

## KTI TUDOMÁNY A GYAKORLATBAN

# Az Országos Közúti Keresztmetszeti Forgalmeszámolás

## A FORGALMI ADATOK JELENTŐSÉGE

Ahhoz, hogy a közlekedési hatóságok döntéshozatalait, a tervezési, kutatási, útgazdálkodási és fenntartási feladatokat megalapozottan lehessen elvégezni, kellő mennyiségű és megbízható minőségű forgalmi adattal, forgalmi idősorokkal, a forgalom összetételére vonatkozó információval kell rendelkezni. E célok teljesítése érdekében az országos közutakon keresztmetszeti forgalomfelvételeket végeznek.



### Keresztmetszeti forgalmeszámolás az országos közúthálózaton

Magyarország mintegy 30 ezer km hosszúságú országos közúthálózatán a keresztmetszeti forgalmeszámolásoknak egységes és lényegileg 1927 óta működő rendszere alakult ki, természetesen folyamatos korszerűsítésekkel. Míg az első számlálásokat inkább mint történelmi előzményeket tartjuk számon, az 1955–56. évi átfogó országos számlálás már alapjaiban a mai elveknek megfelelően, mintavételes eljárással került lebonyolításra.

A keresztmetszeti forgalmeszámolásnak két fő és lényegileg egymásra épülő, egymással szervesen összefüggő elemét szoktuk említeni:

- az átfogó (teljes körű) keresztmetszeti forgalmeszámolást és
- a közúti forgalom folyamatos figyelemmel kísérését az arra kijelölt állomásokon.

Az átfogó forgalmeszámolások ciklikusan ismétlődően kerülnek végrehajtásra. A ciklikusság mértéke – alkalmazkodva a munkaerő és -eszköz átcsoportosíthatósági igényekhez – az évek során több ízben is megváltozott. A figyelemmel kísérés integrálódik az átfogó

forgalmeszámolásba. 1995-tel kezdődően az országos közúti keresztmetszeti forgalmeszámolás az előző évektől némiképp eltérően, úgynevezett „gördülő” rendszerben (egymást követő öt éves számlálási ciklusokban) valósul meg. Ez azt jelenti, hogy a figyelemmel kísérisi állomásokon minden évben, a többi állomáson a számlálási ciklus kijelölt évében végeznek keresztmetszeti forgalomfelvételeket. A tárgyévben „nem számlált” állomások éves átlagos napi forgalmának becsléséhez a figyelemmel kísérisi hálózat minden évben működő állomásainak adatai alapján képzett forgalomváltozási szorzókat használják. A „gördülő” rendszer bevezetésével lehetővé vált, hogy a szakma minden évben rendelkezzen szinte az egész országos közúthálózatra vonatkozó forgalmi adatokkal, országos összesítésekkel.

### A forgalmeszámoló állomások hálózata és a számlálási programok

Mint már említettük, a közúti keresztmetszeti forgalmeszámolás két szerves és szorosan összefüggő eleme a folyamatos figyelemmel kísérés és az átfogó keresztmetszeti forgalmeszámolás. A forgalmeszámoló állomások mai hálózatának magját (ez vonatkozik a figyelemmel kísérisi és az átfogó hálózatra egyaránt) az 1970-es évek elején a közúti igazgatóságok szakelőadójának bevonásával a KTI alakította ki. Az évek során természetesen több ízben megtörtént a hálózat felülviz-

	ELŐÍRT MÉRÉSI (SZÁMLÁLÁSI) PROGRAM	
	Gépi mérés	Kézi számlálás
Főállomásokon	havonta 1–2 hét	működő automata mérőhelyeken egy öt éves ciklus két évében 12-12 nap, egyéb esetben havi 5 nap
Mellékállomásokon	a forgalomjelleg függvényében évi 2–4 hét	a forgalomjelleg függvényében évi 2–5 nap

1. táblázat A fő- és mellékállomások előírt minimálprogramja

gálata, illetve korszerűsítése. Alapelve maradt viszont, hogy amennyiben ez lehetséges (és nem indokolt a mérőhely áthelyezése), a számlálási keresztmetszetek azonos szelvényekben maradjanak az összehasonlíthatóság érdekében.

