



Mosonmagyaróvár város Polgármesteri Hivatal
Városfejlesztési és Fenntartási osztály

9200 Mosonmagyaróvár, Fő u. 11., Pf.:105.

tel.: 96/577-820 fax: 96/211-764, 217-406

e-mail: varos@mmovar-ph.hu

21093/2007

Tárgy: tájékoztatás Mosonmagyaróvár város kamionforgalmának
mérséklésére vonatkozó törekvéseinkről

Országgyűlési Környezetvédelmi Bizottsága
1465 Budapest Pf. 132.

2007. március 5-én érkezett levelükben Dr. Illés Zoltán a Fidesz Zöld Tagozatának alelnöke, Dr. Orosz Sándor az MSZP Környezetvédelmi Munkacsoportjának elnöke, valamint Lukács András (Levegő Munkacsoport) ismertetést kértek önkormányzatunktól városunk közlekedés káros hatásainak mérséklésének helyi problémáiról, a lehetséges megoldásokról kértek tájékoztatást. Jelen tájékoztatásunk utólagos hozzászólás a „Fórum a kamionforgalomról” c. rendezvényhez, összefoglalja a Mosonmagyaróvár város tehergépjármű forgalmának korlátozására tett törekvéseinket

A motorizáció rohamos fejlődésével, valamint a közúti tranzitszállítások szerepének megnövekedésével a nemzetközi útvonalakra települt városunkra nem várt és egyre növekvő forgalmi terhelés hárul. Ez a terhelés növekedése várhatóan tovább fokozódik az Unió Románia, Bulgária belépésével történő további bővülésével.

A lakosság részéről gyakorta érkeznek önkormányzatunkhoz a nehéz szállítójárművek városi közlekedésének csökkentése vagy megszüntetésére tett lépéseinket számonkérő kérdések, levelek.

Következőekben az előzményeket összefoglaljuk:

Korábban az M1-es autópálya megjelenésétől a forgalmi terhelés enyhülését vártuk. Az átmenő forgalom alóli tehermentesítésben betöltendő szerepe miatt a tervezett autópálya délkeleti csomópontjának megépítése érdekében tett felszólalásaink az 1991-ben, az M1 autópálya tervezése során született jegyzőkönyvekben már szerepelnek; a csomópontot az engedélyezési tervek tartalmazzák is. A forgalomcsökkenés valóban érezhető volt, de az eltelt idő alatt a közúti forgalom is növekedett.

Sürgöttük a várost és a kistérséget minden szempontban kedvező módon befolyásoló délkeleti autópálya csomópont megvalósítását, azt kezdetben 2007-re ígérték. A csomópont nem valósult meg, ezért átmeneti elmaradásának ellentételezésére a város több forgalomtechnikai korszerűsítést kapott: az elmaradás miatt leginkább terhelt mosoni városrészben összehangolt forgalomirányító jelzőlámparendszereket (melyek összehangolt működése külön fejezetet érdemelne), a József A. u. felújítással járó kezelésbe vételét, a Kühne Ede téri körforgalmú csomópont és környezetének kiépítését, ill. a Kossuth L. utcai járdaépítés anyagi támogatását. Az ellentételezések azonban az átmenő forgalmat természetesen nem csökkenthetik, csak adagolják, azaz a helyzetet alapvetően nem javították.

1996. év kora tavaszán tehát forgalomba helyezték az M1-es autópálya Győr - Hegyeshalom, határátkelő közötti 42 km hosszú új szakaszát. Működésbe lépését követően végzett forgalomszámlálások mintegy 33-49 %-os forgalomcsökkenést érzékeltek az 1. sz. főúton. Mivel a súlykorlátozást nem oldotta meg, 2002. január 17-én az ön-

kormányzat Gazdasági és Városfejlesztési Bizottsága határozatban írta elő a Városfejlesztési és Fenntartási Osztály számára a Rajka és Hegyeshalom felőli érkező, 20 tonnánál nagyobb összsúlyú gépjárművek városból való kiiktatását célzó intézkedések megtételét.

