

Jobbágyi és Rétság közötti útkapcsolat fejlesztése

Előzmények

Az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság megbízásából, a Nógrád Megyei Állami Közútkezelő Kht. megrendelésére a Roadtech Kft. 2005. évben elkészítette a Rétság és a 21. sz. főút közötti útszakasz főúti szintű fejlesztésének megvalósíthatósági tanulmányát. A tanulmány utolsó felülvizsgálatát 2019. évben végezte a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Nógrád Megyei Igazgatósága. A 2019. évi aktualizált adatokkal kiegészített tanulmányt, röviden az alábbiak szerint mutatom be.

Projektterület bemutatása

A kijelölt projektterületen 35 település található, melyből Pásztó és Rétság városi ranggal rendelkezik, a többi 33 település pedig község. A hatásterület a megye területének közel 25%-át fedi le.

A hatásterület települései számára csak igen nagy kerülőkkel, helyenként rossz minőségű alsóbbrendű úton van lehetőség a városok, a megyeszékhely, és az autópálya megközelítésére (lásd: 1. térkép).

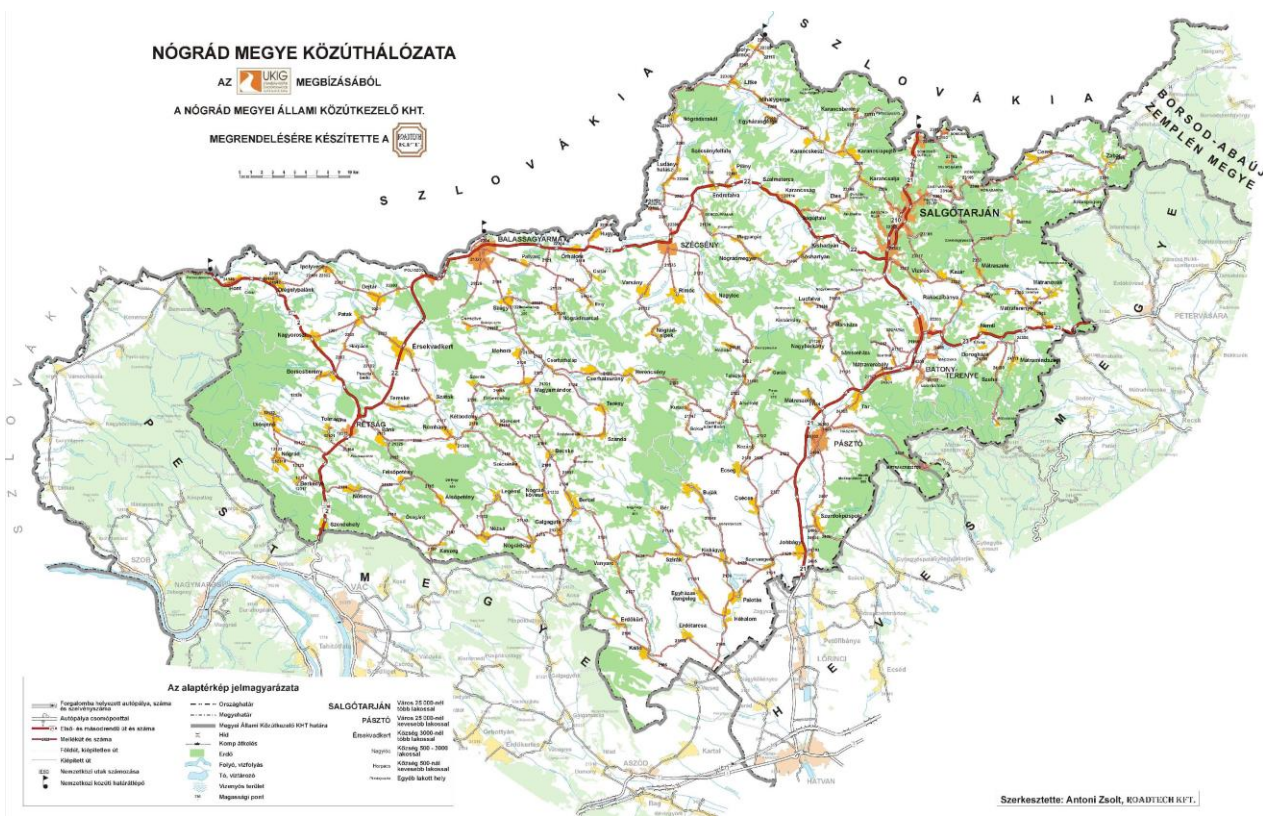


Nógrád megye területén nem halad egyetlen gyorsforgalmi út, útszakasz sem, legközelebbi kapcsolata gyorsforgalmi úttal Heves megyében, a 21. sz. főút és az M3 autópálya hatvani csomópontja, valamint Vác térségében az M2 autópálya. A települések gyorsforgalmi útról történő elérhetőségének javítása elősegíthető lenne az M2 út tovább építésével. Jelentős javulást eredményezett a 21. számú főút 2019-ben befejeződött négy nyomúsítása.

