

TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

- Településrendezési szerződés megalapozásához -

*Köröstarcsa elkerülő út nyomvonalának tervezése, meglévő 47 sz. főút
négy nyomúsítása*



2025. augusztus

TARTALOMJEGYZÉK

1.	BEVEZETÉS	4
2.	A TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK, HATÁSTERÜLETÉNEK BEMUTATÁSA	7
2.1.	TERÜLET ELHELYEZKEDÉSE.....	7
2.2.	KÖZLEKEDÉS VIZSGÁLAT	8
2.3.	INFRASTRUKTURÁLIS ADOTTSÁGOK	9
2.4.	TERMÉSZET-, KÖRNYEZETVÉDELEM ÉS EGYÉB KORLÁTOZÁSOK VIZSGÁLATA	10
2.5.	TERÜLETHASZNÁLAT	15
3.	HATÁLYOS TERÜLET- ÉS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK	16
3.1.	HATÁLYOS TERÜLETFEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK	16
3.2.	Békés Megye Területfejlesztési Konceptiója 2021-2030.....	16
3.3.	HATÁLYOS TERÜLETRENDEZÉSI DOKUMENTUMOK	16
3.4.	KÖRÖSTARCSA TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA 2005	21
3.5.	HATÁLYOS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV	21
3.6.	HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT.....	23
4.	FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉS ÉS JAVASLAT BEMUTATÁSA	24
4.1	BEÉPÍTÉSI TERV	24
4.2.	SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ.....	33
4.	JAVASOLT BEÉPÍTÉS KÖRNYEZETI HATÁSAIT ÉS KÖVETELMÉNYEI	37
5.	MÓDOSÍTÁS VÁRHATÓ HATÁSAI	40

MEGBÍZÓ ÉS KÖZLEKEDÉSTERVEZŐ:



Pannonway Építő Kft.
8900 Zalaegerszeg, Batsányi J. u. 9.



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

TERVEZŐK:

Településtervezés:

Poltrade Bt.
1096 Budapest, Telepy u. 23.

Mohácsi Katalin

Mohácsi Katalin
okl. településmérnök, településtervező
TT01-6108
1096 Budapest, Telepy u. 23.
mohacsi@uld.hu

Főépítész:

Pap Ádám
okl. építész
építész vezető tervező - É/1 06 0094
településrendezési vezető tervező - TT1 06 0094
műemléki szakértő - műemléki érték dokumentálása - 21-0221

FELHASZNÁLT ANYAGOK:

Engedélyezési terv Műszaki leírása a Berettyóújfalu – Békéscsaba közötti 2x2 sávú közúti kapcsolat engedélyezési és kiviteli terveinek készítése 4 részben, 2. rész: Köröstarcsa elkerülő út engedélyezési és kiviteli tervének elkészítése (UTIBER KFT. és a Pannonway Kft. konzorciuma)

1. BEVEZETÉS

Az Építési és Közlekedési Minisztérium (továbbiakban: Megrendelő), mint ajánlatkérő 2023. október 25. napján, 2023/S 206-648344 azonosítószámon uniós közbeszerzési eljárást indított „Berettyóújfalu - Békéscsaba közötti 2x2 sávós közúti kapcsolat engedélyezési- és kiviteli terveinek készítése 4 részben:

1. rész: Körösladány elkerülő út engedélyezési- és kiviteli tervének elkészítése (K047.27)
2. rész: Köröstarcsa elkerülő út engedélyezési- és kiviteli tervének elkészítése (K047.28)
3. rész: Mezőberény elkerülő út engedélyezési- és kiviteli tervének elkészítése (K047.21)
4. rész: Mezőberény - Békéscsaba közötti szakasz engedélyezési és kiviteli tervének elkészítése (K047.29)” tárgyban.

UTIBER Közúti Beruházó Kft. és Pannonway Kft. alkotta UP Konzorcium (továbbiakban: Tervező), mint ajánlattevő a tárgyi közbeszerzési eljárásban a törvényes feltételeknek megfelelő érvényes ajánlatot nyújtott be, amely az eljárást megindító felhívás szerinti értékelési szempontok alapján a legjobb ár-érték arányú ajánlatként került kiválasztásra, a Megrendelő a Tervezőt hirdette ki az eljárás nyerteseként a 2. rész: Köröstarcsa elkerülő út vonatkozásában.

A tervezési szerződés 2024. október 02-án lépett hatályba.

„Berettyóújfalu - Békéscsaba közötti 2x2 sávós közúti kapcsolat engedélyezési- és kiviteli terveinek készítése 4 részben” című projekt az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. sz. mellékletének 1.2 Főutak, 1.2.154. pontja alapján nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházásnak minősül. A projekt előzményeként a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium 2017. október 5. napján kelt, KIFE/29015/2017-NFM iktatószámú elrendelése alapján NIF Zrt. (melynek jogutódja az Építési és Közlekedési Minisztérium) feladata volt a 47. sz. főút Szeged-Debrecen közötti szakaszának 2x2 sávós főúttá történő fejlesztésének előkészítése.

Az előkészítés döntéselőkészítő tanulmánnyal indult, majd a feltárt nyomvonalak alapján elkészített környezeti hatástanulmány benyújtásra került az illetékes Hatóságokhoz. A Berettyóújfalu-Békéscsaba szakaszt illetően két nyomvonal került kiválasztásra és mindkét nyomvonal kapcsán a környezetvédelmi engedély 2021. február 26. napján, HB/17-KTF/00093-99/2021 ügyiratszámom kiadásra került.

A hatályos környezetvédelmi engedély figyelembevételével a Berettyóújfalu-Békéscsaba közötti 2x2 sávós közúti kapcsolat előkészítésének folytatása szükséges kiviteli terv szintig, a környezeti hatástanulmány V. számú nyomvonala szerint.

A Köröstarcsa elkerülő út engedélyezési terveinek elkészítése és az építési engedély megszerzése, valamint a kiviteli tervdokumentáció elkészítése 2x2 sávós emelt sebességű főúti kialakítással, hozzávetőlegesen 4,5 km hosszon, valamint a 47. sz. főút 2x2 sávra való bővítése 4,4 km hosszon. A fent hivatkozott környezetvédelmi engedélyben szereplő csomópontok egy része szintbeni kialakítású, azonban a hatályos Útügyi Műszaki előírások alapján a csomópontok felülvizsgálandóak és a csomópontok miatti és/vagy egyéb műszaki módosítás esetén felmerülő környezetvédelmi dokumentumok elkészítése, valamint benyújtása hatósági eljárásra is Tervező feladatát képezi. Várható mennyiségek: 1 db különszintű csomópont, 2 db szintbeni csomópont, 1 db hídműtárgy a Kettős-Körös felett, oldalanként 1-1 tengelysúlymérő állomás, valamint 1 db kombinált vadátjáró.

Tervező feladata továbbá a 47. sz. főút állapotának felmérése és szükség szerinti felújításának tervezése, valamint a főút környezetében található lakóépületek és mezőgazdasági területeket megközelítését biztosító szervízutak szükség szerinti betervezése is. A fenti feladat elvégzéséhez szükséges Köröstarcsa hatályos településrendezési eszközeinek módosítása, melynek elvégzésére Köröstarcsa Önkormányzata településrendezési szerződést kíván kötni az UP Konzorciummal.

A településrendezési szerződésről a magyar építészetről szóló 2023. évi C. törvény 92. §-a rendelkezik. „92.§ (1) A települési önkormányzat egyes településfejlesztési vagy területrendezési célok megvalósítására településrendezési szerződést köthet az érintett telek tulajdonosával vagy a telken beruházni szándékozóval (a továbbiakban együtt: a cél megvalósítója), az e törvényben és a törvény végrehajtására kiadott kormányrendeletben foglaltak alapján. A településrendezési szerződés közigazgatási szerződésnek minősül. ...

(2) A településrendezési szerződés megkötése előtt a települési önkormányzat képviselő-testülete dönt a cél megvalósítója által benyújtott telepítési tanulmányterv elfogadhatóságáról, annak hiánytalan benyújtásától számított 30 napon belül. ...”

A szerződés tárgya elsődlegesen arra terjed ki, hogy a cél megvalósítója által készített telepítési tanulmányterv alapján Köröstarcsa Község Önkormányzata figyelembe vegye a fejlesztési célt és annak megvalósítása érdekében módosítsa a község településrendezési eszközeit.

A telepítési tanulmányterv jogi hátterét képezi többek között a 419/2021. (VII.15.) Kormányrendelet, amelynek 19. § szol a telepítési tanulmánytervről.

„19.§ (1) Telepítési tanulmánytervet kell készíteni a településrendezési szerződés megalapozásához...

(4) A telepítési tanulmányterv és a beépítési terv tartalmát az előkészíteni tervezett településrendezési szerződés típusa, a tervezési terület, a tervezési feladat és a tervezési cél alapján -a 7. melléklet figyelembevételével – az önkormányzati főépítész határozza meg olyan módon, hogy a 7. melléklet szerinti tartalmi elemek összevonhatók, elhagyhatók vagy kiegészíthetők. ...”

A tanulmányterv tartalmi követelményeinek meghatározásakor mind a 7.-melléklet, mind az önkormányzati főépítész tartalomra vonatkozó javaslata figyelembe lett véve.