Ismeretes, hogy a nemzetközi előírások szerint díjfizetéses rendszerű autópályára nem kényszeríthető semmilyen járműfajta forgalma, mellette alternatív útvonal biztosítandó. Ez idő tájt vált díjmentessé az M1-es autópálya Országhatár-Mosonmagyaróvár (86-os csomópont) közötti viszonylatban, ezzel lehetőség kínálkozott az ilyen irányban haladó nehézgépjármű forgalom autópályára való terelésére. Ez a kedvezmény azonban nem tartott sokáig, már visszavonták. Jelenleg az M1 autópálya 86-os csomópont – M15 elválassi csomópont közötti autópálya szakasz díjmentes csupán.

Az új rajkai határátkelőhely forgalomba helyezésével a 150. sz. főútról a forgalom átrendeződött az M15. sz. főútra (félautópályára). A helyi célforgalom és a tranzitforgalom szétválasztására döntés született, mely szerint ki-kérdezéses forgalomszámlálással kell megállapítani a forgalmi irányokat és célokat az M15. sz. főút – 101 összekötő út – 1.sz. főút csomópontjánál Rajka határátkelőhely felől. Ennek ismeretében megoldhatóvá vált a 150. sz. főúton a 101 – 1. sz. főutak, valamint az M1 autópályán a meglévő útbaigazító rendszer felirati tartalmának kiegészítése vagy módosítása kisebb költséggel. A konkrét tiltás azonban azzal a veszéllyel is járhat, hogy a járművezetők a mellékutakat is rendszeresen használják, amelyek teherbírása erre nem alkalmas. Azt is figyelembe kell venni, hogy a szigetközi úton lévő települések lakói is kifogásolják a rajtuk áthaladó nehézteherforgalmat. Önkormányzatunk részéről javasoltuk a 150. sz. főút - nem célforgalmú - nehézgépjármű forgalmának M15. sz. főútra való terelésének megvizsgálását, lehetőség szerinti biztosítását. Az M1-es autópálya-szakasz díjfizetés alól való mentesítése adta lehetőséggel élve kértük a Bécs felől érkező tranzit nehézgépjármű forgalom városunkból való kitiltását, illetőleg kértük megvizsgálni azt, hogy milyen feliratozással történhet figyelemfelhívás az M1–101. sz. főút csomópontjától az M1- 86. sz. főút közötti díjmentes szakaszra.

Az akkori Állami Autópálya Rt. csak az általa alkalmazható utasítás-rendszer a díjfizetéses pályaszakaszok jelzését írhatja elő, a díjmentesség megszűnésére utaló táblák elhelyezése tehát nem oldható meg. A városba bevezető útszakaszokon az átmenő forgalom csökkentésére a 20 t súlykorlátozást, mint eszközt csak akkor fogadja el, amennyiben az átmenő forgalom aránya jelentősen meghaladja a városba haladó járművek számát. A célforgalmi számlálás elvégzését szükségesnek ítéli, annak alapján meghatározhatók lesznek az egyes járműcsoportok.

Időközben – a folyamatban lévő eljárástól függetlenül - konkrét lépést tettünk. Hogy a Hegyeshalom és Rajka felől érkező járművek ne az első csomópontban hajtsanak le az autópályáról Mosonmagyaróvár felé, hanem a város iparosodott része felé továbbhaladva a következőben, a 86-os csomópontban, a rajkai határátkelőnél, az átkelőhely vezetőjének jóváhagyásával tájékoztató feliratokat helyeztünk el.

