

Körösladány Város, Körösladány elkerülő út, Köröstarcsa elkerülő út, Körösladány-Vésztő összekötőút – körösladányi szakasz telepítési tanulmányterve

PARTNERSÉGI EGYEZTETÉSI SZAKASZ



2025.

Körösladány Város, Körösladány elkerülő út, Köröstarcsa elkerülő út, Körösladány-Vésztő összekötőút – körösladányi szakasz telepítési tanulmányterve

PARTNERSÉGI EGYEZTETÉSI SZAKASZ

Megrendelő: UTIBER Közúti Beruházó Kft
1115 Budapest, Csóka utca 7-13.

Tervező: Pap Ádám ÉpítészStúdió Kft
6720 Szeged, Arany János utca 7.

Építész: Pap Ádám okl. építész e.v.
É/1 06-0094, TT1 06 0094
6720 Szeged, Arany János utca 7.



Tartalom

1. ELŐZMÉNYEK, A TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV CÉLJA	3
2. TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV	4
2.1 A tervezési terület és környezetének, hatásterületének bemutatása	4
2.1.1. A tervezési terület elhelyezkedése	4
2.1.2. Területhasználat.....	7
2.2 A tervezett fejlesztés bemutatása.....	10
2.2.1. Elkerülő út.....	11
2.2.2. Körösladány-Vésztő összekötő út	13
2.3 A beruházáshoz kapcsolódó műszaki infrastruktúra-fejlesztések	15
2.3.1 Villamosenergia-ellátás	15
2.3.2 Hírközlés	15
2.3.3 Ivóvízellátás	15
2.3.4 Szennyvíz-elvezetés	15
2.3.5 Csapadékvíz-elvezetés	15
2.3.6 Vízgazdálkodás.....	15
2.3.7 Földgáz-ellátás.....	15
2.4 A javasolt fejlesztés környezeti hatásai és követelménye	16

2.4.1 Természet és környezetvédelem.....	16
2.4.2 Örökségvédelem.....	19
2.4.2.1 Elkerülő út.....	19
2.4.2.2 Körösladány-Vésztő összekötő út.....	22
2.5 Hatályos terület- és településrendezési dokumentumok.....	24
2.5.1 Országos Területrendezési Terv (OTrT).....	24
2.5.2 Békés Megye Területrendezési Terve (BMTrT).....	25
2.5.3 Körösladány Város Településfejlesztési Konceptiója.....	30
2.5.4 Körösladány Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája.....	30
2.3.5 Körösladány Város Településszerkezeti Terve.....	31
2.3.5 Körösladány Város Szabályozási Terve.....	32
2.4 Szabályozási koncepció.....	33
2.4.1 Településszerkezeti Terv:.....	33
2.4.2 Helyi Építési Szabályzat:.....	34
2.4.3 Szabályozási terv:.....	34
3. BEÉPÍTÉSI TERV.....	39
4. TÉRBELI KÖRNYEZETALAKÍTÁSI TERV.....	45

TERVIRATOK

Szeged, 2025. november hó

1. ELŐZMÉNYEK, A TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV CÉLJA

Az Építési és Közlekedési Minisztérium megbízásából az UTIBER Kft., mint fővállalkozó készíti a „Berettyóújfalu - Békéscsaba közötti 2x2 sávú közúti kapcsolat engedélyezési- és kiviteli terveit négy részletre bontva. A tervezési feladat első része a Körösladányt és Köröstarcsát elkerülő út engedélyezési- és kiviteli tervének elkészítése. A munka a „47 számú főút Békéscsaba és Berettyóújfalu közötti szakasz fejlesztése” c. beruházás része, amely a 345/2012. Korm. rendelet 1. melléklet 1.2.154. pontja értelmében **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházásnak minősül.**

A településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm. r.) 19. § (2) bekezdése szerint építési beruházás esetén a településterv módosításának kezdeményezéséhez telepítési tanulmánytervet kell készíteni. A Korm. r. szerinti telepítési tanulmányterv elkészítésével folyó év tavaszán bízta meg cégünket az UTIBER Közúti Beruházó Kft.

A telepítési tanulmányterv elkészítésének elsődleges célja a tervezett fejlesztések településrendezési, valamint infrastrukturális és egyéb környezeti vonatkozásainak bemutatása. A tanulmányterv az egyes szakági munkarészeket a fejlesztésnek megfelelő mélységben mutatja be, tartalmát a települési főépítész előzetesen írásban határozta meg a vonatkozó jogszabályok figyelembevételével. A dokumentáció tartalmazza az érintett terület összefoglaló vizsgálatát és bemutatja a tervezett felhasználás koncepcióját, az ezzel kapcsolatos településrendezési tervek módosítási javaslatát, ezek várható hatásait, illetve a beépítési koncepciót a szükséges részletességgel, ezzel is segítve a tervmódosítás kezdeményezéséhez szükséges önkormányzati döntést.

A Körösladány számára kiemelkedően fontos fejlesztési lehetőségek, illetve azok pontos paraméterei a jelenleg hatályos településrendezési eszközök készítésekor még ismeretlenek voltak, így azokban a létesítmények „fogadásának”, telepítésének építésjogi, helyi szabályozási környezete nem lehetett még biztosítva maradéktalanul. A fentiek okán szükséges a lesz a város településrendezési eszközeinek jelen telepítési tanulmánytervben vázolt koncepció szerint történő módosítása.

Jelen dokumentáció a telepítési tanulmányterv partnerségi egyeztetésére készült. A partnerségi egyeztetés célja, hogy a településen élők megismerjék a tervezett utak nyomvonalát, elhelyezkedését a településen, a várhatóan érintett területeket, telkeket, a megépítése következtében bekövetkező változásokat. Az egyeztetéseken ki kell kérni a partnerségi rend szerinti partnerek és a lakosság véleményét, annak érdekében, hogy lehetőleg a legjobb, leghatékonyabb megoldás alakuljon ki. A helyi ismeretek nem nélkülözhetők a tervezési folyamatban, fontos ezért, hogy az önkormányzat és a munkában részt vevő tervezők megismerjék az érintettek véleményét.

A településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 7. melléklete határozza meg a telepítési tanulmányterv tartalmi követelményeit, melynek előírásait jelen dokumentációban a tervezett beruházás jellegének megfelelő módosításokkal követtünk.

2. TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

2.1 A tervezési terület és környezetének, hatásterületének bemutatása

2.1.1. A tervezési terület elhelyezkedése

A 345/2012. Korm. rendelet 1. melléklet 1.2.154. pontja értelmében **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházásnak** minősített útfejlesztés által érintett telkek, földrészletek és környezetük képezik a változtatással érintett területet.

A nyomvonalak a Körösmenti-sík kistáján, Békés vármegyében találhatók. A kistáj 83 és 90 m közötti tszf-i magasságú tökéletes síkság. A domborzat vertikálisan gyengén tagolt, az átlagos relatív relief 1,5 m/km². A kistáj rétegtani viszonyai és a Berettyó – Körösvidék hajdani folyóhálózata azt valószínűsíti, hogy a holocénben itt volt a legjelentősebb az üledékfelhalmozódás. A terület túlnyomó része holtmedrekkel és csatornákkal sűrűn behálózott, magas talajvízű, mentesített alacsony fekvésű ártéri síkság, amelyet többnyire réti és réti öntéstalajok, máshol a szikések különféle típusai borítanak. A hasznosításban a szántóföldeké a főszerep, bár a szikeseken terjedelmes pusztai legelők, a mélyebb, nedvesebb helyeken pedig a hajdani liget- és láperdők jelentős területeket foglalnak el.

2.1.1.1. Elkerülő út

Az elkerülő út nyomvonala a külterület alábbi településszerkezeti jelentőségű elemekkel határolt részén helyezkedik el: 47-es út, belterületi határ, 47-es út, igazgatási terület határa, Bélmegyer felé tervezett út, igazgatási terület határa. A tervezett elkerülő út nyomvonala Körösladány és Szeghalom városok igazgatási területén halad át.

A tervek szerint a határ déli részén, a Köröstarcsát elkerülő út részeként érkező nyomvonal a Kengyelköz nevű dűlő területén lévő nagy kanyarnál válik ki a 47-es útból és a belterületet keletről megkerülve a Túzokos erdőt keresztezve átlép Szeghalom igazgatási területére, ahonnan körösladányi területre visszatérve a Duzzasztóműtől délre, a Duzzasztói hobbikertektől északra kel át a Sebes-Körösön. Innen észak-nyugati irányba tartva, ismét Körösladány igazgatási területén járva visszatér a 47-es úthoz.

A nyomvonal körzetében túlnyomó részt mezőgazdasági művelés alatt álló területek, többségében szántóföldek vannak, illetve a tervezett vésztői összekötő úttól északra nagyobb erdők is találhatóak. A tervezett úton komoly műtárgyak építése szükséges, ezek közül legjelentősebb a Sebes-Körös ívhídja lesz.

2.1.1.2. Körösladány-Vésztő összekötő út

Az út nyomvonala a külterület alábbi településszerkezeti jelentőségű elemekkel határolt részén helyezkedik el: 47-es út, belterületi határ, 47-es út, igazgatási terület határa Szeghalom, Vésztő Bélmegyer, Mezőberény és Köröstarcsa felé. A tervezett út nyomvonala Körösladány Szeghalom és Vésztő városok igazgatási területén halad át.

A tervezett út keleti irányból lép be a vésztői igazgatási területre, nagyjából meglévő, szilárd burkolat nélküli dűlőút helyén haladva. Ez a jelenleg állami és önkormányzati tulajdonban lévő földút Körösladányt területét és Vésztőt köti össze. A határ keleti nyúlványát keresztezve az út mintegy 620 méteren át Szeghalom igazgatási területén halad. Körösladányi területre visszatérve a Túzokos erdőtől délre keresztezve a tervezett elkerülő utat, a 0252/5 hrsz-ú csatorna mentén éri el Újladány északi sarkát, ahol a META telephelye és a lakóterület között csatlakozik a 47-es úthoz.

Külterületen a nyomvonal körzetében túlnyomó részt mezőgazdasági művelés alatt álló területek, többségében szántóföldek vannak, illetve a Túzokos környékén erdők. A tervezett úton jelentősebb műtárgyak nincsenek.



A tervezett elkerülő út nyomvonal dél-keleti szakaszának helyszíne



A tervezett elkerülő út nyomvonal észak-nyugati szakaszának helyszíne



A Körösladány-Vésztő összekötő út keleti szakaszának helyszíne



A Körösladány-Vésztő összekötő út nyugati szakaszának helyszíne

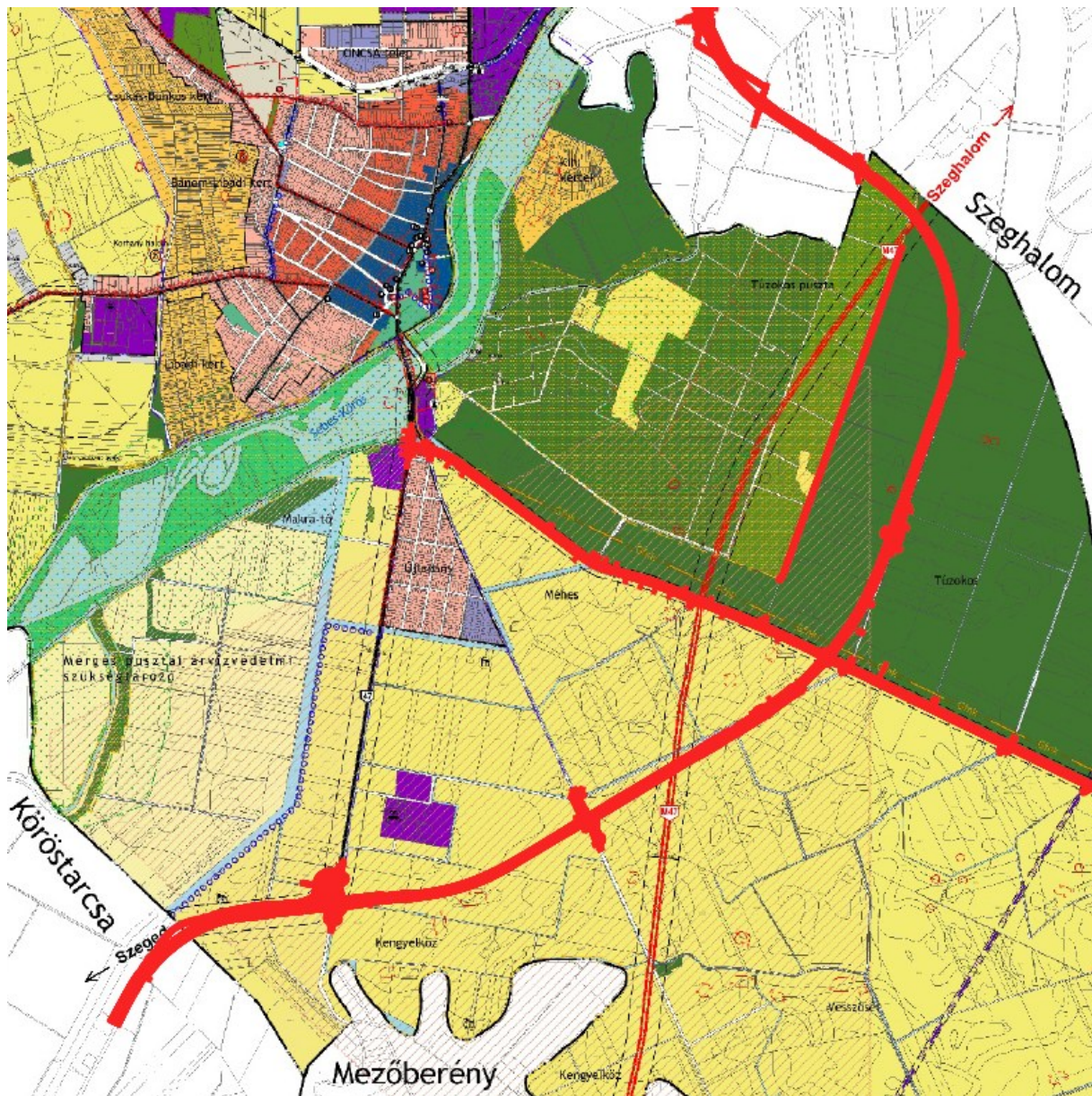


A Körösladány-Vésztő összekötő út Újladány fölötti szakaszának helyszíne

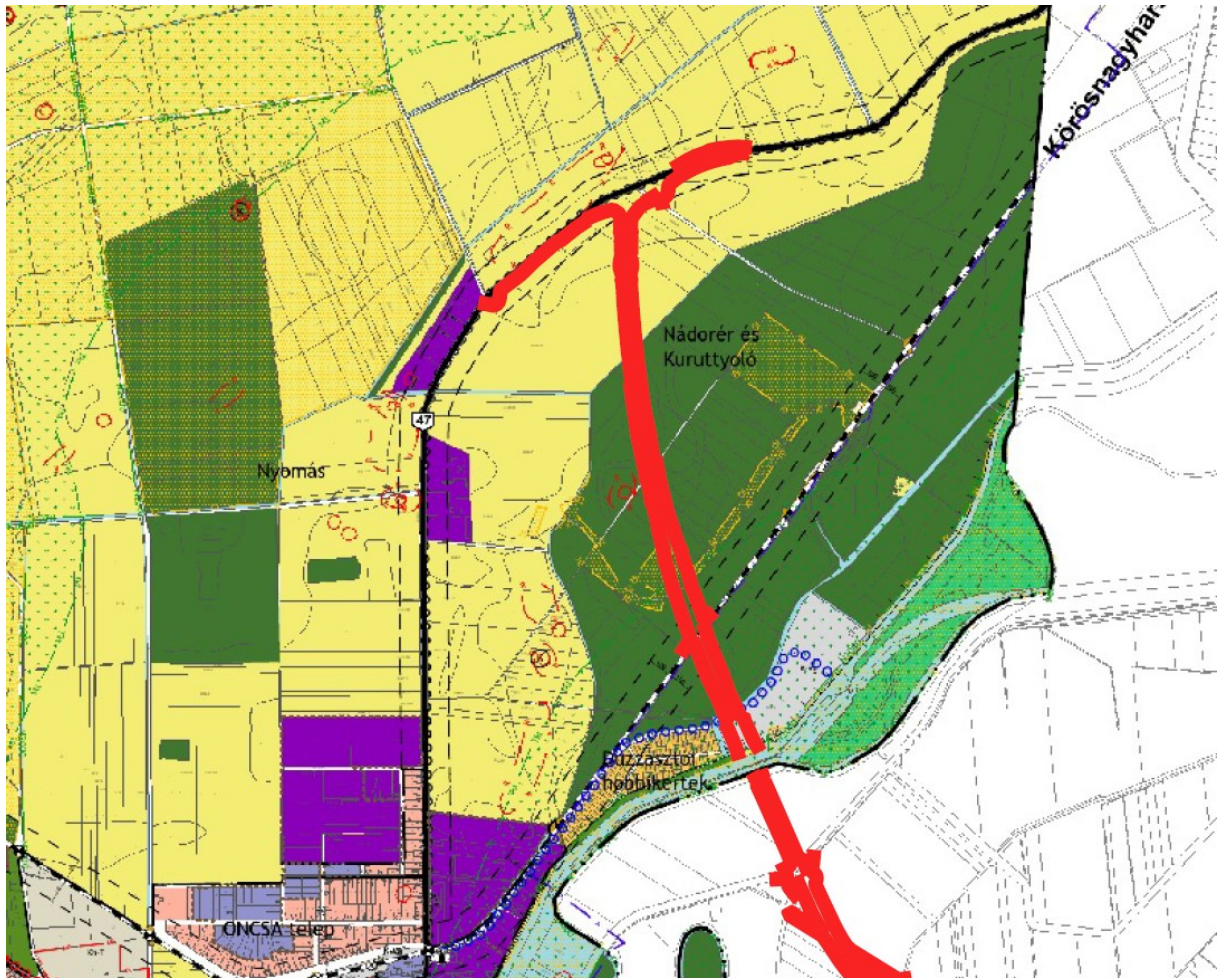
2.1.2. Területhasználat

2.1.2.1. Elkerülő út

Noha külterületen a nyomvonal által érintett területek általában mezőgazdasági művelés alatt állnak, azonban településrendezési besorolásuk nem feltétlenül egyezik a pillanatnyi használat jellegével. A tervezett Sebes-Körösön létesülő hidjától észak-nyugatra jelentős kiterjedésű erdőgazdálkodási besorolású földrészletek vannak. Ezekben a gazdasági erdő (Eg1) övezetekben az erdők telepítése még nem történt meg, jelenleg főként szántóföldi művelés folyik. A nyomvonal által keresztezett jelentősebb külterületi mezőgazdasági utak besorolása: közlekedési terület (KÖu), a kisebbek a környezet területfelhasználási kategóriáját kapták meg, a Sebes-Körös és környezete, a csatornák, védőtöltések vízgazdálkodási területek (V). A fennmaradó mezőgazdasági területek besorolása általános mezőgazdasági terület (Má). A tervezett elkerülő út nem szerepel még a településrendezési eszközökben.



