BESZÁMOLÓ

Az autóbusz vészkijáratok kérdéseivel foglalkozó szakértői csoport
(IG-SDWEE) 4. üléséről.
(Genf, 2010. október 18-19)

1. Előzmények

Az IG a GRSG keretén belül alakult – WP.29 jóváhagyásával – azzal a céllal, hogy tekintse át az autóbusz (vész)kijáratok helyzetét és tegyen javaslatot az ECE- R.107 – általános autóbusz biztonsági előírás – módosítására, ha szükséges. A csoport eddig három ülést tartott, ebből kettőn részt vettem, azokról is készíttetem beszámolót. Az IG legutóbbi, júniusi ülésén (Angliában a Plaxton autóbuszgyár látta vendégül a csoportot) nem tudtam részt venni.

2. Részvevők

Az ülésre a Nemzetek Palotájában, a GRSG ülést megelőzően került sor, abban a teremben, amelyben később a GRSG ülésezett.

Az ülésen a GRSG delegáltjai közül két német, egy holland, két indiai, egy lengyel (ő volt az elnök), két spanyol, egy magyar delegátus vett részt, ugyancsak részvett az OICA, IRU, CLCCR egy-egy GRSG beli képviselője, valamint két angol szakértő: a Plaxton és Dennis autóbuszgyárak képviselői.

3. Munkaanyagok

Az ülésre készített munkaanyagok, a korábbiakkal együtt megtalálhatók a Titkárság honlapján: www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm a GRSG-hez tartozó SDWEE munkaanyagai címszó alatt. A hivatalos jelölésük: SDWEE-04-x, ahol x a futó sorszám. Az alábbiakban csak az x-et használom.

1) Az ülés tervezett napirendje háttér (előzmény) magyarázatokkal (elnök)
2) Laminált üvegek használata M2 és M3járművekben (angol)
3) Vészvilágítás M2 és M3 járművekben
4) Egységes tervezet vészkijáratokkal, vészhelyzettel kapcsolatos jelzésekre (OICA)
5) Vészkijárati ajtók lépcső magassága (német-angol)
6) Javaslatok az ajtó nyitó berendezésekre (OICA)
7) Vasúti biztonsági kutatás eredményei (angol)
8) Jelentés egy finn autóbusz tűzesetről (finn)
9) Megfontolandó tények és gondolatok (magyar)

A fentieken kívül még három, eltérő számozású anyag került napirendre:

10) Az előző ülés jegyzőkönyve (SDWEE-03-9)
11) A vezető melletti ajtó mint vészkijárat kis buszoknál (SDWEE-03-04/Rev.1)
12) Holland kiegészítés az előző dokumentumhoz (SDWEE-03-04/Rev.2)
13) Vészkijáratok használhatósága. PP prezentáció (magyar)

4. Napirend

Először az előző ülésről készült jegyzőkönyv (IO) került elfogadásra néhány kisebb módosítással, majd az elnök által előterjesztett napirendet (1) fogadtuk el több kiegészítéssel. A napirenden szereplő témák az alábbiak szerint csoportosíthatók:

- Jelzések, működtető berendezések láthatósága, működtetése
- Az ajtók távolsága egymástól kis buszoknál
- Vészvilágítás
- Hozzáférés vészkijáratokhoz
- Vészkijárati ajtók „lépcső” magassága
- Ragasztott üveg – edzett üveg oldalablakoknál
- Vészkijáratok száma
- (kis)buszok vezetőtéri kijáratai

5. Az egyes napirendi pontok vitája

5.1. Nagyon fontos a vészkijáratok, az odavezető út jelölése, láthatósága, a vészkijáratokat működtető- kinyitó szerkezetek jó láthatósága, működési- működtetési módjának egyszerű, egyértelmű jelölése. Erre készített egy mintákat, megfontolásokat bemutató anyagot OICA (4). Ebben a témában készített témafelsorolást az angol szakértő (7) az angol vasúti biztonsági szabványügynökség (UK-RSSB) azon kutatási eredményeiből, amelyek autóbuszoknál is használhatónak látszanak és amelyek hozzáférhetők az anyagban megadott honlapon.

A finn szakértő részletes beszámolót hozott egy autóbusz tűzesetről, amiben a menekülő utasok nem találták az utasajtók működtető szerkezeteit, illetve nem értették meg a működés módját. Vita volt arról, hogy a jelzések mit tartalmazzanak: csak egyszerű piktogramokat, képi szimbólumokat, szimbólum mellé szöveget, s ha igen, milyen nyelven. A többség a tiszta szimbólumok mellett állt ki.

