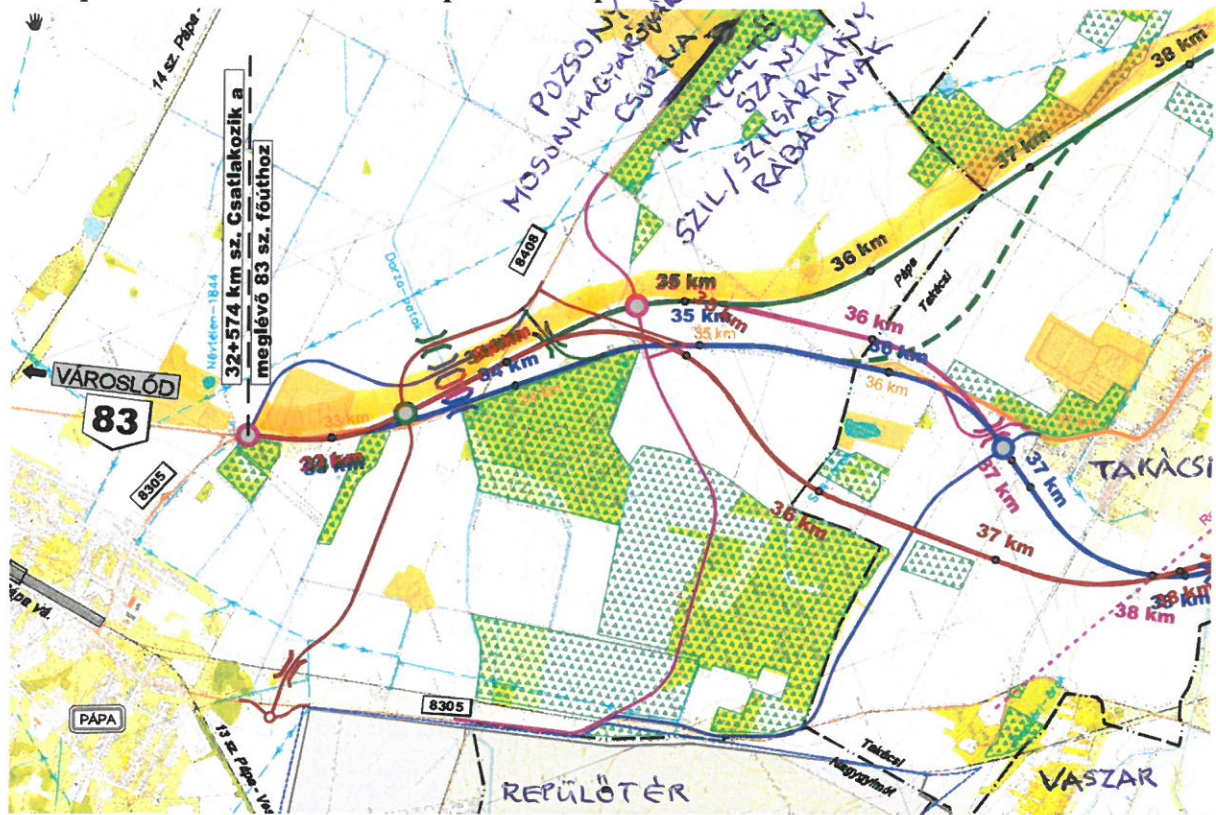


A 83. sz. főút Pápa és Győr közötti szakasza tervezett fejlesztésének rész-szakaszai

(szerkesztett kivonat a NIF Zrt. központjában 2017. január 10-én tartott tervtanács ülésének jegyzőkönyvéből)

