

T Á J É K O Z T A T Ó A N Y A G

Esztergom-M1 autópálya közötti kapcsolat fejlesztése – a tervezett 2x2 sávós R11 gyorsút Zsámbék keleti, illetve nyugati nyomvonal változatainak összehasonlítása, előnyök-hátrányok bemutatása

2016. szeptember 19.

Előzmény:

Az Esztergom-M1 autópálya közötti kapcsolat 2x1 sávós, 2x2 sávós főúttá bővíthető kiemelt főút Zsámbékot keletről, illetve nyugatról a Nyakas-hegyen túl elkerülő nyomvonalának előzetes környezeti vizsgálati eljárása alapján véglegesített megvalósíthatósági tanulmánya 2015. év végén készült el. A környezetvédelmi hatóság előzetes környezeti vizsgálat határozata alapján a Zsámbékot keletről elkerülő változat megvalósítását, tovább tervezését javasolta. NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő ZRt., mint beruházó, az előzetes környezeti határozatban foglaltak, illetve a szakmai érvek alapján a keleti nyomvonal változat tovább tervezését kezdte meg.

Az Esztergom-M1 autópálya közötti kapcsolat 2x2 sávós, Zsámbékot keletről elkerülő változat megvalósíthatósági tanulmányának, részletes környezeti hatástanulmányának tervezése során, elsősorban Zsámbék település tervezett nyomvonal felőli, keleti oldalán élő lakosok (Határ úti lakosok), illetve elsősorban az általuk alapított civil szervezetek által jelentős ellenállás alakult ki a nyomvonal ellen. Zsámbéki lakosok eleinte a szabályozási tervben szereplő főúti nyomvonalon, a lakóházaktól 450 m-re haladó gyorsutat kérték 150-200 m-rel a Békás-patak irányába, távolabb eltolni.

A Tervező több nyomvonalat is kidolgozott, amely alapján Zsámbékon a 2016. június 16-i közmeghallgatáson már a 740 m-re futó nyomvonal is bemutatásra került. A lakosok ettől még távolabbi nyomvonal vizsgálatát is kérték. Dr. Seszták Miklós miniszter úr, továbbá Csenger-Zalán Zsolt országgyűlési képviselő és Horváth László Zsámbék polgármestere is kérte a távolabbi nyomvonalak vizsgálatát. Társaságunk kérte a Tervezőt, hogy a 740 m-re lévő nyomvonal és a Békás-patak között vizsgáljon meg egy optimális nyomvonalat.

A Tervező nyomvonal vizsgálatait alapján, egy a lakóházaktól mintegy 880-890 m-re futó nyomvonal is elfogadhatónak tűnik szakmailag. Időközben a lakosság egy része, illetve civil szervezetük a Nyakas-hegyen túli, Zsámbék nyugati nyomvonalat tartják elfogadható megoldásnak, s kérték annak vizsgálatát.

A fentiek figyelembe vételével kértük Tervezőt, hogy készítsen el egy szakmailag alátámasztott, előnyöket-hátrányokat bemutató dokumentációt. Jelen tájékoztató anyag elsősorban a Tervező által elkészített dokumentációban foglaltakra támaszkodik.

A tájékoztató anyag elején található a nyomvonalak előnyeinek, hátrányainak rövid összefoglalója.

A tájékoztató anyag végén találhatóak a részletesebb magyarázatok.

Mellékletként csatoltuk az R11 gyorsút nyomvonal változatainak áttekintő térképét.

