

EGER ELKERÜLŐ ÚT ELŐKÉSZÍTÉSÉRE VONATKOZÓ SZAKMAI ÖSSZEFOGLALÓ

Készítette:

Építési és Közlekedési Minisztérium

Útépítési Beruházások Támogatásáért Felelős Helyettes Államtitkárság

2023.03.17.

ELŐZMÉNYEK

M25 autóút északi végpontja Eger város déli részén ér véget a város belterületi határánál. Az M25 autóút északi végpontjában megjelenő forgalom úticéltól függetlenül a város belterületén keresztül a 25. sz. főúton halad, ezzel indokolatlanul terhelve a lakott területeket. Emellett természeténél és vonalvezetésénél is fogva a város egyik fő közlekedési útvonala is a 25. sz. főút belterületi szakasza, így ez az észak-déli tengely mind az átmenő, mind a helyi forgalomtól folyamatosan terhelt.

Eger elkerülő útjának részletesebb vizsgálata céljából 2019-ben elkészült egy döntéselőkészítő-elemző tanulmány, amely négy nyomvonal-folyosót elemezett hálózati szinten, mint elvi lehetséges nyomvonal-alternatívákat a város forgalmi tehermentesítése érdekében. A négy nyomvonal-változatból kettő a várostól nyugatra vezetett, kettő pedig a keleti oldalon.

A vizsgált nyomvonal-változatok összevetése alapján a keleti nyomvonal-változatok kedvezőbbnek bizonyultak a nyugati vonalvezetésekhez képest, mivel:

- a várható forgalom az elkerülő úton nagyobb és tehermentesítő hatása erősebb a keleti nyomvonalak esetében,
- a keleti nyomvonalak tehermentesítő hatása erősen tud érvényesülni a 25-ös főúton, különösen annak északi szakaszán, valamint a belvárostól keletre eső városi utcákon is,
- városszerkezeti szempontból és a városi kapcsolatokat tekintve ugyancsak a keleti nyomvonalak mutatkoztak kedvezőbbnek: a keleti oldal nyomvonal-változatai jó kapcsolatot biztosítanak az Ostorosra vezető Egri úton és Sas utcán, a Hadnagy úton a Belvárossal, a Leányka utcán, valamint a Vécseyvölgy u. – Tetemvár u. – Malom u. útvonalon keresztül a városközponttal, illetve a 24. sz. országos főúttal egyaránt. Északi szakasza javítja Felnémet, Sánc városrészek, és a Bervai lakótelep déli irányból történő elérését, ezzel a Tárkányi és Bervai utat is tehermentesíti. Az északi szakasz egyben megteremti az északi iparterület megfelelő kiépítésének és fejlődésének lehetőségét, mivel a város forgalmának további terhelése nélkül biztosít hozzá dél felől kedvező kapcsolatot,
- az ipari területek bekapcsolása a keleti elkerülő/tehermentesítő út által jobban biztosított,
- a keleti nyomvonal-folyosók ütemezett kiépítést tesznek lehetővé,
- a keleti nyomvonalak elkerülik a Szépasszonyvölgy területét és a történelmi borvidék szőlőterületeit.

Ezen elemző anyag megállapítása alapján a 2020. február 20-án az Innovációs és Technológiai Minisztérium elrendelte a keleti nyomvonal-folyosókra vonatkozó tanulmányterv és környezeti hatástanulmány elkészítését, amelynek eredményeképp az előkészítő munka első jelentés mérőföldkövének elérését, a környezetvédelmi engedély megszerzését is célul tűzte ki, feladatul szabta.

A feladat egy 2x1 sávós, az M25 autóúthoz kapcsolódó, a várost tehermentesítő út megvalósíthatóságának vizsgálata, a lehetséges legjobb nyomvonal megtalálása. A tervezendő műszaki tartalom egy 2x1 sávós, másodrendű főúti kialakítású, keleti nyomvonal-folyosókra vonatkozó tanulmányterv és környezeti hatástanulmány elkészítését jelenti a környezetvédelmi engedély megszerzésével. A tervezés során ki kell térni az elkerülő út városi (helyi) úthálózathoz való csatlakozásaira, illetve az érintett országos közutak, valamint a 24. sz. főút közvetlen kapcsolatának megteremtésére is, az ütemezett megvalósítás lehetőségének vizsgálatával.

Az elkerülő út szükségességét igazolja, hogy a 25. sz. főút belterületi szakaszán a zajterhelés és levegőszennyezés mértéke jelenleg is túllépi a megengedett határértéket. A tehermentesítő út megvalósulása nélkül a 25. sz. főút forgalma az előrejelzések alapján 2036-ra elérheti az akár 30.000 Ejm/nap mértéket, mely még eltűrhető szolgáltatási szinthez tartozó, de mindenképp magas és mielőbb kezelendő forgalomnagyságot jelent.