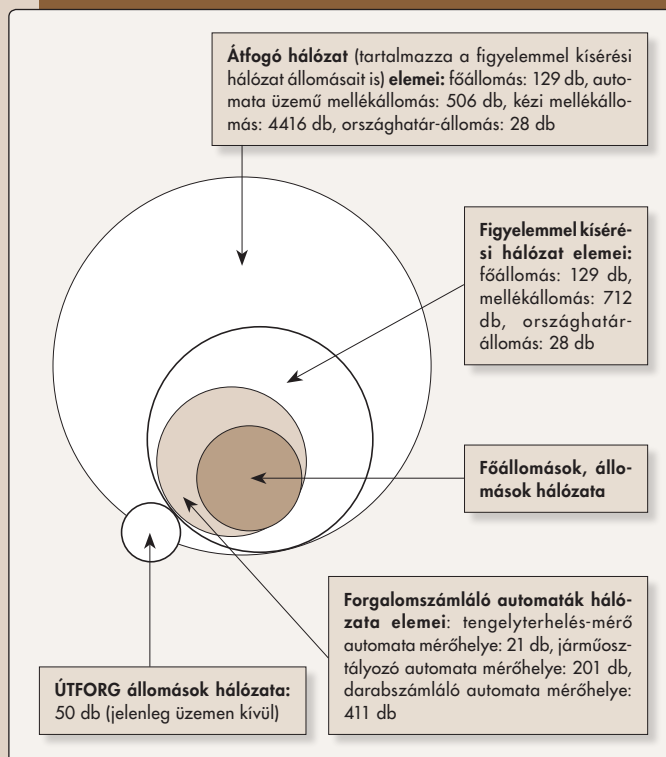
Az eddigiekben ugyan csak két hálózatról tettünk említést, de az egyes számlálóállomások forgalmeszámolásban betöltött szerepük alapján több kisebb hálózatnak is elemei. A következőkben egy ábra segítségével mutatjuk be az egyes hálózatok egymáshoz és az átfogó (teljes körű országos) hálózat-

hoz való kapcsolatát és főbb jellemzőit. (1. ábra)

Az egyes forgalmeszámoló állomások számlálási és mérési minimálprogramjait az állomás típusának és az útszakasz forgalmi jellegének függvényében az Útügyi Műszaki Előírás (ÚT 2-1.109 sz.) adja meg. (1. táblázat)

Meg kell jegyezni, hogy az előírt éves minimálprogram megvalósulása mérőhelyenként változó. Az előírtnál kevesebb számlálási adat áll rendelkezésre alulteljesítések esetén, illetve a hibagyánús számlálási adatok adatbázisból való eltávolítá-

1. ábra Hálózatok az országos közúti keresztmetszeti forgalmeszámolás rendszerében



sakor. Ezzel szemben számos kiemelt fontosságú keresztmetszetben (ilyen az autópályák és autótutak számlálóállomásainak túlnyomó többsége) az előírtnál nagyságrenddel nagyobb, sok esetben egész évi folyamatos mérési programot teljesítenek, növelve ezzel az adatmennyiséget.

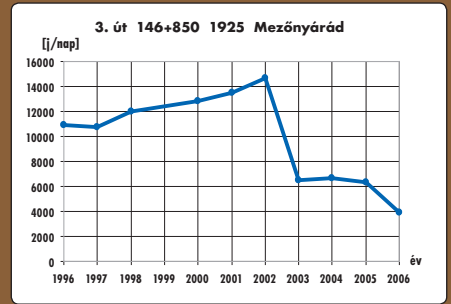
**Az adatfelvétel és adatfeldolgozás mai rendszere**

A forgalomszámláló állomások 86%-án az adatfelvételt csak „kézi” módszerrel, számlálószemélyzet alkalmazásával végzik, de az automata mérőhelyek keresztmetszeiben is tartanak kiegészítő kézi számlálásokat. A forgalomszámláló a keresztmetszeten áthaladó járműveket vonalkázással jelöli be a számlálólap megfelelő rovatába. Munkáját számlálási útmutató segíti, amely külön fejezetben tartalmazza az egyes járműosztályokhoz tartozó tipikus járművek fényképeit. Esetenként, főleg a nagy forgalmú keresztmetszetekben a kézi számlálást videofelvétellel és irodai kiértékeléssel váltják ki. **(2. táblázat)** A mára már több mint 5000 keresztmetszetről álló országos számlálóállomás-hálózaton

