

KTI TUDOMÁNY A GYAKORLATBAN

A hétvégi nehéztehergépkocsi-forgalom újr szabályozásának szükségessége

TANULMÁNY A MEGVALÓSÍTÁS ÉRDEKÉBEN

A nehéz-tehergépkocsi hétvégi közlekedésének korlátozása a legtöbb európai országban – közlekedésbiztonsági szempontból, illetve a lakosság szabadidős forgalmának szabad biztosítása érdekében – a 90-es években általánossá vált. Magyarországon erre a nehéz-tehergépkocsi közlekedésének korlátozásáról szóló 111/1995. (IX. 21.) Korm. rendelet kihirdetésével került sor. Azóta – ahogyan mondják – sok víz folyt le a Dunán.

A nemzetközi integráció kiteljesedése következtében az áruszállítási igények folyamatosan növekednek, ezen belül legdinamikusabban a közúti áruszállítás nő. Ez a tendencia nemcsak hazánkra, hanem az egész EU-ra igaz, nevezetesen a szárazföldi közlekedésben a közúti szektor további dinamikus növekedése. Tévesek voltak azok a korábbi nézetek, melyek a közúti szektor dinamikus növekedését elsősorban adminisztratív úton igyekeztek korlátozni. Az EU közlekedéspolitikájának félidejű felülvizsgálata során ezért az intermodalitás helyett a komodalitás elve került a középpontba – vagyis azt a szállítási módot kell támogatni, amely a leghatékonyabban tudja az adott feladatot ellátni. Az EU-tagországoknál megfigyelhető a közlekedési korlátozások szakmaiságának újragondolása, minek következtében mindazokat a szükséges korrekciókat végrehajtják, amelyek nem sértik a közlekedéskorlátozás alapelveit, de indokolatlanul korlátozzák a közúti szállításszervezés hatékonyságát.

Világosan látni kell, hogy a tehergépkocsi-forgalom hétvégi korlátozása lényegében nem csökkenti az összforgalmat, hanem a korlátozás függvényében eltolja azt. Alapvető tény, hogy a levegőszennyezés növekedése arányos a forgalom növekedésével, tehát ha a viszonylagos egyenletes megoszlás helyett egy adott időintervallumon belül koncentrált forgalomnövekedés van, akkor nagy a valószínűsége a szennyezés határértékének túllépésére. Az emisszió nagysága szem-

pontjából is a minél egyenletesebb forgalomlefordulás a kedvezőbb.

Annak idején a hazai tranzit utak nem kielégítő műszaki állapota miatt fő szempontként a lakosság hétvégi nyugalmanak megőrzését és a szabadidős forgalom szabad biztosítását helyezte előtérbe a szabályozás megalkotásakor.

A rendelet 2002. évi módosítása óta jelentősen megváltozott a hazai jogszabályi környezet, a termelő- és kereskedelmi ellátórendszerek logisztikai háttere, a forgalomba helyezésre kerülő járművek környezetvédelmi normáknak való megfelelése, tranzitútjaink műszaki állapota és a környező országok forgalomkorlátozásának gyakorlata. A hazai – sőt az európai uniós – közúti szállítási és logisztikai szektorban az elmúlt években a közúti áruszállítás jogszabályi környezete változásainak negatív hatásai, az állandóan emelkedő üzemanyagárak, az egyéb szigorítások (vezetési idő betartatása, súlyellenőrzések, autópálya-használati díjak növekedése stb.) elégedetlenséget váltottak ki úgy a fuvarozói vállalkozók, mint a nagy termelési és kereskedelmi ellátórendszereket üzemeltetők körében egyaránt. A megváltozott környezeti hatásokból keletkezett többletköltségeket a közúti fuvarozás résztvevői igyekeztek a tevékenységük hatékonyabb megszervezésével, az ellátórendszerek pedig logisztikai szolgáltatásaiuk továbbfejlesztésével kompenzálni.

