

Közlemények a munkavédelem egyes kérdéseiről és a balesetek megelőzéséről

Horti János mk. alezredes

1. Közlemény a munkavédelemmel kapcsolatos egyeb állásfoglalásokról

Mint ismeretes a munkavédelemről szóló 47/1979. (XI. 30.) MT számú rendelet elveiben és követelményeiben is új alapokra helyezte a balesetek, egészségkárosodások megelőzését szolgáló munkavédelmi tevékenységet. Ennek egyik új vonása, hogy a munkavédelmi tevékenység hatóköre kibővült – pl. a közlekedés területére is –, másik sajátossága az új szabályozásnak az, hogy a munkavédelemmel kapcsolatos normatív előírásokat ezentúl nem az óvórendszabályok, hanem állami szabványok tartalmazzák – ún. munkavédelmi, biztonságtechnikai, ergonómiai szabványok, műszaki irányelvek formájában.

A 30/1981. (HK 18.) HM számú utasítás az MT-rendelet követelményei alapján a fenti elvek szerint a néphadseregben is hasonlóképpen szabályozza a munkavédelmi tevékenységet. Ennek megfelelően a népgazdaságban, e területen kialakított módszereket és eredményeket a sajátosságok figyelembevételével a katonai szervezeteknél is alkalmazni kell.

A szemléletében és eszközeiben is korszerű munkavédelmi tevékenység további feltételeinek megteremtését a szakszervezetek munkavédelmi apparátusa tervszerű és folyamatos tevékenységgel kívánja biztosítani.

Legújabb eredménye e tevékenységnek két irányelv, amit a tervszerű megelőző munkában célszerű alkalmazni. Az egyik a munkavédelmi apparátus és a közlekedési baleset-elhárítási tanácsok együttműködésére vonatkozik, meghatározva az alapelveket, módszereket és a közös tennivalókat. Ezen irányelv útmutatásait célszerű – szinte szükségszerűség – alkalmazni a katonai szervezetek közlekedési baleset-elhárítási munkájában is, ezzel javítva a megelőzés hatékonyságát.

Az „állásfoglalás”-t a helyi adottságoknak és követelményeknek megfelelő teendők kialakítása érdekében tesszük közzé.

A SZOT másik, a Magyar Szabványügyi Hivatallal közös állásfoglalása a munkavédelem fogalmi, szervezési és műszaki (normatív) előírásainak rendjére, felépítésére és tartalmára ad útmutatást. A szabványszerű állásfoglalás a szabványok kidolgozási rendjének meghatározásával jó segítséget ad e terület áttekintéséhez az elkészült és még kidolgozandó szabványok használatához.

Ezzel kapcsolatban szükséges felhívni a figyelmet arra, hogy a fenti – HM – utasítás előírásainak értelmében a munkavédelmi szabványok alkalmazása, illetve figyelembevétele kötelező, így ezeket minden katonai szervezetnek be kell szereznie.

Allásfoglalás a munkavédelmi és a közlekedésbiztonsági szervek együttes feladatairól

A SZOT elnöksége 1966-ban foglalkozott átfogóan a közúti baleset-elbáritás javításával kapcsolatos szakszervezeti feladatokkal. Az elmúlt másfél évtized alatt jelentős változások következtek be a közúti közlekedésben, amelyek hatással voltak és vannak az üzemi balesetek alakulására. Ezért indokolt ismételtén áttekinteni a munkavédelmi és a közlekedésbiztonsági szervek eddig végzett közös tevékenységét és meghatározni együttes feladataikat.

I.

1. Hazánkban 1980-ban 2,5 millió gépjármű-vezetői engedéllyel rendelkező állampolgárt tartottak nyilván. A közúti gépjárművek száma meghaladta az 1,9 milliót. A személygépkocsik 95%-a – több mint 900 000 – magánszemélyek tulajdonában volt; a motorkerékpárok száma közel 700 000. Jelentős tényező a közúti forgalomban a több millió kerékpár és segédmotoros kerékpár is. A munkahelyi közlekedésben – a fentiekén túl – a targoncák és egyéb szállítóeszközök nagy tömege vesz részt. A Magyarországra érkezett külföldi járművek száma 1980-ban meghaladta a 2,6 milliót. Az elmúlt évben 136 ezerrel növekedett a kezdő járművezetők száma, akik kevés, csak a képzés során elsajátított gyakorlattal kapcsolódnak be az intenzív közúti közlekedésbe.

2. A közúti közlekedés biztonsága az elmúlt években javult, ám így is 18 994 személyi sérüléssel együttjáró közlekedési baleset történt 1980-ban. A meghalt vagy megsérült személyek száma összesen 25 457 volt, közülük 1630 személy életét veszttette. A javuló tendencia ellenére nyugtalanító, hogy a 14 éven aluli sérültek és áldozatok száma növekedett.

3. 1980-ban az összes halálos üzemi balesetnek csaknem a fele – 48%-a – a járművekkel összefüggésben, s ezeknek 60%-a közúton következett be. Az üzemi baleseteknek mintegy egyharmada van kapcsolatban járművekkel. 1981-től az úti baleseteknek üzemi balesetként történő kezelése miatt várhatóan növekedni fog a járművekkel összefüggő üzemi balesetek száma.

A járművekkel összefüggő üzemi balesetek leggyakoribb oka a KRESZ szabályainak, illetve a munkahelyi közlekedési rendnek a megsértése, a munkahelyi forgalomszervezési hiányosságok, továbbá a járművek gyakori engedély nélküli igénybevétele, valamint a targoncák szabálytalan üzemeltetése.

4. A szakszervezeti és a közlekedésbiztonsági szervek együttműködése az elmúlt esztendőknben szervezettebbé, hatékonyabbá vált, fejlődött a szakszervezetek ez irányú tevékenysége.

