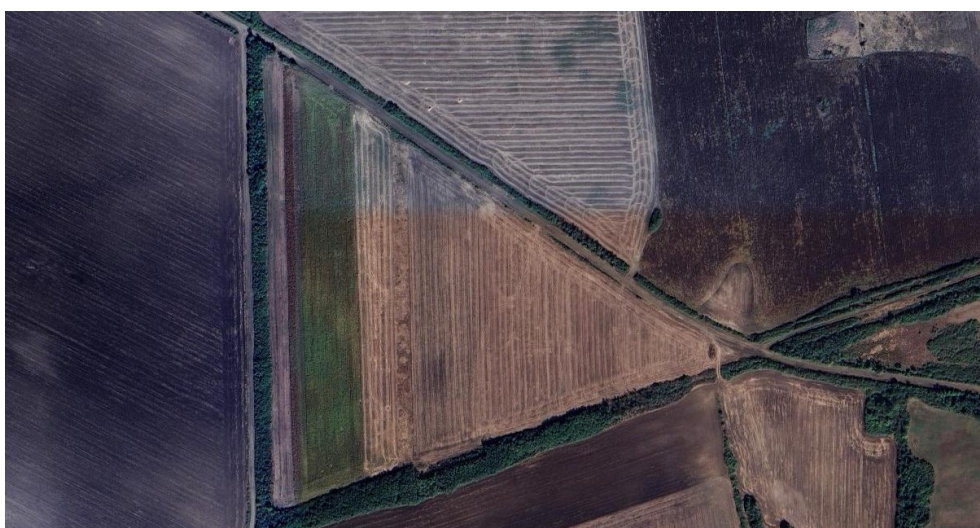


**Szeghalom Város, Körösladány elkerülő út, Körösladány-Vésztő
összekötőút – szeghalmi szakasz telepítési tanulmányterve**

PARTNERSEGI EGYEZTETÉSI SZAKASZ



Szeghalom Város, Körösladány elkerülő út, Körösladány-Vésztő összekötőút – szeghalmi 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	6
2.2 A tervezett fejlesztés bemutatása	7
2.2.1. Elkerülő út.....	9
2.2.2. Körösladány-Vésztő összekötő út.....	12
2.3 A beruházáshoz kapcsolódó műszaki infrastruktúra-fejlesztések	14
2.3.1 Villamosenergia-ellátás	14
2.3.2 Hírközlés.....	14
2.3.3 Ivóvízellátás	14
2.3.4 Szennyvíz-elvezetés	14
2.3.5 Csapadékvíz-elvezetés	14
2.3.6 Vízgazdálkodás	14
2.3.7 Földgáz-ellátás	14
2.4 A javasolt fejlesztés környezeti hatásai és követelménye	15
2.4.1 Természet és környezetvédelem	15

2.4.2 Örökségvédelem	18
2.4.2.1 Elkerülő út.....	18
2.4.2.2 Körösladány-Vésztő összekötő út.....	19
2.5 Hatályos terület- és településrendezési dokumentumok	19
2.5.1 Országos Területrendezési Terv (OTrT).....	19
2.5.2 Békés Megye Területrendezési Terve (BMTrT)	20
2.5.3 Szeghalom Város Településfejlesztési Konceptiója	26
2.5.4 Szeghalom Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája	26
2.3.5 Szeghalom Város Fejlesztési terve.....	26
2.3.5 Szeghalom Város Szabályozási Terve	27
2.4 Szabályozási koncepció	28
2.4.1 Fejlesztési terv:.....	28
2.4.2 Helyi Építési Szabályzat:.....	28
2.4.3 Szabályozási terv:	29
3. BEÉPÍTÉSI TERV	31
4. TÉRBELI KÖRNYEZETALAKÍTÁSI TERV	34

TERVIRATOK

Szeged, 2025. november hó

1. ELŐZMÉNYEK, A TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV CÉLJA

Az Építési és Közlekedési Minisztérium megbízásából az UTIBER Kft., mint fővállalkozó készíti a „Berettyóújfalú - Békéscsaba közötti 2x2 sávú közúti kapcsolat engedélyezési- és kiviteli terveit négy részletre bontva. A tervezési feladat első része a Körösladányt elkerülő út engedélyezési- és kiviteli tervének elkészítése. A munka a „47 számú főút Békéscsaba és Berettyóújfalú 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 fenti projekt részét képezi továbbá a Körösladány-Vésztő összekötőút, amely egy rövid szakaszon érinti Szeghalom igazgatási területét.

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 kiemelkedően fontos fejlesztési lehetőségek, illetve azok pontos paraméterei a jelenleg hatályos településrendezési eszközök készítésekor még ismeretlenek voltak, így azokban a létesítmények „fogadásának”, telepítésének építészeti, 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 – Körövidék 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 szikesek 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

A Körösladányt elkerülő út által érintett földrészletek és környezetük képezik a változtatással érintett területet, amelyek a külterület alábbi településszerkezeti jelentőségű elemekkel határolt részén helyezkedik el: Igazgatási terület határa, Sebes-Körös, Dió-ér, Dió-ér és Sebes-Körös közötti csatorna.

Szeghalom igazgatási területének dél-nyugati, a Dió-ér és a Sebes-Körös közé eső nyúlványa a folyó bal partján néhány száz méterre megközelíti Körösladány központi belterületének észak-keleti részét. A Körösladányt keleti irányból elkerülő új út nyomvonalának meghatározásakor ezért elkerülhetetlen volt Szeghalom igazgatási területének érintése egy szakaszon. A tervezett út dél-keleti irányból lép be a szeghalmi igazgatási területre. A nyomvonal által érintett területek túlnyomó részt mezőgazdasági művelés alatt álló, többségében rét, legelő művelési ágú földrészletek, a szántóföldek aránya kisebb. A tervezett út a Sebes-Körös balparti védgátját átlépve a folyó mentett oldali rétjein, legelőin keresztül hagyja el az igazgatási területet a Körösladányi duzzasztótól dél-nyugatra néhány száz méterre. A Sebes-Körösön átívelő tervezett híd főszerkezete már Körösladány igazgatási területére esik, a hídra keletről felvezető ártéri műtárgyak érintik Szeghalom határát. A város igazgatási területét elhagyva az út nyomvonala ismét Körösladány határban folytatódik.

2.1.1.2. Körösladány-Vésztő összekötő út

A tervezett összekötő út a meglévő Körösladányból Vésztőre külterületi mezőgazdasági út helyén létesül, mely mintegy 620 méteren keresztül Szeghalom igazgatási területén halad. Nyomvonala a külterület alábbi településszerkezeti jelentőségű elemekkel határolt részén helyezkedik el: igazgatási terület határa, Dió-ér, Dió-ér és Sebes-Körös közötti csatorna. A tervezett út nyomvonala Körösladány Szeghalom és Vésztő városok igazgatási területén halad át.

A tervezett út keleti irányból, Vésztő felől lép be a szeghalmi igazgatási területre, nagyjából meglévő, szilárd burkolat nélküli dűlőút helyén haladva. Ez a jelenleg állami és önkormányzati tulajdonban lévő földút Körösladány területét és Vésztőt köti össze. A határ déli nyúlványát keresztezve 620 méteren át érinti Szeghalom igazgatási területét. Körösladányi területre visszatérve a Túzokos erdőtől délre keresztezve a tervezett elkerülő utat, éri el Újladány északi sarkát, ahol csatlakozik a 47-es úthoz.

A nyomvonal körzetében túlnyomó részt mezőgazdasági művelés alatt álló területek, többségében szántóföldek vannak, illetve a meglévő dűlőút észak-keleti oldalán erdősáv húzódik.



