

M44

M44 autótűt Nagykőrös- Tizakűrt közötti szakasz kiviteli terv és tenderdokumentáció elkészítése

Megbízó:

**NEMZETI
INFRASTRUKTÚRA
FEJLESZTŐ ZRT.**

Tervező:		"Nagykőrös-Tizakűrt Konzorcium"	
Konzorcium vezető:		Konzorcium tag:	
 1115 Budapest XI., Csóka u. 7-13. Telefon: 204-6626, Fax: 206-6124 E-mail: ut-teszt@ut-teszt.hu		 1116 Budapest XI., Barázda u.40. 3. em. 11.	
Ügyvezető igazgató: Szilágyi András		Ügyvezető igazgató: Makai Ágnes	
Tárgy:		Ügyvezető igazgató: Szilágyi András	
M44 gyorsforgalmi út Nagykőrös- Tizakűrt közötti szakasz (0+000-31+119,52 km sz.)		Műszaki igazgató: Püski Ottó	
Tervfázis:		Ellenőr: Lakits György	
KONCEPCIÓTERV M44 gyorsforgalmi út 44. sz. út közötti 4622. j. út és 4623 j. út lekötése		Projekt vezető: Tórnád Lajos KÉ-K/13-9324	
Részművelet:		Felelős tervező: Szakály Krisztina 13-12295	
Környezetvédelem		Tervező:	
Műszaki leírás		Tervező:	
Dátum:	Méretarány:	Munkaszám:	Rajzszám:
2018. május	A4	839	
Ez a terv az ÚT-TESTT Kft. szellemi tulajdona, melynek védelmét jogszabály biztosítja			

Projekt vezető:

Tóman Lajos

oszályvezető

KÉ-K/13-9324

TERVEZŐK:

Útépités:

Iványi Rita

vezető tervező

KÉ-K/01-10362

Szekeres Péter

tervező

Környezetvédelem:

Fleisz Bálint

Földtani közeg és vízvédelmi, valamint

hulladékgyűjtési szakértő

19-01022

Gaál Júlia

tervező

Szakály Krisztina

Okl. környezetmérnök

Környezetvédelmi szakértő

13 -12295

Szabó Ákos

tervező

Forgalmi vizsgálat:

Dunszt Ádám

tervező

KÉ-KK/01-13983

TARTALOM

1. Bevezetés	3
2. Műszaki szempontú értékelés	4
3. Környezet- és természetvédelmi szempontú értékelés	7
4. Összefoglalás	11

M44 gyorsforgalmi út és a 44. sz. út közötti Szentkirály településen áthaladó
4622 j. út és a 4623 j. út felújítása, I. II., II.a. változatok
KONCEPCIÓTERV – összefoglaló konfliktus feltárás

1. BEVEZETÉS

Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megbízásából a Nagykőrös-Tiszakürt Konzorcium készítette az **M44 gyorsforgalmi út Nagykőrös-Tiszakürt közötti szakasz kiviteli és tenderterveit.**

Az M44 Nagykőrös-Tiszakürt közötti szakasz tenderdokumentációja az alábbi szakaszolás szerint készült el:

-0+000-16+500 km sz. I. szakasz M8 autópálya-Szentkirály között

-16+500-21+100 km sz II. szakasz Szentkirály-Lakitelek között

-21+100-31+119,52 km sz. III szakasz Lakitelek-Tiszakürt között

Az M44 gyorsforgalmi út illetve 44 sz. főút ideiglenes kapcsolatának biztosítása a II. és III. szakasz megépítése esetén a 4622 és 4623 j. utak fejlesztésével és Szentkirály elkerülő út építésével valósulna meg.

A koncepcióterv az összekötő utak másodrendű főúttá fejlesztésével, illetve a Szentkirály elkerülő út építésével kapcsolatos környezetvédelmi, útépitési és forgalomtechnikai szempontból kialakult konfliktusok vizsgálatát, feltárását tartalmazza.

Jelen összefoglaló a koncepcióterv konfliktusfeltáró vizsgálatának leglényegesebb eredményeit mutatja be az egyes, vizsgált változatok összehasonlításával.

Az egyes nyomvonalváltozatok összehasonlítását műszaki, illetve környezet- és tájvédelmi szempontok alapján végeztük el.

