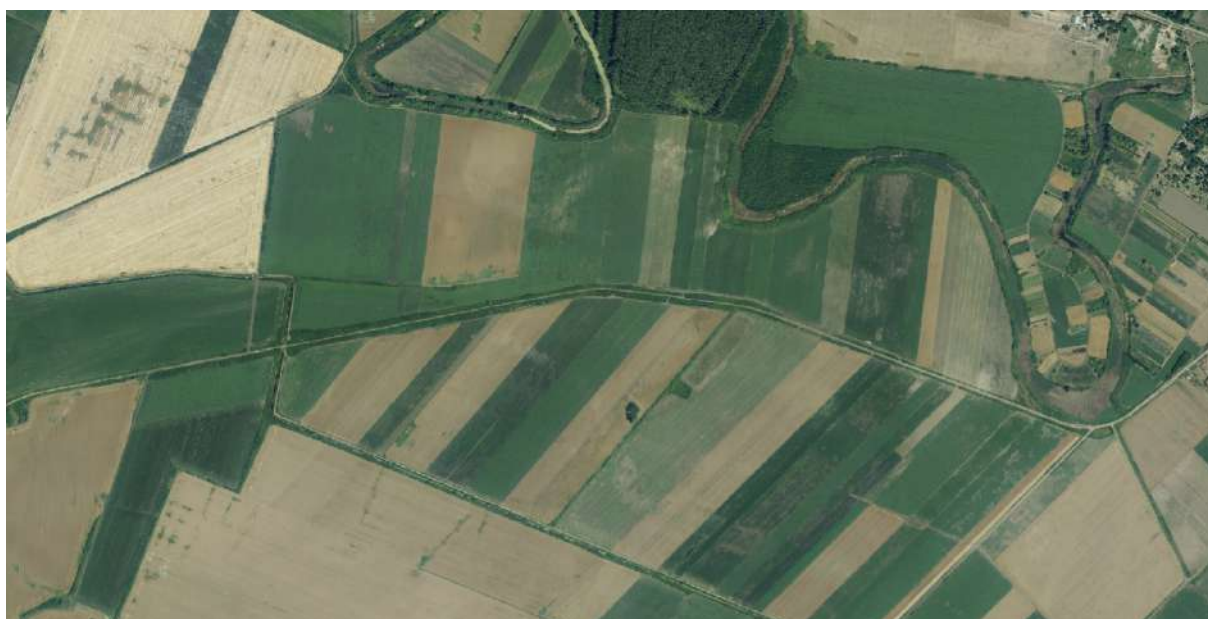


**Vésztő Város, Körösladány-Vésztő összekötőút – Vésztői szakasz
telepítési tanulmányterve**

PARTNERSÉGI EGYEZTETÉSI SZAKASZ



2025.

Vésztő Város, Körösladány-Vésztő összekötőút – Vésztői szakasz telepítési tanulmányterve

PARTNERSÉGI EGYEZTETÉSI SZAKASZ

Megrendelő: Vésztő Város Önkormányzata
5530 Vésztő, Kossuth Lajos utca 62.

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	8
2.3 A beruházáshoz kapcsolódó műszaki infrastruktúra-fejlesztések	12
2.3.1 Villamosenergia-ellátás	12
2.3.2 Hírközlés	12
2.3.3 Ivóvízellátás	12
2.3.4 Szennyvíz-elvezetés	12
2.3.5 Csapadékvíz-elvezetés	12
2.3.6 Vízgazdálkodás	12
2.3.7 Földgáz-ellátás.....	12
2.4 A javasolt fejlesztés környezeti hatásai és követelménye	13
2.4.1 Természet és környezetvédelem.....	13
2.4.2 Örökségvédelem	16
2.5 Hatályos terület- és településrendezési dokumentumok	17
2.5.1 Országos Területrendezési Terv (OTrT).....	17

2.5.2 Békés Megye Területrendezési Terve (BMTrT).....	18
2.5.3 Vésztő Város Településfejlesztési Konceptiója.....	22
2.3.4 Vésztő Város Településszerkezeti Terve	22
2.3.5 Vésztő Város Szabályozási Terve.....	25
2.4 Szabályozási koncepció	26
2.4.1 Településszerkezeti Terv:	26
2.4.2 Szabályozási terv:	26
3. BEÉPÍTÉSI TERV	29
4. TÉRBELI KÖRNYEZETALAKÍTÁSI TERV	32

TERVIRATOK

Szeged, 2025. október 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 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 fővállalkozó UTIBER Kft. bízta meg a TRENECON Kft-t a fenti projekt részét képező „Körösladány-Vésztő összekötőút – Vésztői szakasz” generáltervezésével.

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 a TRENECON 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 Vésztő számára kiemelkedően fontos fejlesztési lehetőség, illetve annak 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 út 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, legoptimálisabb 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, amely a külterület alábbi településszerkezeti jelentőségű elemekkel határolt részén helyezkedik el: belterületi határ, Holt-Sebes-Körös, Pincedombi-csatorna, igazgatási terület határa és 4234 sz. országos összekötő út. A belterületen a tervezett út a város dél-nyugati részét átszelve, a Körösladányi út – Bocskai utca nyomvonalon éri el a Kossuth Lajos utca – Bocskai utca találkozásánál kiépült körforgalmú csomópontot.

A nyomvonal a Körösmenti-sík kistáján, Békés vármegyében található, Körösladány, Szeghalom és Vésztő települések területén halad át. 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 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.

A tervezett út dél-nyugati irányból lép be a vésztői igazgatási területre, nagyjából meglévő, szilárd burkolat nélküli dűlőút helyén. A jelenleg állami és önkormányzati tulajdonban lévő földút Körösladány igazgatási területét és Vésztőt köti össze. A nyomvonal belterületi szakaszát két meglévő, kiépült utca képezi, a Körösladányi út és a Bocskai utca. A szilárd burkolatú, meglehetősen széles utcák lakóterületeken keresztül vezetnek a Vésztő egyik fő szerkezeti tengelyének tekinthető Kossuth Lajos utcán kiépült körforgalmú csomópontba, melybe még a városközpont, Doboz és Okány irányába tartó utak futnak be. A Bocskai utca Kossuth Lajos utcához csatlakozó keleti szakaszán jelentősebb utcafásítás található.

Külterületen a nyomvonal körzetében túlnyomó részt mezőgazdasági művelés alatt álló területek, többségében szántóföldek vannak, illetve a belterület közelében a Holt-Sebes-Körös medre, a belterületen jellemzően lakótömbök között vezet. A tervezett úton jelentősebb műtárgyak nincsenek, a Dió-éri csatorna fölött kell kisebb hídszerkezetet építeni.



A tervezett nyomvonal külterületi szakaszának ortofotója



A tervezett nyomvonal külterületi szakasza



A tervezett nyomvonal külterületi szakaszának érkezése a Körösladányi út végén



A tervezett nyomvonal belterületi szakaszának ortofotója



Bocskai utca



Bocskai utca keleti vége



Körösladányi út



Körösladányi út és Bocskai utca találkozása

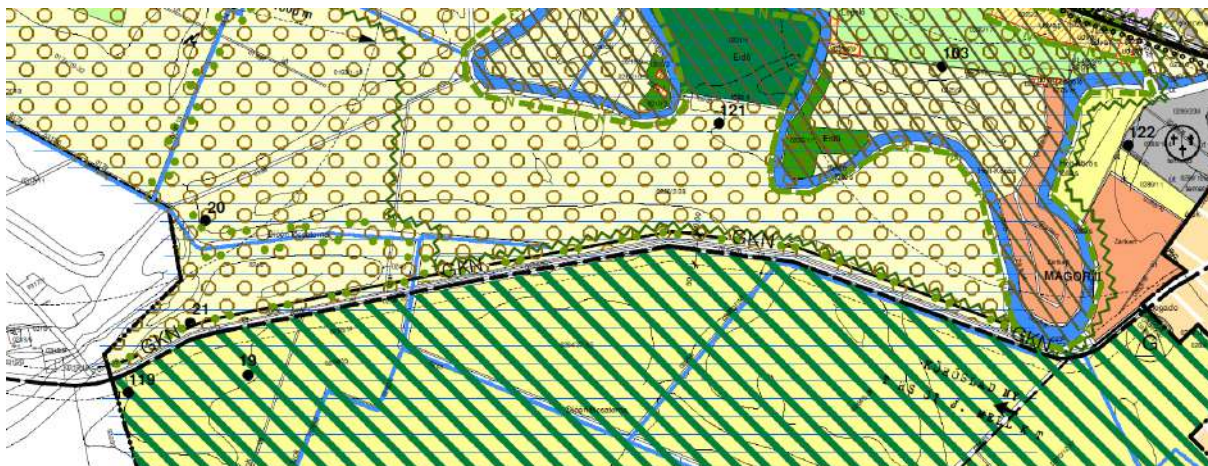
2.1.2. Területhasználat

Noha külterületen a nyomvonal által érintett területek általában mezőgazdasági művelés alatt állnak, azonban településrendezési besorolásuk nem feltétlenül egyezik a pillanatnyi használat jellegével. A tervezett úttól délre jelentős kiterjedésű erdőgazdálkodási besorolású földrészletek vannak. Ezekben a gazdasági erdő (Eg) 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 (KÖu-9), a Holt-Sebes-Körös és környezete, a csatornák, védőtöltések vízgazdálkodási területek (V). A fennmaradó mezőgazdasági területek besorolása általános- (Má-2) és kertes (Mk) mezőgazdasági terület. A tervezett út nyomvonala tervezett országos mellékút, közlekedési terület besorolású jelenleg is (Köu-2).

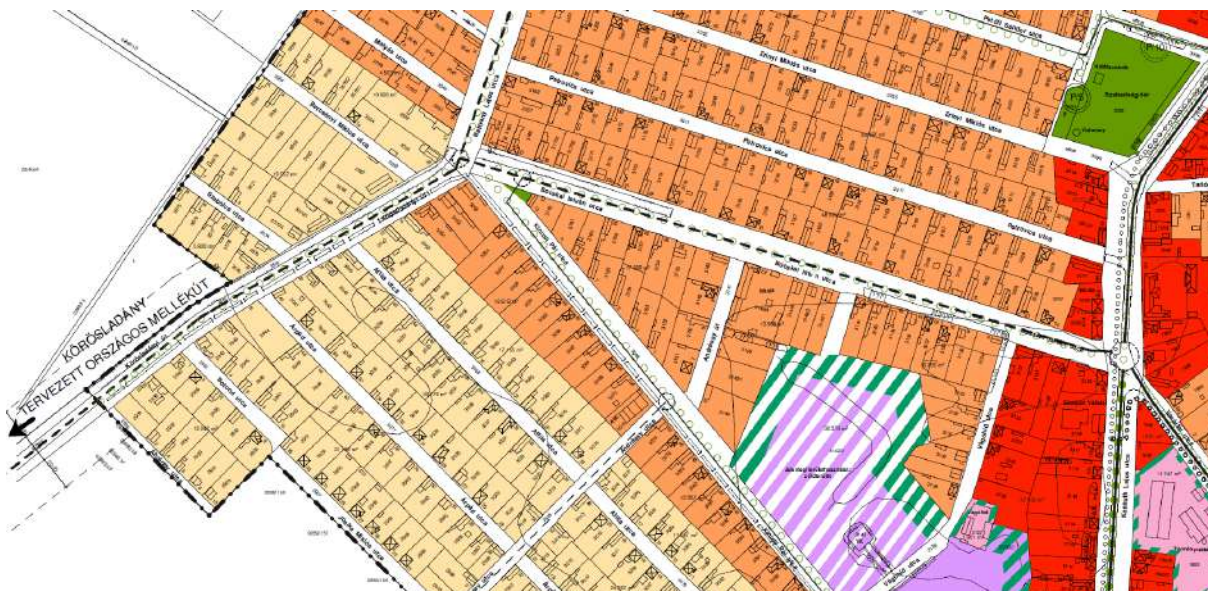
Az északról kapcsolódó általános (Má-2) mezőgazdasági területek védett természeti övezet védőövezetébe tartoznak, míg a holtág és a medre által bezárt terület az ökológiai hálózat részét képezik. A tervezett úttól északra húzódik a nagyközépnymású gázvezeték is.