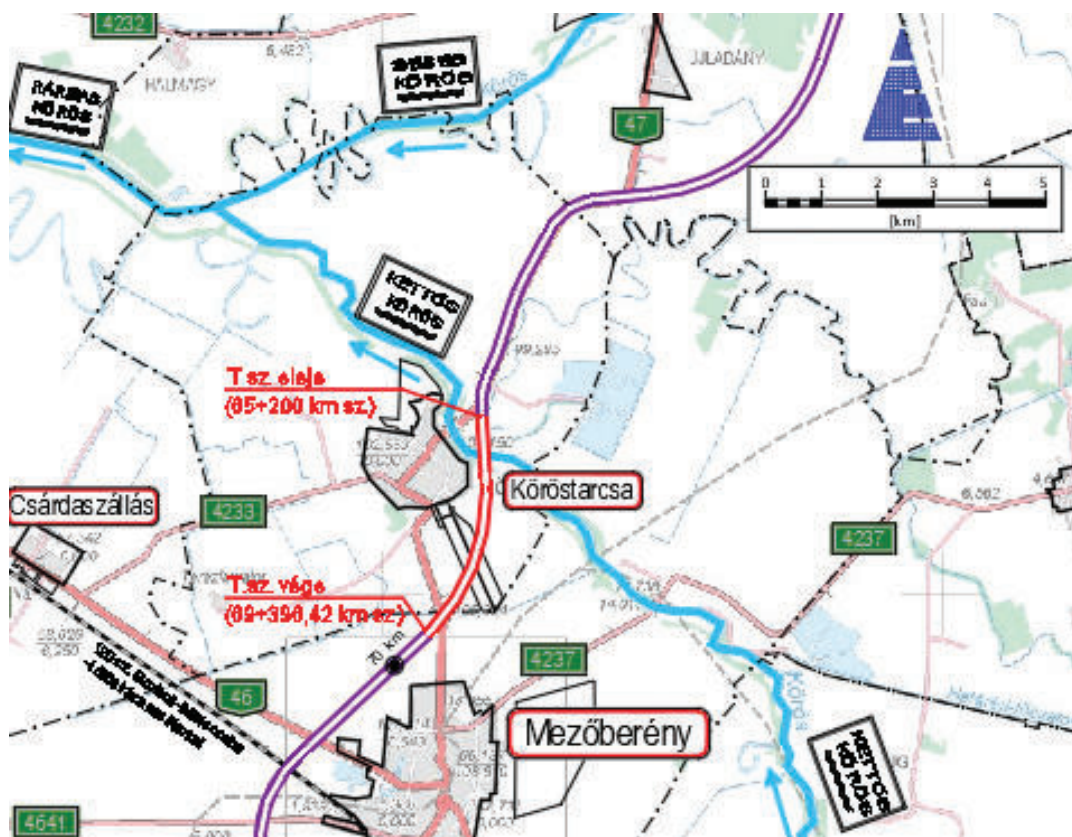
2. A TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK, HATÁSTERÜLETÉNEK BEMUTATÁSA

2.1. TERÜLET ELHELYEZKEDÉSE

Köröstarcsa község Békés megye középső részén, a Kettős-Körös bal partján fekszik, és mintegy 6280 hektáron 2175-en (KSH, 2024. 01. 01.) lakják. Békéscsabától közúton kb. 30 km-re É-ÉNy-ra helyezkedik el. A település Mezőberény és Körösladány és Csárdaszállás felől közelíthető meg műúton. Autóbusz közlekedése jó. Vasútja nincsen. A Kettős-Körös a település határán folyik át.

A 47-es főút köti össze Békéscsabán az M44-es főutat és Mezőberényen, Berettyóújfalun keresztül az M4 autópályával. A tervezett út a déli közigazgatási határon csatlakozva a 47-es főúthoz Köröstarcsa belterületét délen, az Új-kert településrészen, illetve keleten a Kettős- Körösön átkelve keleti irányból kerüli el.

Az elkerülővel Köröstarcsa település és Mezőberény város közigazgatási területét érintjük. A Köröstarcsa lakott területétől északra a négy nyomúsítást lezáró szintbeni csomópontot követően kezdődik az elkerülő szakasz, amely a települést keletről kerüli el. Az elkerülő szakasz kezdetén a tervezett út nyomvonala keresztezi a Kettős-Köröst és a hozzá kapcsolódó árvízvédelmi létesítményeket (töltéseket), majd egy jelentős terjedelmű mezőgazdasági területen halad keresztül. Az elkerülő szakasz közepe táján a táj jelleghez kapcsolódóan kis parcellájú zártkerti övezetet is keresztez, majd további mezőgazdasági területet keresztezve a település déli határánál éri el a Csárdaszállási-főcsatornát. A tervezési szakasz végén a meglévő 47 sz. főút keresztezésénél a településhatáron csatlakozik a Mezőberényt nyugatról elkerülő szakaszhoz.



2.2. KÖZLEKEDÉS VIZSGÁLAT

Köröstarcsa a megye középső részén helyezkedik el. Közúti közlekedés szempontjából kedvező helyen fekszik. A térség jelentős hálózati szerepű főútja a 47 sz. Debrecen - Szeged II. rendű főút É – D-i irányban kettészeli a települést, és így közvetlen kapcsolatot biztosít a közeli (Szeghalom, Békéscsaba) és a távolabbi (Szeged, Debrecen) városokkal. A 47 sz. főúton az M4 nyomvonalától Békéscsaba mintegy 90 km-re van. Forgalma ~ 5.700 E/N, a nagytávú ~9.000 E/N eléri a megfelelő szolgáltatási szint 90 %-át. A 47 sz. főút szabványos főúti keresztmetszetű külterületi szakaszok és jelentős hosszúságú belterületi szakaszok váltják egymást. Jelenleg a 47-es főút 2 x 1 forgalmi sáv kiépítettségű, burkolatának állapota változó, több helyen erősen leromlott állapotú szakaszokkal, síkvidéki jellegű vonalvezetéssel. Külterületen általában teljesíti a 90 km/h tervezési sebességhez szükséges paramétereket, azonban az átkelési szakaszokon szűk beépítésű szakaszok és kis sugarú ívek is találhatóak. Védőtávolsága az út tengelyétől 100-100 m. A főút hálózati szerepe, a belterület forgalma várhatóan lényegesen csökken az M 47-es gyorsforgalmi út kiépítésével.

47. sz. főút

A tervezett elkerülő nyomvonala 105,4km sz. térségében keresztezi a meglévő 47 sz. főutat. A főút ezen szakasza a meglévő keresztmetszeti kialakítás szerint 7,50 m burkolatszélességű, kétoldalt 1-1m széles padkakkal. Az út vízvezetése kétoldali nyílt árkos kialakítású, amelynek befogadója a Csárdaszállási főcsatorna. Az út vonalvezetése az érintett szakaszon Köröstarcsa irányából hosszú egyenes szakasszal kezdődik, majd a településhatárnál keresztezve a Csárdaszállási- főcsatornát egy rövid szakaszú jobbos ívvel töri meg az út, majd ezt követően ismét egy hosszabb egyenessel szakasszal folytatódik a főút egészen Mezőberény lakott területéig. A Csárdaszállási főcsatorna a főút egy meglévő 8m-e nyílású vb. híddal íveli át. A magassági vonalvezetés tekintetében az út vonalvezetése közel vízszintes, illeszkedik a meglévő domborzati viszonyokhoz.

4233 j. ök. út:

A Köröstarcsa – Csárdaszállás összekötő utat az elkerülő szakasz nem érinti, a meglévő a 47 sz. főút Köröstarcsa átkelési szakaszához kapcsolódik.

Országos főutak:

47. sz. Debrecen – Szeged másodrendű főút

Országos mellékutak (összekötő utak):

4233 j. Köröstarcsa – Csárdaszállás összekötő út

A közutak tervezési osztályba sorolása:

A 47-es számú II. rendű főút külterületi szakasza: K. IV. A.

Kerékpárutak: K. VIII., B. IX.

Kerékpáros-közlekedés

Az alföldi településekre jellemző nagy kerékpáros-forgalom itt is jelen van. A 47 sz. főúttal párhuzamosan halad, a főút bal oldalán oldalárokka elválasztva az **5 sz. országos kerékpáros útvonal**.

A kerékpáros forgalom 2023-as OKA adatok alapján nem jelentős, 11 kerékpár/nap, azonban a helyszínen elvégzett forgalomszámlálás szerint sokkal jelentősebb a kerékpárforgalom 90 j/nap. A meglévő kerékpárút szélessége ~ 2,00m, a kerékpárút érintett szakasza nem része az országos törzshálózatnak. A kerékpárút a Csárdaszállási-főcsatornát a 47. sz. főúttal közös műtárggyal keresztezi, a főút pályájától New Jersey elemmel elválasztva.

Kerékpárút:

1. sz. országos kerékpáros útvonal

Autóbusz-közlekedés

A település nagyságából adódóan helyi autóbuszjárat nincs, az igényeket a helyközi járatok látják el. A 47-es főúton haladó járatok vonzaskörzete a település nagy részét lefedi, gyengén ellátottnak minősülnek a Ny-i és a K-i szélső területek. Az autóbuszöblök kiépítettek. A tervezett nyomvonal két megállót érint: a Köröstarcsa, mezőgazdasági telep és a Köröstarcsa, Halastavi elágazást.

A beruházás eredményeként a főúton távolsági autóbuszforgalom megjelenésére lehet számítani, ugyanakkor a megállóhely vagy pihenőhely nem kerül kialakításra.

2.3. INFRASTRUKTURÁLIS ADOTTSÁGOK

Köröstarcsa közműhálózata teljesnek tekinthető, melyek a jelenlegi igényeknek megfelelően kielégítők.

A tervezett nyomvonal a jelenlegi infrastrukturális hálózat elemei közül az ivóvízhálózatot, a hírközlési hálózatot és a villamosenergia hálózatot érinti.

A település bel- és külterületének villamos energiaellátását a Mezőberény - Békés - Körösladány vonalon haladó 20 kV-os távvezeték biztosítja. Más rendeltetésű ill. 20 kV-nál nagyobb feszültségű hálózat a településen ill. közelében nem található.

A kisfeszültségű hálózatok alapvetően szabadvezetékekkel készültek, mindössze a transzformátor állomásoktól indul légkábel, de ezek csak néhány oszlopköz hosszúságúak. Az alkalmazott oszlopok: faoszlop betongyámon ill. vasbeton oszlopok. A szolgáltató a MVM Démász Áramhálózati Kft.

A 47-es főút mentén húzódik a vezetékes hírközlési hálózat, az országos (gerinc-) hálózat, amely üzemeltetője a D-Infrastruktúra és az Invitech InfraCo, valamint Mezőberény irányából Köröstarcsa belterülete felé vezető szakaszán a 47-es főútnak a V-Hálózat Távközlési Zrt.

A település ivóvízellátása a Közép-Békési Regionális Vízműrendszerről történik. A települési létesítmények Önkormányzati tulajdonban vannak, melyeket a ALFÖLDVÍZ Zrt. üzemelteti, kezeli, a felek között érvényben lévő Vagyonkezelési és Üzemeltetési Szerződés alapján. A település vízellátása rétegvízből történik. A külterületen található regionális vezeték néhány jellemző adatai:

Hossza: 8 927 méter

Átmérője: Köröstarcsa és Körösladány (Dévaványa úti Vízműtelep) között Ø 400 ac

Átadási pont: 1., 47. sz. főút mellett (056/1 hrsz.)