– Valamennyi ágazati-iparági szakszervezet és szmt (SZBT) értékelt a terület közlekedésbiztonsági helyzetét és meghatározta a közlekedési balesetek megelőzésével kapcsolatos feladatokat. Az szmt-k (SZBT)-k és a kbt-k együtt-

működési megállapodásokban jelölték meg a munkahelyi közlekedésbiztonsági tevékenység színvonalának emelését szolgáló közös tennivalókat. Szorgalmazták a munkahelyi forgalombiztonsági tanácsok létrehozását, ezzel is tovább szélesítve a közlekedés biztonságáért tevékenykedő társadalmi erők bázisát.

- *A szakszervezeti szervek kezdeményező, szervező munkája nyomán fejlődött a közlekedésbiztonsági agitációs és propagandamunka.* Egyre több helyen foglalkoznak e kérdésekkel a munkavédelmi oktatás keretében. Számos akció, mozgalom, rendezvény szervezésében vettek részt („Szocialista brigádok a közlekedés biztonságáért” stb.). A közösen kiadott és felhasznált kiadványok (például: „A közlekedésbiztonsági felvilágosítás, nevelés a munkahelyeken”), röplapok, tesztlapok, plakátok, dia-sorozatok, filmek stb. szintén jól szolgálják a munkavédelmi és a közlekedésbiztonsági nevelőmunkát.

- *A szakszervezeti és a közlekedésbiztonsági szervek rendszeresen végeztek együttes ellenőrzéseket* (Győr-Sopron, Pest, Szabolcs-Szatmár megyék, ÉDOSZ stb.). Ezek során elsősorban a járműveket, a járművezetőket és a forgalomszervezést vizsgálták. Az ellenőrzéseket 1980-ban több ezer intézkedés (műszaki leírás, fegyelmi kezdeményezése, bírságolás stb.) követte.

- *A SZOT Munkavédelmi Tudományos Kutató Intézete* - az OKBT titkárságával és más érdekeltekkel (például Ipari Formatervezési Tanács) együttműködve szervezte a közös propagandamunkát, illetőleg közreműködött a lát-hatóságot fokozó kutatási és gyártmányfejlesztési programokban (mellény, kesztpánt, esőkabát stb. kialakítása).

5. A fejlődés ellenére számos szemléleti és gyakorlati tényező változatlanul kedvezőtlenül befolyásolja a közlekedésbiztonság javítását.

- Sok gazdálkodó szervezetnél - munkavédelmi szempontból - a járműveket nem tekintik termelőeszköznek, állapotukat ritkán ellenőrzik. A kisebbnek tűnő műszaki hibák (kilincs, visszapillantó tükör hiánya stb.) is számos súlyos balesetet okoztak már.

- Gyakran engedély nélkül veszik igénybe a járműveket, a munkahelyen belül szabálytalanul végzik az anyagmozgatást, rakodást. Sok helyen rendezetlen (szabályozatlanság, előírások be nem tartása stb.) a munkahelyi közlekedés és a forgalomszervezés. Akadályozza az előrelépést, hogy az ez irányú tevékenység színvonalas ellátására kevés munkahelyen foglalkoztatnak felkészült szakembereket.

- Az ittas vezetés változatlanul jelentős szerepet játszik a balesetek létrejöttében. A járművezetők közül minden hatodik balesetet okozó ittasan vezetett járművét.

- *A munkavédelmi oktatás keretében* - az előrelépés ellenére - még viszonylag kevés helyen foglalkoznak az alapvető közlekedésbiztonsági szabályok ismertetésével. Pedig ezeknek a szabályoknak az ismerete és helyes alkalmazása mindenki számára szükséges - hiszen mindenki közlekedik járművezetőként, vagy gyalogosként.

- Sok gondot jelent néhány forgalmi jellegű gazdálkodó szervezetnél a mereven felfogott teljesítményszemlélet. Ezekben a helyeken az esetleges műszaki hiba miatti menetkimaradás kedvezőtlenül befolyásolja a járművezetők keresetét, ezért számos esetben hibás járművel is közlekednek.

II.

A munkavédelmi és a közlekedésbiztonsági szervek legfontosabb együttes feladatai a következők:

1. *Az ágazati-iparági szakszervezetek, az szmt(SZBT)-k – az illetékes kbt-ekkel együttműködve – rendszeresen értékeljék (testületi ülésen, aktív értekezleten stb.) a járművekkel összefüggő üzemi baleseti helyzetet, az ez irányú baleset kivizsgálást. Tárják fel a baleseti góccokat, keresve a valós kiváltó okokat, beleértve a háttér-, másodlagos stb. okokat is, s ezáltal segítsék, erősítsék a megelőzést szolgáló intézkedéseket.*

2. *A szakszervezetek – nevelő- és ellenőrző munkájukkal – elsősorban a munkahelyeken segítsék a közlekedési balesetek megelőzését, a szabályok megismerését és betartását, a biztonságos közlekedés feltételeinek megvalósítását.*

– igényeljék az éves és középtávú tervekben ezen feladatok felvételét és megvalósításukat;

– követeljék meg, hogy a *munkavédelmi szabályzatokban* a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos kérdéseket is szabályozzák és az abban foglaltakat betartsák;

– ellenőrizzék, hogy a *munkavédelmi oktatás keretében* valamennyi dolgozóval ismertessék a legfontosabb közlekedésbiztonsági szabályokat;

– a gazdasági vezetőktől követeljék meg, hogy a *munkavédelmi szemlék* alkalmával a járműveket is ellenőrizzék. Munkavédelmi felügyelői tevékenységük során hasonlóképpen járjanak el;

– igényeljék, hogy a gazdasági vezetés határozottan lépjen fel az ittas járművezetés megakadályozásáért. A szakszervezetek elsősorban nevelő, felvilágosító munkával és a munkavédelmi felügyelők intézkedéseivel szolgálják a társadalmi probléma megoldását;

– szorgalmazzák a *munkahelyi forgalombiztonsági tanácsok* működését, a „Szocialista brigádok a közlekedés biztonságáért” mozgalom szélesebb körű kibontakoztatását;

– szervezzenek munkavédelmi és közlekedésbiztonsági *rendezvényeket, akciókat, kiállításokat, járóversenyeket* stb.