1. Pápa-Takácsi szakasz és a Pápai Bázisreptér bekötése

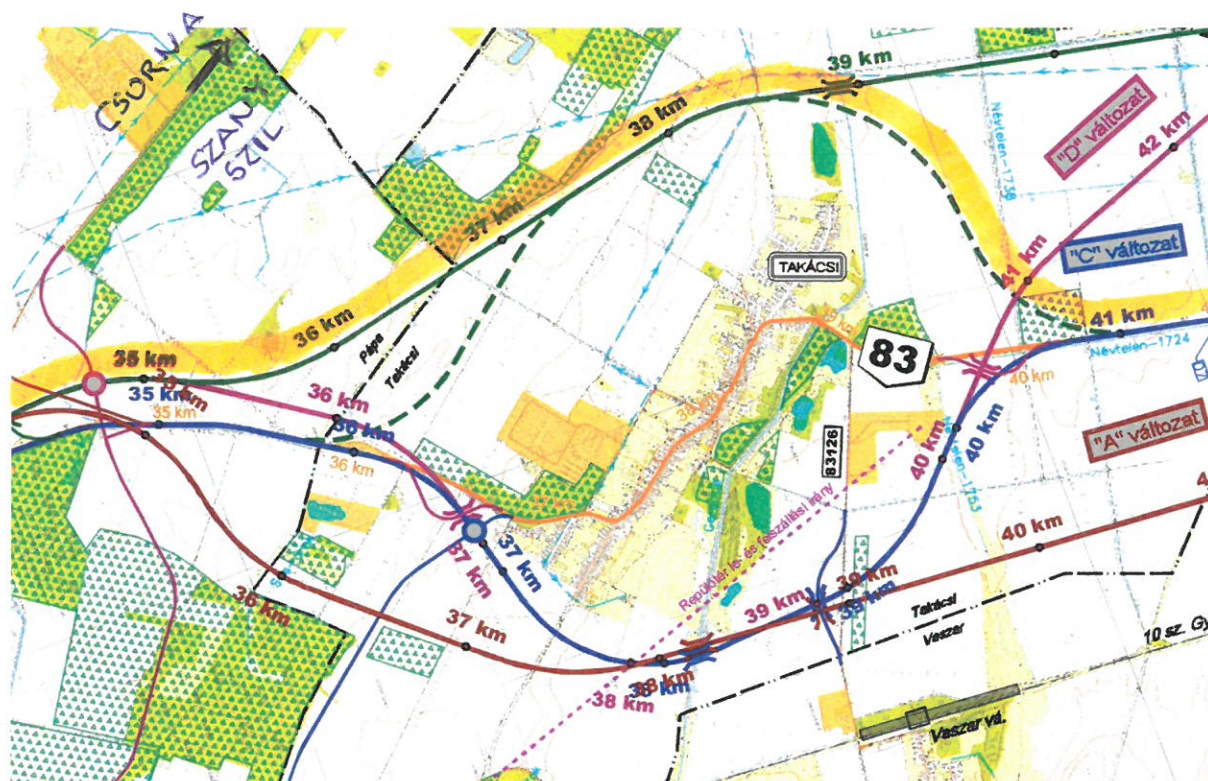


Pápa városa és repülőtér számára az „A” (piros) nyomvonalváltozat a legkedvezőbb. Ez a változat a 8408 jelű úttal egy csomópontban keresztezi a 83 sz. főutat, és illeszkedik a Pápa városának „Keleti elkerülő útja” koncepciójához.

Fontos megjegyezni, hogy a 8408 jelű Pápa-Csorna irányú út nem egy az egyszerű összekötő utak közül, ezért azzal a tárgyi projekt előkészítése során – a megyei területrendezési tervekkel összhangban – mint távlati főúttal számolnak.

A Tervtanács egyetért azzal, hogy a tovább tervezés során a Pápai bázisreptér bekötése a tanulmányban „A” jelű nyomvonalként (Pápa keleti elkerülő út lehetséges nyomvonalaéhoz illeszkedő megoldás) szereplő változatnak megfelelően történjen, illetve megvizsgálásra kerüljön a 83 sz. főúthoz való csatlakozási pont kezdőcsomópontához történő áthelyezése is.

