

**Minden korábbi közúti ellenőrzés hatékonyságát felülírja az a korszerű rendszer, amelynek telepítése már elkezdődött az ország közútjain, jelentette be Érsek István, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettese még tavaly a debreceni Nemzeti Közlekedési Napok 2016 elnevezésű konferencián. A rendszer teljes kiépítése 2017 második félévében fejeződik be, és az ország 89 pontján automatikus üzemmódban működő szisztéma képes lesz megállítás nélkül kiszűrni a forgalomból a túlterhelt járműveket.**

Minden korábbi közúti ellenőrzés hatékonyságát felülírja az új rendszer – jelentette be Érsek István.

Olyan rendszer kialakítása volt a cél, amely a közlekedés biztonságának javítása és a nemzeti útvagyon védelme érdekében minden korábbinál hatékonyabb ellenőrzést tesz lehetővé, kezdte előadását Érsek István, az NKH elnökhelyettese, a Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal vezetője. Elmondta, a tengelyterhelés- és össztömegmérés kiterjesztése azért indokolt, mert a túlterhelt tehergépjárművek kiemelt problémát okoznak a közutakon. Az ilyen járművek balesetveszélyesebbek, az okozott kár nagyobb, és a túlterheltségből adódó balesetek gyakran végződnek tragédiákkal, amelyek megelőzhetőek volnának. „A túlsúlyos járművek arányának csökkenésével javulás érhető el a közlekedésbiztonságban, illetve várhatóan csökken a súlyos és halálos balesetek száma is” – ecsetelte a remélt előnyöket Érsek István, aki pontokba szedte, hogy milyen alapvető közlekedésbiztonsági szempontok sérülnek egy túlterhelt jármű esetében:

- rosszabb lesz a stabilitás
- romlik a kormányozhatóság
- a pótkocsi veszélyesen beleng
- vészhelyzetben a vezető ösztönösen nem a terhelésnek megfelelően reagál
- megnő a borulásveszély
- a jármű lassabban reagál az irányváltásra
- a súlypont megváltozásával csökken a stabilitás
- szokatlan viselkedés az ívmeneti szituációkban
- vészfékezés estén váratlan helyzet alakul ki

A közlekedésbiztonsági szempontok mellett korántsem mellékesek a túlterhelt gépjárművek okozta gazdasági károk sem: mivel az országos közúti hálózat nemzeti tulajdon, így ennek védelme és minőségének megőrzése alapvető nemzeti érdek. Az útburkolat amortizációjából

adódó helyreállítási és beruházási költségek döntő többségükben a központi költségvetést terhelik. Vagyis igazságtalan, hogy a közútvagyonban okozott károk megtérítése nem a szabálysértőkre hárul, hanem ezt a szabályosan közlekedők által befizetett közpénzekből kell finanszírozni. Érsek István úgy vélte, ennek a kérdésnek a végleges rendezése a közlekedésbiztonsági és gazdasági mellett jelentős társadalmi, morális haszonnal is jár. A bírságok kiszabása, illetve az a tudat, hogy a szabályszegés felelőssége alól nem lehet mentesülni, rövidtávon jelentősen csökkentik a túlterhelten közlekedő járművek számát. Ez elősegíti a fuvarozók közötti esélyegyenlőség kialakulását is, eltünteti a szabályokat áthágók jogtalan versenyelőnyét, javítja a jogkövető vállalkozók piaci helyzetét, mondta Érsek István.

### **Mozgás közben mér, az adatokat továbbítja**

A Nemzeti Tengelysúlymérő Rendszer kiépítése során a mérési pontokon olyan útbá süllyesztett érzékelőket telepítenek, amelyek képesek a járművek tengelyterhelését és össztömegét mozgás közben meghatározni. Az adatok alapján a kétség kívül túlsúlyos jármű automatikus bírsághatározatra számíthat, a túlsúlyosnak vélt járművet a közúti ellenőr kitereli a forgalomból, és helyszíni ellenőrzés során állapítja meg, hogy valóban túlterhelt-e a jármű. Ha igen, akkor az ellenőr szankcionál, és csak abban az esetben engedi tovább a járművet, ha a problémát megszüntetette a gépjárművezető. Természetesen mindez a külföldiekkel szemben is hasonlóképp működik, szögezte le Érsek István. Amennyiben a bírságot a jármű külföldi vezetője fizeti be a helyszínen, lehetőség van a jármű visszatartására is.

### **2017. második félévétől 89 ponton működik**

A TSM Rendszer keretében az ország 89 pontján mérőegységeket szerelnek fel. Az első szenzort szeptemberben már telepítették, a rendszer előszűrőként üzemelő indulásának tervezett időpontja jövő év eleje, a teljes, az objektív felelősség elve alapján funkcionáló automatikus üzemmód 2017. második félévétől várható. A TSM rendszer megvalósítása a Nemzeti Közlekedési Hatóság és a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. által létrehozott Konzorcium feladata lesz, közölte Érsek István.