Főúthálózat

Nógrád megye közúthálózatát a 2. térkép mutatja be. Nógrád megyében a két elsőrendű főút adja a közúthálózat gerincét, amelyek észak-déli irányúak, nyugaton a 2. számú főút (Szendehegy-Rétság-Parassapuszta), keleten pedig a 21. számú főút (Jobbágyi-Pásztó-Bátonyterenye-Salgótarján-Somoskőújfalu határ). A 2. számú főút több mint 35 kilométer hosszan érinti a megyét, a 21. számú főút hossza pedig meghaladja a 40 kilométert is. A két elsőrendű főút (2. sz., 21. sz.) közötti kapcsolatot a 22. számú másodrendű főút több mint 66 kilométeres hossza adja, amely a megye északi részén haladva összeköti Rétság, Balassagyarmat, Szécsény és Salgótarján városokat. A 21. számú elsőrendű útból Bátonyterenyén keleti irányban ágazik ki a 23. számú másodrendű főút, a megyét érintő hossza 17,5 kilométer. Ilyen módon a Nógrád megyei városokat felfűző főúthálózat félkörívet alkot a megyében, amelyből északi (2. sz. főút) illetve keleti irányban (23. sz. főút) van leágazás, a megye déli, belső részét nem érintik főutak, ezért a főúthálózat fejlesztési koncepciójának átgondolása indokolt.

2. térkép



A vizsgált nyomvonalak ismertetése

A vizsgálatok készítéséhez, gondoskodni kell a tervezett főút által érintett nyomvonalak meghatározásáról. Jelen esetben az egyes alternatívák több szakaszon illeszkednek a meglévő alsóbbrendű úthálózatra.

A hatékonyság számítás keretében, az építendő másodrendű főútvonal 4 lehetséges nyomvonalváltozata került megvizsgálásra. A vizsgált nyomvonalváltozatok (3. térkép) 2012-es átadási évet figyelembe véve 25 éves időtávra kerültek megvizsgálásra gazdaságosság szempontjából.

3. térkép



A 4 lehetséges nyomvonalváltozat közül az „A”, „B” és „C” jelű nyomvonalakra készültek el a gazdasági hatékonysági vizsgálatok. Mivel a „D” nyomvonal ugyan csak kis mértékben, de hosszabb a „C” nyomvonalnál, valamint beruházási költsége is meghaladja a „C” nyomvonal beruházási költségét ezért, a Megrendelővel történt egyeztetésre hivatkozva a „D” nyomvonalváltozatra nem készült költség-haszon elemzés.

A teljes beruházás értéke az „A” jelű nyomvonalra:

~86 655 000 000,- HUF, 2020. évi árszinten (2005. évi becsült költségből indexálva)

A teljes beruházás értéke a „B” jelű nyomvonalra:

~86 945 000 000,- HUF, 2020. évi árszinten (2005. évi becsült költségből indexálva)

A teljes beruházás értéke a „C” jelű nyomvonalra:

~91 745 000 000,- HUF, 2020. évi árszinten (2005. évi becsült költségből indexálva)

A teljes beruházás értéke a „D” jelű nyomvonalra:

~93 307 000 000,- HUF, 2020. évi árszinten (2005. évi becsült költségből indexálva)

A vizsgált nyomvonalváltozatokhoz tartozó, meglévő nyomvonalak az alábbiak:

1. táblázat

„a” jelű, meglévő nyomvonal úthálózati elemei	
Közút száma	Határszelvény –tól; -ig;
2115	0+000 – 24+913
2108	29+061 – 29+651
2129	0+000 – 29+869
„b” jelű, meglévő nyomvonal úthálózati elemei	
Közút száma	Határszelvény –tól; -ig;
2115	0+000 – 3+555
2116	0+000 – 16+964
2108	24+784 – 29+061
2129	0+000 – 29+869
„c” jelű, meglévő nyomvonal úthálózati elemei	
Közút száma	Határszelvény –tól; -ig;
2115	0+000 – 3+555
2116	0+000 – 16+964
2108	24+784 – 29+061
2129	0+000 – 27+008
2128	0+000 – 4+899
2127	0+000 – 4+944

2. táblázat

Meglévő nyomvonalak	Elérési távolság (km)
„a” jelű meglévő útvonal	55,372
„b” jelű meglévő útvonal	54,665
„c” jelű meglévő útvonal	61,647

