

VI. 362 / 2025.

J E G Y Z Ő K Ö N Y V

**készült Tatabányán, Komárom-Esztergom Vármegye Közgyűlésének
2025. november 27-én 9 óra 15 perckor,
a Komárom-Esztergom Vármegyei Önkormányzati Hivatal
Tatabánya, Fő tér 4.
I.emeleti Nagytanácstermében tartott
közmeghallgatásáról**

KOMÁROM-ESZTERGOM VÁRMEGYE KÖZGYŰLÉSE

VI. 362 / 2025.

J E G Y Z Ő K Ö N Y V

**készült Tatabányán, Komárom-Esztergom Vármegye Közgyűlésének
2025. november 27-én 9 óra 15 perckor,
a Komárom-Esztergom Vármegyei Önkormányzati Hivatal
Tatabánya, Fő tér 4.
I.emeleti Nagytanácstermében tartott
közmeghallgatásáról**

<u>Meghívottak:</u>	Popovics György	megjelent
	Borsó Tibor	megjelent
	Zoltai Dániel	megjelent
	Vajda Bence	megjelent
	Gyuga Mihály József	megjelent
	Vuts Norbert	megjelent
	Hégli Krisztián Zoltán	megjelent
	Bánhidi László	megjelent
	Nunkovics Tibor	megjelent
	Lusztig Péter	megjelent
	Salkovics Róbert	megjelent
	Ábrahám Barnabás	megjelent
	Lantos János	megjelent
	Kaszás Tamás	megjelent
	Tarr-Pintér Dániel Róbert	nem jelent meg

(összesen: 15 fő közgyűlési tag képviselőből, 14 fő közgyűlési tag képviselő vett részt az ülésen – a mellékelt jelenléti ív szerint)

jelen vannak továbbá:

Dr. Veres Zoltán, vármegyei jegyző
Torma Nikoletta, aljegyző
a vármegyei önkormányzati hivatal munkatársai
meghívottak

A közmeghallgatás 9 óra 18 perckor kezdődött.

Popovics György, a közgyűlés elnöke

Megállapítom a közmeghallgatás határozatképességét. A 15 fő képviselőből 13-an jelen vagyunk, tehát a közmeghallgatás határozatképes.

(Távol van: Nunkovics Tibor és Tarr-Pintér Dániel Róbert)

Felhívom a figyelmüket, hogy a határozatképesség fenntartására végig szükség van a közmeghallgatás során.

Tisztelt Közgyűlés! Tisztelt Jelenlévők!

A 2025. évi közmeghallgatás témájaként a „Tájékoztató az M1 autópálya bővítéséről” című napirend került meghatározásra.

Kérem a Tisztelt Közgyűlést, hogy értsen egyet a közmeghallgatás napirendjével.

A szavazás előtt azonban megkérdezem, van-e valakinek kérdése vagy észrevétele a napirenddel kapcsolatban?

Ilyet nem látok, akkor szavazhatunk, indítható a szavazás, egyszerű többség szükséges.

A vármegye közgyűlésének 13 fő jelen lévő tagja **13 igen** szavazattal a következő határozatot hozza:

117/2025. (XI.27.) számú közgyűlési határozat

Komárom-Esztergom Vármegye Közgyűlése

a 2025. november 27-ei közmeghallgatásának napirendjét a következők szerint állapítja meg:

Tájékoztató az M1 autópálya bővítéséről

Határidő: azonnal

Felelős: Popovics György, a közgyűlés elnöke

Előadó: Kozári György, az MKIF Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. műszaki vezérigazgató-helyettese

Napirendi pont: Tájékoztató az M1 autópálya bővítéséről

Popovics György, a közgyűlés elnöke

Köszöntöm a napirend előadóját, Kozári György műszaki vezérigazgató-helyettes Urat és Szimicsku László kommunikációs igazgató Urat, az MKIF Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. képviselőjében. Köszönöm, hogy elfogadták a felkérést, és akkor azt beszéltük meg, hogy Szimicsku László Úr fogja kezdeni. Kérem, hogy a mikrofont állítsák be az Igazgató Úrnak.

Szimicsku László, MKIF kommunikációs igazgató

Jó napot kívánok mindenkinek! Kezét csókolom! Köszönjük szépen a meghívást, és hogy itt lehetünk Önökkel. Minden egyes meghívásnak örülünk, és fontos, hogy Önök is, illetve önökön keresztül azok, akik a megyében élnek, hiteles és pontos információhoz jussanak arról a beruházásról, amely - nyugodtan mondhatjuk, hogy - a magyarországi közútfejlesztés jelen pillanatban legnagyobb projektje. Az M1 autópálya főpályájának a bővítése 2025. szeptember 1-jén indult, de az előkészítő munkálatok már tavaly ősszel megindultak. Ez többek között a védett növények áttelepítését jelentette, a közműveknek a feltérképezését, voltak próbacölöpözési munkálatok, lőszermentesítést kellett végezni, régészeti feltárásokat. Tehát már több mint egy éve dolgozunk az M1 autópályának az előkészítésén. A főpályán szeptember elsejével indultak a munkálatok. Hogy miről beszélünk? 78 kilométer hosszan az M0 és a 94-es kilométerkő között, a Concó pihenőnél lévő kilométerkő közötti szakaszon bővül az M1-es

kétszer három forgalmi sávra, plusz oldalanként egy teljes értékű forgalmi sávként használható, úgynevezett intelligens leállósávra.

Ez azt jelenti, hogy ez az intelligens leállósáv pontosan ugyanolyan széles lesz, mint a forgalmi sávok. Nem tudom tudják-e, hogy egy autópályán a forgalmi sáv szélessége az 3 m 75 cm. Az üzemi leállósáv a normál autópályákon 3 méteres. Ez a kibővített M1-esen gyakorlatilag 75 cm-rel szélesebb lesz, és ez azt jelenti, hogy digitális táblák segítségével ezt a forgalmi sávot, hogyha baleset van, nagy a forgalmi dugó, munkavégzés van, vagy bármi ezt indokolja, akkor meg tudjuk nyitni. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy amikor kész lesz a bővítése az M1-esnek, akkor az M0 és Concó pihenő között akár kétszer 4 sávon is tud haladni majd a forgalom az M1-esen. Kétszer három sávról beszélünk, kétszer négy sávról, attól függ, hogy milyen kontextusban említjük ezt, de valójában a csomópontok esetében ez még szélesebb pályát jelent, hiszen most a le és felhajtó ágak az üzemi leállósávból, illetve abba érkeznek be, de a csomópontok esetében az ITS sáv mellé lesz még egy sávunk, tehát ezeken a részeken akár kétszer 5 sáv is rendelkezésre áll majd az utazók részére. Amikor a sajtóban hallják az M1 bővítését, akkor sokszor csak azt hallhatják, hogy bővítik az M1-est sávokkal, és hogy igazából a bővítés ennyi, de nem ennyi.

Egészen komoly rendszerszintű bővítésről beszélünk az M1-es bővítése kapcsán, és hogy mennyire rendszerszintű, néhány számot hadd mondjak Önöknek. 72 darab meglévő hidat, felüljárót kell átépítenünk, mert a kiszélesített pálya nem fér el ezek alatt. 11 meglévő csomópontot fogunk korszerűsíteni, 4 új külön szintű csomópontot is kialakítunk. Ami Komárom-Esztergom vármegyét érinti, megújul majd a Tatabánya-Óváros csomópont, a Tatabánya-Újváros csomópont és a tatai csomópont is. Az összes pihenőhelyet családbaráttá alakítjuk, lesz 300 új kamionparkoló, ami Önöket érinti ebben a megyében, az a Harkályos, a Turul és a Remeteségi pihenőhely, ezek mindegyike megújul, ráadásul a Remeteségi komplex pihenőhely, a komplex pihenő a mi olvasatunkban és a mi szakkifejezésünkben azt jelenti, hogy ott van valami plusz szolgáltatás is, például benzinkút. Tehát a Remeteségi komplex pihenőhely esetében 74 új kamionparkolót is kialakítunk majd.