A tervezett elkerülő út szeghalmi szakaszának helyszíne



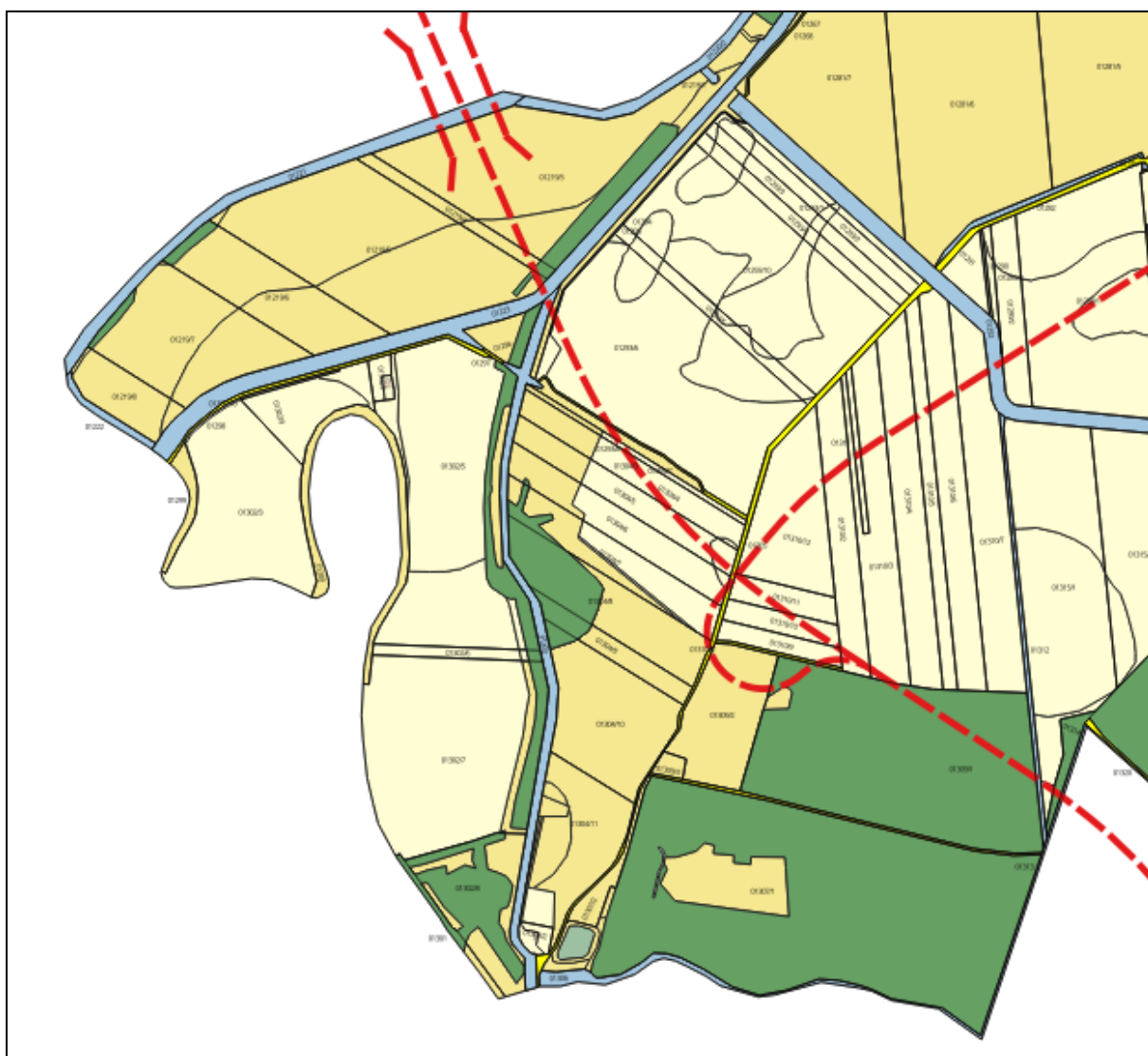
A Körösladány-Vésztő összekötő út szeghalmi szakaszának helyszíne

2.1.2. Területhasználat

2.1.2.1. Elkerülő út

A nyomvonal által érintett területek általában mezőgazdasági művelés alatt állnak, azonban településrendezési besorolásuk nem feltétlenül egyezik a pillanatnyi használat jellegével. A dél-keletről belépő tervezett út jelentős kiterjedésű erdőgazdálkodási besorolású földrészeket keresztez. Ezekben az egyéb erdő (Ee) övezetekben az erdők telepítése még nem történt meg, jelenleg rét, legelő és szántóföldi művelés folyik. A nyomvonal által keresztezett külterületi mezőgazdasági utak besorolása: közlekedési terület – kiszolgáló út (KÖu-k), a Sebes-Körös védőtöltése, illetve medre vízgazdálkodási terület (Vg). A fennmaradó mezőgazdasági területek besorolása általános- (Má) és tájgazdálkodási (Mt) mezőgazdasági terület.

Az egyéb erdő (Ee) övezetek és a hozzájuk nyugatról kapcsolódó tájgazdálkodási (Mt) mezőgazdasági terület, valamint a védőtöltés mentett oldalának tájgazdálkodási (Mt) mezőgazdasági területei az országos ökológiai hálózat részét képezik. A tervezett beruházás ezek mellett érinti a Szeghalom Város Szabályozási Tervében kijelölt tájképvédelmi és vízminőségvédelmi területet is.



A fejlesztési terv kivágata a tervezett elkerülő szeghalmi szakaszának tájkoztató nyomvonalával

2.1.2.2. Körösladány-Vésztő összekötő út

A nyomvonal által érintett területek általában mezőgazdasági művelés alatt állnak, azonban településrendezési besorolásuk nem feltétlenül egyezik a pillanatnyi használat jellegével. A dél-keletről belépő tervezett út jelentős kiterjedésű erdőgazdálkodási besorolású földrészleteket keresztez. Ezekben az egyéb erdő (Ee) övezetekben az erdők telepítése még nem történt meg, jelenleg szántóföldi művelés folyik. A nyomvonal által keresztezett külterületi mezőgazdasági utak besorolása: közlekedési terület – kiszolgáló út (KÖu-k).

A tervezett beruházás ezek mellett érinti a Szeghalom Város Szabályozási Tervében kijelölt tájképvédelmi területet is.



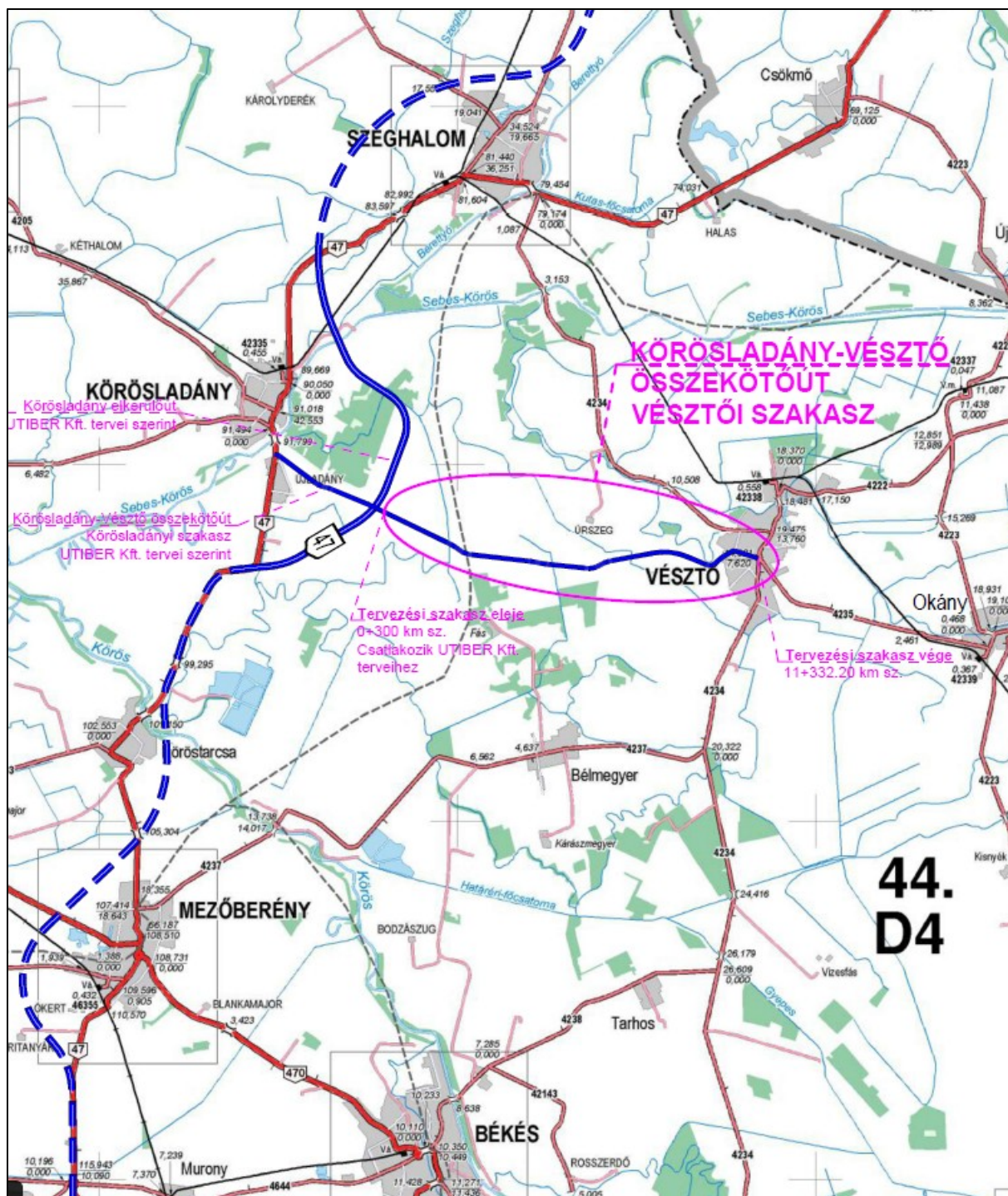
A fejlesztési terv kivágata a tervezett összekötő út szeghalmi szakaszával

2.2 A tervezett fejlesztés bemutatása

A „Berettyóújfalu - Békéscsaba közötti 2x2 sávós közúti kapcsolat része a 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-Vésztő összekötőút – szeghalmi szakasz” kiépítése is.



A tervezett fejlesztések a város ortofotójának kivágatára vetítve



A fejlesztés áttekintő térképe

2.2.1. Elkerülő út

A beruházás nem szerepel a terület- és településrendezési dokumentumokban.

A két település, Kőrösladány és Szeghalom igazgatási területét érintő út nyomvonala nem szerepel sem az országos (OTrT), sem a megyei területrendezési tervben (BMTTrT).

A jelen tervek szerinti nyomvonalat tájékoztató jelleggel ábrázolják Szeghalom Város Településterveinek külterületi fejlesztési tervlapjai.