3. táblázat

Vizsgált nyomvonalváltozatok	Elérési távolság (km)
„A” jelű nyomvonal (Rétság - Jobbágyi)	52,608
„B” jelű nyomvonal (Rétság - Jobbágyi)	50,793
„C” jelű nyomvonal (Rétság – 21. sz. főút)	45,119

Az „A” jelű nyomvonal
4. térkép



A „B” jelű nyomvonal
5. térkép



A „C” jelű nyomvonal
6. térkép



Értékelés

A belső megtérülési hányados az „A” nyomvonalváltozat esetén kb. 5%. A „B” (2,9%) és „C” (3,1%) nyomvonalváltozatok esetén közel azonos kb. 3,0% a belső megtérülési hányad értéke. Így a gazdasági mutatók alapján a vizsgált nyomvonalváltozatok közül az „A” jelű nyomvonal részesítendő előnyben.

A gazdasági vizsgálatok során egy beruházást akkor szoktak megvalósításra érdemesnek tekinteni, ha a belső megtérülési hányad mutatója eléri, vagy meghaladja a „legkisebb elfogadható megtérülési hányadként” vagy „használdozati költségként” meghatározott megkövetelt minimális küszöbértéket. Mivel ennél a beruházásnál előzetesen nem került ilyen meghatározásra, ezért a nemzetközileg támogatott, illetve nemzetközi pénzügyi finanszírozó intézmények támogatásával megvalósuló beruházásokra nézve meghatározott küszöbértéket tudjuk mérvadónak tekinteni, amely értékét 10-12% körül szokták előírni.

Mivel az elvégzett gazdaságossági vizsgálataink alapján a három nyomvonalváltozat közül egyik sem közelíti meg ezt az értéket, ezért ezek a belső hatások vizsgálatán keresztül nem tekinthetőek gazdaságilag hatékony beruházásoknak. Vizsgálatunk azonban csupán a beruházásokat érintő belső hatásokra terjedt ki. A beruházásokat érintő külső hatások, amely a vizsgált közlekedési rendszer elemein kívül keletkező közvetett hatásokat jelentik, még további gazdasági értelemben vett hasznokat eredményezhet. Ezeknek a nem költségesíthető hatáselemeknek a vizsgálatával tovább javíthatók a vizsgált nyomvonalváltozatok gazdasági mutatói.

Összefoglalás, javaslat

Ezt az új, másodrendű főutat mind az OTrT, mind a szakági koncepciók tartalmazzák, azonban nyomvonalvezetését illetően végleges döntés még nem született. Az új főút hiánypótló, és megépítése esetén Nógrád megye déli, főúttal eddig fel nem tárt térségének biztosíthat kedvezőbb közlekedési kapcsolatot nemcsak a megyén belül, de nagyobb távolságokban is.

Az új főút kijelölése, illetve kiépítése több nyomvonalon képzelhető el. A korábban elkészült közlekedésfejlesztési koncepciókban megfogalmazott javaslat szerint ez a főút a megye déli határának közelében, a Rétság - Nógrádsáp - Szirák - Szurdokpüspöki - Gyöngyös útvonalon haladna, míg az utóbbi időben készült tervekben a Rétság - Szirák közötti szakasz kissé északabbra: Romhány - Nógrádkövesd - Bercel - Bér bekapcsolásával kerülne kialakításra. A Nógrádkövesd - Bercel felfűzésével kialakítandó nyomvonalvezetés esetén megteremthető az infrastrukturális lehetősége annak, hogy az eddig feltáratlan Belső-Cserhát térségében egy új kistérség-központ alakulhasson ki. Valamint, kielégíti azt az igényt is, hogy az új másodrendű főút kiépítésével megszűnjön Bér, Buják települések zsákjellege.

Az vizsgálatok eredményeként a korábban a térségi terület, településfejlesztési viszonyokról elmondottak alapján a hatástanulmányban az „A” nyomvonal, vagyis a megye déli határának közelében, a Rétság - Nógrádsáp - Szirák - Szurdokpüspöki - Gyöngyös nyomvonalon új (4. térkép) (221 sz. út) másodrendű főút kiépítése javasolt.

FEImerült továbbá, hogy kerüljön kiépítésre alsóbbrendű összekötő út Bér - Buják - Csécse (Ecseg) - 21. számú elsőrendű főút között, aminek megalapozottságához szükséges további vizsgálatokat készíteni.

Készítette a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Nógrád Megyei Igazgatósága a Roadtech Kft. által készített megvalósíthatósági tanulmány felülvizsgálatával.

Salgótarján, 2020. 01. 13.