A 7. IG/SDWEE ülésről készült

BESZÁMOLÓ

(Bonn, 2011.11.29.-30, Német Közlekedési Minisztériumban)

1. Előzmények

1.1. Az autóbusz utasajtók, vészkijáratok követelményeinek átdolgozását végző szakértői csoport (IG/SDWEE) az autóbusz előírás (R.107) idevonatkozó részét, paragrafusait dolgozza át, módosítja. A csoport lengyel vezetéssel, OICA titkári segédlettel dolgozik 2009-es megalakulása óta.

1.2. a csoport az „idő nyomása" alatt áll, ennek részben a rossz munkamódszerünk az oka (az üléseken együtt, közösen fogalmazunk, ez pedig nagyon rossz hatásfokú), részben a munka nagyságát elnökünk kezdetben alábecsülte és másfél éves munka után szövegtervezetet ígért a GRSG-nek. Erre az idén a tavaszi GRSG ülésen kért és kapott egy év hosszabbítást, ami szintén kevésnek tűnik.

1.3. Az IG/SDWEE csoport munkájával kapcsolatos dokumentumok a genfi Titkárság honlapján, a GRSG-hez tartozó fejezeten belül, a GRSG alá tartozó szakértői csoportok (informal groups) között találhatók meg.

1.4. Erre az ülésre is készítettem egy előterjesztést (SDWEE-7-2), amiben a magyar turisták tragikus egyiptomi busz balesetének tanulságai alapján néhány korábbi javaslatom fontosságára hívtam fel a figyelmet.

2. Az ülés adminisztratív rendje

2.1. Az ülést a német szövetségi Közlekedési, Építési és Városfejlesztési Minisztérium, annak Járműbiztonsági csoportja látta vendégül.. Az előzetes napirend tulajdonképpen az előző ülésen abbahagyott munka folytatását célozta, a munkához szükséges dokumentumokkal (SDWEE-7-1). Ezt némi kiegészítéssel elfogadtuk.

2.2. Az ülésen 11 fő vett részt: 3 német, 3 angol, egy-egy spanyol, belga, magyar, lengyel (elnök) és az OICA-tól a titkárunk. A 11 főből 8 volt autóbuszgyár, illetve gyártó-szövetség munkatársa (MAN, Mercedes, Van Hool, SMMT, stb.)

2.3. Itt érdemes megemlíteni, hogy az utóbbi években az ilyen szakértői csoportokban dominánssá vált a gyártói befolyás, érdekérvényesítés, mivel a szűkös anyagi helyzetben a gyártók sokkal inkább tudják képviselőik részvételét finanszírozni, mint a kormányok. Ez nem jelenti azt, hogy a gyártók mindent megakadályoznak, ellenezznek, csak azt, ha a biztonság kérdése ütközik a gyártói érdekkel, biztos, hogy az első húzza a rövidebbet.

3. Az ülésen végzett munka

3.1. Az elmúlt ülésen összeállított – a GRSG-nek készítendő javaslatot illető – főbb fejezetek listája kibővült, így a teljes lista:

- A szükséges ajtók száma
- Kijáratok szükséges száma és elhelyezése

- Vészkijáratok megközelíthetősége
- Vészkijáratok jelölése
- Vészkijáratok működtetése, a működés jelölése
- Vészvilágítás, a jelölések megvilágítása
- Átmeneti rendelkezések (transitional provisions)

3.2. Javaslatomra a szélvédő, mint lehetséges vészkijárati lehetőség bekerült, de használhatatlan módon: „Minden utastérnek kell vészkijáratot tartalmaznia vagy a hátfalon, vagy a homlokfalon." A hátfali ablak fogalma ismert, az ott kialakítandó vészkijárat minimális méreteit szabályozzuk, de a szélvédőről – ami laminált üvegből készül és nem kitörhető – semmi további kritérium nincs. Kérdésemre, hogy ezt a „megoldást" a vizsgáló állomások (Technical Service) hogyan tudják kezelni, azt válaszolták, tegyek a megoldásra javaslatot. Az ebédszünetben összeállítottam egy javaslatot írásban, ezt azonban nem fogadták el. Pillanatnyilag ez a kérdés függőben van.

3.3. Sok részletkérdésben volt éles vita – főleg a gyártók között – hogy milyen, melyik megoldás a jó. Értelemszerűen minden „cigány a maga lovát dicsérte" Ezekről azonban nem érdemes részletesen beszámolnom, mert nincs komoly jelentőségük az egész munkát illetően (pl. vészkijárati ajtók kézi belülről történő működtetéséhez csak nyomógombot lehessen alkalmazni, vagy forgó-reteszelő megoldás is elfogadható.)

