



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM

DR. SESZTÁK MIKLÓS
miniszter

Országgyűlési Hivatala
Kormányosztály K/6070/A
Érkezett: 2015. Szeptember 1. 8.

PKF/21468 - 4 / 2015-NFM

Szilágyi György úr részére
országgyűlési képviselő

Budapest
Széchenyi rkp. 19.
1358

Tisztelt Képviselő Úr!

Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 42. § (8) és (9) bekezdéseiben foglaltak szerint hozzám intézett **„Érdemes volt-e hőségriadóban, az utolsó augusztusi hétvégére leszűkíteni az M7-es autópálya Budapest felé vezető oldalát?”** című, K/6070. számú írásbeli kérdésére az alábbi tájékoztatást adom:

Az „Érj haza biztonságban!” országos program részeként a Magyar Közút Nonprofit Zrt. mintegy 36 kilométeren végez közlekedésbiztonsági fejlesztéseket az M3, M5 és M7 autópályák legforgalmasabb szakaszain. Az ideiglenes forgalomkorlátozásokkal járó beruházások – például beton terelőfal és a hozzá kapcsolódó fényvédelem, acél szalagkorlát telepítése az elválasztó sávban – eredményeként jelentősen csökken a pályaelhagyásos balesetek száma, a frontális ütközések kockázata. Ezek a beruházások emberi életet mentenek meg, súlyos sérüléseket előznek meg.

A gyorsforgalmi utak egyik jellemző balesettípusa a pályaelhagyásos baleset, amely különösen súlyos következményekkel járhat (pl. frontális ütközésekhez vezethet), ha a gépjármű átjut a másik pályatestre. Az 1970-es években épült autópálya-szakaszokon található szalagkorlátok nem teljesítik a hatályos előírások szerinti visszatartási feltételeket sem. A korlátokat nemcsak a tehergépjárművek, hanem akár nagyobb tömegű, nagy sebességgel érkező gépkocsik is átszakíthatják. Az elmúlt években átlagosan 24 elválasztó sávi korlátátszakításos baleset történt az állami kezelésben lévő gyorsforgalmi hálózaton, az idei első féléves adatok változatlan tendenciát mutatnak. A beton terelőfalak megépítésével az ilyen balesetek száma gyakorlatilag nullára csökkenthető.

A témában készült tanulmányok és a nemzetközi tapasztalatok is megerősítik, hogy a nagy forgalmú útszakaszokon a vasbeton terelőfal építése a kedvezőbb megoldás. A vezetőkorlát telepítéséhez képest alacsonyabb üzemeltetési költségekkel jár, a balesetek után kisebb a helyreállítási igény. A korlátot általában – a forgalom további zavarásával – cserélni kell, a vasbeton terelőfalakat nem.

Az augusztus eleji hőségriadó miatt az M7 autópályán megkezdett munkálatokat a balatoni idegenforgalmi főszezon végéig, augusztus 24-én 0 óráig leállítottuk.

A biztonságos közlekedés és munkavégzés fenntartásához a forgalomterelést az M7 autópálya Budapest felé vezető oldalán a 18-as és a 12-es kilométerszelvények között, illetve az érdi csomóponttól az M1/M7 autópálya közös szakaszán kellett kiépíteni. A forgalomelterelés a belső sávot érintette, a külső- és leállósávon viszont két szabad forgalmi sáv folyamatosan biztosította a közlekedést.

A forgalom lehető legkisebb zavarása érdekében – az elrendelt időbeli korlátozásra is tekintettel – a hőségriadó alatt a kivitelezési munkák este 6 és hajnali 4 óra között folytak. A kiépített terelések közlekedésbiztonsági, gazdaságossági és munkaszervezési okokból napközben is a helyükön maradtak. A lezárt sávban folyó esti, éjszakai munka kihatásaként a lezárt sáv nappali használatát közlekedésbiztonsági okokból nem lehetett engedélyezni.

Az éjszakai munkavégzés a nagyobb forgalmú utakon a nemzetközi munkaszervezési módszerek egyikeként létező, bevált gyakorlat a nappali csúcsforgalom kisebb zavarása és biztonságos lefolyása érdekében.

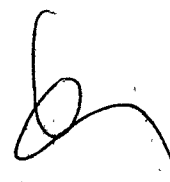
A munkálatok további halasztása ellehetetlenítette volna a hazai és nemzetközi szerződéses kötelezettségek teljesítését.

A sávlezárások elrendelésénél azonban kiemelt szempont, hogy a forgalmat csak a feltétlenül szükséges mértékben akadályozzák, a közlekedőknek a lehető legkevesebb kényelmetlenséget okozva. A tárcsa ezért megvizsgálja, hogy a Képviselő Úr által jelzett esetben a projektgazda és a kivitelező mindenben a tőle elvárható körültekintéssel járt-e el a munkálatok időzítése, elvégzése terén.

Kérem, hogy válaszomat szíveskedjen elfogadni.

Budapest, 2015. szeptember „ 17 .”

Üdvözlettel:



Dr. Seszták Miklós