

1. A TERVEZETT TEVÉKENYSÉG CÉLJA, KÖZÉRDEK BEMUTATÁSÁVAL EGYÜTT

1.1. A tervezett tevékenység célja, engedélykérő alapadatai, a közérdek bemutatásával

(314/2005 (XII. 25.) kormányrendelet 4. sz. melléklet 1.a.pont)

NIF Zrt. 2022.02.15-én ajánlattételi felhívást tett közzé „11,5 t burkolatmegerősítés engedélyezési és kiviteli terveinek elkészítése Nyugat-Magyarországon I. 3. rész: 66.sz. főút burkolatmegerősítése engedélyezési és kiviteli terveinek készítése a Pécs-Sásd szakaszra” címmel. A tervezési feladat a 66.sz. főút 0+000 – 29+200 km szelvények közötti szakaszára vonatkozóan engedélyezési és kiviteltervek, valamint a Magyarszék, Oroszló és Sásd települések összesen kb. 12 km hosszú elkerülő szakaszaira vonatkozóan tanulmányterv és Előzetes Vizsgálati Dokumentáció készítése. A nyertes ajánlattevő a TURA-Terv Kft. volt.

Az eredményes közbeszerzési eljárás lefolytatása után NIF Zrt. 4500015417 nyilvántartási számon tervezési szerződést kötött a TURA-Terv Mérnökiroda Kft-vel. UNITEF'83 Zrt. TURA-Terv Kft. alvállalkozójaként a MÁNFA – Pécs szakasz burkolatmegerősítési engedélyezési és kiviteli terveit, valamint a teljes szakaszra vonatkozóan – beleértve az elkerülők előzetes vizsgálati dokumentációját is - a környezetvédelmi munkarészeket, a hídépítési és növénytelepítési terveket készíti.

Jelen tervezési feladathoz kapcsolódó munkarészek:

- Tanulmányterv
- Előzetes Vizsgálati Dokumentáció
- Előzetes Régészeti Dokumentáció (ERD I.)

Jelen tervet megelőzően 2022 decemberében tanulmányterv készült a 3 település elkerülő útjaira.

A tanulmányterv célja az volt, hogy a konfliktusfolyosók vizsgálatával ismertetést adjon a projekt lehetséges nyomvonalairól, az érintett önkormányzatok, útkezelők, egyéb kezelők igényeit feltárja, az útépítési, műtárgyépítési, vízépitési, környezetvédelmi, geotechnikai, közműépítési, területfelhasználási, területigénybevételi, forgalmi, élővilágvédelmi, vízügyi és minden releváns szempont figyelembevételével összefoglalja a feltárt változatok ismérveit. A tanulmányterv szakági tervezője a VIA–Futura Kft. volt.

Minden település esetében tanulmányterv szinten 2-2 változat készült, ezekből választotta ki a 2023.01.16-án a Tervtanács az előzetes vizsgálati dokumentációban vizsgálandó változatokat.

A 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1.2.129. pontja alapján **kiemelt jelentőségű beruházás** „a 66.sz. főút Pécs – Sásd közötti szakasz fejlesztése, párhuzamos kerékpárút fejlesztéssel”, aminek része a jelen tervezés tárgyát képező 3 db elkerülő út.

A 66. sz. főút elkerülő szakaszai a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) kormányrendelet 3. sz. melléklete 87. pontjába tartoznak:

- a) országos közút építése (amennyiben nem tartozik az 1. számú mellékletbe)

Az engedélykérő neve: Építési és Közlekedési Minisztérium

Címe: 1054 Budapest, Alkotmány u. 5.