3. *A szakszervezeti szervek segítsék az országos mozgalmak – mint például a „Vezess baleset nélkül”, „Fogjunk össze az udvarias közlekedés megteremtéséért”, Tanítsa meg családját biztonságosan közlekedni”, „Segítsük egymást a közlekedésben”, „Aranykerék” mozgalmak szervezését.*

4. *A SZOT munkavédelmi osztálya, illetőleg a SZOT Munkavédelmi Tudományos Kutató Intézete és az OKBT titkársága évente munkaprogramban rögzítse a közös tennivalókat. Együttesen, rendszeresen segítsék a fővárosi, megyei szervek munkáját, együttműködését. Terjesszék a jó tapasztalatokat. Hasonlóképpen járjanak el az szmt(SZBT)-k (a nevelőmunka feladatai, akciók, rendezvények, ellenőrzések stb.) is.*

A SZOT Munkavédelmi Továbbképző Intézetében folyó munkavédelmi oktatás keretében még hatékonyabban kell foglalkozni a közlekedésbiztonsági ismeretek oktatásával.

A SZOT titkárságának és az OKBT elnökségének meggyőződése, hogy az állami-gazdasági vezetők, a szakszervezeti szervek, a munkavédelmi és a közle-

kedésbiztonsági szakemberek mind eredményesebben járulnak hozzá a munkahelyeken is az üzemi és ezzel a közlekedési balesetek megelőzéséhez, hogy mind kevesebb dolgozó sérüljön meg, essen ki a termelésből. E célkitűzések megvalósításán kell közösen munkálkodni.

Állásfoglalás a munkavédelmi szabványok kidolgozásához

A jelen állásfoglalás tartalmazza az ágazati és a vállalati munkavédelmi szabványok (továbbiakban: munkavédelmi szabványok) rendszerével, felépítésével és tartalmával kapcsolatos követelményeket.

1. Általános követelmények

1.1. A munkavédelmi szabványok rendszere és felépítése feleljen meg: az MSZ KGST 829 „KGST munkavédelmi-szabványrendszer. A munkavédelmi szabványok rendszere és felépítése” c. szabványnak.

1.2. A munkavédelmi szabványok felépítésükben és tartalmukban kapcsolódjanak az alábbi munkavédelmi alapszabványokhoz:

– MSZ KGST 790 Munkavédelem. Veszélyes és ártalmas termelési tényezők csoportosítása

– MSZ KGST 1084 – Fogalommeghatározások

– MSZ KGST 1085 – Termelőberendezések általános biztonsági követelményei

– MSZ KGST 1086 – Védőeszközök általános követelményei és csoportosítása

– MSZ KGST 1728 – Termelési folyamatok általános biztonsági követelményei

Azokat az ágazatra, alágazatra vonatkozó részletes követelményekkel egészítsék ki.

1.3. Az egyes munkavédelmi szabványok az országos szabványban rögzített követelményt nem ismételtetik meg csak utalhatnak azokra vagy azok egyes szakaszaira.

1.4. A munkavédelmi szabványok készítésénél figyelembe kell venni és célzerű felhasználni:

– a nemzetközi szabványok (ISO, IEC, KGST stb.),

– a tárgyra vonatkozó szakirodalom,

– és a kiváltásra kerülő övrendszabályok, biztonsági szabályzatok műszaki követelményeit.

1.5. A munkavédelmi szabványok – a vonatkozó rendelkezések figyelembevételével – elsősorban csak műszaki, vizsgálati követelményeket tartalmazzanak. Nem tartalmazhatnak személyi, magatartási, oktatási és egyéb olyan követelményeket, amelyek meghatározását jogszabály más szabályozási keretbe – jogszabály, Munkavédelmi Szabályzat (MvSZ), technológiai, műveleti stb. utasítás vagy munkaköri leírásba – utalja.

1.6. A műszaki előírások elsősorban a követelményeket határozzák meg, a megvalósítás módjára hagyjanak tág lehetőségeket. Kerülni kell a megoldások módjának részletes meghatározását.

2. A munkavédelmi szabványrendszer szerkezeti felépítésére vonatkozó követelmények

Az MSZ KGST 829 szerinti:

2.1. A 0-ás kódszámú alrendszer szervezési-módszertani szabványok

2.1.1. Ezen alrendszeren belül célszerű kidolgozni:

– hogy egyes ágazat (vagy alágazat) munkavédelmi szabványrendszere hogyan épül fel. E szabványok célja, hogy tájékoztatást adjon a szabványok alkalmazójának arról, hogy az egyes ágazatok területén mely szabványok kerülnek kidolgozásra, milyen csoportosításban.

2.1.2. – azokat a munkavédelmi alapfogalmakat, amelyek egyes ágazatok egészére jellemzők és nem az egyes termelőberendezésekhez vagy termelési folyamatokhoz tartoznak.

3. A munkavédelmi szabványrendszer tartalmi felépítésére vonatkozó követelmények az MSZ KGST 829 szerint:

3.1. Az 1-es kódszámú alrendszer a veszélyes és ártalmas termelési tényezők követelményeinek szabványai.

3.1.1. Ebbe az alrendszerbe tartoznak többek között az egészségre ártalmas munkahelyi levegőszennyezés, zaj, sugárhatás megengedett határértékei, vagy a tűz- és robbanásveszélyes anyagok megengedett alsó robbanási határkoncentrációi stb., illetve az ezekhez tartozó vizsgálati és ellenőrzési módszerek szabványai.