A tervezett elkerülőút nyomvonala a város ortofotójának kivágatára vetítve



A tervezett elkerülőút nyomvonala a földhivatali térkép kivágatára vetítve

A Szeghalom külterületét mintegy 2 km hosszban érintő tervezett Körösladány-Vésztő elkerülőút alapvető műszaki adatai:

A tervezett beruházás keretében a Körösladány elkerülő út 2x2 sávós 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-Vésztő 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. Szeghalom igazgatási területén, a Sebes-Körös keresztezését követően R=1200 m (p=530 m) sugarú bal ívvel DK-i irányba fordul tovább a nyomvonal. Az igazgatási terület határát átlépve 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 Vésztő-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 humuszcéteget – 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

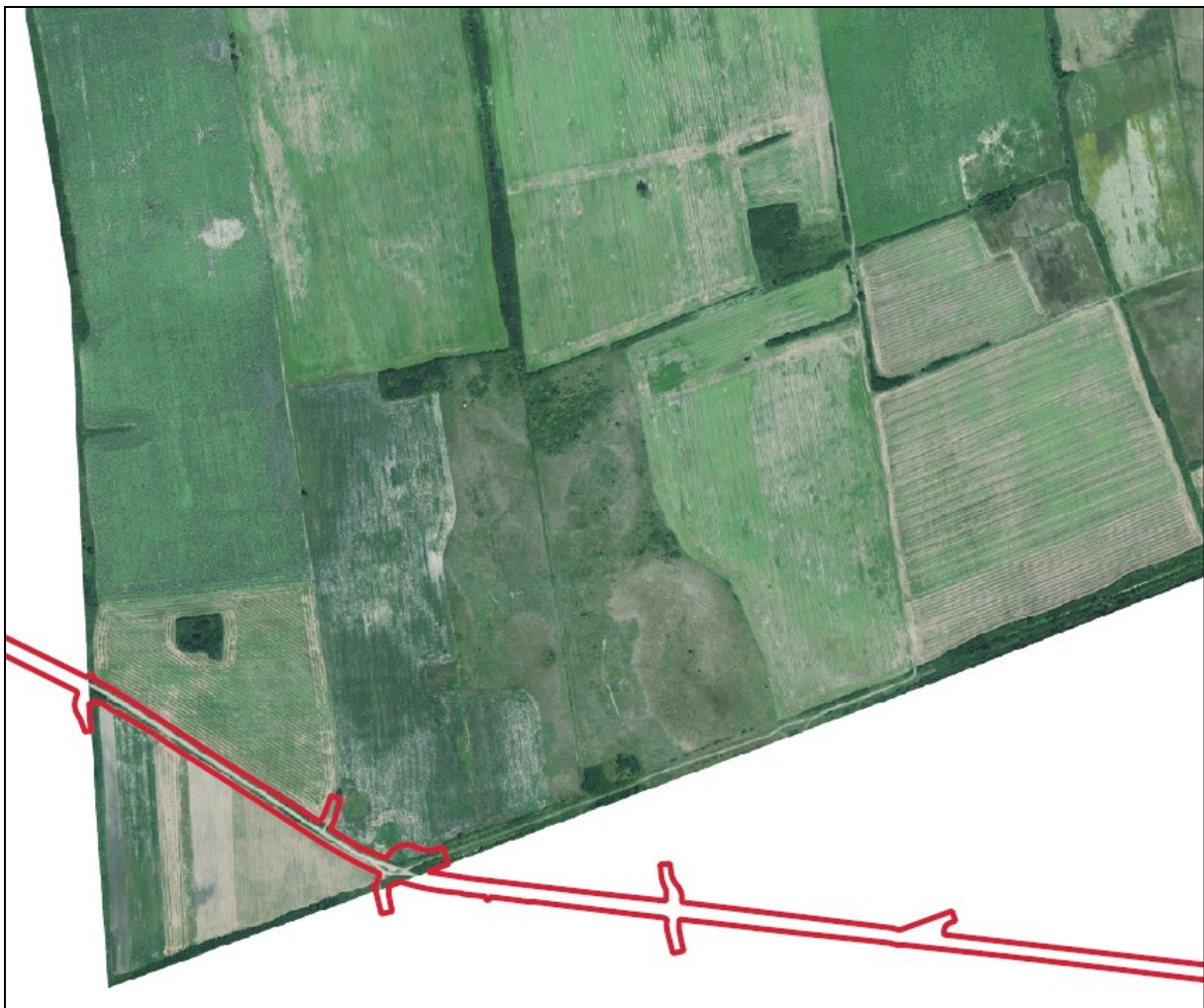
Utóbbi beruházás már régóta szerepel a terület- és településrendezési dokumentumokban, tehát megvalósítása régóta fontos célja az érintett településeknek is.

A három település, Körösladány, Szeghalom és Vésztő, igazgatási területét érintő út nyomvonala 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.

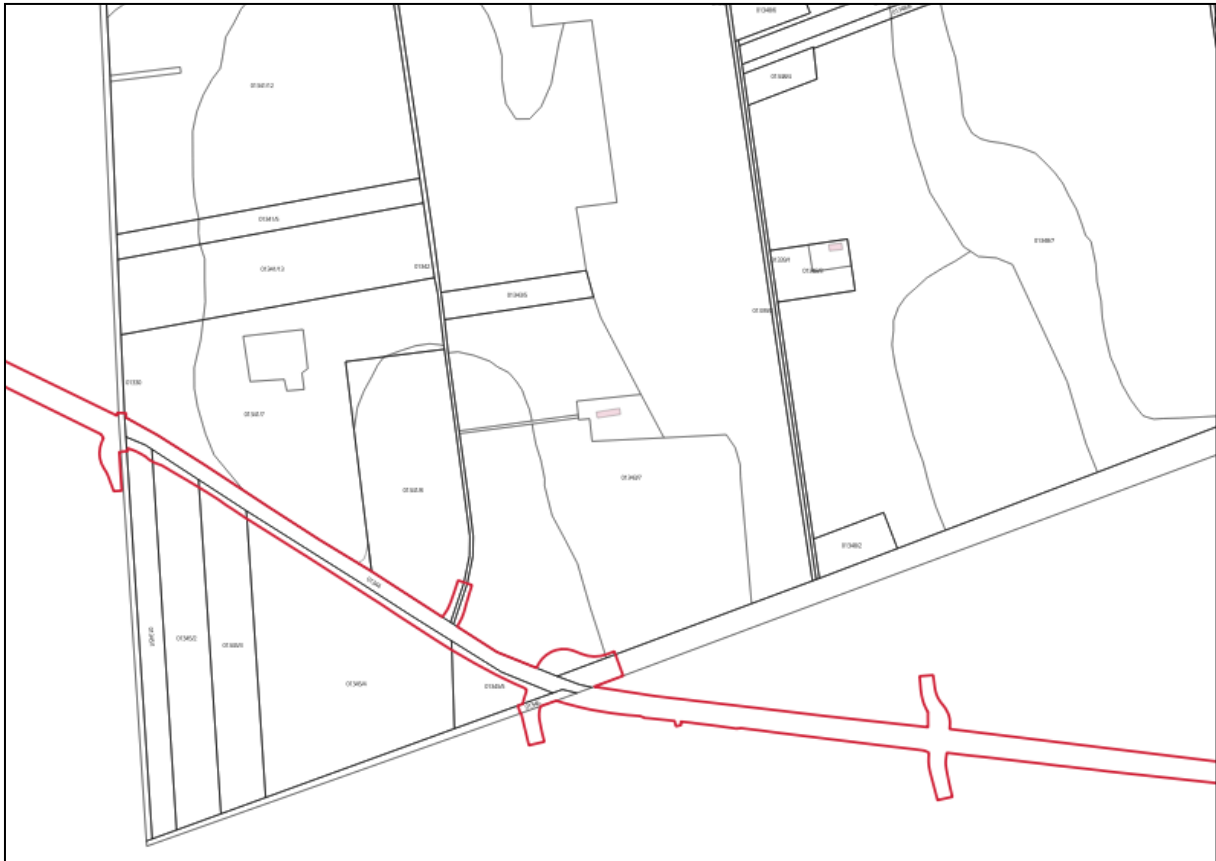
A jelen tervek szerinti nyomvonal alapvetően követi a korábbi tervekben szereplőt, kisebb eltérések az ívek vonalvezetésénél és az útcsatlakozások körzetében vannak.



A Körösladány elkerülőút -Vésztő szakasz áttekintő térképe



A Körösladány-Vésztő összekötő út szeghalmi szakasza a város ortofotójára vetítve



A Körösladány-Vésztő összekötő út szeghalmi szakasza a földhivatali térképre vetítve

A Szeghalom külterületét mintegy 0,60 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 árokka, 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. Ezekén túl járulékos fejlesztési igények nem merültek föl.