A belterületi szakaszon a Körösladányi út két oldalán falusias lakóterületek (Lf) vannak, míg a Bocskai utcát kertvárosias lakótömbök (Lke) kísérik, kivéve a Kossuth utcához csatlakozó

szakaszt, ahol kisvárosias lakóterületeket (Lk) jelöltek ki. A fenti utcák besorolása tervezett országos mellékút, közlekedési terület (Köu-4).



A külterületi településszerkezeti terv kivágata a területhasználat ábrázolásával



A belterületi településszerkezeti terv kivágata a területhasználat ábrázolásával

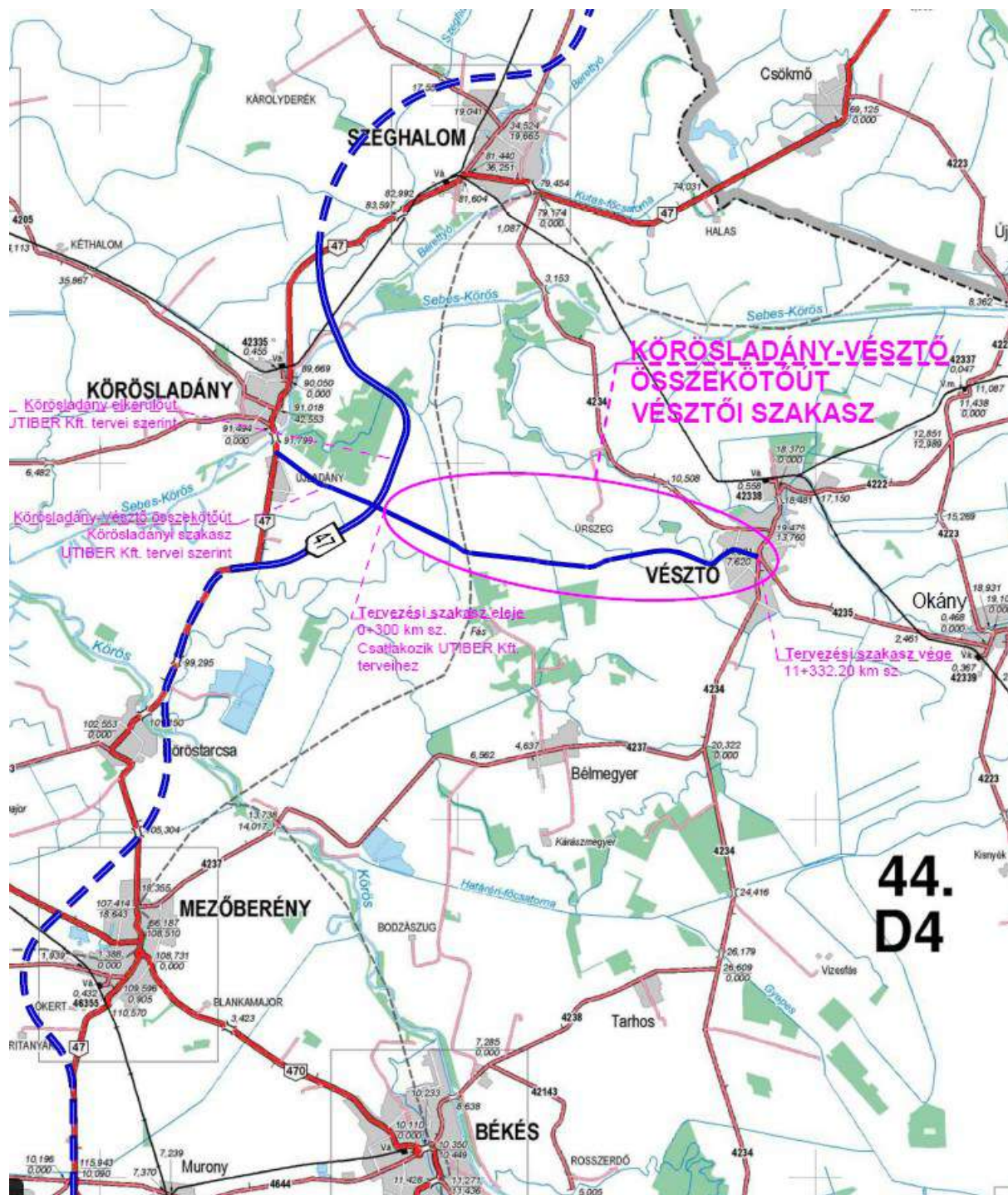
2.2 A tervezett fejlesztés bemutatása

A „Berettyóújfalu - Békéscsaba közötti 2x2 sávú 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 – Vésztői szakasz” kiépítése. 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 2004 óta Vésztő településrendezési eszközeiben is. A Körösladány-Vésztő közötti földút, belterületi

folytatásában a Körösladányi út és Bocskai utca ennek megfelelően „tervezett országos mellékút, közlekedési terület” (Köu-2, illetve Köu-4) besorolást kapott.

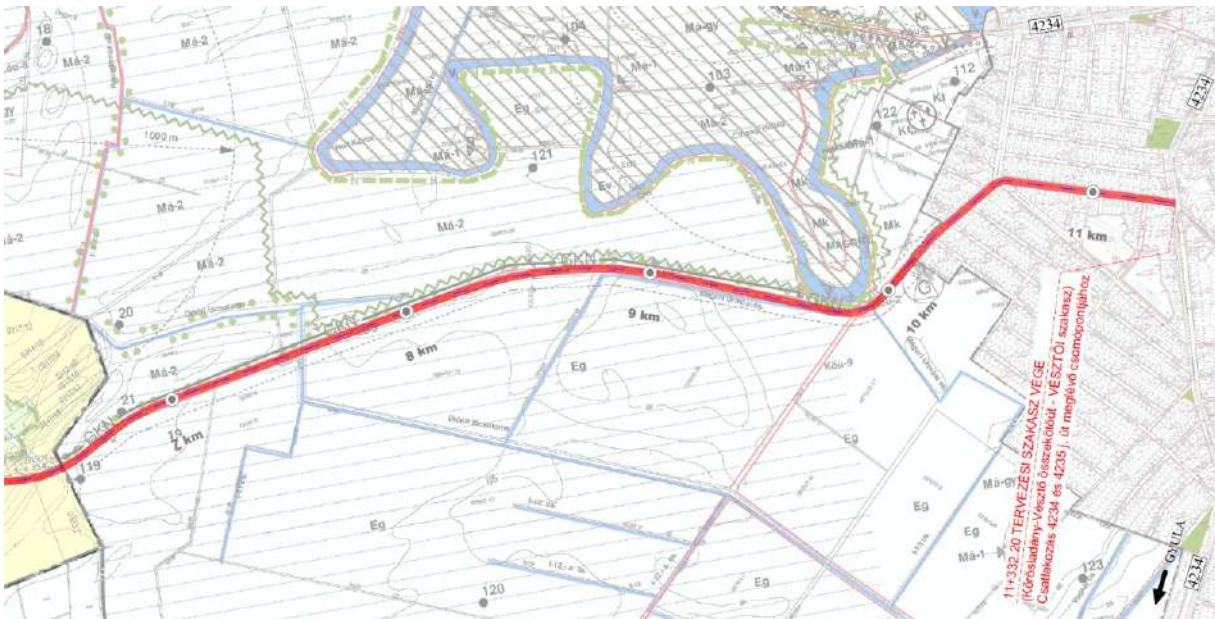
A jelen tervek szerinti nyomvonal alapvetően követi a korábbi tervekben szereplőt, kisebb eltérések az ívek vonalvezetésénél és az útcsatlakozások körzetében vannak.



A fejlesztés áttekintő térképe



A Körösladány-Vésztő szakasz áttekintő térképe



A vésztői szakasz nyomvonala



A vésztői szakasz külterületi része az orofotóra vetítve



A vésztői szakasz belterületi része az orofotóra vetítve

A Vésztő külterületét közel 3,7 km, belterületét több mint 1,1 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, árok és közművek miatt).

2.3 A beruházáshoz kapcsolódó műszaki infrastruktúra-fejlesztések

A tervezett beruházás maga is infrastruktúra-fejlesztés, amelyhez nem társulnak magasépítési jellegű elemek. 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 a belterületi szakaszon 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. Ezeket túl járulékos fejlesztési igények nem merültek föl.

2.3.6 Vízgazdálkodás

A fejlesztés része a kivitelezéssel érintett Mágori Ürmösi csatorna átépítése, helyzetének kezelése. Ezen túl járulékos fejlesztési igények nincsenek.

2.3.7 Földgáz-ellátás

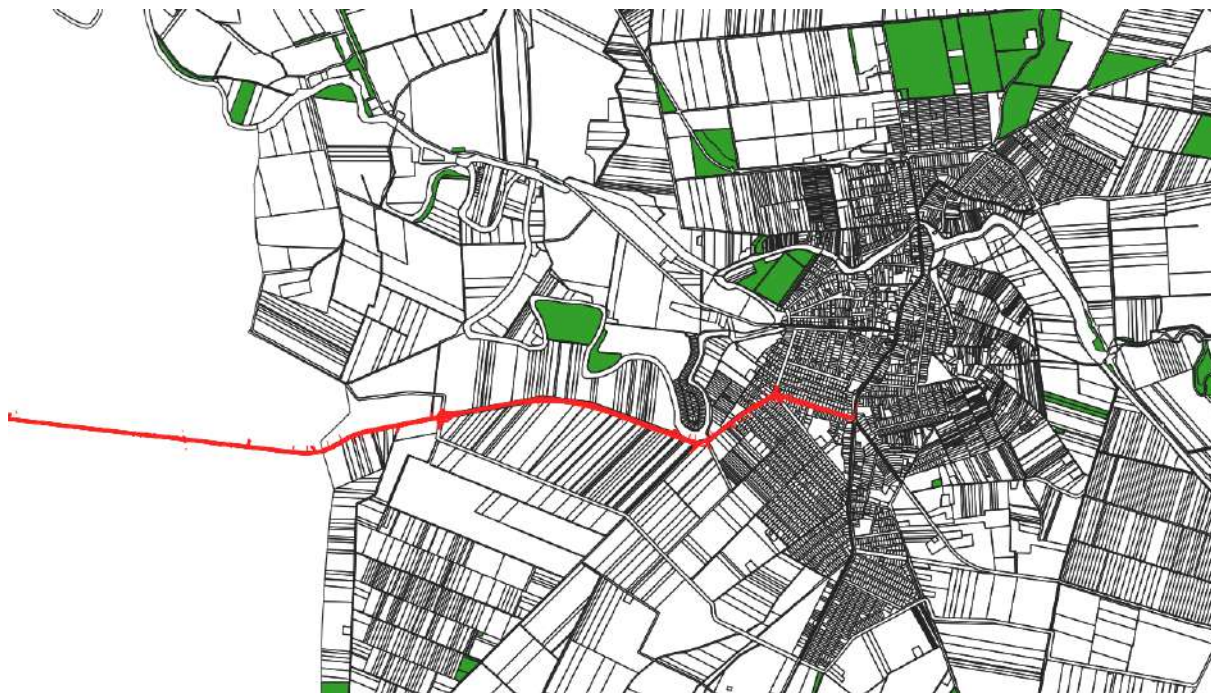
Vésztő vezetékes gázenergia-ellátását a Körösladány térségéből keleti irányba épített ún. „nagyközépnomású” gázvezetéken keresztül, az ennek végére telepített gázfogadó állomásról kapja. A meglévő vezeték a távlatban is elegendő gázenergiát képes biztosítani a város igényeinek kielégítése érdekében.