2. Takácsi elkerülő szakasz



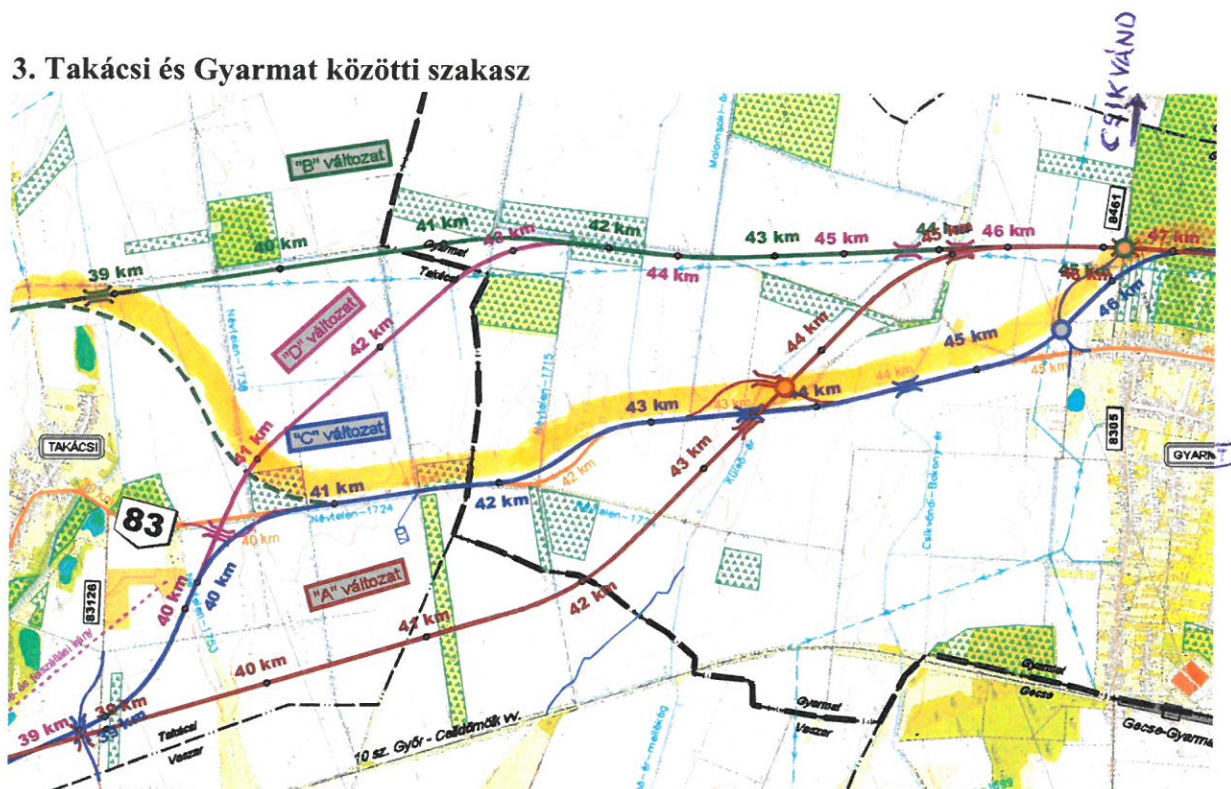
A település a Takácsit nyugati oldalról elkerülő nyomvonalváltozat továbbtervezését szorgalmazta, kérve, a község nyugati oldalán található tótól megfelelő távolságra kerüljön kialakításra a végleges nyomvonal.

Tervező jelezte, hogy a település és a 83 sz. főút kapcsolatát biztosító közúti csomópont - a 8408 és a Pápai reptér bekötőút csatlakozási pontjától függően - a községtől távolabb valósítható meg. Ezt az önkormányzat nem kifogásolta.

