

Ellenőrzési javaslat a tehergépkocsi-behajtáshoz  
2011. február 7.  
Vargha Márton

Már elindult a Főváros azon az úton, amely annak kimondásához és érvényesítéséhez vezet, hogy aki gépkocsit vesz, nem vesz mellé sem utat, amin haladhat, sem parkolóhelyet, ahol leállhat, sem városi levegőt, amit a kipufogógázzal bepiszkolhat. Mert az útfenntartás pénzbe kerül és az utak, parkolóhelyek mellett emberek laknak, akiknek jár(na) a tiszta levegő. Addig már eljutottak a döntéshozók, hogy a tehergépkocsik csak bizonyos feltételekkel hajthatnak be Budapest egyes területeire. A gond ezzel a jó intézkedéssel, mint azt a Levegő Munkacsoport Tarlós István budapesti főpolgármesternek írott levelében kifejtette az, hogy gyenge az ellenőrzés, kicsi a lebukás esélye, ezért sok közúti fuvarozó fűtyül a rendeletre. Mindez becsléseink szerint évente hét milliárd forint bevételkieséssel is járhat, ami a fővárosi költségvetés helyzetét tekintve igen komoly summa.

Mint megtudtuk, a Fővárosi Önkormányzat most a közterület-felügyelet megerősítésével próbálja visszaszorítani a behajtási engedély nélküli furikázást. Úgy látjuk azonban, hogy a tehergépkocsik rendszeres megállítása, papírjainak ellenőrzése mellett a modern technika kínál egy másik, viszonylag olcsó és igen hatékony megoldást is a bliccelők lefűlélésére.

Világszerte használják a fizetős országutakon ellenőrzésre – van, ahol fizetésre is – az úgynevezett DSRC rendszert. Ez a megoldás, hasonlóan a bolti lopások megelőzésére szolgáló eszközökhöz, vagy a beléptető rendszerekhez, két részből áll. Az egyik egy kis doboz – transzponder –, amit a gépkocsi szélvédőjére tesznek, a másik a leolvasó. A leolvasó megszólítja a gépkocsiban lévő transzpondert, amely azonosítja magát és ezzel a gépkocsit is. Egy ilyen rendszer teljes kiépítésének költsége eltörpül amellest a bevételnövekedés mellett, amit el lehetne vele érni. Ráadásul minden bizonytalanság nélkül is megvalósítható, ha a Főváros megbíz egy szakértő céget a rendszer felállításával és üzemeltetésével részesedés fejében a bevételnövekedésből.

Elő kell írni, hogy Budapest területén csak olyan tehergépkocsi állhat meg, amelyet már regisztráltak a tehergépkocsi-behajtási számítógépes rendszerben, és megkapta a transzpondert. A transzpondert pedig köteles a szélvédő mögött tartani. Az ellenőrzés gépkocsikba szerelt rádió-adóvevőkkel történik, amelyek le tudják olvasni a tehergépkocsi szélvédője mögött elhelyezett transzponder azonosítóját. A leolvasott azonosító mobil interneten egy pillanat alatt automatikusan eljut a központi rendszerbe, ahonnan visszajeleznek, hogy aznapra van-e hozzá engedély és ha van, hova. Intézkedni, a gépkocsivezetővel kapcsolatba lépni csak akkor kell, ha a tehergépkocsi transzpondere nem válaszol vagy ha gond van az engedéllyel. A bármikor bárhol felbukkanó ellenőrzés lehetőségének az elrettentő ereje sokkal nagyobb, mint annak, ha egy keresztmetszetben állítanak meg minden tehergépkocsit. Az elrettentés ereje a szankciók megválasztásával tovább erősíthető. Csökkenti végül az automatizált ellenőrzés a korrupció lehetőségét is.

Van a Levegő Munkacsoportnak egy régi javaslata, miszerint Budapest területén mindenütt legyen díjköteles a gépkocsik várakozása. Ez a mai, parkolóautomatás rendszerrel megvalósíthatatlan, viszont a mobiltelefonos befizetés és a transzponderes ellenőrzés összekapcsolásával már megvalósítható. Ez azért hasznos, mert egy kikötés, miszerint Budapesten csak olyan gépjármű használhatja a közterületet, amely regisztrálva van, tekinthető a behajtási korlátozás, a behajtási díj egy fajtájának. Különösen akkor, ha a várakozás – az öt percen túli egy helyben állás – mindenhol díjköteles, hiszen a parkolási tarifában benne lehet a terület védelmi szintje és a gépkocsi műszaki besorolása is.

Pár éven belül pedig, a közeljövőben kiépülő országos elektronikus útdíjbevételei rendszerhez csatlakozva Budapest a közterület-használat kilométer-arányos díjkötelessé tételét is meg tudja majd oldani. Ha ez megtörténik, már érvényesül is teljes mértékben az elv, hogy a közterület használatát mindenkinek arányosan meg kell fizetnie. A bevételből pedig telik majd a rendszeres karbantartásra, kátyúzásra, a földutak aszfaltozására és természetesen a világszínvonalú tömegközlekedésre is.