Bővül a bicskei és a komáromi mérnökségünk, és hét szintbeli alcsomópontot korszerű körforgalmi csomóponttá alakítunk. Ez az Önök esetében a komáromi, a tatai és az óbaroki csomópontot jelenti, tehát ezáltal, hogy körforgalommá alakítjuk ezeket a felhajtási lehetőségeket, dinamikusabbá tudjuk majd tenni a közlekedőknek az életét. Két nagyon fontos része van még ennek a komplex fejlesztésnek az az, hogy a teljes vízelvezető rendszert és víztározó rendszert rendbe tesszük, kiépítjük a 78 km-es bővítendő szakaszon, és az autópálya mellett élők számára a zajvédő falakat is bővítjük, nem csak a hosszát, hanem a magasságát is.

Jelen pillanatban Tatabánya térségében a mi számaink alapján 3,2 km hosszúságban 11.000.000 m²-en van zajvédő fal. Ez a bővítés után egészen pontosan úgy fog kinézni, hogy 15 km hosszan lesz 77.000.000 m². Ez azt jelenti, hogy a felülete hétszeresére nő, és ötszörösére nő a hossza a zajvédő falaknak. Az M1-es autópálya burkolata is vastagabb lesz. Egy átlagos gyorsforgalmi út Magyarországon nagyjából 20-25 cm-es burkolatvastagsággal bír. A bővítendő M1-esnek a burkolatvastagsága 32 cm lesz. Ez nem csak a teherbírást javítja majd, hanem azt is, hogy adott esetben a jobb burkolat miatt a gördülésnél létrejövő hangok is kevésbé fogják majd zavarni az autópálya mellett élők életét és az autópálya mellett élőket. Az M1 bővítése egy olyan projekt, amely a Bicskéig tartó szakaszon 2028. augusztus 31-ig fejeződik be, a Concó pihenőig tartó rész pedig 2029. augusztus 31-ig. Ez tehát azt jelenti, hogy az első szakaszra három, a maradék szakaszra, tehát a Bicske és a Concó közötti szakaszra pedig további 1 évünk van. Tehát így jön ki a 3+1, vagyis összesen 4 év a bővítés időtartamára.

Mi úgy készültünk erre a mai előadásra, hogy egy nagyon rövid összefoglalást adok az M1-nek a fejlesztésével kapcsolatban. Hoztunk egy 4,5 perces animációt, amit mindjárt levetítünk. Ezen azt fogják látni, hogy a teljesen eredeti kettő forgalmi sáv és üzemi leállósáv állapotból milyen terelések és milyen munkafolyamatok révén jutunk el a legvégén ahhoz az állapothoz, amikor már 2x3 forgalmi sáv lesz, és lesz még egy intelligens leálló sáv is.

Nagyon fontos elmondani, és az animációban fogják majd látni, a kollégáim kialakították a vészhelyzeti leálló öblöket, külön mentési pontokat hoztunk létre azért, hogy a társhatóságok, mentők, tűzoltók, rendőrök, a műszaki mentésben résztvevők föl tudjanak jutni a pályára, hogyha adott esetben reagálniuk kell. Még nem sajtónyilvános, de talán elmondhatom, hogy készülünk plusz kamionmentő beállításával. Két dolgot szeretnénk elkerülni, azt, hogy a műszaki hibás járművek adott esetben akadályozzák az M1-esen történő haladást, a másik pedig az, hogy indokolatlanul a teherforgalom lemenjen a párhuzamos szakaszokra, ezáltal az ott élők és az ott közlekedők életét megnehezítsék. Azt kérem, hogy nézzük meg akkor ezt az animációt, és akkor utána Kozári György műszaki vezérigazgató-helyettes kollégám még néhány szakmai gondolatot megoszt Önökkel, és mi úgy készültünk, hogy inkább a kérdéseknek adnánk át majd a lehetőséget a Gyuri előadása után, mert azt gondoljuk, hogy biztosan van Önökben felvetődő kérdés, észrevétel, és szeretnénk, hogyha erre lenne időben érdemi lehetőségünk reagálni.

Nunkovics Tibor 9 óra 24 perckor megérkezett az ülésre, a továbbiakban 14 fő képviselő van jelen az ülésen.

Animáció bemutatása, mely megtekinthető az alábbi linken:

https://www.youtube.com/watch?v=8_J7MBA8qDk

Szimicsku László, MKIF kommunikációs igazgató

Köszönöm szépen, hogy meghallgatták és megnézték ezt az animációt. Néhány gondolatot még hadd osszak meg Önökkel. 2022. szeptember elsején vettük át 1237 kilométernyi gyorsforgalmi útnak az üzemeltetését a Magyar Államtól, és azóta egy transzparens kommunikációt folytat az MKIF Zrt. Ennek jegyében vagyunk itt, és még egyszer nagyon szépen köszönöm, hogy itt lehetünk. Ezt a transzparens kommunikációt azzal is visszük, hogy minden egyes fontos információt, legyen az a közlekedésre és a forgalomra hatással, vagy legyen műszaki ez a tartalom, ezt megosztunk a közvéleménnyel.

Tisztelettel kérem Önöket, hogy nézzék meg a honlapunkat, kövessék be a social media felületeinket, MKIF az ország útja néven megtalálják bennünket, és minden olyan információt meg fognak ott találni, amely fontos akár az Önök számára, mint közlekedők számára, akár pedig Önöknek, mint képviselő.

Amit szeretnék elmondani ezzel kapcsolatban, indítottunk egy dokumentumfilm sorozatot az M1 bővítéséről, ennek a második része tegnap érkezett meg, a Youtube-on ezt megtalálják. Indítottunk még tavaly ősszel az M1 bővítéséről egy bővítési naplót, amelyben minden egyes fontos lépésről beszámolunk a védett növények áttelepítésétől kezdve egészen a hídmunkálatokig és az éjszakai munkavégzéséig.

Dedikáltan az M1 bővítéséhez készítettünk egy 13 nyelven elérhető olyan honlapot, amelyen minden olyan információ fűnt van, amely az M1-esen történő közlekedéshez szükséges: csomóponti zárások, pihenőhelyek elérhetősége, a vészhelyzeti leálló blokk megközelítése, mit kell tenni, hogyha valakinek valami problémája van, hogyan kérhet műszaki segítséget. Minden egyes információ fűnt van.

Amit még szeretnék elmondani, az egy újdonság, amelyet a magyar közútkezelők még nem léptettek életbe és nem használnak. Most ősz végén, télen, jövő évtől függően attól, hogy hogyan érkeznek meg az eszközök. A magyar közútkezelők közül elsőként mi leszünk azok, akik drónokat is használni fognak majd az útellenőrzési feladatok megkönnyítése érdekében. Tehát igyekszünk és törekszünk arra, hogy a XXI. századnak megfelelő technikai felszereltséggel és innovációval lássuk el azt a feladatot, amely a koncessziós szerződés alapján az állam által ránk ruházott. Én ennyit szerettem volna most röviden még elmondani, és nagyon köszönöm a figyelmüket, és Kozári György műszaki vezérigazgató-helyettes kollégám, akkor elmondanám azt, ami még adott esetben vagy kimaradt, vagy a Komárom-Esztergom vármegye szempontjából fontos információ.