A településszerkezeti terv kivágata a tervezett elkerülő dél-keleti szakaszával

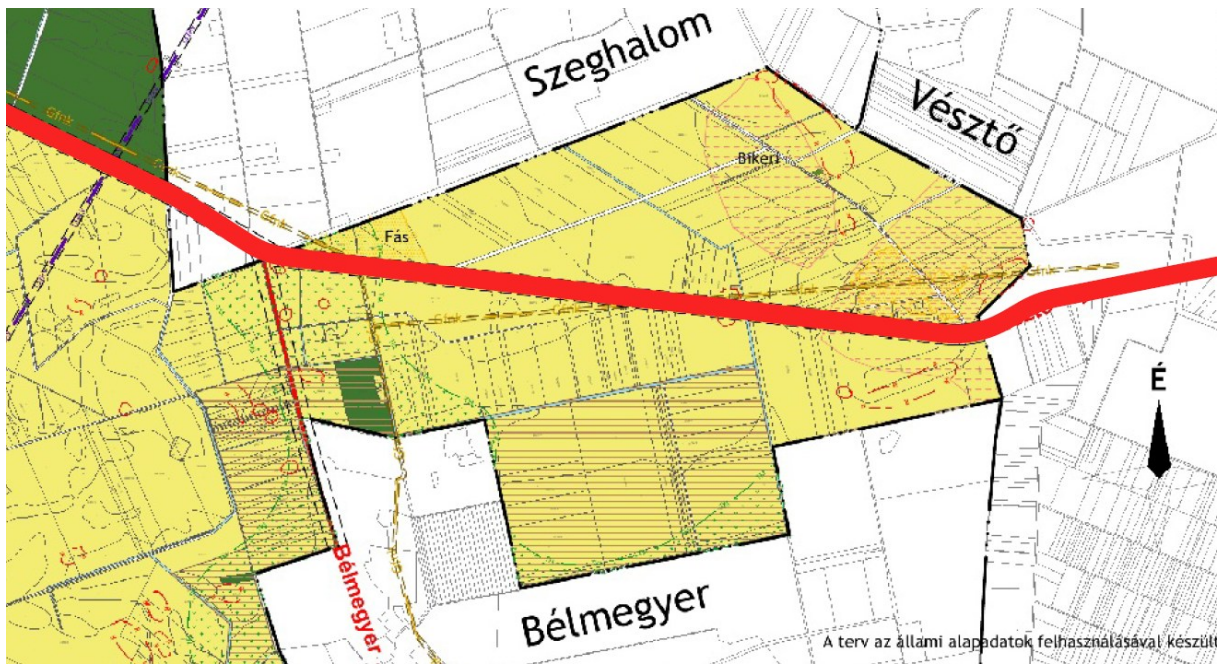


A településszerkezeti terv kivágata a tervezett elkerülő észak-nyugati szakaszával

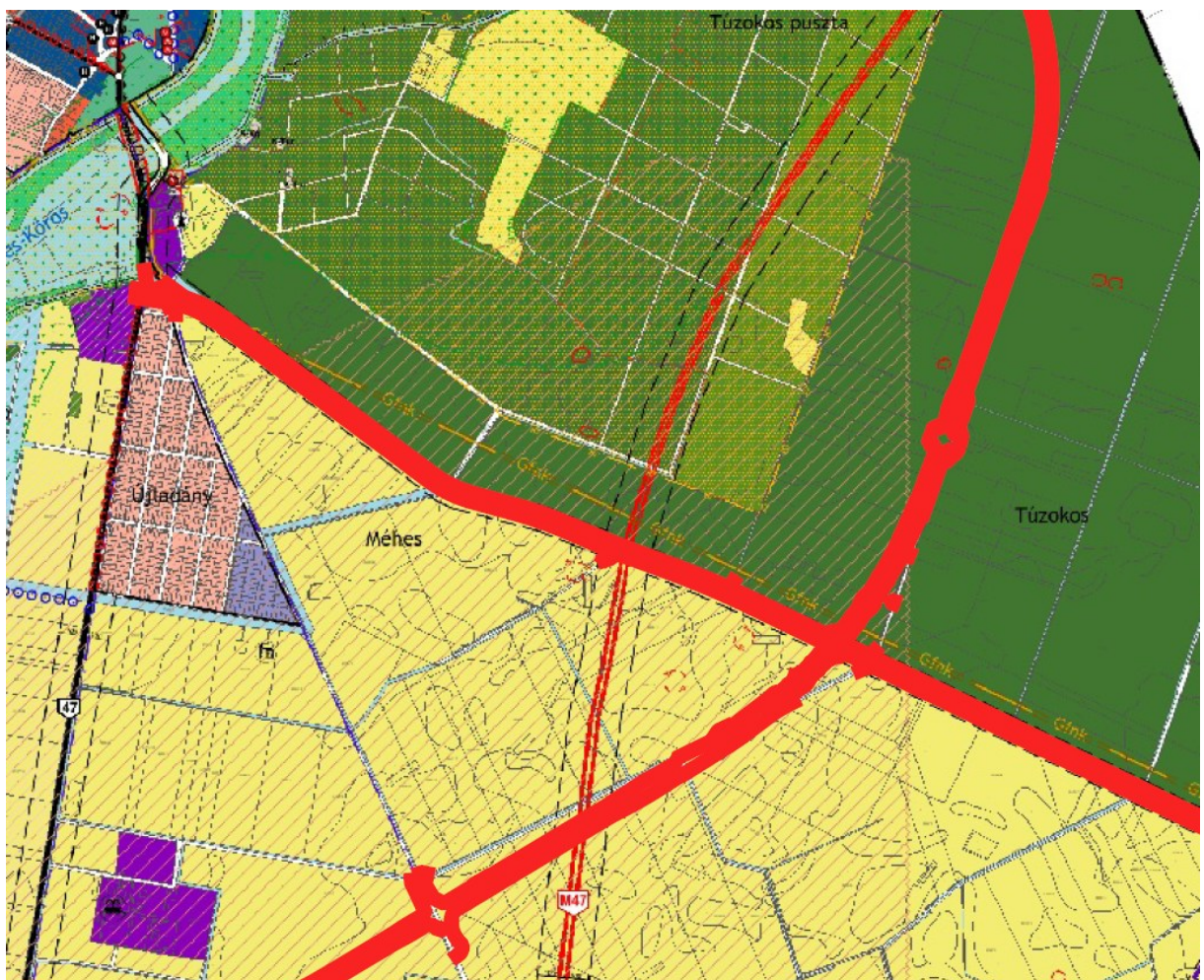
2.1.2.2. Körösladány-Vésztő összekötő út

Külterületen a nyomvonal által érintett területek általában mezőgazdasági művelés alatt állnak, besorolásuk általában egyezik a pillanatnyi használat jellegével. A tervezett úttól északra jelentős kiterjedésű erdőgazdálkodási besorolású földrészletek vannak. A nyomvonal által keresztezett jelentősebb külterületi mezőgazdasági utak besorolása: közlekedési terület (KÖu), a kisebbek a környezet területfelhasználási kategóriáját kapták meg, a csatornák, területek (V). A mezőgazdasági területek besorolása általános mezőgazdasági terület (Má). A tervezett út nyomvonala szerepel a településrendezési eszközökben, tervezett országos mellékút, közlekedési terület besorolású jelenleg is (Köu).

A tervezett úttól északra húzódik egy nagyközépnomású gázvezeték is. A belterülethez közeli szakasz körzetében (Újladány) délre falusias lakóterületek (Lf1) vannak, míg északra a META telephelye iparterület (Gip3).



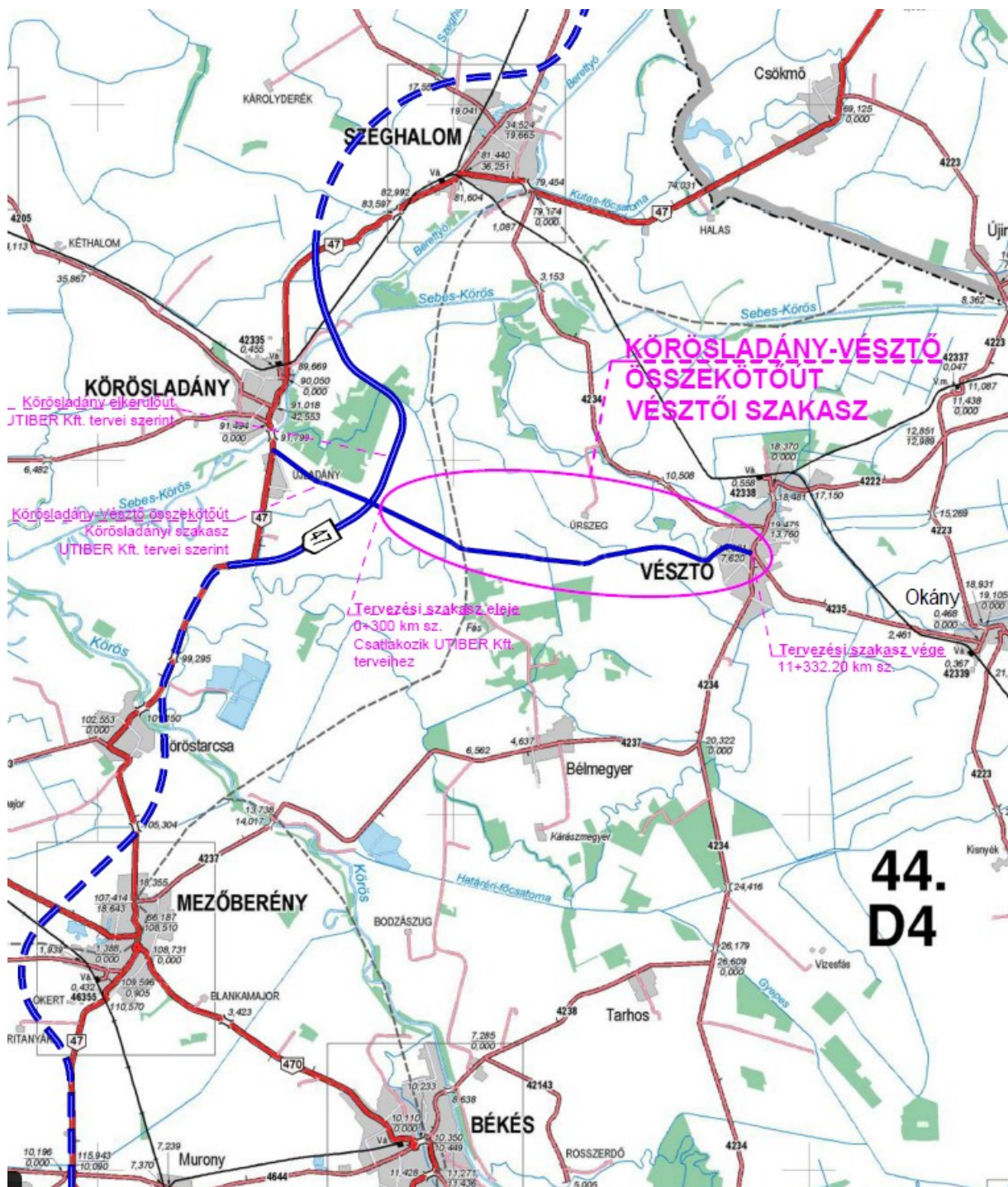
A településszerkezeti terv kivágata a tervezett összekötő keleti szakaszával



A településszerkezeti terv kivágata a tervezett összekötő észak-nyugati szakaszával

2.2 A tervezett fejlesztés bemutatása

A „Berettyóújfalu - Békéscsaba közötti 2x2 sávós közúti kapcsolat része a Köröstarcsát és Körösladányt elkerülő út, amely a „47 számú főút Békéscsaba és Berettyóújfalu közötti szakasz fejlesztése” c. beruházás egyik eleme, s a 345/2012. Korm. rendelet 1. melléklet 1.2.154. pontja értelmében **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházásnak minősül**. A fenti projekthez kapcsolódik a „Körösladány-Véztő összekötőút – Körösladányi szakasz” kiépítése is.



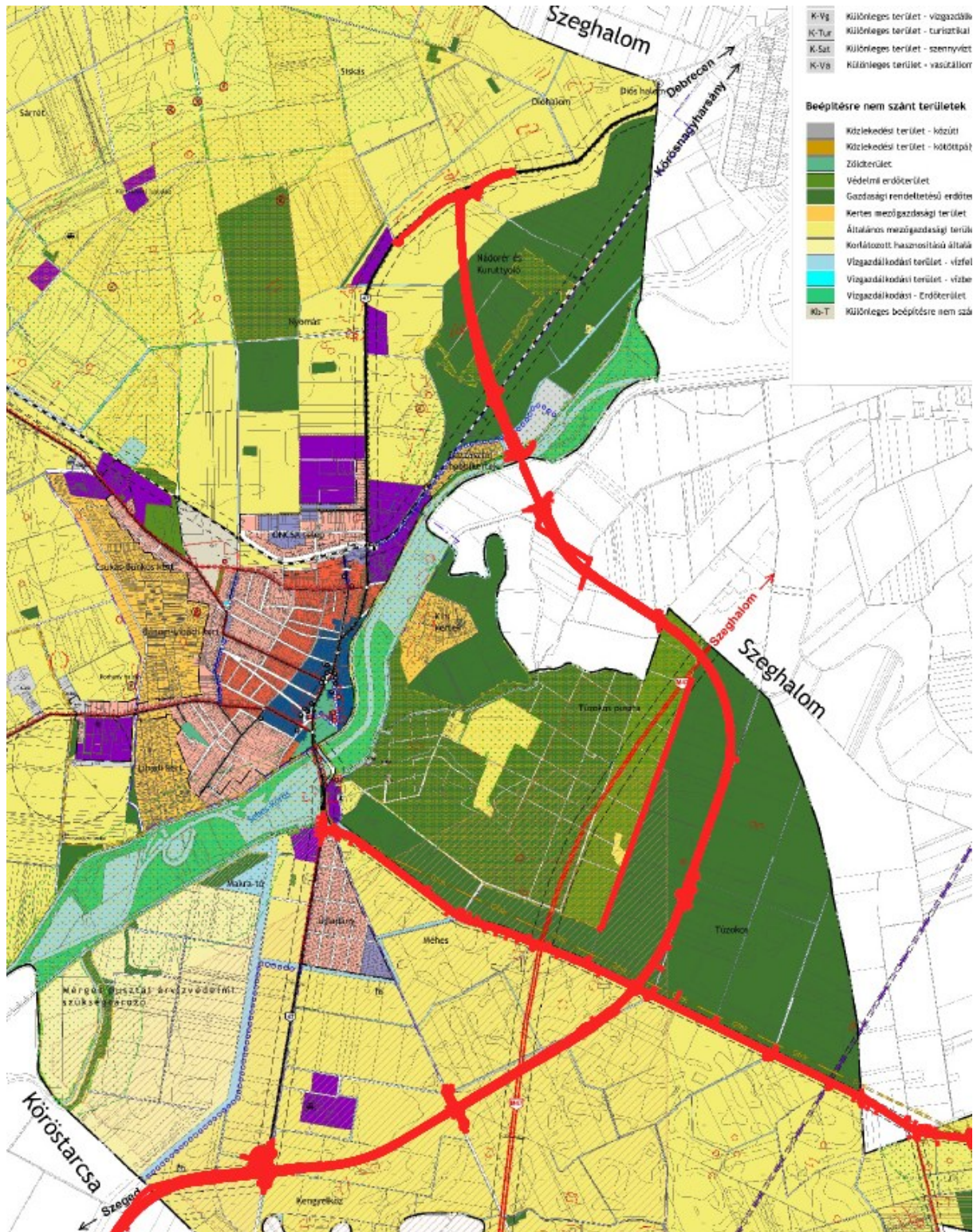
A fejlesztés áttekintő térképe

2.2.1. Elkerülő út

A beruházás nem szerepel a terület- és településrendezési dokumentumokban.

A két települést, Köröstarcsát és Körösladányt elkerülő utak nyomvonala nem szerepel sem az országos (OTrT), sem a megyei területrendezési tervben (BMTTrT).

A jelen tervek szerinti nyomvonal teljesen eltér a korábbi tervekben szereplőtől.



A tervezett elkerülő utak nyomvonala a településszerkezeti terv kivágatára vetítve

A Körösladány külterületét mintegy 11 km hosszban érintő tervezett Köröstarcsa és Körösladány elkerülő út alapvető műszaki adatai:

A tervezett beruházás keretében a Körösladány elkerülő út 2x2 sávú emelt sebességű főúti kialakítással épül. A tervezési szakasz eleje a 48+089,80 km sz.-ben van, ahol a nyomvonal Szeghalom és Körösladány között a meglévő 47 sz. főútból válik ki R=5000 m sugarú bal ívvel. A meglévő főúthoz szintbeni turbó körforgalommal csatlakozik. A körforgalom É-i ága az elválasztó sziget végéig épül ki, biztosítva ezzel a Berettyóújfalu-Körösladány közötti szakasz későbbi építési ütemben történő csatlakozását. A csomópont környezetében a meglévő 47 sz. főút nyomvonal közel 900 m hosszban korrekcióra kerül. A kezdő csomópontot követően D-i irányba halad a nyomvonal, ahol külön szinten keresztezi a 127 sz. Gyoma-Dévaványa-Szeghalom-Vésvölgy vasútvonalat, majd ezt követően már egyenes nyomvonal vezetéssel a duzzasztómű megközelítését biztosító szervizutat, majd a Sebes-Körös folyót. A Sebes-Körös híd előtt és után az árvízvédelmi töltés fenntartásához biztosított útvonalak átvezetéséhez külön műtárgyak létesülnek. A Sebes-Körös keresztezését követően R=1200 m (p=530 m) sugarú bal ívvel DK-i irányba fordul tovább a nyomvonal. A Körösladány K-i oldalán fekvő erdőterület szélét egyenes vonalvezetésű szakasszal szeli át a nyomvonal, majd R=1200 m (p=600 m) sugarú jobb ívvel, ezt követően egyenes vonalvezetéssel D-i irányban folytatódik. Az erdőterületet elhagyva R=2000 m sugarú (p=800 m) jobb ívvel fordul DNY-i irányba. Az 55+300 km sz.-ben a főpálya felett átvezetett vadátjáró létesül. Azt követően a tervezett nyomvonal keresztezi a tervezett Vésvölgy-Körösladány közötti összekötő utat. A két út csomópontjában szintbeni turbókörforgalom épül. A csomópontot követően egyenes vonalvezetésű a nyomvonal, amely szakaszon az 58+200 km sz.-nél külön szintű földútátvezetés kerül kialakításra. Az egyenes szakasz követően R=1500 m (p=600 m) sugarú jobb ívvel fordul rá az elkerülő út a 47 sz. főút meglévő nyomvonalára és az 59+800 km sz.-ben csatlakozik a Köröstarcsa elkerülő szakaszához.

Főbb műszaki paraméterek:

- Koronaszélesség: 20,00 m
- Épített burkolat szélessége: 8,00 m
- Forgalmi sávok száma: 2x2
- Forgalmi sáv szélesség: 3,50 m
- Padkaszélesség (biztonsági sávval): 1,50 m
- Belső biztonsági sáv szélessége: 0,50 m
- Külső biztonsági sáv szélessége: 0,50 m
- Középső elválasztósáv szélessége: 3,00 m

Pályaszerkezet:

- 4 cm SMA 11 (mF) kopóréteg PmB 45/80-65
- 8 cm AC 22 kötő (mF) kötőréteg PmB 25/55-65
- 10 cm AC 22 kötő (mF) alapréteg PmB 25/55-65
- 20 cm Ckt-4 alapréteg (feszültségmentesítés)

A tervezett nyomvonalba eső területről a növényzetet és a felszíni, laza, növényi gyökerekkel átszőtt humuszréteget – a talajvédelmi tervben megadott vastagságban – el kell távolítani.

