

II-1/1120-1126/2003.

Soltész Miklós úr
országgyűlési képviselő

Budapest

Tisztelt Képviselő Úr!

Az Országgyűlés Hárszabálya 91.§-ának (2) bekezdésében foglaltak szerint a hozzám intézett „**Mikor korszerűsítik a Telkit és Budakeszit összekötő utat?**” című K/7689. számú, „**Mikorra lesz kész az M0 körgyűrű nyugati szektorának tervezése és kivitelezése?**” című K/7690. számú, „**Ön szerint gyorsforgalmi út-e a 4. sz. főút Üllő-Vecsés elkerülő szakasza?**” című K/7691. számú, „**Mikor készült az M30-as Emőd és Muhi közötti szakasza?**” című K/7692. számú, „**Mikor készült az M9-es Szekszárdi Dunahídnál lévő szakasza?**” című K/7693. számú írásbeli, „**Mikorra készül el az M0-s északi része és a Duna-híd?**” című K/7694. számú, „**Mi a gyorsforgalmi utak kritériuma?**” című K/7695. számú és a „**Ön szerint gyorsforgalmi út-e a Debrecen-elkerülő út?**” című K/7696. számú írásbeli kérdésére a következő választ adom.

1. Nevezett út műszaki és forgalomtechnikai paramétereit tekintve teljességgel megfelel a rangsorának megfelelő összekötő út elvárható adatainak. Kifejtve:

- szélessége: 6,0 m,
- burkolat állapota (az évente többször történő mérések szerint) megfelelő,
- az egy napra jutó egységjármű forgalma nem haladja meg a 3700 járművet (megyei viszonylatban átlagos értéknek felel meg),
- nehézgépjármű forgalma nem haladja meg a 10 %-ot,
- a baleseti statisztikákat tekintve: nem kiemelkedő (2000 óta 14 baleset történt, melyből 3 halálos kimenetelű volt.).

A Közútkezelő Társaság időszakosan felülvizsgálatot végez a kezelésében lévő utakon forgalmi rend szempontjából. Tárgyi út felülvizsgálata 2004. évben esedékes. A beavatkozásokat tekintve az alábbiak mondhatók el:

2003. évben burkolatjel festést végzett a Közútkezelő Társaság (1,4 M Ft értékben). Budajenőn gyalogátkelőhely létesítésére került sor. Telkiben önkormányzati támogatást elnyerve körforgalom épült 41,4 M Ft értékben, melyből az Útfenntartási és fejlesztési Célelőirányzat 19,5 M Ft-ot biztosított.

Az elkövetkezendő évek megvalósítási tervei között szerepel a Zsámbéki medence feltáró útjának megépítése (a 1104. j. út vonalán), melyhez az engedélyezési tervek elkészültek. Jelenleg az önkormányzattal folynak egyeztetések. A megállapodások függvényében 2007-2015 között lehetőséget látunk a kivitelezési munkák elvégzésére.

A további távlati tervekben Budapestet nyugati irányban elkerülő út megépítése is szerepel, melynek előkészítését az NA Rt. végzi.

Végezetül elmondható, hogy a Telkit Budakeszivel összekötő úton a Közútkezelő Kht. kiemelten végzi az üzemeltetési feladatait. A Társaság éves költségvetését tekintve a mintegy 2,4 Mrd Ft-ból kilométerenként 1,0 M Ft költség adódik átlagosan az úthálózatra. Tárgyi úton idén 50 Mrd Ft volt a ráfordítás, melyből 3,0 M Ft/km adódik.

2. Az M0 nyugati szektorának tervezett nyomvonala az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003.évi XXVI. törvényben gyorsforgalmi útként került meghatározásra. Az előzetes környezetvédelmi igényeket figyelembe véve az autóút jelentős részét várhatóan csak alagútban lehet majd vezetni. Nagy gondot okoz továbbá, hogy az M0 budai bevezető szakaszait képező Budakeszi út, illetve Hidegkúti út forgalmi kapacitása már ma is a telítettség határán van, tehát egy újabb, jelentős terhelést már nem bír el. Abból a szempontból is szükséges a kérdéssel foglalkozni, hogy mire az M0 kiépül, a fővárosi bevezetés lehetősége is megoldódjon.

A Fővárosnak minél előbb meg kell kezdenie a feltáró út(ak) kiépítésére, illetve a meglévők kapacitásnövelő korszerűsítésére vonatkozó tervezési munkát. Az előzetes környezetvédelmi tanulmánytervet készítők bemutatták elképzeléseiket áprilisban egy tervtanácsi ülésen, ahol az érdekeltek kifejtették előzetes álláspontjukat. Ezek figyelembe vételével folyamatban van az újabb nyomvonal variációk kidolgozása.