2.3.6 Vízgazdálkodás

A fejlesztés része a kivitelezéssel érintett csatornák átereszeinek, hídjainak építése és a Sebes-Körös 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 úttól északra kiépített ún. „nagyközépnymású” 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 nagyközépnymású gázvezeték 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

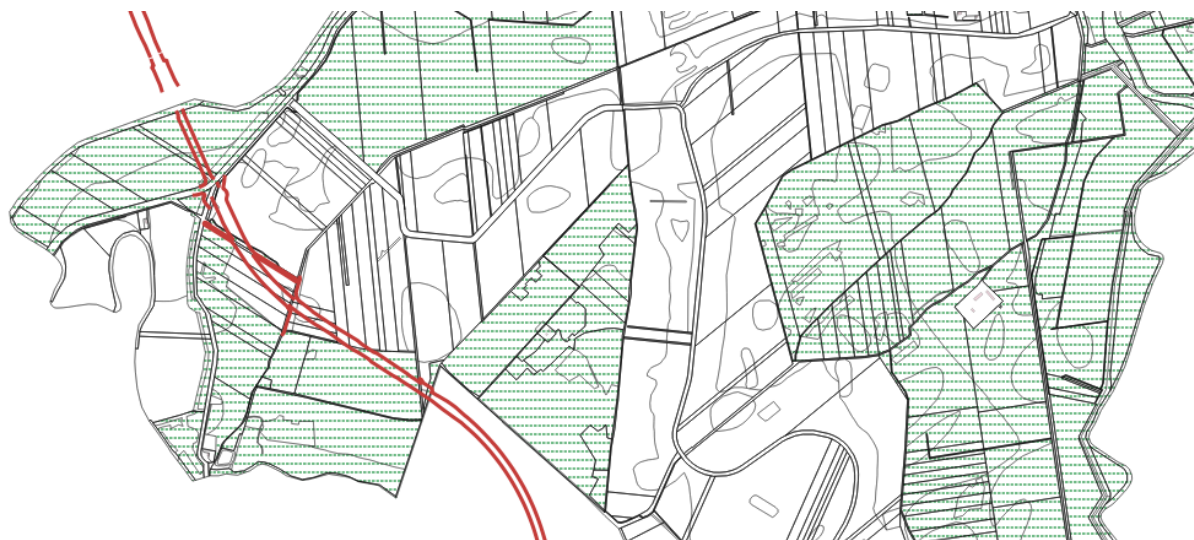
2.4.1 Természet és környezetvédelem

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



Erdőkataszteri területek Szeghalmon

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



Az országos ökológiai hálózat ökológiai folyosó övezete

A tervezett nyomvonalak a **tájképvédelmi terület övezetét** érintik.



A tájképvédelmi terület övezete

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



NATURA 2000 területek

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



Vízminőség-védelmi területek

A tervezett elkerülő út nyomvonala **fakadóvíz által veszélyeztetett területet és elsőrendű árvízvédelmi vonalat** érint a Sebes-Körös és árterének körzetében.



Elsőrendű árvízvédelmi vonal (kék) és fakadóvíz által veszélyeztetett területek (lila)

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 mozgíthatók 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:
Szeghalom – Dondorog-töltés	Új lelőhely	-	telep	őskor, szarmata	érintett
Szeghalom – Kihisziget, Szeghalom 101. lelőhely	6380	-	telep	őskor, újkőkor, gávai kultúra, szarmata	50 m-es pufferzónán belül
Szeghalom – Vitéstanya	Új lelőhely	-	telep	őskor, rézkor, szarmata	érintett

A nyomvonal és pufferzónájának az igazgatási területre eső részén 3 régészeti lelőhelyet azonosítottak, melyekből 2 lelőhely érintett, illetve további 1 lelőhely található a pufferzónában. A Szeghalom – Dondorog-töltés lelőhely az ERD térinformatikai anyagában nem található.



Régészeti lelőhelyek a tervezett elkerülő út környezetében

2.4.2.2 Körösladány-Vésztő összekötő út

A régészeti értékvizsgálat során nem nevesítettek Szeghalom igazgatási területén lelőhelyet a vizsgált területen, illetve 250 m-es környezetében azonban egy-egy lelőhely a térinformatikai anyag tanúsága szerint átér Körösladány területéről. Ezek:

Név:	Nyilvántartási szám:	Információ forrása:	Lelőhely jellege:	Lelőhely kora:	Pozíciója:
Körösladány – Vésztői országút	Új lelőhely	-	telep	őskor, újkőkör, szarmata, Árpád-kor	érintett
Körösladány – Kis-Bikeri, Körösladány 52. lelőhely	5454	-	telep	római kor	pufferzónában



Régészeti lelőhelyek a tervezett Körösladány – Vésztő összekötő út környezetében

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.

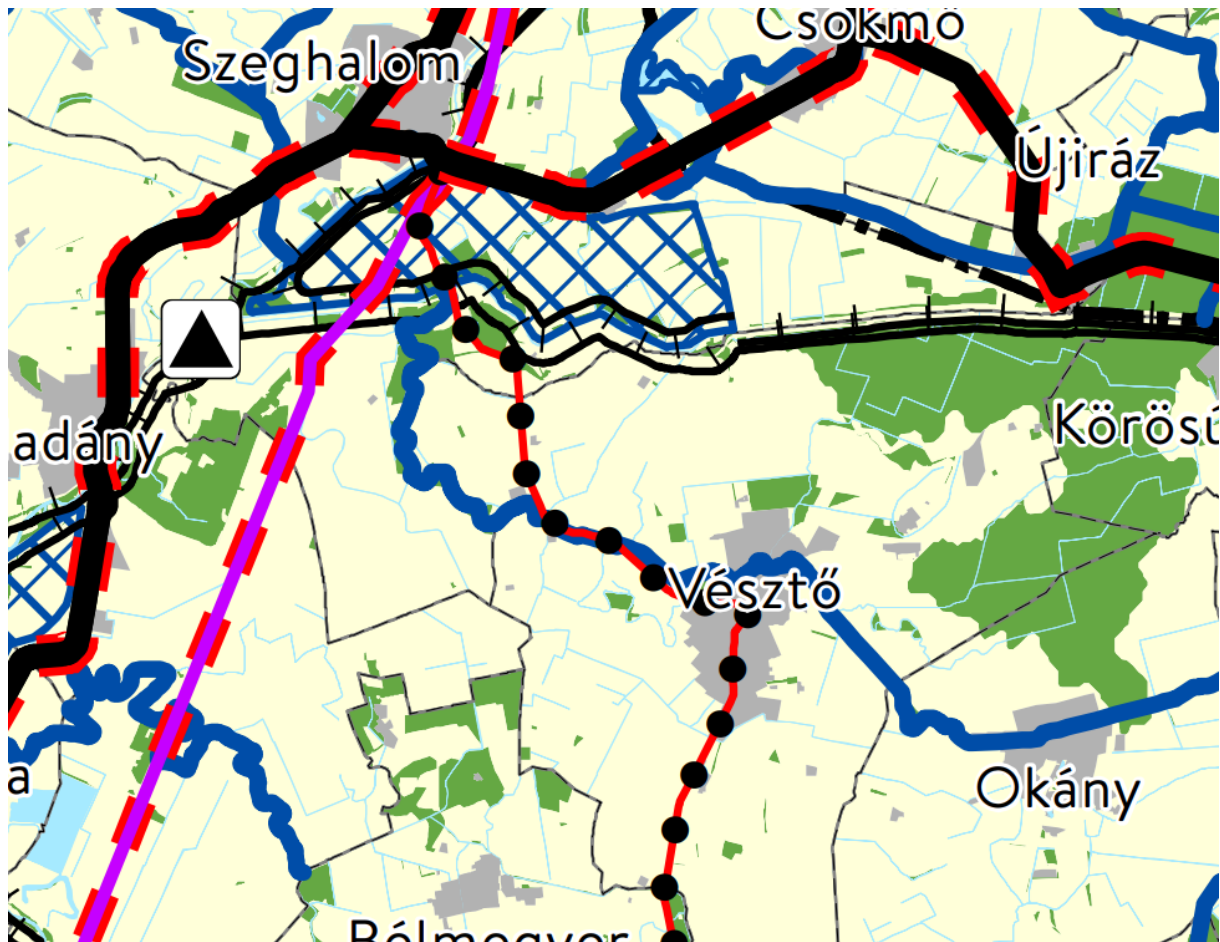
2.5 Hatályos terület- és településrendezési dokumentumok

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 fejlesztési terve a vonalas jellegű elemek között **nem tartalmazza** a tervezett utakat.