ESZTERGOM-M1 AUTÓPÁLYA KÖZÖTTI KAPCSOLAT FEJLESZTÉSE ELŐNYÖK – HÁTRÁNYOK RÖVID ÖSSZEFOGLALÓJA

Keleti nyomvonal

(átnézeti térképen kék színnel jelölve)

Előnyök:

- Tehermentesíti Zsámbék, Tök, Perbál és Tinnye települések meglévő 102. sz. főút átkelési szakaszát, így nem csak Esztergom térsége és az M1 autópálya közötti regionális tranzit kapcsolatot látja el, hanem kifejezetten jól működik a településeket elkerülő útként is, valamint biztosítja az agglomerációs forgalom lebonyolítását is.
- A településeken áthaladó forgalmat mintegy tized részére csökkenti.
- Mivel tizedére csökkenti a településeken az átkelési forgalmat, ezért jelentősen csökkenni fog az átkelési szakaszon a zaj, rezgés, káros anyag kibocsátás és közlekedésben jelenleg tapasztalható balesetveszélyes szituáció. Az átkelési szakaszokon sem várható határérték feletti környezeti terhelés.
- A települések keleti oldalán vezet, így az uralkodó É-Ny-i szélirány a településekre nem gyakorol jelentős káros hatást.
- Jóval kedvezőbb domborzati viszonyok között halad.
- Kisebb terület igénybevétele.
- Alacsonyabb a beruházási költsége, mint a nyugati változatnak.
- Jobban elősegíti az érintett települések fejlődését.
- várhatóan kedvezőbb megtérülési mutatókkal rendelkezik.

Hátrányok:

- Összességében nagyobb forgalom halad át a Zsámbéki-medencén, mint a nyugati változat esetében, de ezáltal az út beruházásának megtérülése is jó.
- Nagyobb számú ismert régészeti lelőhelyet érint.
- Országos Ökológiai Hálózat elemeinek (Békás-patak) nagyobb számú érintése
- A gyorsút rontja a zsámbéki tájképet, amely 30 m széles véderdősáv telepítésével mérsékelhető.

Kockázatok:

- Lakossági ellenállás

Nyugati nyomvonal

(átnézeti térképen kék színnel jelölve)

Előnyök:

- A medencében fekvő településektől, mint Zsámbék, Tök, Perbál távol vezet, nem „rontja” a tájképet.
- Kevesebb bekötőút épül, de ez egyben a hátránya is.
- Kevesebb nyilvántartott, feltérképezett régészeti lelőhelyet érint.
- Országos Ökológiai Hálózat kevesebb elemét érinti.

Hátrányok:

- Nem tehermentesíti Zsámbék, Tök, Perbál és Tinnye települések meglévő átkelési szakaszait.
- Zsámbék, Tök, Perbál és Tinnye települések átkelési szakaszain továbbra is határérték feletti, jelentős környezeti terhelés várható.
- Nem biztosítja az agglomerációs forgalom lebonyolítását, csupán a regionális tranzit forgalom számára nyújt megoldást.
- Mány, Felsőörspuszt, Szomor belterületekhez és zártkertekhez közelebb halad, mint a keleti változat Zsámbékhoz, Tökhöz, vagy Perbálhoz képest.
- Tájképileg Mány, Felsőörspuszt, Szomor települések esetén vet aggályokat.
- Helyi jelentőségű védett természeti területet érint.
- A Nyakas-hegy élővilágát bezárja a gyorsút és a Zsámbék-Tök-Perbál településlánc közé.
- Anyácsa-tó (pihenő és horgásztó) közvetlen közelében halad, természeti környezetét veszélyezteti.

- A települések nyugati oldalán vezet, így az uralkodó szélirány miatt a közlekedési emisszió a településekre is terhelődhet.
- Az Országos területrendezési terv, valamint a megyei rendezési tervek nem tartalmazzák ezen nyomvonalat.
- Kedvezőtlen domborzati viszonyok között halad.
- Nagyobb terület igénybevétele.
- Magasabb beruházási költség.
- Várhatóan rosszabb megtérülési mutatók.