Köröstarcsa település a felszín alatti vizek minőségi védelmében a község belterülete, valamint külterületének többsége kevésbé érzékeny, a településtől ÉK-i és DNy-i irányba található kis kiterjedésű külterületi rész viszont érzékeny. A környék földtani és morfológiai adottságai miatt a területen a felszín alatti vizek talajvízként és belvízként jelennek meg. Köröstarcsa a fokozottan

érzékeny területhez tartozik, ahol az intézkedési határértéke CI-es. A talajvizek a felszín alatt 2,0-4,0 méterre helyezkedik el, mennyisége nem számottevő, viszont a Büngösd-ér körzetében a talajvíz 1,0-2,0 méter közötti szinten is megtalálható.

A Köröstarcsai közigazgatási külterület vízgazdálkodási feladatait a Körösi és Berettyói Vízgazdálkodási Társulatok, valamint a KÖR-KÖVIZIG látja el. A területen elöntések gyakorisága átlaga 10 évnél kevesebb.

Köröstarcsa község területén kiépített belvíztározó nincs. A belvíz visszatartására; holtágai, csatornái vannak igénybe véve.

A település közvetlenül a Kettős-Körös folyó mellett található, de ennek ellenére nem számít árvízveszélyes területnek. Az árvizek rendszerint a hóolvadással állnak kapcsolatban. A környék mélyen fekvő területeit a jelenleg is használatos, sűrű csatornahálózat mentesíti.

2.4. TERMÉSZET-, KÖRNYEZETVÉDELEM ÉS EGYÉB KORLÁTOZÁSOK VIZSGÁLATA

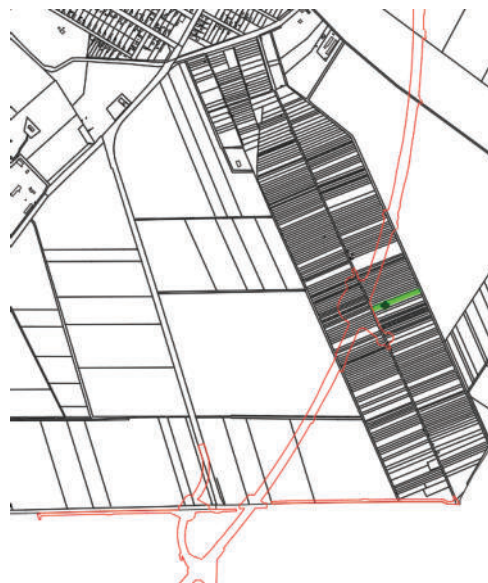
2.4.1. Természet-, környezetvédelem

A település teljes közigazgatási területe a **Körösök Völgye Natúrpark** része.



A tervezett nyomvonal **erdőkataszteri területeket** érint. A 022/1, 026 hrsz-ok part- vagy töltésvédelmi erdőt érint, amely a Natura 2000 hálózat része, de nem védett terület. Községi, illetve állami tulajdonú terület. A 038 hrsz-on magántulajdonú akácos faanyagtermelő kultúrerdő található. Nem védett terület. A 067/4, 067/3, 067/2, 067/1 helyrajzszámokon magántulajdonú mezővédő erdő található.

Exlege védett kunhalom található mindössze 55m-re a tervezett úttól a 2063 hrsz-en. A földtani építmények, régészeti, botanikai, tájképi, és kultúrtörténeti értéke is jelentős. A kunhalmok növényzete különösen védelemre szorul, hiszen számos növényfaj utolsó példányai találhatók itt, a mozaikszerűen megmaradt ősgyep maradványokon.



A tervezési területen található a Fekete-, Fehér- és Kettős-Körös **Natura 2000** területe (HUKM20012). A természetvédelmi kezeléséért felelős szerv a Körös-Maros Nemzeti Park Igazgatóság. A terület kezelési terve elkészült.



Ökofolyosó területén halad keresztül a tervezett út a Kettős- Körösön való átvezetésekor.

Érintett helyrajzszámok: 020/1, 022/2, 023, 025/5, 025/4, 026, 028/1

A tervezési terület **tájképvédelmi területen** halad át:



Fakadó vízzel veszélyeztetett terület



Vízjárta terület: A tervezett nyomvonal majdnem teljes nyomvonala vízjárta területen vezet.



Vízminőségvédelmi terület



2.4.2. Örökségvédelem

Régészet

A tervezett nyomvonal az adatszolgáltatás alapján a következő régészeti lelőhelyeket érinti:

Név:	Nyilv.i szám:	Lelelőhely típusa:	Lelelőhely kora:	Tervezéssel érintett hrsz:
Rekesz-hát, Büngösd-part II.	5575	településnyom (felszíni)	őskor, szakálhádi csoport, tiszai kultúra, bronzkor, gávai kultúra, szarmata, avar kor, Árpád-kor, késő középkor	0543/4, 0518
Újkert I.	5544	halom településnyom (felszíni)	szarmata, Árpád-kor	2073- 2057
Újkert II.	5545	településnyom (felszíni)	őskor, középkor	2243-2207, 2098-2077, 041
Mezőberényi út, Szabó-tanya	5583	településnyom (felszíni)	újkőkör, Körös-kultúra, szkíta, Árpád-kor, késő középkor	071
Bódis-major III.	5731			2313, 041, 2001, 039/2
Köröstarcsa – Újkert, Berényi határ, Köröstarcsa 2. lelőhely	5543	település	alföldi vonaldíszes kerámia, Körös-kultúra, tiszapolgári kultúra, római kor, gepida, avar kor	puffer-zónában
		halom	ismeretlen kor	
Köröstarcsa – Köröspart	Új lelőhely	telep	őskor, szarmata	50 m-es pufferzónán 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 tervezett beruházás földmunkái kis területen, de nyilvántartott tájképi jelentőségű régészeti lelőhelyet veszélyeztetnek (lelőhely neve: Köröstarcsa – Újkert I., nyilvántartási azonosítója: 5544), amelyet a Korm. R. 21. § (3) bekezdés alapján a földmunkával járó beruházással el kell kerülni. A Kötv. 13. § (1) bekezdése alapján a védetté nyilvánított régészeti lelőhelyeken nem lehet olyan tevékenységet folytatni, amely a lelőhelynek akár részleges állapotromlását eredményezheti. A lelőhely területén belül fekvő Farkas-halom megtalálható a KMNPI-Kunhalmok kataszterében is, mint jelentős halom. Az 1996. évi LIII. törvény 23. § (2) bekezdés értelmében – mint valamennyi „kunhalom” – védelem alatt áll. Az 1996. évi LIII. törvény 31. § alapján tilos a védett természeti terület állapotát (állagát) és jellegét a természetvédelmi célokkal ellentétesen megváltoztatni, ezért a lelőhelyen található halom elkerülése javasolt.

Világörökségi és világörökségi várományos területtel a vizsgált terület nem érintett.

Műemlék nincs a tervezési területen és műemléki környezettel sem érintett.

Köröstarcsa településképi védelméről szóló 22/2017. (XII. 29.) önkormányzati rendeletének 2.2. mellékletében, a településképi szempontból meghatározó területek jegyzékében nem szerepel a tervezett út területe.



1. ábra Érintett régészeti lelőhelyek azonosító számmal

2.5. TERÜLETHASZNÁLAT

Köröstarcsa régi magyar falu, Békés megye középső részén. A község természetföldrajzi szempontból az Alföld nagytajunk keleti részén, a Kettős-Körös bal partján, a Körösmenti sík területének hordalékkúpján fekszik. A közigazgatási terület vizekben gazdag alföldi tájon, részint a Körösmenti-sík, valamint a Békési-sík kistáj határán terül el. A felszín közeli üledékek nagy része ártéri iszap, agyag, néhol lösziszap és ártéri infúziós lösz borítja a területet.

A településszerkezetet északkeleti-északi oldalról behatárolják az élővízű Kettős-Körös és a mai nevén Paprév-zugi holtág, melynek valamikori élettere mentén alakult ki az alföldi településeket övező helyi kertség. A tiszai és körösi folyamszabályozások idején vízmentesített határban keletkezett termőföld többlet hatására agrártermelővé átalakult települési társadalom ma is jellemző. A táj végső képét a kiépített magas védgátrendszer, a XX. századi duzzasztógát létesítések következtében kialakult egyenletes vízmagasság és az ehhez alkalmazkodott természetes növényzet adja.

A tervezett nyomvonal Mezőberény határánál a Császárszállási töltésnél csatlakozik a 47-es főúthoz, illetve az Új-kerten keresztül éri el a Kettős-Köröst, majd azon áthaladva ismét csatlakozik a 47-es főúthoz. A nyomvonal túlnyomó többségben szántóterületeken halad, de az Új-kertenél érint, szőlő, gyümölcs és kert művelési ágú területeket. Az Új-kert mellett és a Kettős-Körös mentén érint erdő, illetve legelő besorolású ingatlanokat is.



3. HATÁLYOS TERÜLET- ÉS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK

3.1. HATÁLYOS TERÜLETFEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK

A területi szint vonatkozó fejlesztési dokumentuma az: **ORSZÁGOS FEJLESZTÉSI ÉS TERÜLETFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ (OFTK).**

A Konceptió Békés megyére megfogalmazott fejlesztési irányai között szerepel az infrastruktúra fejlesztése: a megközelíthetőség és a logisztikai feltételek javításával, a térségi kohézió erősítésével, minőségi környezet kialakítása mellett.

3.2. Békés Megye Területfejlesztési Konceptiója 2021-2030

A Konceptióban több helyen is megjelenik a 47-es főút fejlesztése. Mind az átfogó, mind a Stratégiai célok között megjelenik, mint a fenntartható, a megye jövedelemtermelő képességét javító horizontális gazdaságfejlesztés, munkahelyteremtés eszköze a fiatal népesség megtartása érdekében. A térségi felzárkóztatás kulcseleme a megyén belüli úthálózat területileg kiegyensúlyozott fejlesztése. Békés megye versenyképességének javítása érdekében fontos kapcsolni a megyét az országos közlekedési kapcsolatok fő áramába, az M44-es gyorsforgalmi út építésének folytatása, a Szegedet Békéscsaba érintésével Debrecennel összekötő 47-es főút négysávúvá fejlesztése.