Jelen dokumentáció a 3 település elkerülő útjainak előzetes vizsgálati dokumentációját tartalmazza, melyre kérjük az előzetes vizsgálati eljárás lefolytatását. Ezek a következők:

Magyarszék elkerülő	M2+ változat
Oroszló elkerülő	O1 és O2 változat
Sásd elkerülő	S1 változat

1.2.A létesítmény számításba vett változatának alapadatai

(314/2005 (XII. 25.) kormányrendelet 4.sz. melléklet 1.b.pont)

1.2.1. A tevékenység volumene

[314/2005. (XII. 25.) kormányrendelet 4.sz. melléklet 1.ba. pontja]

A jelen tervet meghatározó feladatkiírás szerint a 3 településnek 3 önálló elkerülő útja létesül. A települések között az elkerülők visszakötnek a meglévő 66.sz. főútra. Várhatóan a főút korszerűsítése, illetve a burkolatmegerősítés korábban fog megvalósulni, ezért a települések közötti szakaszok már megfelelő vonalvezetéssel és teherbírással fognak rendelkezni az elkerülők megvalósulásának időpontjában.

A tervzsűri az egyes változatok közül az alábbiakat választotta ki továbbtervezendőnek:

Magyarszék:	M2+ változat	Hossza: 6,50 km
Oroszló:	O1 változat	Hossza: 4,22 km
	O2 változat	Hossza: 3,32 km
Sásd:	S1 változat	Hossza: 4,73 km

Az M2+ változat az M1 és M2 változatok kombinációjából alakult ki.

A tervezett elkerülők 2x1 forgalmi sávossal kialakítással épülnek. A megengedett sebesség külterületen általában 90 km/h. Az alábbi helyeken van sebességkorlátozás:

Magyarszék elkerülő: 0+400 – 1+300	80 km/h
Magyarszék elkerülő 6602 j. út keresztezése	50 km/h

Magyarszék elkerülő:

HELYSZÍNRAJZI ÉS MAGASSÁGI KIALAKÍTÁS

A földmunkaigény csökkentése és a zártkerti területből való területigénybevétel minimalizálása érdekében a ~0+400 – 1+300 km sz. közötti szakaszt 80 km/h tervezési sebességnek megfelelő paraméterekkel alakították ki.

A tervezési szakasz eleje a meglévő 66. sz. főút 15+124 km szelvényében van, ez a „B” jelű körforgalmú csomópont. Ehhez a csomóponthoz távlatilag negyedik ággént csatlakoztatható az országos és megyei területrendezési tervekben szereplő, Komlót észak felől elkerülő, távlatilag Köblény

térségében az M9 gyorsforgalmi úthoz új kapcsolatot adó főút. A kezdőcsomópontnak ez a kialakítása megközelítőleg azonos a Magyarszék településszerkezeti tervében előirányozott megoldással.

A tervezett körforgalomtól az M2+ nyomvonal a meglévő 66. sz. főútra merőlegesen indul, majd ívben keresztezi a Baranya-csatornát, valamint a csatorna délnyugati partján meglévő földutat és a Magyarszék-Komló R2 jelű kerékpárutat.

A nyomvonal az első kb. 800 m hosszú szakaszon töltésen halad. A csatorna keresztezése után, a dombok előterében árkot keresztez, amelyen mederkorrekció építése szükséges. A zártkerteket feltáró Hársfa utca folytatását mély bevágással keresztezi, a keresztezési szög optimalizálása érdekében a Hársfa utcán nyomvonal-korrekciót terveztek (F2 j. földút) a közel merőleges híd kialakíthatósága érdekében. A helyszínrajzi kialakítást az határozta meg, hogy a zártkertek szélén, még a bevágási rézsű fölött kialakítható legyen az ingatlanokat megközelítő kiszolgáló út.

A nyomvonal a temetőtől északnyugatra található dombot, valamint a dombtető és a 6602 j. út között található, értékes termőterületeket nyugat felől kerüli. A temető felől érkező földutat szintben (tervezett F4 jelű földút) keresztezi, bár ehhez a földútkeresztezéshez viszonylag jelentős földmunkaépítés szükséges.



1. ábra Magyarszék település elkerülő látványterve I.