3.1.2. Általános országos szabványok rögzítik a veszélyes és ártalmas termelési tényezők követelményeit, de egyes veszélyekre vagy ártalmakra (anyagokra) vonatkozó követelményt – amely állami szabványban nincs meghatározva – és egyes ágazatokra vagy vállalatra jellemző ágazati vagy vállalati szabványban célszerű meghatározni. (Pl. klórdioxid, klórmetán MAK értéke).

3.2. A 2-es kódszámú alrendszer a termelőberendezés biztonsági követelményeinek szabványai.

3.2.1. Meghatározzák az egyes termelőberendezés csoportok (ágazati, alágazati) általános és a termelőberendezések konkrét biztonsági követelményeit és a követelmények betartásának ellenőrzési, vizsgálati módszereit.

3.2.2. A termelőberendezés csoportokra vonatkozó követelményeket abban az esetben kell kidolgozni, ha az MSZ KGST 1085 „Munkavédelem. Termelőberendezések általános biztonsági követelményei” c. szabvány előírásain túlmenően, részletesebb biztonsági követelmények meghatározása szükséges és ha ezek a követelmények a termelőberendezés csoportra általánosíthatók.

3.2.3. A termelőberendezésekre (termelőberendezés típusokra) vonatkozó biztonsági követelményeknek tartalmazniuk kell a termelőberendezés konkrét műszaki, biztonsági követelményeit, előírásait az alábbi szempontok figyelembevételével:

- a dokumentációra vonatkozó előírások (pl. az MSZ 775-ön túlmenően),
- az adattáblára vonatkozó előírások,
- a szerkezeti elemekre – gépészeti, hidraulikus, villamos – vonatkozó követelmények,

- a veszélyes és ártalmas termelési tényezők elleni védelem (zaj, vibráció, mechanikai veszélyek, villamos áramütés, ionizációs sugárzás stb.) követelményei,

- a kezelhetőség, karbantarthatóság, ergonómia előírásai,
- a lényeges elemek megbízhatósági követelményei stb., valamint a követelmények kielégítésének vizsgálati, ellenőrzési előírásait.

3.2.4. Amennyiben az egyes termelőberendezésekre olyan érvényben levő termékszabvány van, amely meghatározza a műszaki követelményeket és ezen túlmenően biztonsági előírások nem szükségesek, úgy külön szabványt nem indokolt készíteni.

3.3. A 3-as kódszámú alrendszer a termelési folyamatok biztonsági követelményeinek szabványai.

3.3.1. Meghatározzák a termelési folyamatok általános, indokolt esetben a konkrét biztonsági követelményeit és a követelmények betartásának ellenőrzési (vizsgálati) módszereit.

3.3.2. A termelési folyamatokra vonatkozó követelményeket akkor kell kidolgozni, ha az MSZ KGST 1728 „Munkavédelem. Termelési folyamatok általános biztonsági követelményei” c. szabvány előírásain túlmenő, részletesebb biztonsági követelmények meghatározása szükséges és ha ezek a követelmények a termelési folyamat-csoportokra általánosíthatók.

3.3.3. A termelési folyamatokra vonatkozó biztonsági követelményeknek tartalmazniuk kell a termelési folyamat konkrét, részletes műszaki, biztonsági követelményeit, előírásait az alábbi szempontok figyelembevételével:

- a termelőberendezések, illetve azok üzemeltetésének, karbantartásának rendjére,
- az alapanyagokra, előgyártmányokra és félkésztermékekre,
- a termelés helyiségeire és az azokban vagy azokon kívül végzett termelési folyamatok munkahelyeire,
- a termelőberendezések elhelyezésére és a munkahelyek megszervezésére vonatkozó előírások.

Továbbá:

- az alapanyagok, előgyártmányok, félkész- és késztermékek, valamint a melléktermékek tárolásának és szállításának módjaira,
- a kollektív védőeszközökre,
- a tűz és robbanás elleni védelem módszereire és eszközeire,
- a veszélyes és ártalmas termelési tényezők hatásainak kiküszöbölésére stb.

vonatkozó követelmények meghatározása és a követelmények kielégítésének vizsgálati, ellenőrzési módszerei.

3.3.4. A termelési folyamaton belül a kezelésre, magatartásra, oktatásra, személyi védőeszközökre stb. vonatkozó követelményeket az MSZ 14399 szerint a technológiai, műveleti, kezelési és karbantartási utasításokban kell meghatározni.

3.4. A 4-es kódszámú alrendszer a dolgozókat védő kollektív és személyi eszközök követelményeinek szabványai.

3.4.1. Meghatározzák a különböző osztályú (MSZ KGST 1086 Munkavédelem, Védőeszközök általános követelményei és csoportosítása) és fajtájú védőeszközök követelményeit, valamint ezen eszközök ellenőrzési, vizsgálati és minősítési módszereit.

3.4.2. A védőeszközök szabványainak tartalmazniuk kell az MSZ KGST 1086-ban foglalt általános követelményeken túlmenően azokat a konkrét műszaki, biztonsági követelményeket, amelyek lehetővé teszik alkalmazásuk, használatuk esetén a veszélytelen és ártalmatlan munkavégzés feltételeit, az alábbi szempontok figyelembevételével:

- a méretre;
- az anyagra;
- a teljesítményre;
- működtetési erőre;
- megbízhatóságra;
- dokumentációra;
- vizsgálati módszerekre stb.

vonatkozó követelmények meghatározásával.

3.4.3. A dolgozókat védő eszközök műszaki előírásait elsősorban országos szabványok tartalmazzák. Ágazati szabványt csak olyan esetben indokolt kiadni, ha az csak egy-egy ágazatot érint.

4. *A munkavédelmi szabványok számozása*

4.1. A munkavédelmi szabványokat célszerű a T 58-as „A tudományos munkaszervezés, biztonsági technikai, higiéné és munkaegészségügy rendszere” szakrendi jelzetbe sorolni.

4.2. A termelési folyamatok biztonsági követelményeire vonatkozó szabványokat célszerű sorozatszabványként kidolgozni, azaz a termelési folyamatcsoportokat és a hozzá tartozó termelési folyamatokat összekapcsolni.

