

Országgyűlés Hivatala

Irományszám: K/689

Érkezett: 2006 JÚL 13.



ORSZÁGGYŰLÉSI KÉPVISELŐ
Fidesz - Magyar Polgári Szövetség
Képviselőcsoportja

Kérdés

Dr. Szili Katalin
az Országgyűlés Elnöke részére

Helyben

Tisztelt Elnök Asszony!

„Dübörgő gazdaság – dübörgő kamionok Tatabánya belterületén. Mikorra várható a Tatabányai Ipari Park megközelítését biztosító – a 8119-es jelű, Tata-Környe közötti összekötőúton létesítendő – körforgalmú csomópont megépítése, valamint az M1-es autópálya tatabányai csomópont és Környe nagyközség közötti szakaszának rekonstrukciója?” címmel a Házszabály 91. §-a alapján kérdést kívánok benyújtani Kóka János Gazdasági és Közlekedési Miniszter Úrhoz. A kérdésre a választ írásban kérem.

Tisztelt Miniszter Úr!

Tavaszi látogatása során személyesen is meggyőződhetett arról, hogy Tatabánya térségében a tervszerű gazdaságfejlesztési munka következtében az elmúlt néhány esztendőben is folytatódott a működő-tőke beáramlása. Tatabánya Város Önkormányzata a nehézipar teljes összeomlását követően úgy döntött, hogy a gazdaságszerkezet megújítása érdekében önálló gazdaságfejlesztő szervezetet alapít, melynek feladatául szabta a befektetőbarát környezet megteremtését, a lehetséges befektetők felkutatását, valamint a letelepedésükhöz szükséges ügyintézés „egyablakos” rendszerben történő meghonosítását. A társszervezetekkel – közöttük az ITDH-val -, valamint a szolgáltatókkal és a város polgáraival való együttműködés eredményeként ötszáz milliárd forint tőkebefektetéssel, mintegy tízezer új munkahelyet sikerült teremteniük. A befektetések fogadására alkalmas terület kialakítása érdekében – a helyi és ekkortájt munka nélkül „tengődő” építőipari társaságok bevonásával – létrehozták a Tatabányai Ipari Parkot, melyet az IPH Kft fejleszt és üzemeltet. A fejlesztési területek folyamatos biztosíthatósága érdekében Tatabánya és a szomszédos Környe önkormányzata példaértékű módon, még 1997-ben együttműködési megállapodást kötött. A helyi gazdaságfejlesztő munka elismeréseként a Befektetési Tanács 2005-ben az IPH Kft számára ítélte meg az „Év befektetőbarát szervezete”, míg 2006-ban az ipari park területén működő AGC Kft-nek az „Év zöldmezős beruházása” megtisztelő címet.

Az elmúlt tíz esztendő során nem csak a befektetett tőke mértéke, a foglalkoztatottak száma, hanem az egyre nagyobb termelési értéket előállító vállalkozások által kibocsátott közúti forgalom is megsokszorozódott. Az ipari park jelenlegi és egyben egyedüli megközelítését szolgáló 8135-ös számú országos közút leterheltségét – az egyébként örvendetes módon fejlődő – Oroszlányi Ipari Park teherforgalma is erősen terheli. A biztonságos közlekedés feltételeinek biztosítása érdekében – Tatabánya Város Önkormányzata az állami közútkezelő szervezettel összefogva – körforgalmú csomópontot épített és lámpás kereszteződést létesített. Mára azonban a jelzett beruházások ellenére is komoly torlódások tapasztalhatók a 8135-ös országos közút tatabányai átkelési szakaszán. A megnövekedett teherforgalom természetesen jelentős környezetterheléssel is jár. Tatabánya közlekedésszerkezetének sajátos velejárója, hogy a várost teljes hosszában kettémetszi a Budapest-Bécs vasútvonal. Amennyiben műszaki okok, illetve baleset miatt le kell zárni a fent jelzett útszakaszt, úgy a forgalom „zavartalansága” csak a városközpont „magasságában” lévő, a nemzetközi vasútvonalat keresztező közúti felüljáró igénybevétele mellett biztosítható. Az oda beáramló teherforgalom a város teljes közlekedését képes megbénítani. A közlekedési alternatíva hiánya természetesen az ipari park vállalkozásait is negatívan érinti.