2. MŰSZAKI SZEMPONTÚ ÉRTÉKELÉS

Műszaki paraméterek	Műszaki szempontok	I. változat	II. változat	II.a változat	Javasolt változat
Tervezett beavatkozás		Új nyomvonal és ívkorrekció: ~5150m Szélesítés és megerősítés: ~9850m Szerviz- és kerékpárút: ~8050m Párhuzamos földút: ~16200m Csomópont átépítés: 7 db	Megerősítés: ~14950m Új kerékpárút: ~14450m Csomópont átépítés: 1db	Új nyomvonal: ~3700m Megerősítés: ~11420m Új kerékpárút: ~14500m Párhuzamos földút: ~3240m Csomópont átépítés: 3db	
Vonalvezetés	Előny	90 km/h sebességre korrigált nyomvonal Szentkirály elkerülő szakasz megépül, települési belső utak tehermentesednek. Lassú járművek a párhuzamos utakon haladhatnak	Változatlan nyomvonal következtében a kisajátítási igény minimális. Teherforgalom a 44 sz. főúton halad. Tervezett kerékpárút a 44 sz. főút és az M44 csp.-ja között teljes hosszban kiépül	Az elkerülő szakasz megépül, a települési utak tehermentesednek. Teherforgalom a 44 sz. főúton halad. Tervezett kerékpárút a 44 sz. főút és az M44 csp.-ja között teljes hosszban kiépül	I. változat
	Hátrány	Teherforgalom nem kerül korábban leterelésre a 44 sz. főútra. Tervezett kerékpárút nem épül ki teljes hosszban a 44 sz. főútig	M44 személygépjármű forgalma a településen halad keresztül, forgalmi csillapítás szükséges az átkelési szakaszon (településkapuk), és sebességcsökkentés az alacsony paraméterű ívekben. Lassú járművek a 4622 és 4623 j. utakon haladhatnak	4622 j. úton a csökkentett sebességű szakaszok alakítandók ki a meglévő nyomvonal paraméterek miatt. Lassú járművek a 4622 és 4623 j. utakon haladhatnak. Az elkerülő szakasz Kecskemét felé eső szakaszán a beépítettség miatt sebességcsökkentés javasolt forgalombiztonsági szempontból	
Keresztmetszet	Előny	12 m szélességű koronával, 7,50 m széles burkolattal, főúti paramétereknek megfelelő keresztmetszetre történő átépítés	Meglévő pályaszerkezet megerősítése, kisebb beavatkozást igényel	Szentkirály elkerülő szakasz 12 m széles koronával, 7,50 m széles burkolattal kerül kiépítésre	I. változat

Műszaki paraméterek	Műszaki szempontok	I. változat	II. változat	II.a változat	Javasolt változat
	Hátrány	Párhuzamos (szervíz) utak kiépítése szinte a teljes szakaszon többlet kisajátítást von maga után.	8,50 m széles koronaszélesség, és 6,00 m-es koronaszélesség forgalombiztonsági okokból hátrányos	Megerősítéses szakaszokon a meglévő 6 m széles burkolat és 8,50 m szélességű korona forgalombiztonsági okokból hátrányos	
Csomópontok	Előny	A csomópontok száma, így konfliktuspontok száma lecsökken, osztályozós, jelzőlámpás csomópontok forgalombiztonsága kedvezőbb a jelenlegi kialakításnál	A meglévő csomópontok és telekbehajtók közvetlen kapcsolata megmarad a 4622 és 4623 j. utakon	A település két végére tervezett jelzőlámpás csomópontok biztosítják a települési forgalom biztonságos becsatlakozását	I. változat
	Hátrány	A megszűnő csomópontok, és telekbehajtók forgalmának a párhuzamos szervíz utakon kell haladnia, egyes esetekben ez kerülőt jelent	A megmaradó osztályozó nélküli csomópontok, és közvetlen telekbehajtók forgalombiztonsági kockázatot jelentenek a megnövekedett forgalom esetén	A további megmaradó osztályozó nélküli csomópontok, és közvetlen telekbehajtók forgalombiztonsági kockázatot jelentenek a megnövekedett forgalom esetén	

M44 gyorsforgalmi út és a 44. sz. út közötti Szentkirály településen áthaladó
4622 j. út és a 4623 j. út felújítása, I. II., II.a. változatok
KONCEPCIÓTERV – összefoglaló konfliktus feltárás