5. *Eljárási kérdések, egyeztetés*

5.1. Állami szabványok egyeztetésénél az 1/1979 (Sz. K. 8.) MSZH számú utasítás szerint; „A munkavédelmet érintő állami szabványok kibocsátásához országos szabványnál a SZOT, ágazati szabványnál az illetékes szakmai szervezet jogosult nyilatkozni.”

5.2. Az Országos Munkavédelmi Bizottság (OMB) 1980. III. 14-i állásfoglalása alapján az ágazati szakszervezetek véleményező, egyetértési munkájuk során a SZOT Munkavédelmi Tudományos Kutató Intézet szakmai ismereteire támaszkodnak. Ezért az állami szabványok tervezetét, amelyek munkavédelmet érintenek, egyeztetés céljából meg kell küldeni az intézetnek is.

5.3. A vállalati szabványok esetében – amennyiben a munkavédelmi kérdéseket érintenek – az egyetértésre a vállalat szakszervezeti szerve jogosult (OMB 1980. III. 14-i állásfoglalása).

2. A kétkerekű járművekkel okozott balesetek gyakorisága és ezek tanulságai

E cikk keretében foglalkozni szeretnénk néhány olyan problémával, amely a kerékpárok, segéd-motorkerékpárok, motorkerékpárok használatával kapcsolatosak, a problémák közül *a következő kérdésekkel*:

- a kerékpár, segéd-motorkerékpár, motorkerékpár (a továbbiakban a kétkerekű járművek) használatának balesetveszélyei;
- a kétkerekű járművekkel okozott balesetek és sérülések alakulása 1976-1980-ig;
- a tapasztalatok összegzése.

Közismert, hogy az év hónapjai közül a szeptember és az október hónapok - a kétkerekű járművekkel történő közlekedés szempontjából - a legveszélyesebbek. Megfigyelhető, hogy az első jelentősebb időjárás-változások időszakában félelmetesen emelkedik a kétkerekű járművekkel okozott baleseti statisztikák görbéje. Mindez egyértelműen arra utal, hogy sokan - még a nagy gyakorlattal rendelkezők közül is - nehezen állnak át és a rosszabb út- és látási viszonyok mellett is ugyanolyan tempóban akarnak vezetni, mint napsütésben, száraz úton. Pedig ködben, páralecsapódásnál, esetleg jegesedett útszakaszon a 40 km-es tempó is sok lehet.

Az időjárás állandó változása - ahogy már ezzel az előbbieken is foglalkoztunk - nemcsak az útviszonyok kedvezőtlenebbé válásában játszanak szerepet, hanem a látási (láthatósági) távolságok rövidülésében is. Mindezek, és más tényezők nagymértékben növelhetik a kétkerekű járművekkel okozott balesetek számát, a sérülések súlyosságát, összességében a használók életét és testi épségét.

Nem véletlenül foglalkozunk e kategórián belül a kerékpárral okozott balesetekkel. Tapasztalataink arra engednek következtetni - amint ezt a későbbiek során látni is fogjuk -, hogy e közlekedési eszközzel is lehet olyan súlyos sérüléseket elszenvedni, mint a segédmotorral, illetve motorkerékpárral. Különösen az utóbbi években több balesetet okoztak kerékpárral, melynek következménye súlyos sérülés volt. Az esetek többségében a kerékpárral történő elesés, egyensúlyvesztés, ittasságra is enged következtetni. Sajnos az utólag történő értesülés, a kivizsgálás későn történő eszközlése (a kivizsgálás elmaradása) miatt az esetek többségében már nem bizonyíthatók. Véleményünk az, hogy az ilyen balesetekre is célszerű odafigyelni, mivel egy-egy baleset megtörténte után a sérült 30-40 napig is kieshet a kiképzésből.

Ha az okokat keressük, igen nehéz ezek feltárása, annyi azonban bizonyos, hogy a kerékpárt napjainkban sem tekintik veszélyes közlekedési eszköznek. Anélkül, hogy vitába szállnék bárkivel is, a veszélyes vagy nem veszélyes kérdés eldöntésében a tapasztalatok arra engednek következtetni, hogy a kerékpározó is kerülhet olyan veszélyes közlekedési szituációba, mint a motoros, vagy más jármű vezetője. A kerékpárt használók a közlekedési szabályokat nem is igen ismerik - számukra ez nincs is előírva - nem is tartják magukra nézve kötelezőnek. Ugyanakkor megkövetelik, kieroszakolják mindazokat a jogokat, amelyek egyébként megilletik őket más járművek vezetőivel szemben.

Az esetenként kerékpárt használó katonaaállományunk aligha ismerte fel azt a törvényszerűséget, mely szerint akár okozói, akár részesei a baleseteknek, a sérültek rendszerint közülük kerülnek ki. A kétkeréken guruló kerékpáron csak

állandó egyensúlyozással képes használója közlekedni. Az egyensúlyvesztést bármi is idézi elő, már megtörténik a baleset, különösen az őszi-téli időjárás és útvizonyok között. Ha az egyensúlyvesztés némi italfogyasztás után történik, a sérülés kimenetele súlyos sérüléssel végződhet. Az említettek figyelembevételével tartottuk szükségesnek az egyre növekvő kerékpár-balesetekkel külön is foglalkozni.

A segéd-motorkerékpár stabilitását tekintve nem sokban különbözik a kerékpártól, a sebesség különbsége viszont jelentős. A ma érvényben levő műszaki szigorítások ellenére házilag is könnyen megoldható a teljesítményük felfokozása, ennek következtében egyre több a megengedett sebességet túllépők száma, a balesetveszélyek növekedése.

