavatolják a rakomány biztonságát. Sokan abban reménykednek az Európai Unióban, hogy a magánvállalkozók közül többen is szívesen vágnak bele ilyen létesítmények építésébe. A munkálatok már folynak. Úgy hallottam, az első, biztonságosnak mondható kamionparkolót Párizs és Brüsszel között építik meg Valenciennes környékén, az A2-es autópályán. Ha igaz, 2008 januárjában már át is adják.

B. Lengyel Anna