A fejlesztéssel igénybe venni tervezett Körösladányba 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

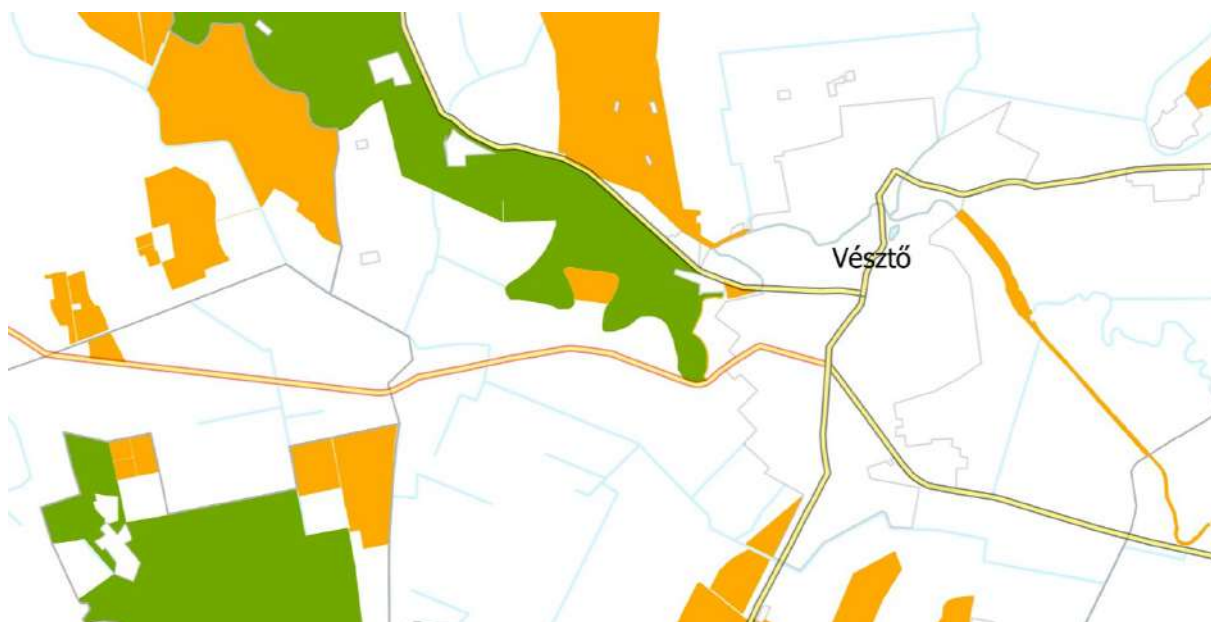
2.4.1 Természet és környezetvédelem

A tervezett nyomvonal **erdőkataszteri területeket** nem érint.



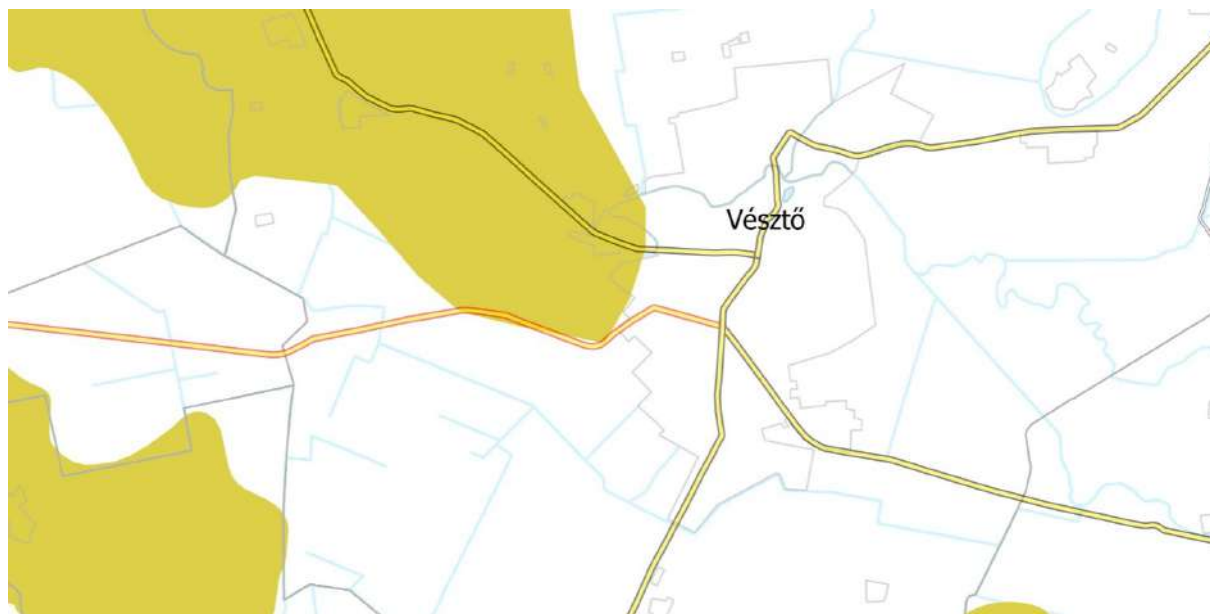
Erdőkataszteri területek Vésztőn

A tervezett nyomvonal az **országos ökológiai hálózat területét** nem érinti, azt csupán megközelíti a Holt-Sebes-Körös meanderének legdélibb pontjánál.



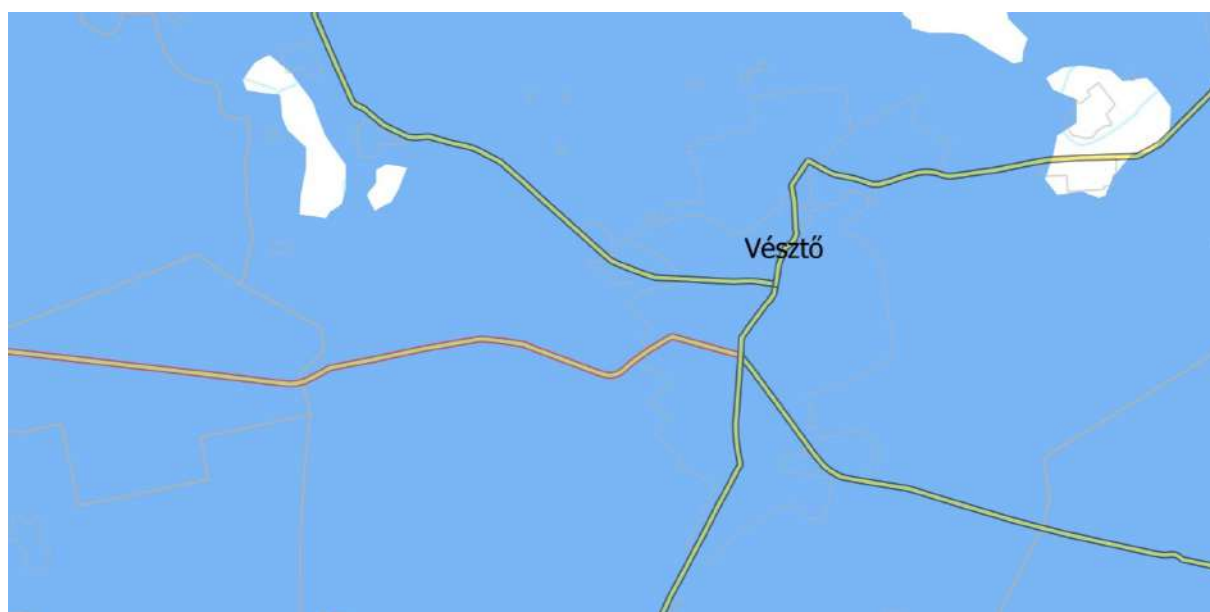
Az országos ökológiai hálózat Vésztőn

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



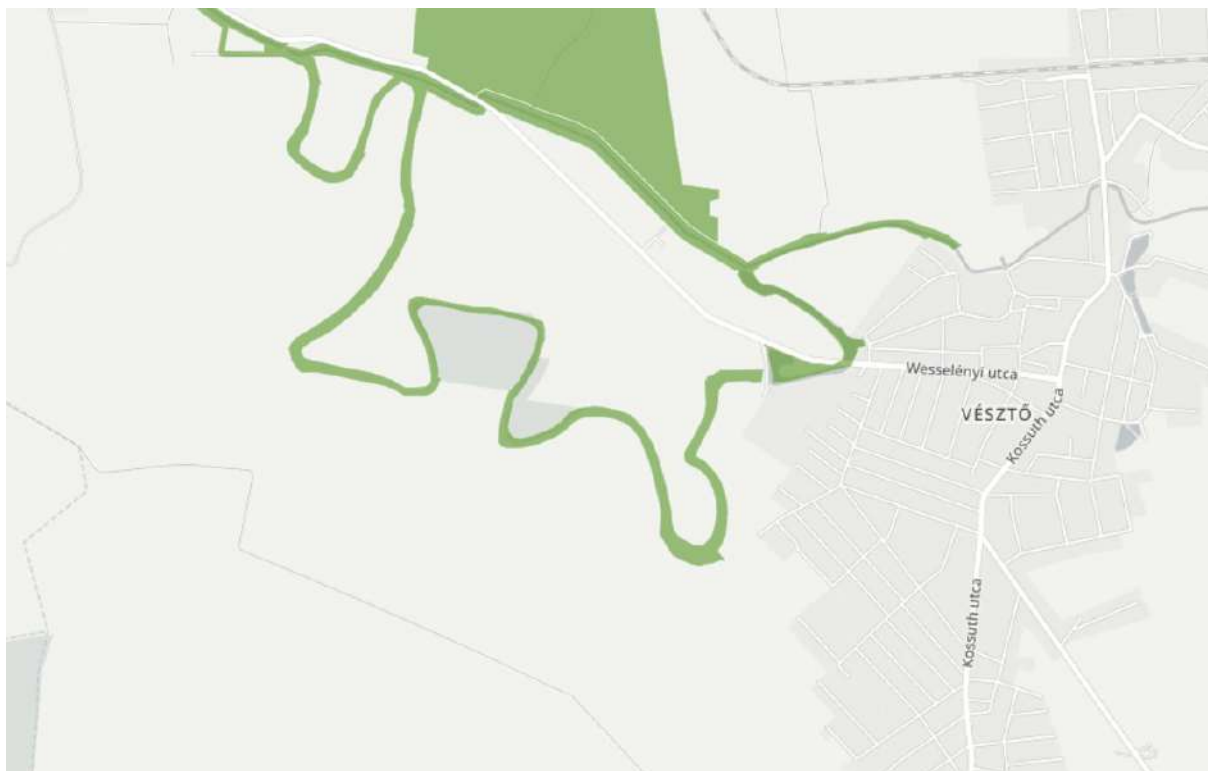
A tájképvédelmi terület övezete Vésztőn

A tervezett nyomvonal teljes vésztői szakaszán **rendszeresen belvízjárta terület övezetében** halad.