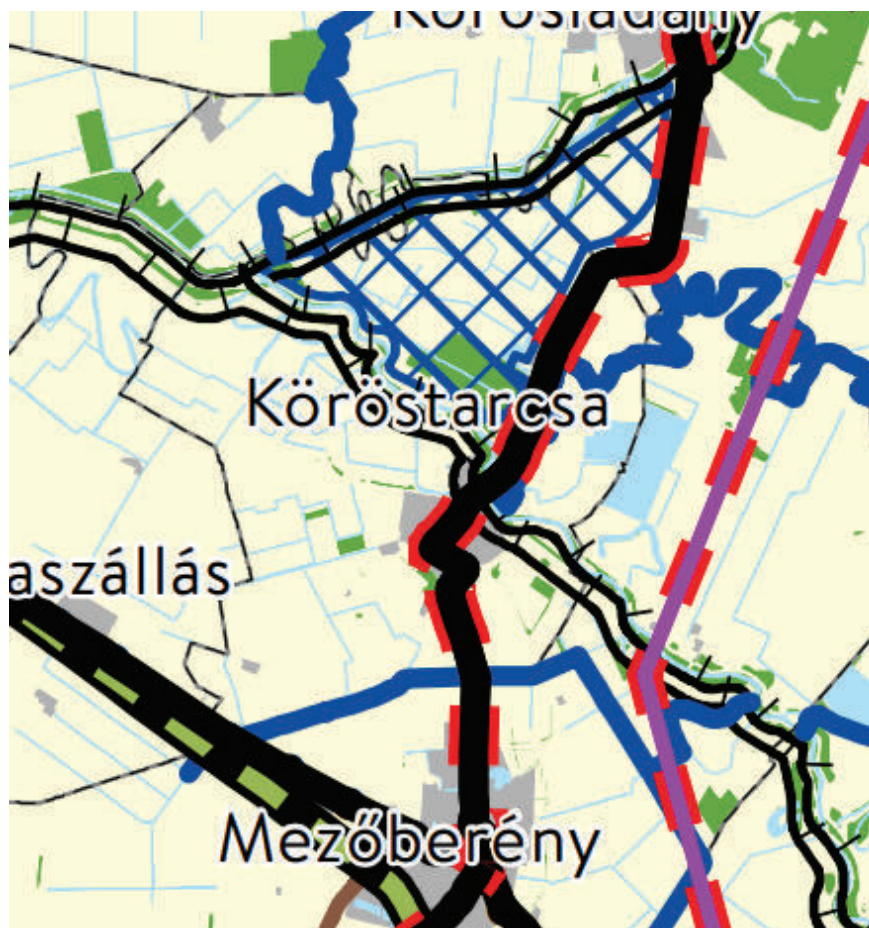
3.3. HATÁLYOS TERÜLETRENDEZÉSI DOKUMENTUMOK

A Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX tv. 14. § (1) bekezdése alapján az országos közlekedési infrastruktúra-hálózatok és a műszaki infrastruktúra egyedi építményeinek térbeli rendjét és az országos jelentőségű építmények elhelyezkedését a 2. melléklet, e térbeli rend szempontjából meghatározó települések felsorolását pedig a 4/1–4/6. melléklet tartalmazza.

Az országos közúthálózat távlati gyorsforgalmi és főúti elemei, valamint a fővárosi térszerkezetet meghatározó főutakat meghatározó 4/1. mellékletben (Az országos közúthálózat távlati gyorsforgalmi és főúti elemei, valamint a fővárosi térszerkezetet meghatározó főutak) a 2. Távlati kiemelt szolgáltatást nyújtó főutak táblázatában a 4. sorában R47 számmal jelöli „Berettyóújfalu térsége (M4) –Békéscsaba – Hódmezővásárhely – Szeged (M43)” valamint a 3. Távlati főutak táblázat 64. pontja tartalmazza a meglévő szakaszok között a „47. sz. főút: Debrecen (4. sz. főút) – Berettyóújfalu – Mezőberény – Békéscsaba – Hódmezővásárhely – Szeged között.”

A 47. számú főút Berettyóújfalu – Békéscsaba közötti 2x2 sávós közúti kapcsolat 1. és 2. szakasza tartalmazza a Köröstarcsai elkerülő út terveit is. A 47. számú főút Berettyóújfalu – Békéscsaba szakasz, mint országos műszaki infrastruktúra-hálózat eleme az Ország Szerkezeti Tervében szerepel.

Az **MaTrt. 17. § (2) bekezdése** alapján a 4/1–4/3. mellékletekben szereplő országos műszaki infrastruktúra-hálózatok elemeit és az egyedi építményeket az ott felsorolt, a térbeli rend szempontjából meghatározó települések közigazgatási területét – térség esetén a megjelölt település közigazgatási területét vagy annak 10 km-es körzetét – érintve, az országos, a kiemelt térségi és a vármegyei szerkezeti terv, valamint a településrendezési terv figyelembevételével, az engedélyezési eljárás során felmerülő ágazati szempontok és követelmények miatt szükséges korrekciókkal kell megvalósítani.



Békés Megyei Önkormányzat Közgyűlés Elnökének Békés megye területrendezési tervéről szóló 6/2020 (VII.2.) önkormányzati rendelet (továbbiakban: BmTrt.) 1. melléklete tartalmazza **Békés megye szerkezeti tervét**. A BmTrt. 2. § (3) bekezdése alapján az országos és térségi jelentőségű műszaki infrastruktúrahálózatok és egyedi építmények térbeli rendjét Békés megye szerkezeti terve, a térbeli rend szempontjából meghatározó települések felsorolását a 3. melléklet tartalmazza.

A 3. melléklet 1.1.2. Távlati kiemelt szolgáltatást nyújtó főutak 3. sor „R 47 Berettyóújfalu térsége (M4) – Békéscsaba – (Hódmezővásárhely – Szeged (M43))” 1.1.3. Távlati főutak 1.1.3.1. Meglévő szakaszok táblázat 6. sora tartalmazza a 47. sz. főút (Debrecen (4.sz. főút)- Berettyóújfalu)- Mezőberény- Békéscsaba- (Hódmezővásárhely – Szeged) szakaszát.

Az 1.1.3.3. a meglévő főutak táblázat tervezett településelkerülő szakaszait tartalmazó felsorolásban Köröstarcsa nem szerepel. Köröstarcsát elkerülő tervezett nyomvonal Békés Vármegye Szerkezeti tervén részleteiben szerepel.



Az alábbi térségi övezetek érintik a tervezett út területét:

Ökológiai folyosó övezete:



Ökofolyosó területén halad keresztül a tervezett út a Kettős- Körösön való átvezetésekor.

Érintett helyrajzszámok: 020/1, 022/2, 023, 025/5, 025/4, 026, 028/1

26. § (1) Az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében csak olyan vármegyei területfelhasználási kategória és vármegyei övezet, valamint a településrendezési tervben csak olyan övezet és építési övezet jelölhető ki, amely az ökológiai hálózat magterülete és az ökológiai hálózat ökológiai folyosója természetes és természetközeli élőhelyeit és azok kapcsolatait nem károsítja.

(2) Az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében új beépítésre szánt terület nem jelölhető ki, kivéve, ha

- a) a települési területet az ökológiai hálózat ökológiai folyosó, vagy az ökológiai hálózat magterület és az ökológiai hálózat ökológiai folyosó körülzárja, továbbá
- b) a kijelölést más jogszabály nem tiltja.

(4) 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.

- Új beépítésre szánt terület nem kerül kijelölésre.
- A településen nincs magterület, így azok közötti kapcsolatot nem akadályozza. A Kettős-Körös fölött híd vezet át, így az ökológiai folyosót kevésbé érinti.

Erdők övezete



29. § Az erdők övezetébe tartozó területeket az adott településnek a településrendezési tervében legalább 95%-ban erdőterület övezetbe kell sorolnia.

Az MÁTrT-ben erdők övezetébe soroltak a 0481/2, 0489/4, 0515/27 hrsz-ok, amelyeket a tervezett kerékpárút érint. Itt a valóságban nincs erdő.

- A törvény szerint 539,12ha tartozik az erdők övezetébe Köröstarcsa területén. A tervezett nyomvonal által érintett erdők miatti eltérés 5,365ha, azaz 1%.

Tájképvédelmi terület övezete

9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet 4.§ (4) A tájképvédelmi terület övezetében 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.



Vízminőségvédelmi terület övezete 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet 5.§ (2) 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.

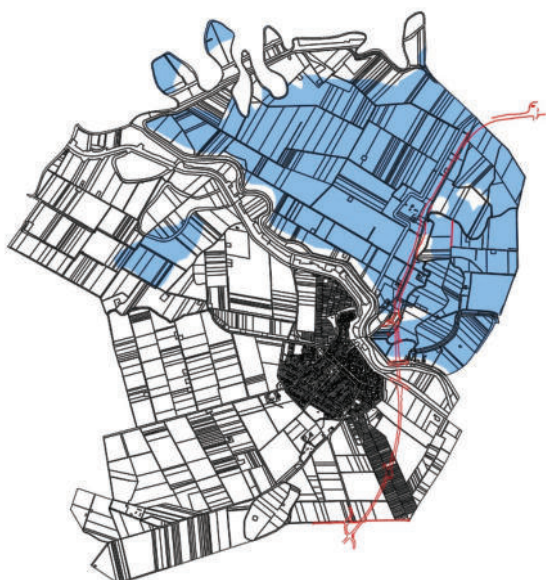
Nagyvízmeder övezete

MVM rendelet 6. § (1) A nagyvízi meder övezetében új beépítésre szánt terület nem jelölhető ki.

(2) A nagyvízi meder övezetében a településrendezési eszközökben, a jogszerűen kijelölt beépítésre szánt területen a helyi építési szabályzatnak megfelelően, a vízügyi igazgatási szerv hozzájárulásával lehet építési tevékenységet folytatni.

(3) A településrendezési eszköz módosítása esetén a vízügyi igazgatási szerv egyetértésével lehet új beépítésre szánt területet kijelölni.

- Új beépítésre szánt terület nem kerül kijelölésre.



Rendszeresen belvízjárta terület övezete

MVM rendelet 9. § (1) A rendszeresen belvízjárta terület övezetében új beépítésre szánt terület csak akkor jelölhető ki, ha ahhoz a működési területével érintett vízügyi igazgatási szerv a településrendezési eszközök egyeztetési eljárása során adott véleményében hozzájárul.

- Új beépítésre szánt terület nem kerül kijelölésre.

