

Szám: 2-15/2013.

K I V O N A T

***a Tolna Megyei Önkormányzat Közgyűlése 2013. december 20-i
ülésének jegyzőkönyvéből***

**A Tolna Megyei Közgyűlés 59/2013. (XII. 20.) közgyűlési
határozata a Nemzeti Közlekedési Stratégia tárgyában:**

- 1.) A Tolna Megyei Önkormányzat Közgyűlése a Nemzeti Közlekedési Stratégia véleményezését a határozat melléklete szerinti tartalommal jóváhagyja.
- 2.) A Tolna Megyei Önkormányzat Közgyűlése felkéri Elnökét, hogy a Nemzeti Közlekedési Stratégiára vonatkozó véleményt a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ részére határidőben megküldje.

Felelős: dr. Puskás Imre, a Közgyűlés elnöke

Határidő: 2013. 12. 21.

k.m.f.t.

***dr. Puskás Imre sk.
a Közgyűlés elnöke***

***dr. Bartos Georgina sk.
megyei főjegyző***

A kivonat hitelül:

Ist Istekker Lília

Nemzeti Közlekedési Stratégia véleményezése

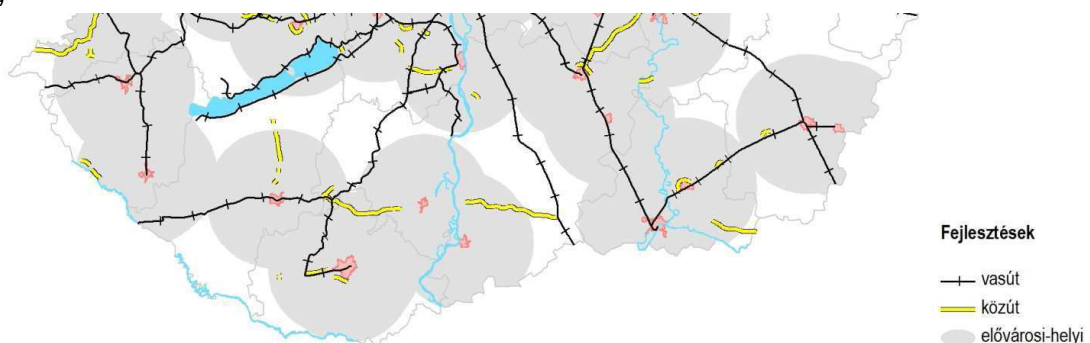
Átfogó észrevételek, főként a stratégiai dokumentumhoz kapcsolódóan:

1. „A vízi közlekedésen belül a hajózhatóság terén az elmúlt évtizedben nem történt érdemi változás. Továbbra is **a legfontosabb feladat a Duna – mint Helsinki folyosó – 2,5 m merülésű 1300-1600 tonna hordképességű hajókkal történő hajózhatóságának biztosítása.** Jelenleg ennek a Magyarországot érintő Duna szakasz nem tesz eleget, mivel a hajók a vízjárástól függően az év felében-kétharmadában csak merülési korlátozással közlekedhetnek. **A meglévő kikötők kapacitása és sűrűsége nem megfelelő,** csakúgy, mint a szolgáltatások színvonala, ami szintén jóval alacsonyabb a fejlett EU tagállamok átlagánál.” – a meder kotrása önmagában Gönyűnél sem oldotta meg a merülési mélység problémáját, ugyanis azóta folyamatosan csökken a vízszint.
2. „Az állami közutak kiépítettsége magas fokú, az úthálózat több mint 98 %-a valamilyen burkolattal ellátott – ez legmagasabb arányban aszfalt-, és bitumen borítást jelent. A kiépítetlen, földutak hossza harmada a nyugat-európai szintnek, ráadásul ezeknek az utaknak a burkolása lassan halad. **Arányaiban a legtöbb földút Bács-Kiskun megyében, Pest és Tolna megyékben található.**” – az NKS nem kínál fel megoldást a problémára.
3. „A **települési elkerülő- és tehermentesítő utak** építése jelentősen felgyorsult az uniós források megjelenésével. Az elmúlt tíz évben főként a nagyvárosok és az elsőrendű főútvonalak mentén fekvő települések elkerülő útjait fejlesztették, legnagyobb arányban a 4. számú főút mentén és a keleti országrészben Borsod-Abaúj-Zemplén, Szabolcs-Szatmár-Bereg, Békés és Bács-Kiskun megyékben. Ugyanakkor megállapítható, hogy a hiányzó elkerülő utak miatt sok településen kell erős átmenő közúti forgalommal és ennek következtében nagy zaj- és légszennyezéssel számolni. A környezetterhelés annál is inkább tovább növekszik, mivel nem csak maga a közúti forgalom, de részesedése - a mód szerinti megoszlásban - is tovább nő.” – ez Tolna megyében elsősorban Dombóvár, Szekszárd (déli elkerülő) és Tamási esetében okoz gondot.
4. „Területfejlesztési szempontból kiemelkedő jelentőségű a nagy folyóinkon átívelő hidak szerepe. 2003-ban átadták a szekszárdi Szent László hidat, 2007-ben a dunaújvárosi Pentelei-hidat, 2008-ban pedig a M0-ás északi átkelési lehetőségét, a Megyeri-hidat a Dunán, illetve 2002-ben az M3-as