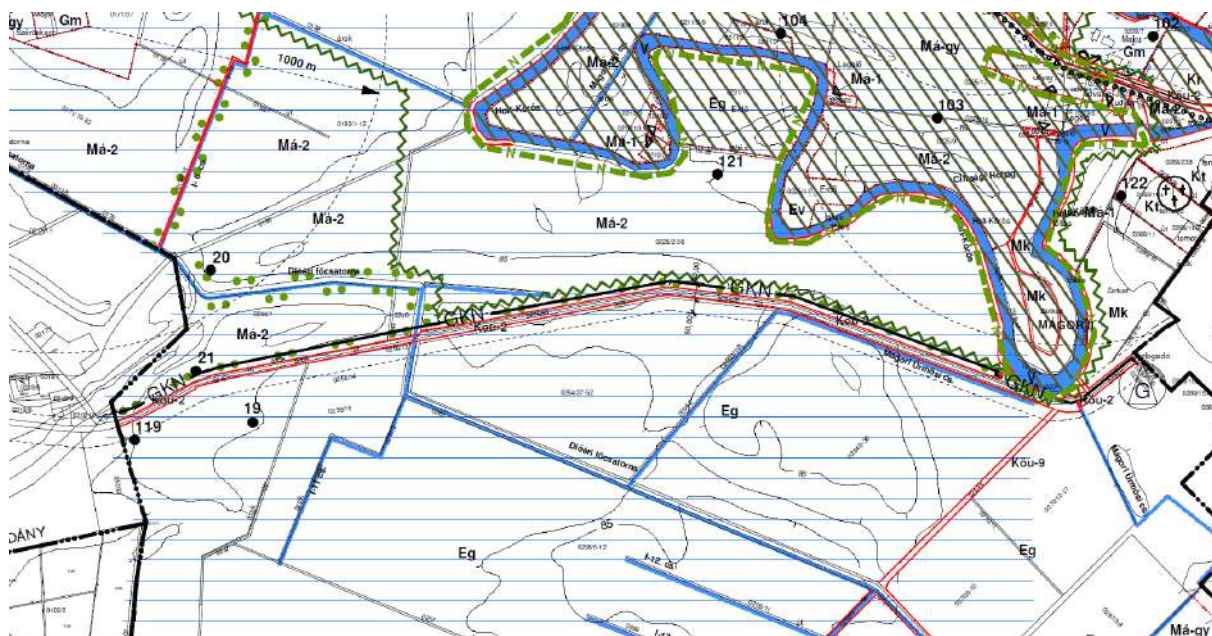
Rendszeresen belvízjárta területek Vésztőn

A tervezett nyomvonal **NATURA 2000 területet** nem érint, azt csupán megközelíti a Holt-Sebes-Körös meanderének legdélibb pontjánál.



NATURA 2000 területek Vésztőn

A szabályozási terv szerint a tervezett nyomvonal megközelíti a **védett természeti övezet védőövezetét és a nemzeti park területét** a Holt-Sebes-Körös meanderének legdélibb pontjánál.



A külterületi szabályozási terv kivágata

2.4.2 Örökségvédelem

Régészet:

A nyomvonal kijelölésekor Előzetes Régészeti Dokumentáció (ERD) készült, amely adattári, szakirodalmi és térképészeti kutatáson, illetve helyszíni terepbejáráson alapult.

Név:	Nyilvántartási szám:	Információ forrása:	Lelőhely jellege:	Lelőhely kora:	Pozíciója:
<u>Körösladány – Bika-sziget, Körösladány 10. lelőhely</u>	5412	terepbejárás	telep	őskor, újkőkor, rézkor, badeni kultúra, bronzkor, makói kultúra, késő bronzkor, gávai kultúra, szarmata, Árpád-kor	érintett
Vésztő – Pányád, Vésztő 21. lelőhely	6798				
Vésztő – Pányád, Vésztő 119. lelőhely	6896				
Vésztő – Pányád, Vésztő 19. lelőhely	6796				
Vésztő – Dió-ér IV.	Új lelőhely	-	telep	szarmata	pufferzónában
Vésztő – Dió-ér III.	Új lelőhely	-	telep	őskor	pufferzónában
Vésztő – Dió-ér II.	Új lelőhely	-	telep	őskor	érintett
Vésztő – Dió-ér	Új lelőhely	-	telep	őskor, Árpád-kor	50 m-es pufferzónán belül
Vésztő – Jegyző-zug II.	Új lelőhely	-	telep	őskor	50 m-es pufferzónán belül
Vésztő – Úr-szeg III.	Új lelőhely	-	telep	őskor, szarmata	50 m-es pufferzónán belül
Vésztő – Úr-szeg II.	Új lelőhely	-	telep	újkőkor, szarmata	érintett
Vésztő – Jegyző-zug	Új lelőhely	-	telep	őskor	pufferzónában
Vésztő – Temető, Gyümölcsösökert, Vésztő 122. lelőhely	6899	-	telep	Körös-kultúra, tiszapolgári kultúra, római kor, Árpád-kor	pufferzónában

A nyomvonal és pufferzónájának az igazgatási területre eső részén 11 régészeti lelőhelyet azonosítottak, melyekből 3 lelőhelyet érint közvetlenül a nyomvonal, illetve további 3 lelőhely található a tervezés 50 m-es övezetén belül.

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.

A régészeti értékvizsgálat során, a tervezett beruházás földmunkái által érintett területen nem azonosítottak olyan helyben megtartandó örökségi elemeket, amelyeket a Korm. R. 21. § (3) bekezdés alapján a földmunkával el kell kerülni.

Régészeti lelőhelyek a tervezett út környezetében



Világörökség és világörökség várományos terület:

A nyomvonal vésztői szakasza nem érint világörökségi helyszínt és világörökség várományos területet.

Országosan védett műemlék:

A nyomvonal vésztői szakasza nem érint országos műemléki védelem alatt álló objektumot, vagy területet, illetve annak műemléki környezetét.

Helyi védett emlékek:

A nyomvonal vésztői szakasza nem érint 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

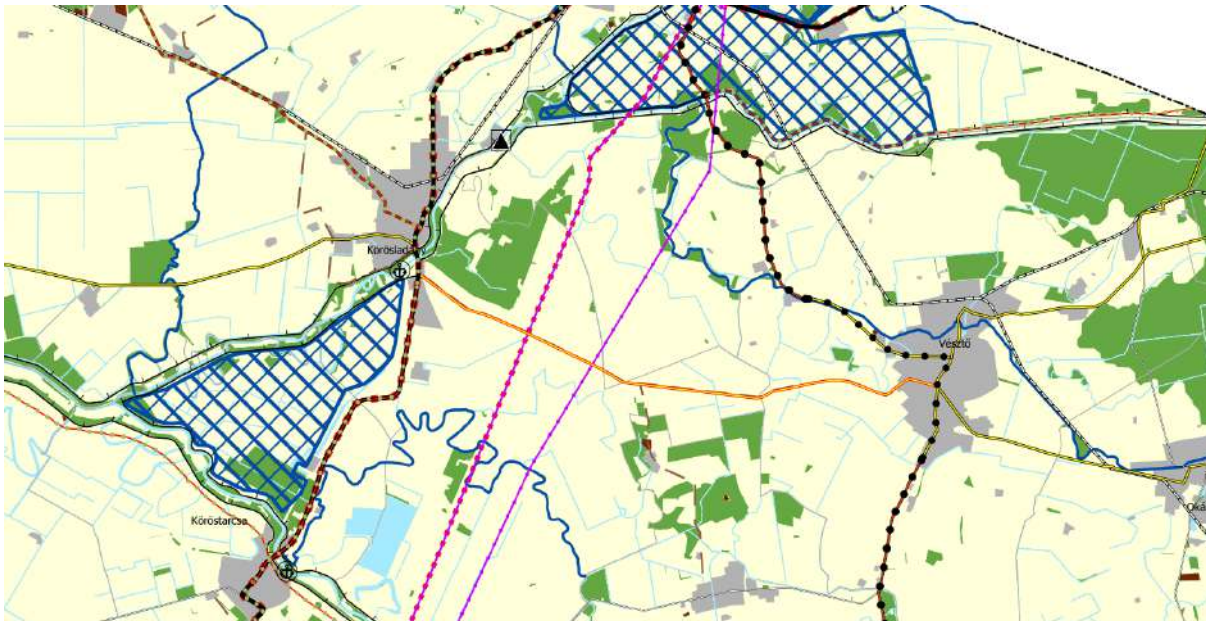
és kulturális adottságok, értékek, honvédelmi érdekek és a hagyományos tájhasználat megőrzésére, illetve erőforrások védelmére. Az OTrT szerkezeti terve a vonalas jellegű elemek között nem tartalmazza a tervezett utat.



Az ország szerkezeti tervének kivágata

2.5.2 Békés Megye Területrendezési Terve (BMTrT)

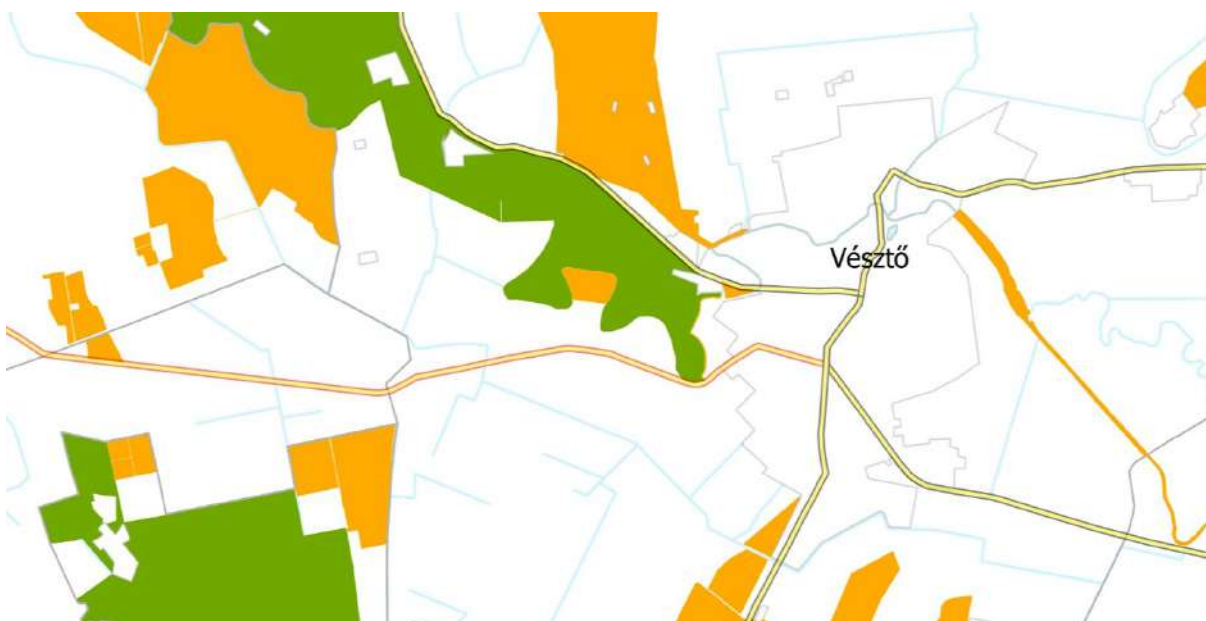
A Békés megye Területrendezési Tervének jelenleg hatályos dokumentumát (továbbiakban: BMTrT) elfogadó, Békés megye területrendezési tervéről szóló 6/2020. (VII. 2.) önkormányzati rendeletet 2020. június 16-án fogadta el, a vészhelyzeti rendelkezéseknek megfelelően, a közgyűlés elnöke. A rendelet 2020. 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.