A tervezési szakaszon a csapadékvizek befogadására minimális (0,4 – 0,8 m) fenékmélységű tározó árkokat alakítanak ki.

2.2.2. Körösladány-Vésztő összekötő út

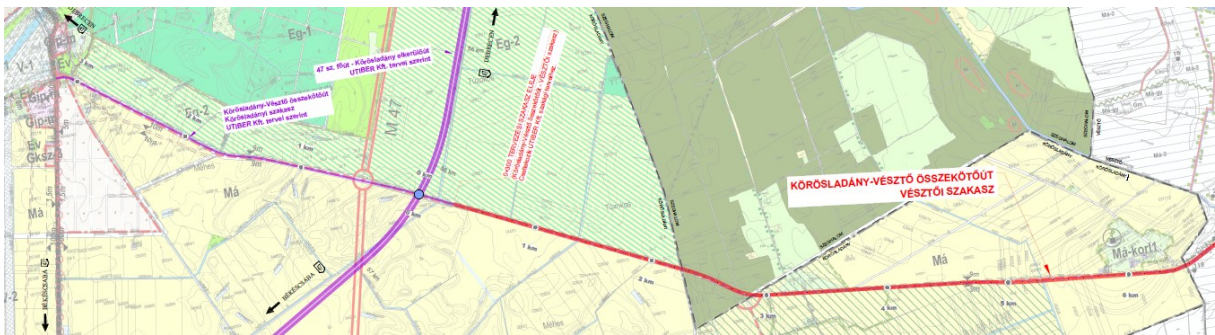
Utóbbi beruházás már régóta szerepel a terület- és településrendezési dokumentumokban, tehát megvalósítása régóta fontos célja az érintett településeknek is.

A három település, Körösladány, Szeghalom és Vésztő, igazgatási területét érintő út nyomvonalára szerepel a megyei területrendezési tervben (BMTrT) és Körösladány településrendezési eszközeiben is. A Körösladány-Vésztő közötti földút ennek megfelelően „tervezett országos mellékút, közlekedési terület” (Köu) besorolást kapott.

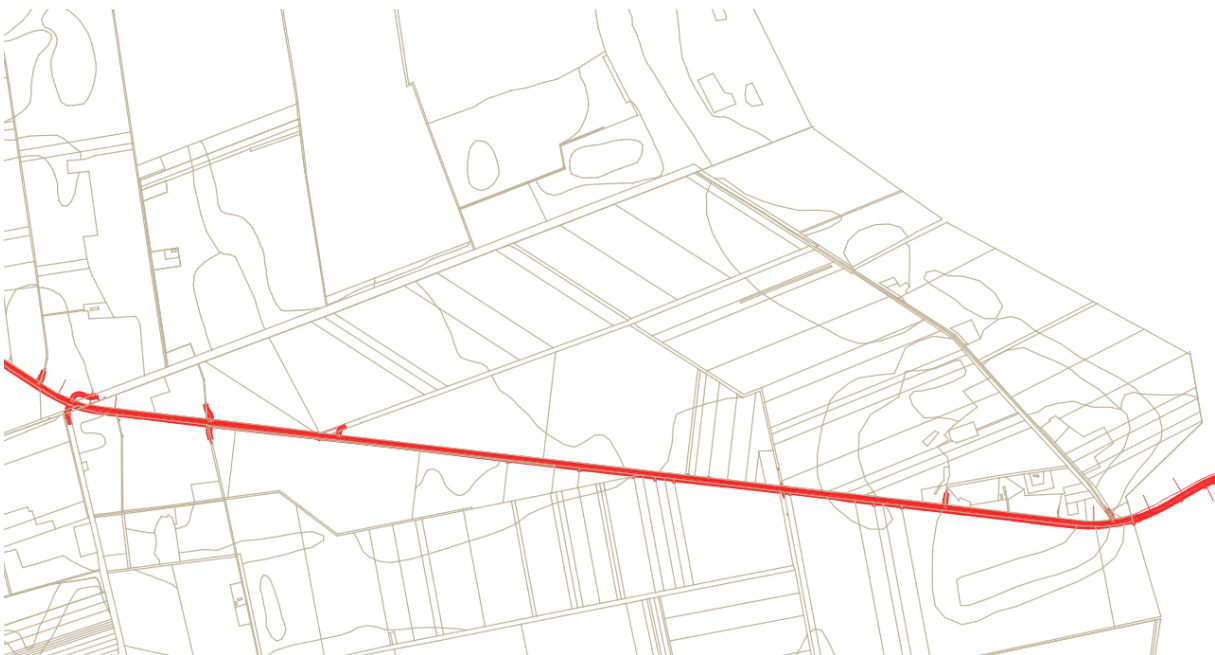
A jelen tervek szerinti nyomvonal alapvetően követi a korábbi tervekben szereplőt, kisebb eltérések az ívek vonalvezetésénél és az útcsatlakozások körzetében vannak.



A Körösladány-Vésztő szakasz áttekintő térképe



A körösladányi szakasz nyomvonala



A körösladányi szakasz keleti része



A körösladányi szakasz nyugati része

A Körösladány külterületét mintegy 9 km hosszban érintő tervezett Körösladány-Vésztő összekötőút alapvető műszaki adatai:

- Tervezési sebesség
 - Lakott területen kívül: $v_t=90$ km/h
 - Lakott területen belül: $v_t=50$ km/h
- Sávok száma: 2x1 sáv
- Koronaszélesség külterületen: 11 m
- Rézsűhajlás: 1:1,5
- Keresztmetszeti kialakítás
 - Külterületen: Jellemzően $h=1-2$ m magas, alacsony töltésben történő vonalvezetés tervezett a teljes szakaszon, kétoldali nyílt árokkal, lokálisan áltöltés előfordulhat. Területigénybevételi sáv átlagosan kb. 20-30 m szélességben.
 - Belterületen: A Vésztő településen meglévő Körösladányi utca és Bocskai utca nyomvonalon pályaszélesítés és útburkolatmegerősítés, árokrendezés, illetve a gyalogos járdák kialakítása/szabványosítása tervezett a meglévő terepszint közelében, továbbá a szükséges közműkiváltások. Területigénybevételi sáv a meglévő kerítések közötti közterületen.
- Talajkitárás maximális várható mértéke a megvalósítás esetén: Terepszint alatt max. 3,0-4,0 m (talajcsere, árkok és közművek miatt).

2.3 A beruházáshoz kapcsolódó műszaki infrastruktúra-fejlesztések

A tervezett beruházás maga is infrastruktúra-fejlesztés, amelyhez társulnak magasépítési jellegű elemek is. Sem a létesítmény kivitelezése, sem működtetése nem generál olyan mértékű többlet-terhelést, amely a közműrendszer hálózati szintű fejlesztését indokolná. A tervezett beavatkozások a rendszerek lokális jellegű, útfejlesztéssel való érintettség okán szükséges átépítésére, kiváltására irányulnak elsősorban.

2.3.1 Villamosenergia-ellátás

A tervezett útfejlesztés kivitelezése és működtetése nem generál olyan mértékű többlet-terhelést, amely a villamosenergia-ellátó rendszer hálózati szintű fejlesztését indokolná. A tervezett beavatkozások a rendszerek lokális jellegű, útfejlesztéssel való érintettség okán szükséges átépítésére, kiváltására irányulnak a közvilágítás kivételével. Utóbbi fejlesztése, átépítése szükséges lehet az út besorolásának, hálózati, településszerkezeti szerepének megfelelően.

2.3.2 Hírközlés

A tervezett útfejlesztés kivitelezése és működtetése nem generál olyan mértékű többlet-terhelést, amely a vezetékes hírközlési rendszer hálózati szintű fejlesztését indokolná. A tervezett beavatkozások a rendszerek lokális jellegű, útfejlesztéssel való érintettség okán szükséges átépítésére, kiváltására irányulnak.

2.3.3 Ivóvízellátás

A kivitelezés és működtetés nem generál olyan mértékű többlet-terhelést, amely az ivóvízellátó rendszer hálózati szintű fejlesztését indokolná. A tervezett beavatkozások a rendszerek lokális jellegű, útfejlesztéssel való érintettség okán szükséges átépítésére, kiváltására irányulnak.

2.3.4 Szennyvíz-elvezetés

A kivitelezés és működtetés nem generál olyan mértékű többlet-terhelést, amely a szennyvíz-elvezető rendszer hálózati szintű fejlesztését indokolná. A tervezett beavatkozások a rendszerek lokális jellegű, útfejlesztéssel való érintettség okán szükséges átépítésére, kiváltására irányulnak.

2.3.5 Csapadékvíz-elvezetés

A fejlesztés része az út csapadékvíz-elvezető rendszerének kiépítése, melyet a tervek részletekbemenően bemutatnak. Ezekon túl járulékos fejlesztési igények nem merültek föl.

2.3.6 Vízgazdálkodás

A fejlesztés része a kivitelezéssel érintett csatornák átereszeinek, hídjainak építése és a Sebes-Körösön és árterén átívelő híd. Ezen túl járulékos fejlesztési igények nincsenek.

2.3.7 Földgáz-ellátás

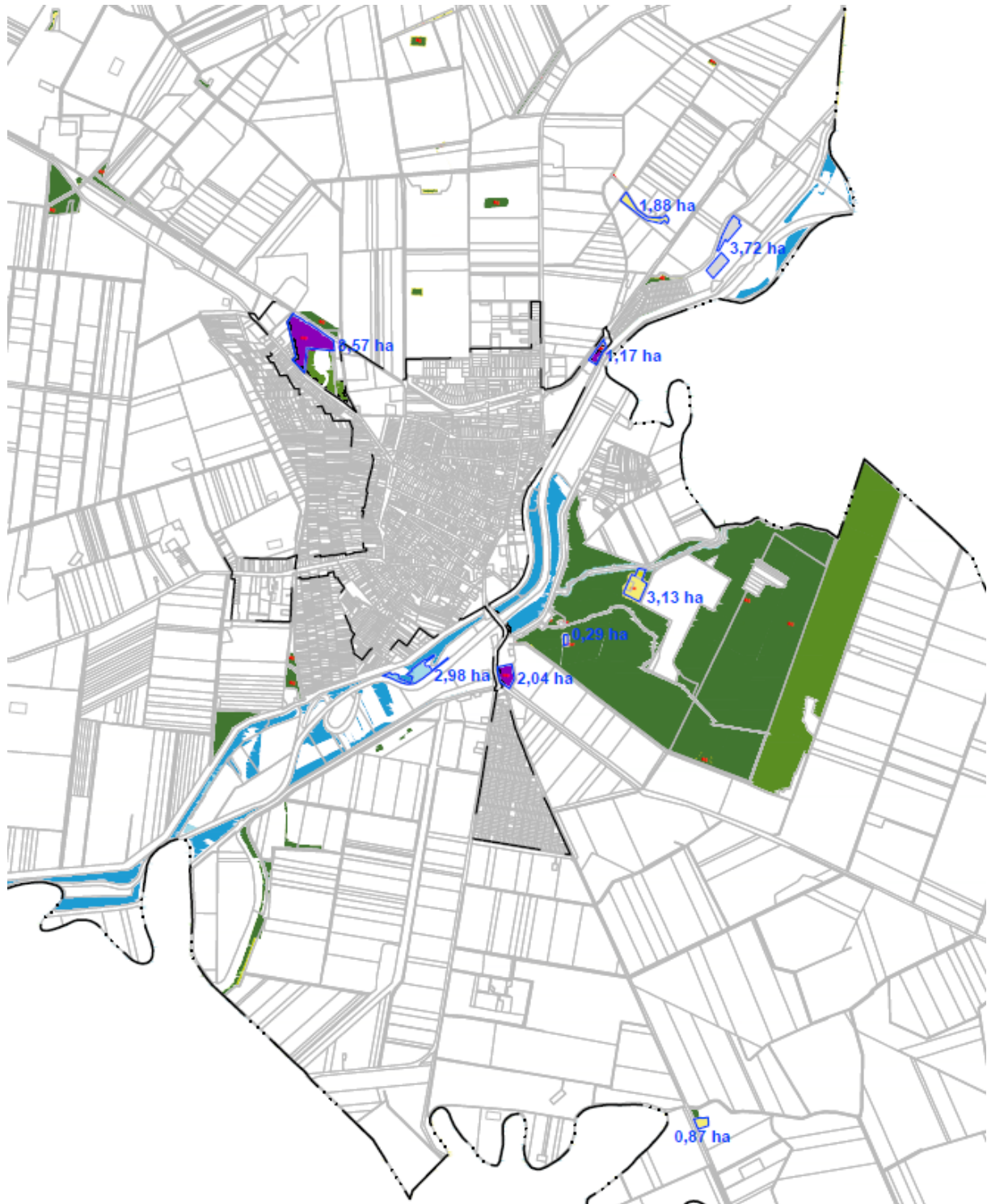
Vésztő vezetékes gázenergia-ellátását a Körösladány térségéből keleti irányba, a tervezett összekötő út körzetében épített ún. „nagyközépnomású” gázvezetéken keresztül, az ennek végére telepített gázfogadó állomásról kapja. A meglévő vezeték a távlatban is elegendő gázenergiát képes biztosítani a város igényeinek kielégítése érdekében.

A fejlesztéssel igénybe venni tervezett Vésztőre vezető földút északi oldalán húzódó nagyközépnomású gázvezetéket érinti az új út kiépítése. A tervezett létesítmény kivitelezése és működtetése nem generál olyan mértékű többlet-terhelést, amely a földgáz-ellátó rendszer hálózati szintű fejlesztését indokolná. A tervezett beavatkozások a rendszerek lokális jellegű, útfejlesztéssel való érintettség okán szükséges átépítésére, kiváltására irányulnak.

2.4 A a javasolt fejlesztés környezeti hatásai és követelménye

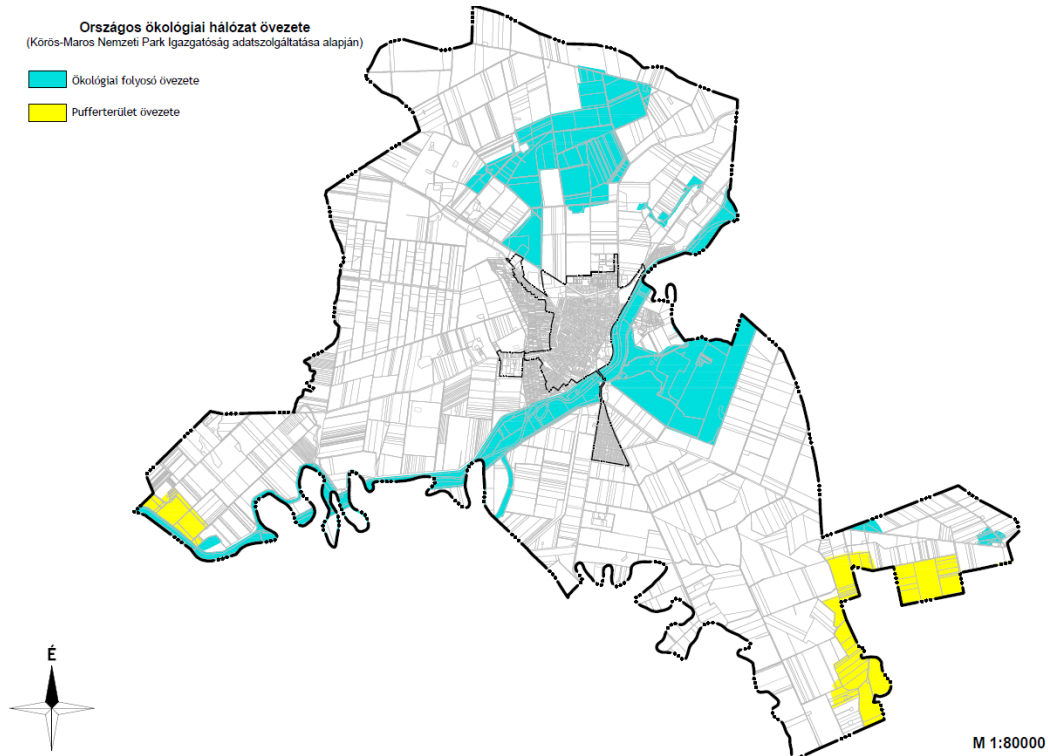
2.4.1 Természet és környezetvédelem

Az elkerülő út tervezett nyomvonala **erdőkataszteri területeket** érint.



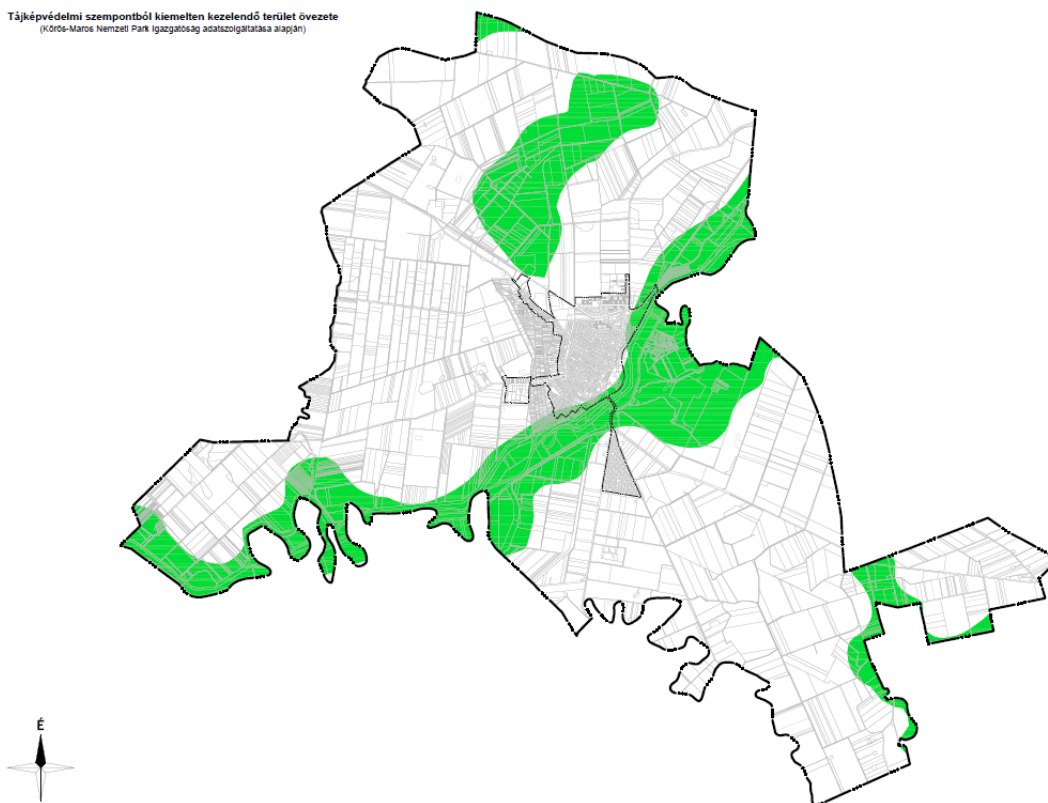
Erdőkataszteri területek Körösladányban (TSZT leírása)

Az elkerülő út tervezett nyomvonala az **országos ökológiai hálózat ökológiai folyosó területét** érinti, a vésztoi összekötő út azt csupán megközelíti, védőterülete érinti.