Mivel az angol szakértő nem vett részt az ülésen, az ő anyagát (7) nem tárgyaltuk. OICA másik anyagában (6) az ajtó vésznyitó (külső és belső) működtető szerkezetek egységesítésére tett javaslatot: az elhelyezésük, működtetésük és jelölésük vonatkozásában. Működtetésnek két alapvető formája van: nyomógomb és forgatókar. A vita során kiderült, hogy a kettőt nem lehet egységesíteni, csak az egyik használatát kötelezővé tenni, de ezeket önmagukban lehet „szabványosítani”. (Nem a működtető szerkezetet magát – ami a „fal” mögött van – hanem azt az elemet, amivel az utas találkozik) Mindezekre a németek ígértek egy konkrét tervezetet.

Vita volt az ajtók, köztük a vészkijárati ajtók éjszakai biztonsági záráról, hogy ne lehessen a buszt úgy reggel újraindítani, hogy minden éjszakai zár ne lenne hatástalanítva. A reggeli indításnak három feltételét fogalmaztuk meg.

5.2. Az ajtók egymástól mért távolsága kis buszoknál végül nem került napirendre, a francia szakértő (IRISBUS) nem készítette el az ígért anyagot és kimentését kérte az ülésről is.

5.3. Turista autóbuszok vészvilágításáról készült összeállítás (3) két rendszert említ:

- Növelt képességű vészrendszer, amikor veszély esetén az összes elektromos funkció működésben marad a vészvilágítás mellett

- Önfenntartó vészvilágítás, egy független energiaforrással rendelkező rendszer.

Ezeknek bizonyos kombinációja is elképzelhető. A vészvilágítás feltételei, követelményei nincsenek szabványosítva.

5.4. A tető vészkijárat alatt meghatározott pozícióban üléseknek kell lenniük R.107 előírás szerint, hogy azok segítsék az utasokat a felkapaszkodásban. A németek javasolták ennek a követelménynek az eltörlését, mivel a tető vészkijárat a kerekein álló autóbusz esetén nem használható vészkijárat. Lehetetlen azon keresztül kimászni az autóbuszból és leugrani 3-4 m magasból. Támogattam a javaslatot, régóta mondom a GRSG-ben is, hogy a tetővészkijárat csak az oldalán fekvő busz esetén használható, akkor viszont nagyon jól. Erre az esetre viszont olyan követelményt kell megfogalmazni, hogy a tetővészkijárat alá ne essem ülés háttámla, mert az akadályozza a kijárathoz való hozzáférést. A hátfali ablak (kis buszoknál ajtó) csak akkor fogadható el vészkijáratnak, ha az utolsó üléssor háttámlái, fejtámaszai nem akadályozzák meg a hozzáférést. Ha ezek az elemek egyszerű, gyors mozdulattal lehajthatók, eltávolíthatók az útból, akkor az elfogadható. A lehajtás módját egyszerű, jól látható piktogramokkal kell jelölni.

5.5. Vészkijárati ajtók „lépcső" magassága azt a szintkülönbséget jelenti, ahonnan az utasnak nyitott ajtó esetén le kell ugrania a földre. Jelenleg három magasságot tartalmaz az R.107 előírás:

- Egyszintű autóbuszok esetén max. 700 mm
- Emeletes buszok alsó szintjén max. 850 mm
- Emeletes buszok felső szintjén max 1500 mm

Közös angol-német anyag (5) ezek egységesítését javasolta. A vitában kiderült, hogy csak az első kettőnek az egységesítése lehetséges, a németek a 700 mm-t, az angol szakértő a 850 mm-t akarta, végül minden maradt a régiben.