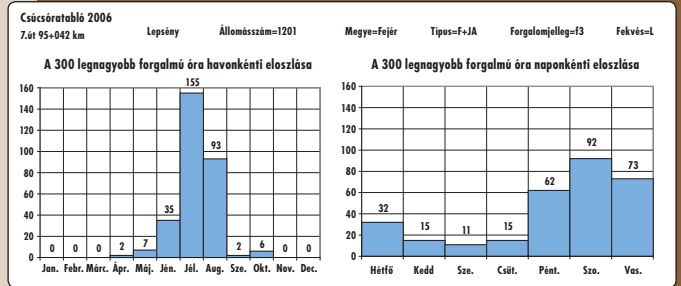
1970-ig csupán kézi adatfelvételek történtek. Már akkor felmerült az igény a nagy mennyiségű kézi számlálás egy részének automata mérésekkel való kiváltására. A hazai forgalomszámlálás automatizálása tulajdonképpen a hetvenes évek közepén kezdődött el, azóta jelentős minőségi és mennyiségi változáson ment keresztül. A kezdeti, pneumatikus elven működő gumitömlős kis automatákat felváltották a v épített érzékelőkkel üzemelő darabszámláló, járműosztályozó vagy tengelyterhelés-mérő automaták. Forgalomszámláló automatával a számlálóállomások 12%-án végeznek méréseket. A mérőműszerek egy része fixen telepített mérőberendezésben üzemel, a többségük azonban hordozható műszer, amelyet előre megtervezett mérőkörök alkalmával helyeznek ki a többnyire az útpadkába telepített mérőszekrénybe.

Az irodában rögzített kézi és a kiolvasott gépi adatokat ellenőrzés után számítógépes adathordozón vagy e-mailben juttatják el a Magyar Közút Kht. központjába adatfeldolgozás céljából. Az eredményeket évkönyvekben, adathordozón és a kht.

**2. ábra**  
Forgalomfejlődési diagram



**3. ábra**  
Csúcsóra-vizsgálat (részlet)



**2. táblázat** A kézi számlálásnál alkalmazott járműosztályok

Sor-szám	Járműosztály		Járművek főbb jellemzői
	jele	megnevezése	
1.	A1 szgk.	Személygépkocsi	A KRESZ szerint meghatározott személygépkocsi vontatmánnyal vagy anélkül, és kisautóbusz 9 férőhely alatt
2.	A2 ktgk.	Kistehergépkocsi	A KRESZ szerint meghatározott tehergépkocsi, amelynek megengedett legnagyobb össztömege legfeljebb 3,5 tonna
3.	B1 busz e.	Autóbusz (egyes)	A KRESZ szerint meghatározott egytagú autóbusz (kivéve a 9 férőhely alattiakat)
4.	B2 busz cs.	Autóbusz (csuklós)	A KRESZ szerint meghatározott többtagú autóbusz
5.	C1k kntgk.	Közepesen nehéz tehergépkocsi	3,5–7,5 t közötti megengedett legnagyobb össztömegű kéttengelyes tehergépkocsi
6.	C1n, C2 ntgk.	Nehéz-tehergépkocsi	7,5 tonnánál nagyobb megengedett legnagyobb össztömegű kéttengelyes vagy többtengelyes tehergépkocsi vontatmány vagy pótkocsi nélkül
7.	D1, D2 pótk. tgc.	Pótkocsis tehergépkocsi	Két- vagy háromtengelyes tehergépkocsi pótkocsival (a KRESZ szerint meghatározva)
8.	E1, E2, E3, E4 ny. szer.	Nyerges szerelvény	2+1, 2+2, 2+3, 3+1, 3+2 vagy 3+3 tengelyes nyerges szerelvény (nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvény a KRESZ szerint meghatározva)
9.	F spec.	Speciális nehézjármű	Hat- vagy ennél többtengelyes speciális nehézjárművek
10.	G mkp.	Motorkerékpár és segédmotoros kerékpár	A KRESZ szerint meghatározva
11.	H kp.	Kerékpár	A KRESZ szerint meghatározva
12.	I lassú	Lassú jármű	Lassú jármű és mezőgazdasági vontató (a KRESZ szerint meghatározva)

honlapján jelentetik meg. Az állomásonkénti és járműosztályonkénti éves átlagos napi forgalmakat az Országos Közút Adatbankba is beillesztik.

**A forgalomszámlálás publikált eredményei**

Az ellenőrzött és javított forgalmi adatbázisból több eredménytábla is készül, amelyek túlnyomó többségét az évente kiadásra kerülő háromkötetes

kiadványsorozatban jelenteti meg a Magyar Közút Kht. Az első két kötet az autópályák, autótutak, első- és másodrendű főutak, összekötő és mellékutak járműosztályonkénti évi átlagos napi forgalmát tartalmazza, valamint országos és megyei összesítéseket. A harmadik kötetben a figyelemmel kíséresi állomások adataiból készített eredménytáblák (évi és havi átlagos napi forgalmak, külföldi járművek részese aránya az összforgalomból), kimutatások és grafikonok (forgalomfejlődés, csúcsórávizsgálatok) találhatóak, melyek közül való a fenti két diagram-részlet.