A JELENLEG VIZSGÁLT VÁLTOZATOK

Keleti elkerülő változatai

Keleti elkerülő az M25-ös gyorsforgalmú út Egerbe érkező végcsomópontját köti össze a 25 sz. Kerecsend-Eger-Bánréve II. rendű főút 17+947 km szelvényével.

Az előkészítő vizsgálatok keretében számos nyomvonalváltozat, és alváltozat készült. Jelen projekt valamennyi korábbi útvonalat, nyomvonalat megvizsgált. Ebből a Döntéselőkészítő Tanulmány során 6 db nyomvonal változat készült el, került részletesebben vizsgálatra.


A részletesebben kidolgozott, módosított változatok figyelembe veszik a lakossági és civilforumon, valamint a megrendelői és tervezői kooperációkon elhangzottak, továbbá Eger Városvezetésének javaslatait is.

Korábbi belső nyomvonal

A korábbi vizsgálatok tárgyát képező lehetséges nyomvonal fekete szaggatott vonallal került jelölésre. — — — —

A nyomvonal egy lehetséges, a korábbiakban vizsgált nyomvonalat jelent. Ez a nyomvonal a beérkezett észrevételek alapján jelentősen korrigálásra, módosításra került, ebben a formában elvetett. A korrigált, módosított nyomvonal - amely jelenleg is lehetséges alternatíva - az alábbiakban B2 jelű nyomvonalként kerül bemutatásra.

B2 jelű tehermentesítő nyomvonal

B2 nyomvonal színe bíbor, magenta. 

A B2 jelű nyomvonalváltozat a legfőbb tehermentesítő funkcióval bír, Eger Megyei Jogú Város Helyi Építési Szabályzatában KÖu-1 övezeti jellel meghatározott nyomvonalát alapul véve került kialakításra és a jelenlegi viszonyokat és igényeket kielégítő módon pontosításra, módosításra. Ennek érdekében a kiszabályozott útterületől a kedvezőbb tervezési paraméterek érdekében több ízben eltér, ugyanakkor a közúti kapcsolatok, a területi érintettségek tekintetében korábbi jellegét megőrizte.

B2 nyomvonal fontosabb jellemzői:

- A nyomvonal teljes hossza 8,6 km, mivel a város közelében halad.
- A helyszínrajzi elhelyezkedésből adódóan a közúti kapcsolatok száma 13 db (11+2). Ez biztosítja Eger belvárosának a gyors megközelítést a közvetlen kapcsolatokon, vagy az új bekötéseken keresztül (pl. Hadnagy u., Leányka u., Cifrakapu u.).
- Tehermentesítő szerepe jelentős, nagyságrendileg akár harmadával is várható a forgalmcsökkenés a városi úthálózaton, jó közlekedési kapcsolatokat teremt, a Város keresztirányú forgalma jól rávezethető és észak-déli irányban is kedvezőbb idősükségletű közlekedési lehetőségeket teremt a belterületi, belvárosi átkeléshez képest.
- A nyomvonalon magasabb a várható forgalmi terhelés, ~ 17.800 Ejm/nap 2036. évben a legforgalmasabb keresztmetszetben.
- Közvetlen rákötést kap a Hadnagy utca, ahová az intermodális csomópont tervezett.
- Az út magassági és helyszínrajzi vonalvezetése összehangolt, ehhez illeszkednek a közösségi tervezés kapcsán megvalósított nyomvonal korrekciók.
- A legnagyobb emelkedés/esés 7,00 %-os, ami kapaszkodósáv kiépítését is indokolja.
- A domborzati adottságokat a vonalvezetés jól kezeli, a legnagyobb töltésmagasság 10 m, míg a bevágásmélység az Íj utcánál eléri a 13 m-t. A földmunkák során kb. 370 ezer m³ bevágási anyag keletkezik, ami a kb. 160 ezer m³ töltésépítés során felhasználható. A kitermelt, de fennmaradó bevágási földanyag elhelyezéséről gondoskodni kell.
- Épül egy kb. 150 m hosszú felüljáró a Kistályai úti csomópont felett és egy 20 m hosszú híd a Vécseyvölgy utca külön szintű keresztezésében. Meglévő hidak felülvizsgálatára is sor