A Pápai repülőtér parancsnokhelyettese elmondta, hogy a település keleti oldalán vezetett nyomvonalak mind a közúti, mind a repülő forgalom szempontjából aggályosak, mivel azok zavarhatják a repülőtér leszállást segítő berendezéseinek biztonságos működtetését (irányfényeit). A repülőtér a Takácsit nyugatról elkerülő nyomvonalak tervezését kéri.

A Tervtanács egyetért azzal, hogy a további tervezés a Pápa – Takácsi közötti szakaszon a „B” (zöld) és „C” (kék) változatoknak megfelelő nyomvonalak vizsgálatával foglalkozzon, illetve a Takácsi elkerülő nyomvonalát tekintve a „B” (zöld) nyomvonal kerüljön tovább tervezésre. A „C” nyomvonalhoz a visszakötést a szaggatottan jelölt zöld tengelyeknek megfelelően alakítható ki.

3. Takácsi és Gyarmat közötti szakasz



Takácsi számára a „B” és „C” változatok is megfelelőek az elkerülő-úti szakaszt követően, megfelelő csomópontok kialakítása esetén. Gyarmat egyetért a „B” nyomvonal továbbtervezésével, és a 8461 jelű út térségében történő csomópont kialakításával.

A Tervtanács egyetért azzal, hogy a Takácsi – Gyarmat települések közötti szakaszon a „B” nyomvonal mellett a „C” változat is megvizsgálásra kerüljön.

4. Gyarmat elkerülés és a Tétig (a 8306. jelű Tét-Gyómöre-Lovászpataka útig) tartó rész-szakasz



Ezen a szakaszon érdemi különbség nincs a nyomvonal változatok között. Gyarmattól (helyesebben: Tétszentkúttól) délre, a Gyarmat – Tétszentkút közötti szakaszon, a 8461 helyesebben 8416) jelű úttal, vagy annak korrekciójával kialakított csomópont támogatható.

5. Tét elkerülés és Tét – Györszemere települések közötti szakasz



Tét esetében a nyugati oldalon történő elkerülő („D” lila) út kialakítása nem racionális megoldás. Tét város számára kedvezőbb lenne, ha olyan nyomvonalváltozat kerülne kialakításra, amelynél a jelenlegi 83 sz. főútra a település előtt és után is egy csomóponttal kerülne rákötésre az új főúti nyomvonal. A két település közötti szakaszra „D” lila változat által kínált megoldás Györszemere község számára nem elfogadható. Az előző kérdésekre adott döntések alapján ezen a szakaszon az „A” piros és a „C” kék változatok maradtak, mint tovább tervezés során vizsgálható nyomvonal irányok. A Tervtanács egyetért azzal, hogy Tét és Györszemere települések közötti szakaszon az „A” és a „C” nyomvonalváltozatok további vizsgálata történjen meg.

6. Györszemere elkerülés



A Tervtanács azzal, hogy a Györszemere település esetében az elvetni javasolt keleti elkerülő nyomvonal - „B” zöld - további vizsgálata nem szükséges

A későbbi megvalósíthatósági tanulmány, és az IKOP 4 pályázat elbírálhatóságának érdekében a „A” piros változat vizsgálatát a NIF Zrt kéri elvégezni, mivel enélkül a szakaszon csak egy nyomvonalváltozat kerülne a tanulmánytervbe.

Győr-Moson-Sopron megye álláspontja az, hogy olyan nyomvonalak tervei kerüljenek kidolgozásra, amelyek a nagytérségi szempontok mellett a kistérség (Kajárpéc, Felpéc, Szemere-hegy) közlekedési igényeit kedvezőbben kiszölgálják, továbbá az mai útvonal leginkább balesetveszélyes szakaszát kiváltják.

A Tervtanács egyetért azzal, hogy a tárgyi szakaszon

- az „A” piros változat további vizsgálata történjen meg, a Gyórszemere által kért csomópont és összekötő úti szakasz kiépítésével.
- a „C” kék változat és a „B” zöld változat „C” és „A” nyomvonalak közötti átkötő szakaszának további vizsgálata történjen meg a tervezési szakasz végéig.