Tisztelt Miniszter Úr!

A Tatabányai Ipari Parkban már a korábbi években letelepült gazdasági társaságok többsége – Grundfos, Coloplast -, jelenleg is kapacitásbővítő beruházásokat végez. A japán AGC – mely autóiipari biztonsági üvegeket gyárt – hamarosan befejezi a próbagyártást és megkezdi üzemszerű működését. Minden bizonnyal az sem kerülte el figyelmét, hogy a dunaujvárosi Hankook beruházással egyidőben a japán Bridgestone Tatabányán építi fel Európa legmodernebb gumiabroncs gyárat. A hatalmas gyártócsarnokok többsége már áll, s ha termelés is kezdetét veszi, akkor a város közlekedése teljesen ellehetetlenülhet.

A város vezetése időben jelezte az állami közútkezelő szervezet, valamint a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium felé a meglévő kapacitások szűkösségét, valamint javaslatot tett a lehetséges megoldásra is. A Tatabányai Ipari Park az M1-es autópálya tatabányai csomópontjából a 8119-es számú közúton is elérhetővé válik, amennyiben a 8119-es összekötő út 52+300 km szelvényében a leágazást biztosító körforgalmi csomópont kiépül. A helyszíni adottságok miatt a körforgalmú csomópont kiépítése esetén a 8119-es számú összekötő út 51+950 – 52+750 km szelvények közötti nyolcszáz folyóméter hosszú szakaszát is át kell építeni. A csomópont engedélyezési terveit az IPH Kft saját költségére elkészítette, s arról is nyilatkozott, hogy az építkezéshez szükséges területek tulajdonjogát térítés nélkül biztosítja a Magyar Állam számára. Ezzel egyidőben – saját forrásból - az ipari park területén teljes készséggel kiépítette azt a közel kettő kilométer hosszúságú utat, mely az iparterület teljes forgalmát képes kivezetni a lakóterületet nem érintő országos közútra.

Tisztelt Miniszter Úr!

Ahhoz viszont, hogy Tatabánya város mentesülhessen az ipari park teherforgalmától, elengedhetetlen a már jelzett körforgalmú csomópont kialakítása, melynek bekerülési költsége háromszáz millió forint körül mozog. A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium nyilatkozata alapján a bruttó háromszáz millió forint az „Útpénztár” előirányzatban rendelkezésre áll. Ugyanakkor a minisztérium képviselői azt is jelezték – egyébként szakmailag nem kifogásolható módon -, hogy a tárgyi körforgalmi csomópont megnyitása a Tatabányai Ipari Park irányából érkező forgalom számára csak abban az esetben történhet meg, ha a 8119-es számú főút teljes – az M1-es autópálya tatabányai csomópontja és Környe nagyközség közötti szakaszának – teljes rekonstrukciója megtörténik.

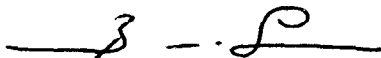
A fentiek alapján látható, hogy Tatabánya városa, valamint az ipari parkot fejlesztő társaság – anyagiakat sem kímélve - minden tőle telhetőt megtett annak érdekében, hogy a jelzett probléma orvoslásra kerüljön. A körforgalmi csomópont kiépítésével és az országos közút rekonstrukciójával egyszerre lehet csökkenteni Tatabánya város átmenő forgalmát, az ezzel együtt járó környezetszennyezést, biztosítani lehet az ipari park biztonságos működését segítő alternatív megközelíthetőség megteremtését, valamint az Oroszlány felől érkező gazdasági és polgári forgalom gyors, és egyben biztonságos kivezetését az M1-es autópálya tatabányai csomópontjára.

Tisztelt Miniszter Úr!

Kérdésem az, hogy a fenti indokok mérlegelését követően indokoltnak tartja-e a szóban forgó állami közúton történő, és a fentiekben leírt műszaki tartalmú beavatkozások elvégzését? A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, valamint a Magyar Köztársaság Kormánya nevében vállal-e kötelezettséget arra, hogy a körforgalmi csomópont megépítése és az országos közút rekonstrukciója legkésőbb 2007 második felében megtörténjen?

Várom megtisztelő válaszát.

Budapest, 2006. július 12.



Bencsik János
országgyűlési képviselő
Fidesz – Magyar Polgári Szövetség