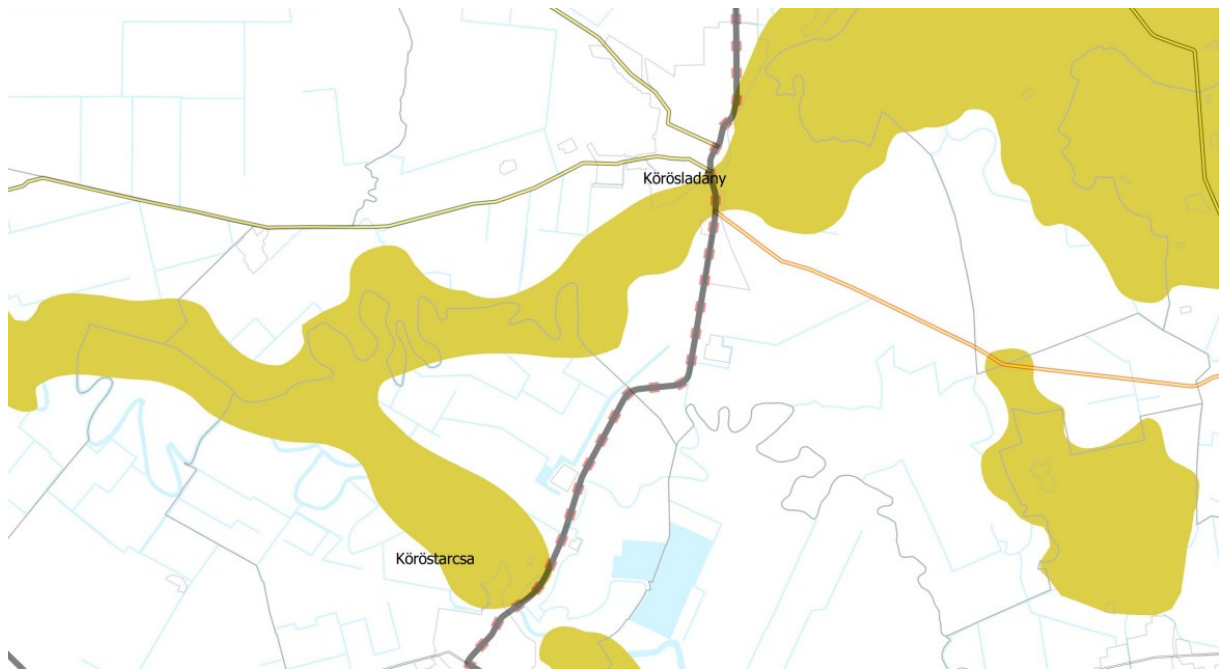
Az országos ökológiai hálózat Körösladányban (TSZT)

A nyomvonalak a **tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezetét** érintik.



A tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezete (TSZT)

A tervezett nyomvonal a **tájképvédelmi terület övezetét** érinti.



A tájképvédelmi terület övezete

A tervezett elkerülő út nyomvonala **NATURA 2000 területet** érint a Sebes-Körös és árterének körzetében.



NATURA 2000 területek (NATURA 2000 Wiewer)

2.4.2 Örökségvédelem

Régészet:

A nyomvonalak kijelölésekor Előzetes Régészeti Dokumentációk (ERD) készültek, amelyek adattári, szakirodalmi és térképészeti kutatáson, illetve helyszíni terepbejáráson alapulnak.

A régészeti lelőhelyek a Kötv. alapján általános védelem alatt állnak. A Kötv. 19. § (2) szerint a régészeti örökség elemei eredeti helyzetükből csak régészeti feltárás keretében mozdíthatók el.

A beruházás tervezése során feltétlenül figyelembe kell venni a szükséges régészeti feltárások idő- és költségigényét.

2.4.2.1 Elkerülő út

A régészeti értékvizsgálat során az alábbi régészeti lelőhelyeket azonosították a vizsgált terület 250 m-es környezetében:

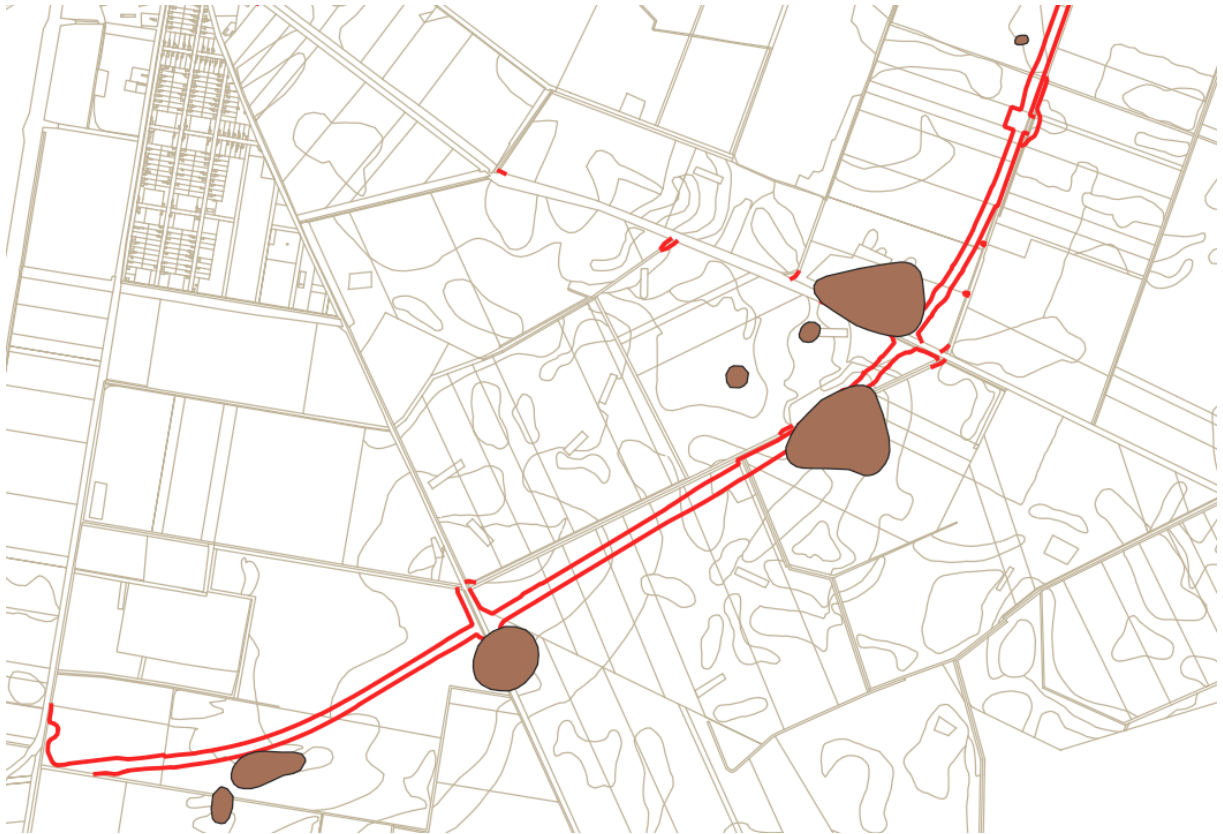
Név:	Nyilvántartási szám:	Információ forrása:	Lelőhely jellege:	Lelőhely kora:	Pozíciója:
<u>Körösladány – Tikos-ér, Körösladány 54. lelőhely</u> Körösladány – Siskási-dűlő III, Körösladány 154. lelőhely	5456 101462	terepbejárás, helyszíni szemle, ásátás	telep	őskor, újkőkor, rézkor, bronzkor, vaskor, szarmata, Árpád-kor	érintett
			halom	rézkor	
Körösladány – Nádor-ér IV., Körösladány 58. lelőhely	5460	helyszíni szemle, geofizikai mérés, terepbejárás	telep	őskor, újkőkor, szakálhádi csoport, tiszapolgári kultúra, szarmata, késő középkor	érintett
			halom	ismeretlen kor	
Körösladány – Nádor-ér VIII.	Új lelőhely	-	telep	újkőkor, rézkor	érintett
Körösladány – Nyári út Ny	Új lelőhely	-	telep	őskor, újkőkor, tiszapolgári kultúra, szarmata, népvándorlás kor	érintett
Körösladány – Túzokos IV.	Új lelőhely	-	telep	őskor, szarmata	érintett
Körösladány – Túzokos V.	Új lelőhely	-	telep	őskor, újkőkor	érintett
Körösladány – Túzokos, Körösladány 135. lelőhely	83063	helyszíni szemle	telep	őskor, újkőkor, szakálhádi kultúra, késő bronzkor/kora vaskor, szarmata, avar kor	érintett

Név:	Nyilvántartási szám:	Információ forrása:	Lelőhely jellege:	Lelőhely kora:	Pozíciója:
			<i>halom</i>	<i>ismeretlen kor</i>	
<i>Körösladány – Méhes III., Körösladány 19. lelőhely</i>	<i>5421</i>	<i>-</i>	<i>telep</i>	<i>őskor, szarmata, avar kor, Árpád-kor</i>	<i>érintett</i>
<i>Körösladány – Túzokosi-tanyáktól D-re</i>	Új lelőhely	<i>-</i>	<i>telep</i>	<i>rézkor/bronzkor (?), szarmata, Árpád-kor</i>	<i>érintett</i>
<i>Körösladány – Méhes II., Körösladány 18. lelőhely</i>	<i>5420</i>	<i>-</i>	<i>telep</i>	<i>őskor, bronzkor</i>	<i>pufferzónában</i>
<i>Körösladány – Tekerő II.</i>	Új lelőhely	<i>-</i>	<i>telep</i>	<i>őskor, szarmata</i>	<i>érintett</i>
<i>Körösladány – Tekerő</i>	Új lelőhely	<i>-</i>	<i>telep</i>	<i>őskor, szarmata, késő középkor</i>	<i>érintett</i>
<i>Körösladány – Süppedős</i>	Új lelőhely	<i>-</i>	<i>telep</i>	<i>őskor, újkőkor, szarmata</i>	<i>érintett</i>
<i>Körösladány – Sűvöltő, Körösladány 116. lelőhely</i>	<i>5518</i>	<i>-</i>	<i>telep</i>	<i>középkor</i>	<i>pufferzónában</i>
<i>Körösladány – Süppedős II.</i>	Új lelőhely	<i>-</i>	<i>telep</i>	<i>őskor</i>	<i>érintett</i>
<i><u>Körösladány – Büngösd-part, Körösladány 30. lelőhely</u></i>	<i><u>5432</u></i>	<i>-</i>	<i>telep</i>	<i>őskor, Körös-kultúra, rézkor, szarmata, Árpád-kor</i>	<i>érintett</i>
<i>Körösladány – Hereföldek, Körösladány 31. lelőhely</i>	<i>5433</i>	<i>-</i>	<i>telep</i>		

A nyomvonal és pufferzónájának az igazgatási területre eső részén 18 régészeti lelőhelyet azonosítottak, melyekből 16 lelőhely érintett, illetve további 2 lelőhely található a pufferzónában.

A két érintett kurgán elkerülését javasolta az ERD.

Régészeti lelőhelyek a tervezett elkerülő út környezetében (déli szakasz)



Régészeti lelőhelyek a tervezett elkerülő út környezetében (észak-nyugati szakasz)



2.4.2.2 Körösladány-Véztő összekötő út

A régészeti értékvizsgálat során az alábbi régészeti lelőhelyeket azonosították a vizsgált terület 250 m-es környezetében:

Név:	Nyilvántartási szám:	Információ forrása:	Lelőhely jellege:	Lelőhely kora:	Pozíciója:
Körösladány – Újladány, Túzokos-puszta	Új lelőhely	-	telep	őskor, szarmata, Árpád-kor	érintett
Körösladány – Kistekerő	Új lelőhely	-	telep	őskor, középkor	érintett
Körösladány – Méhes, Körösladány 17. lelőhely	5419	-	telep	őskor, Árpád-kor	50 m-es pufferzónán belül
Körösladány – Túzokos-tanya	Új lelőhely	-	telep	őskor, szarmata	érintett
Körösladány – Méhes III., Körösladány 19. lelőhely	5421	-	telep	őskor, szarmata, avar kor	érintett
Körösladány – Véztői országút II.	Új lelőhely	-	telep	őskor	érintett
Körösladány – Véztői országút	Új lelőhely	-	telep	őskor, újkőkori, szarmata, Árpád-kor	érintett
Körösladány – Kis-Bikeri III., Körösladány 139. lelőhely	83071	helyszíni szemle	halom	ismeretlen kor	érintett
			telep	újkőkori, szarmata	
Körösladány – Kis-Bikeri, Körösladány 52. lelőhely	5454	-	telep	római kor	pufferzónában
Körösladány – Kis-Bikeri IV., Körösladány 140. lelőhely	83073	helyszíni szemle	halom	ismeretlen kor	pufferzónában
Körösladány – Véztői országút III.	Új lelőhely	-	telep	őskor	érintett
Körösladány – Bikeri II., Körösladány 12. lelőhely	5414	-	telep	római kor, késő középkor	érintett

Név:	Nyilvántartási szám:	Információ forrása:	Lelőhely jellege:	Lelőhely kora:	Pozíciója:
Körösladány – Bikeri VII.	Új leelőhely	-	telep	szarmata	érintett
Körösladány – Bika-sziget II.	Új leelőhely	-	telep	őskor, szarmata, késő középkor	érintett
Körösladány – Bikeri, Körösladány 11. leelőhely	5413	-	telep	őskor, római kor, késő középkor	pufferzónában
<u>Körösladány – Bika-sziget, Körösladány 10. leelőhely</u>	<u>5412</u>	terepbejárás	telep	őskor, újkőkor, rézkor, badeni kultúra, bronzkor, makói kultúra, késő bronzkor, gávai kultúra, szarmata, Árpád-kor	érintett

A nyomvonal és pufferzónájának az igazgatási területre eső részén 16 régészeti leelőhelyet azonosítottak, melyekből 12 leelőhely érintett, illetve további 4 leelőhely található a pufferzónában.

Régészeti leelőhelyek a tervezett út környezetében (keleti szakasz)



Régészeti leelőhelyek a tervezett út környezetében (nyugati szakasz)



Világörökség és világörökség várományos terület:

A nyomvonalak nem érintenek világörökségi helyszínt és világörökség várományos területet.

Országosan védett műemlék:

A nyomvonalak nem érintenek országos műemléki védelem alatt álló objektumot, vagy területet, illetve annak műemléki környezetét.

Helyi védett emlékek:

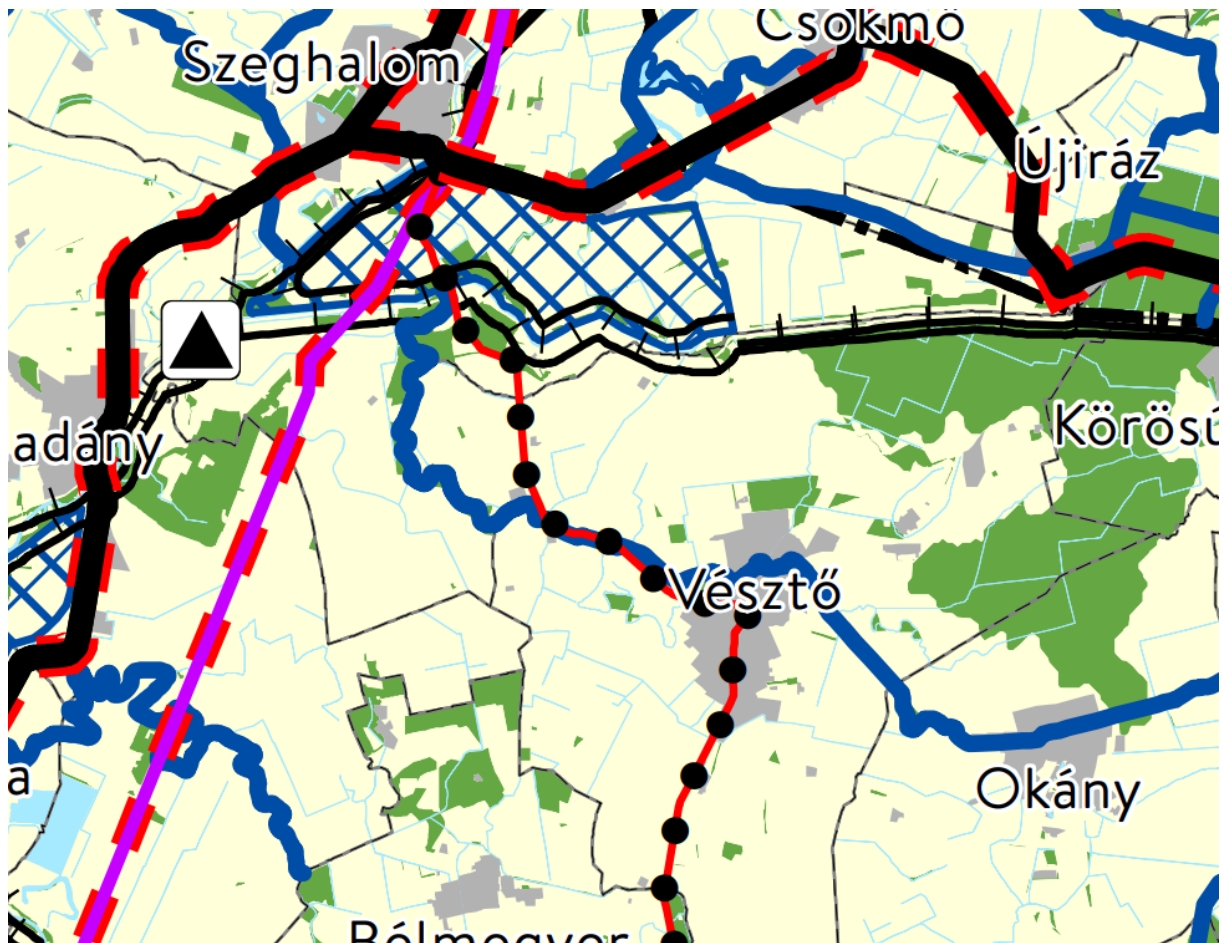
A nyomvonalak nem érintenek helyi védelem alatt álló objektumot, vagy területet.

2.5 Hatályos terület- és településrendezési dokumentumok

2.5.1 Országos Területrendezési Terv (OTrT)

A korábbi Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvényt az Országgyűlés 2003-ban fogadta el. A 2018-ban elfogadott új törvény (2018. évi CXXXIX. törvény), amely az új Országos Területrendezési Terv mellett tartalmazza egyes kiemelt térségek területrendezési tervét is, 2019. január 2-án lépett hatályba.