839/1

3. KÖRNYEZET- ÉS TERMÉSZETVÉDELMI SZEMPONTÚ ÉRTÉKEELÉS

Környezeti elemek és veszélyeztető tényezők	I. változat (korábbi 4623 j. úti lekötés koncepció)	II. változat	II.a. változat	Legkonfliktus-szegényebb változat
Talaj	A vizsgált nyomvonal jelentős hosszon a jelenlegi 4623 j. úton és 4622 j. úton halad. A Szentkirály települést elkerülő szakasz megépítésével: ~2,5 km-en többlet kisajátításra kerül sor. Illetve a párhuzamos szervízutak miatt is szükséges többlet kisajátítás.	A vizsgált változat teljes hosszon a meglévő 4623 j. út és a 4622 j. út felhasználásával kerül kialakításra. Többlet kisajátításra nem kerül sor.	A vizsgált nyomvonal jelentős hosszon a jelenlegi 4623 j. úton és 4622 j. úton halad. A Szentkirály települést elkerülő szakasz megépítésével: ~2,5 km-en többlet kisajátításra kerül sor.	II. változat
Felszín alatti víz	A három vizsgált változat közül egyik sem érint sérülékeny vízbázist.			I., II. és II.a változat
Felszíni víz	Mindhárom vizsgált változat érinti: Alpár-Nyárlőrinci csatornát és a Borbás- csatornát (Úrreti-ároknaál) Belvízcsatornába a vízelvezetés nem megoldott.			I., II. és II.a változat
Levegő	- az elkerülő építése révén Szentkirály belterületén a közlekedésből eredő légszennyezettség jelentősen csökken	- mivel a forgalom Szentkirály belterületén halad át, ezért a közlekedésből eredő légszennyezettség minimálisan növekszik a településen belül	- az elkerülő építése révén Szentkirály belterületén a közlekedésből eredő légszennyezettség jelentősen csökken	I., és II.a változat

Környezeti elemek és veszélyeztető tényezők	I. változat (korábbi 4623 j. úti lekötés koncepció)	II. változat	II.a. változat	Legkonfliktus-szegényebb változat
Élővilág	<ul style="list-style-type: none"> - természetvédelmi terület érintettség (leghosszabb szakaszon – 3400 m, illetve 2578 m) - élőhely csökkenése, állapot romlás - védett fajok pusztulása, állománycsökkenése - védett fajok zavarása, állománycsökkenése (elvándorlás) - élőhely fragmentáció, populációk elszigetelődése - tájkép változás 	<ul style="list-style-type: none"> - legrövidebb szakaszon érint természetvédelmi területet (360 m) - csökkent ökológiai adottságokkal jellemezhető meglévő útszakasz érint - nincs további területfoglalás és élőhelyvesztés (élőhely átalakulás, megszűnés) - nincs védett fajok pusztulása, állománycsökkenése - nincs zavarás növekedésből fakadó elvándorlás - nem fokozódik az élőhely fragmentáció, populációk elszigetelődése - nincs tájkép változás - zavarás növekedés (zaj, rezgés) 	<ul style="list-style-type: none"> - természetvédelmi terület érintettség (2578 m) - kisebb mértékűek a hátrányok az I. változat képest (kevesebb értékes élőhelyi érintettség, kisebb mértékű élőhely fragmentáció, elszigetelődés, tájképi változás) - élőhely csökkenése, állapot romlás - védett fajok zavarása, állománycsökkenése (elvándorlás) - tájkép változás 	II. változat
Táj	<ul style="list-style-type: none"> - a biológiai aktivitásérték ennél a változatnál csökken a legjelentősebben - a szűk keresztmetszet miatt a zajárnyékoló falak csökkentik a lakókörnyezet esztétikai értékét - a nyomvonalváltozatok nyilvántartott műemléket, vagy helyi védettségű építészeti emléket nem érintenek 	<ul style="list-style-type: none"> - nem kerül új művi elem (új infrastrukturális elem) a táji környezetbe 	<ul style="list-style-type: none"> - A biológiai aktivitásérték ennél a változatnál is csökken, de kevésbé, mint az I. változatnál. - tájkép változás 	II. változat