Kiemelt turisztikai terület övezete

Békés Megyei Önkormányzat Közgyűlés Elnökének 6/2020.(VII. 2.) önkormányzati rendelete Békés megye területrendezési tervéről

5. § (1) A 3. § (3) bekezdés d) pontja db) alpontja szerinti kiemelt turisztikai terület övezetével érintett települések településfejlesztési koncepciója, integrált településfejlesztési stratégiája és településrendezési eszközei készítésének során, ezen dokumentumok tartalmi követelményeiről rendelkező magasabb szintű jogszabályok szabta kereteken belül

a) fokozottan figyelembe kell venni a turisztika fejlesztésének térségi szempontjait,
b) a település és térsége adottságaira tekintettel vizsgálni szükséges:

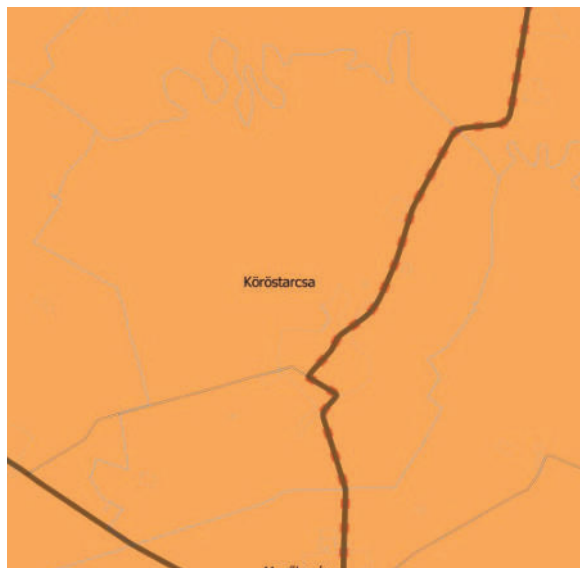
ba) a településnek a megye turisztikai kínálatában betöltött szerepe erősítésének,

bb) a település turisztikai célú látogathatósága javításának, a látogatószám növelésének,

bd) a település turisztikai kínálata fejlesztésének, bővítésének lehetőségeit.

(2) Törekedni kell a terület igénybevételel járó turisztikai fejlesztések településrendezési feltételeinek települési és térségi szinten összehangolt megteremtésére.

(3) 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.



3.4. KÖRÖSTARCSA TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA 2005

A 2005-ös koncepcióban szerepel az infrastruktúra fejlesztése, de az még nem erre az útszakaszra vonatkozik, de az általános fejlesztési igény ma is érvényes:

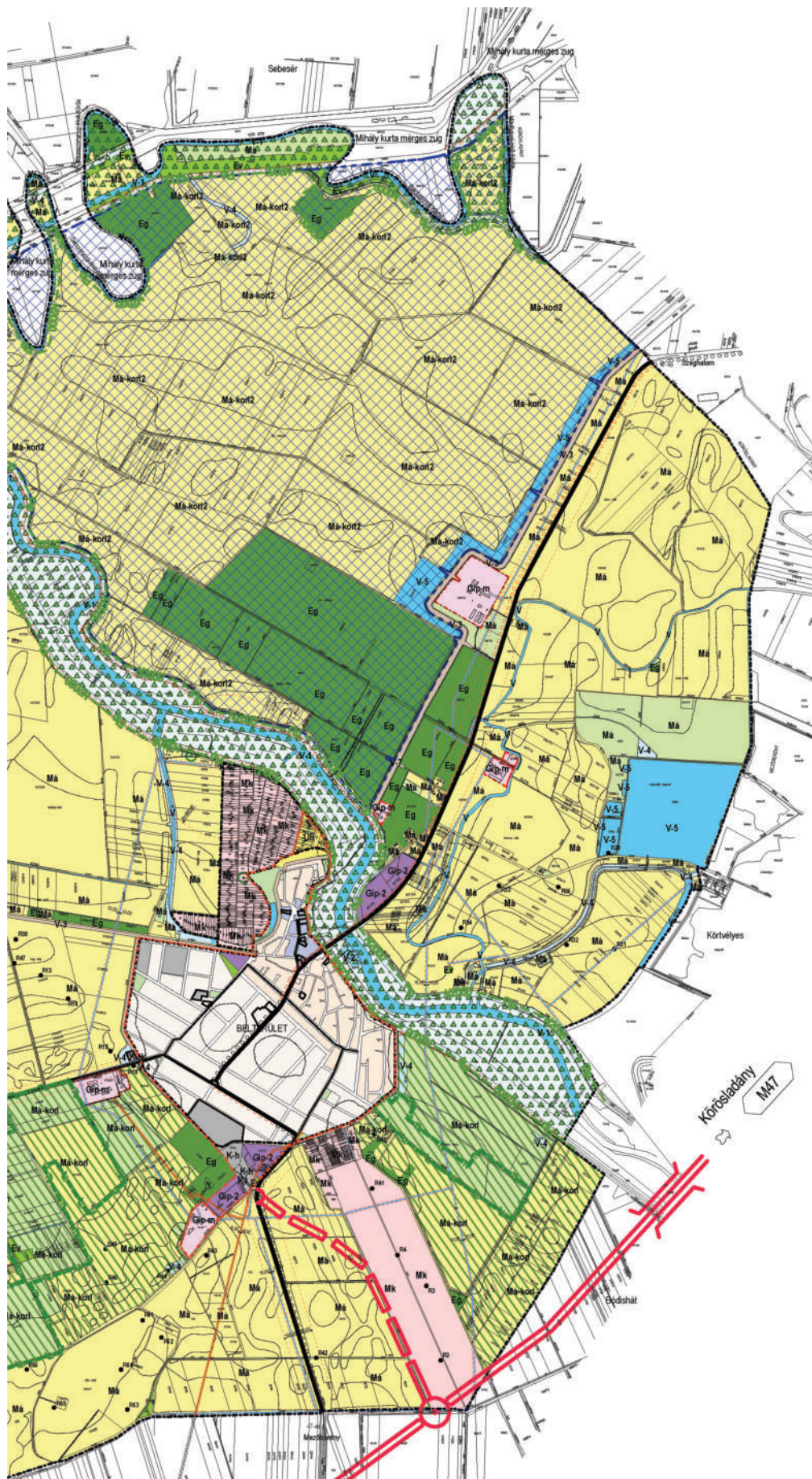
„A település megyén, illetve országon belüli integrációjához, a hosszú távú fejlődés biztosításához elengedhetetlen a közlekedés feltételeinek, térségi szinten pedig a település elérhetőségének javítása. A Békés Megyei Területrendezési Tervben meghatározottak alapján, a Köröstarcsát érintő fejlesztések az alábbiak:

- A Kelet-Magyarország és Dél-alföld közötti kapcsolatot szolgáló M47 gyorsforgalmi Köröstarcsa belterületét K-ről elkerülve, új nyomvonalon épülne. A gyorsforgalmi út kiépítésével a 47. főút, összhangban az OTRT-ben leírtakkal, a jövőben is főút szerepkört fog betölteni, de lényegesen lecsökkent forgalommal.
- Csárdaszállást Köröstarcsával összekötő út felújítása
- A Kettős-Koroson térségi jelentőségű közúti híd építése (M47)
- Kiépítendő országos és térségi jelentőségű kerekpár utak:
- a 47. sz. főút mentén, ill. azzal közel párhuzamosan Körösladány- Köröstarcsa között”

3.5. HATÁLYOS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV

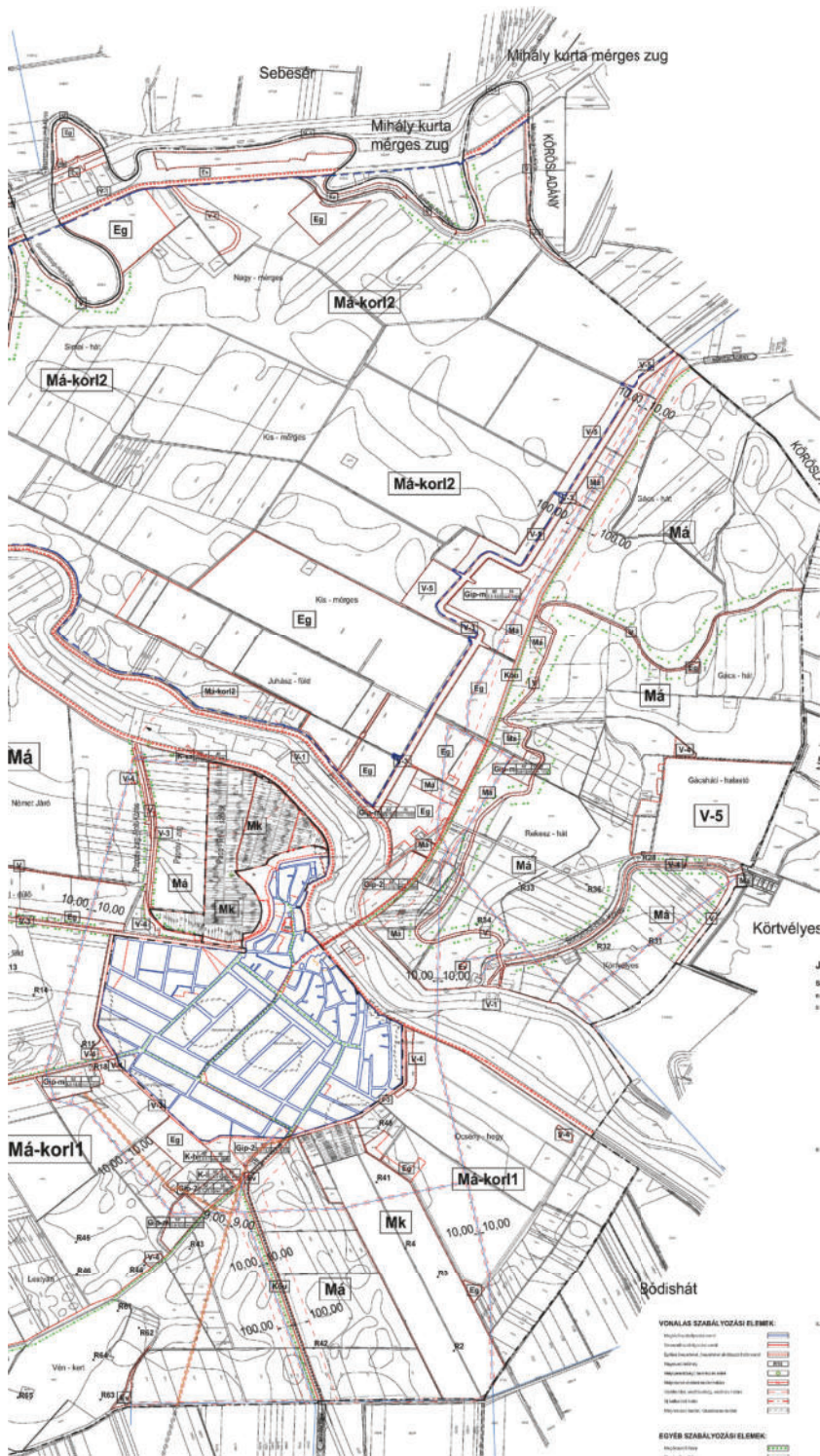
Köröstarcsa Község Képviselő-testülete a 7/2024. (I. 25.) számú Képviselő-testületi határozattal módosította a település településszerkezeti tervét (TSZT). A TSZT jelöli a tervezett II. rendű főutat, de a

most tervezett nyomvonal ettől eltér, így a TSZT módosítása is szükséges a vonalas elem tekintetében.