polgári és 2011-ben a Móra Ferenc hidat (M43) a Tiszán. E hídfejlesztések ellenére **a rév- és kompközlekedés szerepe és szükségessége nem csökkent.** A Duna és a Tisza esetében is található ún. hídmentes területek, ahol napjainkban is nélkülözhetetlen a révátkelések megléte a mellékúthálózaton történő közlekedés érdekében. Az 1990-es évek óta folyamatosan támogatta a mindenkor kormányzat e közlekedési mód fenntartását és működését, sőt 2020-ig tartó fejlesztési stratégia is készült további átkelők létesítése céljából.” – Tolna megyében Pakson, Gerjenben és Fadd-Domborinál működik kompátkelő.

5. „A vízi közlekedésben fő folyosó a Duna, melyen az áruszállítás mellett a turisztikai és hivatásforgalmú személyszállítás is megjelent. Jelenleg a Duna hajózhatósága is korlátozott, nem lehet az év egészében áruszállítási folyosóként használni. Hazánkban a kereskedelmi hajózás csak a természettől adott vízi utakat veheti igénybe, ezért vízi út „hálózatunk” – összekötő elemek híján – lényegében nem hálózat. A kisebb folyókon, illetve nagyobb tavainkon (Balaton, Velencei-tó, Tisza-tó) jelenleg turisztikai jellegű személyszállítás, hajózás bonyolódik le. A vízi közlekedés területén a járműpark elavultsága mellett **problémát jelent a megfelelő színvonalú és szolgáltatást nyújtó (kombinált áruszállítást biztosító) kikötők hiánya.** Az elmúlt években a vízi közlekedés területén dolgozó szakemberek képzése megszűnt.” – Tolna megyében teherhajók kikötésére alkalmas kikötővel 3 település rendelkezik: Dunaföldvár, Paks, Fadd-Dombori.
6. „A helyi önkormányzatok tulajdonában lévő közutakat, azok felújítását a helyi önkormányzatoknak saját költségvetéséből kell finanszírozni. Jelentős forgalmú utak esetében indokolt lehet a központi költségvetés hozzájárulása, szakmai feltételrendszerrel szabályozott pályázati lehetőséggel, vagy normatív támogatással.” – az önkormányzati tulajdonban lévő utak felújítása csak kizárólag önkormányzati finanszírozásból nem megoldható

7. „



– az ábra nincs összhangban a térképi melléklettel: M9-es (itt csak Dvár-Bonyhád van), a paksi vasútvonal (itt fejlesztésre kijelölt, de a térképi mellékletben nincs megjelölve).

8. „Kiemelt turisztikai potenciálok: Balaton

- A Balaton elérése több irányból is (délről és haránt irányban is) gyorsul vasúton, közúton, ha magántőke bevonható, akkor légi úton is Sármellék fejlesztésével.
- A Balaton turisztikai jelentősége miatt a régió belüli elérhetőségen belül a kerékpározás feltételeinek fejlesztése kerül a fókuszba.” – ehhez kapcsolódhatna a Sió mentén a kerékpárút.

