

Melléklet

Közlekedésbiztonság - Közlekedési környezetvédelem

VÉLEMÉNY

a "Gyorsforgalmi útszakaszok forgalmi elemzése az átlagsebesség-mérés módszerével" c. cikkkel kapcsolatban

(Szerző: Dr. Sándor Zsolt okleveles közlekedésmérnök)

Megjelent: a Közlekedéstudományi Szemle 2020. június, 3. számában)

A cikk – a Közlekedéstudományi Szemle 2. számában megjelent – hasonló című publikáció folytatása, amelyet a szerző Monostori Ákossal közösen jegyzett. A szerző ebben a 2. részben – a korábban ismertetett vizsgálatokra és saját számításaira hivatkozva – lényegében azt javasolja, hogy a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. (NÚSZ Zrt.) – gyorsforgalmi utakra kifejlesztett – „díjfizetést ellenőrző rendszerének” felhasználásával vezessék be az átlagsebesség-ellenőrző és szankcionáló eljárást.

A javaslat nem eredeti, de megerősíti a hazai sajtóban, külön a szakajtóban és a szakmai párbeszédekben gyakran elhangzó igényt, hogy a hazai gyakorlatban is alkalmazzák ezt a – külföldön már jól ismert – ellenőrző, szankcionáló módszert, a gyorsajtók kiszűrésére.

Ahhoz azonban, hogy a javaslatot érdemben meg lehessen fontolni, a szerzőknek részletesebben ismertetni kellett volna, hogy a NÚSZ Zrt. rendszere – jelenlegi formájában – mind műszaki, mind jogi szempontból, megfelel-e az ilyen rendszerekkel szemben támasztott követelményeknek, illetve milyen költségigényű átalakítások után tud megfelelni az egyéb közlekedésbiztonsági szakmai elvárásoknak is. A követelményeket egyébként a 18/2008. (IV.30.) GKM rendelet¹ részletezi. A közlekedésbiztonsági elvárás pedig az, hogy egy korszerű rendszer képes legyen a gyorsajtáson kívül, a szabálytalan sávváltást, a biztonságos követési távolságot, a biztonsági öv használatát és a nappali menetjelző lámpa vagy

tompított fényszóró használatát is megbízhatóan ellenőrizni.

A cikkből annyit megtudhatunk, hogy bizonyos követelmények jelenleg nem teljesülnek, pl. az ellenőrzésre javasolt gyorsforgalmi úthálózatnak csupán kb. 70%-át „fedi le” a NÚSZ rendszer, a hálózat pedig nem „zárt”, vagyis a gyorsforgalmi úthálózaton megfigyelt járműveknek csak 60%-a halad át két szomszédos portál között, vagyis csak ezek ellenőrizhetők ebből a szempontból. Megtudjuk azt is, hogy érvényes jogszabály tiltja a NÚSZ Zrt. forgalomban gyűjtött adatainak átadását, más – szankcionálásra jogosult – hatóságnak.

A cikkben, „felhasználva a témával kapcsolatos nemzetközi eredményeket, a szerző három szcenáriót készített a balesetszámok csökkenésére vonatkozóan a hatásosság figyelembevételével.”

Kiszámolta továbbá – a KTI által közreadott 2017. évi sérülési veszteségtényező és a 2018. évi baleseti statisztikai adatok alapján – forintban kifejezve, mekkora társadalmi veszteség lenne „megtakarítható” a rendszer üzemeltetésével. Számításainak eredményeit a 8. táblázatban közli. Eszerint 3-5 halálos, 7-18 súlyos és 14-28 könnyű kimenetelű balesettel kevesebb történne évente az 1509 km hosszú hazai gyorsforgalmi úthálózaton. A szerző az elmaradó baleseti veszteséget 1,5 – 3,0 milliárd forintra becsüli.

A várható eredmény értékeléséhez érdemes kiszámolni, (a szerző nem számolta ki), hogy a teljes hazai gyorsforgalmi úthálózaton a 2018. évi balesetek következtében 40,3 milliárd Ft

¹ 18/2008.(IV.30.) GKM rendelet a gépjárműről és annak hatósági jelzéséről felvett készítő eszközre vonatkozó követelményekről.

társadalmi veszteség keletkezett. (Ez az országban összesen keletkezett ilyen veszteség 6%-a). Ez azt jelenti, hogy a gyorsforgalmi utakra javasolt átlagsebesség-ellenőrzés bevezetésével a „megtakarítás” (az elmaradó baleseti veszteség) ezeken az utakon 3,7%-7,4% között volna. A teljes közúthálózaton jelentkező összes – 632 milliárdos – veszteség pedig mindössze 0,24%-0,48%-kal csökkenne. Ez meglehetősen szerény eredménynek tűnik. Akkor lehetne teljes az eredmény értékelése, ha ismertek lennének a rendszer alkalmassá tételéhez szükséges ráfordítások költségei is. Erről azonban semmilyen adatot (esetleg becslést) sem közöl a szerző, így a javaslat „költséghatékonysága” nem értékelhető.