A megye szerkezeti tervének kivágata

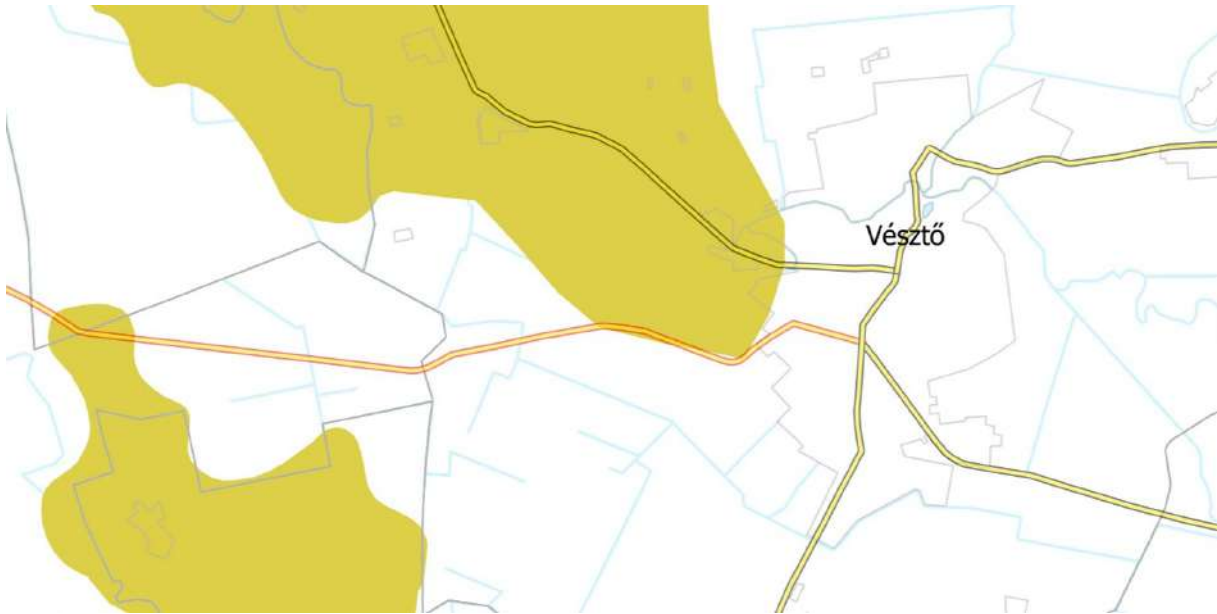
Az alábbi BMTTrT szerinti térségi övezeteket érinti a tervezett út nyomvonala.

Országos ökológiai hálózat:



Az ökológiai folyosó övezetét csak az út védőterülete 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.”

Tájképvédelmi terület övezete:



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.

Ásványi nyersanyagvagyon övezete:



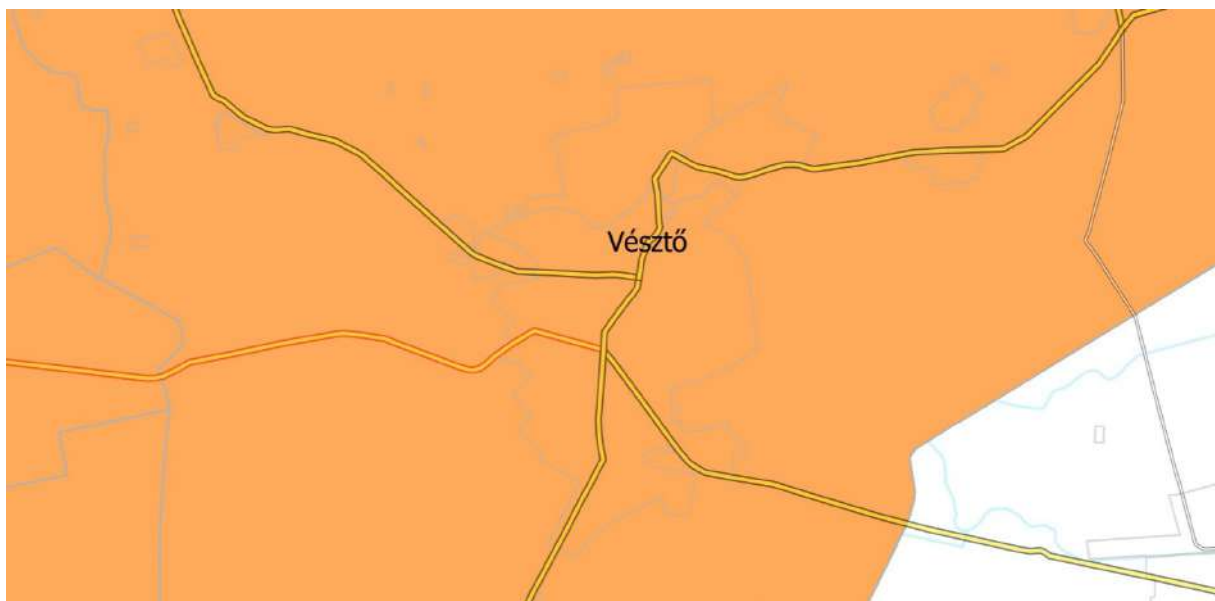
Az ásványi nyersanyagvagyon-terület övezetét a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni. A kijelölt területen, a településrendezési eszközökben csak olyan területfelhasználási egység, építési övezet vagy övezet jelölhető ki, amely az ásványi nyersanyagvagyon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

Rendszeresen belvízjárta terület övezete:



Rendszeresen belvízjárta terület övezetében új beépítésre szánt terület csak akkor jelölhető ki, ha ahhoz a vízügyi igazgatási szerv a településrendezési eszközök egyeztetési eljárása során adott véleményében hozzájárul.

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 Vésztő Város Településfejlesztési Konceptiója

Vésztő Város településszerkezeti tervének megalapozásaként 2003-ban készült el a településfejlesztési koncepció, amely többször is megállapítja a jelen dokumentumban részletezett útfejlesztés szükségességét és mint Vésztő számára fontos célt azonosítja.

Az 1. Közlekedési kapcsolatok fejezet a megyei tervre hivatkozva írja:

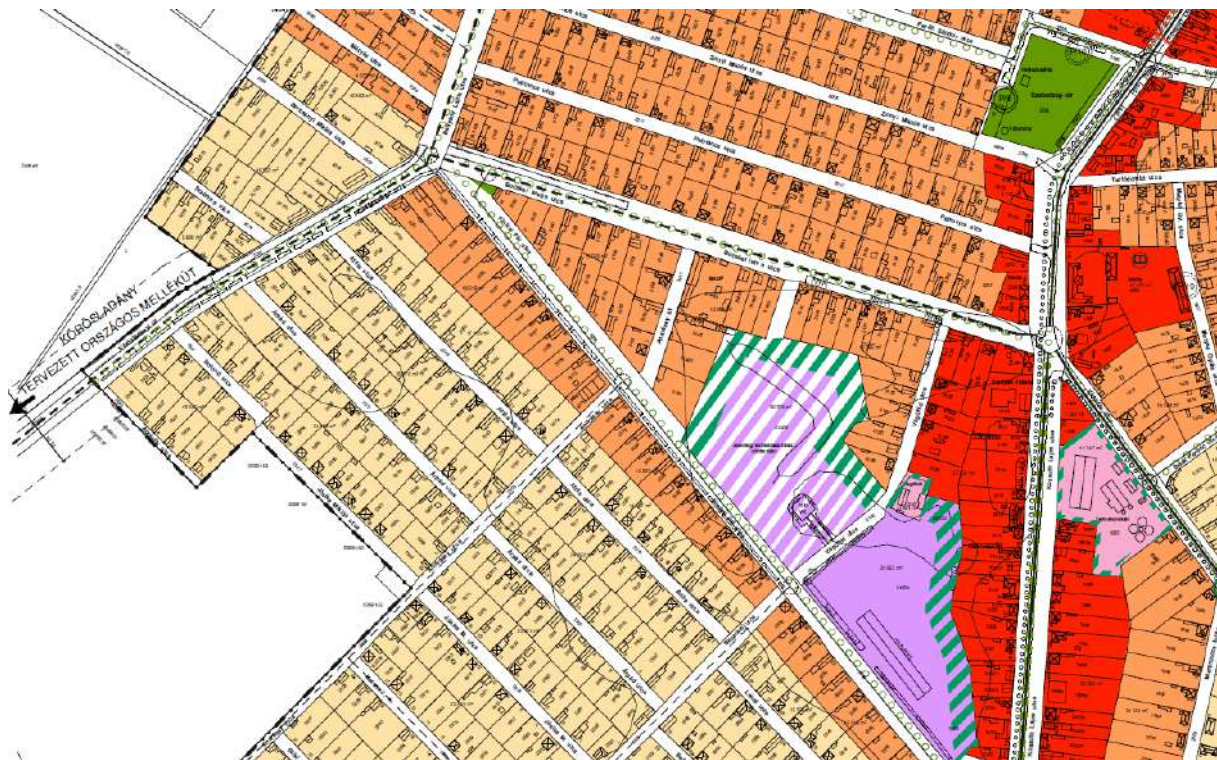
- „A másik mellékút a Gyomaendrőd-Körösladány-Vésztő-Okány-Zsadány-Körösnagyharsány-országhatár útvonala, amelyen így Vésztő közvetlen bekapcsolódása a nemzetközi forgalomba lehetővé válik Románia felé.”
- „Fontos a tervezett „mellékút szakaszok” fejlesztési feladataiban a Körösladány-Vésztő közötti új út építése érdekében a nyomvonal és terület biztosítása.”

