

Előterjesztési anyag**Eger észak-déli összekötő út****Tartalom:**

1. Előzmények, a tervezés célja.....	2
2. Meglévő úthálózati állapot	2
3. Forgalmi vizsgálat	3
4. A tervezett út főbb jellemzői	5
5. Kapcsolatok, egyéb jellemzők.....	6
6. Műtárgyak	7
7. Terület igénybevétel, épületbontások.....	8
8. Környezetvédelem.....	8
9. Költségbecslés	8
10. Összefoglalás, javaslat.....	9

1. Előzmények, a tervezés célja

Az Eger Megyei Jogú Város Önkormányzata megbízásából a VIA-TRITA Mérnökiroda készítette el az Eger keleti elkerülő út Kistályai út – Donát utca térsége közötti szakaszának tanulmánytervét.

A terv legfőbb előzménye a VIA-TRITA Mérnökiroda által készített 0609 tervszámú „Eger keleti elkerülő út Kistályai út – Vécsey völgy út közötti szakasza” című tervdokumentáció.

A **2006. augusztus 31-i Közgyűlésen** a város képviselői megállapodtak abban, hogy a tanulmánytervben szereplő elkerülő út **„D” változatának megépítését** többek között a Rozália temető nagymértékű érintettsége miatt **elvették**. A Közgyűlés döntést hozott arról, hogy a tanulmányban bemutatott „C” változat megtartása mellett, a legmegfelelőbb „A” és „B” változatoknak, valamint azok egymással átfedett kombinációinak további vizsgálata szükséges ahhoz, hogy ezen nyomvonalak közül megállapítható legyen a legoptimálisabb megoldás.

A nyomvonalvizsgálatokra további tervek készültek, így lett „E” és „F”, továbbá „G” változat is.

Eger Város Közgyűlése 2007. 06. 28.-án napirendre tűzte a keleti elkerülő út Kistályai út – Donát utca térsége közötti szakaszán a nyomvonalváltozatok közötti választást, de az elfogadásra javasolt nyomvonalak nem kaptak többségi támogatást, így nem született döntés.

A fenti előzmények és a mintegy másfél évig tartó tervezési munka eredményeképpen megállapítható, hogy **a tervezettektől lényegesen eltérő további nyomvonalvariánsok már nem hozhatók létre**, sőt a már tárgyaltak egyes részei is néhol fedik egymást, **így a probléma megoldására már csak egy nyomvonalat javaslunk**.

Az alábbiakban ennek szakmai (messze nem csupán útépitési szempontú) indokait foglaljuk össze.

2. Meglévő úthálózati állapot

A tervezett út jelenlegi alternatívája a megyeszékhelyet észak-déli irányban átszelő 25 sz. II. rendű főút. A főút funkciója kettős. Egyrészt az átkelési forgalmat vezeti keresztül a településen, másrészt a városi forgalmat szolgálja ki. Az átkelési forgalom nagysága maximálisan az összforgalom 10 %-a. A maradék 90 % a helyi cél- és eredetforgalom, illetve városi és városrészek közötti forgalomból adódik, ami egyértelműen mutatja, hogy a **25 sz. főút** a város leghangsúlyosabb, gyűjtő-elosztó közlekedési csatornája.

A másik alternatív É-D-i irányú útvonal a Kistályai út - Kertész u. – Mécsey u. - **Bástya u.** - Gárdonyi u. - Tetemvár u. - Régi Cifrakapu u. - Cifrakapu u. útvonal nem egy egységes út, hanem több különböző kiépítettségű útszakaszok láncolatából áll. Kapacitása jóval kisebb a 2x1 sávossal kiépítettnek, szakaszonkénti szűk beépítésének, vonalvezetésének, a szintbeli vasúti átjárónak és a sok egymást követő csomópontnak köszönhetően. Ezt az útvonalat csak a helyismerettel rendelkezők választják, és elsősorban menekítő útvonalnak számít, de ezt a funkcióját csúcsidőben már most sem tudja betölteni.

Rögzíthető, hogy a meglévő két észak-déli útvonal zsúfolt, különösen a csúcsidőszakokban túlterhelt, és a keresztirányú K-NY-i irányú nyomvonalak hiányosak, nem biztosítanak kellő számú, megfelelő szolgáltatási színvonalú kapcsolatot az É-D-i utak között, amelyek így gyűjtő-elosztó szerepüket nem képesek ellátni.

A fentiek feloldása csak egy újabb észak-déli út építésével képzelhető el, mely összeköti a város északi (Cifrakapu u.) és déli (Kistályai út) részeit és egyúttal lehetőséget ad az átmenő forgalom terelésére is.