- kerül majd a projekt további fázisaiban a nyomvonal érintettségének mértékében, így azok megújítása is várható.
- Nagykőporos út és a Homok utca között, valamint a Donát utcát követő szakaszon zártkerti érintettséggel számolni kell.
 - A beépült lakóövezeteket 100-120-180 m-re ugyan megközelíti, de beépített területeket nem érint és út által kismértékben megközelített ingatlanok esetében zajvédelmi létesítményekkel a hatások jól kezelhetőek. A zajhatások tekintetében a jogszabályi kötelezettségek teljesíthetőek.
 - Vonalvezetésből adódó, természetes zajvédelem is jellemzi a bevágásban vezetett Íj utca menti szakaszon.
 - A nyomvonal megközelítőleg átlagosan 80 m-re húzódik a jövőben beépítésre szánt lakóövezetektől, amely egyúttal azok feltárását is szolgálja majd.
 - Pince, természetvédelmi terület nem érintett, szőlő területet is csak kismértékben érint.
 - A domborzati viszonyokból, valamint a csomópontok számából is adódóan az útszakasz ~1/3-án 50 km/h a megengedett sebesség, közel felén pedig 60-70 km/h-val lehet majd közlekedni, ami a zajhatásokat sokkal kedvezőbbé teszi egy gyorsabb haladást biztosító útvonalhoz képest. A Homok utca és Leányka utca közötti részen 90 km/h is biztosítható.
 - Az útvonal kiépítése ütemezhető.
 - Az útszakasz barna mezős területeket érint, lehetőséget teremtve a területek rehabilitációjára.
 - A nyomvonal meglévő belterületi úthálózati elemek fejlesztését is megvalósítja, csökkentve a termő- és szőlőterületek érintettségét.

K2 elkerülő nyomvonal

K2 nyomvonal színe világoskék. 

A K2 jelű nyomvonalváltozat Eger városától távolabb vezetett nyomvonal, mely Eger város elkerülésének elvét követi, több meglévő földutat, mezőgazdasági utat felhasználva.

K2 nyomvonal fontosabb jellemzői:

- A nyomvonal teljes hossza 9,7 km, mivel a várost elkerüli, attól távolabb halad, ezért hosszabb utat kell megtenni mind a hossz-mind a keresztirányban közlekedőknek.
- A távolabbi elhelyezkedés miatt a közúti kapcsolatok száma 10 db (8+2). Eger belterületét főleg az országos közutak mentén vagy az új bekötésen keresztül lehet megközelíteni (2503 j. ök. út - Nagykőporos u., 2504 j. ök. út – Vécseyvölgy u., a Donát utca és a Cifrakapu utcai bekötés).
- Magassági és helyszínrajzi vonalvezetése összehangolt.
- A legnagyobb emelkedés/esés 7,5%-os, ami kapaszkodósáv kiépítését is indokolja.
- A töltésmagasságok és bevágásmélységek 7 m-ben korlátozódnak. A földmunkák során kb. 285 ezer m³ bevágási anyag keletkezik, ami a kb. 115 ezer m³ töltésepítés során felhasználható. A kitermelt, de fennmaradó bevágási földanyag elhelyezéséről gondoskodni kell.
- Meglévő hidak felülvizsgálatra kerülnek majd a projekt további fázisaiban a nyomvonal érintettségének mértékében, így azok megújítása is várható.
- Zártkerti érintettséggel az Erzsébet völgyben és a Donát utcát követő szakaszon kell számolni.
- A beépült és beépítésre szánt lakóövezeteket elkerüli.
- Az út által megközelített ingatlanok esetében zajvédelmi létesítmények építése szükséges.
- Pince, illetve természetvédelmi területet nem érint, szőlőterületek a nyomvonallal fokozottan érintettek.
- Az útszakasz 16%-án 50 km/h, 30 %-án 70 km/h a megengedett sebesség. A fennmaradó részeken, a nyomvonal 54 %-án 90 km/h-val lehet közlekedni.
- A nyomvonalon alacsonyabb a várható forgalmi terhelés, ~ 14.000 Ejm/nap 2036. évben a legforgalmasabb keresztmetszetben.

- Az út tehermentesítő hatása kevésbé jelentős, a városi úthálózaton a forgalom nagyságrendileg maximum a negyedével csökken.