Kozári György, MKIF műszaki vezérigazgató-helyettes

Tisztelettel köszöntök én is mindenkit. Köszönjük szépen, hogy itt lehetünk, és legelsősorban szeretném megköszönni a türelmet, amit a közlekedőktől tapasztalunk. Én nagyon szépen kérek mindenkit, hogy a türelem ne fogyjon el, tartson ki. Nem jobb, nem könnyebb lesz az életünk az elkövetkezendő hónapokban, hanem sajnos ugyanez, ugyanilyen nehézségekkel terhelt időszak néz előttünk ki az M1-es autópálya tekintetében. A térség picit lecsupaszítva a pályát a következő napokban, hetekben a következő események fognak történni. Ma éjszaka, holnap éjszaka elkezdődik az óbaroki csomópontra a műtárgynak az acélszerkezetének a felemelése éjszakai ütemben természetesen. Ez évben még a Turul pihenőhöz felvezető út felszerelte szintén beemelésre kerül. December hónapban ki fog épülni, ugye jelen pillanatban - animáción látták - a 2+1-es terelés az 54-es kilométerszelvénytől van. Ez ki fog épülni a 61-es km szelvényig még ez év decemberében. Viszont, egy jó hírem azért van, hogy az újvárosi csomópontról felhajtóknak lesz lehetősége a jobb pályára átsorolni a Turul pihenőhöz vezető út utáni szakaszon, ott lesz egy üzemi átjáró, azt kiépítették már a kollégáim, ott megkönnyítve a közlekedést át fognak tudni hajtani a jobb pályára. Igaz, onnantól már csak az M0 van, tehát letérni nem lehet, de a Pestre való közlekedést ezzel szeretnék megkönnyíteni. Ugye Tatabánya térségéből, Tatabányáról konkrétan 5-6 ezer jármű halad fel reggeli órákban az autópályára és tart Budapest irányába ezt a forgalmi terhelést a meglévő túlsúfolt balpálya forgalmára szeretnék levenni, és szeretnék ezzel is könnyíteni Tatabánya közlekedését. Ami várható a következő évben, lesznek jellemzően félpályás lezárások, itt gondolok az autópálya alatt felett átívelő hidaknál, azonban az átépítésénél csak és kizárólag szükséges mértékben fogjuk lezárni. Értelemszerűen nem lesz olyan állapot, hogy az összes híd egy időben lezárásra kerül, és mondom még egyszer, a biztonság a legelső. Amint lehet csak félpályában és nagyon muszáj, akkor lesz a teljes zár bevezetve.

Ami a térséget érinti, jelen pillanatban a 61-es és a 85-ös km szelvény között egy lélegző szakasz van, tehát alapvetően az autópálya forgalma terelésmentesen zajlik. Ez jövő tavasszal olyan mértékben fog változni, hogy az ott lévő keresztező utak, miután a közbenső alapozása, támaszpépítése meg fog kezdődni, tehát lokálisan 800 méter egy kilométer hosszan sávelhúzás kerül majd bevezetésre, hiszen azokkal hidakkal is haladni kell. A határidő az rendkívül szoros, ugye 2029. augusztus 31-re el kell készülnünk Concó pihenőhelyig ezzel a 3+1 ITS sávval.

Igazándiból nem is húznám nagyon, mert tudna az ember erről beszélni nagyon sokat a részleteibe menően, de inkább várnám az Önök kérdéseit, megpróbálom megválaszolni, úgyhogy átadnám a szót a kérdezőknek.

Popovics György, a közgyűlés elnöke

Kérdéseknél tartunk. Azt kérem képviselőtársaimtól, mivel készítünk felvételt, hogy ebből egy összefoglalót tudjunk a helyi televíziókra, internetre készíteni, hogy egy kicsit hangosabban a szokásosnál hangozzék el a kérdés, hogy a kamera mikrofonja ezt a kérdést rögzíteni tudja. A vendégeinknek van mikrofonjuk, tehát azért nekik nem kell hangosabban beszélni.

Vajda Bence, képviselő

Jó napot kívánok! Tisztelettel köszöntöm az MKIF kollégáit, most már a többedik alkalommal találkozunk személyesen is. A kérdésem az arra vonatkozna, megköszönve az Önök és a kollégáik munkáját, és Önöknek legalább ugyanannyi türelmet és balesetmentes munkavégzést kívánunk, mint ahogy magunknak balesetmentes közlekedést. A komáromi csomópont átépítését említették. Ha jól értem, ez teljes zárat fog jelenteni, ameddig átépítésre kerül, hogyha teljes zárat fog jelenteni. Mikorra várható ennek az elkezdése, és tervezetten mennyi ideig fog tartani a komáromi csomópont átépítése? Ez lenne a kérdésem, és majd hozzászólásom is lenne, de az majd a második körben. Köszönöm.

Borsó Tibor, a közgyűlés alelnöke

Köszönöm szépen. Én is már többször voltam és megnyugtató a munkálatok elkezdése óta megnyugtató az a biztonság, amit Önök végeznek, meg az a kommunikáció. Sokat járunk a településeken és sok kérdés van, főleg Vértesszőlős települést érintette volna nagyon kedvezőtlenül a kamionok bizonyos forgalmi akadály esetén le tudnak térni az útról.

A vármegye tagja a Területi Védelmi Bizottságnak, és ott a Rendőrfőkapitány úr jelezte, hogy annyira jól vigyázzák az autópályát, hogy ne térjenek le, hogy még az Önök autóit is majdnem megbüntették. Az a lényeg, azt akarom kifejezni, hogy alapvetően azt érzik a települések, hogy amit Önök ígérték, hogy nincs kamionos leterelés, ez tényleg valóság is. Ezt nagyon szépen köszönjük.

Aki ismeri az autópályát, és most már azt mondom, hogy a közlekedés szempontjából, ha lelassul a forgalom, akkor kicsit biztonságosabbá válik. Viszont van egy tényező, amit nem tudunk előre se Önök, sem mi biztosítani, az pedig a téli közlekedésnek a problémái. Tehát itt vannak azért dombok ezen az autópályán, óriási a kamionforgalom, és a téli időszakban, fagyos útviszonyok, vizes útviszonyok, havas útviszonyok közepette, ha valami baleset történik, akkor viszont óriási a dugó. Tehát ugye ezt örömmel hallottam, hogy kommunikációs vezető úr elmondta, hogy készültek a mentési munkálatokra. Egy picit ez a téli útviszonyok közötti közlekedésnek, főleg a kamionokat érintő, mert hogyha a kamion keresztbe fordul, aki közlekedik ezen a részen, főleg a terelt részen azért óriási veszélyekkel járhat, hogyha még egy 80 km-es sebességnél is, hogy erre van-e valami elképzelésük, hogy ilyen esetekben mit hogyan tudnak csinálni? És azt szeretném még mondani, hogy köszönjük szépen, hogy a vármegyei rendőrséggel szoros kapcsolat van, és nagyon jó együttműködés, és még úgy is, hogyha vármegyéhez tartozó útnál történik baleset, akkor a pesti kollégákat könnyebben eléri, és akkor oda tudnak jönni és helyszínelni, és segítenek ebben, úgyhogy köszönöm szépen.

Nunkovics Tibor, képviselő

Üdvözlöm a jelenlévőket! Nekem az lenne a kérdésem, lehet, hogy itt az elején lemaradtam, ha jól értettem az Úrtól, akkor 2029. augusztus 31-ig kell átadni a Concó pihenőig?

Popovics György, a közgyűlés elnöke

Az a Bábolna, ácsi pihenő a Concó, hogyha valaki nem tudná.

Nunkovics Tibor, képviselő

Igen, és az lenne a kérdésem, hogy Komárom-Esztergom megyében is már az elejétől kezdődik, tehát már a következő napokban kezdődik ez a felújítási munkálat, vagy Pest megyétől haladnak kifelé, tehát hogy ez hogy fogja érinteni a megyei szakaszt? Illetve Tarján és Tatabánya között a 1119-es úton, ami Bajnát, most már ugye Bajnáig tart a 103-as, vagy Bajnán megy át, és akkor onnantól ez az új út ez most már a 1119-es nevet viseli ez Bajnát köti össze Tatabányával, és Tarján és az óvárosi lehajtó között folynak már egy ideje munkálatok. Ez már a bővítésnek a

része-e? Ugye itt egy híd van pont, amit említettek, hogy ugye lesz 70 egynéhány híd is, amit ki kell bővíteni, tehát hogy ez ennek a felújításnak a része, és várható-e még itt majd nagyobb fennakadás ezen az úton? Ugye elég sokan közlekednek, akik Tatabányára jönnek dolgozni a mi térségünkből, Esztergom, Bajna környékéről. Várható esetleg a későbbiekben majd valamilyen nagyobb terelés, amikor majd egyáltalán nem lehet áthajtani? Ha igen, akkor esetleg tudjuk ennek a dátumát, hogy fel tudjanak rá készülni a dolgozni járó polgártársaim.

