Lejárt a túlsúlyos kamionok ideje a magyar közutakon. A közlekedés biztonságát veszélyeztető és az utakat rongáló „nehézfiúkra” szeptembertől automaták vadásznak majd. Menekvés nincs, a Nemzeti Tengelysúlymérő Rendszer 89 mérőpontjának telepítése és tesztelése már zajlik, tavasszal pedig a kormány felülvizsgálja a közúti ellenőrzésre és a bírságolásra vonatkozó jogszabályokat is.

Negyven tonna – ennyivel futhat neki hazánk útjainak egy szabályosan megrakott kamion, míg az Európai Unió egyes országaiban 44 tonna a megengedett. Hasonlóan, négy tonnával lehet súlyosabb, ha valaki engedéllyel és sárga forgófénnyel ISO 40 lábas konténert szállít, de aztán vége. Az előzetes útvonalengedéllyel közlekedő túlméretes, túlsúlyos vagy túlterhelt járművek kivételével tilosban jár, aki ezt meghaladja. És járnak is sokan: az a nagyjából 24-26 tonna ugyanis, amit egy legfeljebb 16,5 méter hosszú nyergesvontatóból álló járműszerelvényen saját tömegének számításba vétele után a félpótkocsi platójára rakathat a fuvarozó, valahogy nem mindig elég. Pedig a becslések szerint a túlterhelt járművek által okozott út kár értéke hazánkban évente 150-200 milliárd forint.

A pusztításnak közösen próbál véget vetni a – 2017 januárjától a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumba beolvadt – Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH), valamint a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató (NÚSZ) Zrt. Párosuk tavaly vágott bele a Nemzeti Tengelysúlymérő Rendszer (TSM) kiépítésébe, amelytől a kamionok tengelyterhelésének, illetve össztömegének mozgás közbeni, szankcionálást megalapozó, hiteles és automatikus meghatározását várják. A magyar autópályákon működő elektronikus útdíjrendszer kiépítésénél kipróbált i-Cell Mobilsoft Zrt. és a Reaszfalt Kft. párosa 2016 őszén meg is kezdte az első mérőpontok szenzorainak telepítését. A 29,9 milliárd forintba kerülő TSM-rendszer kiépítése azonban egészen 2017 őszéig eltart majd. Az ellenőrzés megkerülhetetlenné tételéhez ugyanis az országos közúthálózat 89 pontján 274 mérőegységet kell telepíteni. És bár a tervek ősz óta finomodnak, néhány automatikus tengelysúlymérő helyét az ellenőrzés lehető leghatékonyabbá tétele érdekében nem jelölték be méterre pontosan a térképeken.

A Nemzeti Fejlesztési Minisztériumban (NFM) mindenesetre meg tudják mondani, hogy az előszűrő funkcióval rövidesen elinduló TSM életre hívását az adófizetők pénzéből javított százmilliárdos útkárokon kívül mi indokolja még. Elsődleges szempont, hogy a túlterhelt kamionok nemcsak az utak burkolatát és pályaszerkezetét teszik tönkre, de a közlekedők biztonságára is veszélyesek. Elég arra gondolni, hogy egy, a kelleténél jobban megrakodott tehergépkocsi vészfékezéssel is hosszabb úton áll meg, rosszabb a kormányozhatósága. De

balesettel végződhet a pótkocsi belengése, a stabilitás csökkenésével fokozódó borulásveszély, vagy az, hogy a kritikus helyzetekben a járműszerelvény nem a gépkocsivezető várakozásainak megfelelően viselkedik. És ha ez nem lenne elég, a közúti fuvarozók között még esélyegyenlőtlenséget is okoz, hogy a szabályok megsértésével többletbevételhez jutóknak a kevésbé hatékony, hagyományos ellenőrzési módszerek mellett jó esélyük van a büntetések elkerülésére. Az sem titok már, hogyan működik a túlsúlyos kamionokra vadászó elektronikus rendszer. A TSM útburkolatba süllyesztett WIM (weigh in motion) szenzorai megmérik a felettük áthaladó tehergépkocsik tengelyterhelését, és a rendszer ebből számítja ki a jármű össztömegét. A fuvarozók számíthatnak arra is, hogy a tilosban járókról a mérőpontok kamerái fényképet készítenek.

A TSM működésének első, előreláthatólag 2017 őszéig tartó szakaszában mindez a forgalom előszűrésére lesz elegendő. Ha valaki megbukik az automatikus mérésen, a túlsúlyosnak vélt járművet a közúti ellenőrök megállítják. A helyszíni ellenőrzés során megismétlik a mérést, és ha úgy találják, nem véletlenül jelzett az automata, már írják is a csekket. A kamion pedig csak akkor folytathatja az útját, ha a túlsúlyt megszüntetik. Ősszel, az összes mérőegység kiépítése és mérési eredményeik hitelesítése után a TSM-rendszer alkalmas lesz az objektív felelősség alapján automatikus bírságolásra. A mérés, illetve a szabályszegők fotózása megmarad, és a közúti ellenőrök is megállíthatják, újra mérhetik, lerakodásra utasíthatják a kamionokat. Az újdonság az lesz, hogy ha a túlsúlyos jármű esetleg elkerüli a helyszíni intézkedést, a bírságot akkor sem ússza meg. Üzembentartóját levélben értesítik a büntetésről és a befizetendő összegről. A TSM bekapcsolását nem csak a 12 tonna feletti kamionokkal dolgozók veszik majd észre. A rendszer lebuktatja azokat a szenzorai felett áthaladó 3,5 tonnás tehergépkocsikat is, amelyek mért tömege meghaladja a forgalmi engedélyük szerinti megengedett össztömeget. Már csak arra nincs válasz, hogy a közúti ellenőrök egy-egy ilyen akciója mibe kerül majd a tilosban járóknak.

A rendszer alkalmazását a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény teszi lehetővé, és ez határozza meg a bírságolási kereteket is. A felülvizsgált büntetési tételeket viszont az NFM közlése szerint a tavasszal kormány elé kerülő rendeletek tervezetei tartalmazzák majd. Ígérik, összeállításuknál figyelembe veszik a TSM-szenzorok pontosságára vonatkozó tűréshatárokat is, amelyeket a tesztelés során gyűjtött adatokból lehet majd meghatározni.