

A GKM Közúti Közlekedési Főosztálya és a környezetvédő civil szervezetek első találkozója 2005. 10. 27.

Emlékeztető

Jelenlévők:

- Dr. Fleischer Tamás, a Magyar Közlekedési Klub elnökségi tagja,
- Gellért Miklós, a SZIKE Környezet-és Egészségvédelmi Egyesület elnöke,
- Dr. Kovács András, a GKM Közúti Közlekedési Főosztály vezetője,
- László Erika, a Piliscsabáért Egyesület titkára,
- Lendvai Petra, a Levegő Munkacsoport Környezeti Tanácsadó Irodájának munkatársa,
- Lukács András, a Levegő Munkacsoport elnöke,
- Schnier Mária, a Levegő Munkacsoport elnökhelyettese,
- Somodi Mária, a Magyar Közlekedési Klub titkára,
- Turi Gábor, a Van jobb M-nUll Ürömieks és Pilisborosjenőiek Környezetvédő Egyesület elnöke.

Javasolt témák:

1. az útfenntartás helyzete,
2. a nehéz tehergépkocsik forgalma,
3. forgalomcsillapítás,
4. a 10-es út,
5. az M0-s keleti szakasza.

A találkozó elején Kovács András kifejtette véleményét, arról, hogy nagyon fontosnak tartja az ehhez hasonló szakmai beszélgetéseket, ahol a különböző felek megismerhetik egymás álláspontját egy adott témában, mert csak így lehet kompromisszumos megoldást találni, melynek hatására kialakulhat az együttműködés.

A bemutatkozásokat követően megkezdtek az eszmecsere a javasolt témákban.

1. Az útfenntartás és a meglévő utak helyzete

Lukács András a témával kapcsolatban felvetette, hogy a meglévő főútvonalakat 10 évente kellene felújítani szemben a jelenlegi gyakorlattal, miszerint kb. 40-50 évenként kerül sor a felújításokra. Ez az állapot súlyos környezeti károk okozója lehet. Többek között a gépkocsik több üzemanyagot fogyasztanak, nagyobb a járművek rongálódásának esélye, amely hatására rövidebb időn belül kerül sor a gépjármű lecserélésére, ez pedig szemben áll a környezetvédelem azon törekvésével, mely szerint minél tovább tudunk használni valamit, annál később dobjuk el azt és veszünk újat.

Kovács András elmondta, hogy a GKM a 30.000 km hosszú országos közúthálózat kezelésére kapott pénz minél tudatosabb és jobb felhasználására törekszik, amely megtalálja az optimális arányt a már meglévő utak fenntartása és az új utak építése között, mivel mindkét feladat elvégzésére igen jelentős a társadalmi igény. Ugyanakkor meg kell említeni, hogy a jelenlegi hiánygazdálkodás következtében a két elvárt feladat megvalósítása között szinte lehetetlen összhangot teremteni.

Lukács András felvetette a kérdést, hogy van-e elfogadott módszertan, amely alapján megállapítható, hogy nemzetgazdaságilag az új út építése vagy az útfelújítás a hasznosabb egy adott esetben?

Kovács András elmondta, hogy mivel a rendelkezésre álló pénzből csak a minimumot lehet teljesíteni, ezért a kérdés szinte fel sem merül, hogy a két megoldásból melyik az előnyösebb. Magyarország közúthálózatának 10%-án jelenleg is sebességkorlátozást kellett bevezetni a rossz útállapot miatt.

Gellért Miklós feltette a kérdést, hogy figyelembe veszik-e azt a tényt a döntéseknél, hogy előbb-utóbb az újonnan épített utakat is fenn kell majd tartani? Ha nincs pénz a jelenleg meglévő utak fenntartására sem, akkor miért erőltetik annyira az új utak építését?

2. A nehéz tehergépkocsik forgalma

Schnier Mária felvetette, hogy az útépitésekkor az építési anyag szállítása során súlyos károsodások következnek be a környező épületekben, a közművekben, és az útfelületben, ahol a nehéz gépjárművek haladnak.

