

Az M5 autópálya az AKA Zrt. által üzemeltetett 156,4 km-es szakaszán két forgalomtechnikai intézkedés hatásának vizsgálatát készítettem el a 2005-2012 közötti időszakban, melynek keretén belül vizsgáltam az rázó optikai felfestés és a pályaelhagyásos balesetek összefüggését, illetve a követési távolságot jelző „nyílhegyjelek” és az utoléréses balesetek összefüggését.

A rázóoptika-pályaelhagyásos balesetek vizsgálatához a közel nyolc év alatt 2.041 adat elemzését végeztem el, míg a követési nyilak-utoléréses balesetek vizsgálatához 2 év adatait tudtam megvizsgálni, mely során 6,2 millió jármű áthaladását elemeztem a különböző mérőállomásokon.

A forgalomtechnikai beavatkozások hatásvizsgálatának célja az volt, hogy megfigyelhető legyen mindkét esetben azok balesetekre illetve a nyílhegyjelek esetében a követési távolság változására gyakorolt hatása.

Az első összehasonlítások során az derült ki, hogy a beavatkozásoknak pozitív hatása van a balesetek számát tekintve, azonban ez a típusú elemzés nem veszi figyelembe azt a tényt, hogy a balesetek száma nagy valószínűség szerint egyébként is csökkent volna, melyet a KSH weboldalán megtalálható információk is alátámasztanak.

Így, az elemzés szakszerűbb elkészítéséhez matematikai statisztikai módszert alkalmaztam, amivel a kétféle hatás esetén is össze tudjuk hasonlítani a baleseti adatokat. A statisztikai elemzés lényege az, hogy az adott útszakaszon megvizsgáljuk a balesetek számát a forgalomtechnikai beavatkozás előtt és után, és ezt összevetjük egy másik, hasonló úgynevezett kontrollszakasz adataival.

Az elvégzett számítások alapján az derült ki, hogy a mutatók összességében nem változtak pozitívan a két útburkolati jelzés telepítésének hatására, de feltételezhetően egy hosszabb időintervallumú vizsgálat, mely során lényegesen több adatot lehet elemezni, részletesebb eredményeket szolgáltatna.