A segédmotoros kerékpár olyan közlekedési eszköz, amely viszonylag – még a motorkerékpárhoz viszonyítva is – olcsón üzemeltethető. Alkalmas arra, hogy utasát gyorsan, kényelmesen szállítsa. Vezetőjével szemben nem támaszt magas műszaki és közlekedési ismereteket. Elterjedéséhez hozzájárult még, hogy vezetőjének nem kell bukósisakot viselnie, nincs orvosi alkalmassági vizsgálatra kötelezve.

Számolni kell azzal, hogy a gépjármű-vezetőkkel szemben támasztott orvosi alkalmassági követelmények fokozódása következtében egyre több lesz azon hivatásos állományúak száma, akik rákényszerülnek a segédmotorozásra. Annál is inkább, mivel a fiatalok körében – fiatal tiszti, tiszthelyettesi állományt is beleértve – az érdeklődés egyre fokozódik a kis járművek után. Az átalakított segédmotorok teljesítménye – főként lakott területeken belül – eléri a motorkerékpárét. Felhasználásukkal főleg vidéki helyörségekben, a szolgálati helyre történő be- és hazajárásoknál lehet számolni.

Sorkatonáink közül többen még a KRESZ-vizsgát sem tették le, a műszaki ismereteik nem számottevőek, vezetéstechnikai ismeretekkel nem rendelkeznek, vezetési tapasztalatuk kevés. Ami kevés gyakorlattal rendelkeztek, az is a bevonulásuk következtében eléggé megkopott. Mindezek egymagukban is veszélyt jelenthetnek, az őszi változó időjárás az ő számukra csak fokozza a baleseti veszélyt. S mégis tapasztalható, hogy katonáink sokan minden hozzáértés nélkül, a rájuk leselkedő veszély figyelmen kívül hagyásával – otthon tartózkodásuk ideje alatt – esetenként a szülők hozzájárulásával, vagy unszolására használják ezeket a kismotorokat.

A motorkerékpár – labilissága, nagyfokú mozgékonyága miatt – a két-kerekű járművek közül a legveszélyesebb közlekedési eszköz csoportjába tartozik. A segédmotoros kerékpárénál jóval nagyobb a teljesítménye, ezért hozzáértő kezekben, kis helyfoglalása miatt a manőverezésre igen alkalmas. Veszélyes közlekedési eszköz, mert energiaforrása – motorja – jelentős erőt képvisel a mozgatott tömeghez képest. Nagy sebességgel lehet vele haladni, másrészt a két kereke kevésbé stabil, mint a személygépkocsiknál a négy kerék. Mindezekkel nagyon sokan, de különösen a kezdő – az alkalmanként használó – motorosok nem számolnak, így nem véletlen, hogy a legtöbb motorkerékpár-baleset erre is visszavezethető.

A motorkerékpárt igénybe vevők – legyen az hivatásos, vagy sorállományú – mint fiatalok kevés gyakorlati tapasztalattal rendelkezők csoportjába sorolandók, s ami a legfontosabb, közlekedési érzékük csak most van kialakulóban. Ahogy azt dr. Andrási Béla az Autóközlekedési Pályaalkalmassági Intézet osztályvezetője is megállapította: „*Vizsgálataink szerint a fiatal motorkerékpárosok*

reakcióképessége, döntési képessége jobb ugyan az átlagosnál, felelősségtudatuk azonban nem kialakult, kockázatvállalásuk túllépi a kívánatos batárt, személyiségük nem éri el azt a fejlettségi szintet, amely feltétlenül szükséges lenne a közúton. Éretlen magatartásuk a virtuskodásban, a sebesség belytelen megválasztásában, a közösségi érdekek felismerésének hiányában nyilvánul meg, s mindez súlyos veszélyek forrása a közúton.”

A motorkerékpár-balesetek sérülései – más járművekhez viszonyítva – súlyosabb kimenetelűek. Ez azzal magyarázható, hogy a motoros szinte a baleseti ütközés pillanatában elválk a járművétől és az ütközéskor meglevő sebességgel repül tovább mindaddig, amíg valamely szilárd tárgynak nem ütközik. Mindezek és sok más tényező arra kötelezne bennünket, hogy a közúti közlekedésben elfoglalt helyük és szerepük alapján egyre nagyobb figyelmet fordítsunk katonáink és hivatásos állományunk életének és testi épségének védelmére.

A rendelkezésre álló többéves baleseti statisztikák is arra figyelmeztetnek, hogy még sok a tennivaló a kétkerekű járművekkel okozott balesetek megelőzése terén. A személyi tulajdonban levő járművekkel okozott baleseteken belül számszerűen és százalékos arányban is jelentős helyet foglalnak el – amint ezt a táblázat is mutatja – a kétkerekű járművekkel okozott, elszenvedett balesetek száma:

A kétkerekű járművekkel okozott balesetek száma:

	1976	1977	1978	1979	1980
	150	123	134	113	123

A személyi tulajdonban levő járművekkel okozott balesetek viszonyított százalékos aránya:

	50,8 ⁰ / ₀	49,6 ⁰ / ₀	50,6 ⁰ / ₀	50,6 ⁰ / ₀	44,8 ⁰ / ₀
--	----------------------------------	----------------------------------	----------------------------------	----------------------------------	----------------------------------

Aligha lenne teljes az anyag, ha nem foglalkoznánk az okozók állomány-csoportjának alakulásával. A kétkerekű járművekkel okozott balesetek arányának évenkénti százalékos alakulása a következő:

	1976	1977	1978	1979	1980
Hivatásos áll.-ú	18,7 ⁰ / ₀	12,1 ⁰ / ₀	18,6 ⁰ / ₀	22,1 ⁰ / ₀	22,0 ⁰ / ₀
Soráll.-úak	60,6 ⁰ / ₀	63,4 ⁰ / ₀	57,4 ⁰ / ₀	62,6 ⁰ / ₀	61,0 ⁰ / ₀
Hallg. áll.-úak	6,0 ⁰ / ₀	3,2 ⁰ / ₀	3,8 ⁰ / ₀	4,4 ⁰ / ₀	4,0 ⁰ / ₀
Tart. áll.-úak	1,3 ⁰ / ₀	0,9 ⁰ / ₀	0,8 ⁰ / ₀	–	0,9 ⁰ / ₀
Polg. alk. és polg. személyek	13,4 ⁰ / ₀	20,3 ⁰ / ₀	19,4 ⁰ / ₀	11,5 ⁰ / ₀	12,1 ⁰ / ₀
Összesen:	100 ⁰ / ₀	100 ⁰ / ₀	100 ⁰ / ₀	100 ⁰ / ₀	100 ⁰ / ₀

A sorállományú katonák mellett a következő években várhatóan tovább fog növekedni azon hivatásos állományúak száma, akik az üzemeltetési költségek

kedvező alakulása miatt segédmotoros kerékpárt, motorkerékpárt fognak közelebbi útvonalakon használni.