Kockázatok:

- Az érintett települések (Mány, Felsőörspuszta, Szomor, Gyermely, Máriahalom) hozzáállása egyelőre nem ismert, de a zsámbéki tiltakozáshoz hasonló ellenállás kockázata itt is fennáll.
- a nyugati nyomvonal megvalósulása esetén várhatóan a települések lakossága a későbbiekben felismeri, hogy továbbra is nagy forgalom maradt a településeken és szorgalmazni fogják a keleti elkerülő megépítését is. Az esetlegesen így kiépülő 2x1 sávos keleti elkerülő út zajterhelése nem lesz jelentősen kisebb, mint a tervezett gyorsút zajterhelése, továbbá a tájképre ugyanúgy hatással lesz, mint a jelenleg tervezett 2*2 sávos út.

Mindkét változatra igaz, egyéb megállapítások:

- Az M10, M0 észak és M0 nyugat megépítése esetén a forgalom jelentősen csökkenni fog a gyorsúton, de egyik R11-es gyorsúti nyomvonal sem tudja betölteni az M10, vagy az M0 északi, vagy az M0 nyugati szektor szerepét.
- Mind a keleti, mind a nyugati nyomvonal változat is valószínűleg megfelelne a környezetvédelmi előírásoknak, a lakosságot érő hatások tekintetében is.

Összefoglalás:

Ha esetleg találhatók is lennének olyan tájkép-, örökség- és természetvédelmi szempontok, amelyek szerint a nyugati elkerülő változat jobbnak bizonyulhatna a keleti nyomvonal vezetésénél, ezen előnyök összeségében is elmaradnak a magasabb beruházási költségű, nyugati nyomvonavezetésű gyorsút hátrányaitól, melynek megépítése esetén nem tehermentesülne a jelenlegi 102. sz. főút.

A fentiek alapján a keleti nyomvonal megvalósítása támogatható.

Budapest, 2016. szeptember 19.

ZSÁMBÉKOT KELETRŐL, ILLETVE NYUGATRÓL ELKERÜLŐ NYOMVONALAK ELŐNYEINEK, HÁTRÁNYAINAK RÉSZLETESEBB BEMUTATÁSA

1. KÖZLEKEDÉSHÁLÓZATI ÉS FORGALMI SZEMPONTOK

Keleti nyomvonal változat tehermentesíti Zsámbék, Tök, Perbál és Tinnye átkelési szakaszait, az elkészült forgalmi vizsgálatok alapján a keleti nyomvonal változat az Esztergom-M1 autópálya összeköttetésén túl Zsámbék, Tök, Perbál és Tinnye települések elkerülő úti funkcióját is el tudja látni, ezzel szemben a nyugati változat ezt nem tudja. Keleti változat esetében az átkelési forgalom 2031-re a tizedére, a nyugati változat esetében 2031-re a forgalom nagyság eléri a jelenlegit és azt meg is haladhatja, azaz a települések átmenő forgalmát nem fogja megoldani, csökkenti. Mivel a nyugati változat esetében az átmenő forgalom nem csökken, így a káros környezeti hatások, a gyalogos- és kerékpáros közlekedés nehézségei, a meglévő baleseti kockázatok továbbra is megmaradnak.

A keleti nyomvonal változat sűrűbb csomópont kiosztással több kapcsolatot tud biztosítani a településeknek, így több forgalmat tud levezetni a településeken áthaladó, megjelenő forgalomból. A forgalom a gyorsúton, a sűrűbb csomópontok által célirányosabban érheti el az egyes településeket, település részeket, a belterületen haladó 102. sz. főút hosszabb igénybevétele nélkül.

A keleti nyomvonalon tervezett gyorsúttal egy időben, annak kapcsolódó hálózati elemeként kiépülő Mány-Szomor, illetve Dág bekötőutak, Mány, továbbá a tarjáni medence keleti felében lévő települések (Szomor, Gyermely, Máriahalom, Úny, Dág, Sárísáp, Epöl, stb.), a tervezett R11 gyorsúttal, valamint az M1 autópályával való kapcsolatát is biztosítják.

A nyugati változat a Zsámbéki medence, Zsámbék, Tök, Perbál, Tinnye települések elkerülését és egyben feltárását is kevésbé tudja ellátni.

