

# Emlékeztető

a 14. és a 813. sz. főutak fejlesztésének Vámoszabadi rendezési tervi összefüggéseivel foglalkozó megbeszélésről.

Színhely: NIF iroda, Győr, Schwarzenberg u. 8.

Időpont: 2018. november 21.

Jelen voltak: Ambrus Gellért polgármester

Németh Gyula felelős településtervező

Halász Ferenc településtervező munkatárs

Somfai András közlekedési szakértő

Iliás Dániel irodavezető Pannonway Kft.

Szabó Ádám közlekedéstervező Pannonway

Knoll Miklós NIF beruházási mérnök

Az egyeztetés a tárgyi beruházáshoz kapcsolódó közlekedési tanulmányterv koordinátora (NIF) és Vámoszabadi település polgármesterének kezdeményezésére jött létre. Célja a két főútra elkészült nyomvonal-változatok és az alakuló rendezési tervi fejlesztési javaslatok ismertetése, egyeztetése.

Az átnézeti vázlattervekkel kapcsolatban átbeszélték a térség és Vámoszabadi község szempontjait, településrendezési elgondolásait. A község a 14-es út mentén gazdasági-, lakó- és különleges (sport) célú fejlesztések lehetőségét kívánja a rendezési terveibe beépíteni.

Vámoszabadi település rendezési terveinek felülvizsgálata 2018. év őszén indul, így a két terv elhatározásait a résztvevők szeretnék szinkronban elkészíteni.

Somfai András részletesen beszámolt az érintett meglévő- és tervezett nyomvonalakról és azok térségi hatásairól.

Ezen gondolatok az alábbiakban foglalhatók össze:

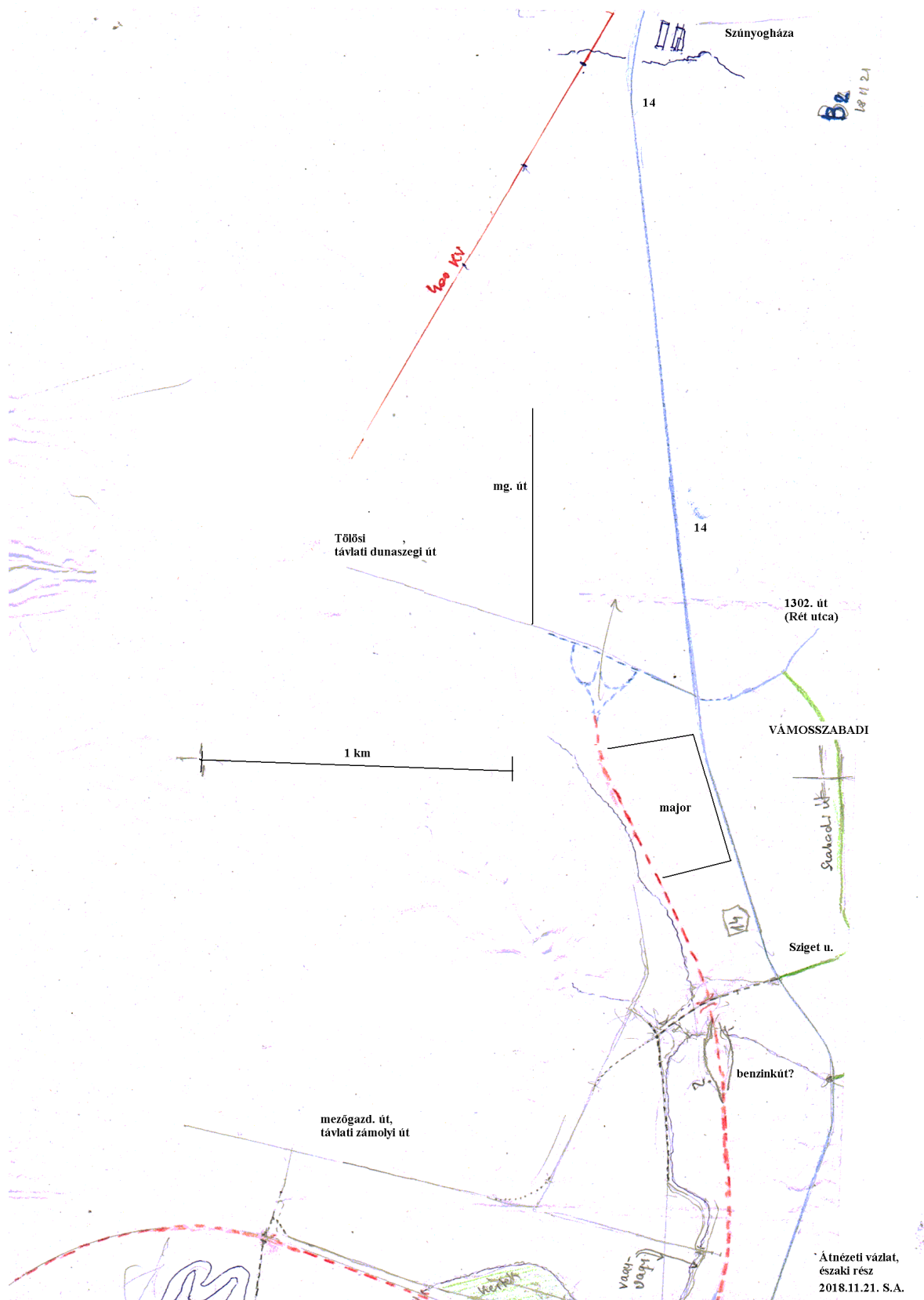
1. Mivel a 14. sz. főútra 2x2 sávossá fejlesztés a feladat, a 2008-as KTSZ 3.8.1. előírása szerint külterületen a közvetlen ingatlan-kiszolgálást és földút-csatlakozásokat meg kell szüntetni, kiszolgáló utat kell kialakítani és alapvetően külön szintű csomópontokat kell létesíteni.