3. Forgalmi vizsgálat

A vizsgálat előzményeként több korábbi munka áll rendelkezésre. Egyik forrásként a Tethely Mérnöki Iroda által 0518 tervszám alatt készített tanulmányterv szolgált, mely a város keleti felén kb. 10,7 km hosszú szakaszra készült a Kistályai úttól (2501 j. út) egészen (Felnémet városrész elkerülését is magába foglalva) a 25 sz. főútra történő visszacsatlakozásig.

Másik forrás a 2002-ben megkezdett, majd 2004. júliusában jóváhagyott Eger Megyei Jogú Város Településszerkezeti Tervének (generáltervező: Rosivall Tervező Iroda, közlekedéstervező: Pro Urbe Kft.) közlekedési alátámasztó munkarésze volt.

A város Településszerkezeti tervének közlekedési alátámasztó munkarészéhez 2002 évben a Pro Urbe Kft. az egész városra kiterjedő, részletes forgalmi felvételt és forgalmi vizsgálatot végzett. A vizsgálat főbb megállapításai, melyek ma már még inkább éreztetik hatásukat, a következők voltak:

Eger közlekedési szempontból sajátos helyzetben van, mivel egyrészt északi elhelyezkedésű megyeszékhely lévén közlekedési kapcsolatai talán valamivel gyengébbek az ország hasonló jellegű településeinek átlagánál, másrészt viszont ezzel a domborzati viszonyok által meghatározott, „hiányosnak” mondható közlekedési hálózattal kell megfelelnie a mobilitási igényeknek.

A városba D-ről érkező forgalmat két nyomvonal, a 25 sz. főút és a 2501 j. mellékút vezeti be. A Belvárosba irányuló forgalom is ezt a két nyomvonalat (a 25.sz. főút, ill. a Kistályai út-Kertész u.) használja. **Így a Bástya utca magasságában egy elviselhetetlenül szűk keresztmetszeten kell a teljes városi és átmenő forgalomnak áthaladnia, mely mára gyakorlatilag kimerült.** Problémát jelent a K-Ny-i irányú kapcsolatok hiánya is,

amelyeknek a kapcsolatot kellene biztosítani az É-D-i irányú utak között. (Létra típusú hálózati szerkezet).

Összességében elmondható, hogy a városba bevezető utak átmenő forgalma igen csekély, egyes utakon a 10 %-ot sem éri el. Az Egerbe érkezők nagy többsége a Belvárost, ill. annak közvetlen környékét választja úti célul.

A kicsi tranzitforgalom miatt az utazómozgások egy részét az Egerbe érkező cél- illetve eredő forgalom adja, azonban ezeknél jelentősebb mértékű a településen belüli forgalom, ami az É-i lakóterületek és a D-i iparterület, valamint a Belvárosba irányuló K-NY-i irányú mozgásokban nyilvánul meg.

A város belső forgalmában a Belváros közvetlen környezete a legjelentősebb forrás-nyelő terület. Emellett jelentős a befogadó- és kibocsátó forgalma a Hatvani hóstyának, a Károlyvárosnak, az északi lakótelepnek és a Tihamér városrésznek. A Belvárosba irányuló, és az onnan eredő forgalom mellett az északi lakótelep által generált forgalom számottevő.

Eger belterületén forgalmilag a legterheltebb a 25 sz. főút 2x2 sávós szakasza 2004. évi forgalmi adatok alapján, az egy sávra vetített MOF forgalomnagyság 580 E/h. Ez a KTSZ szerinti, folyópályára vonatkozó megfelelő forgalomnagyságnak (F_m) kb. 50 %-a volt akkor is, de az útszakasz kapacitását nem ez, hanem az azon lévő csomópontok áteresztőképessége határozza meg. A legtelítettebb szakasza a közvetlenül a belvárost megelőző bevezető szakasz, de telített a belvárossal párhuzamos szakasz is a belvárosi forgalmi rend miatt.

A nyomvonal változatok forgalmi vizsgálata alapján általánosságban megállapítható, hogy valós szerepe a forgalom elosztásban városközpont-hoz legközelebbi nyomvonalnak van. Ekkor érvényesül a K-NY-i irányban keresztező, csatlakozó utak kapcsolati funkciója is. A várost elkerülve az attól való távolság függvényében növekvő drasztikusan csökken egy újabb észak-déli összekötő út szerepe nem csak a belső forgalom, de az átmenő forgalom szempontjából is. Megállapítható, hogy van olyan nyomvonal távolság is, mely a kívánt funkciókat a forgalomátrendeződés szempontjából már nem tudja megvalósítani.