A nyugati változat esetében a forgalom, beleértve a 10. sz. főút Piliscsaba, Pilisvörösvár térségének irányából, illetve irányába érkező forgalom a meglévő 1133. j. úton, Tinnyén keresztül fog haladni és a meglévő 102. sz. főutat fogja választani a forgalmi vizsgálatok alapján.

Alátámasztó forgalmi adatok:

- Jelenlegi forgalom:

A meglévő 102. sz. főút, Zsámbék, Tök, Perbál, Tinnye átkelési szakasz átlagos napi forgalma 2016. évben: ~5300 Ej/nap

- Távlati forgalom a gyorsút megépülése nélkül:

A meglévő 102. sz. főút Zsámbék, Tök, Perbál átkelési szakasz 2031. évben várható átlagos napi forgalma: ~9200-10170 Ej/nap, Tinnyén a 102. sz. főút és a 1133. j. út forgalma a mérvadó: ~7460-10170 Ej/nap.

A Zsámbéki medencében várható forgalom növekedése egyrésztől gazdasági-társadalmi folyamatok, a motorizáció és a mobilitás növekedéséből adódó forgalomnövekedésből – melyet a tervezési útmutatókban meghatározott forgalomfejlődési szorzók alkalmazásával lehet figyelembe venni – valamint a projekten kívüli egyéb közúti hálózatfejlesztések (a térség esetében az M0 északi szektorának megépítése növeli a területen keresztülhaladó forgalmat) hatására megy végbe.

A forgalom elkövetkező időszakban történő várható növekedését a hivatalos forgalomszámlálás Zsámbéki adatai is alátámasztják. Magyar Közút Nonprofit Zrt. által publikált forgalmi adatok:

- A 102 sz. főút (korábban 1101 sz. Biatorbágy-Zsámbék összekötő út) Zsámbék belterületen (a városhatár közelében Herceghalom felől):

6928 (2008), 7426 (2011), 7096 (2013), 8355 (2014), 9616 (2015) E/nap

- Zsámbék belterület 1104 sz. út 9+000 szelvénye (szomori, 1105. jelű és herceghalmi 1101. jelű út között):

2752 (1995), 4368 (2000), 5613 (2005), 4937 (2010), 5706 (2011), 7497 (2015) E/nap

- Távlati forgalom a Keleti nyomvonal esetén:

A 2x2 sávós gyorsút átlagos napi forgalma 2031. évben: ~20630–21970 Ej/nap.

A 102. sz. főút Zsámbék, Tök, Perbál településeken áthaladó, belterületi szakaszán maradó átlagos napi forgalom 2031. évben: ~260-760 Ej/nap (a gyorsút megvalósulása nélküli eset ~10%-a), Tinnyén a 102. sz. főút és a 1133. j. út forgalma a mérvadó: ~890-1110 Ej/nap

- Távlati forgalom a Nyugati nyomvonal esetén:

A 2x2 sávós gyorsút átlagos napi forgalma 2031. évben: ~10590–12130 Ej/nap A 102. sz. főút településeken áthaladó, belterületi szakaszán maradó átlagos napi forgalom 2031. évben: ~4100-5900 Ej/nap (a projekt nélküli eset ~50%-a), Tinnyén a 102. sz. főút és a 1133. j. út forgalma a mérvadó: ~4060-10700 Ej/nap.

A tervezett gyorsút nem tudja kiváltani a tervezett M0 nyugati szakaszt. A 2x2 sávós M2 Vácig, az M0 észak, az M1 2x3 sáv Győrig, az M10, valamint az M0 nyugat kiépítése a tervezett R11 gyorsútról mintegy 14000 Ej/nap forgalmat fog levenni a forgalmi vizsgálatok alapján 2040 körül. Ez azt jelenti, hogy az R11 gyorsút forgalma a fenti beruházások, úthálózati elemek 2040-ig történő megvalósulása esetén jelentősen csökkenni fog, várhatóan 10110 Ej/nap-ra. Esztergomi új Duna-híd és az V/C folyosó alapján történő tovább építéssel nem kalkulál.