A 3.5.1. Közlekedés fejezetben ez áll:

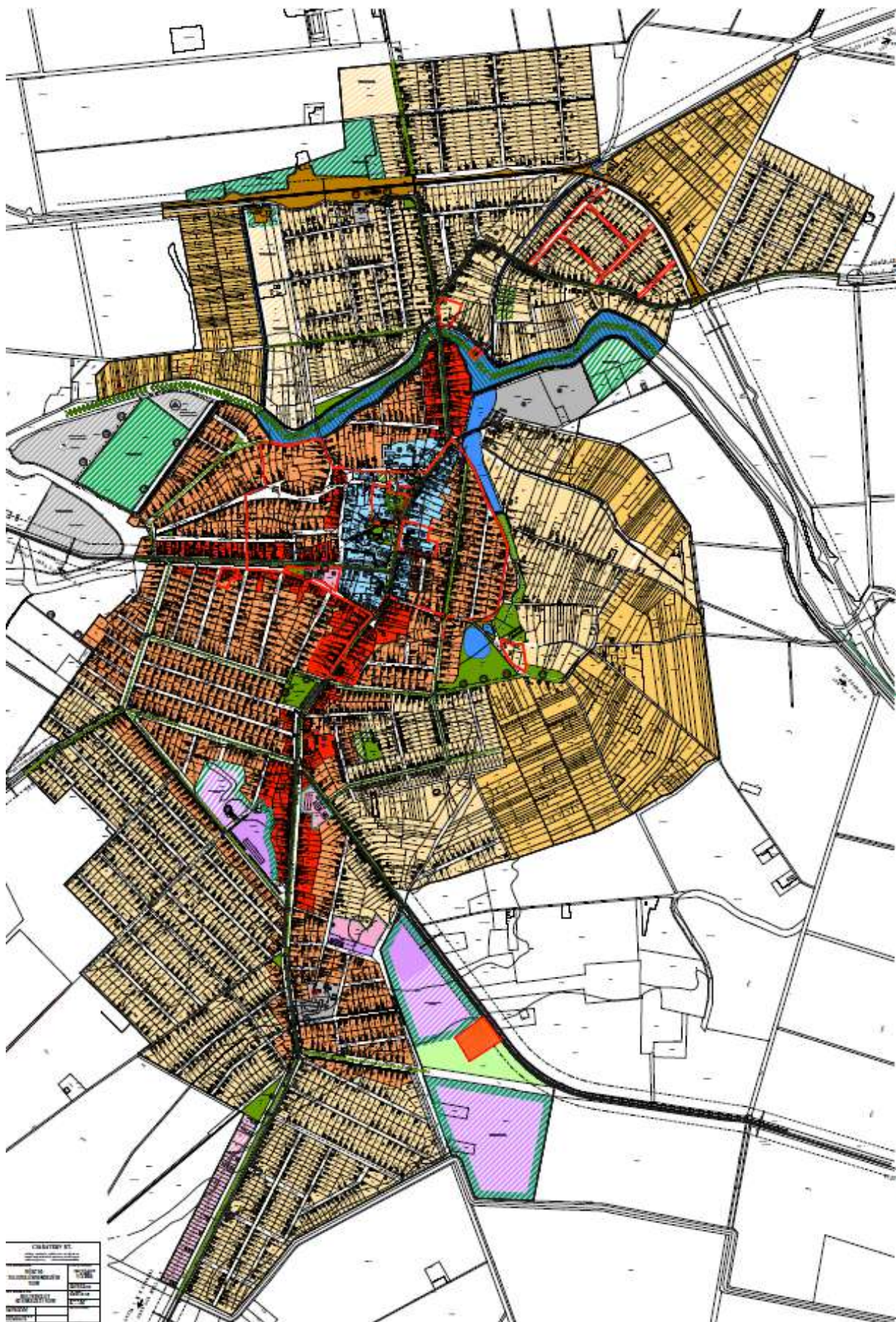
- „Tervezni kell a Vésztő-Körösladány közúti kapcsolatot.”

2.3.4 Vésztő Város Településszerkezeti Terve

Vésztő Város többször módosított településszerkezeti tervének alapváltozata 2004-ben készült el. Mind a belterületi (SZE-1), mind a külterületi (SZE-2) szerkezeti tervlapok ábrázolják a tervezett utat a jelen dokumentációban szereplő nyomvonalnak megfelelően. A tervezett út a belterületen a Kossuth Lajos utcától a Bocskai utcán és Körösladányi úton keresztül vezet a belterületi határig, innen az igazgatási terület Körösladány felé eső határáig a 0245 hrsz-ú dűlőúton halad.



A belterületi településszerkezeti tervlap kivágata



Belterület településszerkezeti terve (SZE-1)

2.3.5 Vésztő Város Szabályozási Terve

A Helyi Építési Szabályzat mellékletét képező Szabályozási Terv alapváltozata szintén 2004-ben készült el, melyet néhány területre vonatkozóan módosítottak már. Mind a belterületi (SZA-1), mind a külterületi (SZA-2) szabályozási tervlapok ábrázolják a tervezett utat a jelen dokumentációban szereplő nyomvonalnak megfelelően. A tervezett út belterületi szakaszát képező Bocskai utca és Körösladányi út szabályozási szélessége a kialakult állapotnak megfelelő, azon, tekintettel a beállt beépítésre, nem javasol változtatást a terv. Mind a Bocskai utca 27,0-33,0 méteres kialakult szabályozási szélessége, mind a Körösladányi út 31,0 méteres keresztmetszete elégséges a műszaki létesítmények elhelyezésére a terv szerint. A szabályozási terv mindkét utca esetében fasor telepítését írja elő.

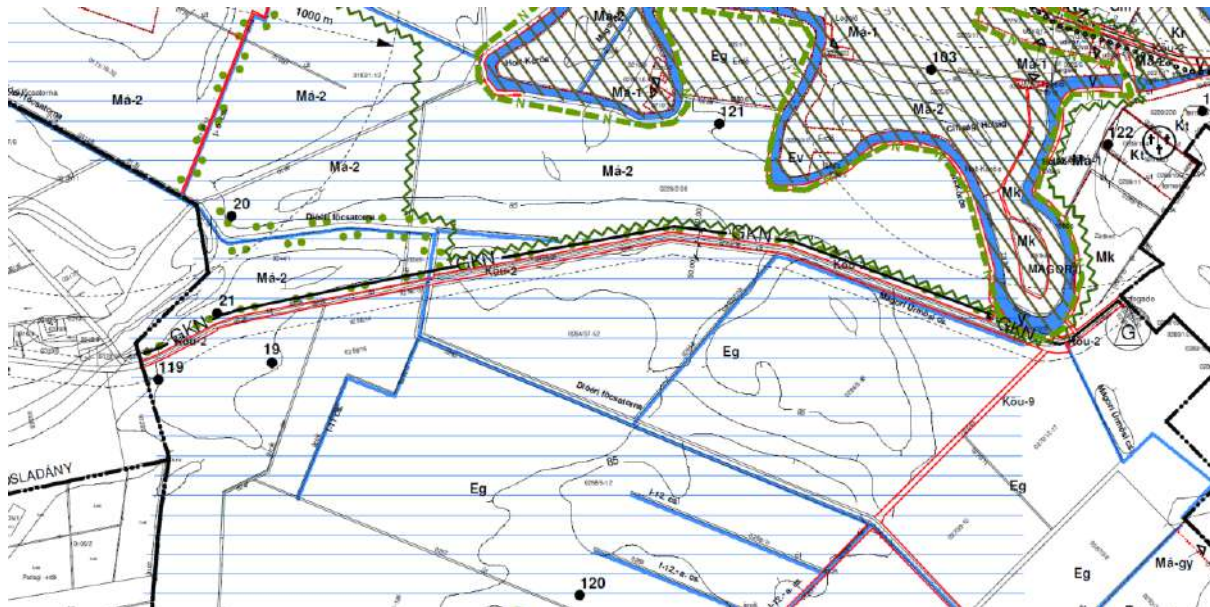


A belterületi szabályozási tervlap kivágata (Bocskai utca)



A belterületi szabályozási tervlap kivágata (Körösladányi út)

A külterületi tervlap szintén ábrázolja a tervezett utat és annak kétoldali, úttengelytől mért 50,0-50,0 méteres védősávját. A tervlapon berajzolt változó szabályozási szélesség pontos méretei, kótázás hiányában nem állapíthatók meg. A tervlap az út mentén fásítást ír elő. Tekintettel a terv készítésének idejére, egyes adatai (pl. régészeti lelőhelyek) elavultak, frissítésre szorulnak.



A külterületi szabályozási tervlap kivágata

2.4 Szabályozási koncepció

2.4.1 Településszerkezeti Terv:

Mind a belterületi, mind a külterületi szerkezeti 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 (Má-2), gazdasági erdő (Eg) és vízgazdálkodási terület (V) rovására. A belterületi tervlap is ábrázolja az utat, itt változások a szabályozási terven sem indokoltak. A fentiek okán a **településszerkezeti terv módosítása** a tárgyi beruházással kapcsolatban **nem szükséges**. A területhasználati változásokkal beépítésre szánt terület nem jön létre, így a biológiai aktivitásérték számítása, pótlása nem releváns.

2.4.2 Szabályozási terv:

A hatályos belterületi szabályozási tervet a beruházás kapcsán nem kell módosítani, a meglévő szabályozási szélességek és övezeti besorolás megfelelők az út elhelyezésére.

A hatályos külterületi szabályozási terv a tervezett utat alapvetően a Körösladány felé vezető mezőgazdasági út helyén vezeti. A meglévő dűlőút többnyire három kataszteri egységből tevődik össze, mintegy 35-40 méter összes szélességben, ezek:

- 0226/39 hrsz-ú önkormányzati tulajdonú "út"
- 0245 hrsz-ú állami tulajdonú "országos közút"
- 0264/36 hrsz-ú önkormányzati tulajdonú "út".

A tervezett létesítmények nagyobb hányada elfér a fenti területen, azonban, elsősorban az úttól délre, az íveknél és útcsatlakozásoknál nagyobb területet vesznek igénybe, nem közterületi státusú földrészleteket érintve. A fentiek miatt a szabályozási vonalak kisebb módosítása, pontosítása elkerülhetetlen. Kezeleni kell továbbá a kataszteri térkép térbeli adatai és a valós geodéziai állapot különbségéből adódó eltéréseket is. Mindezeket túl 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, autótűt) esetén 60 m,

b) főút esetén 40 m,

c) országos mellékút esetén 30 m,

d) helyi gyűjtőtűt esetén 22 m,

e) kiszolgálótűt esetén 12 m,

f) kiszolgálótűt 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 alapsabályzatáról 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 átereszt, 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, autótűt) esetén 60 méter,

b) főút esetén 40 méter,

c) országos mellékút esetén 30 méter,

d) helyi gyűjtőtűt esetén 22 méter,

e) kiszolgálótűt esetén 12 méter,

f) mezőgazdasági út esetén 6,00 méter,

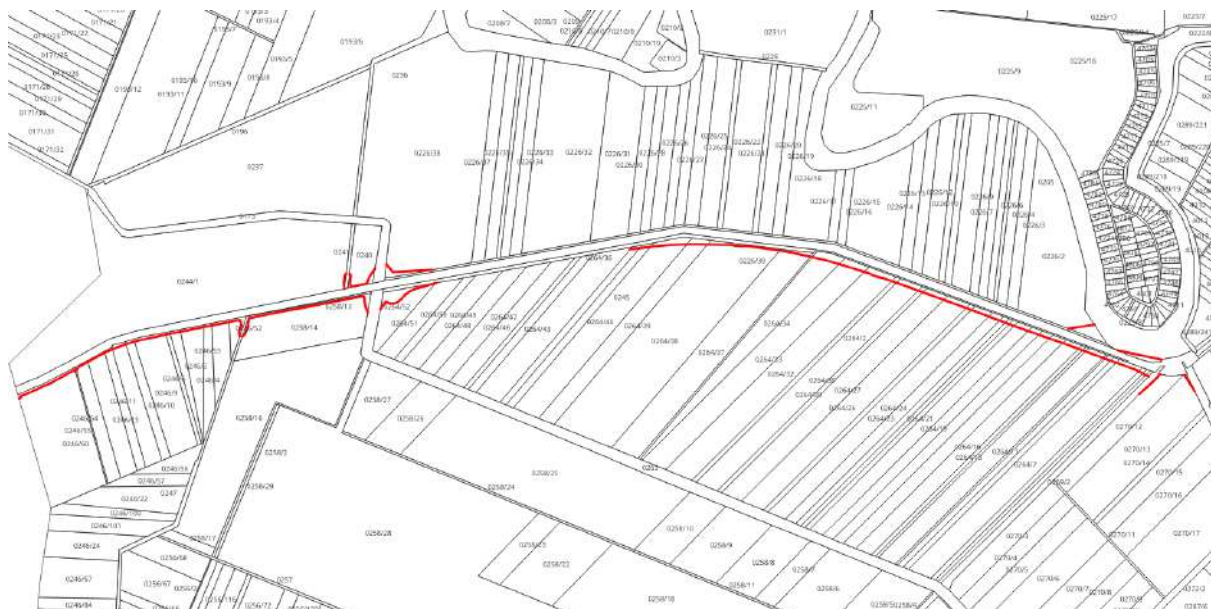
g) kerékpárút esetén 3,00 méter,
h) gyalogút esetén 3,00 méter.