Kovács András elmondta, hogy a környezetvédelmi felügyelőségek feladata a hatásvizsgálatok során megvizsgálni a szállítás következtében keletkező lehetséges károkat. Az épített út elkészültével pedig a használt és rongálódott utakat, mellékutakat, épületeket, közműveket az eredeti állapotukba kellene visszaállítani. Jelenleg az NA Zrt. szerződéseiben szerepel a használt szállítási útvonalak eredeti állapotra való helyreállítása. Szükséges, s emiatt jelenleg a minisztérium foglalkozik azzal a kérdéssel, hogy milyen módon tudja biztosítani, ellenőrizni a ténylegesen használt szállítási útvonalak megfelelő műszaki állapotban történő átadását. Ugyanakkor megjegyezte, hogy a vasúton való szállítás sok esetben nem megvalósítható, mert annyira drága, hogy nem éri meg az árufuvarozó cégeknek, még annak ellenére sem, hogy az autópálya-matricák árát már az EU-ban megengedett legmagasabb mértékre emelték.

Lukács András hozzátette, hogy ahol a fizikai lehetősége megvan, ott lehetne kötelezni a vasúti szállítást, a szállítási áráktól függetlenül. Ez azért is lenne fontos, mert a Levegő Munkacsoporthoz rengeteg panaszbejelentés érkezik a nehéz tehergépkocsik forgalma miatt, így a Balaton-parti településekről, Ócsáról és Tokajról, hogy csak néhány példát említsen. Jelenleg tehát tulajdonképpen az történik, hogy a közúti fuvarozók a költségeik nagy részét az érintett lakossággal, illetve az összes adófizetővel fizetik meg. Ez a probléma sürgős lépéseket igényelne.

Továbbá a Levegő Munkacsoport szerint elhibázott az a gyakorlat, hogy az autópályák használatért fizetni kell a tehergépkocsik után, a többi úton pedig nem, hiszen a településeken kívül jóval kevesebb kárt okoznak ezek a járművek, mint amikor keresztül haladnak a településeken (sok esetben éppen azért, hogy kikerüljék az autópályát). Példa erre a 10-es út, amelyet számos esetben azért vesznek igénybe, mert Budapestről Győr felé haladva így tudják kikerülni az M1-es autópályán a díjfizetést.

Kovács András egyetértett a probléma súlyosságával és elmondta, hogy a minisztérium a döntések meghozásakor szem előtt tartja egy hozott intézkedés várható hatásait is. Ezért döntöttek úgy a közelmúltban, hogy az üzemeltető által igényelt súlymérést nem engedik bevezetni csak az autópályán, mert ezen intézkedés életbelépése nagy valószínűséggel fokozta volna a környező településeken a (túlsúlyos) nehéz gépjárművek forgalmát. A vasúti szállítás lehetőségét is fontos minden beruházás esetén megvizsgálni, mert valóban vannak esetek, ahol kötelezhető a beruházó a vasúti szállításra.

3. Forgalomcsillapítás

Lukács András kifejtette, hogy településeken belül olyan beruházásokat kell megvalósítani, amelyek fizikailag is megakadályozzák, hogy a tehergépjárművek túllépjék a megengedett sebességhatárt. Erre jó példa Nyergesújfalu. További jó példa lehetne Piliscsaba forgalomcsillapítása, amelynek tervét a Levegő Munkacsoport és a Piliscsabáért Egyesület elkészítette. A megvalósításra azonban egyelőre nincs forrás, és ennek a problémának a megoldásához kérjük a GKM segítségét.

4. A 10-es út

László Erika kifejtette a tervezett új 10-es út problémakörét.

Kovács András ígéretet tett, hogy átnézi a terveket, és utána visszatér a problémára.

5. Az M0-ás keleti szakasza

Gellért Miklós kifejtette, hogy M0-s keleti szakaszát csak a gödöllői átkötés nyomvonalán szabadna megvalósítani, mivel az elkerüli a lakott településeket, és ezen túlmenően 20 kilométerrel rövidebb utat kínál mindazoknak, akik az M3 és az M5-ös (M1/M7-es) között közlekednek, mintha az Árpádföld és Csömör között tervezett szakaszt használnák.

Kovács András válaszában elmondta, hogy tájékozik és értesíti az érintetteket, figyelemmel arra, hogy az ügy már az Európai Bizottság előtt van.

Az emlékeztetőt összeállította: Lendvai Petra