Lusztig Péter, képviselő

Én is azon kalandorok közé tartozom, akik megpróbálták Budapestre eljutni ezen az M1-es autópályán, és hétvégén egészen remekül lehetett közlekedni. Én azt látom, és hallok is másoktól, hogy időnként nem látják a dolgozókat az útszakaszokon. Erre vonatkozik a kérdésem, vannak-e munkaerő problémáik, alvállalkozókkal végeztetik, a határidő mennyire lesz tartható és nem lehet-e rövidíteni? Most az egy másik kérdés, hogy nem fog-e javulni a helyzet, mert ugye most ott tartunk, hogy nem lehet lemenni az M0-ásig, ugye?

Szimicsku László, MKIF kommunikációs igazgató

Csak az átterelt sávból nem.

Lusztig Péter, képviselő

Csak az átterelt sávból nem. Jó, de hát akkor erre van valami tábla?

Szimicsku László, MKIF kommunikációs igazgató

Igen, igen.

Lusztig Péter, képviselő

Jó, azt akkor én nem vettem észre. Köszönöm szépen, ennyi lett volna.

Popovics György, a közgyűlés elnöke

Megkérdezem, hogy további kérdés?

Gyuga Mihály, képviselő

Köszönöm szépen Elnök Úr. Mint felhasználó, illetve rendszeres autópálya használó szeretném megkérdezni, hogy rendszeresen tapasztalom azt a külső sávban haladóként, mert egyébként a belső sávban szeretnék haladni, de nem tudok ott haladni, mert a 80-as tábla egész végig gyakorlatilag Győrig szinte lekorlátozza a forgalmat, és azt tapasztalom, hogy a 80-at szinte senki nem tartja be, sokkal többel mennek. Tehát 100-110, de esetenként a 120-as tempót is észlelem, és úgy gyakorlatilag oszlopba, sorba mennek ezzel a tempóval az autósok. Én úgy gondolom, hogy rendkívül balesetveszélyes, és igazából a hatékonysága ennek a plusz sebességnek egyébként abszolút nem igazolja magát, mert semmivel sem ér előbb gyakorlatilag a célba, mert a feltorlódások ennek arányában sokkal gyakoribbak. Szeretném megkérdezni, hogy azokat a forgalomellenőrző, tehát traffipaxok és trafiboxok, azok át vannak-e állítva a 80 km-es, illetve adott helyen a 60 km-es sebességkorlátozás mérésére, illetve vannak-e plusz olyan mérőegységek beállítva az Önök részéről, ahol ezt igenis meg tudják követelni, azt, hogy ne legyen ezen a szakaszon vagy ezeken a szakaszokon olyan mértékű sebességtúllépés, ami tényleg balesetveszélyes. Köszönöm szépen!

Ábrahám Barnabás, képviselő

Köszönöm szépen a szót Elnök Úr, én is köszöntök mindenkit! Nekem egy teljesen más, természetvédelmi jellegű kérdésem lenne, ez még viszonylag az építkezés korai fázisában történt, csak most tudom feltenni a kérdést. Ahogy itt megyünk a Skála Sztráda felé, Burger

King, satöbbi, ott van egy felüljáró, alatta megy a vasút, meg ugye autóút. Na most ott gyerekkoromból is emlékszem rá, hogy ilyen gyönyörű nagy fák voltak, ott lényegében minden csontig le lett tarolva, nyilvánvalóan a bővítés miatt. Viszont a részletes beszámolóban közölték azt, hogy sok védett növényt, például áttelepítettek. Na most, a mai technikával már nagy fákat is át lehet telepíteni. Miért nem inkább áttelepítés történt? Ráadásul én most itt a sztrádás példát mondom, de hát feltételezem, hogy ilyen mintázat alapján ugye máshol is így jártak el, de hát ezeket a nagy fákat is át lehet például csoportosítani úgymond, vagy telepíteni. Úgyhogy az én kérdésem az erről szólna majd.

Popovics György, a közgyűlés elnöke

Köszönöm szépen! A kérdéseket lezárom, én fogok utoljára kérdezni most, nem látok több kérdést. Az egyik kérdésem az, hogy a pihenők, ahol nincs kihajtás, azok is csomópontnak számítanak? Tehát azok is ugyanaz az átépítésre kerülnek-e? A másik pedig, hát én Bábolnán lakom. Meddig fog tartani? Ugye Concó pihenő előtt, között, után, átjáró után, tehát hogyan képzeljük el a Bábolna Ács vagy Ács bábolnai lehajtót, és akkor hogyan fog szűkülni ez két sávra vissza?

Köszönöm szépen, és akkor a kérdéseket lezárom, és nem tudom, hogy melyikük kívánja kezdeni.

Szimicsku László, MKIF kommunikációs igazgató

Akkor kezdem én. Én végig megyek az összes kérdésre az én oldalamról a válaszokon, és aztán átadom a Gyurinak a válaszadást, aki műszaki oldalról is megválaszolja. A Vajda Bence Képviselő Úrnak a válaszát azt Neked meghagyom, a komáromi csomópontot, jó? Komáromi csomópont volt a Vajda Bence Képviselő Úrnak a kérdése. Komáromi csomópont. Meddig tart, és hogy lesz-e ott korlátozás, illetve, hogy ha igen, akkor milyen mértékű?

Kozári György, MKIF műszaki vezérigazgató-helyettes

Így van, lesz komáromi csomópont teljes zár, 2026.07.hó 01-től 2027.03.hó 15-ig, ez a jobb pályát érinti. Illetve a bal pálya zárása az 2027.12. hó 01-től 2028.05. hó 15-ig. Ez a komáromi csomópont.

Popovics György, a közgyűlés elnöke

És ha jól hallottam, egy körforgalom is lesz ott?

Kozári György, MKIF műszaki vezérigazgató-helyettes

Minden csomópontnál, ugye a komáromi csomópont ráadásul 13-as útnak a csomópontja, nem tudom mennyire járnak a térségben, már látható az új hídnak a középső letámasztása. Gyakorlatilag ott lesz az új csomópontnak a nyomvonala, tehát a meglévő híd az teljes egészében elbontásra kerül, az megszűnik, gyakorlatilag a pálya fölött létezik, hiszen nem fér át alatta a forgalmi sáv, hogy át kell, hogy vezessünk. És az új hídról kivezető ágak gyakorlatilag azok lesznek bekötve a 13-as útba, körforgalommal, tehát a főpályáról feljövő, illetve a főpályára letérő, a 13-as úton közlekedők forgalmát egy körforgalom fogja segíteni, és ez gyakorlatilag az összes csomópontban így történik meg, ahol több út találkozik a biztonságosabb közlekedés érdekében.

Szimicsku László, MKIF kommunikációs igazgató

Ehhez annyit hadd mondjak, hogyha fölmennek erre a dedikált honlapra a development.mkif.hu/m1, akkor egyrészt a térképeket is látják, hogy éppen az aktuális forgalmi terelés hogyan néz ki térképen, és ott egyébként minden egyes pihenőhely és csomópont

egyenként jelölve van oldalanként, hogy mikor melyik elérhető és mikor melyik zárt, vagy részlegesen zárt, ezt folyamatosan naprakészen tartjuk.