Az első grafikon a 3. sz. főút mezőnyáradi keresztmetszetére ábrázolja a forgalmi idősort. Jól látható, hogy a Füzesabony–Pólgár közti M3 autópálya-szakasz 2002. év végi átadását követően a forgalom a 3. sz. út párhuzamos szakaszán jelentősen (több mint 50%-kal) visszaesett. **(2. ábra)** A másik ábra a csúcsórávizsgálatok egyik eredménytáblájának részlete. Ezen azt láthatjuk, hogy a 7 sz. főút 95+042 szelvényében, a lepsényi számlálóállomáson a legnagyobb óraforgalmakat júliusi és augusztusi hétvégéken mérték. **(3. ábra)**

Cseffalvy Mária  
tudományos munkatárs

költségeinek megtérítése címén nálunk marad.

Mélyléségi ellenőrző csoportjainkra többletterhet ró napjainkban a becsléseink szerint legalább két és félszeresére növekedett román, bolgár közúti tranzit- és célforgalom.

A 2008. január 1-jétől hatályos hazai jogszabály-módosítások közül több is érintette a vámhatóság ellenőrző és szankcionáló tevékenységét.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény módosítása bevezette a megosztott felelősség fogalmát, amelynek lényege, hogy amennyiben egy adott rendelkezés megsértésért többen is felelőssé tehető, akkor a bírság összegét is meg kell osztani a felelősök közötti felelősség arányában.

A visszatartás jogintézménye is megváltozott. A jármű nem tartható vissza abban az esetben, amennyiben az ellenőrző hatóság számára igazolt a kötelezett fizetési készsége, vagy olyan rakományt szállítanak, amelynek tulajdonságai miatt aránytalan kárt okozna a jármű visszatartása.

Mindkét kérdés tekintetében a jogalkotó a vámhatóság mérlegelési jogkörébe utalta a döntést, így ugyanazon helyzetet egymástól eltérően is értékelhetnek az eljáró hatóságok. A törvényben foglaltak egységes értelmezése és az ellenőrzésben érintett hatóságok egységes jogalkalmazása érdekében szükséges a visszatartás jogintézményét szabályozó törvényi rendelkezés kiegészítése oly módon, hogy a jogalkotó legalább exemplifikatív módon felsorolja azokat a tényeket, körülményeket, amelyeket adott esetben igazolt fizetési készségnek tekinthet az eljáró hatóság.

A vámszervek belföldi forgalomban is jogosultak önállóan ellenőrizni, és egyben eljárni a vezetésbiztonsággal kapcsolatos rendelkezések, valamint a veszélyes áruk szállítására vonatkozó előírások megsértése esetén. A döntés logikusnak tekinthető, hiszen nonszensz, hogy eddig egy belföldi fuvarozást végző járművet, amelynek sofőrje szemmel láthatóan fáradt volt,

nem kötelezhetett kényszervárakoztatásra a vámhatóság. Mindegy egybecseng az EU közlekedésbiztonsági stratégiájával is. A 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel módosított – a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló – 3821/85/EGK rendelet új előírása szerint 2008. január 1-jétől a járművezetőnek be kell tudnia mutatni az adott napon és az azt megelőző 28 napon használt adatrögzítő lapokat, vagy bármely kézi feljegyzést és kinyomatot, amelyet erre az időszakra nézve készítettek. Közúti ellenőrzést végző mélyléségi ellenőrző csoportjaink tapasztalatai szerint meglepően sok még az olyan gépkocsivezető, aki nem ismerte ezt az új előírást. Sőt azt sem, hogy a közúton a vám- és pénzügyőr egyedül, rendőr nélkül is jogosult megállítani a gépjárműveket. Április 1-jétől lépett hatályba az a rendelkezés, amely kimondja, hogy a jármű bérleti szerződését el kell fogadnia az ellenőrző hatóságnak az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásban részes állam hivatalos nyelvén is. Korábban csak magyarul vagy magyar nyelvre hitelesen lefordítva lehetett elfogadni.

