Iktatószám: T/5-4/2024.

**Jegyzőkönyv**

**Készült**: A Térségfejlesztési Bizottság 2024. szeptember 26-i, 13:15 órakor a Megyeháza Földszinti 5. sz. termében tartott üléséről.

**Jelen vannak**: a mellékelt jelenléti ív szerint

**Fodor Márk**: A Térségfejlesztési Bizottság folytatja a bizottsági ülést.

**Napirend tárgyalása:**

4. Tájékoztató Zala Vármegye közúthálózatának helyzetéről.

**Fodor Márk**: Tisztelettel köszönti a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Zala Vármegyei Igazgatósága képviseletében Mórocz József igazgató urat. Kéri, hogy szóban a bizottság tagjainak foglalja össze az előterjesztést.

**Mórocz József**: Tisztelettel köszönti a bizottságot. Az összeállított tájékoztatóban próbáltak mindenre kiterjedően egy rövid összefoglalót írni a közúthálózattal kapcsolatos tevékenységről, üzemeltetésről, annak a különböző problematikáiról, az úthálózat főbb jellemzőiről. Az anyag végén pedig azokat a közúthálózat fejlesztési projekteket igyekeztek bemutatni, melyek legjobban foglalkoztatják a közérdeműt, és talán a bizottság tagjait is. A Magyar Közút tevékenységéhez ez a fajta tájékoztatás elsősorban ott párosul, hogy a későbbiekben ezeknek az útszakaszoknak ők lesznek a kezelői, tehát így vesznek részt ezekben a projektekben. A Zala vármegyei úthálózat jellemzően az országos átlagnak megfelelő, hosszúságban, minőségben és különböző paraméterekben is. Vannak specifikumok, melyek megyénkre nagyon jellemző, a kistelepüléses településszerkezet, ezáltal rengeteg bekötő úttal rendelkezünk, melyeknek az üzemeltetése elég problematikus. A kis forgalmú utakra kisebb mértékű forrás áll rendelkezésre, bár az utóbbi esztendők gyakorlata alapján jelentős előrelépés történt, hogy a mellékúthálózatra is lényegesen többet fordít a kormányzat, ami valamilyen szinten meg is látszódik az úthálózaton. A pénzügyek vonatkozásában elmondható, hogy rengeteg pénzre lenne szükség rövid-, közép-, és hosszútávon is. Elsősorban nem is a fejlesztésekben van hátrébb Zala vármegye a kívánalmaktól, hanem inkább az úthálózat általános állapota, az utazás kényelme, ami hagy kívánnivalókat maga után. Ezen nyilván sok mindent lehetne és kellene is javítani, ami az ő üzemeltetési költségeiket is jelentősen csökkentené, továbbá racionalizálná is, ha nagyobb mértékű felújításokra lenne lehetőség. Ez a vidék fejlődése szempontjából is alapvető, és a pozitív infrastruktúrának ebben alapvető jelentősége van. Zala vármegyében a tömegközlekedésnek a biztosítása, mint például a vasút, sokkal kisebb hányadot képvisel és nehézkesebb is. Viszont a különböző szolgáltatásoknak az elérése vidékről alapvetően közúton bonyolódik le, amihez nélkülözhetetlen ennek a területnek a folyamatos fejlesztése és a felújítása. A forgalom nagyságának vonatkozásában, az átlag magyarországi forgalom nagyságát 100%-nak tekintik, amelybe beleveszik az autópályákat, a gyorsforgalmi utakat és egyéb elemeit is, akkor Zala vármegyét 51-52 % -os forgalom nagysággal lehet jellemezni. Ebből az látható, hogy aránylag nem túl nagy a forgalom nagysága a megyében, 1-2 tranzit útvonalat figyelmen kívül hagyva.