A nyomvonalviszonylag kedvező domborzati viszonyok között keresztezi a 6602 j. országos közutat, ám a körforgalomhoz való optimális csatlakozás kialakításához nem csak a főpályán szükséges egy csökkentett tervezési sebességhez tartozó korrekció, hanem a 6602 j. úton is szükséges egy kisebb helyszínrajzi korrekció beépítése. Jelenleg is 50 km/h tervezési sebességnek megfelelő ívviszonyok találhatók, ami a tervezett állapotban is így marad.



2. ábra Magyarszék település elkerülő látványterve II.

A folytatásban a nyomvonal a Barátúri-tó időszakosan (1 % valószínűséggel) elöntött területétől keletre, azt egy bal helyszínrajzi ívvel megkerülve ereszkedik le a jobb oldali domb oldalában haladva a Baranya-csatorna menti sík terület szintjére. A tó nyakát és a Baranya-csatornát egy hosszú híddal keresztezi, ami átvezet a más projektben tervezett R4 jelű kerékpárút, egy vele párhuzamos földút, a tómeder, a tómeder és a csatorna közötti töltés, a Baranya-csatorna, és a csatorna túlsó partján tervezett, vízfolyáskezelő és mezőgazdasági célú földút felett is.

Az alábbi kép alá vetített légifotó az idei aszályos nyáron készült, ezért itt a tó „nyaka” nincs vízzel borítva, ám a távolban látható a Barátúri-tó alacsony vízállás esetén is vízzel borított felülete. Magas vízállás esetén a pillérek között nyílt víz megjelenésére kell számítani.



3. ábra Magyarzék település elkerülő látványterve III.

A folytatásban a tervezett nyomvonal a Baranya-csatorna és a vasút közötti mély fekvésű területen, néhány méter magas töltésen halad.

Kishertelend nyugati végén néprajzi jelentőségű, hagyományos síremlékeket őrző temető található, a temető délnyugati oldalán a Nemzeti Ökológiai Hálózat ökológiai folyosójához tartozó, természetvédelmi szempontból értékes faállományú erdőrészek ékelődnek a rétek közé. A helyszínrajzi és magassági vonalvezetés szempontjából legkedvezőbb nyomvonal 1 km hosszan szelne ketté az értékes természeti területet, ezért ezt a tervezés folyamán nyugatabbra korrigáltuk. A jelen tervben bemutatott nyomvonal ívvel kanyarodik északi irányba, a külön szintű vasútkeresztezésnek megfelelő töltésmagassággal, majd 6% hosszsesésű emelkedővel kapaszkodik fel a Magyarzék és Oroszló közötti dombokra.



4. ábra Magyarszék település elkerülő látványterve IV.

A 66 sz. főútra szintén ívvel fordul rá, ez a helyszínrajzi vonalvezetés kedvező magassági kialakítást és természetvédelmi szempontból értékesebb területek elkerülését teszi lehetővé. A 6,5 km hosszú nyomvonal vége csatlakozik a meglévő 66. sz. főút 21+100 km szelvényéhez.

FORGALMI CSOMÓPONTOK

0+000 Kezdőcsomópont a 66. sz. főúton, tervezett B jelű körforgalom

A csomópontban a visszakötésen keresztül érhető el Magyarszék déli része, valamint ezt a visszakötést fogják használni Mánfa felől Liget község, Mecsekpölöske, illetve ezen keresztül Komló és Kisvaszar felé is.

2+609Magyarszék-Nyugat, 6602 j. út keresztezése, D jelű körforgalmú csomópont

A csomópontból nyugat felé érhető el Magyarhertelend (Fürdő, kemping) és Orfű (tavak, turisztikai központ, fesztiválhelyszín). Kelet felé érhető el Magyarszék központja.

5+928Magyarszék-Nyugat, G jelű csomópont:

A csomópontban a visszakötésen keresztül érhető el Magyarszék északi része, Kishertelend, valamint ezt a visszakötést fogják használni Sásd, Oroszló illetve a Godisa vasútállomásnál tervezett rakodó felől Liget község, Mecsekpölöske, illetve ezen keresztül Komló és Kisvaszar felé is.