Tájékoztatásul néhány adat:

Az ÚT 2-1.201:2004 számú *Közutak tervezése* című útügyi műszaki előírás szerinti megfelelő (Fm) és eltűrhető (Fe) szolgáltatási színvonalhoz tartozó forgalomnagyságok:

Útkategória	Megfelelő (E/h)	Eltűrhető (E/h)
Külterület Két forgalmi sávú utak, kétirányú forgalommal, összesen	1200	1700
Belterület Két forgalmi sávú utak, kétirányú forgalommal, összesen „a” (b) hálózati funkció	1400 (1000)	1800 (1200)

1 sz. táblázat

A tervezett észak-déli összekötő út forgalma a városhoz közeli nyomvonalon 500-800 E/h értéket érhet el, míg távolabb ugyan ez 200-400 E/h értéket ad a konkrét észak-déli helytől is függően.

4. A tervezett út főbb jellemzői

A tervezés során az ÚT 2-1.201:2004 számú *Közutak tervezése* című útügyi műszaki előírás szerinti műszaki paramétereket vettük alapul.

Tervezési osztály, tervezési sebesség:

Összekötő út - Külterületi szakasz: K.IV.B., $v_t = 70$ km/h

Új Ostorosi út - Külterületi szakasz: K.VIII.C., $v_t = 30$ km/h

Vonalvezetési jellemzők:

Tervezési osztály	K.IV.B	K.VIII.C
Környezeti körülmények	B	C
Tervezési sebesség (km/h)	70	30
Megállási látótávolság (m)	85	25
Előzési látótávolság (m)	440	300
Legkisebb vízszintes körívsugár (m)	180	25
Legnagyobb emelkedés ill. esés (%)	7,0	11,0
Legkisebb domború leker. ívsugár megálláshoz (m)	2100	160
előzéshez (m)	25000	11000
Legkisebb homorú lekerekítő ívsugár (m)	1600	250

Keresztmetszeti kialakítás:

Forgalmi sáv szélessége (m)	3,50	2,75
Padka szélessége (m)	2,50	-

A tervezés során a fenti műszaki paramétereket mindenhol betartottuk.

Az Új Ostorosi út (2503 j. út kiváltott szakasza), hegyvidéki vonalvezetése nem teszi lehetővé a II. rendű főút kategóriának megfelelő tervezést. (Itt csak 30 km/h sebességhatárra lehet utat tervezni.)

A tervezett út hossza: **3840 m.**

5. Kapcsolatok, egyéb jellemzők

A Hadnagy utca térsége

Megállapítható, hogy a kelet-nyugat irányú forgalom vasúton történő átvezetésére is szükség van. Az 500 m-rel északra lévő Legányi utcai átvezetés kapacitása nem megfelelő, azt továbbfejleszteni nem lehet. A Hadnagy utca meghosszabbításával, épületbontással a domborzati viszonyokhoz igazodva megépíthető egy külön szintű keresztezés (közúti aluljáró). Ezután a Hadnagy utca továbbvezethető (a Merengő u. néven szereplő úton át) az összekötő útig a Rozália temető érintése nélkül, a bányaterület mellett.

Az Imola lakópark és a Nagy Eged utca térsége

Az Imola lakóparknál a korábbi szerkezeti terv szerinti nyomvonal tengelye a megépült új lakóházak kerítését 35 m-re közelítette meg. Az összekötő út tengelye – bár a környezetvédelmi számítások ezt nem indokolták (lásd 0609 tervszámú tanulmány Környezetvédelem c. munkarésze) – már 70 m-re került a kerítésektől. Ez a házaknál kezdődő domboldalba való 4-6 m mély bevágással valósítható meg, ami további kedvező változást jelent, tekintettel az útnak a terephez viszonyított jelentős mélyülésére.

Hasonlóan a fentiekhez a nyomvonal változatok csatlakozási pontjának közelében a Nagy Eged utca legközelebbi házainál is 20 m-rel toltuk a nyomvonalat távolabb. Itt további mozgásra az út továbbvezethetősége érdekében már nem volt lehetőség.

A nyomvonalak további távolítása a házak kerítésvonalától a Vécseyvölgy utat itt övező dombokba való 15 m-t is meghaladó átlagos mélységű bevágásokat eredményez, melyek kialakítását környezetvédelmi okokra hivatkozva nem lehet megindokolni.

A nyomvonalak kéreg alatti vezetését jelen tervben nem vizsgáltuk, de erre vonatkozó megalapozott szakmai (lásd az összefoglalásban vizsgált szempontokat) indokot a tervezés nem tárt fel.

A nyomvonal és az épületek közé véderdő sáv telepíthető.

6. Műtárgyak

A nyomvonalak megvalósítása egy műtárgy létesítését igényli a bányaterület üzemi útja külön szintű keresztezésének biztosítására:

Jellemzői:

Felszerkezete üzemben előregyártott, előfeszített, 120 cm magas előregyártott hídgerendából és vele együttdolgozó monolit vb. pályalemezből áll. A felszerkezet hossza: ~32,00m.