**13:35**: Pálinkás Róbert képviselő úr megérkezik a bizottsági ülésre.

Amiben nagyon előkelő helyet foglal el Zala vármegye az a bekötő utak hosszúsága, amely látszik a kistelepüléses településszerkezeten. Még Baranya és Borsod-Abaúj Zemplén vármegyék rendelkeznek hasonlóan sok kistelepüléssel. Ez kicsit hátrányos is, mindamellett, hogy vannak környezeti szépségek, de az úthálózat szempontjából ez nem mindig a legideálisabb. Ez egy olyan környezeti adottság, amit mindenki tudomásul vesz. Kérdés esetén bármelyik területtel kapcsolatban szívesen kielégíti a további információ igényt.

**Fodor Márk**: Kérdezi, hogy a közút fenntartásához hogyan allokálják a forrásokat.

**Mórocz József**: A társaságuk támogatási szerződést köt a Magyar Állammal, vagyis közvetlenül a minisztériummal, és ennek a támogatási szerződésnek a nagyságát ezután megyei szintre lebontják. A megyei szintre történő lebontás alapvetően az úthálózatnak a paramétereitől függ, hogy mekkora úthálózattal rendelkezik az adott megye, milyen műtárgyak vannak, mely jelzőlámpa-berendezéseket kell működtetni, hol vannak különleges körülmények, hidak, támfalak, egyebek. Ennek van egy bizonyos szorzószáma, amit az adatokból lehet generálni, és ez alapján kapják a forrást. A megyék közötti elosztás arányos. Az üzemeltetési költségeikre rendelkezésre álló forrás így alakul ki. A saját létszámuk, amivel dolgoznak, erre az erőforrásigényre, általában elegendő is.

**Fodor Márk**: Kérdezi, hogy az üzemanyagban lévő jövedéki adó hány százalékát kapják meg.

**Mórocz József**: Ez nincs összefüggésben a költségvetésükkel. Nem generálódik az üzemanyag jövedéki adó bevétel részéből olyan összeg, melyet a közúthálózat üzemeltetésére kell fordítani.

**Fodor Márk**: Kérdezi, hogy az előterjesztéssel kapcsolatban van-e valakinek kérdése, észrevétele.

**Vincze Tibor**: Köszöni a szót elnök úrnak, várt eddig, mivel, nem bizottsági tag.

**Fodor Márk**: Tanácskozási joggal rendelkezik.

**Vincze Tibor**: Köszöni igazgató úr részvételét. Elhangzott az, hogy Zala vármegye közúti forgalmi intenzitása nem túlzottan magas. Úgy gondolja, ez növekedne, ha nagyobb lenne a gyorsforgalmi és autópálya felületünk és nagyságunk, például ha az M76-os nem többet, mint 3 km-t a jelenleg megépített szakasz és Fenékpuszta között előbbre haladna ebben a ciklusban is. 3 kérdése van igazgató úrhoz. Megemlíti, hogy ő Zalaapáti polgármestere, de ettől függetlenül is szeretné ezt a térséget képviselni. Kérdezi, hogy a 11,5 tonnás Bak-Zalaapáti közötti tervezett megerősítésnek, szélesítésnek mennyire van realitása. Tudja, hogy minden pénz kérdése. Lázár János miniszter úr is elmondta az EU közlekedési miniszterek találkozóján, hogy a gazdasági fejlődés motorja az úthálózat fejlődése. Szükség lenne, hogy a nyugati nagyon fejlett részen is, nem csak a keletin épülnének új utak, vagy történnének felújítások és szélesítések. Most konkrétan a zalaapáti csomópontra gondol, melyet már körülbelül 30-szor terveztek meg, és mindegyik csak egy kis mértékben tér el a másiktól. Tisztelettel említi, hogy az első tervezést talán éppen igazgató úr végezte, és az már önmagában jó volt. A harmadik és egyben utolsó kérdése a 75-ösnek a Zala-híd és a 76-os csomópont körforgalom közötti szakasszal kapcsolatos. Látta az előterjesztésben, hogy 2020-ban fejeződött be egy nagyobb beavatkozás azon a részen, de az elmúlt 2 hónapon belül megint hozzá kellett nyúlni, és újra és újra hozzá kell nyúlni, mert ott valószínű, ahogy Pacsánál is, az alapokkal van a legnagyobb probléma.

