

Autópályák és közutak biztonsági elemei

Az EU célkitűzése szerint 2001 és 2010 között a közlekedési balesetek halálos áldozatainak számát felére kell csökkenteni. Ez alapvetően háromféle eszközzel érhető el: egyrészt a gépjárművek biztonságosabbá tételével, másrészt az „emberi tényező” javításával (képzéssel, a szabályok szigorításával, rendőri intézkedésekkel), harmadrészt a közutak biztonsági elemeinek fejlesztésével. Az utóbbiakról foglalkozott az a konferencia, amelyet folyóiratunk kiadója, valamint a Magyar Útügyi Társaság szervezett február 28-án.

A konferencia immár a második volt a sorban, amelyet a Maút a Springer szakkiadóval együtt szervezett; a tavaly májusi – *Aszfalterősítő hálók a magyar útépitésben* című – tanácskozás sikere nyomán döntöttek úgy az érintett felek, hogy a jó hagyomány folytatására érdemes.

A rendkívül élénk érdeklődés mellett – több mint százhusz szakember részvételével – tartott mostani rendezvényen a szabályozás kérdései központi helyet kaptak. Mint elhangzott, a passzív biztonsági berendezések használatát a veszélyeztetett helyeken a KTSZ 1.10.3.2. pontjában rendeli el, az MSZ EN 1317-2 szabvány 10 feltartóztatási fokozatot állapít meg, a megfelelést igen költséges ütközésvizsgálatokkal kell megállapítani; továbbá a KTSZ passzív biztonsági berendezésekre vonatkozó előírását egészíti ki az ÚT 2-1.161:2005 azzal, hogy megmondja, hol, melyik feltartóztatási fokozatot kell előírni.

A biztonság kapcsán hangsúlyos kérdésként merült fel: egy esetleges súlyos balesetért ki lesz a felelős? A tervező, aki az előírásokkal ellentétben elégtelen visszatartó fokozatot írt ki? A beruházó, aki megspórolta a szabályzatokban előírt biztonsági berendezést? A gyártó, aki a vizsgálatnál alkalmazott megoldással szemben gyengébb terméket szállított?



Mint az egyik hozzászóló felhívta a figyelmet: valószínűnek tűnik, hogy bizonyos politikusi találmányok – melyek szerint például olcsóbban is lehet autópályát építeni, ha keskenyebb az elválasztó- és a leállósáv – nem teszik lehetővé, hogy a kívánatos biztonsági szintet nyújtó

elemeket tervezzék be az útépitők.

A konferencia mindezenre széles skálát mutatott be ilyen elemekről: a Tubosider ismertetőjét („Elméletek és a valóság az utas biztonsága és az ütközés hevessége közötti összefüggések fényében” címmel), továbbá a Plastiroute („Védőkorlátrendszerek és követelményeik”), a Gradex („Környezetbe illő, biztonságos korlátrendszer”), a Csomiép („Spengler rendszerű vasbeton biztonsági korlát”) és az SW Umwelttechnik („A Delta Bloc felhasználási lehetőségei Magyarországon”) prezentációját tekinthették meg a szakemberek. Az EuroVia-satco cég előadásában több amerikai törésteeszt-ről készült – igen látványos – filmfelvételt is bemutattak.

A konferencia a szakma gyakorlásához szükséges, a 103/2006 (IV. 28.) Korm. rendelet szerint előírt továbbképzésbe tartozó kreditpontos rendezvény volt.