Mivel a helyzet javítására folytatott addigi tárgyalások nem vezettek sorsfordító eredményre, önkormányzatunk a 150. és az 1. sz. főutak kezelőjétől (Győr-Moson-Sopron megyei Állami Közútkezelő KHT – ma: Magyar Közút Állami KHT) ismét segítséget kért. Országgyűlési képviselőnk parlamenti interpellációt intézett a Gazdasági és Közlekedési Miniszterhez, ezt követően ismételten azonnali intézkedést kértünk az illetékesektől (Állami Autópályakezelő Rt.), a 20 t feletti járművek városi forgalmát csak városi célfuvaros engedélyezésére, illetve a többi nehézjármű forgalom városból történő kitiltására. A kilátásba helyezett radikális megoldás (demonstráció) megelőzésére sürgős intézkedések megtételére kértük az Rt-t is. A képviselői interpellációra az Állami Autópálya Kezelő Rt. első intézkedésként megbízta a BAUCONSULT Mérnökirodát a több ízben említett célforgalmi számlálást elvégzésére.

A Mérnökiroda Kft. a rendelkezésére álló adatok alapján megvizsgálta a 20 t-nál nehezebb gépjárművek tranzitforgalmának korlátozási lehetőségeit. A tanulmányban bár az egyes, városunkon áthaladó, ill. ide érkező, járműfajtákra bontott számadatok ismeretében a „Kivéve célforgalom” korlátozás alkalmazására a városon áthaladni kívánó 20 tonnánál (vagy 12 t-nál) nehezebb gépjárművek kitiltására átrakó állomások létesítésével elvi lehetőség nyílik, de annak ellenőrizhetetlensége, áttételes volta miatt bevezetését a kft. mégsem tartja célszerűnek: az átrakó állomásokra vonatkozó javaslat nem valósítható meg a gyakorlatban. A városba telepített vállalkozások nehézgépjárművek közlekedését gerjesztik, mely miatt nem lehet megtiltani bejövő forgalmukat.

A Rajka felől érkező nehézgépjárművek nem célforgalmú áthaladásának tiltó jelzéseit a lajtapusztai (Papréti) útcsatlakozásnál is meg kell ismételni. Az M1-es autópálya D-i (Keleti) csomópontja gyökeresen megoldaná az átmenő forgalom szabályozásának kérdését. Amennyiben a csomópont újratervezése, építése kezdetét veszi, önkormányzatunk a csatlakozó utak terveztetését, kiépítését is elindíthatja, állami támogatás igénybevétele feltevével. Ilyen szabályozási lehetőségek mellett a városvezetés is döntéskényszerben van: amennyiben a Szent István kir. útról (1. sz. főút Moson és Magyaróvár közötti átkelési szakaszáról) kitiltjuk a nehézgépjárműveket, terhelnénk a mosoni városrész főúttól nyugatra eső területeit; továbbá a városba települt, nehézgépjárműveket foglalkoztató cégek közlekedését sem szabad nehezíteni.

Az általunk kezdettől hiányolt, több ízben megígért M1-es Keleti (Déli) csomópont megépülése sürgős, mely főleg a mosoni városrész számára nyújthat segítséget.

Említettük már, hogy a Pozsony (Rajka) felől a 150. sz. főúton a város felé haladó 20 t-nál nehezebb gépjármű célforgalom nem tiltható meg az 1408. sz. Feketeerdő, ill. az 1401. sz. Halászi (szigetközi) út megközelíthetőségének biztosítása miatt sem, mivel a fenti, Szigetköz felé haladók közlekedése átmenő forgalomnak számít. A vonatkozó rendelet előírja, hogy a 7,5 tonna megengedett össztömeget meghaladó tehergépkocsik városba történő behajtását csak akkor lehet korlátozni, ha a korlátozással érintett útszakasz legalább azonos teherbírású a külterületen vezetett útszakaszával. A rendelet előírja még, hogy a zaj- és rezgésterhelésre, légszennyezésre vonatkozó jogszabályban megállapított határértéket nem haladhatja meg a jogosult szakértői véleményben mért értékek. Ez alapvetően azt eredményezi, hogy tilalmi táblákkal nem korlátozható e járművek tranzitforgalmának kizárása. Ha a Szent István kir. út Moson és Magyaróvár közötti szakaszáról kitiltanánk a nehézgépjárműveket, azok a mosoni városrész Soproni utca-József A. utca útvonalon haladnának.