3.6. HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT

A 11/2007. (VI.08) sz. rendelettel elfogadott Helyi Építési Szabályzata két alkalommal került módosításra: a 21/2015. (XII. 15.) sz. és az 1/2024. (I. 26.) sz. rendelettel. A külterületi Szabályozási tervlapján nem szerepel a tervezett elkerülő út. A tervezett út általános mezőgazdasági övezetet (szántó, gyep), mezőgazdasági kertek övezetét, korlátozott mezőgazdasági hasznosítású övezetet (szántó, gyep) és folyómeder vízgazdálkodás övezetét (folyó hullámtere vízgazdálkodási övezet, folyó hullámtere vízgazdálkodási övezet (természetvédelem alatt), folyó árvédelmi töltése vízgazdálkodás övezet) érinti. A szabályozási terv módosítása szükséges.



4. FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉS ÉS JAVASLAT BEMUTATÁSA

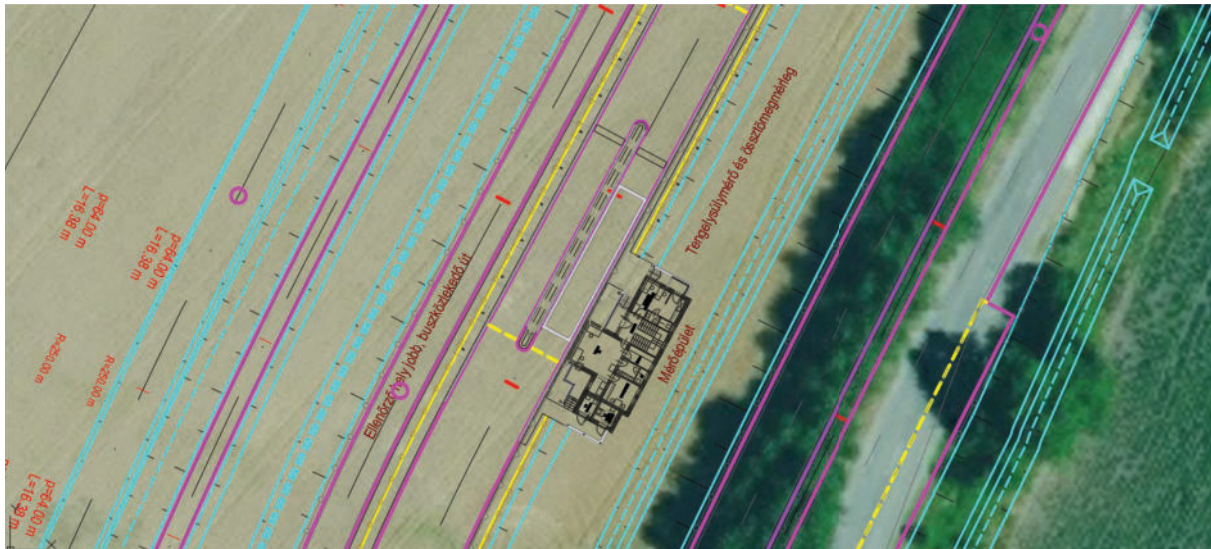
Építés célja a főút forgalmának magasabb színvonalú és emelt sebességű lebonyolítása, mellyel a lakott területek közötti eljutási idő jelentősen lecsökken. Ezzel együtt kedvező hatásként jelentkezik a meglévő, várost érintő nyomvonal kiváltása, az ott lakók tehermentesítése a fogalomból adódó kedvezőtlen környezeti hatások (zaj-, por-, levegőszennyezés, stb...) alól. A forgalom átrendeződés ugyanakkor a javítja a közlekedésbiztonságot, várhatóan csökken a balesetek száma, elkerülve a halálozással járó baleseteket.

4.1 BEÉPÍTÉSI TERV

Az úttervezés során klasszikus beépítési tervről nem beszélhetünk, így az alábbiakban a tervezéssel érintett utak vonalvezetését mutatjuk be.

A tervezett út 20 méteres koronaszélességgel, irányonként két 3.50 m széles forgalmi sávval és 3.00 m széles középső elválasztósávval került kialakításra. A padka szélessége 1.50 m. Az úton üzemi sáv nem létesül, a műszaki hibás járművek részére megfelelő kiosztással leálló öblök lettek kialakítva. A szakaszon szintbeni csomópontok, körforgalmak vannak, valamint oldalanként egy lassító és gyorsító sávokkal csatlakoztatott közúti ellenőrzőhely. Az úton a körforgalmak kivételével egyéb szintbeni csomópontok, közvetlen útcsatlakozások nincsenek. A szakasz tervezési sebessége $v_t = 90$ km/h, a csomópontok környezetét leszámítva $v_t = 110$ km/h sebességnek megfelelő paraméterekkel.

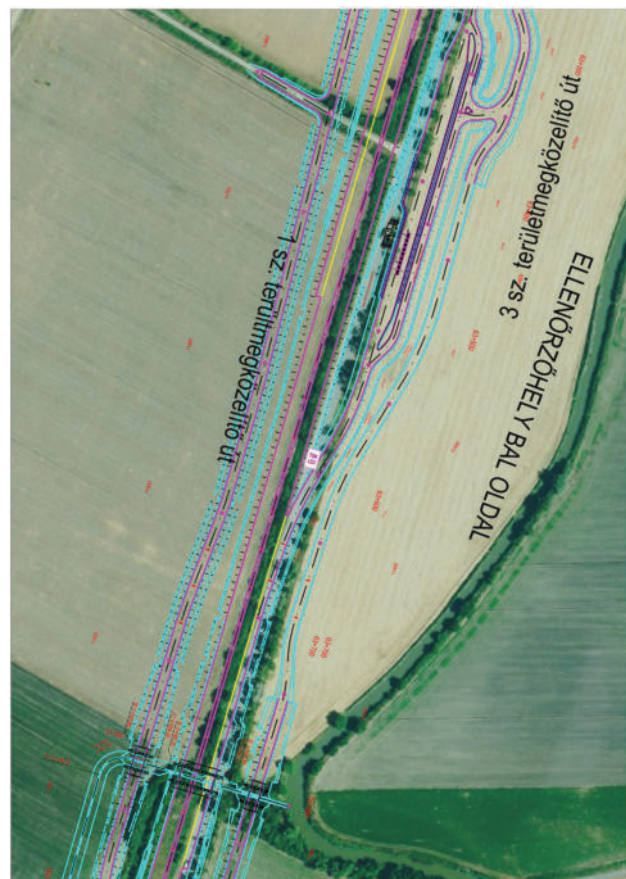
A szakasz elején, a csatlakozást követően kerül kialakításra a Körösladány dél forgalmi csomópont, ahol a tervezett 2x2 sávós főút a meglévő 47 sz. főúttal alkot szintbeni csomópontot. A csomópont típusa turbó körforgalom. A körforgalmat elhagyva a meglévő 47 sz. főút nyomvonalát felhasználva halad a tervezett 2x2 sávós főút, melynek meglévő bal íve az emelt sebesség miatt $R = 1000$ m ($p = 550$ m) sugarú ívvel korrekcióra kerül. A szakaszon a tervezett út a lehető legjobban igyekszik felhasználni a meglévő út nyomvonalát. Ez azonban kimerül a meglévő útterület felhasználásában és az idegen terület igénybevételének minimalizálásában. A meglévő 47 sz. főút burkolata teljesen elbontásra kerül. A tervezett 2x2 sávós út új földművön, új burkolattal létesül. Ezt követően déli irányban halad tovább a nyomvonal lekövetve a meglévő 47 sz. főút vonalvezetését. A 63 km sz. környezetében mindkét irányban elhelyezésre kerül 1-1 közúti ellenőrzőhely mérőállomással és a mérőépülettel. Az ellenőrzőhely gyorsító- és lassító sávokkal csatlakozik a főpályához. A lassító sáv 180 m, a gyorsító sáv 290 m hosszú. Az ellenőrzőhelyen beteretelt tehergépjárműveknek tengelysúlymérő berendezésen és össztömeg mérlegen (18 méter hosszú) kell keresztülhajtaniuk. A mérőhely létesítményei szükség esetén egy a mérőhelyi résztől K-szegélyes szigettel elválasztott szervízsávon megkerülhetők (Tengelysúlymérő berendezés a szervízsávon is elhelyezésre kerül.) A mérőberendezések környezetében a burkolat típusa beton, a többi helyen aszfalt. A mérőhely 0 százalékos hossz- és keresztesséssel lett kialakítva. Mindkét oldali mérőhelyen a hatósági szervek részére 1-1 mérőépület és az ellenőrzési terület fölé 1-1 védőtető lett elhelyezve. A mérőhely után parkolók kerültek kialakításra. A személygépjármű parkolóhelyek az ott dolgozók, a tehergépjármű várakozóhelyek az ügyintézés időszakára az ellenőrzés alá vont járművek részére létesültek. Az ellenőrzőhely területén közvilágítás is létesül.



Az ellenőrzőhelyek átmenő útjai mögött, attól elválasztva mindkét oldalon 1-1 buszközeledő út létesül. A buszok ugyanúgy a lassító- és gyorsító sávokon keresztül közlekednek, majd az ellenőrzőhelyet hátról megkerülve, az ahhoz alárendelt csomóponti geometriával csatlakozó út haladnak. A buszközeledő utak vonalvezetése $v_t = 30 \text{ km/h}$, az út elején és végén $R = 25$ méteres ívvel ráfordatva az ellenőrzőhelyek átmenő útjára. Buszöblök nem létesülnek, a buszok a "folyópálya" mentén kialakított peronnál állnak meg. A két oldal közötti kapcsolatot biztosítva egy gyalogos aluljáró (JK631 j. gyalogjárda és B11 j. műtárgy) is létesül, keresztezve a főpályát.

Mindkét oldalon a Buszközeledő úthoz egy-egy pontban összevontan egy útcsatlakozás/felhajtó csatlakozik. Ezeken a kapcsolatokon keresztül megoldott a környező mezőgazdasági létesítmények és területek elérése.