(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.

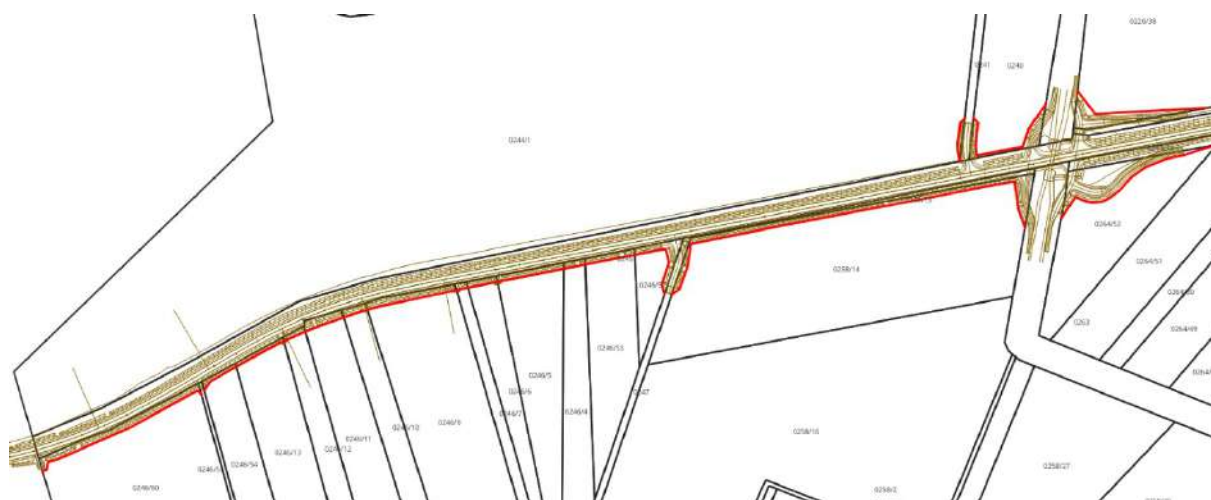
(4) A közlekedési terület méretén belül kell biztosítani a zöldfelületet, a gyalogközlekedést, valamint a közművek elhelyezését.

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.

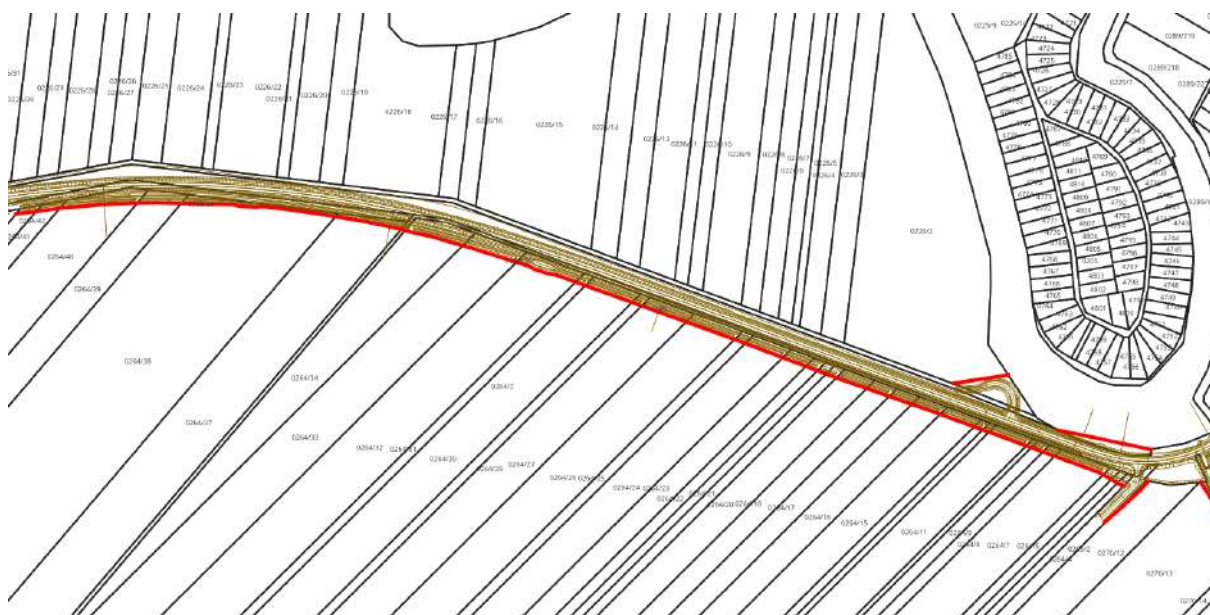
Az alábbi ábrák mutatják, hogy mely külterületi szakaszokon szükséges a szabályozási vonalak (közterület és nem közterület határa) módosítása a tervezett út elhelyezhetősége érdekében.



A módosítást igénylő szabályozási vonalak áttekintő térképe



A módosítást igénylő szabályozási vonalak és a tervezett létesítmények a nyugati szakaszon

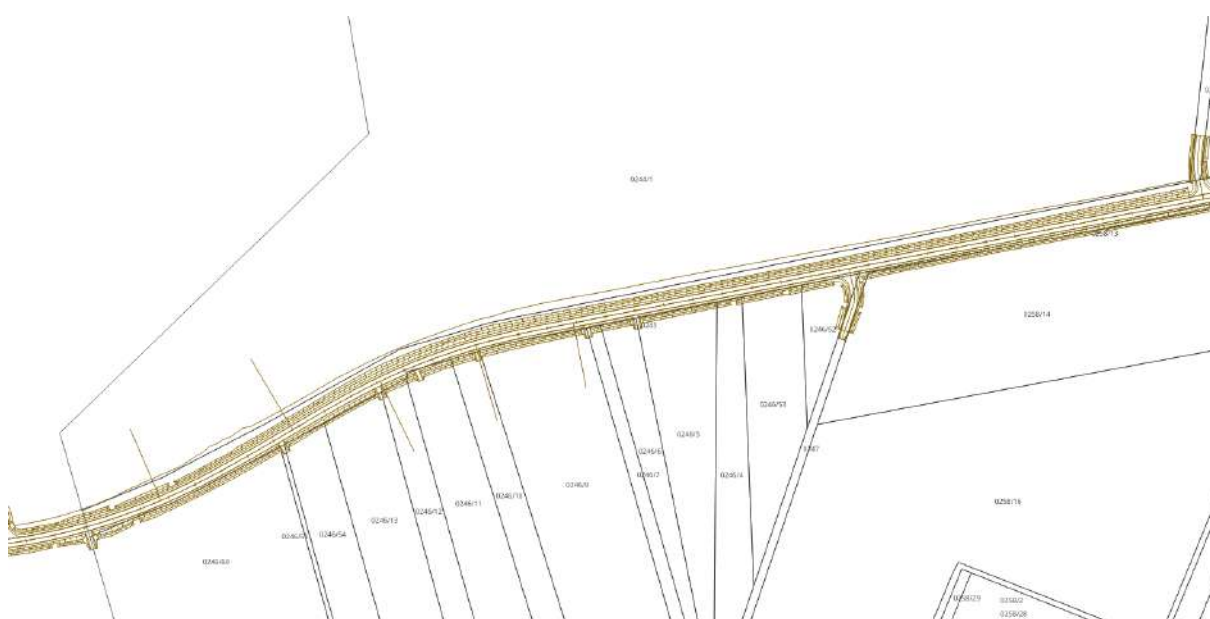


A módosítást igénylő szabályozási vonalak és a tervezett létesítmények a keleti szakaszon

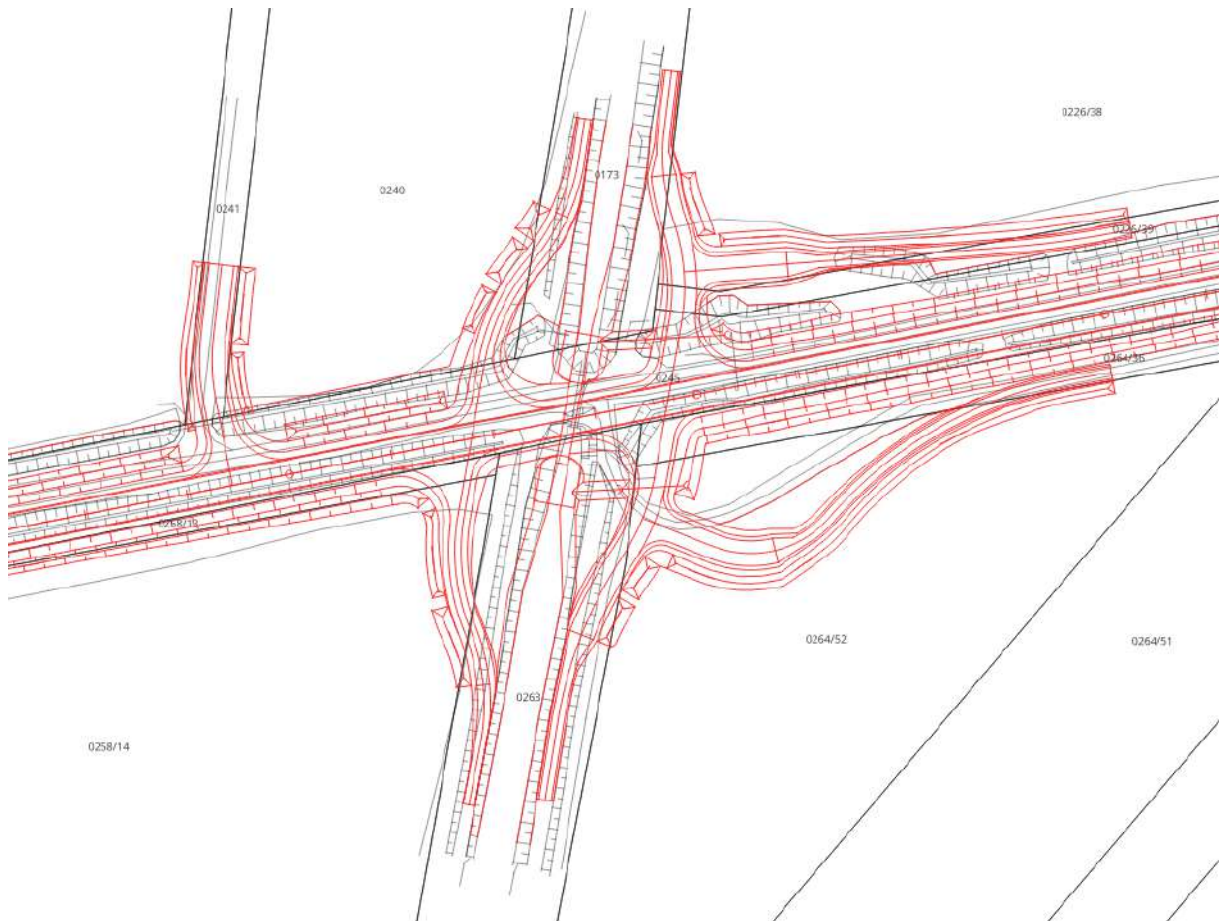
3. BEÉPÍTÉSI TERV

A tervezett beruházás az infrastruktúra fejlesztését szolgálja, magasépítési jellegű elemeket nem tartalmaz, ezért ebben az esetben klasszikus beépítési tervről nem beszélhetünk. A rendelkezésre álló rendkívül részletes útépitési tervek ezért a tervezett mélyépítési jellegű elemeket ábrázolják, így az útpályát, az azt kísérő árkokat, lehajtókat, a csomópontok kialakítását, illetve a belterületi szakaszokon a kétoldali járdákat. A szakági terveken szerepelnek a szükséges közműépítési, közműkiváltási munkák, illetve a kertépítészeti terveken a növényirtási és növénytelepítési feladatok.