A magyar vámhatóság sem a magyar, sem pedig a külföldi fuvarozókkal – ideértve a román fuvarozókat is – szemben nem gyakorol diszkriminációt, illetőleg nem is kedvez egyik félnek sem. A fuvarozói piacon való ilyen beavatkozás egyfelől törvénysértő lenne, míg másrészt tisztességtelen előnyhöz juttatná a kedvezőbb elbánásban részesített fuvarozót. Tény ugyanakkor, hogy egy adott határszakasz térségében a leggyakrabban előforduló honosságú járműveket ellenőrzik, a „nagy számok törvénye” alapján.

Az ellenőrzéseket illetően külön nyilvántartást nem vezet a vámhatóság, tekintettel arra, hogy a határátkelőhelyeken minden egyes, határt átlépő fuvarozás esetében ellenőrzi a vámhatóság a szükséges engedélyek és okmányok meglétét. A közúti ellenőrzések komplexitá-

### Vezetési és pihenőidő, a menetíró készülékek, a szociális előírások ellenőrzése, 2007.

Jármű típusa	Magyar	EU (kivéve magyar)	Nem EU
Autóbusz	289	1765	1206
<b>Tehergépkocsi</b>	<b>6117</b>	<b>20 736</b>	<b>16 159</b>

Ellenőrzött

Tehergépkocsi: 43 012 • Busz: 3260 • Összesen: 46 272

#### Jogsértések 2007.

Jármű típusa	Magyar	EU (kivéve magyar)	Nem EU
Autóbusz	53	687	184
<b>Tehergépkocsi</b>	<b>961</b>	<b>6005</b>	<b>1301</b>

Feltárt hiányosságok

Tehergépkocsi: 8267 • Busz: 924 • Összesen: 9188

#### A veszélyes áruk szállításának ellenőrzése

Ellenőrzött tehergépkocsik száma			Szabálytalanságok száma		
Belföld	EU	Nem EU	Belföld	EU	Nem EU
2237	1127	10 767	38	133	71

**Összes szabálytalanság: 242 db**

sa következtében pedig egyszerre több vonatkozásban kerül sor az ellenőrzésre (például jövedék), így nem csak a fuvarozási előírásokat vizsgáljuk. A vezetésbiztonság, valamint a veszélyes áruk szállítása tárgykörében viszont konkrét statisztikai adatok állnak rendelkezésre, mert azokat illetően az EU felé adatokat kell szolgáltatnia hazánknak a Nemzeti Közlekedési Hatóság útján.

#### Megbírságot járművek honosságuk szerint:

Róman	5 114
Magyar	2 572
Bolgár	909
Lengyel	859
Szerb	479
Szlovák	457
Török	383
Ukrán	301
Cseh	254
Szlovén	248
<b>Összesen:</b>	<b>11 476</b>

#### Leggyakoribb jogsértések

A legtöbb jogsértés a vezetési és pihenőidőre vonatkozó szabályok megsértésben nyilvánul meg. Jellemzően a napi vezetési idő túllépését, a folyamatos vezetési időre vonatkozó előírások megsértését és a különböző okmányok hiányát lehetne kiemelni. A veszélyes áruk szállításánál a nemzetközi forgalom végzéséhez szükséges engedélyek vagy egyéb okmányok hiánya, illetőleg érvénytelensége érdemel még szót.

#### Tanácsok a fuvarozóknak

● Indulás előtt ellenőrizték, hogy náluk vannak-e a különböző engedélyek és egyéb okmányok, például bérleti szerződés, illetőleg azok érvényesek-e.

● Az előírt darabszámú menetírókorong, illetőleg a vizsgálandó időszakra vonatkozó egyéb iratok náluk vannak-e. Fontos, hogy a szabadságot, a betegállományt vagy azt az időszakot, amikor olyan járművet vezettek, amely mentesült az 561/2006/EK rendelet vagy az AETR Megállapodás hatálya alól, a magyar fuvarozók 2007. szeptember 7-e óta csak tevékenységigazolólappal igazolhatják. Más okmány a vámhatóság nem tud elfogadni.

● A járművön szállított veszélyes áruk csomagolása, illetőleg elhelyezése megfelel-e az ADR-ben előírtaknak, illetőleg a jármű vezetője rendelkezik-e a meghatározott védőfelszerelésekkel és eszközökkel.

Hangsúlyozni szükséges, hogy a vámhatóságnak a bírság kiszabása során nincs mérlegelési lehetősége, és csak a jogszabályban meghatározott esetekben tudja az okmányok hiánya miatt kiszabott bírságot – azok utólagos bemutatása esetén – 50%-kal csökkenteni, így például egy utólag benyújtott tevékenységigazolólappal már nem fogadhat el.