A 63+800 km sz.-ben a tervezett út nyomvonala keresztezi a III-1-es főcsatornát, a keresztezésnél új hídműtárgy (B12 j., B14 j. és B15 j. műtárgyak) létesül. A jelenlegi műtárgy elbontásra kerül.



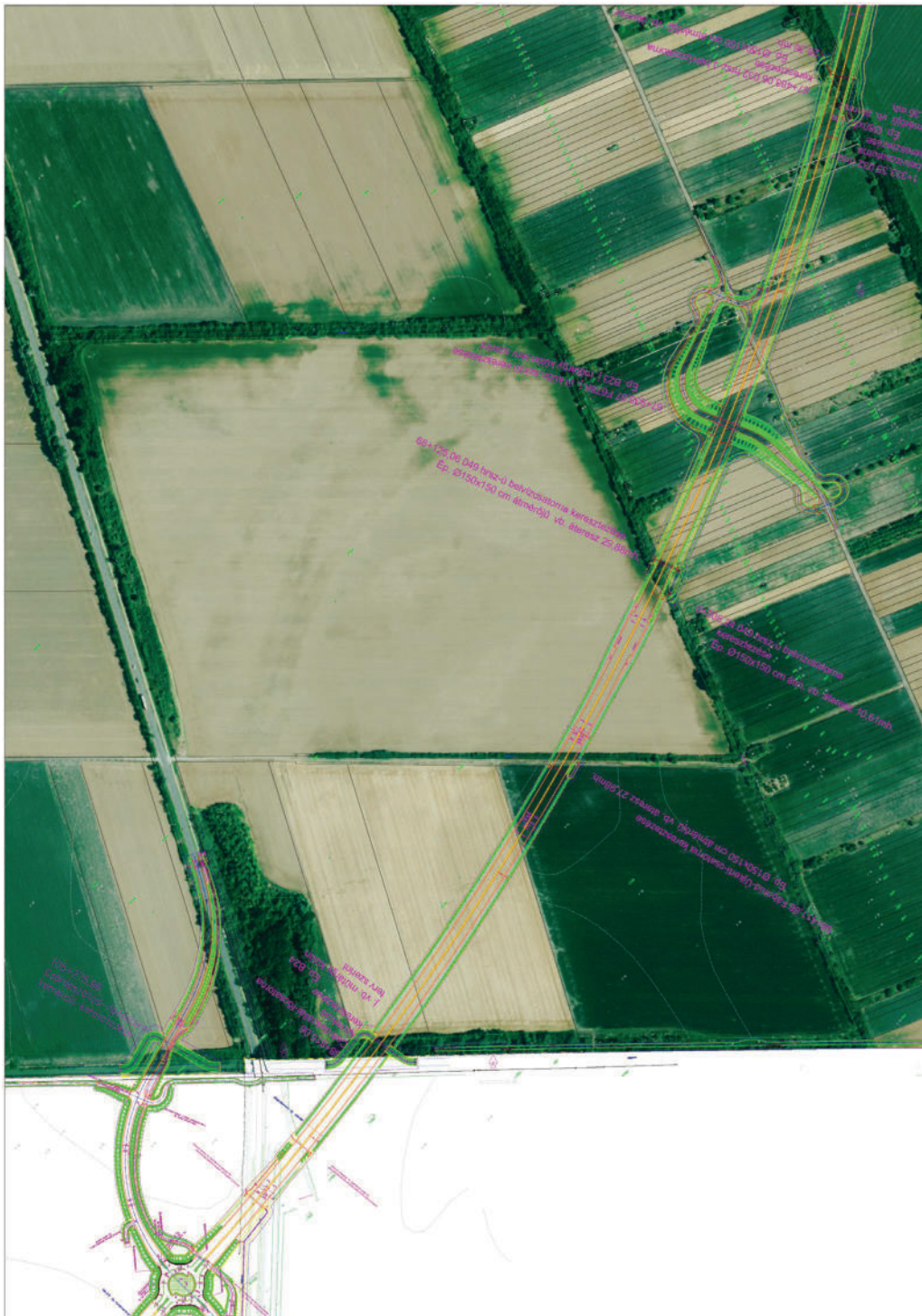
A tervezett főpályával párhuzamos szervizutak létesítése miatt a III-1 csatorna nyomvonala mederkorrekcióra kerül. Köröstarcsa környezetében a tervezett nyomvonal $R = 1000 \text{ m}$ ($p = 600 \text{ m}$) sugarú bal ívvel letér a meglévő 47 sz. főút nyomvonaláról. Ezt követően szintbeni csomópont (Köröstarcsa észak forgalmi csomópont) kerül létesítésre, ahova bekötésre kerül a meglévő 47 sz. főút korrekciója. A csomópont típusa turbó körforgalom. Kialakítását tekintve teljesen standardnak tekinthető. A körforgalom négy ágú, főiránya a 47 sz. főút 2x2 sávós szakasza (Észak-Dél), mellékirányban a 47 sz. főút korrekciója és egy területmegközelítő út (3 sz. területmegközelítő út)

csatlakozik a körpályához. Az ágak tengelyi közel merőlegesek egymásra. A körpálya két forgalmi sávossal. A főirányban a belépés és a kilépés két forgalmi sávossal, a mellékirányokban pedig egy forgalmi sávossal. Főirányból a külső sávon belépve az első és a második ágon, a belső sávon belépve a második és a harmadik ágon van lehetőség elhagyni a körforgalmat. Mellékirányból a körpálya külső sávjára belépve az első ágon, a körpálya belső sávjára belépve a második és a harmadik ágon van lehetőség elhagyni a körforgalmat. A forgalomterelő szigetek kialakításuk szerint párhuzamos szigetek, a körforgalomhoz történő csatlakozásoknál az épített geometria a forgalomtechnikához igazítva. A csomópontokhoz megvilágításra kerül, azonban a külterületi elhelyezkedés miatt nem kell fényátmenetet alkalmazni, elég a középszigeten elhelyezett oszlop. A csomóponttal összevontan közösségi közlekedési megállóhelyek (öbölben elhelyezett buszmegállók) is kialakításra kerültek. A megállóhelyek a körpálya utáni szakaszon öbölben kerültek elhelyezésre, egyik a 47. sz. főút 2x2 sávossal szakaszán észak felé kilépve a körpályáról, másik a 47. sz. főút korrekciós szakaszán, nyugat felé elhagyva a körpályát. A két buszmegálló összekötésére, a gyalogos és kerékpáros forgalom külön szinten történő vezetése érdekében a körforgalomtól északra egy gyalogos-kerékpáros aluljáró (3 sz. kerékpárút és B13 j. műtárgy) lett kialakítva. A korrekciós szakasz hossza ~435 m, teljes pályaszerkezet cserés kiépítéssel visszacsatlakozva a meglévő 47. sz. főúthoz, melyen délnyugat felé tovább haladva érhető el Köröstarcsa település.



A Hosszú ív végén keresztezi a főpálya a Csárdaszállási-főcsatorna korrekcióját, majd a 47 sz. főút meglévő korrekciós szakaszát turbó körforgalmú csomóponttal. A körforgalmú csomópontot követően az átmeneti ívben végződik a szakasz, ahol kapcsolódik a Mezőberényt elkerülő szakaszhoz.

Az elkerülő út a meglévő 47 sz. főút korrekciójával országos közúttal szintbeni csomópontot (69+182,32 km sz.) alkot. Szükség volt a meglévő 47 sz. főúttal párhuzamos kerékpárút korrekciójára is. A Csárdaszállási-főcsatorna korrekciójánál a kerékpárút közös műtárgyon történő átvezetés miatt közvetlenül a főúti korrekció mellé terelődik 2m-es távolsággal a burkolatszélek között, megszüntetve a két létesítmény közötti oldalárok kialakítását.



Köröstarcsa területén nem létesül pihenőhely. A tervezési szakaszon egy pihenőhely (Körösladány egyszerű pihenőhely) kerül kialakításra, a Körösladány dél körforgalmi csomópontához kapcsolódva. A pihenőhely típusát tekintve egyszerű pihenőhely, üzemanyagtöltő állomás vagy vendéglátóipari létesítmény a pihenőhelyen nem létesül.

A magassági vonalvezetés a helyi sík tájképet tükrözi, monoton egyhangúságát csak a Kettős-Körös keresztezés, illetve a tervezési szakasz végén tervezett turbó körforgalmú csp. töri meg. A belvizes jelleg és egyéb vízkivezetési megoldások szüksége révén az útpálya 1,5-2,0 m-re kiemelve halad a terepből.

A tervezési szakaszon az alábbi műtárgyak kerültek betervezésre (egy műtárgy pedig elbontásra kerül):

01 tervezési szakaszon lévő kisműtárgyak				
Jel	Megnevezés	Szabadnyílás [m]	Szélesség [m]	Szerkezet típus
B11	Kerékpárút felett tervezett híd a 47 sz. főút 2x2 sávós szakasz 63+139 kmsz-ben	4,00	33,63	monolit keret
B12	A III-1 jelű csatorna felett tervezett híd a 47 sz. főút 2x2 sávós szakasz 63+802 kmsz-ben	10,00	23,63	FP-37
B13	Kerékpárút felett tervezett híd a 47 sz. főút 2x2 sávós szakasz 64+963 kmsz-ben	4,50	24,03	monolit keret
B14	A III-1 jelű csatorna felett tervezett híd a 47 sz. főút csatlakozó nyomvonal 1+332 kmsz-ben	10,00	8,13	FP-37
B15	A III-1 jelű csatorna felett tervezett híd a Halastóhoz vezető út 1+232 kmsz-ben	10,00	8,13	FP-37
B16	A III-1 jelű csatorna felett lévő híd bontása a 47 sz. főút 99+291 kmsz-ben	6,00	12,00	FT

02 tervezési szakaszon lévő kisműtárgyak				
Jel	Megnevezés	Szabadnyílás [m]	Szélesség [m]	Szerkezet típus
B1	Kettős-Körös híd			
B21	A B658K j. szervízút felett tervezett híd a 47 sz. főút 2x2 sávós szakasz 65+751 kmsz-ben	11,24	32,98	ConSpan
B22	A B662K j. szervízút felett tervezett híd a 47 sz. főút 2x2 sávós szakasz 66+221 kmsz-ben	11,24	31,18	ConSpan
B23	A B678K j. szervízút átvezetés tervezett hídja a 47 sz. főút 2x2 sávós szakasz 67+935 kmsz-ben	36,60	6,63	FI-150
B24	A Csárdaszállási-csatorna korrekció felett tervezett híd a 47 sz. főút 2x2 sávós szakasz 68+795 kmsz-ben	11,00	20,13	FP-37
B25	Kerékpárút felett tervezett híd a 47 sz. főút 2x2 sávós szakasz 69+161 kmsz-ben	4,00	25,53	monolit keret