2. Mivel a mai 14-813. kör csomópont az adott helyen nem fejleszthető külön szintűvé, a csomópontot a külön szintű megoldás keleti alcsomópontjának kell tekinteni, amelyhez a mellékelt vázlat szerint alakítható ki a külön szint. Azt, hogy féllóhere- vagy sima két-negyed köríves összekötőágas legyen-e, azt a további munka során kell tisztázni. A csomópontot meg kell növelni az 5. ág miatt, amely „hozzányúlás” elősegíti a 813-as átemelését az új 2x2 sávós 14. út felett. A nyugati alcsomópont nyugati oldalán az ottani kiskertek megközelítését is elősegítő lassúforgalmi út számára aluljáró szükséges, amely a távlatban a Vámoszabadi-győrújfalui önkormányzati összekötőút számára is szolgál.

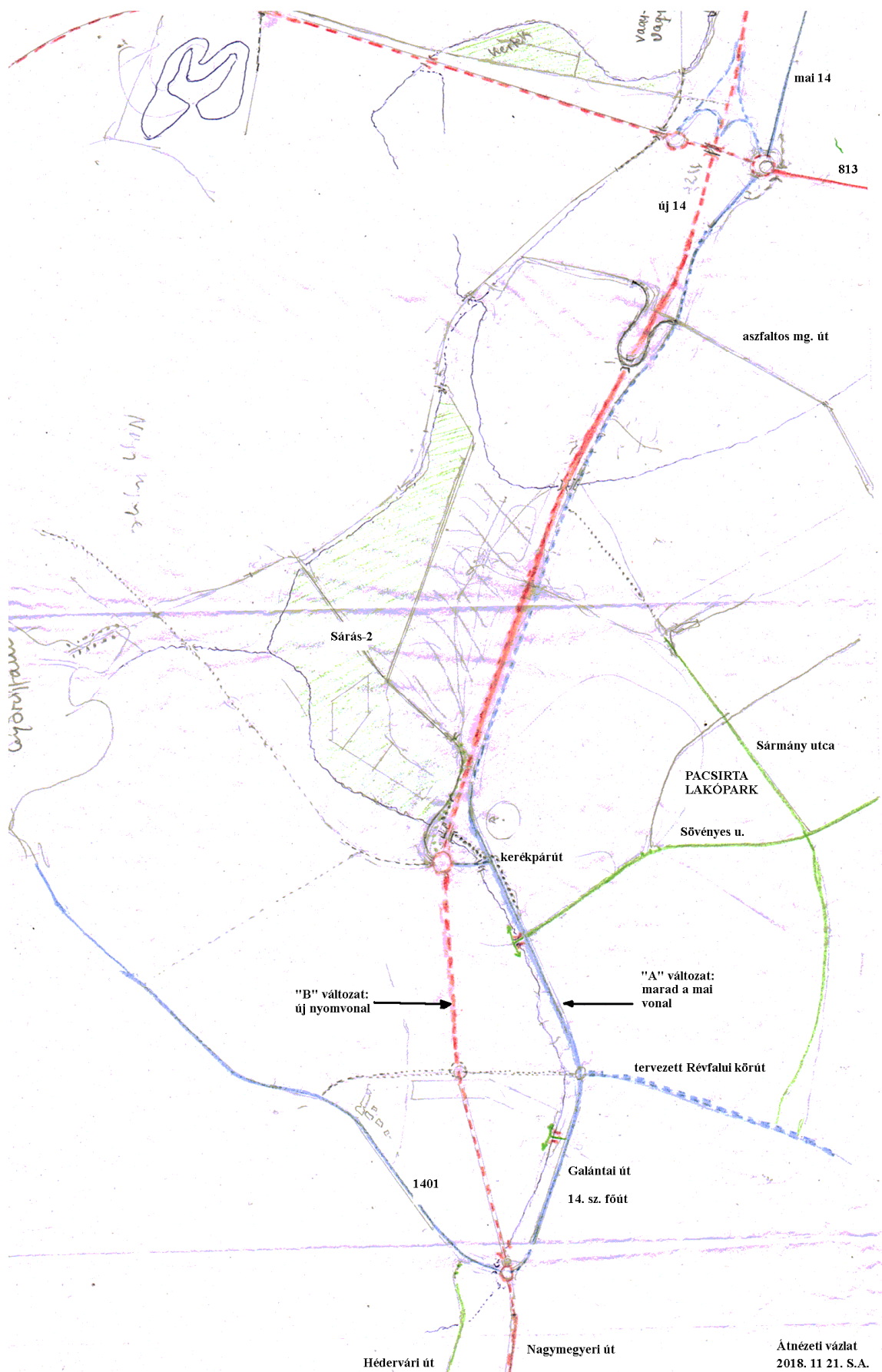
3. A14 – 813. keleti alcsomópontja keleti oldalára szükséges lenne egy kerékpáros aluljáró építése, forgalombiztonsági okokból.