2. MŰSZAKI SZEMPONTOK

2.1. Nyomvonal hosszak

A nyomvonal hosszak még a tervezés során változhatnak, de kijelenthető, hogy a 2x2 sávós gyorsút keleti, illetve nyugati nyomvonal változatok hosszában jelentős, lényeges hosszkülönbség nincs.

R11 gyorsút és a további tervezett bekötő utak hossza a kérdéses, vizsgált szakaszon:

Keleti nyomvonal:

- R11 gyorsút a vizsgált szakaszon: 18,57 km
- Máty-Zsámbéki bekötés: 2,9 km
- Töki bekötés: 3,4 km
- Tinnye elkerülő út: 2,6 km

Nyugati (piros) nyomvonal:

- R11 gyorsút a vizsgált szakaszon: 18,98 km
- Töki bekötés: 3,4 km

2.2. Domborzat

A keleti nyomvonal jóval kedvezőbb domborzati viszonyok szempontjából.

Keleti nyomvonal: A nyomvonal a Nyakas-hegy keleti oldalán a Zsámbéki – medencében vezet, a domborzat kismértékű változatosságot mutat a vizsgált szakaszon. A terület közel síkvidéki jellegű.

Nyugati nyomvonal: A nyomvonal a Nyakas-hegy nyugati-oldalán vezet a Keleti-Gerecse nyúlványainak szélén, ennek eredményeként a domborzat változatos, rendkívül tagolt,

egymást követik a dombhátak és völgyeletek, melyek jelentős magasság különbségeket eredményeznek. A terület erősen dombvidéki jellegű.

2.3. Vízszintes vonalvezetés

A domborzati viszonyok miatt a keleti nyomvonal kedvezőbb vízszintes vonalvezetés szempontjából.

Keleti nyomvonal: A vízszintes vonalvezetés nagyvonalú, kiegyensúlyozott, nagysugarú ívek alkalmazhatók, biztosítható a gyorsúti paraméterek által megkövetelt vonalvezetés.

Nyugati nyomvonal: A vízszintes vonalvezetés nagyszámú, a tervezési sebességhez tartozó minimális körívsugarat tartalmaz. Ennek következtében a jelenlegi nyomvonal sokkal inkább a főúti paramétereknek felel meg, mint gyorsúti vonalvezetésnek. A vonalvezetés gyorsúti paraméterekkel történő kialakítása további nagymértékű földmunka vagy műtárgy építés árán érhető el.

2.4. Magassági vonalvezetés

A domborzati viszonyok miatt a keleti nyomvonal kedvezőbb magassági vonalvezetés szempontjából.

Keleti nyomvonal: A magassági vonalvezetés a gyorsúti paramétereket kielégíti. A nyomvonal többnyire alacsony vagy közepesen magas töltésen halad, a vízrendezési szempontokkal összhangban kevés és rövid bevágás épül.

Nyugati nyomvonal: Az 5+000 km szelvény környezetétől a terep erősen hullámzó. A korábbiakban tanulmány terv szinten megtervezett 2x1 sávú kialakítású főút több szakaszon is csak $v_t=70$ km/h tervezési sebességgel lett megtervezve a domborzati viszonyok miatt, 10-13 m-es töltésekkel, bevágásokkal.

A gyorsúti paraméterekkel, $v_t=110$ km/h tervezési sebességgel történő magassági vonalvezetés kialakítása jóval nagyobb mértékű földmunkával valósítható csak meg. A változatos terep következményeként igen nagyméretű és hosszú bevágásos, töltéses szakaszokra lehet számítani, a tervezési sebességhez tartozó minimális paraméterek használata esetén is. Felmerülhet közúti nagyműtárgyak építésének szükségessége is (völgyhíd, támfal, alagút).