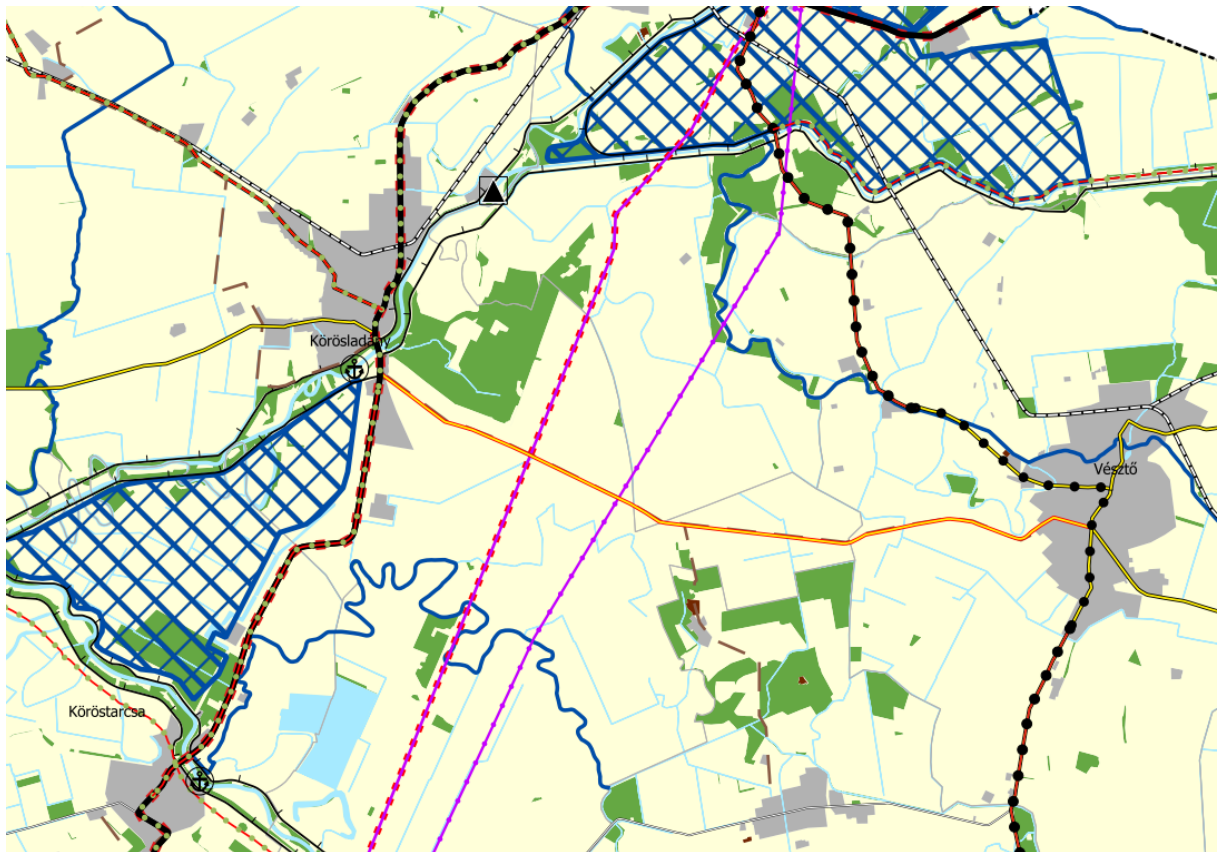
Az OTrT célja, hogy az ország egészére, valamint egyes kiemelt térségekre meghatározza a térségi területfelhasználás feltételeit, a műszaki infrastruktúra-hálózatok összehangolt térbeli rendjét, a terület- és gazdaságfejlesztés hatékony területi, területhasználati orientálása érdekében, tekintettel a fenntartható fejlődésre, valamint a területi, táji, természeti, ökológiai és kulturális adottságok, értékek, honvédelmi érdekek és a hagyományos tájhasználat megőrzésére, illetve erőforrások védelmére. Az OTrT szerkezeti terve a vonalas jellegű elemek között **nem tartalmazza** a tervezett utakat.



Az ország szerkezeti tervének kivágata

2.5.2 Békés Megye Területrendezési Terve (BMTrT)

A Békés megye Területrendezési Tervének jelenleg hatályos dokumentumát (továbbiakban: BMTrT) elfogadó, Békés megye területrendezési tervéről szóló 6/2020. (VII. 2.) önkormányzati rendeletet 2020. június 16-án fogadta el, a vészhelyzeti rendelkezéseknek megfelelően, a közgyűlés elnöke. A rendelet 2020. július 2-án lett kihirdetve, hatálybalépésének időpontja 2020. augusztus 2. A BMTrT általános célkitűzései megegyeznek az OTrT-vel. A megyei Területrendezési terv figyelembe vette a települések hatályos településszerkezeti terveit is, melyek tartalmazták a meghatározó, távlati fejlesztési elhatározásokat. A megyei Területrendezési terv kidolgozásakor lehetőség volt figyelembe vetetni az éppen aktuális, elindított módosítási fejlesztési elképzeléseket is, ha azok az országos területrendezési tervvel, és a térség érdekeivel összehangoltan készültek, illetve azok elhatározásaival nem álltak ellentétben. A BMTrT feladata az OTrT-ben lefektetett övezeti rendszer, lebontása a vármegyei települések szintjére. A BMTrT szerkezeti terve ábrázolja, a 3. melléklet az *infrastruktúrahálózatok elemei és az egyedi építmények térbeli rendje szempontjából meghatározó települések felsorolása* közt, mint *tervezett térségi szerepű összekötő út*, nevesíti a *Körösladány (R47. sz. főút) – Vésztő (4222. j. út)* utat, azonban az elkerülő út **nem szerepel** a vármegyei terv dokumentumaiban.



A megye szerkezeti tervének kivágata

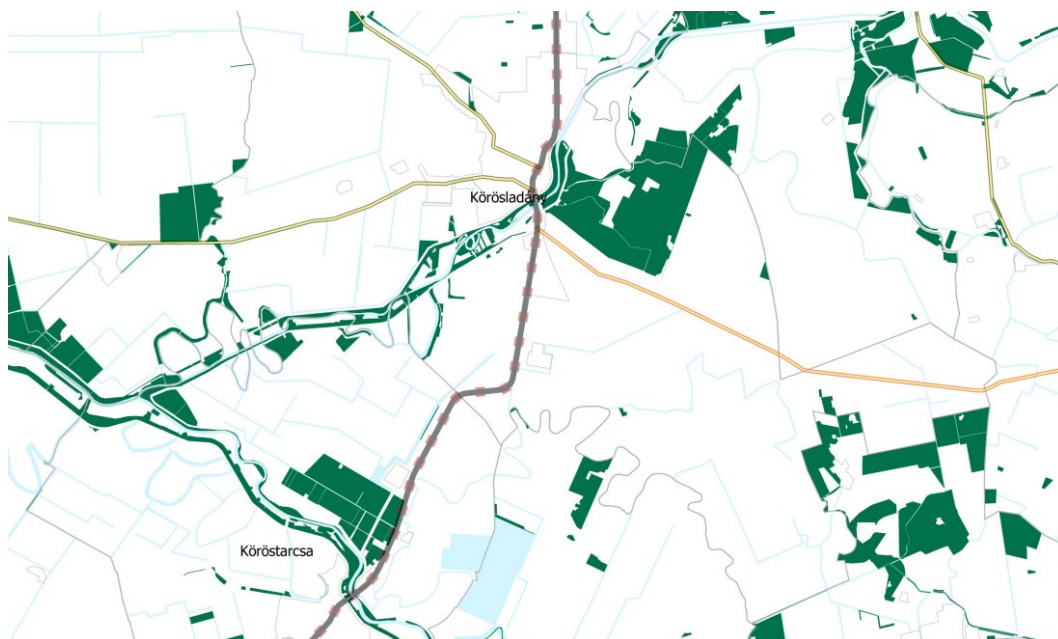
Az alábbi BMTTrT szerinti térségi övezeteket érinti a tervezett út nyomvonala.

Országos ökológiai hálózat:



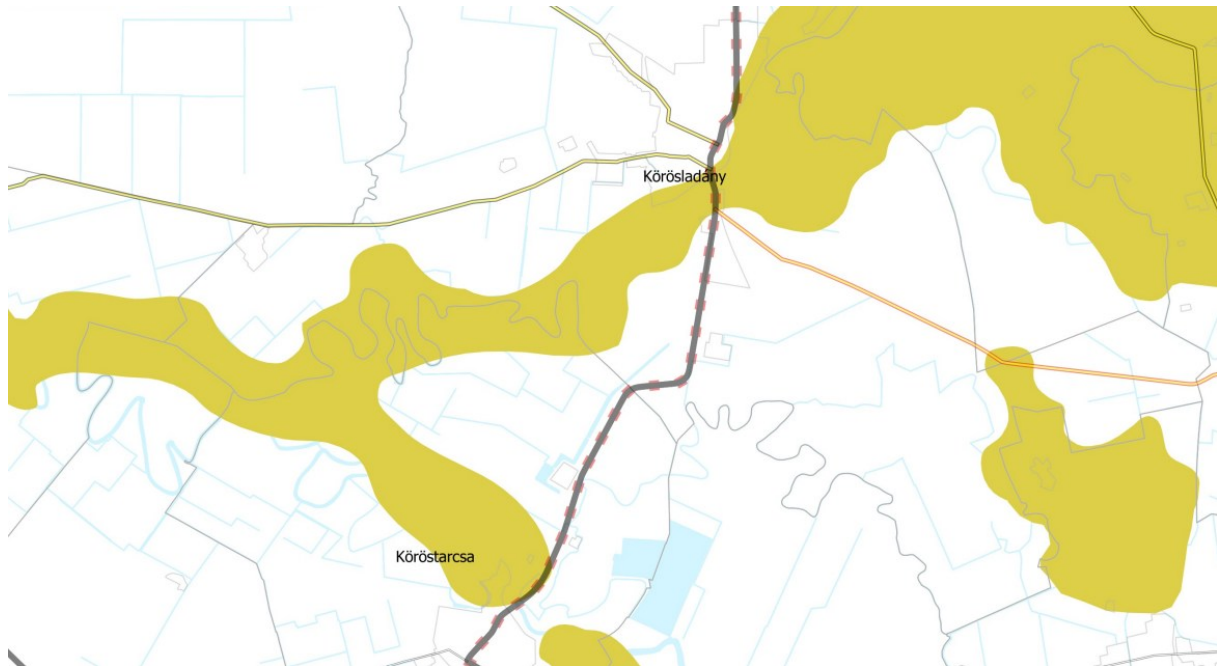
Az ökológiai folyosó övezetét az elkerülő út nyomvonala érinti. Az OTTrT 26. § (4) szerint „az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében a közlekedési és energetikai infrastruktúra-hálózatok elemeinek nyomvonala, az ökológiai folyosó és az érintkező magterület természetes élőhelyeinek fennmaradását biztosító módon, az azok közötti ökológiai kapcsolatok működését nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával jelölhetők ki és helyezhetők el.”

Erdők övezete:



Az erdők övezetét az elkerülő út nyomvonala érinti. Az OTvT 29. § szerint „Az erdők övezetébe tartozó területeket az adott településnek a településrendezési tervében legalább 95%-ban erdőterület övezetbe kell sorolnia.”

Tájképvédelmi terület övezete:



A tájképvédelmi terület övezetét mindkét út nyomvonala érinti. A területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet szerint az övezetben a közlekedési, elektronikus hírközlési és energetikai infrastruktúra-hálózatokat, továbbá az erőműveket a tájképi egység megőrzését és a hagyományos tájhasználat fennmaradását nem veszélyeztető műszaki megoldások alkalmazásával kell megvalósítani.

Vízminőség-védelmi terület övezete:



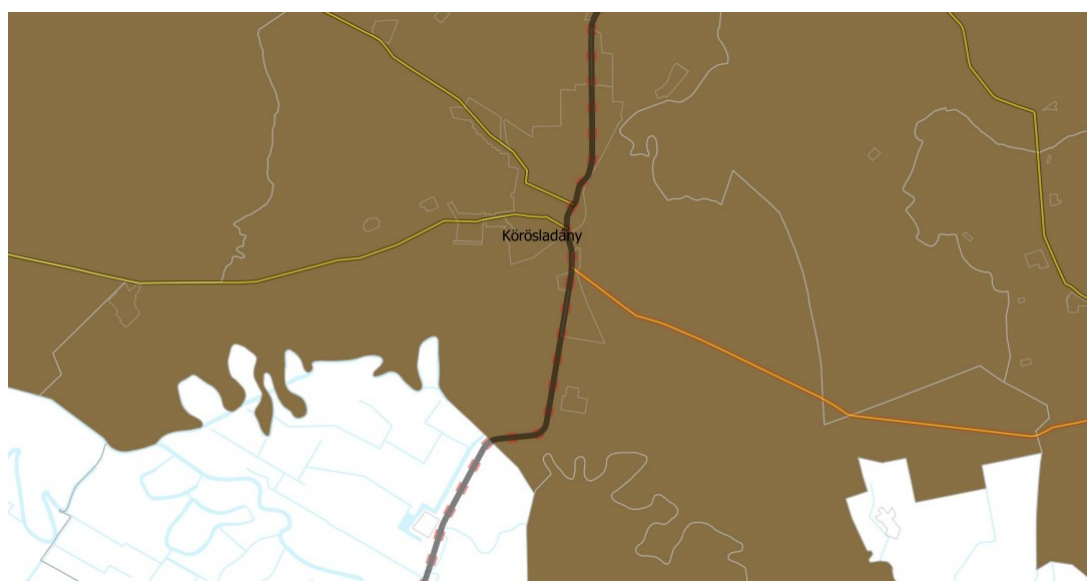
A vízminőség-védelmi terület övezetét mindkét út nyomvonala érinti. A területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet 5. § (2) szerint „A vízminőség-védelmi terület övezetébe tartozó települések településrendezési eszközeinek készítése során ki kell jelölni a vízvédellel érintett területeket. A kijelölt vízvédellel érintett területekre vonatkozó egyedi szabályokat a helyi építési szabályzatban kell megállapítani”

Nagyvízi meder övezete



A nagyvízi meder övezetét az elkerülő út nyomvonala érinti. A területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet 6. § (3) szerint „A településrendezési eszköz módosítása esetén a vízügyi igazgatási szerv egyetértésével lehet új beépítésre szánt területet kijelölni.”

Ásványi nyersanyagvagyon övezete:



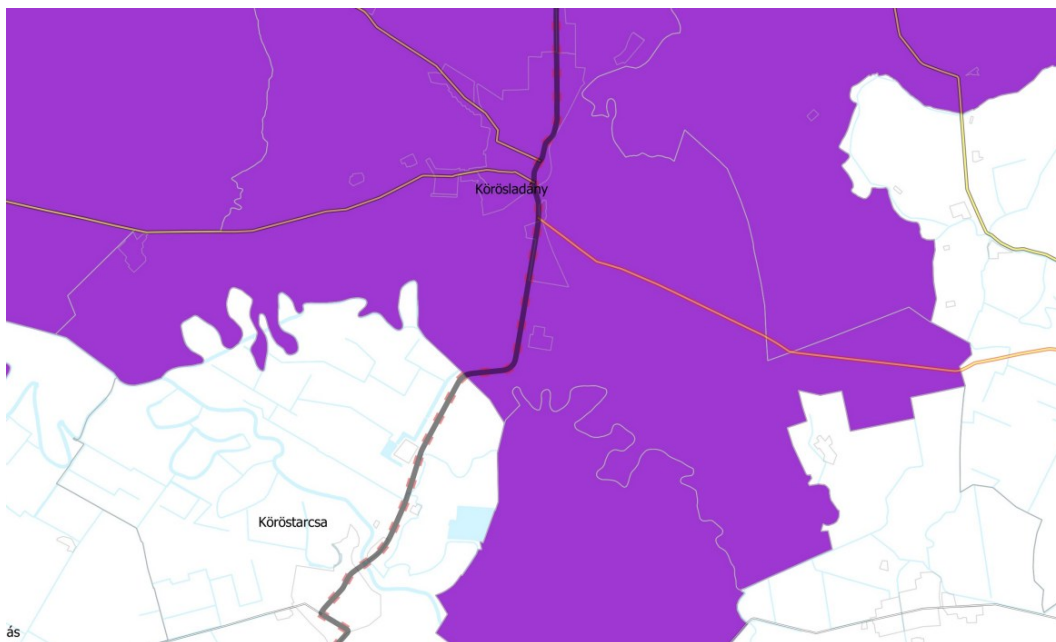
Az ásványi nyersanyagvagyon-terület övezetét mindkét út érinti. Az övezetet a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni. A kijelölt területen, a településrendezési eszközökben csak olyan területfelhasználási egység, építési övezet vagy övezet jelölhető ki, amely az ásványi nyersanyagvagyon távlati kitermelését nem lehetetleníti el.

Rendszeresen belvízjárta terület övezete:



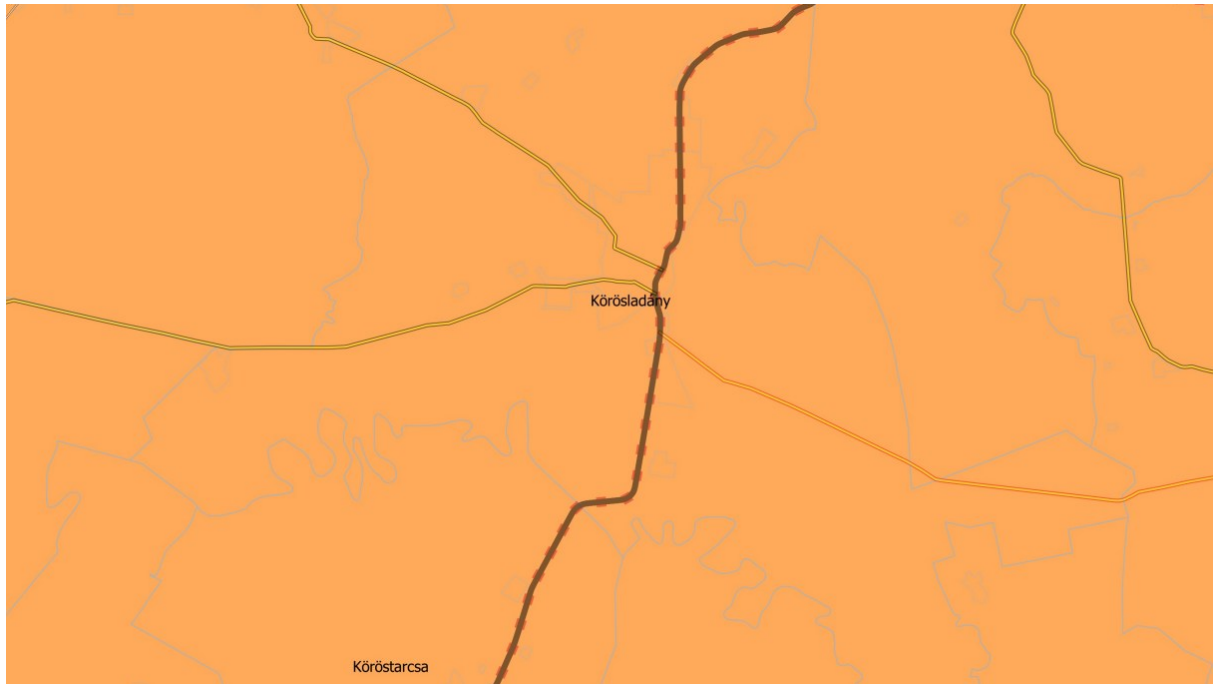
A rendszeresen belvízjárta terület övezetét mindkét út érint. Az övezetben új beépítésre szánt terület csak akkor jelölhető ki, ha ahhoz a vízügyi igazgatási szerv a településrendezési eszközök egyeztetési eljárása során adott véleményében hozzájárul.