Ennek a szakmai szempontnak előtérbe kerülése miatt a közlekedési tárca megbízta a KTI

Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.-t, hogy egy átfogó hatástanulmány keretében vizsgálja meg a hatályos közlekedéskorlátozás hatásait. A vizsgálat elvégzésénél alapvető követelmény volt, hogy a kialakult feszültség oldása érdekében kerüljenek meghatározásra mindazok a közlekedéskorlátozás módosítási lehetőségei, melyek révén javítható a fuvarszervezés és a logisztikai szolgáltatás hatékonysága, és összességében a környezetterhelésre, a lakosság hétvégi nyugalmanak megőrzésére, a közúti baleseti helyzetre lehetőleg ne legyen érezhető negatív hatása.

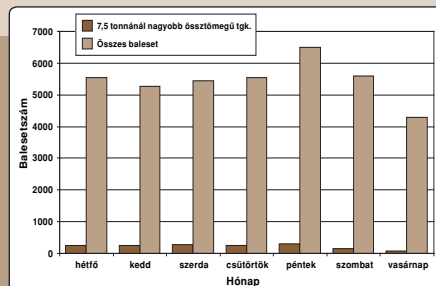
A munka készítése során nemcsak a különböző állami szervekkel, hanem a fuvarozói érdekképviseletekkel is állandó konzultációt folytattunk annak érdekében, hogy minél jobb konszenzus alakulhasson ki. **A korábbi GKM és a szakmai érdekképviseletek között jelen tárgykörben létrejött megállapodás kimondja, hogy a kérdéskör megalapozott áttekintéséhez hatástanulmány elkészítésére van szükség, amelyben be kell mutatni a**

● közúti balesetek, kiemelt figyelemmel a közúti tehergépjárművekre, valamint a lakott és nem lakott területeken hétvégén az éjszakai órákban történt személysérüléssel balesetek okaira a tárgyalt időszakra, ● az EU-s és a szomszédos, illetve harmadik országok jogi szabályozását, ● a forgalomkorlátozást, a közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi szempontok baleseti statisztikai adatai alapján, hogy a közlekedési korlátozást mely időszakokra és mely főútvonalakon lehetne feloldani.

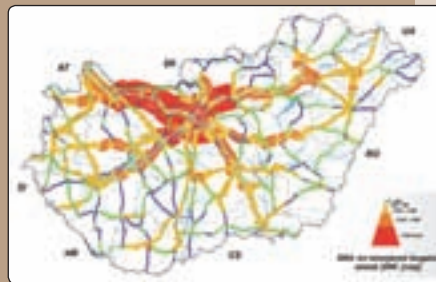
A módosítás során az alábbi alapelvek figyelembevétele szükséges: ● a komodalitás jegyében a nem életszerű túlzott korlátozások feloldási lehetőségeinek feltárása, ● a környezeti állapot lehetőségek szerinti fenntartása, a hétvégi korlátozás miatt kialakult péntek délutáni és hétfő délelőtti szállítási csúcsok oldása, ● az európai hálózati összefüggések magasabb szintű figyelembevétele, harmonizációs szempontok előtérbe helyezése, ● a hazai közúti áruszállítási és logisztikai szolgáltatók tevékenysége versenyképességének erősítése.

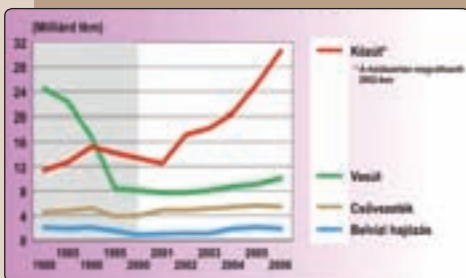
A lakosság életvitele is megváltozott az elmúlt évtizedben, ami a következőkben foglalkoztató össze: ● a nyári időszakban jellemzővé vált a két és fél napos

Balesetek a hét napjai szerint (2007)