Az Állami Autópálya kezelő RT. a súlykorlátozás előjelzésére utaló betét-terelőtáblák kihelyezését 2003. évre ígérte, amennyiben az országos utak kezelője útjain kihelyezi a súlykorlátozás tábláit. A nehéz tehergépjárművek átmenő forgalmának korlátozására hivatott előjelző táblák és a szükséges egyéb módosítások nem kerültek beépítésre a meglévő táblarendszerbe. A kiegészítő jelzésrendszer kihelyezése azonban mégsem kérhető számon, mivel - összefoglalva és ismételve - városunknak jelentős a nehézgépjármű célforgalma, és a járműveket be kell engedni a városba, ill. Rajkánál a 150-es (Pozsonyi) útra; az autópálya a 86-os csomóponttól Budapest felé díjfizetéses rendszerű, alternatív útvonal biztosítandó; egyik városrész sem hozható hátrányos helyzetbe a másik előnyére.

Átmeneti lehetőséget látunk azonban fenti súlykorlátozás előjelzését szolgáló betét-terelőtáblák *célforgalmi* kiegészítéssel történő alkalmazására, melyet következő lépésként kérni fogunk az autópálya kezelőjétől. Ennek kimenetele nem csupán forgalomtechnika kérdése; a jelzőtáblázás minden kistérségi útra (autópályától az alárendelt utakig) kiterjedő lehet, költségkihatása több milliós nagyságrendű, az elért eredmény kétes, alig érzékelhető és hátrányai is lennének.

Fenti összefoglalóból következik – illetve a BAUCONSULT Kft. tanulmánya is erre mutat rá - hogy **egzakt megoldás alapvetően fejlesztés árán**, és/vagy a távolsági fuvarozás jogszabállyal történő autópályára „kényszerítésével”, a telephelyek városon kívül helyezésével lesz lehetséges. Mindenképpen célirányos fejlesztést jelentene a Déli M 1-es autópálya csomópont megvalósulása, és a város mindkét oldala mentén elkerülő (tehermentesítő) út létesítése. Jelen úthálózat mellett és szabályozási lehetőségek korlátai között csak javaslattevő, tájékoztató jelzésrendszer alkalmazható, mely mintegy felhívja a figyelmet a belvárost jobban elkerülő útvonalra, javasolva annak igénybe vételét. A város új rendezési terve már jelzi az elkerülő út nyomvonalát. A tehermentesítő út megjelenése a város szélére települt nehéz szállítójárműveket foglalkoztató cégek megközelítését kívülről, és nem a város belső főútjainak átkelési szakaszairól biztosíthatná.

Fentiekből kiderül, hogy két alapvetően fontos beruházásra van szükségünk: a Mosonmagyaróvár „alatti” DK-i M1-es autópálya elmaradt csomópontjának megépítésére, és egy, a várost szorosan elkerülő tehermentesítő út megvalósítására. Előzőt ígérték, utóbbihoz pedig megfelelő önkormányzati forrás nem áll rendelkezésre.

Mosonmagyaróvár, 2007. 04. 10.

Rongits József
Polgármesteri Hivatal Városfejlesztési Osztálya
vezető főtanácsos
rongits.jozsef @ mmovar-ph.hu

Kapják:

1. Címzett
2. Dr. Illés Zoltán / illes.zoltan@fidesz.hu
3. Dr. Orosz Sándor, 1358 Budapest, Pf. 132 / sandor.orosz@parlament.hu
4. Lukács András, 1465 Budapest, Pf. 1676 / kamionstop@levegő.hu.
5. Sólyom Tibor, önkormányzati főtanácsadó (helyben)

Irattár