Javaslatok további beruházásokra:

- 6. sz. főút 11,5 tonnás tengelyterhelésű burkolaterősítése Szekszárd és Pécs között;
- 61. sz. főút felújítása;
- Sió-híd felújítása Sióagárdnál;
- Dombóvár északi elkerülő megépítése, az M9 északi nyomvonala mentén;
- Tamási elkerülő út (65. sz. főút);
- Szekszárd déli elkerülő út;
- 6. és 65. sz. főút csomópontjában körforgalom kialakítása
- Szekszárd Keselyűsi út M6 csomópontig tartó szakaszának 4 sávosítása;
- Paks elkerülő út;
- Paksi Atomerőmű és M6 Paks-Dél csomópont közötti összekötő út megépítése;
- Sárbogárd-Baja vasútvonal villamosítása;
- Dombóvár-Bátaszék vasútvonalak korszerűsítése a menetidő csökkentése, ezáltal a vasút jobb kihasználtsága érdekében;
- Vasútállomás fejlesztése Szekszárdon;
- Gemenci kisvasút meghosszabbítása Szekszárd vasútállomásig;
- a teljes Sió töltésen kerékpárút kiépítése;
- Dombóvár-Tamási-Lepsény kerékpárút megépítése a régi vasútvonal elemeinek felhasználásával;
- Bátaszék-Szekszárd-Fadd-Dombori kerékpárút megépítése;
- Szekszárd-Kakasd kerékpárút megépítése;
- Szekszárd-Őcsény-Decs kerékpárút megépítése;
- Paks-Dunaszentgörgy kerékpárút megépítése;
- Paks-Dunakömlőd kerékpárút megépítése;
- Dombóvár-Attala kerékpárút megépítése.

Az egyes koncepciókhoz kapcsolódó észrevételek:

NKS Vízi közlekedés koncepciója

A tanulmány fellendülést vetít előre mind a motoros kishajózás, mind a sport és turisztikai célú vízi járművek tekintetében. (A motoros kishajók üzemeltetése a Balatonon továbbra sem tervezett)

Ugyanakkor a koncepció nem tartja reális fejlesztésnek a Sió szabályozását zsilipekkel az egyenletes vízhozam érdekében. Enne az álláspontnak a felülvizsgálata mindenképpen indokolt!

A Sió rendszeres vízellátása és hajózhatóvá tétele (tervezett zsilipekkel, tározó tavakkal) az alábbi előnyökkel jár:

- Balatoni turizmus alternatív programjai, elő-és utószezon hasznosítása
- Komplex turisztikai csomag kínálat a vízi sportok és a Sió töltésen tervezett 62.sz.országos kerékpárúttal
- Kishajó forgalom lehetséges beindítása, személyszállítás (korlátozott áruszállítás)
- Öntözési lehetőségek biztosítása a kiváló adottságú termőterületek mentén

NKS kerékpáros közlekedés koncepciója

Sok felvetést tartalmaz elsősorban megvalósult nyugat-európai példák alapján, de kevés konkrétumot. Szükséges lenne megtervezni és meghatározni (a közúthálózathoz hasonlóan) az úthálózat fejlesztésének végleges számozási rendszerét és a lehetséges megvalósulási, prioritizált építési sorrendet.

Nyilvánvaló, hogy elsőbbséget az Euro-Velo és az országos szakaszok jelenthetik, de ezek ütemezését is célszerű központilag meghatározni, hogy a kapcsolódó turisztikai fejlesztések is tervezhetőek legyenek.

Ezen túlmenően ez meghatározná a csatlakozó regionális kerékpárút fejlesztéseknek az értelmes ütemezését is.

NKS vasúti közlekedési koncepciója

Korábbi ismeretek szerint nyomvonal változatok vizsgálata zajlott a Pusztaszabolcs-Dombóvár útvonalon. Az NKS a jelenlegi nyomvonal fejlesztését tartalmazza, Tolna megye szorgalmazta az új útvonalat Tamási érintésével.

Az NKS említi a déli nyomvonalak vizsgálatát a Szabadka-Fiume hálózat szempontjából. Célszerű lenne az érintett regionális vonalakat (Bátaszék-Dombóvár) is országossá minősíteni és fejleszteni.

A használaton kívüli korábbi MÁV nyomvonalak felhasználása kerékpárhálózat elemeként reális lehet a közeljövőben: pl.: (Dombóvár – Tamási – Lepsény)

Nem derül ki, hogy a keskeny nyomtávú vasutak fejlesztésére lesz-e lehetőség: pl.: (Gemenci kisvasút korszerűsítése, pályahosszabbítás Szekszárdig)

Az NKS nem foglalkozik az esetleges nagysebességű vasútvonal tervezett nyomvonalával sem.