Igen, sokkal egyszerűbb, fölmennek az mkif.hu-ra, és ott van a fejlesztés menüpont a tetején, legördítik, és ott az M1 rámennek, és megnyílik egy teljesen új honlap, ez az a 13 nyelvű honlap, amin minden információt megtalálnak. Tehát mkif.hu, fejlesztés és a fejlesztésre rákattintva ott látják, hogy M1, rámennek és ott csak az M1-gyel kapcsolatos mindenfajta információt meg tudnak találni.

A következő kérdés Borsó Tibor Alelnök Úrtól érkezett, egyrészt a kamionokkal kapcsolatban, másodsorban meg a téli üzemeltetéssel, illetve a balesettel kapcsolatban. Itt annyit hadd mondjak, hogy folyamatos egyeztetésben vagyunk az Építési és Közlekedési Minisztériummal. A közlekedési tárcának is elvárása volt, hogy a tranzitforgalom lehetőség szerint maradjon fent a főpályán, ezért került kitáblázásra az ezt megakadályozó vagy ezt elrendelő tilalmat jelölő tábla, és ezt ellenőrzi is, ha jól tudom a Magyar Közút, illetve a közlekedési tárca. Ugye ez nem hozzánk tartozik, erről nagyon nem tudunk nyilatkozni. De, amit tudunk mondani, hogy beszerzünk mi is egy kamionmentőt pont azért, hogy adott esetben a műszaki hibás járműveket a lehető leggyorsabban el tudjuk vontatni a helyszínről, és hogy a legkevésbé akadályozza a forgalmat. Szoros kapcsolatban vagyunk a társhatóságokkal, és volt nem egy olyan gyakorlat a Magyar Honvédség, a katasztrófavédelem, a rendőrség részéről, ahol lepróbáltuk azokat az élethelyzeteket, amelyek adott esetben egy műszaki mentés és/vagy egy baleseti helyszínnek a felszámolásához szükséges. Megnéztük, hogy hogyan lehet a darukat letalpalni, hogyan lehet megoldani a műszaki mentésnek a folyamatait. Úgyhogy ez a kapcsolat annyira szoros, hogy napi kapcsolatban vagyunk nem csak a közlekedési tárcával és a párhuzamos utakat üzemeltető Magyar Közúttal, hanem a megyei rendőrkapitányságokkal, illetve a katasztrófavédelemmel és az Országos Mentőszolgálattal, valamint a Honvédséggel is.

Kozári György, MKIF műszaki vezérigazgató-helyettes

A téli üzemeltetés nagyon egyszerű, igazándiból téli üzemeltetés során, amire oda kell figyelni, az a megelőzés, preventív szózás. Beszerezték kollégáim olyan ekéket, amivel ebbe a forgalmi helyzetbe, ebbe a sáv szélességbe el tudnak menni és tudják a havat tolni, illetve gyakorlatilag eltűnt a magyar környezetbarát, de a só kiszórásai mennyiségét azt megváltoztattuk. Sokkal több szózási tevékenységet tudunk végezni, megelőzés érdekében.

Szimicsku László, MKIF kommunikációs igazgató

Nunkovics Tibor Képviselő Úr, ha jól tudom, akkor a forgalmi helyzetet kérdezte, az Óvárosi lehajtó és Tarján közötti részről ugye itt már megy egy bővítés.

Kozári György, MKIF műszaki vezérigazgató-helyettes

Ez már ennek a része. Jelen pillanatban is, ha jól tudom, időszakosan felpályás jelzőlámpás rendszerrel lehet áthaladni ez alatt a műtárgy alatt. A műtárgy szélesítése gyakorlatilag folyamatban van, és ahogyan a lelegején említettem, igyekszünk a lehető legkisebb mértékben zavarni a forgalmat. Lehetőség szerint fenntartani, ha lehet sávon is, de átközlekedtetni a közlekedőket. Értelemszerűen vannak olyan fázisai majd az építésnek, amikor le kell zárunk, hiszen le kell emelni a híd gerendákat, amiket el kell bontani, vagy föl kell tenni az új szerkezeteket, mozgó teher alatt értelemszerűen nem csak a mi kollégáink, de a közúti közlekedésben részük sem tartózkodhatnak. Gondolom, érthető, ezt megértik. Úgyhogy igen, ez ma annak a része.

Nunkovics Tibor, képviselő

Látják ezt a dátumot esetleg, hogy mikor lesz majd az az időszak, amikor ez az út le lesz zárva?

Kozári György, MKIF műszaki vezérigazgató-helyettes

Ezek a lezárások jellemzően éjszakai munkavégzést jelentenek és éjszaka folyamán történik meg. Értelemszerűen, ahogyan a Laci mondta, a honlapon fenn vannak ezek a zárási időpontok, minden egyes zárást előtte hetekkel, gyakorlatilag mi már sajtózzuk és kommunikáljuk.

Szimicsku László, MKIF kommunikációs igazgató

Annyit hadd mondjak el a képviselő uraknak, hogy az állammal kötött koncessziós szerződésünk azt követeli meg, hogy a kétszer két sávot folyamatosan biztosítsuk a bővítés alatt. Ez tehát azt jelenti, hogyha a forgalmat akadályoztatnunk kell, például a hídmunkálatok miatt, akkor ezt csak az éjszakai órákban tesszük meg, és csak úgy, hogy rövid időre akadályozzuk a forgalmat, ha meg kell állítani. A rövid idő ebben az esetben 5-10 perces, maximum 15 perces időtartamot jelent.

Ez meg is történt már az elmúlt hetekben, hónapokban. Tehát, hogyha visszanézik a social media felületeinket, találnak róla felvételeket, fotókat, tehát ott képpel, videóval mutatjuk meg, hogy milyen éjszakai munkálatok zajlanak például a hidak esetében, és ezeket a leemeléseket pont úgy időzítik a kollégák, hogy még a forgalom halad, de már oda van készítve a daru, és gyakorlatilag tényleg csak annyi időre történik a forgalom megállítása, ameddig a gerendákat vagy leemelik, vagy beemelik a helyére.

Popovics György, a közgyűlés elnöke

Feltétlenül népszerűsíteni fogjuk ezt a honlapot, mert ez biztos, hogy sokat segít a lakosságnak majd.

Kozári György, MKIF műszaki vezérigazgató-helyettes

Nagyon fontos információk vannak rajta. Ugye a hídról kapcsolatosan az előbb említettem, hogy az óbaroki pihenőnél lévő 427-es jelű műtárgynak az új szerkezet beemelése az ma éjszaka kezdődik.

Szimicsku László, MKIF kommunikációs igazgató

Lusztig Péter Képviselő Úr tett fel egy olyan kérdést, hogy ő is, illetve mások is nem látják a dolgozó kollégákat. A következőkről szeretném tájékoztatni a közgyűlést. Napi szinten 1500 munkatársunk dolgozik az M1 bővítésén. Ez nem csak a munkaterületen lévőket, hanem a háttérben, a keverőkben dolgozókat is jelenti, illetve a tervezőirodában dolgozókat. Az M1 bővítése ütemterv szerint halad, és pont a múlt héten volt az egyik rádióműsorban, reggeli rádióműsorban egy kérdés ezzel kapcsolatban, összeszámoltam a múlt héten 60, ezen a héten 76 darab helyszínen, különböző helyszínen dolgoznak a kollégáim a bővítendő szakaszon. Ebben van földmunka, van vízépítés, van hídépítés, van magasépítés, közműépítés, útépítési munkálatok, tehát a múlt héten 60 helyszínen dolgoztunk, ezen a héten 76 darab helyszínen dolgoznak a kollégáim.

Gyuga Mihály képviselő úr jelezte a 80-as táblát. Szeretném jelezni a képviselő uraknak, illetve a közgyűlésnek, hogy mi nem vagyunk hatóság, nem mérhetünk. Három típusú kamera létezik a gyorsforgalmi utakon, az egyik az útdíjfizetőnek a kamerái, ami a jogosultságot nézi, a másik a rendőrségnek a kamerái, a harmadik pedig a mi forgalomfigyelő kameráink, mi e harmadikra látunk rá.

