



Feljegyzés Domahidi Emma irodavezető asszony részére

Tárgy: Czuczor Gergely képviselő előterjesztése

Tisztelt Irodavezető Asszony!

Tárgybani előzményeket az alábbiakban foglalom össze:

Budaörs közúthálózatán a 2006-ban készült és 2008-ban módosított felmérő tanulmány alapján 3231 db közúti közlekedési jelzőtábla volt telepítve. Jegyző úr 2010. áprilisában elrendelte, hogy a közterület-felügyelet 2010. tavaszán vizsgálja felül a közúti jelzőtáblák helyzetét, darabszámát, műszaki állapotát, esetleges funkcióbetöltő szerepének szükségességét.

A közút forgalmi rendjét a közút kezelője alakítja ki az 1988. évi I. törvény, a „közúti közlekedésről” szóló törvényben foglaltak alapján. Budaörs közigazgatási területén négyféle tulajdonban lévő út található. Az országos közúthálózathoz tartozó számmal ellátott utak tulajdonosa a Magyar Állam, kezelője a Magyar Közút Kht. Közép-Magyarországi Regionális Főmérnöksége Tárnoki Üzemmérnökség.

Az önkormányzati tulajdonban lévő utak kezelője Budaörs Város Önkormányzatának Jegyzője. A Magyar Állam tulajdonában lévő utak közül az Állami Autópálya Kezelő a másik nagyobb csoport. Végezetül van néhány magánút, / pl. Hold utca/, de ezeken elenyésző számú közlekedési jelzőtábla található.

A közúti jelzőtáblák döntő többsége az útépitésekkel összefüggő forgalomtechnikai terv alapján került kihelyezésre, mely forgalomtechnikai terveket a Nemzeti Közlekedési Hatóság megfelelő hatáskörrel és illetékességgel rendelkező szervezeti egysége hagyott jóvá. Az önkormányzati tulajdonban lévő útszakaszok súlykorlátozásával összefüggő jelzőtáblák a 20/2006. ÖKT számú, „a 10 tonna megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó tehergépjárművek helyi közútra történő behajtásához szükséges közútkezelői hozzájárulás kiadásáról” szóló önkormányzati rendelet és a hozzá kapcsolódó 115/2009.(V.21.) ÖKT számú „10 tonna súlykorlátozású jelzőtáblával védett utcák” tárgyú határozata alapján kerültek kihelyezésre.

A hivatkozott törvény 34. § (2) bekezdése azt is kimondja, hogy a „forgalmi rendet-a forgalmi körülmények vagy a baleseti helyzet jelentősebb változása esetén, de legalább ötévenként- a közút kezelőjének felül kell vizsgálnia, és ha szükséges, módosítania kell.” A Városépítési Iroda és elődje a Műszaki Osztály ennek szellemében alakított ki kisebb módosításokat, változtatásokat a forgalmi renden, az elmúlt években. A szakiroda minden módosítás előtt kötelező érvénnyel figyelembe veszi a többször módosított 1/1975.(II.5.) KPM-BM együttes rendeletet „a közúti közlekedés szabályairól” /KRESZ/.

A táblák felülvizsgálata és a forgalmi-közlekedési tapasztalatok alapján a Városépítési Iroda javaslatot tett a lakó-pihenő övezet táblák kicserélésére 30 km/óra sebességkorlátozású zónák eleje-vége táblákra a következő indokok alapján:

A 39/A. § alapvető ellentétben áll a 20/2006 ÖKT „a 10 tonna megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó tehergépjárművek helyi közútra történő behajtásához szükséges közútkezelői hozzájárulás kiadásáról” szóló önkormányzati rendelettel és a hozzá kapcsolódó

115/2009.(V:21.) ÖKT számú „10 tonna súlykorlátozású jelzőtáblával védett utcák” tárgyú határozattal. Az (1) b/ pont szigorúbb, a c/ d/ g/ pontok megengedőbbek, mint az ÖKT rendelet által megszabott 5 tonna súlyhatár.

A lakó-pihenő övezeti táblák ellentmondásban vannak a súlykorlátozást előíró rendelettel.

A súlykorlátozó rendelet nagyobb védeltséget biztosít a védendő utcák számára, mint a lakó-pihenő övezeti tábla. Itt ugyanis minden esetben (a kék fényű megkülönböztető jelzést viselő járművek és a sárga fényű megkülönböztető jelzést viselő, kommunális szemétszállítást szerződéses alapon végző járművek kivételével) az 5 tonna össztömeg feletti járműnek behajtási engedélyt kell kérnie, amely díjfizetési kötelezettséggel jár, ellenőrizhető, és megszegés esetén egyértelműen szankcionálható. Ugyanakkor mód van arra, hogy a szállítókkal, építetőkkel megértetjük, hogy az úttest és a környezet védelme érdekében minél alacsonyabb össztömegű járművel fuvarozzanak. A település döntő részére a 35-40 tonna össztömegű betonszállító gépkocsikat /mixer/ csak félterheléssel engedjük be, és a fuvarleveleket gyakran ellenőrizzük. A lakó-pihenő övezetben folyó építkezéshez a KRESZ 39.§ e pontja szerint ellenőrizhetetlenül behajthatnak teljes terhelésű mixerek és nehéz járművek. Nem is beszélve azon esetről, amikor a lakó-pihenő övezethez vezető útvonal jó része normál 5 tonna védettségű, és a sofőr arra hívatkozik, hogy lakó-pihenő övezetbe hajt be.

A 20 vagy 30 km/óra sebességgel való tartós közlekedés gyakorlatilag betarthatatlan, nem is beszélve az ellenőrizhetőségről. Az is gyakorlati tapasztalat, ha egy területen nagyon sok ilyen tábla van kihelyezve, a dolog értelmét veszti, a közlekedők nagy része figyelmen kívül hagyja, egyáltalán nem éri el a kívánt hatást. Ezért csak igen indokolt esetben való kihelyezését javasoljuk.

A tartósan alacsony fordulatszámon működő motorok, még a legkorszerűbbek is, fajlagosan jóval nagyobb mennyiségű károsanyagot bocsátanak ki, mint a normál üzemi fordulatszámon működő motorok. A pillanatnyi üzemanyagfogyasztást kijelző autók esetében ez jól megfigyelhető.

A 39. § (3)b pontja gyakorlatilag betarthatatlan, mert az esetek döntő többségében a helyhiány miatt nem lehet az utcákban szabályos parkolókat kijelölni.

A 2010. májusában tartott TFVB ülés, majd az azt követő képviselőtestületi ülés résztvevői nagy többséggel elfogadták az érveket, és meghozták a 195/2010.(V.28) számú határozatot...

Budaörs 2011. június 10.

Tisztelettel:



Lévay Emő
csoportvezető