MŰTÁRGYAK

sorszám	híd megnevezés	átvezetett út száma	keresztelés szelvénye	keresztelés szöge [°]	felszerkezet típusa (pl. acél / beton / hull. acél cső / beton cső / beton egy. Keret / öszvér)	áthidalt akadály megnevezése	Szabad nyílás [m]	Tervezett hídszélesség [m]	felszerkezet hossza [m]
1.	B.024 j. főpálya híd a Baranya-csatorna, földút és kerékpárút felett a 66. sz. főút 0+240 km szelvényében	66. sz. út	0+240	90	egy. vb. hidgerendákkal egyúttal dolgozó helyszíni vb. lemez	Baranya-csatorna, földút és kerékpárút	20 + 20	12,13	43,2
2.	B.108 j. főpálya feletti, F2 j. földutat átvezető híd a 66. sz. főút 1+085,77 km szelvényében	F2 j. földút	1+085	76	egy. vb. hidgerendákkal egyúttal dolgozó helyszíni vb. lemez	66. sz.út	24	8,63	26,0
3.	B.337 j. főpálya híd az R4 kerékpárút és földút, a Barátúri-tó-tápcsatorna, a Baranya-csatorna és F5 j. földút felett a 66. sz. főút 3+375 km szelvényében	66. sz. út	3+375	változó	egy. vb. hidgerendákkal egyúttal dolgozó helyszíni vb. lemez	R4 kerékpárút és földút, a Barátúri-tó-tápcsatorna, a Baranya-csatorna és F5 j. földút	26 + 31 + 31 + 26 + 26	14,13	148,0
sorszám	híd megnevezés	átvezetett út száma	keresztelés szelvénye	keresztelés szöge [°]	felszerkezet típusa (pl. acél / beton / hull. acél cső / beton cső / beton egy. Keret / öszvér)	áthidalt akadály megnevezése	Szabad nyílás [m]	Tervezett hídszélesség [m]	felszerkezet hossza [m]
4.	B.407 j. főpálya híd a 47. sz. vasútvonal és a 056 Hrsz-ú árok felett a 66. sz. főút 4+070,00 km szelvényében	66. sz. út	4+070	60	egy. vb. hidgerendákkal egyúttal dolgozó helyszíni vb. lemez	47. sz. vasútvonal és a 056 Hrsz-ú árok	36,6	12,13	39,0
5.	B.421 j. főpálya híd az F7 j. földút felett a 66. sz. főút 4+214,50 km szelvényében	66. sz. út	4+214	90	előregyártott keretelem	F7 j. földút	13,6	40	14,6

Kapcsolódó úthálózati elemek:

0+000	Meglévő 66. sz. főút	körforgalom
0+256,82	R2 kerékpárút és földút	külön szintű keresztezés
1+085,77	F2 burkolt út	külön szintű keresztezés
1+775	F4 földút	szintbeni keresztezés
2+609,58	6602 j. út	körforgalom
3+316,26	R4 kerékpárút és földút	külön szintű keresztezés
3+427,22	F5 földút	külön szintű keresztezés
4+070	47. sz. vasútvonal	külön szintű keresztezés
4+214,5	F7 j. földút	külön szintű keresztezés
5+928,68	Meglévő főút visszakötés	szintbeni csomópont

Oroszló elkerülő O1 változat

HELYSZÍNRAJZI ÉS MAGASSÁGI KIALAKÍTÁS

A tervezési szakasz eleje az Őr-hegy tetőpontjának közelében, a 66. sz. főút 21+487 km szelvényéhez direkt irányban, ívvel csatlakozik („J” j. csomópont), közelítőleg a településrendezési tervnek megfelelő kialakítással. A csomópontban főirány az Oroszlót elkerülő út. A nyomvonal északnyugati irányból kerül el az Őr-hegy déli oldalából lefutó oldalvölgyek közül a legmagasabbról induló, szakadó partfalakkal tagolt horhos völgyfőjét.



5. ábra Oroszló település elkerülő (O1) látványterve I.