3. Az Üllő - Vecsés elkerülő út 13 km hosszú szakasza főúti forgalomtechnikai szabályozással kerül átadásra, azonban – mivel a később kiépítendő M4 autópálya része, illetve annak bevezető szakasza lesz – külön szintű csomópontokkal és középső fizikai elválasztással készül. Ez azt jelenti, hogy az autópályává fejlesztéshez – a forgalomtechnikai jelzések átalakításán túl – csak a burkolt leállósáv kialakítására lesz szükség. Megállapítható, hogy az országban jónéhány olyan 2x1 sávós, szintbeni csomópontokat is tartalmazó autóút szakasz üzemel, amelyek kiépítettsége a kérdéses műszaki színvonalnál jócskán elmarad.

Az elkerülő szakasz tehát értékét, kiépítési színvonalát tekintve egyértelműen a gyorsforgalmi utak hálózatához sorolandó. Az első ütemű autópálya kategóriájú

üzembe helyezés ebben az esetben alapvetően a szakasz rövidsége miatt kerülendő, ugyanis ez a megoldás ellenkezne az általánosan alkalmazott hálózattervezési gyakorlattal.

A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése során előre nehezen megítélhető egy megépíteni tervezett útszakasz pontos keresztmetszete és maga az útkategória. A fejlesztések tervezése közben a beruházónak szakhatóságok sorával kell egyeztetni. A keresztmetszeti kialakítás nagyban függ a hálózat ütemezett fejlesztési koncepciójától és a prognosztizálható forgalom mértékétől. Emiatt a tervek a készítés során sokszor lényeges változásokon mennek keresztül, jónéhány lényeges műszaki elemet, így az útkategória kérdését tekintve is.

Emiatt, illetve az első ütemben átadott szakasz rövidsége, a szakaszos továbbépítés vagy a becsülhető baleseti jellemzők bizonytalansága miatt az út pontos kialakítása esetenként az előzetesen tervezett jellemzőktől eltér, noha a műszaki kialakítás lényegében végleges elképzelésnek megfelelően készül el. Erre példa egyfelől az autópályai kiépítettségű, M15 jelű Mosonmagyaróvár - Rajka közötti főút, másrészt a Budapest - Vác közötti 2/A jelű főút, amelyek a műszaki kialakítás tekintetében gyakorlatilag teljesen autópályaként, pl. különbszintű csomópontokkal épültek meg, ennek ellenére ezeken is főúti forgalomtechnikai szabályozás került kialakításra.

Ezt a két útszakaszt a szaktárca a gyorsforgalmi úthálózat kiépítettsége szempontjából a gyorsforgalmi úthálózat részének tekintette – az elmúlt ciklusban is, azaz kormányoktól függetlenül.

A tervezett Üllő - Vecsés elkerülő út gyorsforgalmi úthálózatba sorolása tehát teljes mértékben a korábbiakban folytatott gyakorlatnak felel meg.

4. Az M30-as autópálya Emőd – Muhi közötti 8 km-es szakaszának forgalomba helyezése 2003. november 29-én történt meg.

5. Az M9-es gyorsforgalmi út részeként a szekszárdi Duna híd és a csatlakozó 21 km-es (és nem 31 km, ahogy Képviselő úr említette) tervezését 1994. március hónapban kezdték el. A szakasz kivitelezése 2000. október hónapban kezdődött meg. A szakasz átadására 2003. júliusában került sor.

6. Az M0 Északi – 2. és 10. számú főutak közötti – szektorának megépítését két ütemben tervezzük. Elsőként, 2006-ra az új Duna-híd és a 2-11. számú főutak közötti szakasz készül el. Itt a nyomvonal három önkormányzat (Újpest, Szigetmonostor, Budakalász) közigazgatási területét érinti. A települések a várható forgalomnövekedés miatt a szakhatósági és tulajdonosi hozzájárulásuk feltételeként különböző útépitési munkák elvégzését kérik.

A Minisztérium és a Nemzeti Autópálya Rt. mindegyik érintett önkormányzattal tárgyalásokat folytatott, illetve folytat a kiegészítő beruházások indokoltságáról megvalósíthatóságáról. Újpest vonatkozásában a Minisztérium és az Önkormányzat között a tárgyalások már megállapodással zárultak.

A másik két településen is közeli a megegyezés. Szigetmonostorral a települést Szentendrével összekötő kis-Duna híd megépítéséről, Budakalással pedig a 1108. jelű út elkerülő szakaszának kiépítéséről tartanak az egyeztetések.

7. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 7.§. h) pontja szerint „Az egyes útfajtáknak és az út részeinek a meghatározására a közúti közlekedés szabályairól szóló jogszabályban (KRESZ) foglaltak az irányadók.” A többször módosított 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (közismert nevén a KRESZ) 11.§-a rendelkezik az „útvonaltípust jelző táblák”-ról, ahol nevesíti az „Autópálya” és „Autóút” típusokat jelzőtábláik bemutatásával. Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII.21.) KM rendelet Forgalomszabályozási Műszaki Szabályzat II. fejezete rendelkezik az „Útvonaltípusok és különleges forgalmi sávok kijelölése és általános szabályozása” előírásairól. E fejezet II. pontja a „Gyorsforgalmi utak (autópályák és autoutak)” címmel rendelkezik ezen utak kijelölésének, forgalomszabályozásának és a szükséges jelzőtáblák elhelyezésének szabályairól.

Ezek szerint:

„2.1. Autópályának csak osztottpályás út jelölhető ki, amely megfelel a következő feltételeknek:

- a) forgalmi irányonként legalább két forgalmi sáv van,
- b) mindkét úttestje mellett, a menetirány szerinti jobb oldalon leállósáv van,
- c) a különszintű útkereszteződéseinél gyorsító-, illetőleg lassítószáv van,
- d) azonos szintben más út nem keresztezi,
- e) vasúti vagy villamospálya azonos szintben nem keresztezi és nem érinti,
- f) az útmenti ingatlanhoz közvetlen csatlakozása nincs,
- g) lakott területen átvezető - vagy ilyen területet érintő - szakasza a lakott területtől kerítéssel, korláttal vagy más hasonló módon el van választva.

2.2. Autóútnak az olyan út jelölhető ki, amely megfelel a 2.1 e)-g) pontokon felül a következő feltételeknek is:

- a) másik úttal való szintbeni kereszteződésében - ha a kanyarodás megengedett - a balra kanyarodó járművek részére minden esetben, a jobbra kanyarodó járművek részére lehetőség szerint külön útfelületet biztosítottak,
- b) kizárólag olyan út keresztezi, amelynek az autóúthoz csatlakozó része legalább 100 méter hosszban szilárd burkolattal van ellátva.”

Az ÚT 2-1.201:2001 számú a Közutak Tervezése című Utügyi Műszaki Előírás 2. fejezete (25 oldal) rendelkezik az autópályák, autoutak műszaki paramétereiről.

8. A gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztési program a távlatban tervezett Debrecen elkerülő út két szakaszának elkészítését tartalmazza. Az M35 autópálya forgalma Debrecen határában – azaz az elkerülő úton – a tervek szerint két irányban haladhat tovább: dél felé a 4. sz. főútig és északi irányban a 35. sz. főútig. Az előbbi 7 km hosszú elkerülő szakasz jelzése M35 lesz, azaz az autópálya részének tekinthető és autópályaként is lesz üzembe helyezve. Az utóbbi 4 km hosszúságú elkerülő szakasz jelzése 351. sz. főút lesz, tehát főúti forgalomtechnikai szabályozással kerül átadásra. Ez az útszakasz távlatban a Nyíregyháza - Debrecen között kapcsolatot biztosító gyorsforgalmi út része lesz, ezért 2x2 sávós keresztmetszettel, különszintű csomópontokkal és középső fizikai elválasztással készül. Ez azt jelenti, hogy annak autóúttá fejlesztéséhez – a forgalomtechnikai jelzések átalakításán túl – csak a burkolt leállósáv kialakítására lesz szükség.

Az elkerülő szakasz tehát értékét, kiépítési színvonalát tekintve egyértelműen a gyorsforgalmi utak hálózatához sorolandó. Az első ütemű autópálya kategóriájú üzembe helyezés ebben az esetben alapvetően a szakasz rövidege miatt kerülendő, ugyanis ez a megoldás ellenkezik az általánosan alkalmazott hálózattervezési gyakorlattal.

A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése során előre nehezen megítélhető egy megépíteni tervezett útszakasz pontos keresztmetszete és maga az útkategória. A fejlesztések tervezése közben a beruházónak szakhatóságok sorával kell egyeztetni. A keresztmetszeti kialakítás nagyban függ a hálózat ütemezett fejlesztési koncepciójától és a prognosztizálható forgalom mértékétől. Emiatt a tervek a készítés során sokszor lényeges változásokon mennek keresztül, jónéhány lényeges műszaki elemet, így az útkategória kérdését tekintve is. A debreceni elkerülő út gyorsforgalmi úthálózatba sorolása tehát teljes mértékben a korábbiakban folytatott gyakorlatnak felel meg.

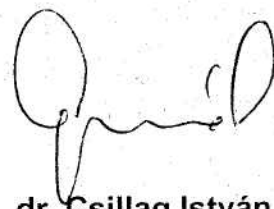
Kérem Képviselő Urat, hogy válaszomat elfogadni szíveskedjék.

Budapest, 2003. december 13.

ÉRKEZETT

2003 DEC 30.

Üdvözlettel



dr. Csillag István

Scósa
K11 23