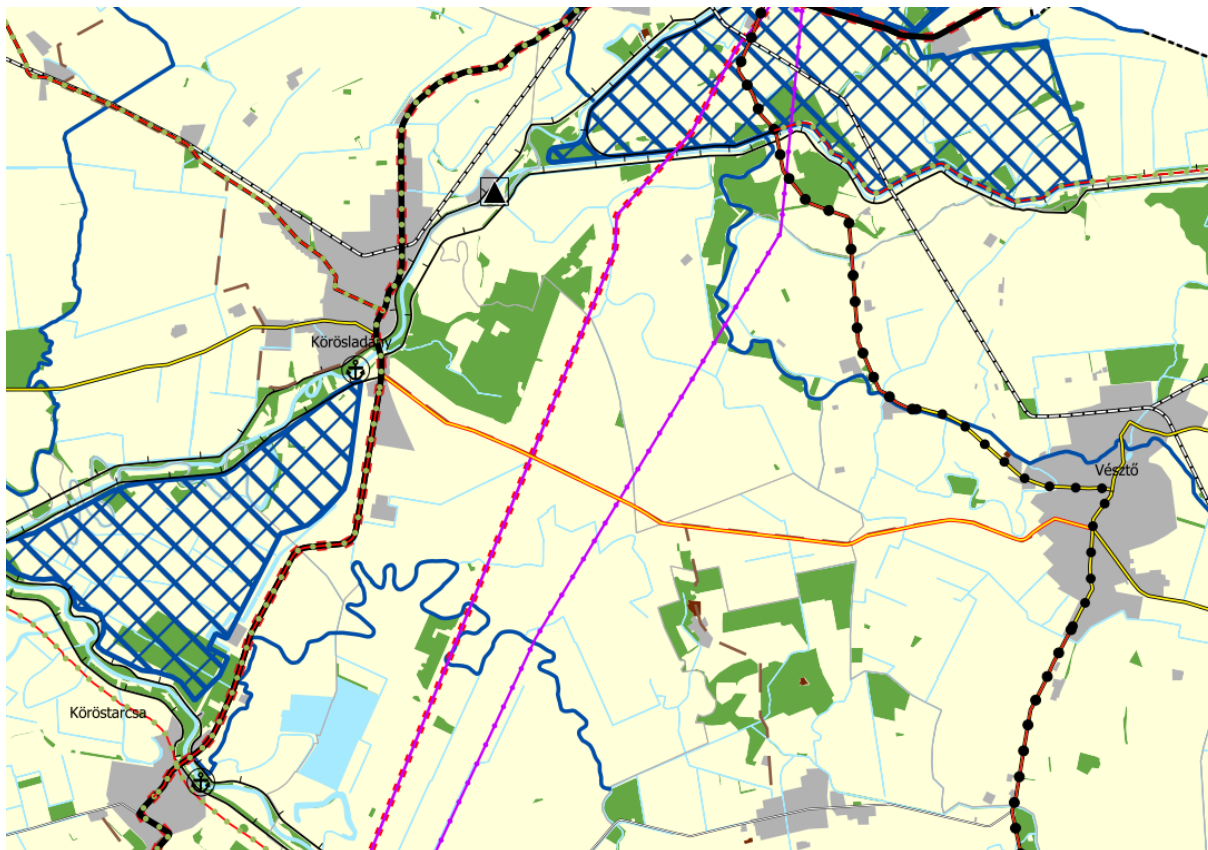


Az ország fejlesztési tervének kivágata

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 fejlesztési 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 fejlesztési 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 fejlesztési tervének kivágata

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

Országos ökológiai hálózat:



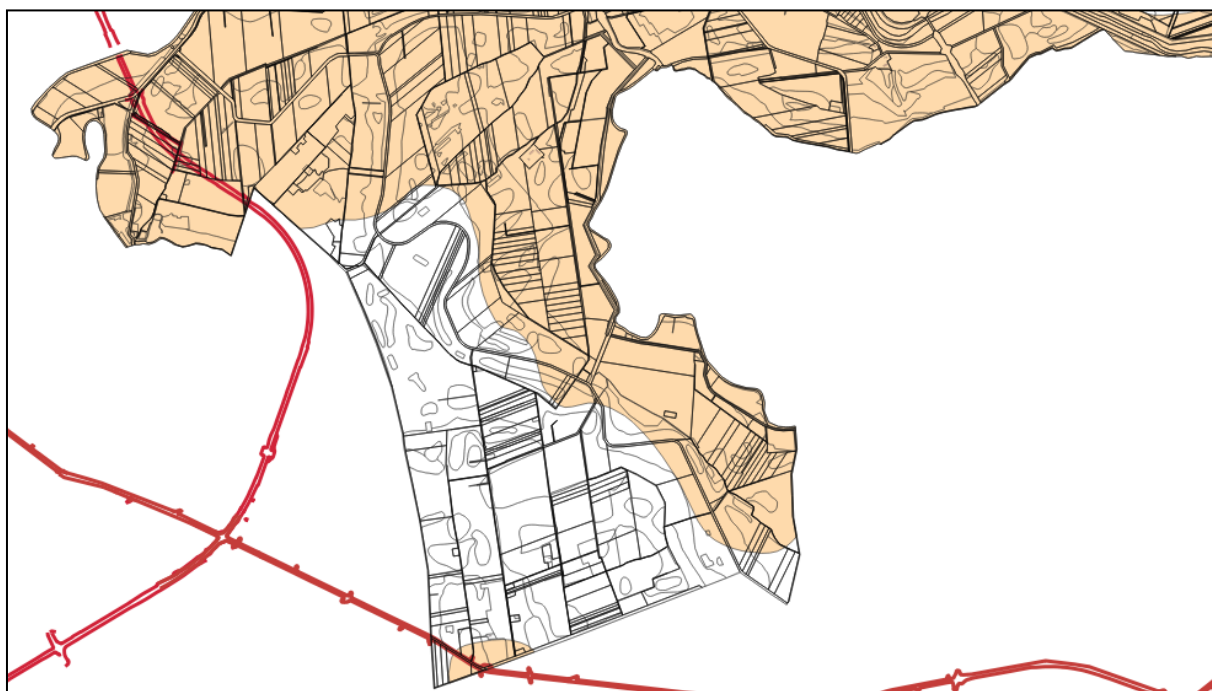
Az ökológiai folyosó övezetét az elkerülő út nyomvonala érinti. Az OTrT 26. § (4) szerint „az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében a közlekedési és energetikai infrastruktúra-hálózatok elemeinek nyomvonala, az ökológiai folyosó és az érintkező magterület természetes élőhelyeinek fennmaradását 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 OTrT 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:



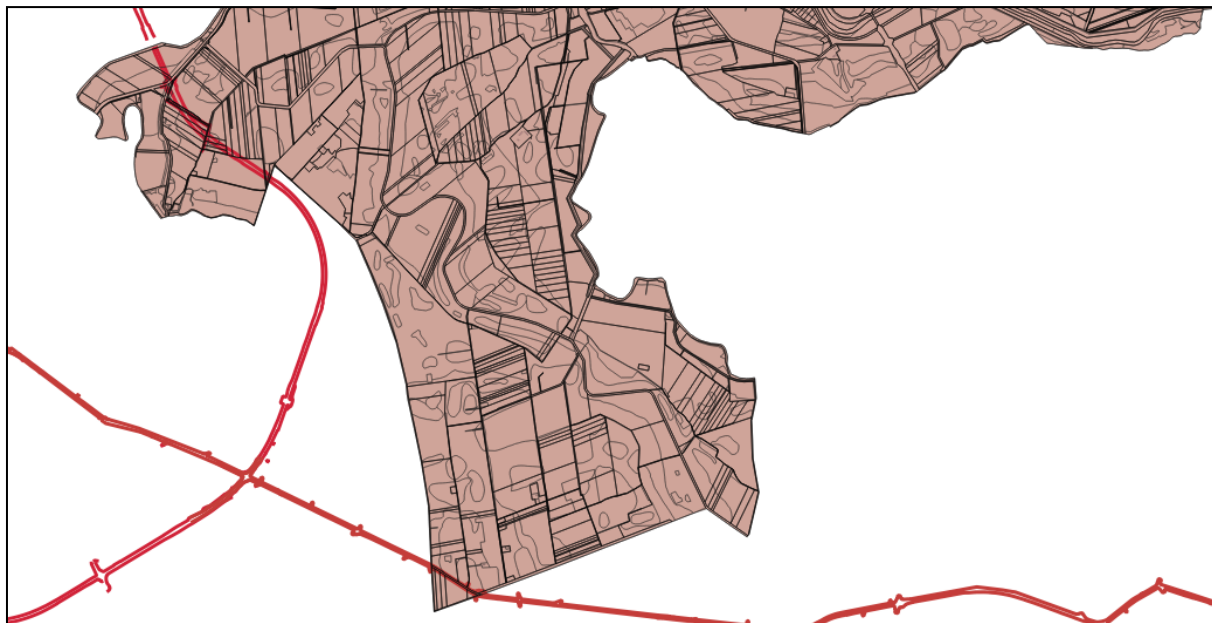
A vízminőség-védelmi terület övezetét mindkét út nyomvonala érinti. A területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet 5. § (2) szerint „A vízminőség-védelmi terület övezetébe tartozó települések településrendezési eszközeinek készítése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

Nagyvízi meder övezete



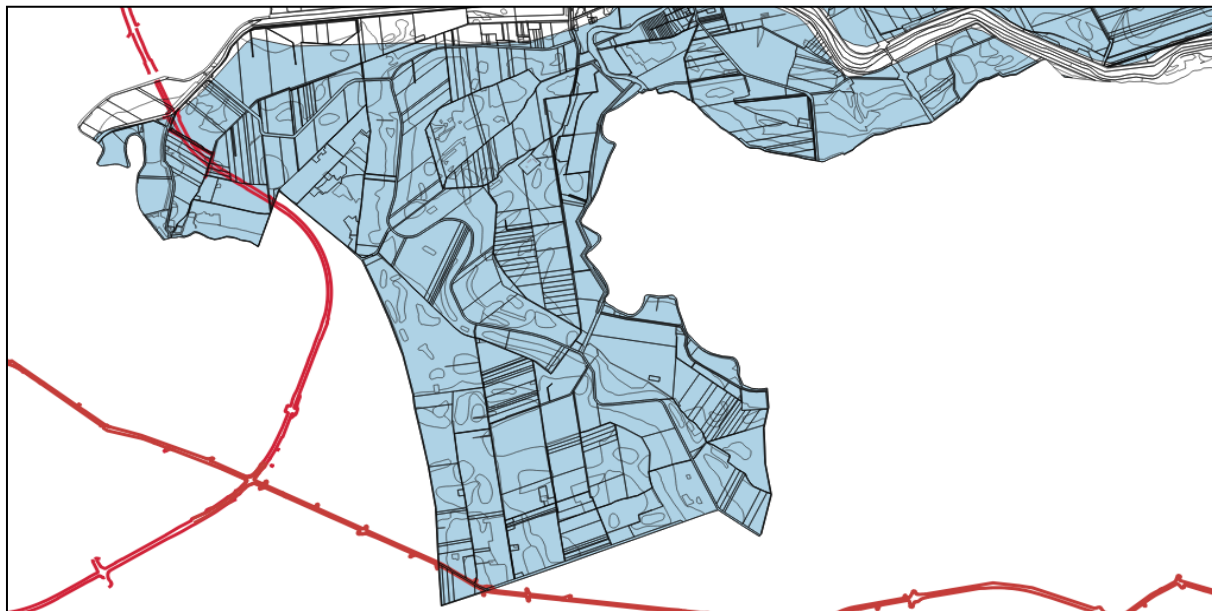
A nagyvízi meder övezetét az elkerülő út nyomvonala érinti. A területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet 6. § (3) szerint „A településrendezési eszköz módosítása esetén a vízügyi igazgatási szerv egyetértésével lehet új beépítésre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