2.5. Létesítendő külön szintű csomópontok száma

A keleti nyomvonal több külön szintű csomópontot tartalmaz, ami viszont egyezik a települések érdekeivel, a települések gyorsútba történő megfelelő számú bekötésével.

Keleti nyomvonal: 7 db, a külön szintű csomópontok átlagos távolsága 2,5 km.

Nyugati nyomvonal: 5 db, a külön szintű csomópontok átlagos távolsága 3,8 km.

2.6. Vízépítés

Vízépítési, vízvezetési szempontból a domborzati viszonyok miatt a keleti változat előnyösebb.

Keleti (kék) nyomvonal: Több a természetes befogadó (9 db), így a csapadékvíz elvezetése a vízfolyásokhoz az első 15 km hosszon megoldható, további szakaszon 2 db tározó építése szükséges. A gyorsút víztelenítése műszakilag megoldható, átlagos gyorsforgalmi úti költségeket figyelembe véve.

Nyugati (piros) nyomvonal: A piros nyomvonal változatos domborzati viszonyok között vezet (töltések és bevágások váltogatják egymást), a keresztezett természetes befogadók száma kevesebb (5 db), ennek következménye, hogy lényegesen több olyan útszakasz van, melyről a lefolyó csapadékvíznek nincs természetes befogadója, így több helyen szükséges tározó (min. 10 db) és levezetőmeder építése. A nyomvonalon a bevágásos szakaszok száma és hossza jelentős, mely az út víztelenítésének költségeit jelentősen megnöveli (bevágási burkolt árok és csatorna építése).

2.7. Közmű érintettség:

Közmű kiváltás esetében a nyugati változat kis mértékben nagyobb kockázatot jelenthet.

Keleti (kék) nyomvonal: A nyomvonal FGSZ Zrt. üzemeltetésében lévő nagynyomású gázvezetéket érint, melynek kiváltása szükséges ~700 m hosszban.

Nyugati (piros) nyomvonal: A nyomvonal a 4+000–12+000 km szelvények környezetében az E.ON Észak - dunántúli Áramhálózati Zrt. által az elmúlt időszakban létesített 120 kV-os hálózattal közös nyomvonalfolyosóban halad. Ez vagy az út nyomvonalának áttevezését vagy a hálózat átépítését vonja maga után.

2.8. Területigénybevétel

A kedvezőbb domborzati adottságok miatt a keleti nyomvonal esetében a véderdősávokat is figyelembe véve várhatóan kisebb területet kell igénybe venni.

A domborzat tagoltságából adódóan az igen nagy töltésmagasságok és bevágásmélységek miatt a nyugati nyomvonal esetén várhatóan jelentősebb mértékű területigénybevétellel lehet számolni.

2.9. Belterületi ingatlanoktól mért legkisebb távolságok

A nyugati nyomvonal változat is érint lakott területeket, sőt egyes települések belterületei közelebb helyezkednek el a lehetséges nyomvonalhoz, mint a keleti változat esetében.

Keleti (kék) nyomvonal:

Mány:	2200 m
Zsámbék:	740 m, mely növelhető 880-890 m-ig
Tök:	990 m, mely növelhető 1085 m-ig
Perbál:	458 m, mely növelhető 565–950 m-ig
Tinnye:	500 m

Nyugati (piros) nyomvonal:

Mány - központi belterület:	580 m (érdemben nem növelhető)
Mány központi belterület melletti zártkert:	320 m (érdemben nem növelhető)
Mány – Felsőörspuszta (belterület):	300 m (érdemben nem növelhető)
Szomor belterület:	1240 m (érdemben nem növelhető)
Szomor zártkert:	530 m (érdemben nem növelhető)
Zsámbék belterület:	2800 m, zártkert: ~2500 m
Tök belterület:	2500 m, zártkert: ~1700 m
Perbál belterület:	2200 m
Tinnye belterület:	900 m

3. KÖRNYEZET- ÉS TERMÉSZETVÉDELMI SZEMPONTOK

3.1. Természetvédelem

Természetvédelmi szempontból talán kis mértékben a keleti nyomvonal kedvezőtlenebb, viszont az uralkodó É-Ny-i szélirány miatt a keleti változat sem gyakorol jelentős káros hatást.