De ettől függetlenül, mivel munkaterületről van szó, mi is érezzük annak a hatását, hogy mit jelent az, hogy ha valaki nem tartja a 80-at. Azért 80 a sebességhatár, mert munkaterület mellett kell elhaladni megváltozott forgalmi rendben. Nekünk ott embereink dolgoznak, kollégák, apukák, testvérek, fiúk, férjek, akik este szeretnének hazaérni, oda be kell juttatni a kollégákat, ki kell onnan juttatni a bontási anyagot, be kell juttatni az építési anyagot, a munkaterületen

mozognia kell a gépeknek, ezért van a sebességkorlátozás. Pontosan értjük és tudjuk azt, hogy a sebességkorlátozás az alapvetően akadályoztatás a közlekedők részére, de azt látjuk a forgalomfigyelő kamerák képein, hogyha nincs műszaki hibás jármű vagy baleset, akkor legtöbbször a forgalom dinamikus tud maradni az átterelt sávon mindenképpen. Az át nem terelt sávon vannak még hiányosságok, de ha valaki fölmege a honlapunkra, ott láthat olyan forgalomfigyelő kamerás felvételt is, ahol a kamionosok egészen egyszerűen állnak a forgalmi sávban és kiveszik a pihenőidejüket, ezzel 10-15 km-es dugót generálnak. Erről tényszerű videofelvétel is van fönt a social media felületünkön. Szoros együttműködésben vagyunk a rendőrséggel is, akik az utóbbi hetekben, hónapokban megerősítették az akcióikat. Illetve arról szeretném még Önöket tájékoztatni, hogy nem csak Önökkel, a településvezetőkkel és a lakossággal igyekszünk folyamatos kapcsolatban lenni, a szállítmányozókkal, a két legnagyobb hazai érdekvédelmi szervezettel, a Nit Hungaryval és a Közúti Fuvarozók Egyesületével is folyamatos kapcsolatban vagyunk. Velük együtt fogunk egyeztetni pont a kamionforgalom miatt a jövő héten kedden a rendőrséggel. Tehát közösen lépünk föl a fuvarozókkal mi együtt a rendőrség felé és teszünk javaslatokat, hogy hogyan lehetne ezt megoldani. Illetve annyit tudok még mondani, hogy sajnálom, hogy nem voltak még kint munkaterületen - és egy kicsi személyes gondolatot engedjenek meg nekem - azt, hogy milyen kint dolgozni akár 0 fokban egy autópályán, és érezni egy kamion által tolt levegőnek a súlyát és azt az erőt, ami képes egy embert feldönteni, amikor egy 40 tonnás kamion tolja maga előtt a levegőt, ezt megérezni és erről hallani, meg olvasni, meg hallomásból tudomást szerezni teljesen más élmény. Tehát mi azon vagyunk, hogy megpróbáljuk megtalálni azt a megoldást, amely élhetővé teszi a környékben élők számára is és a tranzit számára is a közlekedést. Azt kell látni, hogy csak olyan módosításokat tudunk eszközölni, amely a közlekedés biztonságát nem veszélyezteti és az emberi életre sincs veszéllyel.

Kozári György, MKIF műszaki vezérigazgató-helyettes

Viszont kiegészítés, a rendőr kollégákkal, ezredes úrral rendkívül jó kapcsolatot ápolunk. A tegnapi nap folyamán is volt egy akció, ahol az eltévedt, úgymond eltévedt kamionokat vették ki a kollégák a rendszerből. Nem akarok mondani nagy adatokat, de azt lehet, hogy már Önök is hallották, hogy több esetben több hónapos eltiltást kapnak a kamionsofőrök. Mi bízunk benne, hogy ez az edukáció, amit a kollégák folytatnak, és kapnak segítséget az Országos Rendőrfőkapitányságtól megerősített szolgálatot tudnak kitenni a pályára és segíti majd a jogkövető magatartást az autópályán. És abban az esetben szépen le tud menni ez a kivitelezés, hogyha mindenki betartja a sebességet és a követési távolságot, akkor igazándiból ugyanaz a keresztmetszet, ugyanaz a sáv rendelkezésre áll, tehát le kell tudni menni ennek a forgalomnak, ami amúgy túlterhelt, tehát túlterhelt sávjaink vannak. És igen, én Győrben lakom, én napi szinten járok föl Budapestre a központba, úgyhogy a kollégák nem tudnak elbújni. Igaz, hogy nagyon sokszor hajnalban még sötétben, mostani időszakban este már sötétben megyek, de pontosan ugyanezt érzékelem én is, hogy levillogják az embert a pályáról, mert nem tartják be a sebességhatárt.

Szimicsku László, MKIF kommunikációs igazgató

Egy gondolat még ehhez a hazai közútkezelők közül talán egyedülként mi fordítunk a legnagyobb figyelmet az edukációra is. Olyan videós tartalmaink vannak, amely hetente jelentkezik akár műszaki, akár a forgalomfigyelő kamerák felvételei alapján hívjuk fel a figyelmet, hogy mit szabad mit nem a gyorsforgalmi utakon vezető vezetéstechnikai instruktorkkal mutatjuk be akár zárt pályán is, hogy hogyan kell egy balesetveszélyes helyzetet lereagálni. Azt gondoljuk, hogy az edukáció egy olyan terület, amivel sokat tehetünk azért, hogy felkészítsük az utazókat arra, hogy egy élethelyzetben, egy közlekedési helyzetben mit és hogyan lehet, vagy szabad tenni a gyorsforgalmi utakon.

Ábrahám Barnabás Képviselő Úrnak környezetvédelmi témában volt kérdése, ő a fakivágást említette. Azt kell tudni, és erről is tettünk föl tartalmat a honlapunkon és a social media felületünkön, hogy az autópálya mellett található faanyag állami tulajdon. A Magyar Nemzeti Vagyonkezelő tulajdonába tartozik. Ami az autópálya építése miatt szükségessé vált kivágásokat jelenti. Ez azt jelenti, hogy nekünk egy nagyon szigorú számadással kell dolgoznunk. Ez azt jelenti, hogy mivel nem a miénk a fa, a Magyar Államé, amikor mi letermeltük az adott területről, akkor azt nyilvántartásba kell venni, és ezt a faanyagot szociális tűzifaként a települések, akik az autópálya mellett vannak, illetve szociális szervezetek és rászorulóknak az MNB döntése alapján szociális tűzifaként igénylés után megkaphatják. A kivágott fákkal megegyező területen vagy területű csereserdőket kell telepítenünk majd oda, ahova az állam kéri, hiszen az államé volt a fa, ő mondja meg, hogy hova telepítsük. Tehát ugyanaz a terület Magyarországon adott lesz, tehát Magyarország erdősültségi foka nem fog emiatt csökkenni. Az autópálya mellett lévő terület is zöld lesz újra a beruházás után. A kerítéshez közelebbi részen ugyanúgy lesznek fák, bokrok, cserjék, mint most. Ez a fa kérdésköre. Egyébként, ha valaki felmegy a honlapunkra, a social media felületünkre, még a teljes folyamatot beadandó dokumentumokat is látja, letöltheti, megnézheti. A másik kérdéskör a védett növények tételese felsoroltuk latin nevekkel is, hogy milyen növények kerültek áttelepítésre. Szigorú szerződésünk van arra, hogy botanikus szakemberek felügyelete mellett történhetett csak az áttelepítés és az áttelepített növényeknek az állapotáról is folyamatosan jelentéseket kell adnunk. Erről is tettünk ki információkat és híreket képpel a social media felületünkön. És hogyha a kérdése arra vonatkozott, hogy ott szép fák voltak, hogy fák voltak és mi lesz majd, erre azt tudom mondani, hogy ahogyan a fák majd a telepítés után nőnek, úgy lesz újra ott majd egy bokros rész. Mi igyekszünk megtenni mindent, amit a technológia enged és amit a szerződésünk lehetővé tesz azért, hogy a természeti környezetünkre is figyelmet fordítsunk. Ugye említettem az előadásban, hogy a „doku sorozat”-unknak a második része az pont tegnap lett nyilvános. Ebben például a kulturális örökségre térünk ki, ott kifejezetten a régészeti feltárásokról is egy 10 perces anyagot tettünk közzé. Tehát a mi célunk az, hogy ami van, akár természeti, akár kulturális örökség, arra figyeljünk, megóvjuk és betartsuk a koncessziós szerződést is, és a lehetőségekhez képest a legjobban tudjuk elvégezni azt a feladatot, amit ránk szabtak.