Külső szemlélőnek úgy tűnhet, hogy csak a segédmotoros kerékpárral, motorkerékpárral okozott, vagy elszenvedett balesetek következményei lehetnek súlyosak. Több éves megfigyelés arra készítetett bennünket, hogy az 1980. évben a sérülések súlyosságának megfelelően külön-külön kigyűjtsük a rendelkezésünkre álló adatokat. *Az eredmény, amint azt a táblázat is mutatja, eléggé megdöbbentő:*

Eszköz	Halálos		Súlyos sér.		Könnyű sér.		Összesen eset/‰
	eset	‰	eset	‰	eset	‰	
kerékpár	-	-	33	64,7	18	35,3	51/100
segédmotoros kerékpár	1	5,0	12	80,0	7	35,0	20/100
motorkerékpár	3	5,1	43	74,2	12	20,7	58/100
kétkerekű jármű összesen	4	3,1	88	69,3	35	27,6	127/100

Amint a táblázat is mutatja, 51 kerékpár-baleset közül 33 eset súlyos sérüléssel végződött. Az esetek többségében a kerékpárról történő lecsúszás, egyensúlyvesztés stb. ittasságra is enged következtetni. Sajnos az ilyen jellegű balesetekről az utólagos értesülések, a kivizsgálások elmulasztása vagy felületes végrehajtása, nem teszik lehetővé az ittasság bizonyítását. Így csak az olyan esetek bizonyíthatók, amikor a kezelést végrehajtó kórház az alkohol fogyasztását konkrétan kimutatja.

Amint már az előző részben is foglalkoztunk a kétkerekű járművekkel okozott baleset zöme (69,3‰-a) súlyos sérülésekkel végződött. A sérülések végső kimenetelének vizsgálata azt mutatja, hogy a halálos kimenetelű baleseteknél elsődlegesen a koponya-, illetve az agysérülések. A baleseti sebészesorvosok tapasztalatai szerint a fejsérülések okozhatnak részleges vagy teljes bénulást. A lábsérüléseknél igen gyakori az alsó lábszár olyan mértékű károsodása, amelynek gyógyítása már nem lehetséges és a végtag amputálása elkerülhetetlen.

A könnyebb kimenetelű baleseteknél a térd, valamint a bokaizületek sérülhetnek maradandóan.

Hogy miért tartottuk szükségesnek foglalkozni a sérülések motoros balesetekre jellemző formáival? Nem azért, hogy elrémítsük katonai állományunkat a motorozástól. Célunk, ismételten ráirányítani a figyelmet az őszi-téli időszak közlekedési sajátosságaira, azokra a veszélyekre, amelyeknek következményei lehetnek a tipikus motoros sérülések, figyelmeztetni – mint már oly sokszor megtettük – ismételten, hogy az őszi közlekedés, motorozás különösen veszélyes. Kockázatot vállalni csak azért, hogy egy adott célhoz hamarabb odaérjünk, aligha éri meg. Annál is inkább, mivel az a sorállományú, aki a tiltó-parancs ellenére – a figyelmeztetések ellenére is – használja motorját és saját és mások élet- és testi épségét is veszélyezteti, súlyos feyelmeztelenséget követ el.

Nem vitás, nagyon nehéz az otthon töltött rövidebb, vagy hosszabb idő alatt meggátolni a motorozást. Helytelen lenne mindezt csak úgy felfogni, hogy

a sorállomány szolgálaton kívüli – legyen az a helyőrségen kívül, vagy belül – motorozása magánügy, amiért a hadsereget semmiféle felelősség nem terheli. Ez csak jogilag igaz. (Ezen az alapon a garázda, vagy a politikai jellegű cselekményekért sem kellene felelősséget vállalni.) Van és kell legyen a vezető és alegységparancsnoki állományban olyan felelősségérzet a beosztottak iránt, melynek következtében mindent megtesz az élet- és testi épségük megvédése érdekében. Az ezzel kapcsolatos feladatok sokrétűek és bonyolultak, de nagy a tét is, hiszen a motorosok ilyen irányú nevelése, személyiségük formálása, felelősségük növelése, a megelőző munka hatékonyságának fejlesztése a katonai állomány élet- és testi épségének védelmét jelenti.

E cikk keretében készakarva nem foglalkoztunk olyan kérdésekkel, mint a műszaki, a közlekedési szabályok ismereteinek súlyos hiányosságai. Vagy olyan kérdésekkel, hogy sok motoros – vizsga ide, vizsga oda – bizony jócskán elmarad a vezetés technikai követelményeitől. Ami a segédmotor használatát illeti, használói között nagyon sok az olyan sorköteles, aki még a „KRESZ-vizsgát” sem tette le, s minden hozzáértés nélkül használja a saját, a család és a kölcsönkért kismotort. Mindezek hozzájárulnak – különösen összfel – a közlekedési balesetveszélyek megteremtéséhez.