Keleti nyomvonal: A Békás-patak, és mellékágainak keresztezésével 4 helyen érinti az Országos Ökológiai Hálózat ökológiai folyosójának területét. Helyi jelentőségű védett természeti területet nem érint.

Nyugati nyomvonal: Egy helyen érinti az Országos Ökológiai Hálózat magterületét, valamint egy helyen pufferterületet, Tök közigazgatási területén helyi jelentőségű védett természeti területet érint, továbbá több erdőterületet érint, illetve az Anyácsa-tó (pihenő és horgásztó) közvetlen közelében halad, természeti környezetét veszélyezteti. A Nyakas hegy élővilágát bezárja a gyorsút és a Zsámbék-Tök-Perbál települések által alkotott településlánc közé, főleg, ha a jövőben a épül egy 2x1 sávós kis keleti elkerülő is a

települések elkerülésére, mivel a nyugati nyomvonal az elkerülő úti funkciót nem tudja jól ellátni és a településeken ismét nagy forgalom jelenik meg. k nyugati nyomvonal hiányossága miatt.

3.2. Zajvédelem

A keleti nyomvonal a belterületi szakaszon élők számára a jelentősen kisebb átmenő forgalom miatt, sokkal kedvezőbb zajterhelés szempontjából. Mind a keleti, mind a nyugati változat esetében vannak települések, ahol a tervezett gyorsút, az előírások szerinti határértékek alatti zajterhelése, elsősorban a nyomvonal felőli településrészeket érinti. A nyugati nyomvonal jobban megközelít belterületeket, mint a keleti változat.

Keleti nyomvonal: A keleti nyomvonal megvalósítása esetén a 102 sz. főútról az átmenő forgalom jelentős része az új nyomvonalra kerül, ezért a zajterhelés nappal és éjjel 7-8 dB-lel csökken Zsámbék, Tök, Perbál és Tinnye települések belterületén. Zsámbék belterületén határérték alatt marad a zajterhelés és ez Tök, Perbál, Tinnye esetében is várhatóan így lesz.

Nyugati nyomvonal: A nyugati nyomvonal megvalósulása esetén a 102 sz. főút átmenő forgalma megoszlik a Perbál-Tök-Zsámbék nyugati oldalán vezető R11 gyorsút és a 102. sz. főút jelenlegi nyomvonala között. A településeken így a távlati forgalomtól származó zajterhelés 1-2 dB-lel nő, azaz a jelenlegi zajterhelési állapot nem csökken, hanem tovább emelkedik. Zsámbék belterületén mintegy 100-100 lakos estében határérték felett marad a zajterhelés és ez Tök, Perbál, Tinnye esetében is várhatóan így lesz.

3.3. Tájképi szempontok

Tájképi szempontból Zsámbék, Tök, Perbál és Tinnye szempontjából a keleti változat kedvezőtlenebb, de a nyugati változat Mátyás és a tarjáni medence keleti részén fekvő települések, mint például Felsőörspuszta, Szomor, Máriahalom szempontjából rosszabb.

Keleti nyomvonal: Tájképileg érinti Zsámbékot, Tököt, Perbált és Tinnye települést is részben. Zsámbék és Perbál települések tájképi szempontból kérték a gyorsút lehetőség szerinti eltakarását, ami Zsámbék és Perbál esetében 30 m széles zaj- és hóvédelmi erdősávval biztosítható. Perbál melletti szakaszon a település felőli oldalon, illetve a szociális lakások és lovarda mentén mindkét oldalon zajvédő fal is elhelyezésre kerül.