Ásványi nyersanyagvagyon övezete:



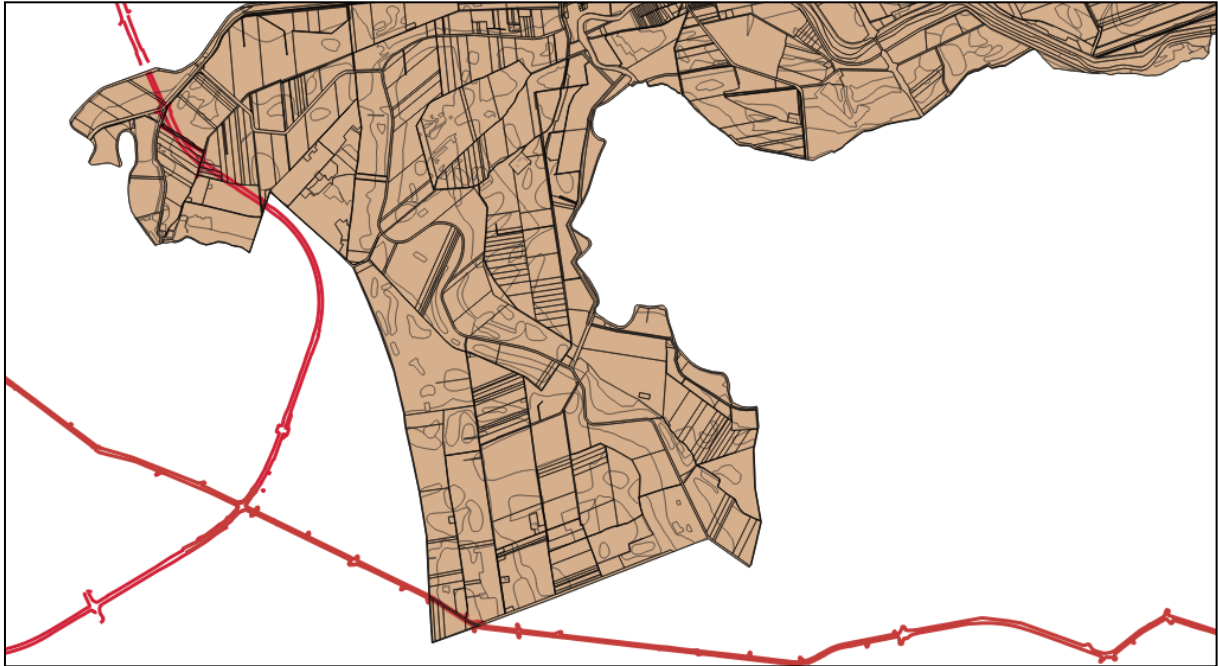
Az ásványi nyersanyagvagyon-terület övezetét mindkét út érinti. Az övezetet a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni. A kijelölt területen, a településrendezési eszközökben csak olyan területfelhasználási egység, építési övezet vagy övezet jelölhető ki, amely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

Rendszeresen belvízjárta terület övezete:



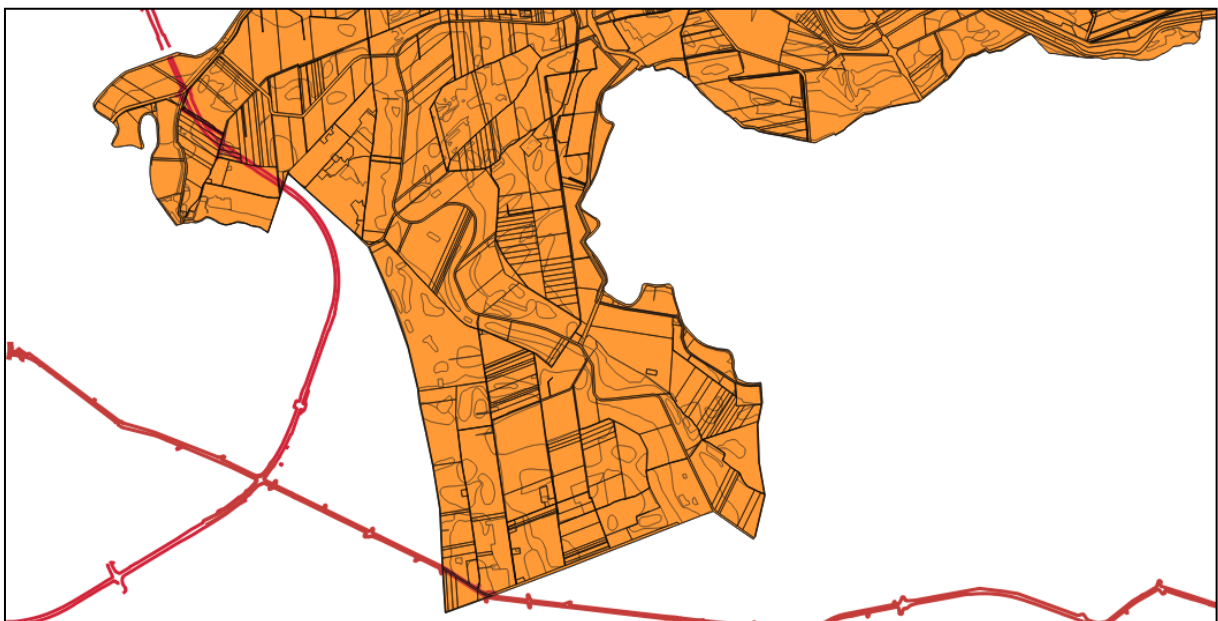
A rendszeresen belvízjárta terület övezetét mindkét út érint. Az övezetben új beépítésre szánt terület csak akkor jelölhető ki, ha ahhoz a vízügyi igazgatási szerv a településrendezési eszközök egyeztetési eljárása során adott véleményében hozzájárul.

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 Szeghalom Város Településfejlesztési Koncepciója

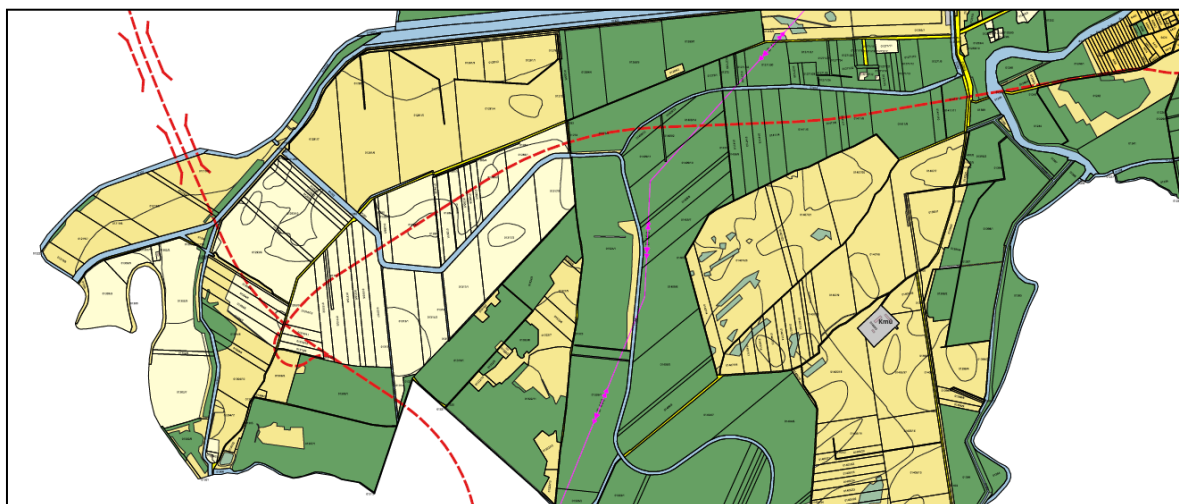
Szeghalom Város településszerkezeti tervének megalapozásaként 1999-ben készült el a Képviselő-testület 118/1999.(VIII. 20.) Ökt sz. határozatával elfogadott, majd a 67/2008 (V.9.) Ökt sz.határozattal módosított településfejlesztési koncepció, amely érthető okból nem említi az elsősorban Körösladány fejlődése szempontjából fontos fejlesztéseket, azonban általánosságban kiemeli a 47-es út településeket elkerülő szakaszai létesítésének fontosságát. A tárgyi fejlesztések tehát semmiképp sem ellentétesek a koncepció célrendszerével.