A javaslat megvalósításának tehát egyelőre számos akadálya van. Ettől függetlenül el lehet gondolkozni a felvetésen, akkor is, ha a közölt számítások vitatható feltételezéseken alapulnak.

Helytelen annak feltételezése, hogy a – remélt – sebességszökkenés csak azokra a balesetekre van „hatással”, amelyek előidéző oka – a helyszíni adatgyűjtés szerint, - „a sebesség nem megfelelő alkalmazása”. 2018-ban 252 olyan baleset történt az autópályákon, ahol a baleset megjelölt oka nem a helytelen sebességmegválasztás volt, de amelyekre a túlzott sebességnek feltehetően lehetett hatása.

Helytelen továbbá az az „egyszerűsítő” feltételezés is, hogy a balesetek eloszlása a gyorsforgalmi úthálózaton egyenletes. Egy példa: 2018-ban a gyorsforgalmi úthálózaton 622 baleset történt. Képletesen osszuk fel a hálózatot 5 km hosszú szakaszokra. 300 ilyen szakasz van. Egyenletes eloszlást feltételezve, ezek mindegyikén átlagosan 2,07 baleset fordult elő. 2018-ban azonban legalább 11 olyan szakasz volt, ahol 10-nél több baleset történt. (Ezeket a szakaszokat hívjuk „baleseti gócszakaszoknak” vagy nagy baleseti kockázatú szakaszoknak). Egy-egy ilyen útszakaszon – részletes forgalomtechnikai és baleseti adatalemzés után – az átlagsebesség-ellenőrző és szankcionáló rendszer telepítése indokolt lehet.

Véleményem szerint az átlagsebesség-mérés és szankcionálás rendszerének, a javaslat szerinti teljes kiépítése a teljes gyorsforgalmi úthálózatra – az ismertetett számítások és megfontolá-

sok alapján – nem indokolt. Nagyon fontosnak tartanám viszont, ha megkezdődnének az ilyen típusú ellenőrző rendszerek alkalmazását szükségképpen megalapozó, előzetes forgalomtechnikai mérések, kísérletek, tesztek.

Fontosnak tartom a forgalomtechnikai fogalmak tisztázását és a számítási módszerek pontosítását is.

Véleményem szerint nem tisztázott, hogy a hosszabb útszakaszokon mért tényleges „eljutási időt”, illetve az ebből számított „utazási sebességet” egyszerűen össze lehet-e hasonlítani azzal az „idővel”, illetve „számított” sebességgel, amit az adott járműre előírt megengedett legnagyobb sebességgel el lehet érni? Kérdés, hogy ennek az összehasonlításnak az eredménye megalapozza-e a szankcionálást? Másrésztől nincs-e olyan „veszély”, hogy elmarad a jogos szankcionálás, akkor is, ha a jármű, „utazása” során, egy-egy részzakaszon gyorsabban haladt a megengedett sebességnél. Rövid és akadálymentes útszakaszon (terelésben, alagútban), ez gyakorlatilag sem jelenthet problémát. A gyorsforgalmi hálózatban javasolt ellenőrző rendszerben azonban hosszabb útvonalak vannak, ahol az útközbeni „manőverezésre”, sokszori sávváltásra, jelentősebb gyorsításra, lassításra több lehetősége van a szabálytalankodó járművezetőnek. Ebben az esetben – véleményem szerint – a mért utazási idők egyszerű összehasonlítása nem adhat szankcionálásra okot adó eredményt. (A cikk 1. részében bemutatott mintapéldákban a legrövidebb szakasz 36 km, a leghosszabb pedig 75 km volt, ráadásul a szakaszokon belül – fenntartási munkák miatt – terelések is voltak.)

A cikk utolsó mondata a következő: „A jelenlegi hazai közlekedési morál indokolja egy új és igazságos ellenőrző rendszer kifejlesztését, amely képes kiszűrni és szankcionálni a gyorshajtókat”.

Ezzel a megállapítással általánosságban egyet tudok érteni, de addig is, amíg ez az ideális rendszer nem áll rendelkezésre, a meglévő eszközök és módszerek átgondolt és szakszerű alkalmazásával kell a közlekedésbiztonsági, balesetmegelőzési feladatokat megoldani.

Dr. Jankó Domokos