Kozári György, MKIF műszaki vezérigazgató-helyettes

Csak egy kis kiegészítés, hogy akik igényeltek, az önkormányzatok is gyakorlatilag faanyagot kaptak és beszállításra került. Ács, Bana, Bicske, Bodmér, Csabdi, Csém, Felcsút, Mocsá, Óbarok, Szár, Szárliget, Tata, Vértesszőlős, Alcsútdoboz, Mány, Páty, Biatorbágy.

Ábrahám Barnabás, képviselő

Egyrészt köszönöm szépen a választ, illetőleg még ugye a legeredetibb kérdés az úgymond úgy hangzott, hogy ezeket a nagyobb fákat is már szokták, van ilyen technika, hogy erre nem volt lehetőség, hogy mondjuk ne szociális tűzifa legyen belőle, hanem hogy magát a fát is áttelepítsék? Van már ilyen technológia.

Kozári György, MKIF műszaki vezérigazgató-helyettes

Én nem vagyok erdőmérnök, egy ilyen nagy fa áttelepítésének az eredési hatékonyságáról azért vannak kétségeink alapvetően.

Szimicsku László, MKIF kommunikációs igazgató

Tehát mivel állami tulajdonú a fa, ezért gyakorlatilag a szerződésben rögzített feladatokat kell ellátni. Úgyhogy amit lehet, azt ebben a kérdésben megteszünk és megtettünk. A kivágott fák

területével megegyező csereerdőt még telepíteni fognak. A magyarországi erdősültségi fok nem fog csökkenni azáltal, hogy a fák ki lettek termelve az M1-nél, és a bővítés befejezése után ugyanúgy lesznek fák, bokrok, cserjék az autópálya mellett, csak a kerítéshez közelebb.

És akkor Elnök Úrnak volt kérdése, ha jól emlékszem a pihenők.

Kozári György, MKIF műszaki vezérigazgató-helyettes

Ez egy viszonylag egyszerű történet, ott is már látható az alátámasztása az új csomóponti műtárgynak. Az autópálya 2029. augusztus 31-én gyakorlatilag 95500-as szelvény környékén fog visszaszűkülni a mostani keresztmetszetére. Azért olyan messze, mert a Concó pihenőben lévő csomópont miatt gyakorlatilag el kell fogyasztanunk nem négy, hanem öt sávot, hiszen van egy fel és egy lehajtóág, és ennek a helyigénye, ez gyakorlatilag azt eredményezi, hogy a 95-500 szelvény környékén fog ez a keresztmetszet visszaszűkülni. Értelemszerűen nem kell sokáig várni, csak két évet kell aludni - és 2031-től 2034-ig kezdődik -, mert a következő fázis az már kevésbé ezt a megyét fogja zargatni, az már az én szülő megyémet fogja terhelni, ugyanis 2031-től elkezdődik az Ács Concó pihenőtől Hegyeshalomig a fejlesztés, ugye az M19-es csomópontig ez a keresztmetszet a feladat, amit építenünk kell, illetve a 19-es csomópontból, tehát a 107-es kilométerszelvénytől, nagyságrendben mondom a számot, egészen Hegyeshalomig, 171-ig a 2+1 ITS-sávot kell létesítenünk, véletlenszerűen ott is a csomópontoknál ki és felhajtókat külön kell biztosítani, hiszen eddig a mostani forgalmi rend szerint ugye ott a leállósáv van felhasználva erre a funkcióra, ott ez majd nem lesz rá alkalmas. Illetve volt még egy kérdés. Nem minden pihenő csomópont egyben, ebben a térségben az óbaroki, illetve a remeteségi pihenő működik rejtett csomópontként. A többi pihenőnk az gyakorlatilag nem.

Popovics György, a közgyűlés elnöke

Igen, és akkor új fel és lehajtás nem lesz?

Kozári György, MKIF műszaki vezérigazgató-helyettes

De lesz új fel és lehajtás. Ugye Bicske térségében lesz egy M100-as csomópontunk, gyakorlatilag a 33-as szelvény környékén, ha jól emlékszem. Épülni fog egy Bicske keleti csomópont. Ugye a mostani az a nyugati. Nevezzük így. Még csak egy van, az igaz, de a terveinkben már nyugatinak szerepel, fog épülni egy keleti csomópont, fog épülni itt a térségben a Mocska-Kocs összekötő úton egy új csomópont, illetve be fog csatlakozni a komáromi csomópont előtt az M200-asnak a csomópontja, ez a kisigmándi pihenőt fogja érinteni. Ez is meg kell, hogy épüljön, tehát értelemszerűen annak a szakasznak a fejlesztése az későbbre várható, de a gyűjtő, elosztó pályák, illetve a csomóponti műtárgy az ebben az ütemben megépül, hiszen nincs értelme kétszer bontani és vegzálni az M1-esnek a forgalmát.

Szimicsku László, MKIF kommunikációs igazgató

Elnézést Elnök Úr, itt a Lusztig Péter Képviselő Úr jelezte, hogy két kérdésére nem kapott választ a munkaerő, illetve az ütemezés. Ütemterv szerint halad az M1-es bővítése és nincs munkaerőhiány. Gyakorlatilag elmondtam, hogy 1500 emberrel dolgozunk napi szinten az M1-es bővítésen.

Kozári György, MKIF műszaki vezérigazgató-helyettes

És azért dinamikusán változik, hiszen vannak, lépnek be közbe a folyamatok, vagy esetlegesen állnak le, attól függ, hogy éppen milyen technológiai műszaki haladás van a területen.

Popovics György, a közgyűlés elnöke

Nagyon szépen köszönjük a válaszokat. Azt hiszem, hogy ez alatt az igazán rövid idő alatt is rendkívül sok információval tudtunk gazdagodni. Számomra az a legfontosabb, hogy az első dolgom lesz ezt a honlapot követni és áttekinteni, hogy mi van, és igyekszünk majd információt adni a lakosság számára, amiben az én sajtós kollégáim mellett majd Önöket is, hogyha úgy gondolják, be fogjuk vonni, ha lesz olyan, amire nem kapunk választ.

Kozári György, MKIF műszaki vezérigazgató-helyettes

A bővítés látványos üteme két helyszínre korlátozódik, ami az utazó közlekedő által jobban látható. Ez a 16-os kilométerszelvénytől, az M0-ás csomóponttól egészen Tatabánya-Újváros csomópontig, illetve ugye Komárom térségében a 85 és a 95 szelvény között. A 85-95-ös szelvény között ugye múlt héten lépett életbe a 2+1+1-es forgalom irány, hogyha jól emlékszem, csütörtökön léptettük életbe. Tehát ott is elkezdjük a szélesítést. Egy kicsit más a technológiája, ugye más élettartamú és korú autópálya szakasszal állunk szemben, ott egy picit más a kivetített technológia. 2+1+1 terjedés mellett fogjuk ezeket a szélesítéseket elvégezni. Először külső oldalra, majd bemegyünk belülről és utána fogunk 2+2-vel fordulni, de ezeknek a szakaszoknak az építése azért kell, hogy épüljön, hogy a közte lévő létező szakaszon tudjuk biztosítani a forgalom úgymond rendeződését, illetve hogyha ez már elkészül, akkor értelemszerűen a kettő védelmi szakaszon fogunk tudni belépni és komolyabban igénybe venni a pályát, de még egyszer hangsúlyozom, rendkívül szoros határidőnk van, azért az várható, hogy ez a fejlesztés most az elkövetkezendő 3-4 évben 16-tól 95-ig minden helyszínen fognak találkozni kollégákkal.