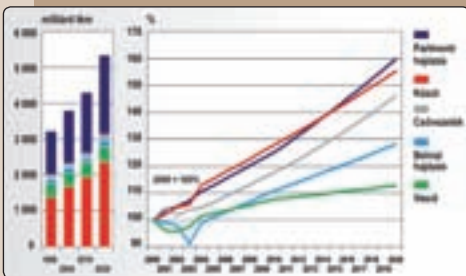


Az országos főúthálózat 2004. évi összes tehergépjárműforgalma





Az áruszállítási teljesítmények változása közlekedési módokként Magyarországon (1980–2006)



Áruszállítás várható növekedése közlekedési módokként – EU25

hétvége gyakorlata, a kifelét tartó hétfői forgalom jelentős része nem szombat délelőtt, hanem péntek délután áramlik ki a városokból, míg a hazatérő forgalomnál jellemzővé vált a hétfő reggel – ezek mind a jelenlegi szabályozás miatti nagy teherforgalmi időszakokra esnek; ● az iskolai szünet ugyan változatlanul június közepén kezdődik, de a nyaralási főszezon július-augusztusban van; ● a lakosság körében általánossá vált a hétfői, ezen belül is a szombati bevásárlás, ami elsősorban a nagy bevásárlóközpontokban realizálódik.

A cél egy olyan módosítás megalkotása volt, ami ● életsejterőbbé teszi a jelenlegi szabályozást, ● a gazdaság és a gazdaság szereplőinek igényeit jobban szolgálja, ● a szomszédos országok ez irányú szabályozásaihoz közelít, ● a környezeti terhelést érdemében változatlanul hagyja, és a lakosság hétfői szabadidős közlekedésének szokásait alapvetően nem befolyásolja, ● a logisztikai kereskedelmi ellátórendszerek nyári időszakban a lakosság hétfői kereskedelmi áruval történő ellátását lényegesen javítani tudják.

A hatásvizsgálat bemutatja, hogy a hétfői és a pénteki baleseti helyzet most is kedvezőtlen. Néhány tény: ● A balesetek száma és a 7,5 tonnánál nagyobb járművek által okozott balesetek között nincs szoros korreláció. ● A korlátozás könnyítése és életsejterőbbé tétele a nálunk

fejlettebb közlekedési kultúrával bíró EU-s tagországoknál is felfemerült, és változtattak azon, ezekkel célszerű harmonizálni a magyar szabályozást. A közepes és kis (7,5 tonnánál könnyebb) járművek rossz baleseti aránya tehát nem a hétfői szabályozással függ össze, hanem a nagyon rossz közlekedési morálunkkal. A baleseti helyzetet nem a hétfői közlekedés korlátozásával lehet javítani, hanem a közlekedési kultúra színvonalának emelésével, az ellenőrzés hatékonyságával, a KRESZ modernizálásával, és nem utolsósorban az utak korszerűsítésével. ● Az autópályák, autótutak hétfői forgalomkorlátozásának erőltetése szakmai szempontból téves, az egyéb utak tehermentesítését kellene ösztönözni. ● A közúti közlekedés ösztársadalmi szempontból kellően nem indokolható korlátozása (komodalitás elvének megsértése) nemzetgazdaságilag is hátrányt okoz, mivel rontja versenyképességünket, nemzetközi megítélésünket, és kimutatható veszteségforrást jelent.

A vizsgálat eredményeképpen három lényegi módosítási javaslat tehető:

a) A nyári időszak kezdete kerüljön június 15. helyett július 1-jére.

Ezt indokolja a legnagyobb közúti forgalommal rendelkező országokkal történő harmonizáció (pl. Ausztria, Németország iskolaszüneti rendszere, valamint ehhez kapcsolódóan a nyugati országokban élő balkáni

és török vendégmunkások hazautazási szokásai), valamint a hazai üdülések zömének július-augusztus hónapokra esése. A mai szabályozáshoz képest ez évente csupán két nap többletet jelent, ha viszont figyelembe vesszük a szombat 15 óráig történő könnyítést, akkor ez csupán két délelőttöt jelent – hatása marginális.