3.4. Az ülésre készített munkaanyagomban beszámoltam az egyiptomi busz-borulásos balesetünkről, s hogy a tragédia alapvető oka volt az utasok részleges vagy teljes kiesése a kitört oldalablakokon. A túloldalon ülő utasok ráestek a kitört ablaknál ülőkre és egy „daráló géphez" hasonlóan nyomták a szerencsétleneket az üvegszilánkokkal „dúsított" talajhoz, miközben a busz csúszott az oldalán mintegy 50 m-t. Javaslatom – amit már korábban is előterjesztettem – az volt, hogy a törhető üvegű oldalablakok vészkijáratként való elfogadását töröljük az előírásból, ezzel megnyitva a lehetőségét annak, hogy oldalablakként laminált (nem törhető, mint a szélvédők) üveget lehessen majd megkövetelni. Ennek ma a legfőbb akadálya a vészkijárati oldalablak fontosságára való hivatkozás. Javaslatomat a csoport nem fogadta el, mondva hogy a laminált oldalüveg alkalmazása nem vészkijárati kérdés (?), ezért ezt külön témaként kellene kezelni a GRSG-ben. A tényleges elutasítási ok azonban a korábban már jelzett időhiány volt.

4. Összefoglalás

Mivel a csoport gyakorlatilag befejezte a munkát – bár még van sok függőben maradt kérdés: zárójelben szereplő szám, néhány követelményre kettős opció, az átmeneti rendelkezések megfogalmazása, stb. – az alábbiakban összefoglalom, hogy legfontosabb javaslataim hogyan hasznosultak, valósultak meg. A hét ülésre összesen hét munkaanyagot készítettem és terjesztettem elő, ezek között volt helyzetelemzés, elvi javaslat, volt példák bemutatása, volt szövegtervezet, de a 3.1. pontban felsorolt témacsoportok közül ezek lényegében a vészkijáratok szükséges számának és elhelyezésének témaköréhez kapcsolódtak:

- Vészkijáratra nem csak kerekein álló busznál van szükség (a jelenlegi előírás - hallgatólagosan – csak ezt veszi figyelembe), hanem alapvetően más baleset utáni helyzet-

ben is: a busz az oldalán fekszik, tetején áll, stb. Ez a gondolat „átment” a köztudatba, ha nem is annyira következetesen, mint én szerettem volna.

- Az oldalablakok vészkijárati szerepe elhanyagolható:
  - ha kerekein áll a busz, az utasajtók, vészkijárati ajtók használhatók, azokon keresztül 1-2 perc alatt el tudják hagyni a buszt az utasok
  - ha oldalán fekszik a busz, az oldalablakok használhatatlanok: az egyik „oldal” a földön fekszik, a másik 2,5 m-rel a fej felett nem használható
  - ha a tetején áll a busz, az ajtók használhatók

  Az érvelést elfogadták, a konzekvenciák következetes levonása azonban nem valósult meg
- Az oldalablak kitörése, majd az üvegszilánkokon való átmászás, kiugrás – kísérleti tapasztalataink alapján – megoldhatatlan feladat egy átlag utas számára. Ezért ilyen ablakot vészkijáratként nem lenne szabad elfogadni, illetve a megkövetelt számú vészkijáratok közé beszámítani. Ez a javaslat – ellenérvelés nélkül – nem talált támogatásra.
- A tető vészkijáratok számát és méretét növelni kell, ez a vészkijárat nagyon jól használható az oldalán fekvő járműveknél. Ez a javaslatom megvalósult.
- A hátfali ablak és a szélvédő a legjobban használható vészkijáratok a nem kerekein álló autóbuszok esetén, ezt nagyon sok baleset elemzése bizonyította. A helyszínre kiérkező tűzoltók rendszerint ezen vészkijáratok szabaddá tételével (szélvédő kivágásával) nyitják meg az utat a menekülésre. Ez a javaslat a 3.2. pontban leírtak mellett félig megvalósult.
- Minden baleseti szituációban legyen „elegendő számú” vészkijárat ahhoz, hogy az utasok 4-5 perc alatt el tudják hagyni a buszt (ezt egy esetleges tűz kialakulása miatt kell szem előtt tartani). Az elegendő számnál figyelembe kell venni, hogy egy vészkijárat a baleset következtében használhatatlanná válhat (ajtó roncsolás, tető vészkijárat lokális blokkolása, stb.) Ez a javaslat a maga komplexitásában nem valósult meg, de a jelenlegi helyzethez képest jelentős javulás következett be.

5. Továbbiak

5.1. A nyitott kérdéseket a szakértők otthon vizsgálják és e-mailben rögzítik álláspontjukat. Ennek kapcsán azonban új kérdést felvetni, vagy régi, de eldöntött kérdést újra előhozni nem lehet. Az e-maileket minden szakértő, a titkár is megkapja.

5.2. Ha bizonyos méretekben, eldöntendő kérdésben a csoport nem tud közös nevezőre jutni, a GRSG felé menő javaslatban maradhatnak zárójeles számok, opciók.

5.3. Ha mégis szükség lesz egy további ülésre, a belga delegált felajánlotta, hogy Brüszszelben 2012. január 25-26-án megszervezi az ülést.

Budapest, 2011. 12. 04

Dr Matolcsy Mátyás