4. A 2x2 sávós út északon ne menjen vissza mindjárt a mai 14. út vonalára, mert ez a község ipari-gazdasági területét még jobban izolálná a maihoz viszonyítva. A nyomvonal célszerű helye az ipari-gazdasági terület nyugati szélén, a csatornán innen van.

5. A nyugati oldali határ szántóterületeinek megközelítésére a vámoszabadi Sziget utca folytatásában legcélszerűbb külön szintű útátvezetést biztosítani, de a mai földút vonala helyett kb. DNY-i irányban elhajolva, hogy a nyomvonal nagytávon jól szolgálhassa majd a győrzámolyi és a győrújfalui településközi kapcsolatokat is. Az új főúton haladókat kiszolgáló benzinkút, csatlakozó autós pihenő-ellátó-információs pontok is valahova ebbe a térségbe lennének telepíthetők.



Átnézeti vázlat, északi rész



Átnézeti vázlat, déli rész

6. A nyugati oldali határ észak részének megközelítésére az ún. Tölösi út (távlatban dunaszegi út) szolgál. Ennek keresztezésében legyen Vámosszabadi középső csomópontja úgy, hogy az 1302-es utat (Rét utca) meghosszabbítják a Tölösi út vonalán a 14. út új vonaláig. A csomópont féllóhere típusú lehetne, mint a 813-asé. (Az új 83. sz. főút külterületi szakaszán is ilyenek lesznek.) A Tölösi úti alcsomópontokban

egyszerű T-csatlakozások is megfelelnek. A 14-1302. mai csomópontját értelemszerűleg el kell bontani és át kell tenni a Tölösi úti keresztezéshez.

7. A 14. út új vonala a csomóponttól 7-800 m-re térhetne vissza a mai vonalhoz, hogy a természeti környezetet minél kevésbé terhelje. Ha a Szűnyogházáig terjedő mintegy 1,5 km-es szakasz földmű- és pályaállapota megfelelő, akkor a mai pálya lehet a 2x2 sávós út része is, és a keleti oldalon kellene a kétsávós párhuzamos „lassú” utat megépíteni. Ha nem, akkor a mai út legyen a „lassú” út, és vele szoros párhuzamossággal, a nyugati oldalon létesülhetne az új út. Ezen a szakaszon a 9,900 km. sz. környékén levő mezőgazdasági útkeresztezés nyugati ágát célszerű lezárni, és kapcsolatát a Tölösi út felől, meglevő földutak jókarba helyezésével célszerű biztosítani.