5.6. Ragasztott (laminált), vagy edzett üveg alkalmazása oldalablakoknál már régi dilemma, négy évvel ezelőtti kezdeményezésemre hosszú kemény viták tárgya. Indult a laminált üveg teljes elutasításával, majd ma már az IRU, CLCCR képviselői is sürgetik az alkalmazhatóságát. Az egyik angol szakértő – Plaxton autóbuszgyárból – összefoglalta azokat a szempontokat, amelyeket figyelembe kell venni a ragasztott üveg bevezetésénél (2):

- A filozófia: most az R.107 előírásban azt tartjuk fontosnak, hogy menekülhessenek az utasok a törhető ablakokon keresztül, a jövőbe pedig azt, hogy akadályozzuk meg az utasok teljes vagy részleges kiesését a buszból borulásnál.
- Tömeg, költség. Nehéz a viszonyítási alapot megtalálni, pl. egyszeres ragasztott üveg versus kettős törhető?
- Zajszigetelés (megint felvetődik a dupla- szimpla kérdése)
- A megkövetelt vészkijárati ablakok száma, azok nyitási módszere (kalapács versus kilökés)
- Párakicsapódás a belső oldalon egyszeres üvegezésnél

Felsorolta a ragasztott üveg előnyeit: utas visszatartás, a felépítmény erősítése, UV sugárzás elleni védelem, zajcsökkentés, csillogásgátlás. A vitában utaltam az én anyagomban szereplő kimutatásra, hogy az oldalablak–vészkijáratokra gyakorlatilag nincs szükség és az utasok nem is tudják használni azt. Statisztikai adatokkal bizonyítottam, hogy borulásos balesetekben a tetőösszeomlás által okozott halálozás után a teljes és részleges kiesés s leggyakoribb oka a halálozásnak és súlyos sérülésnek. Enne a megakadályozása elsőrendű

biztonsági kérdés. A németek ellenérve az volt, hogy nincs baleseti statisztikai bizonyíték arra, hogy a ragasztott oldalablak megakadályozza a kiesést. Ez igaz, mert eddig tilos volt ragasztott oldalablak üveget használni.

5.7. A vészkijáratok szükséges minimális számát új elvek alapján kellene meghatározni. Régi érvelésemet újakkal kiegészítve, logikus rendbe rakva, baleseti helyzeteket bemutatva arra hívtam fel a figyelmet, hogy lehet, hogy az R.107 előírásban megkövetelt vészkijárati szám még csökkenthető is (9) (13) Felhívtam a figyelmet a szélvédőkre,, mint a lehetséges legjobban használható vészkijáratra. A tűzoltók leggyakrabban azon keresztül mentik ki az utasokat, kis elektromos kézi készülékkel tetszőleges méretű nyílást vágva a ragasztott szélvédőn. Felkértek arra, hogy a következő ülésre készítsek egy javaslat tervezetet, illetve ahhoz, hogy az kellőképpen áttanulmányozható legyen, ezt az év végéig meg kellene csinálnom. Ezt elvállaltam.

5.8. (Kis)buszok vezetőtéri kijáratainak vészkijáratként való alkalmazását a lengyelek vetették fel vagy két éve, egy konkrét balest kapcsán. Az R.107 előírás idevonatkozó követelményeit javasolja az IG módosítani, ezek a javaslatok fogalmazódtak meg az előző ülésen, sőt azt a hollandok továbbfejlesztették (12). Ezt a szövegezést néhány kisebb módosítással, pontosítással elfogadtuk.

6. További lépések, tervek, feladatok

6.1. Az ülésről az elnök jegyzőkönyvet készít, ezt az IG tagoknak megküldi, illetve a WP.29 honlapján hozzáférhető lesz.

6.2. Az elnök szóbeli tájékoztatást ad a GRSG-nek az ülésen végzett munkáról

6.3. A vállalkozók év végéig elkészítik a vállalt anyagokat és megküldik az elnöknek.

6.4 Az elnök a jövő évi tavaszi (április) GRSG ülésre javaslatot szeretne készíteni hivatalos munkaanyag formájában és ezzel teljesíteni az IG vállalását. Ezt többen túl gyors lépésnek tartottuk, én azt javasoltam, hogy az októberi GRSG ülésre ígérjünk nem hivatalos anyagot és ehhez kérjük a GRSG hozzájárulását. Az elnök kitartott eredeti javaslata mellett.

6.5. Eredetileg november végére volt tervezve az 5. IG ülés Barcelonába, az IDIADA intézet vendéglátásában. A többség ezt túl korainak tartotta, és született egy olyan alternatíva, amely szerint 2011. március 2-3-án lenne a következő ülés Párisban, OICA meghívására. (Ez azonban megkérdőjelezi az elnök azon törekvését, hogy áprilisra hivatalos munkaanyag készüljön) Az elnök folytatja az egyeztetéseket.

2010. október 29.

Dr. Matolcsy Mátyás