Azt szoktuk mondani, a baleset-megelőző munka nem lehet kampányszerű. Ez így igaz, most mégis arra szeretnénk a vezetők és az alegységparancsnokok figyelmét felhívni, hogy egy kicsit többet s jobban, körültekintőbben foglalkozzanak a motorozás veszélyeivel. Tanácsokat, javaslatokat lehet és kell is adni, a megelőző nevelőmunka tartalmát, formáját csakis a helyi sajátosságok határozhatják meg. Ennek figyelmen kívül hagyása a megelőző munka hatékonyságának csökkenését eredményezheti.

Az elmondottakat összegezve, a cikk keretében megpróbáltuk ismételten felhívni a figyelmet, hogy az időjárás állandó változása, az útviszonyok kedvezőtlenebbé válása, a látási távolságok lerövidülése nagymértékben növeli a kétkerekű járművekkel közlekedők élet- és testi épségének veszélyeztetését. Megpróbáltuk felhívni a vezetők, az alegységparancsnokok, valamint a katonai állományunk egészének figyelmét, hogy a kétkerekű járművek használata rossz időjárási viszonyok között a legveszélyesebb. A balesetek kimenetelét vizsgálva az esetek többségében súlyos tragédiákkal végződhetnek.

Néhány statisztikai adat bemutatásával megpróbáltuk érzékeltetni, hogy a leggyakoribbak a kerékpár-balesetek, számuk (51) azonos a motorkerékpárral okozott balesetekével. A kerékpár-balesetek következményeinél a súlyos sérülés azonos, illetve magasabb a segédmotoros kerékpárénál. Tehát érdemes odafigyelni az eddig jelentéktelen sérüléseknak vélt kerékpár-balesetekre is.

Szükségesnek tartjuk szólni arról a baleseti veszélyről, amely a nyári időszakban is komoly gondot okozott: az ittasságról. Arról, hogy szolgálati időn kívül, több kifejezetten részeg katona ül kétkerekű járműre. Nem szükséges különösebben hangsúlyozni, hogy mit jelenthet ez a rossz időjárási viszonyok között. Ismert, hogy az alkohol mennyiségével egyenesen arányban szűnik meg a gátlás és helyét a száguldozásra, a sebesség élvezetére, a jármű képességének bizonyítására irányuló vágy foglalja el. E téren a teljes szigor és hatékony nevelőmunka együttes alkalmazása – mint eddig is – nélkülözhetetlen.

Befejezésül szeretnénk ismételten felhívni a hivatásos állományunk figyelmét, hogy a kétkerekű járművekkel okozott balesetek következtében aggasztóan

sok a megsérült, nem egyszer egész életükre megrokkant katonák száma. Aligha kell külön hangsúlyozni, hogy egy szülőt aligha érhet nagyobb tragédia, mint gyermeke elvesztése vagy rokkanttá válása. S ezért közvetve mi is felelősek vagyunk, még akkor is, ha a katonafiatal maga okozta szerencsétlenségét. Akkor cselekszünk helyesen, ha mindent megteszünk annak érdekében, hogy biztosítsuk katonai állományunk ez irányú védelmét.

Nagyobb figyelmet a magasban végzett munkára

Törő József kinevezett polgári alkalmazott

Népgazdasági munkán a katonák gyakran veszélyes környezetben végzik feladatukat. Ilyen „veszélyes üzem” az építőipar is. A nagy figyelmet és összehangolt cselekvést igénylő munkáknál fokozzák a veszélyt a munkaterület szervezési, műszaki hiányosságai és az esetenként tapasztalható gondatlanság.

A katona a munkafeladat teljesítésére koncentrálnia erejét, és igyekszik a kevésbé biztonságos munkakörülmények között is feladatát végrehajtani. Ez okozza, hogy látva a munkahely munkavédelmi hiányosságait – esetleg a nyilvánvalóan balesetveszélyes helyzetet is – feladatát mégis mindenképpen el akarja végezni. Mindezek ismeretében néhány helyen a munkahelyi vezetők tűrhetetlen lazaságot tanúsítanak a biztonságos munkafeltételek megvalósításában. Tapasztalható egyes helyeken, hogy bár ismerik a munkavédelmi hiányosságokat, mégsem tesznek azonnali intézkedést és ezzel indokolatlanul kockáztatják az ott dolgozó katonák életét, egészségét.

Nézzünk néhány példát:

– az MN 1200 Budapest állományába tartozó Takács Gábor honvéd 1981. május 15-én az Építőipari Kivitelező Vállalat egyik munkahelyén a Gyakorló utcai BHSE sporttelepen barakképület fedését végezte. A munkaterület hiányos pallóterítése miatt 2,30 m magasságból lezuhant és gerincsérülést szenvedett. A balesetet vizsgáló bizottság megállapította a munkaterület hibáit, többek között a teljes pallóterítés hiányát;

– ugyancsak az MN 1200 Budapest állományába tartozó Kernács Sándor honvéd 1981. június 24-én a Bp. Körvasút sor 110. szám alatti Ferroglobusz telepen csarnok tetőszerkezet bádogos munkáit végezte Nagy István az ÉKV brigádfővezetője irányításával. Kernács Sándor honvéd a vízvezető vápából (25 centiméter) kilépve a hullámpalán keresztül esve lezuhant és magával rántotta Bilisánszki Miklós honvédet is. Mindketten súlyos sérülést szenvedtek. A munkát védőállvány, biztonsági öv és kötél nélkül végezték;

– az MN 7860 Budapest állományába tartozó Csorba István honvéd 1981. szeptember 19-én Csepelen a Fürst S. u. 1026 sz. tízemeletes épület tetején, ahol a védőkorlát hiányos volt, vízszigetelési munkát végzett. Munkavégzés közben Csorba István honvéd a hiányzó védőkorlát helyén kizuhant és sérüléseibe belehalt. Csorba István honvéd és az ott dolgozó társai nem rendelkeztek szakképesítéssel, ennek ellenére szakmai felügyeletet nem biztosítottak a munkavégzéshez. A 43. sz. Állami Építőipari Vállalat biztonság-technikai szemlejegyző-