**Mórocz József**: A feltett kérdésekre sorban válaszol. A 76-os út egész fejlesztését illetően a minisztérium az illetékes. Ő maga is csak előbb értesül bizonyos kérdésekben. Jelenleg azt tudja, hogy az M76-os Zalaegerszeg és Fenékpuszta közötti szakasz megvalósítási folyamata egyelőre átütemezésre kerül. Keszthely 2\*2 sávos forgalmi bekötése továbbra is napirenden van. Várják, hogy a miniszter úr ezt a beruházást el tudja indítani.

**Vincze Tibor**: Kérdezi, hogy milyen készültségi fokban vannak a kiviteli tervek, a tender önmagában sem rövid idő alatt zajlik le, ha egyébként minden más rendben van és kész.

**Mórocz József**: Saját meglátása szerint, ha holnap indítják a beruházást, akkor körülbelül 1,5-2 év, amíg az első kapavágás megtörténik. Addig még nagyon sok munka van hátra. Az előző tervet, ami elkészült, azt lényegében át kell tervezni, nem lesz leválási csomópont, ahol át kell menni a lápon. Ennek az áttervezésnek is van egy tender eljárása, egy folyamata, egy engedélyeztetése. A területszerzést is be kell fejezni és különböző engedélyeket meg is kell újítani, melyek mind időigényes feladatok, máról holnapra biztosan nem megy. A kisajátítás sem 100%-osan zajlott le, vannak függőben lévő területek. A második kérdés a 75-ös főút 11,5 tonnás megerősítése volt. Miután a minisztérium döntött amellett, hogy ennek a szakasznak a megvalósítását célul tűzte ki, ezért indult el a tervezési folyamat is, mely előrehaladott állapotban van. Mikor kerül kiviteli stádiumba, ez megint minisztériumi, illetve kormányzati döntés, hogy valóban megvalósuljon. A főutak 11,5 tonnás megerősítése azért is időszerű – nem csupán ezen a szóban forgó szakaszon, hanem mindenhol -, mert az uniónak az előírása szerint a magasabb terhelési osztályt kell biztosítani a főutakon, és a korábban épült, vagy régebbi szakaszok, melyek nem voltak korszerűsítve, azok ezt a fajta méretezést nem kapták meg, tehát ezt erősíteni kell mindenképpen. A harmadik kérdés a Zala-híd és a körforgalom közötti szakaszra vonatkozott. Ezzel kapcsolatban elmondható, hogy itt van egy tőzeges altalaj. Ugyanez a helyzet volt korábban a 75-ös és a 71-es körforgalmi csomóponttól Alsópáhok felé eső szakaszon, ahol ugyanilyen hullámvasút volt. Ezen a szakaszon történt egy altalaj erősítés, melyet egy nagyon drága technológiával tudtak megoldani. Kavics cölöpöket kell lehajtani egészen a tőzegréteg aljáig, aminek a költsége kiemelkedően magas volt. A jelenlegi szakasznál is ez a helyzet sajnos. Egyszer meg kell csinálni az alapját, és utána lesz olyan állapotban, hogy az utazás kényelmét biztosítani lehessen.

**Vincze Tibor**: Köszöni a válaszokat.

**Fodor Márk:** További hozzászólás hiányában a napirendi pontot szavazásra bocsátja.

**27/2024. (IX.26.) TB számú határozat**

*A Zala Vármegyei Közgyűlés Térségfejlesztési Bizottsága a „Tájékoztató Zala Vármegye közúthálózatának helyzetéről” című napirendi pontot 6 igen szavazattal, egyhangúan elfogadta.*

**Fodor Márk:** A Térségfejlesztési Bizottság a napirendi pont elfogadásával a feladatát befejezte. Köszöni a munkát és a megjelentek részvételét, a bizottsági ülést lezárja.

K.m.f

 Fodor Márk Strázsai Zoltán

 a Térségfejlesztési Bizottság elnöke a Térségfejlesztési Bizottság alelnöke