Jellemzők táblázatos összefoglalása

Jellemző	B2 nyomvonal	K2 nyomvonal
Funkció	Tehermentesítő	Elkerülő
Úthossz	8,6 km	9,7 km
Kapcsolat a városi úthálózattal	13 db	10 db
Legnagyobb emelkedés/esés	7,0 %	7,5 %
Legnagyobb töltésmagasság	10 m	7 m
Legnagyobb bevágásmélység	13 m	7 m
Töltésmennyiség	160 ezer m ³	115 ezer m ³
Bevágás mennyiség	370 ezer m ³	285 ezer m ³
Különszintű csomópont	Kistályai útnál Vécseyvölgy útnál	Nem tervezett
Lakóterület megközelítése	100-180 m	900 m
Zajvédelmi intézkedés igénye	Szükséges	Szükséges
Pince, szőlő, természetvédelmi terület	Kis mértékben érintett	Nagy mértékben érintett
Várható forgalmi terhelés 2036-ban	17.800 Ejm/nap	14.000 Ejm/nap
Tehermentesítő hatás a városi úthálózaton	1/3-a	1/4-e

Nyugati átkötés változatai

Nyugati átkötés Eger városát elérő 2 db másodrendű főút belterületen kívüli kapcsolatát hivatott biztosítani, melyre forgalom elemzések alapján jelentős igény mutatkozik.

Az átkötés egyik változata Egerhez közelebb, meglévő utak felhasználásával valósulna meg, jelentős részben a kiszabályozott útterület mentén, míg a másik változat távolabb esne és új nyomvonalon egy kedvezőbb vonalvezetési feltételek mellett valósulna meg.

Ny3 nyomvonal

Ny3 nyomvonal színe zöld.



Az Ny3 jelű nyomvonalváltozat Eger Megyei Jogú Város Helyi Építési Szabályzatában KÖu-2 övezeti jellel meghatározott nyomvonalát igyekszik követni, attól a jobb útépitési feltételek megteremtése érdekében helyenként eltér.

Ny3 nyomvonal fontosabb jellemzői:

- A nyomvonal teljes hossza 2,3 km.
- Közúti kapcsolatok száma 5 db (3+2). Végsomópontok között a Liliom utca meglévő két körforgalma és a Szalapart utcával alkotott új szintbeni csomópont biztosít rácsatlakozási lehetőséget.
- Az előre kijelölt, kiszabályozott nyomvonalon a magassági és helyszínrajzi vonalvezetés nehezen összehangolható, a terepviszonyok kedvezőtlenek.
- A legnagyobb emelkedés/esés 7,5%-os, ahol kapaszkodósáv építése szükséges.
- Legnagyobb töltésmagasság és bevágási mélység 10 m. A földmunkák során kb. 60 ezer m³ bevágási anyag keletkezik, ami a kb. 100 ezer m³ töltésépítés során, helyben felhasználásra is kerül.
- Új műtárgy épül az Eger-patak felett.
- Az útszakasz 39%-án 50 km/h, 58 %-án 90 km/h a megengedett sebesség, illetve egy rövid szakaszon 40 km/h-s sebesség korlátozásra is szükség van (Liliom utcát követő ívben).

Ny4 nyomvonal

Ny4 nyomvonal színe sötétkék.



A nyomvonal eleje a Keleti elkerülő végéhez csatlakozik, majd Dél felé fordulva elkerüli a Zöldliget lakóparkot. Tovább haladva keresztezi a Szalapart utcát és a Szala-patakot, majd a 24-es sz. főúthoz szintben csatlakozik.

Ny4 nyomvonal fontosabb jellemzői:

- A nyomvonal teljes hossza 2,4 km.
- Közúti kapcsolatok száma 4 db (2+2).
- Magassági és helyszínrajzi vonalvezetés összehangolt.
- A legnagyobb emelkedés/esés 7,0%, kapaszkodósáv építése szükséges.
- Legnagyobb töltésmagasság 10 m, míg a legmélyebb bevágás 3,5 m. A földmunkák során kb. 9 ezer m³ bevágási anyag keletkezik, ami a kb. 98 ezer m³ töltésépítés során, helyben felhasználásra is kerül.
- Új műtárgy épül az Eger-patak felett.
- Az útszakasz 41%-án 70 km/h, 53 %-án 90 km/h a csomópontok 50 km/h a megengedett sebesség.

Jellemzők táblázatos összefoglalása

Jellemző	Ny3 nyomvonal	Ny4 nyomvonal
Úthossz	2,3 km	2,4 km
Kapcsolat a városi úthálózattal	5 db	4 db
Legnagyobb emelkedés/esés	7,5 %	7,0 %
Legnagyobb töltésmagasság	10 m	10 m
Legnagyobb bevágásmélység	10 m	3,5 m
Töltésmennyiség	100 ezer m ³	98 ezer m ³
Bevágás mennyiség	60 ezer m ³	9 ezer m ³
Felüljáró	Eger patak felett	Eger patak felett
Lakóterület megközelítése	Beépített területen halad	Elkerüli
Zajvédelmi intézkedés igénye	Szükséges	Szükséges
Pince, szőlő, természetvédelmi terület	Nem érintett	Nem érintett

Felnémet elkerülő változatai

F1 nyomvonal

F1 nyomvonal színe sárga.