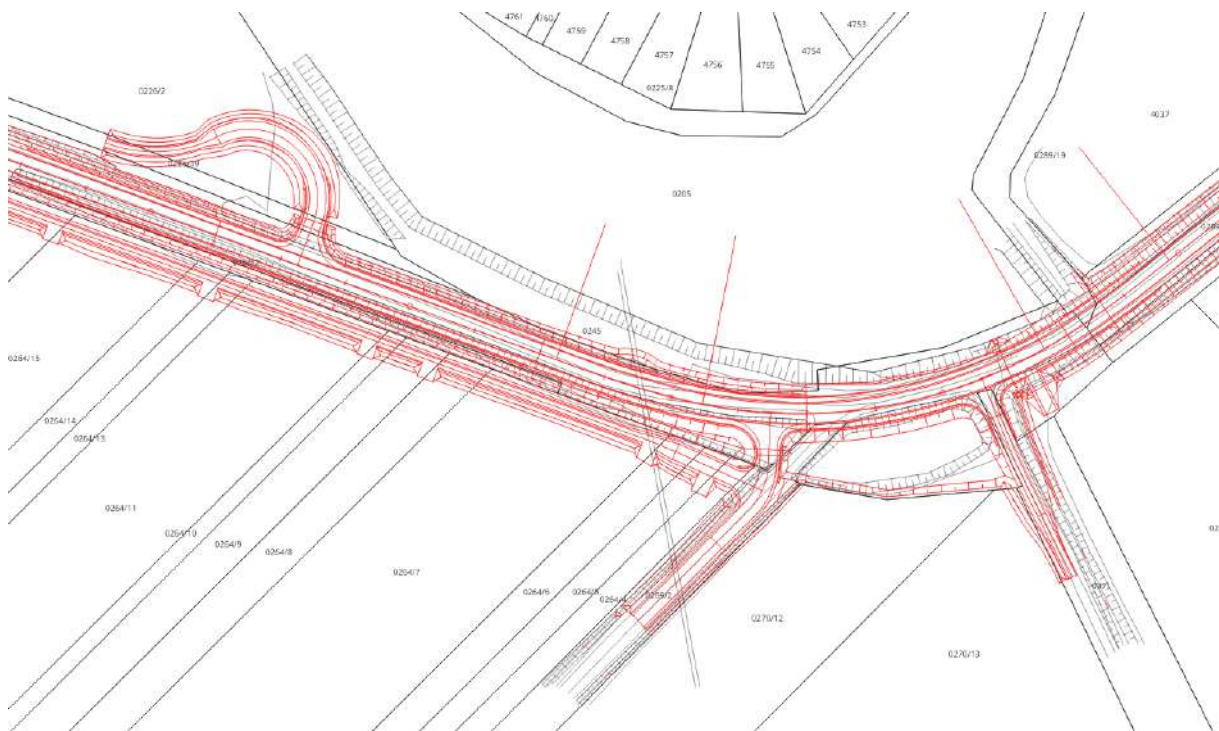
A tervezett fontosabb műszaki elemek elhelyezkedését az alábbi ábrák mutatják, nyugatról kelet felé, a tervezett út Vésztő közigazgatási területére történő belépésétől a végpont, a Kossuth Lajos utcai körforgalom felé haladva.



A tervezett út belépése az igazgatási területre



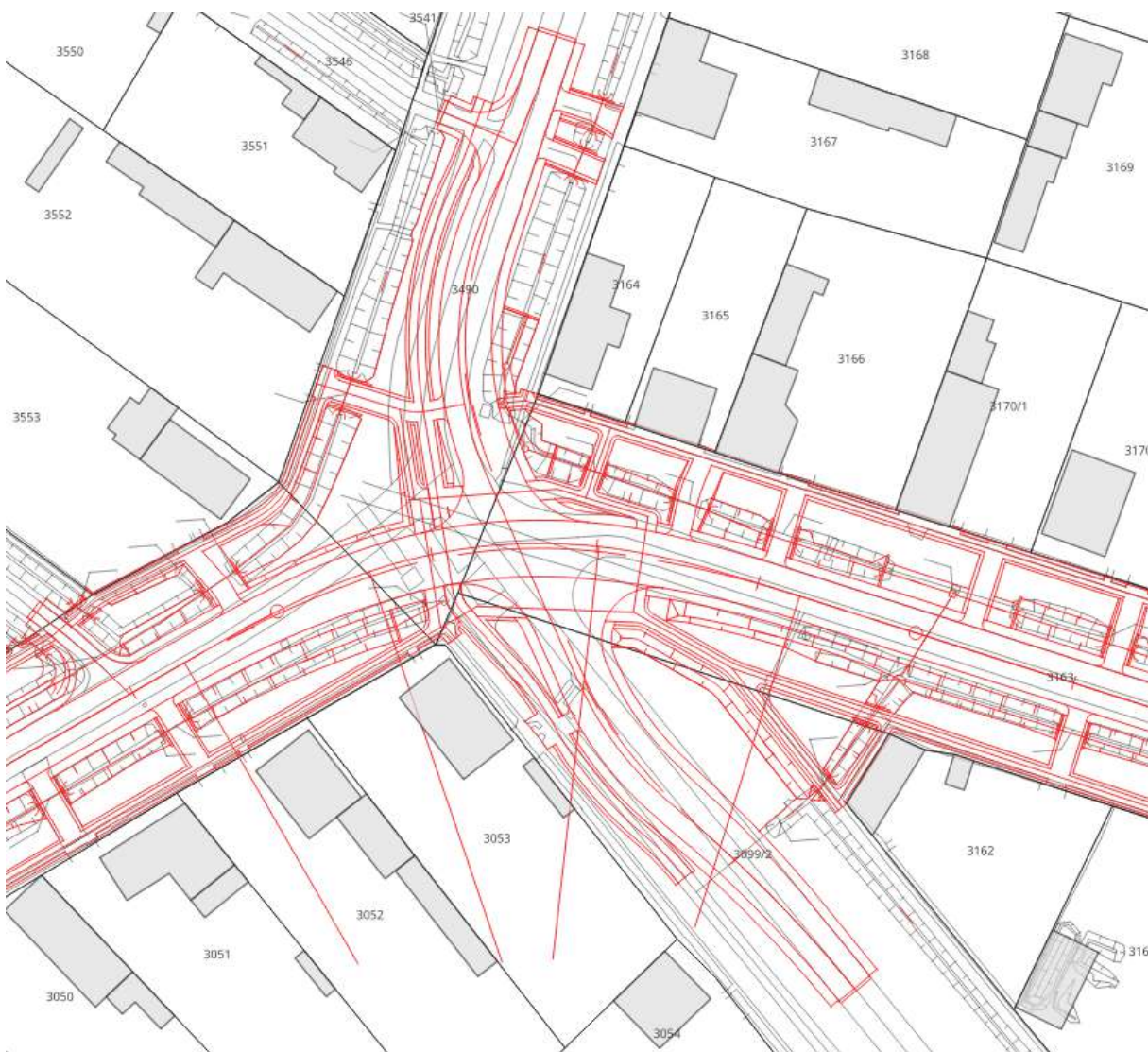
A Dióéri-főcsatorna tervezett hídja



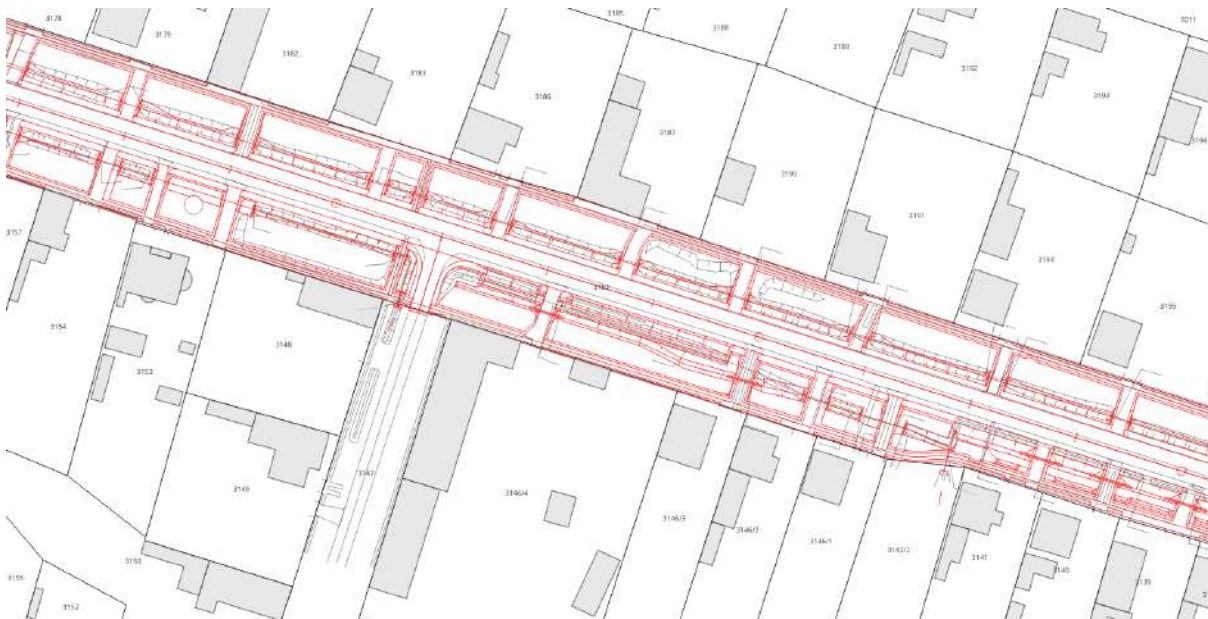
A tervezett út belépése a belterületre



Körösladányi út tervezett létesítményei



Körösladányi út-Batthyány-Bocskai-Kinizsi utca tervezett csomópontja



Bocskai utca tervezett kialakításának részlete az Iskola utcánál



A tervezett út végpontja a Kossuth Lajos utcai körforgalomnál

4. TÉRBELI KÖRNYEZETALAKÍTÁSI 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 környezetalakítás terv (látványterv) nem készült.