Vajda Bence, képviselő

Köszönöm szépen Elnök Úr, köszönöm a válaszokat. Hozzászólásban három kérdéskörben nagyon röviden szeretnék, és ez nem is biztos, hogy hozzászólás, hanem inkább kérdés. Valószínűleg nem lesz ismeretlen. Most nem csak, mint a közgyűlés tagja, hanem mint Komárom város alpolgármestere is szeretném Önöknek megerősíteni azt, és Önök felé ismételtén tolmácsolni azt a kérést, hogy amennyiben a szakmai egyeztetések során felmerül majd az M200-as gyorsforgalmi út építése. Ezen a fórumon is szeretném megerősíteni, hogy Komárom részéről mindenféleképpen azon vagyunk, és szeretnénk ebben kérni a segítséget, hogy az M200-as ne csak és kizárólag az M1-es autópálya csomópontjáig, hanem az M1-es autópálya és a komáromi déli forgalmi elkerülő közötti szakaszon is épüljön meg, hiszen, hogyha ez nem épül meg, akkor hát finoman szólva az ott egy nehézkes közlekedési anomáliát fog okozni, tekintettel arra, hogy a monostori hídon jelenleg is 2 millió forgalmi darabszámú gépjármű között van az éves tranzit forgalom. A másik, a komáromi lehajtó ideiglenes zárásaival kapcsolatban szeretném azt kérni, hogy akár az Iparkamarán, akár bármilyen a hatóságon keresztül - és ez nem csak Komáromra lesz érvényes, hanem egyértelműen Tatabányára is és a környékre is -, hogy a gazdasági társaságoknak valahogy külön felhívni a figyelmüket arra, hogy ezekben az időszakokban ezeket a csomópontokat nem fogják tudni használni, tehát a speditőrök és a fuvarozók úgy tervezzék már ebben az időszakban a saját beszerzéseiket, hogy számítsák bele, hogy például Komáromnál fél évig nem fognak tudni mondjuk lehajtani, vagy felhajtani, és ehhez kapcsolódóan szeretném ismételtén kérni és javasolni, hogy itt a mi megyénk esetében, Komáromnál az áthaladó forgalom miatt valahogy a nyitrai járással és a pozsonyi járással is felvenni a kapcsolatot, mert az ottani nagy ipari központokból lévő kamionforgalom is a Monostori híd 13-as, M1-es útvonalon közlekedik, tehát ez őket is fogja érinteni.

A harmadik a gyorslehajtások tekintetében, amit Gyuga Képviselő Úr is vázolt főkapitány úrral, mi is más ügyből kifolyólag tárgyaltunk Komáromban, pár nappal ezelőtt volt Védelmi Bizottsági ülés, ahol Kapitány Úr jelezte azt többek között, hogy mérve a balesetek számát, a

balesetek több mint 60%-át egyébként magyar autósok és magyar vezetők okozzák, melynek legnagyobb hányadát a gyorsajtás és a követési távolság be nem tartása jelenti. Én itt csak azt tudom szorgalmazni, és itt is ezen a fórumon is szeretném elmondani, hogy azt gondolom, hogyha nem megy táblával és szép szóval, és ezt én értem, hogy nem az Önök feladata, de a Kapitány Úr és a rendőrség felé, nekem a magam részéről biztos, hogy az lenne a javaslatom, kérésem, hogy akkor a rendőrség jelölje meg, hogy hogy tudja ezeket a gyorsajtókat forgalmi, követési távolság be nem tartókat bírságot. Ha ez Ausztriában megoldható, és azért megoldható, mert olyan pénzbírságot kap, hogy nem akar gyorsan hajtani, akkor azt gondolom, hogy nálunk is ez lehetne egy olyan visszatartó erő, amely táblák és tájékoztatás mellett talán visszább tudja szorítani ezt, és még egyszer köszönjük szépen a munkájukat.

Popovics György, a közgyűlés elnöke

További hozzászólást nem jelzett senki, úgyhogy itt a hozzászólásokat le is zárom. És egy rövid viszontválaszra természetesen megadom a lehetőséget, sőt lehet akár hosszabban is.

Kozári György, MKIF műszaki vezérigazgató-helyettes

Köszönjük. Az első kérdésre nincs jó hírem gyakorlatilag a mi szerződésünkben az M200-as autópálya az az M1-es csatlakozásánál kezdődik. Vagy optikailag, attól függ, hogy honnan nézzük, tehát nincs bent a koncesszióknak a feladatában, nincs bent a komáromi kiépítés.

Szimicsku László, MKIF kommunikációs igazgató

A Kereskedelmi és Iparkamarának az elnökével fölvettem a kapcsolatot, aki a Győr-Moson-Sopron megyei kamarai elnököt jelölte ki arra a feladatra, hogy az M1-essel történő minden információt tőlünk begyűjtsön és a tagoknak ezt szétszórja. Ez megtörtént már szerintem nagyjából egy éve ez a kapcsolatfelvétel. Tehát a Kereskedelmi és Iparkamara megkapta és folyamatosan meg is kapja az információkat. A legutóbbi találkozásunk után azonnal felvettem a kapcsolatot Észak-Komárom Önkormányzatával. Velük is van egy élő kapcsolatunk, ők is megkapják azokat az információkat, amelyek a Felvidékről vagy Dél-Szlovákiából közlekedők életét próbálják megkönnyíteni, tehát ők is hozzájutnak ehhez az információhoz, és igazából csak megerősíteni tudom azokat az adatokat, amiket Ön elmondott. A gyorsajtás, követési távolság, figyelmetlenség. Valóban ezek azok a tipikus esetek a rendőrség nyilvántartása alapján, amelyek a baleseteket okozzák az M1-esen. Reméljük, hogy ezek a rendőri akciók, amik egyébként nem csak a földön, hanem a levegőben is zajlanak, erről is tettünk föl tartalmat a rendőrséggel közösen, helikopteres ellenőrzések is vannak. Ezek reméljük, hogy idővel szépen meghozzák azt az eredményt, hogy híre is megy, illetve a következmények alapján, merthogy itt nagyon komoly szankcionálások történtek például a kamionsofőrökkel szemben, tehát, ahogy mi hallottuk, több kamionsofőrnek a jogosítványát bevonták hónapokra. Úgyhogy nagyon reméljük, hogy ennek a fajta együttműködésnek ilyen eredménye is lesz, ami majd leképeződik a forgalom dinamikájában és a közlekedésbiztonságban is.

Popovics György, a közgyűlés elnöke

Köszönöm szépen.

Szimicsku László, MKIF kommunikációs igazgató

Köszönjük szépen, hogy itt lehetünk.

Popovics György, a közgyűlés elnöke

Mi köszönjük Kozári György vezérigazgató-helyettes úrnak és Szimicsku László kommunikációs igazgató úrnak, hogy ezt a tájékoztatást most itt megkaphattuk. Ígérjük, hogy a magunk módszerével és lehetőségei szerint fogjuk tájékoztatni a lakosságot, és följánlom

majd a képviselőtársaimnak, hogy ez a kapcsolat akkor legyen hosszabb távú és időről időre térjenek vissza hozzánk és tudjunk ezekről az ügyekről beszélgetni.

Kedves képviselőtársaim, mivel kérdést és hozzászólást nem jelzett senki és egyéb felvetéssel sem találkoztunk, ezért a közmeghallgatást lezárom.

Köszönöm szépen a munkájukat!

A közmeghallgatás vége: 10 óra 22 perc



K.m.f.