Gazdaságfejlesztési és innovációs övezet:



A gazdaságfejlesztési és innovációs terület övezetébe sorolt település települési önkormányzata a településrendezési eszközeiben, az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendeletben (OTÉK) meghatározott kereskedelmi, szolgáltató gazdasági terület területfelhasználási egység építési használatának megengedett határértékeinél megengedőbb követelményeket állapíthat meg.

Kiemelt turisztikai terület övezete:



Kiemelt turisztikai övezettel érintett települések településfejlesztési koncepciója, integrált településfejlesztési stratégiája és településrendezési eszközei készítésének során, ezen dokumentumok tartalmi követelményeiről rendelkező magasabb szintű jogszabályok szabta kereteken belül fokozottan figyelembe kell venni a turisztika fejlesztésének térségi szempontjait, a település és térsége adottságaira tekintettel vizsgálni szükséges a településnek a vármegye turisztikai kínálatában betöltött szerepe erősítésének, a település turisztikai célú látogathatósága javításának, a látogatószám növelésének és a település turisztikai kínálata fejlesztésének, bővítésének lehetőségeit. A településrendezési eszközökben a turisztikai rendeltetésű infrastruktúra hálózatok, illetve azok egyes elemei folytonossága megteremtésének a feltételeit, különösen a turisztikai célú kerékpárutak és a kijelölt túraútvonalak esetében, településen belül és a településhatáron biztosítani kell.

2.5.3 Körösladány Város Településfejlesztési Koncepciója

Körösladány Város településszerkezeti tervének megalapozásaként 2019-ben készült el a Képviselő-testület 140/2019. (IX.19.) Kt. sz. határozatával elfogadott településfejlesztési koncepció, amely nem tesz említést a két tervezett útról. Ezzel együtt a tárgyi fejlesztések semmiképp sem ellentétesek a koncepció célrendszerével.

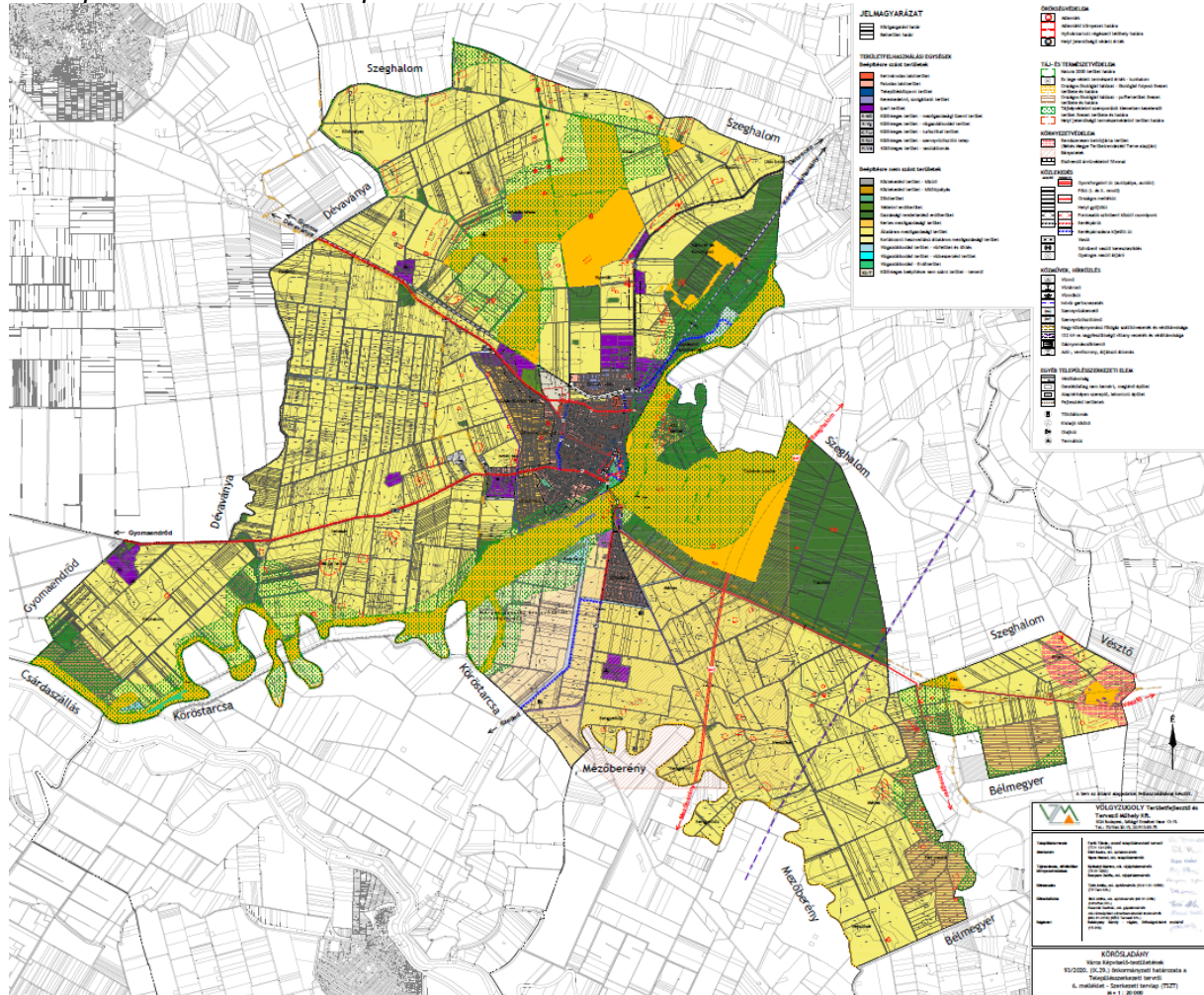
2.5.4 Körösladány Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája

Szintén 2019-ben készült el a Képviselő-testület 140/2019. (IX.19.) Kt. sz. határozatával elfogadott integrált településfejlesztési stratégia (ITS), amely a koncepcióhoz hasonlóan nem tesz említést a két tervezett útról, melyek fejlesztése nem ellentétes a stratégia célrendszerével.

2.3.5 Körösladány Város Településszerkezeti Terve

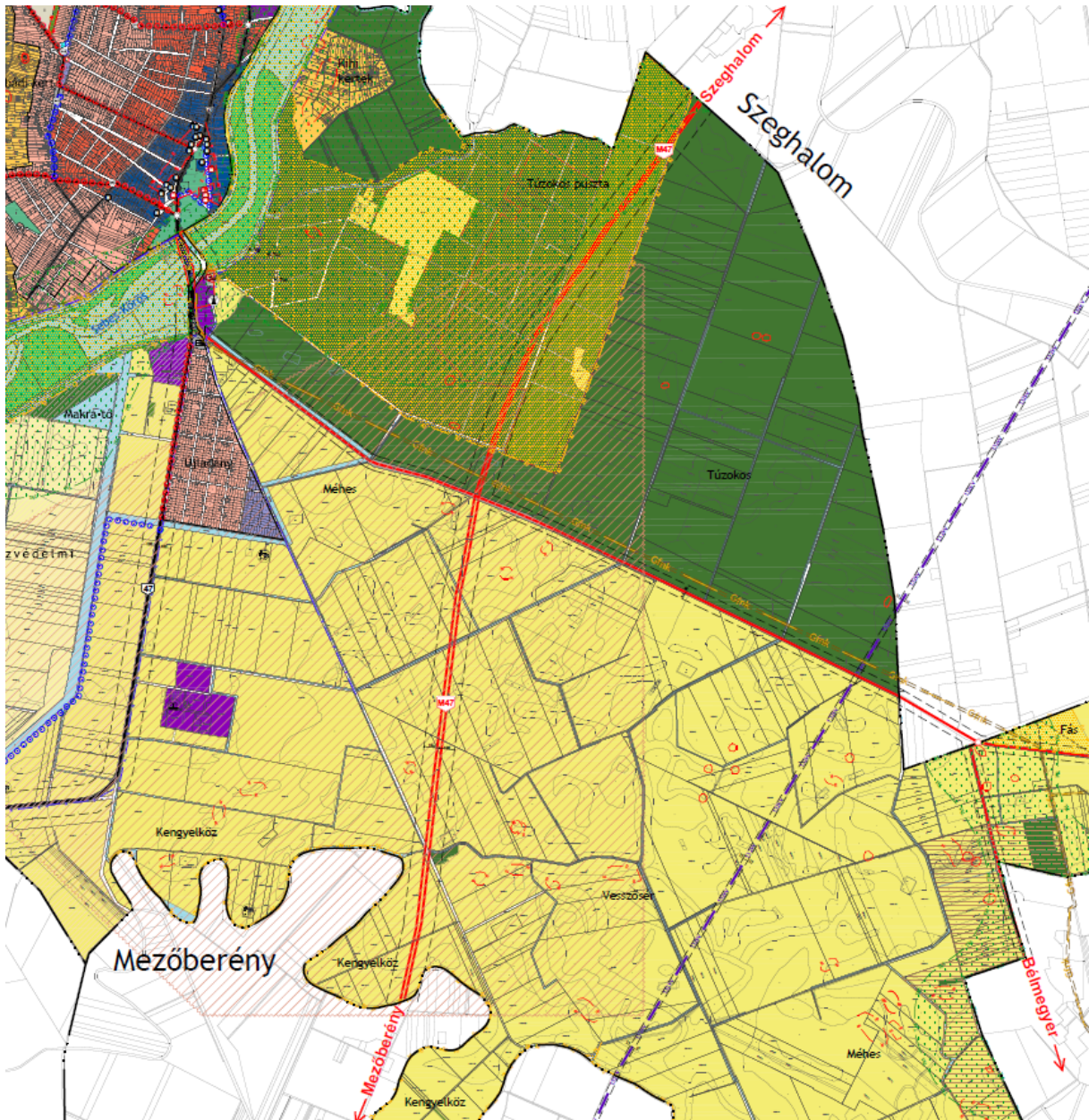
Körösladány Város településszerkezeti tervét a Képviselő-testület 93/2020. (IX.29.) önkormányzati határozatával fogadta el. A szerkezeti tervlap (TSZT) ábrázolja a tervbe vett Körösladány-Vésztő utat alapvetően a jelen dokumentációban szereplő nyomvonalnak megfelelően, míg az elkerülő út helyett az M47-es út egy korábbi nyomvonalváltozata szerepel tervezett gyorsforgalmi útként, amelynek a tervezett, jelen dokumentum szerinti elkerülő úttal közös szakasza nincs. Utóbbi nyomvonal tájékoztató jellegű elemnek tekinthető, legalábbis erre utal, hogy – ellentétben a Körösladány – Vésztő úttal – kiszabályozása a szabályozási tervben nem történt meg.

A településszerkezeti tervlap



A településszerkezeti tervlap kivágata a Vésztői összekötő úttal

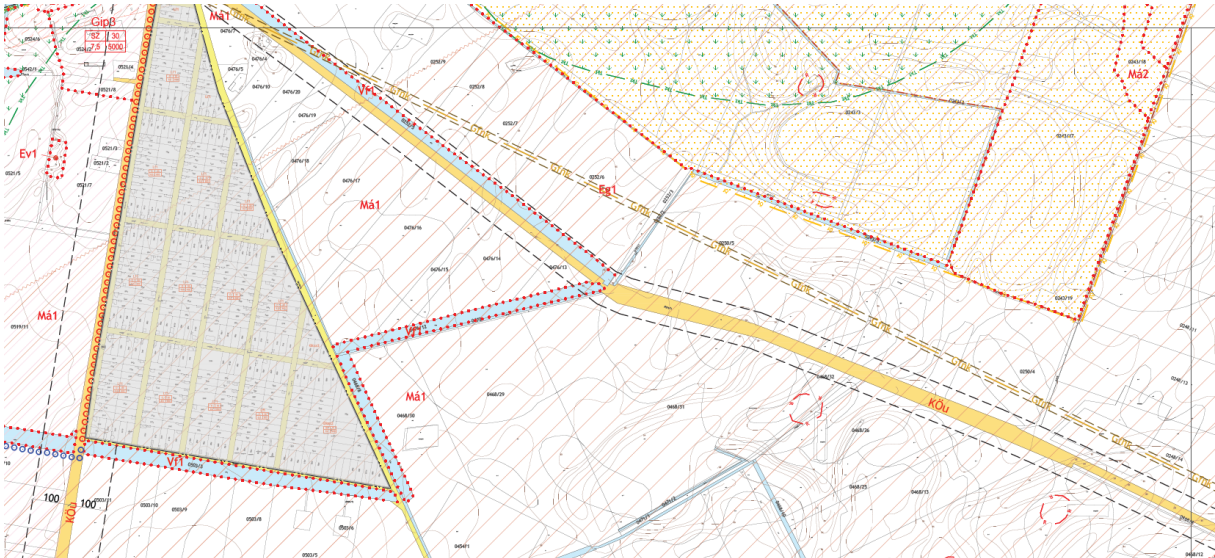




A településszerkezeti tervlap kivágata

2.3.5 Körösladány Város Szabályozási Terve

A Képviselő-testület 11/2020. (IX.30.) önkormányzati rendeletével megalkotott Helyi Építési Szabályzat mellékletét képező Szabályozási Terv 2020-ban készült el, melyet néhány területre vonatkozóan módosítottak már. A külterületi szabályozási tervlapok (SZT-IV., SZT-VI., SZT-VII.) ábrázolják a tervezett Körösladány-Vésztő utat, mint KÖu jelű közlekedési területet, alapvetően a jelen dokumentációban szereplő nyomvonalnak megfelelően. A tervezett út mindkét oldalát az úttengelytől mért 50,0-50,0 méteres védősáv kíséri. A tervezett útból az igazgatási terület keleti nyúlványának összeszűkülő „nyakánál” (SZT-VII. tervlap) ágazik ki délkeleti irányban a Bélmegyer felé tervezett út. A tervlapokon berajzolt változó szabályozási szélesség pontos méretei, kótázás hiányában nem állapíthatók meg, azok többnyire a földhivatali tulajdoni viszonyokat követik le. Tekintettel a terv készítésének idejére, egyes adatai (pl. régészeti lelőhelyek) elavultak, frissítésre szorulnak. Az elkerülő út a szabályozási terven nem szerepel.



A külterületi szabályozási tervlap kivágata a vésztői úttal (SZT-VI.)



A külterületi szabályozási tervlap kivágata a vésztői úttal (SZT-VII.)

2.4 Szabályozási koncepció

2.4.1 Településszerkezeti Terv:

2.4.1.1. Elkerülő út

A szerkezeti terv nem tünteti fel a nyomvonalat, a tervlapon tájékoztató jelleggel megjelenített M47-es tervezett út, teljesen eltérő nyomvonalú. A terven ezért az elkerülő út nyomvonalának feltüntetése szükséges, a tárgytalanná vált, korábbi fejlesztési koncepciók szerinti M47-es gyorsforgalmú út nyomvonalának törlése mellett. A nyomvonal felvezetésén túl ábrázolni kell a fejlesztéshez kapcsolódó jelentősebb műtárgyak, így a Sebes-Körös hídja, felüljárók, csomópontok, vasúti átjárók elhelyezkedését. A területhasználatban bekövetkező korrekciókkal, a közlekedési területek növekedése várható az általános mezőgazdasági terület

(Má1), gazdasági erdő (Eg) és vízgazdálkodási terület (V) rovására. A fentiek okán a **településszerkezeti tervet módosítani kell** az elkerülő vonatkozásában. A területhasználati változásokkal beépítésre szánt terület nem jön létre, így a biológiai aktivitásérték számítása, pótlása nincs napirenden.

2.4.1.2. Körösladány-Vésztő összekötő út

A településszerkezeti terv feltünteti a tervezett utat a helyes nyomvonallal. Tekintettel a terv léptékéből adódó vonalvastagságokra, azok a részletek, kisebb eltérések, amelyek okán a külterületi szabályozási tervet módosítani kell, a szerkezeti terven nem ábrázolhatók. Hasonlók mondhatók el a területhasználatban bekövetkező kisebb korrekciókról, melyek során a közlekedési területek növekedése várható az általános mezőgazdasági terület (Má1, Má2), rovására. A fentiek okán a **településszerkezeti terv módosítása** a tervezett Körösladány-Vésztő összekötő úttal kapcsolatban **nem szükséges**. A területhasználati változásokkal beépítésre szánt terület nem jön létre, így a biológiai aktivitásérték számítása, pótlása nem releváns.

2.4.2 Helyi Építési Szabályzat:

A hatályos Helyi Építési Szabályzat módosítása nem szükséges, a hatályos dokumentum tartalmazza azokat a paramétereket, amelyek mentén a tervezett fejlesztések megvalósíthatók.

2.4.3 Szabályozási terv:

A hatályos belterületi szabályozási tervet a beruházás kapcsán nem kell módosítani, a fejlesztésekkel nem érintett.

A külterület szabályozási tervének módosításakor figyelembe kell venni, hogy az országos jogszabályok az alábbiak szerint határozzák meg az útfejlesztések számára kijelölni szükséges közlekedési területeket (szabályozási szélességet).

Az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet (OTÉK)

A közúti közlekedési terület

26. §

(1) A közúti közlekedési terület az országos és a helyi közút, a kerékpárút, a gépjármű-várakozóhely (parkoló) – a közterületnek nem minősülő telken megvalósuló kivétellel –, a járda és gyalogút (sétány), köztér, mindezek csomópontja, vízelvezetési rendszere és környezetvédelmi építményei, a közúti közlekedés, továbbá a közmű és a hírközlés építményei elhelyezésére szolgál.

(2) A közút elhelyezése céljára – más jogszabályi előírás hiányában – legalább a következő szélességű területet kell biztosítani, a vonalvezetési jellemzők figyelembevételével:

a) gyorsforgalmi út (autópálya, autópályánál) esetén 60 m,

b) főút esetén 40 m,

c) országos mellékút esetén 30 m,

d) helyi gyűjtőút esetén 22 m,

e) kiszolgálóút esetén 12 m,

f) kiszolgálóút kialakult állapot esetén a helyi építési szabályzatban foglaltaknak megfelelően,

g) kerékpárút esetén 3 m,

h) gyalogút esetén 3 m.

(3) A közlekedési terület méretét úgy kell meghatározni, hogy az a helyi sajátosságoknak megfelelő zöldfelületi, gyalogsközlekedési, valamint csapadékvíz-szikkasztási igényeket ki tudja szolgálni.

A településrendezési és építési követelmények alapszabályzatáról szóló 280/2024. (IX. 30.) Korm. rendelet (TÉKA)

27. A közúti közlekedési terület

28. §

(1) A közúti közlekedési terület az országos és a helyi közút, a kerékpárút, a gépjármű-várakozóhely (parkoló) – a közterületnek nem minősülő telken megvalósuló kivételével –, a járda és gyalogút (sétány), a köztér, mindezek csomópontja, a csapadékvíz-elvezetési rendszer, az áteresztő, a környezetvédelmi építmények, valamint a közúti közlekedés, a közmű és a hírközlés építményei elhelyezésére szolgál.