Nyugati nyomvonal: Zsámbék, Tök településeket nem érinti tájképileg, Perbál és Tinnye településeket kisebb mértékben, de érinti. Viszont Mátyás, Felsőörspuszta, Szomor és Tinnye egyes részei szintén 1000 m-en belül, több helyen 500 m-en belül megközelítésre kerül.

4. ÖRÖKSÉGVÉDELEM

A keleti nyomvonal több ismert régészeti lelőhelyet érint, a nyugati nyomvonal viszont kevésbé feltérképezett, így nem ismert annyira régészeti szempontból.

Keleti nyomvonal: A 2014-ben elkészült Előzetes Régészeti Dokumentáció alapján a keleti nyomvonalszakasz magasabb számú (7 db) régészeti lelőhelyet érint.

Nyugati nyomvonal: A 2014-ben elkészült Előzetes Régészeti Dokumentáció alapján a nyugati nyomvonalszakasz kisebb számú (1 db) régészeti lelőhelyet érint. (Ennek oka lehet, hogy míg bizonyos községek területe régészeti szempontból teljes egészében feltérképezett, addig vannak alig kutatott részek is.)

5. TELEPÜLÉSI ÉRDEKEK

Zsámbék, Tök, Perbál, Tinnye települések vezetőivel tartott egyeztetések alapján szükség van az elkerülő úti funkció biztosítására, továbbá a települések fejlődéséhez a települések gyorsútba történő sűrűbb bekötésekre is.

A települések által támasztott igényeket a keleti nyomvonal tudja jobban biztosítani.

A nyugati változat megépülése esetén a meglévő 102. sz. főút káros környezeti hatásai, a gyalogátkelés és a kerékpáros közlekedés nehézségei változatlanul megmaradnának, a települések fejlődését kevésbé segítené elő. Ezzel szemben a keleti elkerülő a Zsámbéki-medence települései számára is konkrét hasznokat hozna, a belterületekről levinné az átmenő forgalom mintegy 90 %-át és a települések fejlődésének nem korlátja, hanem inkább motorja lehetne.

6. BEKERÜLÉSI KÖLTSÉG

A nyugati változat megvalósítása drágább előre láthatólag, a kedvezőtlenebb domborzati viszonyok miatt szükséges magas töltések, mély bevágások, esetlegesen szükséges nagyobb műtárgyak (hidak, támfalak, alagút) és több terület igénybevétele miatt.

7. A NYOMVONALVÁLTOZATOK MEGVALÓSÍTÁSÁNAK MEGTÉRÜLÉSE

A keleti nyomvonal megtérülési mutatója a rendelkezésre álló adatok alapján várhatóan jóval kedvezőbb (1-es érték feletti), míg a nyugati változat megtérülése jóval kedvezőtlenebb (lehetséges, hogy 1-es érték alatti). Megtérülési mutatók a munkaközi állapot miatt jelenleg nem állnak rendelkezésre, ellenben az alábbi három, a megtérülésre jelentős hatást gyakorló szempontból a keleti nyomvonal a kedvezőbb, ezért a nyugati nyomvonal közgazdasági mutatói és megtérülése várhatóan rosszabb lesz mint a keleti nyomvonalon vezetett gyorsút esetén. Az eddig rendelkezésre álló adatok egyenlőre nem tudható, hogy ez 1-es érték alatti BCR értéket jelent-e.

- A nyugati nyomvonal esetén a projekt nélküli állapothoz viszonyított jármű többletfutás (üzemeltetési költség növekmény) a nyugati nyomvonal esetén magasabb.
- A nyugati nyomvonal esetén a projekt nélküli állapothoz viszonyított időmegtakarítás a nyugati nyomvonal esetén alacsonyabb.
- A beruházási költség várhatóan a nyugati nyomvonal esetében magasabb.

Melléklet:

- áttekintő térkép a 2x2 sávós, R11 gyorsút keleti, nyugati nyomvonal változatairól

Budapest, 2016. szeptember 19.