Környezeti elemek és veszélyeztető tényezők	I. változat (korábbi 4623 j. úti lekötés koncepció)	II. változat	II.a. változat	Legkonfliktus-szegényebb változat
Épített környezet	<ul style="list-style-type: none"> - a szűk keresztmetszet miatt a zajárnyékoló falak csökkentik a lakókörnyezet esztétikai értékét - egy lakóépület bontása szükséges - a település belterülete mentesülne az átmenő forgalomtól, javulna a közlekedés biztonság, - jelzőlámpás csomópontok kialakítása növelik a közlekedés biztonságot 	<ul style="list-style-type: none"> - nem szükséges lakóépületet bontani - kevesebb régészeti lelőhelyet érint - kis területet érint a tervezett beruházás - forgalom csillapító „városkapu” építése 	<ul style="list-style-type: none"> - több régészeti lelőhely, nagyobb érintettséggel, és összetettebb örökségvédelmi feladatellátással 	II. változat
Ember és társadalom	<ul style="list-style-type: none"> - mivel másodrendű főúttá alakul a tervezett út, a párhuzamos szervíz utakról csak a csomópontokban enged átjárást a lassú járműveknek, ezáltal a meglévő mezőgazdasági tevékenység feltételei nehezedhetnek - a területfoglalás miatt mezőgazdasági művelés alatt álló területek kerülnek kisajátításra - a tervezett kerékpárút nem épül ki teljes hosszban a 44 sz. főútig - a 44 sz. főút forgalma jelentősen csökken Lakitelek és Kecskemét között - Szentkirály belterülete tehermentesül az átmenő forgalomtól 	<ul style="list-style-type: none"> - nem kerül sor jelentősebb kisajátításra, földterületek megvételére - a teherforgalom Lakitelek csomópontnál leterelésre kerül a 44. sz. főútra (nem lesz jelentősebb plusz teherforgalom a tervezett úton) - a lassú járművek továbbra is felhajthatnak a tervezéssel érintett útra mivel a felhajtók megmaradnak - Szentkirályon tovább növekszik az átmenő forgalom 	<ul style="list-style-type: none"> - a település belterülete mentesülne az átmenő forgalom alól - a tervezett kerékpárút a 44. sz. főút és az M44 csomópontja között teljes hosszában kiépül - a lassú járművek haladhatnak 4622 j. út és a 4623 j. úton - a területfoglalás miatt mezőgazdasági művelés alatt álló területek kerülnek kisajátításra 	II.a változat
Zaj és rezgés	<ul style="list-style-type: none"> - a 4623-4622 j. utak forgalma ~háromszorozódik, jelentős teherforgalommal - jelentős zajterhelés növekmény - jelentős mennyiségű zajárnyékoló fal építése válik szükségessé - a szűk keresztmetszet miatt a zajárnyékoló falak csökkentik a lakókörnyezet esztétikai értékét 	<ul style="list-style-type: none"> - a teherforgalom elkerüli a 4623 és 4622 j. utakat - Szentkirály átkelési szakaszon a többlet forgalom zajproblémát okoz - az I. változathoz képest kisebb forgalom 	<ul style="list-style-type: none"> - a teherforgalom elkerüli a 4623 és 4622 j. utakat - Szentkirály belterületéről elvezeti az átmenő forgalmat - az I. változathoz képest kisebb forgalom 	II.a változat

M44 gyorsforgalmi út és a 44. sz. út közötti Szentkirály településen áthaladó
4622 j. út és a 4623 j. út felújítása, I. II., II.a. változatok

KONCEPCIÓTERV – összefoglaló konfliktus feltárás

839/1

Környezeti elemek és veszélyeztető tényezők	I. változat (korábbi 4623 j. úti lekötés koncepció)	II. változat	II.a. változat	Legkonfliktus- szegényebb változat

4. ÖSSZEFOGLALÁS

A konfliktus feltáró tanulmány vizsgálati alapján megállapítható, hogy az I. II. II. a. nyomvonal is kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezetét érint a 4622 j. út mentén, ~ 5192 méteren keresztül. A legnagyobb területigénnyel az I. változat megvalósítása járna.

Talajvédelmi szempontból a II. változat a legkedvezőbb, mert ebben az esetben nincs szükség jelentős többlet terület igénybevételre (jelentős mezőgazdasági területek művelés alóli kivonása szükségtelen).

Vizsgálataink alapján sérülékeny vízbázist nem érintenek a nyomvonalak.

Az **I. változat** megvalósulása esetén drasztikus forgalom- és zajterhelés növekedésre kell számítani a teljes szakaszon (tervezett M44-4623 j. út csomópontja – 445 sz. főút-44 sz. főút csomópontja között). Az előzetes kalkulációk szerint összesen mintegy ~6,5 km zajárnyékoló fal telepítésére lenne szükség. Az érintett lakosság számára várhatóan roppant megterhelő lesz a forgalom ilyen nagymértékű növekedése, valamint számos helyszínen problémaként merülhet fel a zajárnyékoló falakkal kapcsolatos településképi konfliktus (lakókörnyezetre gyakorolt negatív környezetpszichológiai hatás).