2.5.4 Szeghalom Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája

Szintén 2019-ben készült el a Képviselő-testület 35/2023. (IV.14.) ökt. 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 Szeghalom Város Fejlesztési terve

A Szeghalom Város Településtervének részét képező fejlesztési tervet a Képviselő-testület 51/2025 (VI.30.) ökt. sz. önkormányzati határozatával fogadta el. A külterületi fejlesztési tervlap ábrázolja a tervbe vett Körösladány-Vésztő utat, alapvetően a jelen dokumentációban szereplő nyomvonalnak megfelelően, míg az elkerülő út nyomvonalát tájékoztató jelleggel adja, ezért – ellentétben a Körösladány – Vésztő úttal – kiszabályozása a szabályozási tervben nem történt meg. Az elkerülő út várható pontos nyomvonala a tervkészítés időszakában nem volt ismert, az illetékes szervek által adott előzetes adatszolgáltatás nem tartalmazott az elkerülő útra vonatkozó információkat, ami logikus is, tekintettel arra, hogy nem szerepel a területrendezési tervekben.



Az F1/3. jelű fejlesztési tervlap részlete az elkerülőút tájékoztató nyomvonalával



A külterületi szabályozási tervlap kivágata a Körösladány-vésztői úttal (SZT.1/8.)

2.4 Szabályozási koncepció

2.4.1 Fejlesztési terv:

2.4.1.1. Elkerülő út

A fejlesztési terv tájékoztató jelleggel tünteti fel a nyomvonalat, ezért az elkerülő út pontos 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 ártéri hídja, csomópontok elhelyezkedését. A területhasználatban bekövetkező korrekciókkal, a közlekedési területek növekedése várható az általános mezőgazdasági terület (Má1), egyéb erdő (Ee) és vízgazdálkodási terület (V) rovására. A fentiek okán a **fejlesztési 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 fejlesztési terv feltünteti a tervezett utat a helyes nyomvonallal. Ábrázolni kell a területhasználatban bekövetkező kisebb korrekciókat, melyek során a közlekedési területek növekedése várható az egyéb erdő terület (Ee), rovására. A fentiek okán a **fejlesztési terv módosítása** a tervezett Körösladány-Vésztő összekötő úttal kapcsolatban is **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 kivételével –, 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, autópálya) 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, gyalogosközlekedési, 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, autópálya) 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.

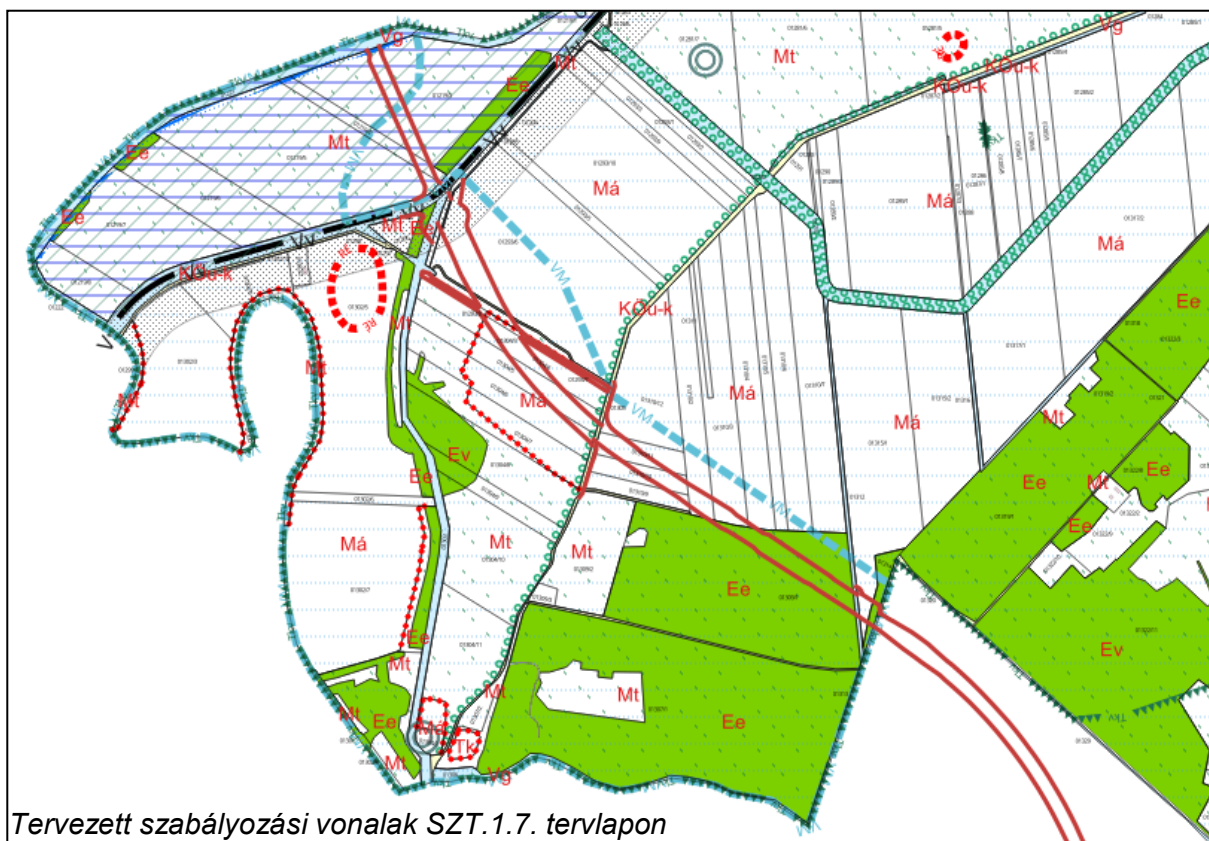
(4) A közlekedési terület méretén belül kell biztosítani a zöldfelületet, a gyalogosközlekedést, valamint a közművek elhelyezését.

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.1/7. jelű külterületi tervlapnak. 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 SZT.1.7. tervlapon

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. 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 az SZT.1/8. sz. tervlapon

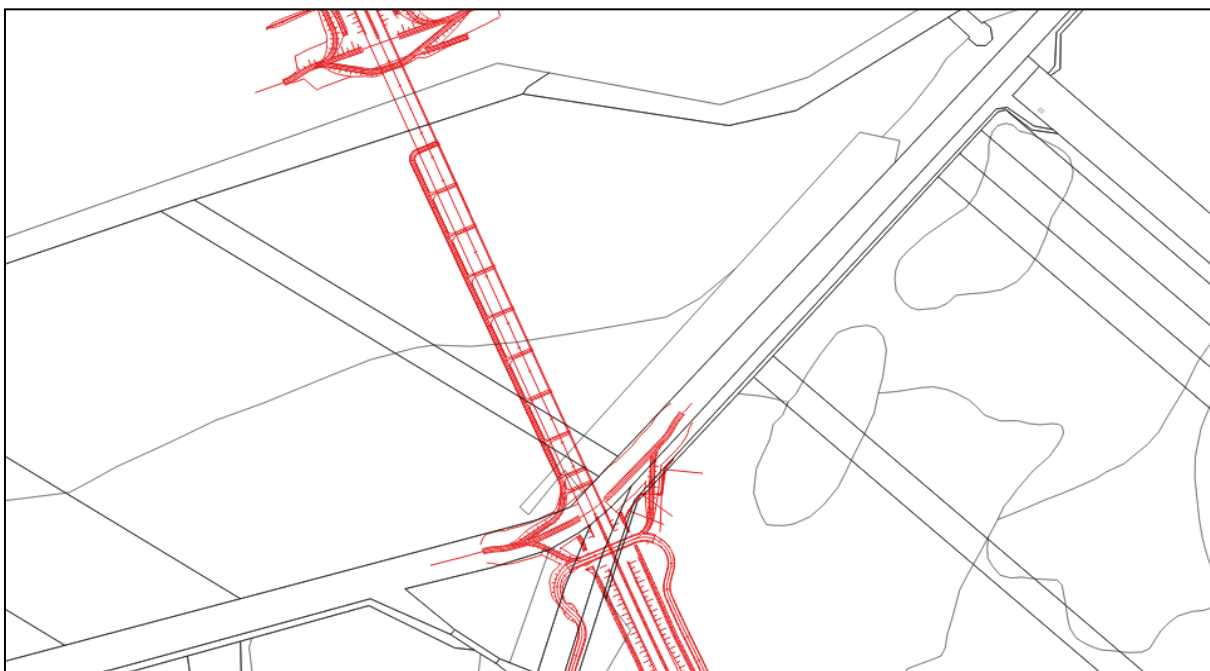
3. BEÉPÍTÉSI TERV

A tervezett beruházás az infrastruktúra fejlesztését szolgálja, magasépítési jellegű elemeket az elkerülő út kapcsán létesülő hidak és felüljárók esetében érint, így ebben az esetben klasszikus beépítési tervről nem beszélhetünk. 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.