A nyomvonal a Keleti elkerülő vasúti keresztezés előtti szakaszán alkot körforgalmú csomópontot a Keleti elkerülővel. A jelentős mértékű és védettség alatt álló Natura 2000 területek elkerülése okán a nyomvonal a Tárkányi-patak déli oldalán vezet egészen a Vízmű területekig. Az Erdészek útja környékén felmért és vélhető pince területek elkerülése érdekében a nyomvonal vezetése miatt a Tárkány-patak kisebb korrekciója szükséges. A Vízmű területek között, de nem érintve jut el a 2505 j. útig (Tárkányi út), amellyel körforgalmú csomópontot alkot. Ezt követően egyenesen haladva szintben keresztesz egy iparvágányt, majd osztályozós csomópontot alkot a 25103 j. úttal (Bervai út). Egyenes vonalvezetéssel, azonban annál kedvezőtlenebb terepi viszonyok között jut el a 25. sz. főútig, mellyel szintbeni csomópontot alkot.

F1 nyomvonal fontosabb jellemzői:

- A nyomvonal teljes hossza 5,0 km.
- Közúti kapcsolatok száma 4 db (2+2).
- Magassági és helyszínrajzi vonalvezetés összehangolt.
- Nem érint Natura 2000 területet
- A legnagyobb emelkedés/esés 7,0%, kapaszkodósáv építése szükséges.
- Legnagyobb töltésmagasság 5 m, míg a legmélyebb bevágás 12 m. A földmunkák során kb. 9 ezer m³ bevágási anyag keletkezik, ami a kb. 98 ezer m³ töltésépítés során, helyben felhasználásra is kerül.
- Új műtárgy épül az Tárkányi-patak felett.
- Az útszakasz nagy részén 70km/h, illetve 80km/h a sebesség, kis szakaszon biztosítható a 90 km/h. A csomópontoknál 50 km/h a megengedett sebesség.

F2 nyomvonal

F2 nyomvonal színe narancssárga.



A nyomvonal egészen a Tárkányi-patakig azonos vonalvezetésű az előbbi F1 nyomvonallal, azonban az ipari terület előtt keresztezi a patakot, és annak északi oldalán halad tovább. A tervezett elkerülő a megépült kerékpárútnak a déli oldalán haladna, a patak korrigálásra kerülne, melynek biológiai jelentősége nincs.

A Vízmű területek közti átvezetés után az F1 nyomvonal vonalán halad tovább a nyomvonal.

F2 nyomvonal fontosabb jellemzői:

- A nyomvonal teljes hossza 5,0 km.
- Közúti kapcsolatok száma 4 db (2+2).
- Magassági és helyszínrajzi vonalvezetés összehangolt.
- Nem érint Natura 2000 területet
- Patak korrekció szükséges
- A legnagyobb emelkedés/esés 7,0%, kapaszkodósáv építése szükséges.
- Legnagyobb töltésmagasság 5 m, míg a legmélyebb bevágás 12 m. A földmunkák során kb. 9 ezer m³ bevágási anyag keletkezik, ami a kb. 98 ezer m³ töltésépítés során, helyben felhasználásra is kerül.
- Új műtárgy épül az Tárkányi-patak felett.
- Az útszakasz nagy részén 70km/h, illetve 80km/h a sebesség, kis szakaszon biztosítható a 90 km/h. A csomópontoknál 50 km/h a megengedett sebesség.

Jellemzők táblázatos összefoglalása

Jellemző	F1 nyomvonal	F2 nyomvonal
Úthossz	5,0 km	5,0 km
Kapcsolat a városi úthálózattal	4 db	4 db
Legnagyobb emelkedés/esés	7,0 %	7,0 %
Legnagyobb töltésmagasság	5 m	5 m
Legnagyobb bevágásmélység	12 m	12 m
Töltésmennyiség	98 ezer m ³	98 ezer m ³
Bevágás mennyiség	9 ezer m ³	9 ezer m ³
Felüljáró	Tárkányi patak felett	Tárkányi patak felett
Lakóterület megközelítése	Elkerüli	Elkerüli
Zajvédelmi intézkedés igénye	Nem szükséges	Nem szükséges
Pince, szőlő, természetvédelmi terület	Nem érintett	Nem érintett
Natura 2000 terület érintése	Nem érintett	Nem érintett