(2) A közút elhelyezése céljára – ha jogszabály másképp nem rendelkezik – legalább a következő szélességű területet kell biztosítani, a vonalvezetési jellemzők figyelembevételével:

a) gyorsforgalmi út (autópálya, autópályán) esetén 60 méter,

b) főút esetén 40 méter,

c) országos mellékút esetén 30 méter,

d) helyi gyűjtőút esetén 22 méter,

e) kiszolgálóút esetén 12 méter,

f) mezőgazdasági út esetén 6,00 méter,

g) kerékpárút esetén 3,00 méter,

h) gyalogút esetén 3,00 méter.

(3) A (2) bekezdés a)–e) pontja szerinti közúti közlekedési terület biztosításakor az ott meghatározott területszélességnél kevesebb is megállapítható, ha az adott közút az irányelvek szerinti műszaki paraméterek betartásával biztonságosan kialakítható.

(4) A közlekedési terület méretén belül kell biztosítani a zöldfelületet, a gyalogsközlekedést, valamint a közművek elhelyezését.

A TÉKA lehetőséget ad a mérlegelésre, de településrendezési szempontból javasolható a jogszabályok meghatározta irányelvekhez történő közelítés, annál is inkább, mert a tervezett műszaki létesítmények összes keresztmetszete meghaladja a 30 métert. A kérdésben a településrendezési eszköz módosítását megelőzően dönteni kell.

2.4.3.1. Elkerülő út

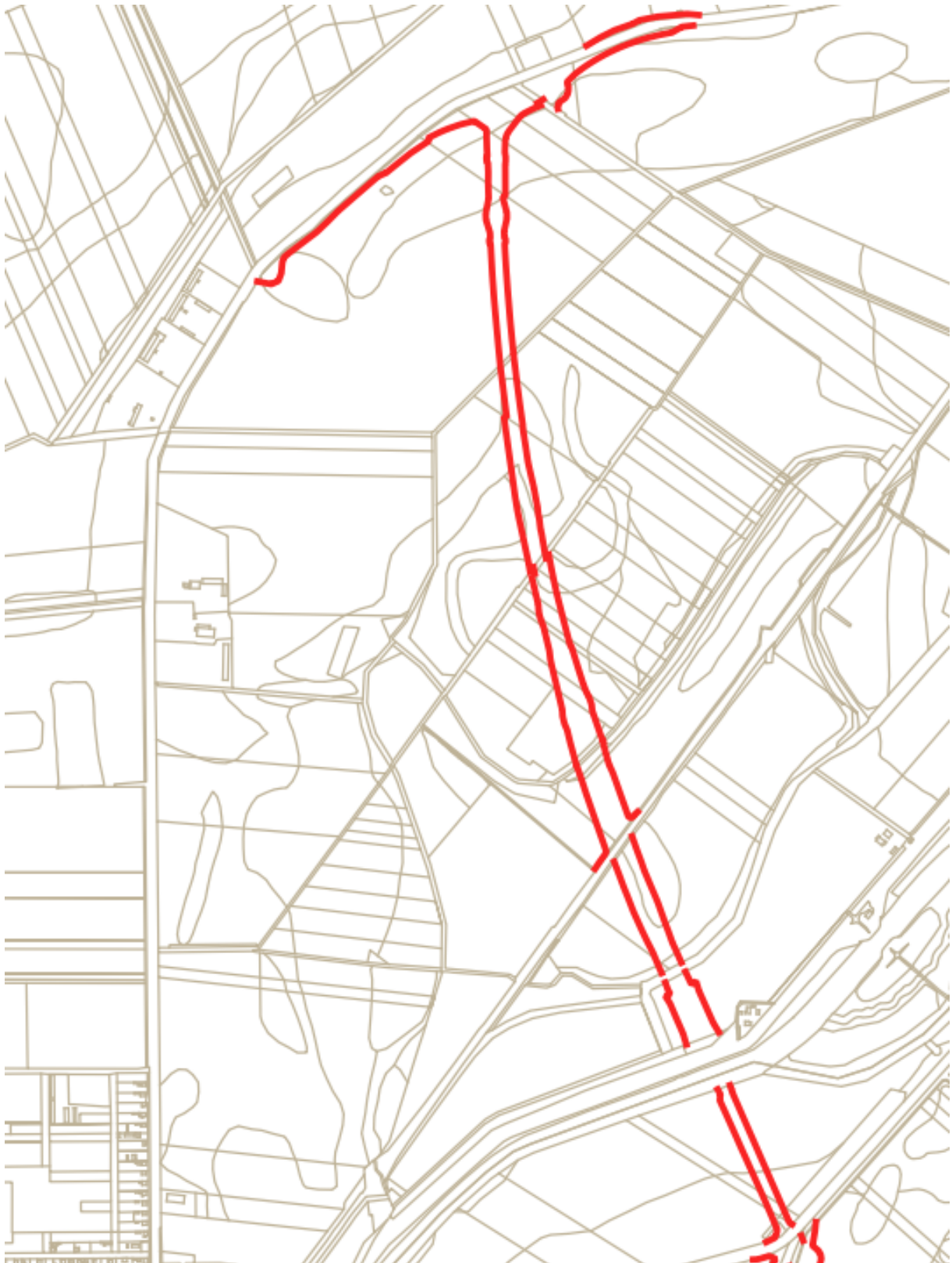
A hatályos külterületi szabályozási terv módosításakor a tervezett elkerülő út új eleme lesz az érintett SZT-II., SZT-IV., SZT-VI. jelű külterületi tervlapoknak. Fel kell tüntetni az úttengelytől számított minimum 20,0-20,0 méterre a tervezett szabályozási vonalakat (közterületet és nem közterületet elválasztó vonal). A tervezett út és kapcsolódó létesítményei számára megadott kisajátítási vonalnak mindenképp a szabályozási szélességen belülre kell esni, ezen túl azonban ezek egyezése nem feltétel. A tervezett szabályozási vonalak közé eső területsáv a közlekedési terület (KÖu) övezetbe kerül. A tervlapokon szintén meg kell adni az úttengelytől mért szükséges védőtávolságot és a tervezett zöldfelületi elemek, pl. kötelező útfásítás elhelyezkedését. A fejlesztéssel kapcsolatban előállt újabb információkat, így az út körzetében azonosított új régészeti lelőhelyeket rá kell vezetni az érintett tervlapokra azok módosításakor. Az alábbi ábrák mutatják, hogy mely külterületi szakaszokon szükséges a szabályozási vonalak (közterület és nem közterület határa) feltüntetése a tervezett elkerülő út elhelyezhetősége érdekében.



Tervezett szabályozási vonalak Újladánytól dél-keletre



Tervezett szabályozási vonalak Tűzokosnál (elforgatva)



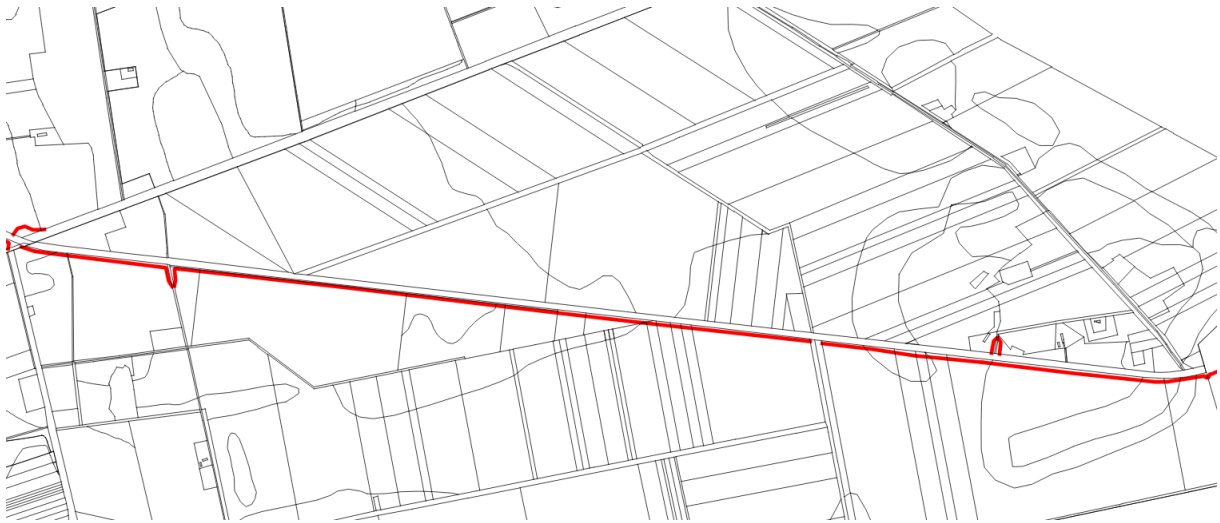
Tervezett szabályozási vonalak a belterülettől észak-keletre

2.4.3.2. Körösladány-Vésztő összekötő út

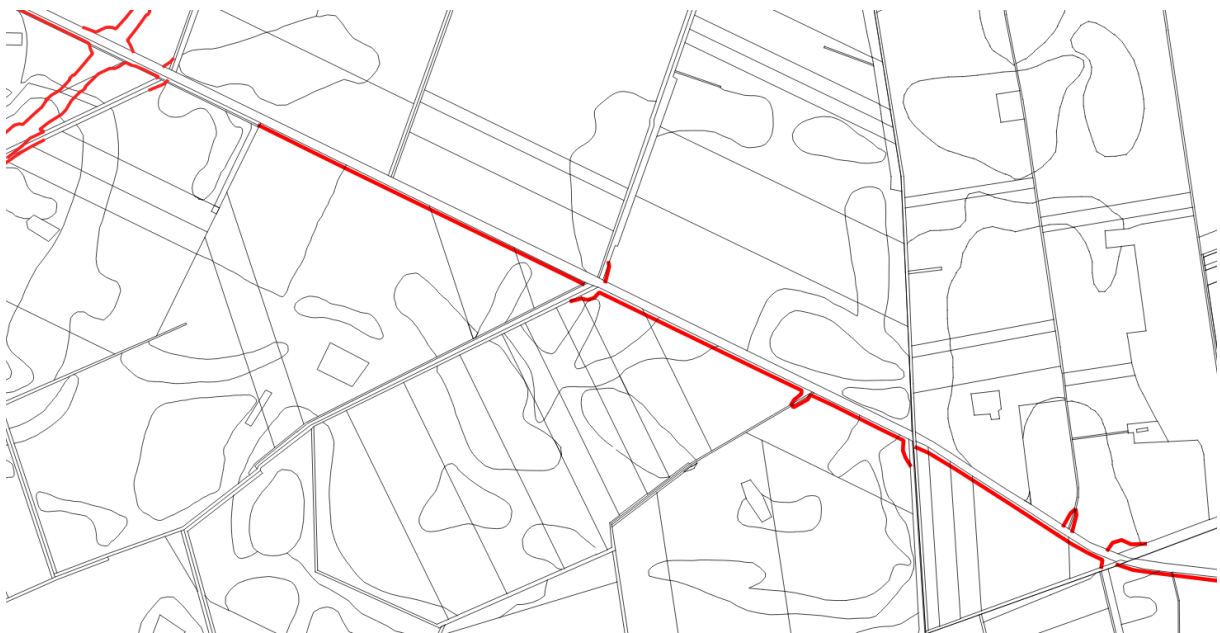
A hatályos külterületi szabályozási terv a tervezett összekötő utat alapvetően a Vésztő felé vezető mezőgazdasági út helyén vezeti. A meglévő dűlőút kataszteri egységének szélessége mintegy 20-25 méter.

A tervezett létesítmények jelentős része nem fér el a fenti területen, az íveknél és útcsatlakozásoknál maga az úttengely is kilép belőle, nem közterületi státusú földrészleteket érintve. A fentiek miatt a szabályozási vonalak módosítása, pontosítása elkerülhetetlen. A meglévő és tervezett szabályozási vonalak közé eső területsáv a közlekedési terület (KÖu) övezetbe kerül. A tervlapokon szintén pontosítani kell az úttengelytől mért szükséges védőtávolságot és ábrázolni a tervezett zöldfelületi elemek, pl. kötelező útfásítás elhelyezkedését. A fejlesztéssel kapcsolatban előállt újabb információkat, így az út körzetében azonosított új régészeti lelőhelyeket rá kell vezetni az érintett tervlapokra azok módosításakor. Kezeleni kell továbbá a kataszteri térkép térbeli adatai és a valós geodéziai állapot különbségéből adódó eltéréseket is.

Az alábbi ábrák mutatják, hogy mely külterületi szakaszokon szükséges a szabályozási vonalak (közterület és nem közterület határa) módosítása a tervezett út elhelyezhetősége érdekében.



A módosítást igénylő szabályozási vonalak a határ keleti nyúlványában Vésztő felé



A módosítást igénylő szabályozási vonalak a tervezett bélmegyeri út és a tervezett elkerülő út csomópontja közötti szakaszon



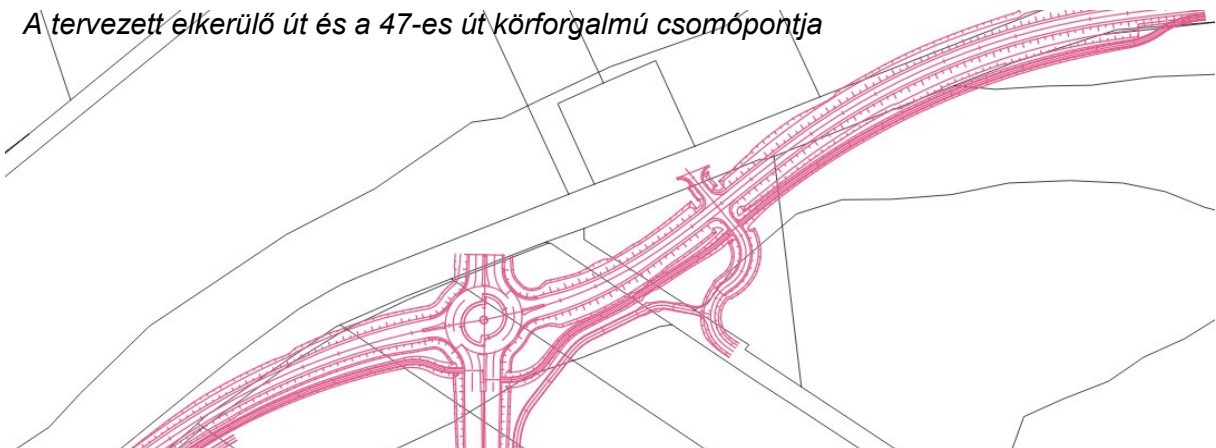
A módosítást igénylő szabályozási vonalak Újladány és a tervezett elkerülő út csomópontja közötti szakaszon

3. BEÉPÍTÉSI TERV

A tervezett beruházás az infrastruktúra fejlesztését szolgálja, magasépítési jellegű elemeket általában az elkerülő út kapcsán létesülő hidak és felüljárók esetében érint, így ebben az esetben klasszikus beépítési tervről alig beszélhetünk, épületek emelésére csak a köröstarcsai és körösladányi elkerülő út találkozásánál tervezett körforgalomnál kerül sor. A rendelkezésre álló rendkívül részletes útépitési tervek ezért a tervezett mélyépítési jellegű elemeket ábrázolják elsősorban, köztük az útpályát, az azt kísérő árkokat, lehajtókat, a csomópontok kialakítását. Természetesen a hidak és felüljárók esetében a magasépítési tervek is elkészültek. A szakági terveken szerepelnek a szükséges közműépítési, közműkiváltási munkák, illetve a kertépítészeti terveken a növényirtási és növénytelepítési feladatok.

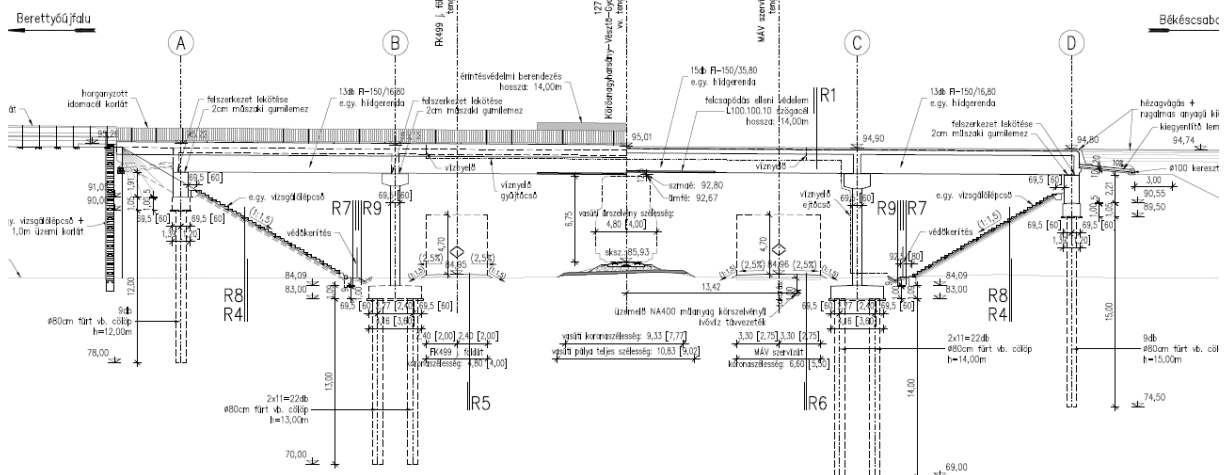
Az elkerülő út és a Körösladány-Vésztő összekötő út kapcsán tervezett fontosabb műszaki elemek elhelyezkedését az alábbi ábrák mutatják, északról dél felé, a tervezett összekötő út 47-es útról történő leágazása és déli visszacsatlakozása haladva.