A híd alapozása fúrt vb. cölöpök, felmenő szerkezetei monolit vasbeton kialakításúak.

A műtárgy teherbírása: „A” (ÚT 2-3.401:2004).

A műtárgy becsült építési költsége:

$12,13 \text{ m} \times 32,00 \text{ m} \times 580 \text{ eFt./m}^2 = 225.1 \text{ mFt.}$

Itt jegyezzük meg, hogy a Hadnagy utcánál szükséges **vasúti külön szintű** keresztezés, aa tervben útépítés szempontjából szerepel, de a költségszámításnál a nyomvonal megvalósítási költségében maga a műtárgy építés összege nincs benne.

7. Terület igénybevétel, épületbontások

Az ingatlanok, épületek helyzetét, konkrét érintettségét az ingatlan-nyilvántartás és a terepi felmérés összevetésével az engedélyezési tervfázisban lehet pontosan meghatározni.

A nyomvonal a Kistályai úttól való elvállásnál több pincét, majd egy iparterületet érintve indul a dombtető felé. A Nagykőporosi út előtt párhuzamosan halad egy földúttal (Hrsz: 0603), de a földútra helyezésüknek a terepi viszonyok és a tervezési sebességhez való minimális kötöttségek miatt nem volt realitása.

Ezt követően a Homok u. térségében a 10379/2 hrsz-ú ipari telephelyet és az 5832/5 hrsz-ú betonkeverő telepet keresztezi. Tovább haladva érinti a bányaterületen található transzformátor állomást is, így mindezek áthelyezése szükségessé válik.

A nyomvonal a Vécsey völgnél további iparterületet is. Ez utóbbi kikerülésére nincs reális lehetőség.

8. Környezetvédelem

A nyomvonalak teljes hosszára érvényes, hogy az úttengelytől számított 25-25 m zaj- és légszennyezettségi hatásterületen belül építményt nem közelítenek meg. Ugyanakkor az engedélyezési terv feladata a részletesebb vizsgálat, hogy szükséges-e mindezek ellenére valamilyen környezetvédelmi intézkedés a legjobban megközelített ingatlanok esetében. (Esetleg a látvány és határérték alatti zaj további csökkentése érdekében fal, vagy véderdő tervezése az út mellett.)

9. Költségbecslés

Az összekötő út és a csatlakoztatható legalacsonyabb költségű Sas utcai csomóponti változatok létesítésének együttes összege a terület megszerzési költség nélkül

	Nyomvonal költsége (eFt)	Csatlakoztatható legolcsóbb csomópont	Csomópont költsége (eFt)	Összes költség e(Ft)
Összekötő út	3 590 000	3	310 000	3 900 000

10. Összefoglalás, javaslat

Az összekötő út értékelése az alábbi szempontok alapján:

Hálózati és forgalmi szempontból a nyomvonal megépítése a szükséges. Itt valósul meg leginkább az elkerülő-tehermentesítő szerep, a K-NY-i irányú bekötések a legjobb kihasználtságúak. Minél távolabb kerülünk a városhatártól, annál kevésbé érvényesül a É-D-i irányú lokális tehermentesítés, illetve az elkerülő funkció.

Forgalombiztonsági szempontból a nyomvonal jó kialakítású, veszélyes helyeket nem tartalmaz. A közbenső csomópontokban a várható legnagyobb forgalom nagyság sem igényeli külön kanyarodó sáv, vagy körforgalom építését.

Útépítési szempontból a ugyan dombterületi vonalvezetésről van szó, de a megengedhető legnagyobb emelkedővel (7%) mindenhol el lehet vezetni az utat. A bevágások mélysége sem igényeli megtámasztó műtárgyak létesítését.

Kisajátítási költségek szempontjából nem kirívó a helyzet. A nagy területű ipari ingatlanokat, telephelyeket a nyomvonal elkerüli. A szőlőterületeket általában azok szélein érinti, de nem olyan mértékben, hogy az kihatással lenne Eger Város keleti oldali dűlőinek általános helyzetére. Az eseti érintettségek miatt elvesző területeket a hegyközséggel együttműködve lehetőség szerint pótolni javasoljuk, akár éppen az úttal feltárt területek bevonásával.

A nyomvonal megvalósítása lakóingatlan elbontását nem igényli.

A tervezési területet és a beruházás megvalósíthatóságát az egyes környezeti elemekre bontva vizsgálva **környezetvédelmi szempontból** a megvalósítást kizáró ok – a nyomvonalakkal leginkább érintett lakosság tiltakozása ellenére - nem merült fel.

Budapest, 2007. október 10.