b) Az időablak kinyitása szombat 15 óráig

A szombat délelőtti időablaknyitás első ránézésre ugyan nyilvánvalóan kedvezőtlen a lakosság nyugalma szempontjából, azonban ennek a javasolt intézkedésnek más oldalról előnyei vannak, mivel az összáru-áramlási volumennagyságot ez a nyitás nem befolyásolja:

● csökken a péntek délutáni és a hétfő reggeli nehéztehergépkocsi-forgalom, ami minden szempontból előnyös, ugyanakkor úgy a hétfői forgalomban résztvevők, mint az utak környezetében élők szempontjából, ● a nehéz-tehergépkocsi forgalmának lefolyása egyenletesebbé válik, ami összességében csökkenti a környezeti terhelést a mai állapothoz képest, ● könnyítést ad a lakosság – elsősorban az áruellátás szempontjából – megváltozott fogyasztási szokásainak kielégítéséhez, szintén a pénteki és hétfői szállítási csúcsok csökkentése révén. Értelemszerűen a hétfői forgalomban kiemelt útvonalakat nem célszerű engedélyezni a szombat délelőtti közlekedésre.

c) A nemzetközi forgalomban közlekedő nehéz-tehergépkocsi hazatérésének könnyítése

Állandó problémát jelent a nemzetközi forgalomban közlekedő gépkocsi korlátozási idő előtti hazatérése. Sem nemzetgazdasági, sem egyéni szempontból nem indokolható, hogy egy gépkocsi 1,5-2 napot várakozzon a határon csak azért, mert a szabad időszak végére tud a magyar határra érni. Amennyiben elfogadásra kerül a szombat 15 óráig történő időablaknyitás, ez a probléma megoldódik. Ha nem, akkor tételesen felmentést kell adni a magyar telephelyre közlekedő nehéz-tehergépkocsi számára az

országhatár és telephely közötti útvonalra.

d) Szigorítások a lakosság érdekében

A könnyítésekkel párhuzamosan a lakossági érdekekre jobban figyelve a szabályozást szigorítani szükséges, mégpedig:

● A kivételezett járművek egész évben, valamint november 4-e és március 1-je közötti téli időszakban a nemzetközi forgalomban közlekedő tehergépkocsi csak abban az esetben vehet részt a hétfői forgalomban, ha legalább Euro 3-as környezetvédelmi besorolású. ● A hétfői közlekedési tilalom alá eső útvonalak száma bővül, lényegében minden jelentős idegenforgalmi területet érintő gyorsforgalmi és főút tiltott lesz a nyári hétfőeken nehéz-tehergépkocsi számára annak érdekében, hogy ez a forgalom minél kevésbé zavarja a hétfői szabadidős forgalmat.

Mint ismeretes, a nehéz-tehergépkocsi hétfői közlekedését szabályozó kormányrendelet 2008. július 29-én a Magyar Közlöny 111. számában jelent meg 190/2008 (VII. 29) Korm. számon. A rendelet ugyan moratóriumot ad az időablak kinyitására 2008. évre (ld. 7. § (1) bek.), de máris különböző okokra hivatkozva pártok, civil szervezetek vitatják ezt. Visszalépésként fogják fel ezt a változtatást, annak ellenére, hogy a kifelét történő tárcakommunikáció egyértelműen bemutatta az újraszabályozás előnyeit – elsősorban a hétfőt megelőző és követő időszakokra. Kétségtelül, a nyári szombat délelőtti helyzete a maihoz képest rosszabbodik, de ezt bőségesen ellentételezi a forgalom szempontjából könnyebb előtte-utána időszak.

A KTI folyamatosan figyelni fogja a nehéz-tehergépkocsi hétfői forgalmának alakulását, és ezzel a munkájával is remélhetőleg közreműködik a gazdasági (fuvarozói/logisztikai), valamint a lakosság érdekei közötti optimális megoldások kidolgozásában.

Dr. Berényi János

Közlekedéstudományi

Intézet, Közlekedésszervezési

és Hálózatfejlesztési Tagozat vezetője