A tervezett elkerülő út és a 47-es út körforgalmú csomópontja

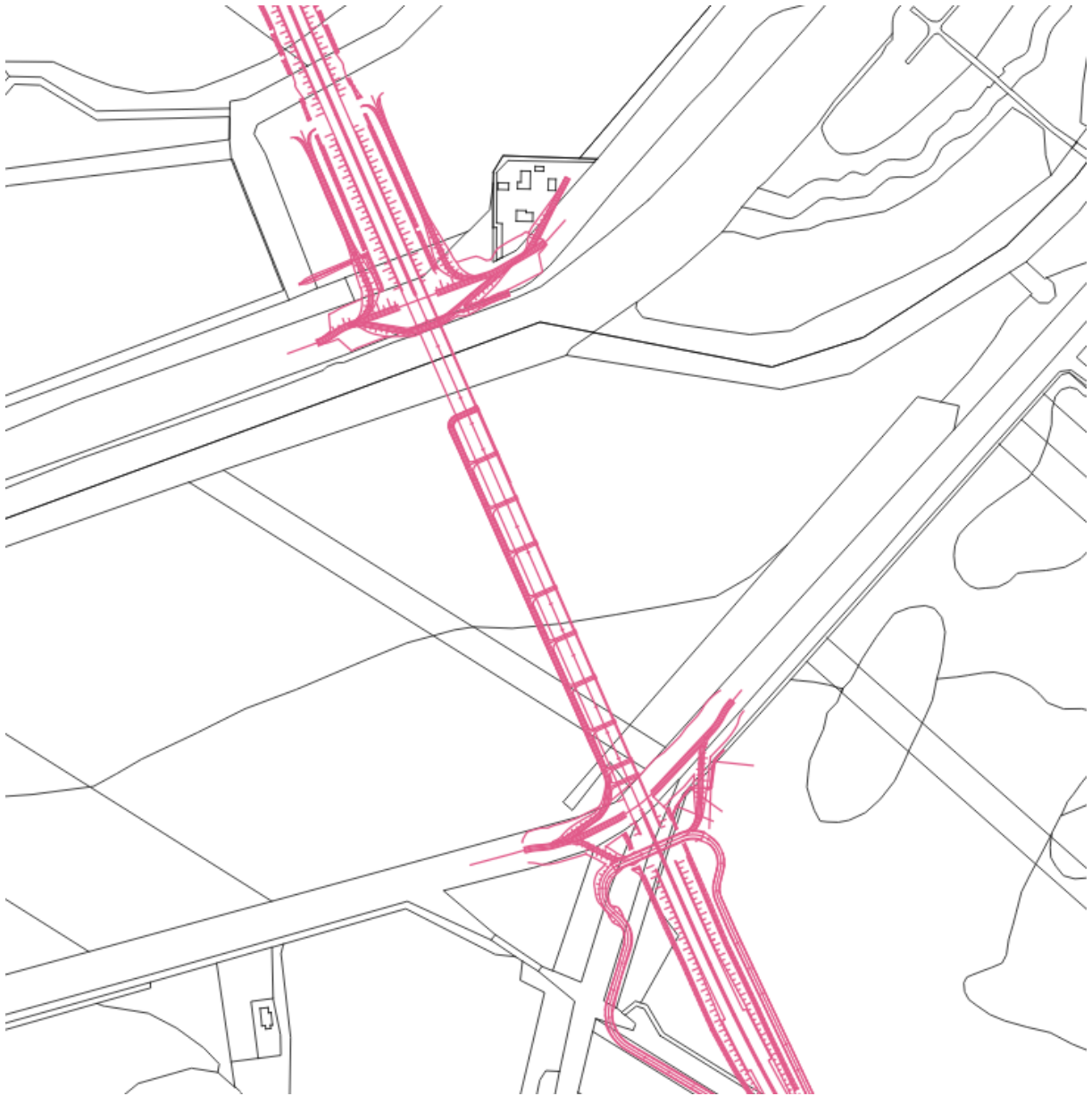




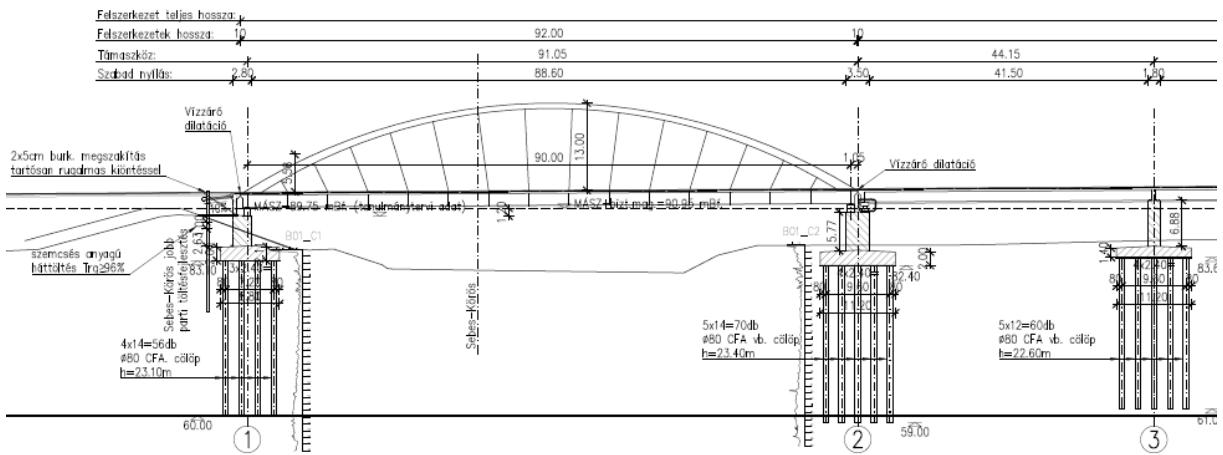
Vasút felüljáró



Vasúti felüljáró hosszszelvénye



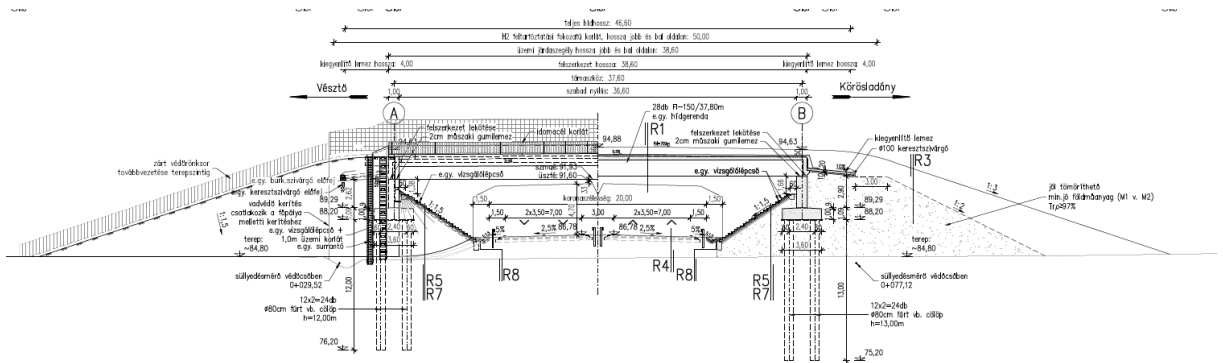
A Sebes-Körös hídja



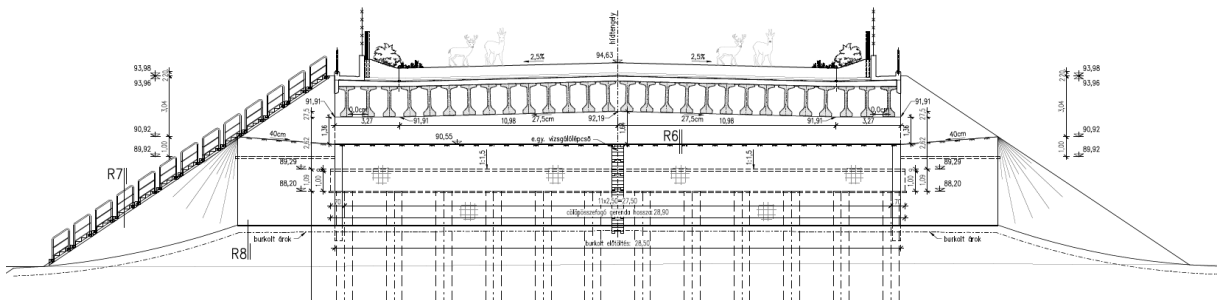
A híd hosszmetsetének részlete

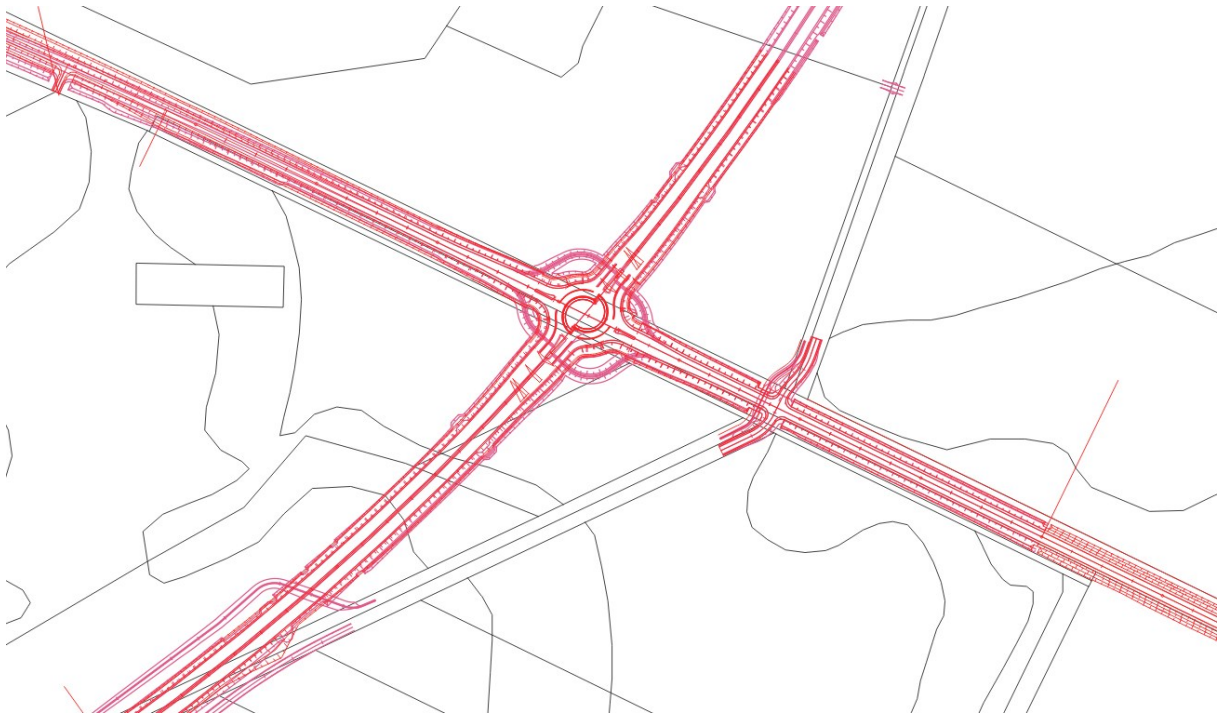


Vadátjáró Tűzokosnál



Vadátjáró hossz- és keresztmetszete

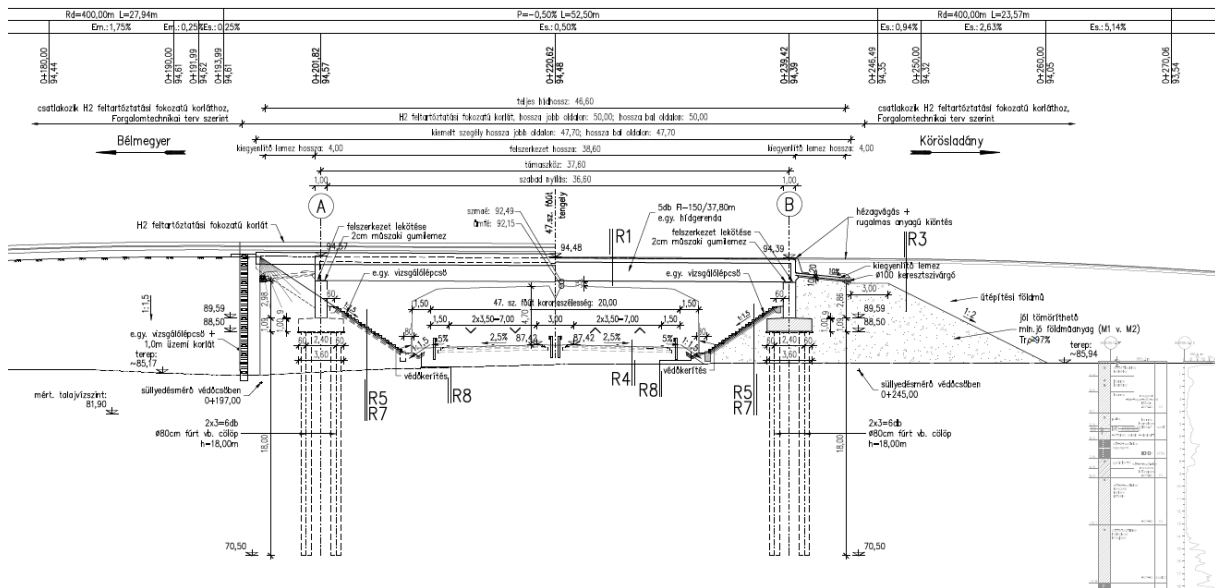




A tervezett elkerülő út és a Körösladány-Vésztő összekötő út körforgalmú csomópontja

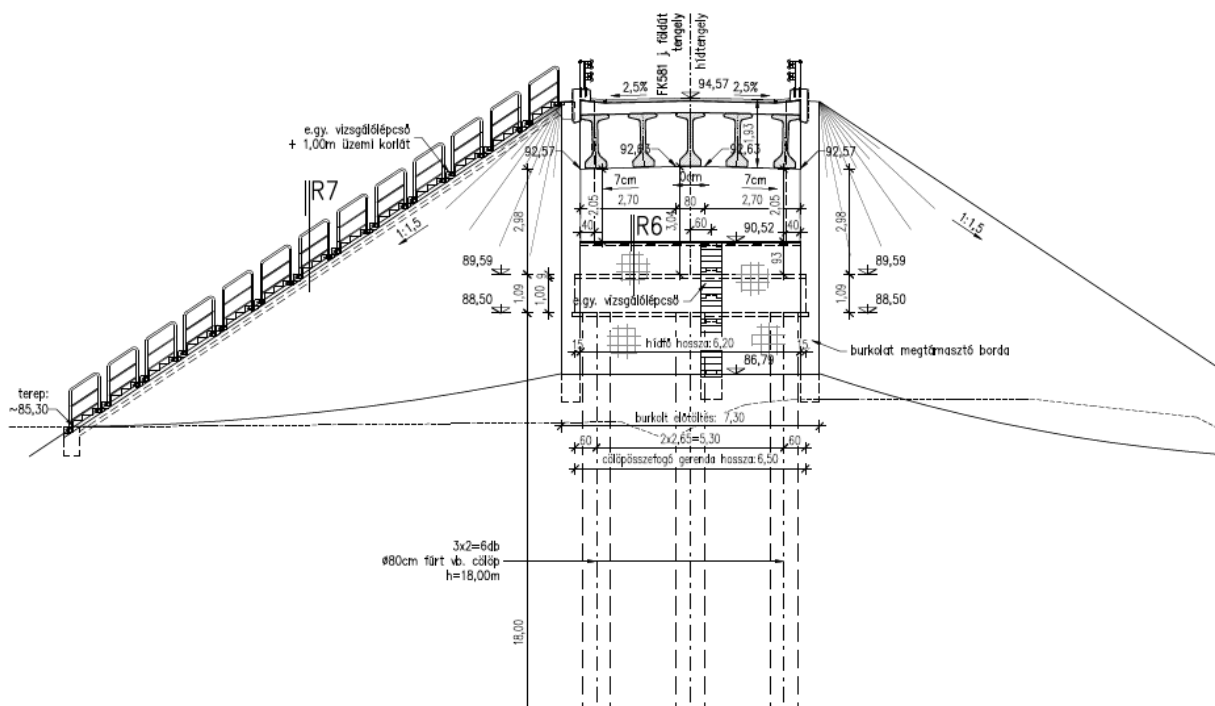
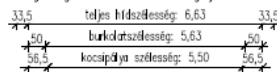


Újladány dél-keleti sarokpontjánál tervezett külön szintű keresztezés

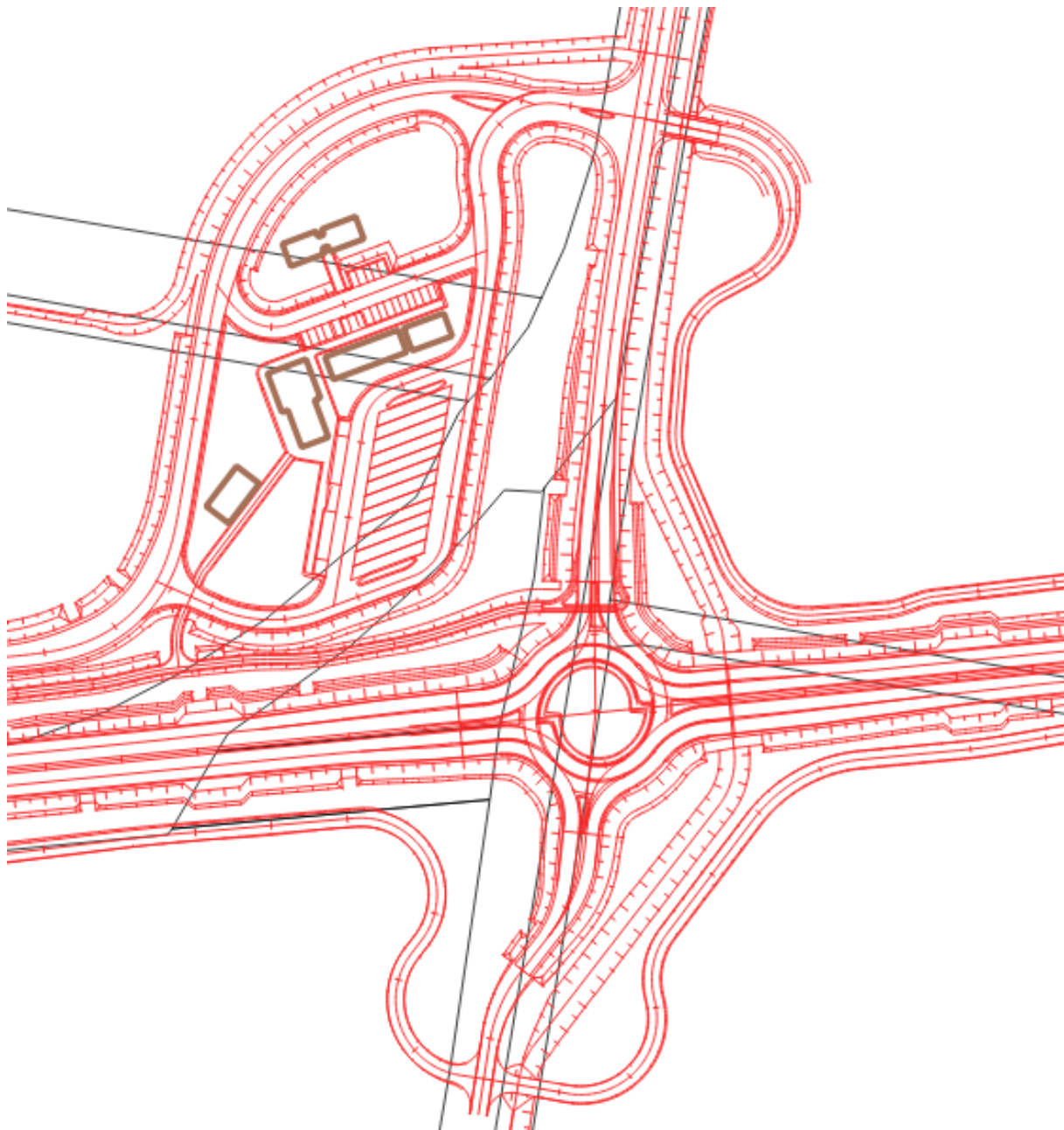


A felüljáró hosszmetsete

A magassági értékek a támasztengelyben értendők.



A felüljáró keresztmetsete



A tervezett Köröstarcsát elkerülő út, a Körösladányt elkerülő út és a megmaradó 47-es út körforgalmú csomópontja és az annak körzetében tervezett épületek helyszínrajza.

4. TÉRBELI KÖRNYEZETALKÍTÁSI TERV

A tervezett beruházás az infrastruktúra fejlesztését szolgálja, magasépítési jellegű elemeket nem tartalmaz. A fentiek miatt a beépítési terv térbeli megjelenítését szolgáló, az épített és természeti környezetbe illesztett térbeli környezetalkítás terv (látványterv) nem készült.