

BESZÁMOLÓ

A GRSG-hez tartozó IG szakértői csoport üléséről.

(Genf 2009. 10. 19-20)

1. Az ülés résztvevői:

Richard Damm	BVS, Németország
Michael Becker	EvoBus, Németország
Alan Davis	Irisbus Iveco, Franciaország
Harry Jongenelen	RDW, Hollandia
Allan McKenzie	SMMT, UK
Matolcsy Mátyás	GTE, Magyarország
Jerzy Kownacki	ITS, Lengyelország
Artur Marcinovszky	TDT, Lengyelország
Donald MacDonald	Dept. of Transport, UK
Jan Petzall	SRA, Svédország
Uwe Toppe	VDA, Németország
Sacha Pfeifer	VDA, Németország

Az ülésen Kownacki úr elnökölt.

2. Előzmények

Az általam vezetett, az autóbuszok tetőszilárdságával foglalkozó szakértői csoport egyik feladata volt az autóbuszok vészkijáratokra vonatkozó követelmények átdolgozása a borulás utáni különböző autóbusz pozíciók figyelembevételével. Időközben a lengyelek – egy kis busz borulásos balesete kapcsán – felvetettek egy konkrét értelmezési problémát az R.107 előírás egyik, vészkijáratokra vonatkozó paragrafusával kapcsolatban. Ennek kapcsán – érzékelve a hazai nehézségeket az ülésen való részvételemet illetően – azt javasoltam a GRSG-nek, hogy alakuljon egy új szakértői csoport, amely csak az autóbuszok vészkijárataival foglalkozik. A januári varsói ülés már egy „átmeneti” ülés volt, a nyáron (júniusban) WP.29 jóváhagyta az új csoport megalakulását.

3. A mostani ülésre négy munkaanyag készült:

- Terms of Reference (ToR) and rules of procedure (lengyel)
- Driver's door as emergency door for other passenger (holland)
- Requirements of exits in regulation R.107 (francia)
- Usability of emergency exits (magyar)

Javaslatomra bekerül a munkaanyagok közé a varsói ülés öt munkaanyaga is és mindezek megtalálhatók lesznek a jövőben a Titkárság honlapján.

4. **A szakértői csoportnak kettős feladata van:**

- tisztázni a lengyelek által felvetett értelmezési problémát (rövid távú, egyszerű feladat)
- átdolgozni a vészkijáratokra vonatkozó követelményeket (hosszú távú, nehéz feladat)
- A most meghatározott határidő (2011 tavaszi GRSG ülés) erre az utóbbi feladatra nagyon rövid, ezt szóvá is tettem. Azzal maradt benne a ToR-ben, hogy ha szükséges lesz, majd kérjük a módosítást. A ToR-t kisebb módosításokkal elfogadtuk, azt a GRSG ülésén előterjesztettük nem hivatalos munkaanyagként.

5. **A holland előterjesztés**

A lengyel problémára keresett megoldást (kis buszoknál mikor tekinthető a vezető melletti ajtó vészkijáratnak vagy ablaknak), a vita során kiderült, hogy a jelenleg érvényes szöveg valóban nem egyértelmű, sőt érthetetlen.

6. **A francia munkaanyag**

Igen alapos, részletes áttekintést adott az R.36, R.52 és R.107/Rev.1. előírásokban a kijáratokra vonatkozó követelményekről, azokat összehasonlítva. Kiderült, hogy az R.107/Rev.1 előírásban szereplő követelmények a 2001/85/EC direktívából lettek átvéve, jelentős módosításokkal a korábbi előírásokhoz képest, és nem egy esetben érthetlenné, nehezen követhetővé téve a szöveget.

7. **Az én munkaanyagom**

A korábbi előterjesztéseim továbbfejlesztett változata. Ez az anyag bizonyos alapelvek tisztázására szorítkozik, nem megy a részletekbe paragrafus szinten. Ebben teljesen új megközelítést javaslok a vészkijáratok szükséges számának és elhelyezésének követelményeire. A jelenlegi követelmények kerekein álló buszt feltételeznek, baleseti esemény nélkül. Nem tesznek különbséget a különböző vészkijáratok használhatósága, baleseti helyzet utáni pozíciója, a különböző busz kategóriáknál játszott szerepük között. Javasoltam, hogy a vészkijárat használhatóságát műszaki (értékelhető, mérhető) paraméterek alapján specifikáljuk, négy szempontot javasoltam:

- A vészkijárat kinyitása (beleértve az utas által történő megtalálást, odajutást, működtetés megértését és a nyitás erő (gyakorlat) igényét).
- A kijárat alkalmazásához szükséges felkapaszzkodás magassága
- A kijáratból való leugrás mélysége
- A folyamatos használat lehetősége (figyelembe véve gyerekeket, öregeket, sérülteket)

Javaslatom általános támogatást kapott azzal, hogy persze a részleteket meg kell beszélni, tisztázni kell, előírás-szerűen megfogalmazni.

8. **A következő ülésekre**

A lengyelek meghívták a csoportot (2010 január 26-27) Varsóba egy kétnapos ülésre. Engem arra kértek, hogy próbáljam javaslataimat előírás-szerűbb formában átfogalmazni,

figyelembe véve a jelenlegi követelmények szerkezetét, illeszkedését az R.107 előírásba. A másik jövő évi ülés októberben ismét a GRSG ülésre ráépülve lesz megtartva, de szóba került egy májusi ülés lehetősége is.

A rövid távú probléma megoldására a holland és a francia javaslat alapján a holland szakértő megpróbál egy konkrét javaslatot kidolgozni a következő ülésre.

Budapest, 2009. 10. 25

Dr. Matolcsy Mátyás