A **II. és II.a. változatok** esetében a teherforgalom elterelése miatt a zajterhelés-növekmény jelentősen kisebb az I. változathoz képest, azonban a jelenlegi állapothoz képest még így is nagy. Kecskemét közigazgatási területén belül (a 44 sz. főúton) a távlati állapotban a zajterhelés növekedés minimális, azonban a jelenleg is fennálló határérték túllépés miatt védelmi intézkedéseket javasoltunk a szakaszon (~1000 méter zajárnyékoló fal, a magasabban lévő épületszintek esetében fokozott hanggátlású nyílászárók beépítése), melyek megfelelőségét későbbi tervfázisokban részletesebben szükséges vizsgálni. Szentkirály külterületén (Szentkirálytól keletre és nyugatra) mindkét változat esetében problémaként merülhet fel a zajárnyékoló falakkal kapcsolatos településképi konfliktus (lakókörnyezetre gyakorolt negatív környezetpszichológiai hatás). A zajárnyékoló falak kiváltására sebességcsökkentést (60 km/h-ra) és passzív zajvédelem kombinációját javasoltunk mintegy 2 km-es szakaszon.

A **II. változat** keresztülhalad Szentkirály belterületén, ami miatt az útszakasz mindkét oldalán található ingatlanok esetében védelmi intézkedések szükségesek. A sebesség 30 km/ra-ra való korlátozásával a jelenlegi zajterhelés tartható, azonban ezek az értékek a jelenlegi állapotban is magasak, valamint a javaslat hatékonysága csak abban az esetben biztosítható, ha folyamatos sebesség ellenőrzés kerül bevezetésre a településen, Szentkirály belterületén. Kiegészítő intézkedésként javasoljuk a 4623 j. út mindkét oldalán a fokozott hanggátlású nyílászárók beépítését. Tekintettel a nagy forgalmi növekményre, és a lakóházak közelségére a fentiekben megadott megoldással sem biztosítható teljeskörűen Szentkirály település zajvédelme.

A **II.a. változat** elkerüli Szentkirályt, mely a település belterületén jelenleg is fennálló zajvédelmi konfliktus megoldaná. Az elkerülő mentén található tanyaépületek távlati zajterhelése határérték alatt maradna, azonban a jelentős (~10 dB-es) zajterhelés növekmény megelőzésének érdekében ~1600-1700 méter zajárnyékoló fal telepítését javasoltuk.

A fentiek alapján zajvédelmi szempontból egyértelműen a II.a. változat a legelőnyösebb a vizsgált alternatívák közül. Mindemellett elmondható, hogy a forgalmi növekmény következtében mindegyik változat terhelő és számos zajvédelmi konfliktust hordoz magában, ezek közül is kiemelkedik a II. változat esetében Szentkirály belterületének forgalmi növekménye, valamint az I. változat esetében a külterületi tanyákat érintő nagymértékű zajterhelés növekmény.

M44 gyorsforgalmi út és a 44. sz. út közötti Szentkirály településen áthaladó
4622 j. út és a 4623 j. út felújítása, I. II., II.a. változatok

KONCEPCIÓTERV – összefoglaló konfliktus feltárás

A II. változat természet- és tájvédelmi szempontból a legkedvezőbb, legkisebb károkozással járó változat. A jelenleg is meglévő és évtizedek óta üzemelő út megerősítése nem okoz további élőhelyvesztést, nincs zavarás és tájkép változás.

A projekt megvalósulása a térségben fontos társadalmi problémákat vet fel a forgalmi növekmény és a termőföld igénybevételét illetően. A tervezett beavatkozás területfoglalása miatt, a helyi gazdaságok mezőgazdasági területei csökkennének főként az I. változat esetében, illetve kisebb mértékben a II. a. változat esetében is (elkerülő út). Előny a II. és II. a. változatok esetében, hogy a meglévő földút hálózat csatlakozása a vizsgált útra nem fog megváltozni. . Azonban elmondható, hogy a megnövekvő forgalom, valamint a lassú járművek közlekedése együtt a baleseti kockázatok növekedését is eredményezheti.

A sokszínű mezőgazdasági területet és a meglévő állapotot mindegyik változat hátrányosan befolyásolja, az I. változat jár a legnagyobb terület igénybevétellel.

A tervezett beruházás örökségvédelmi szempontból alacsony kockázatúnak számít. A nyomvonalváltozatok nyilvántartott műemléket, vagy helyi védettségű építészeti emléket nem érintenek. **A vizsgált változatok közül egyértelműen a II. jár alacsonyabb örökségvédelmi kockázattal és kevesebb örökségvédelmi feladatellátással.**

Összefoglalva elmondható, hogy a forgalom növekedése minden változat esetében negatív irányban befolyásolja térség zajhelyzetét és levegőszennyezettségét. A Szentkirály elkerülőjét tartalmazó változatok előnye az, hogy a település belterülete mentesül az átmenő forgalom terhelő hatásától. Ugyanakkor az elkerülő út megépítése mezőgazdasági területek kisajátításával fog járni, ami a helyi mezőgazdaság szempontjából lehet hátrányos.