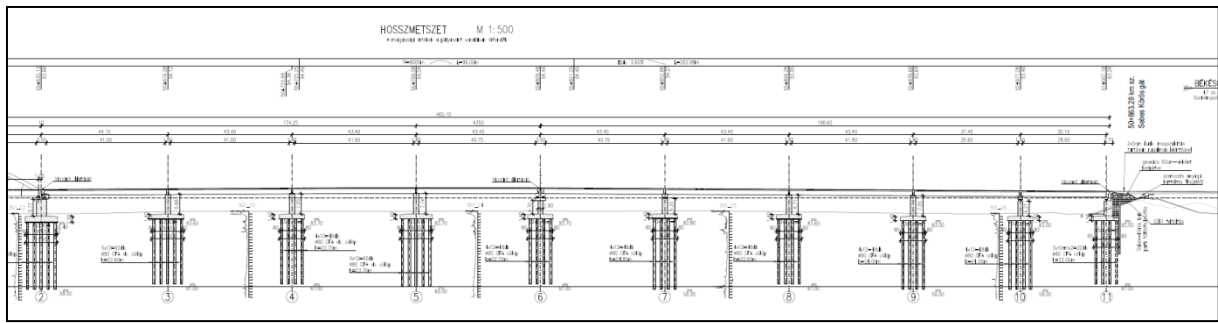
Az elkerülő út és a Körösladány-Vésztő összekötő út kapcsán tervezett fontosabb műszaki elemek elhelyezkedését az alábbi ábrák mutatják, északról dél felé, a tervezett összekötő út igazgatási területre való belépése és déli kilépése felé haladva. A Szeghalom területére eső egyetlen jelentős műtárgy a Sebes-Körös mederhídjához dél-kelet felől kapcsolódó ártéri 8 pilléres hídszakasz és a töltés átlépésének létesítményei. A Körösladány-Vésztő összekötő út kapcsán nagyobb műtárgyak nem épülnek az igazgatási területen.



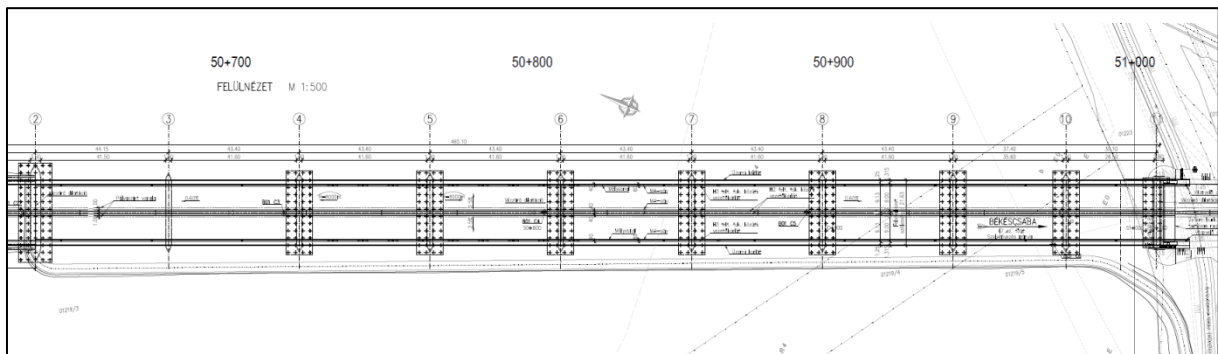
Az elkerülő út szeghalmi szakaszának helyszínrajza



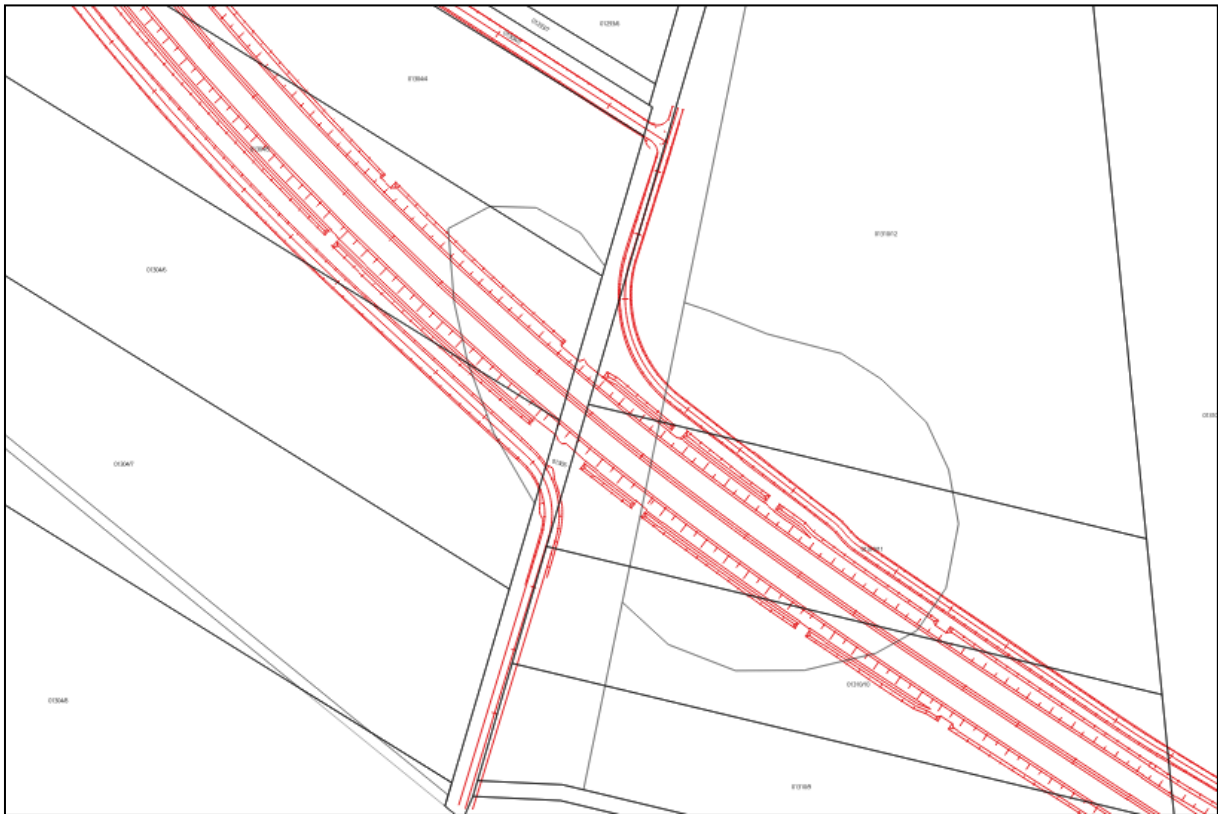
A Sebes-Körös ártéri hídjának helyszínrajza



A Sebes-Körös ártéri hídjának hosszmetsete



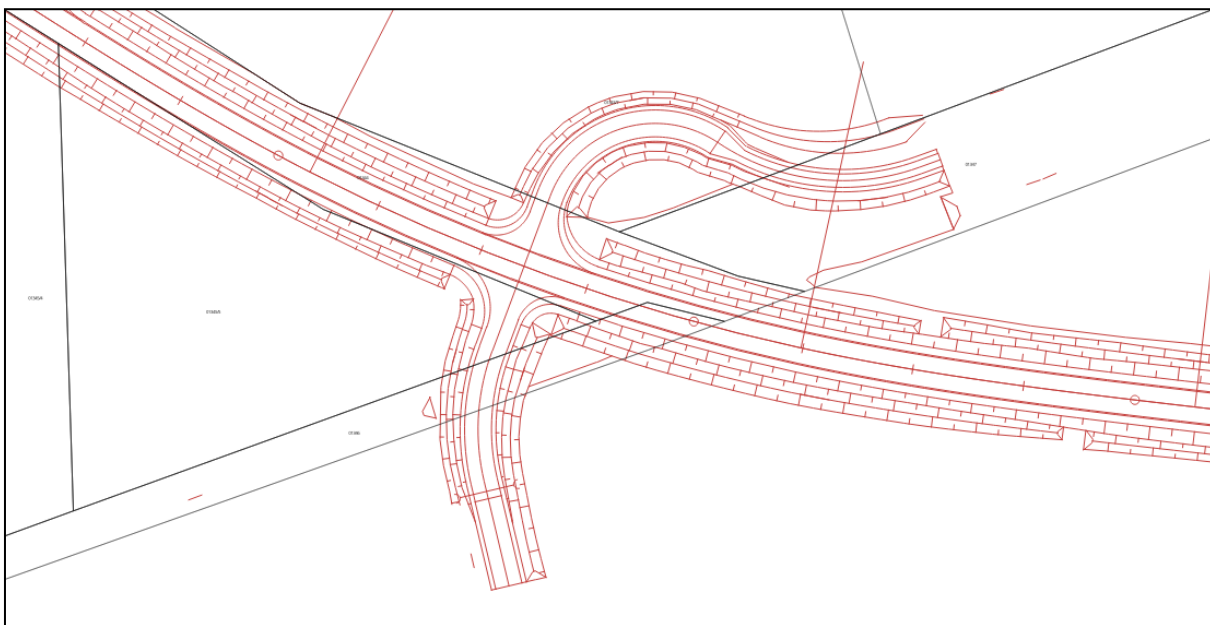
A Sebes-Körös ártéri hídjának felülnézete



Az elkerülő út és a 01305 hrsz-ú önkormányzati út keresztezése



A Körösladány – Vésztő összekötő út szeghalmi szakaszának helyszínrajza



A Körösladány – Vésztő összekötő és a 0137 hrsz-ú önkormányzati út keresztezése

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.