8. Szűnyogházánál komplex, összetett csomópont szükséges, amelyből, mint határszéli és hullámtér-széli csomópontból Szűnyogháza, Patkányos és a dunai árvédelmi töltés megközelítését mindenképpen biztosítani szükséges. Alapvető, mihamarabb tisztázandó kérdés azonban az, hogy már az 1. üzemben lesz-e a második híd, vagy csak később, vagy egyáltalán nem lesz? Kell-e valamiféle határellenőrzési munkaterület fenntartása? Mi lesz a sorsa a főút nyugati oldalára a rendezési tervben előirányzott gazdaságfejlesztési területnek? Az érintett minisztériumok, hatóságok, önkormányzatok (Győrzámoly is), valamint – új híd esetén – a szlovákiai és más érintettek együttesen kialakított álláspontjára van szükség. Belejár az mindebbe a 400 kV-os távvezeték vonalának közelsége és az a tény, hogy a dunai árvédelmi vonal keresztezésénél a töltés már kb. 1,5 m-rel magasabban halad a főútnál az árvízszint emelkedése miatt, és a mértékadó árvízszint megint tovább emelkedett.

9. Tisztázni szükséges, hogy a 813. útnak eddig elkészült, vízáteresztő anyagú töltését figyelembe véve milyen módon és milyen szinten indokolt kialakítani a 14. úttól nyugatra tervezendő szakaszt?

10. A 813. útnak a vámosi határban levő szakaszán a Lajmai nádas keleti végében levő tavak feltáró útjánál lenne célszerű egy szintbeni útkeresztezést kialakítani.

11. A 14. út – 813. út csomópontjától délre a mai győri körtöltésig a 2x2 sávós utat a mai 14. úti útpálya felhasználásával lesz a leghelyesebb kialakítani, de megfontolandó a Remencei-csatorna keresztezésénél levő ív sugarának növelése, mert az már a mai kétsávós úton is törésnek hat. Az út keleti oldalán célszerű azt a párhuzamos lassúforgalmi utat kialakítani, amelyen a Győr-vámosszabadi kerékpáros forgalom is haladhat. Erről az útról majd a Vámosszabadihoz tartozó Pacsirta lakópark is rövid vonalon elérhető, a Sármány utca meghosszabbításával. A Bácsai Agrár Zrt. nyugati oldali mezőgazdasági területeinek megközelítésére a vázlaton jelölt líra alakú vonal és mezőgazdasági úti felüljáró nevezhető a legkevésbé hátrányos megoldásnak, de lehet, hogy az érdekeltek más nyomvonalban tudnak megállapodni.

12. A 14. úton Sárás és az 1401. szigetközi út torkolata között két alapváltozat lehetséges: az egyik a mai nyomvonal szélesítése („A” változat), a másik egy új nyomvonal kiépítése a Duna-Lapos-ér (más néven Révfalui-csatorna) nyugati oldalán („B” változat). A helyben maradó „A” változatnál kialakított 2x2 sáv esetén előkert-csökkentésekkel, kerítés-átépítésekkel, a csatorna menti kertek jelentős részének megszüntetésével, a telekkiszolgálás levételének alacsony színvonalú megoldásával, a zaj bennmaradásával és a mindezekből származó konfliktusokkal és költségekkel kell számolni. Ebben a változatban a főúttal párhuzamos lassúforgalom útjának nincs megnyugtató megoldása. Ennek ellenére ezen változat – és számos megoldatlan feladata – kidolgozása is fontos, hogy az új nyomvonalon lehetséges „B” változat problémáival, színvonalával és költségeivel érdemben össze lehessen vetni. A „B” változat kulcs-eleme a Galántai út 5. sz. lakóépületének szanálása. A „B” változat Sárás-2 új csomópontja és kapcsolatai a vázlaton láthatók, figyelemmel a további hálózatfejlesztésekre is. Ez a csomópont azért fontos Vámosszabadi számára, mert a község stratégiai érdeke a Sárás-2 kertek és a 14. főút közötti szántóterület beépítésre hasznosítása. A „B” változatban ezen csomópontnál, Sárás-2 déli kapujában a kerékpárosok és a buszról leszálló gyalogosok a Révfalui csatorna feletti híd kiszélesített nyílásán át tudnának a főút alatt a másik oldalra átmenni. Az ehhez szükséges nyílásmagasságot a mai körtöltés szintje miatt indokolt főúti pályaszint-emelés biztosíthatja.

13. Az egyeztetésen szó volt a Győrt esetlegesen északról megkerülő nagytávlati árvízlevezető csatornáról is. A jelenlevők megállapodtak abban, hogy ezzel a kérdéssel a 14. főút tervezésénél nem kell foglalkozni.

Az emlékeztetőt összeállították Somfa András és Németh Gyula.

A mellékelt vázlatokat Somfai András közlekedési szakértő bocsátotta rendelkezésünkre.

Győr, 2018-11-26.