B26	A Csárdaszállási-csatorna korrekció felett tervezett híd a 47 sz. főút korrekció 105+275 kmsz-ben	9,01	14,68	ConSpan
B27	A Csárdaszállási-csatorna felett lévő híd bontása a 47 sz. főút 105+304 kmsz-ben	8,00	12,00	FT

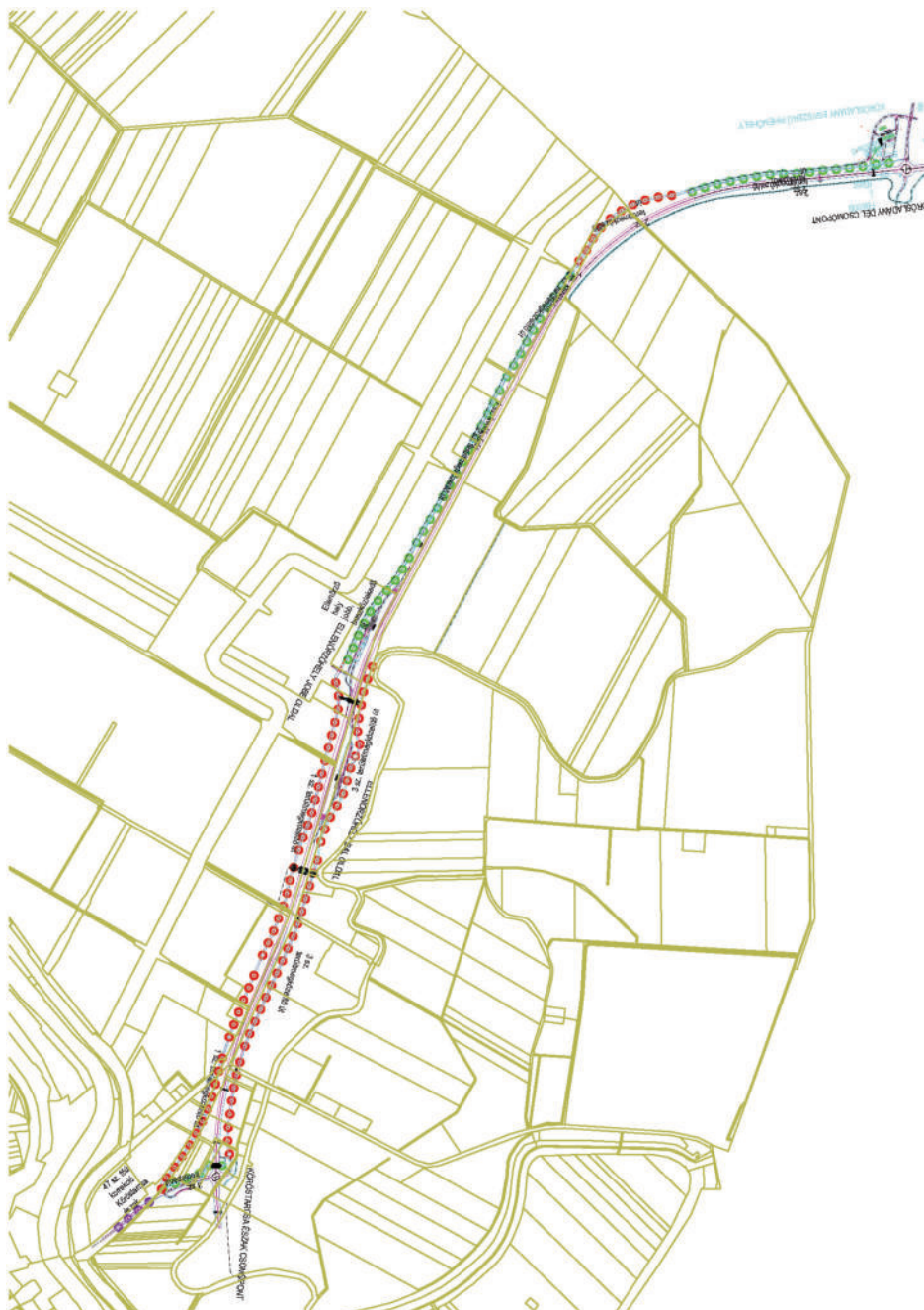
Gyalogos és kerékpáros infrastruktúra

A tervezett kerékpáros infrastruktúrát illetően az alap koncepció a következő volt: Alapesetben három külön földművön vezetett létesítmény épül egymás mellett. A 47-es sz. főút, új 2x2 sávós szakasza, melyen természetesen a kerékpárral való közlekedés tilos, egy aszfalt burkolattal ellátott 2x1 haladósávós kerékpárút és tőle árokka elválasztva egy stabilizált burkolattal (nem aszfalt burkolattal) ellátott területmegközelítő út. Költségek tekintetében racionálisabb egy aszfalt burkolattal ellátott kerékpárút tervezése az annak megfelelő keresztmetszettel és pályaszerkezettel, mint egy mezőgazdasági járművek számára is megfelelő és kerékpárosok számára is használható szilárd burkolatú út építése. És emellé a kerékpárút mellé külön földművön - megakadályozva a járművek kerékpárútra hajtását - egy stabilizált burkolatú út létesítése. (Előfordulnak a tervezési szakaszon közös szakaszok, de az alapkoncepció a fent leírt volt.)

Részleteiben ismertette a tervezett kerékpáros létesítményeket és a kerékpáros közlekedési lehetőségeket északról dél felé haladva:

A kerékpárosok kapnak egy összeköttetést a tervezett pihenőbe (Körösladány egyszerű pihenőhely), hogy a pihenőhelyen a számukra kialakított pihenő létesítményeket elérhessék és igénybe vehessék. A pihenőhely után délnyugat irányba tovább halad a kerékpárút és éri el Köröstarcsa területét. Majd a kerékpárút egy szakaszon rávezetésre kerül a kialakított területmegközelítő útra (2 sz. területmegközelítő út). A területmegközelítő út ezen a szakaszon aszfalt burkolatú, a visszamaradó 47 sz. főutat felhasználva került kialakításra. Az ~540 méteres közös szakasz után a kerékpárosok számára ismét önálló 2x1 haladó sávós kerékpárút (1 sz. kerékpárút) létesül, immár déli irányba haladva tovább. Majd egy szakaszon a kerékpárosok ismét a létesülő szilárd burkolatú területmegközelítő úton (1 sz. területmegközelítő út) haladnak. Ez a szakasz több, mint 2 km hosszú. A főpályán kialakított közúti ellenőrzőhelyeknél a két oldal közötti kapcsolatot biztosítva egy aluljáró (JK631 j. gyalogjárda és B11 j. műtárgy) is létesül, keresztezve a főpályát. Ezt az aluljárót a kerékpárosok is használhatják, biztosítva számukra az átjutást a főpálya keleti oldalára. A területmegközelítő úton haladva érik el a kerékpárosok a 47 sz. főút régi Köröstarcsa felé vezető szakaszát (47 sz. főút korrekció Köröstarcsa észak). Itt a kerékpárosokat ráterelve a régi meglévő útburkolatra, ismét irányhelyesen az úton közlekedhetnek tovább. Valamint kialakításra került egy útvonal (3 sz. kerékpárút), hogy a kerékpáros közlekedők a csomópont (Köröstarcsa észak csomópont) keleti oldalára is átjussanak egy aluljárón (B13 j. műtárgy) keresztül, ahol szükség esetén az ottani aszfalt burkolatú úton (3 sz. területmegközelítő út) haladhatnak tovább. Az aluljáró az itt kialakított két buszmegálló összekötésére, a gyalogos és kerékpáros forgalom külön szinten történő vezetése érdekében a körforgalomtól északra egy gyalogos-kerékpáros aluljáró lett kialakítva. Önálló 2x1 haladósávós kerékpárút megközelítőleg 2900 m hosszban létesül.

A helyszínrajzon zölddel ábrázoltuk a külön kerékpárutakat, a lilával a meglévő útburkolaton irányhelyesen, bordóval pedig, ahol aszfalt burkolatú területmegközelítő úton haladhatnak.



Az elkerülő út déli, Mezőberénnyel határos szakaszán a meglévő 47 sz. főúttal párhuzamos kerékpárút korrekciójára történik. A tervezett mezőberényi körforgalmi csomópontnál, a tervezett, meglévő 47 sz. főút korrekciós szakaszán készül kerékpárút, párhuzamosan a főpályát keresztező úttal. A főpályát külön szintben aluljáróval keresztezi a kerékpárút. A Csárdaszállási-főcsatorna korrekciójánál a kerékpárút közös műtárgyon történő átvezetés miatt közvetlenül a főúti korrekció mellé terelődik 2m-es távolsággal a burkolatszélek között, megszüntetve a két létesítmény közötti oldalárok kialakítását. A meglévő kerékpárút, a párhuzamos útburkolattal és a meglévő híddal elbontásra kerül. Zöld színnel ábrázoltuk a helyszínrajzon a kerékpárút Köröstarcsára eső szakaszát:

Közösségi közlekedés létesítményei

A tervezési szakaszon autóbusz megállóhelyek létesülnek a 47 sz. főút 2x2 sávós szakaszán kialakított jobb és bal oldali ellenőrzőhelyeken, illetve a Köröstarcsa észak forgalmi csomópontnál, a csomóponttal összevontan. A megállóhelyek a körpálya utáni szakaszon öbölben kerültek elhelyezésre, egyik a 47 sz. főút 2x2 sávós szakaszán észak fele kilépve a körpályáról, másik a 47. sz. főút korrekciós szakaszán, nyugat fele elhagyva a körpályát. A megállóhelyeknél minden esetben kiemelt szegélyes peronok létesülnek.

Út megnevezése	Szelvénytávolság [km sz.]	Oldal (szelvényezés szerint)	Kialakítás
Buszközlekedő út jobb (Közúti ellenőrzőhely jobb oldal) (47 sz. főút 2x2 sávós szakasz)	0+270.06 (63+033.24)	jobb (bal)	folyópályán
Buszközlekedő út bal (Közúti ellenőrzőhely bal oldal) (47 sz. főút 2x2 sávós szakasz)	0+211.04 (63+308.98)	bal	folyópályán
47 sz. főút 2x2 sávós szakasz	64+915.18	bal	öbölben
47 sz. főút korrekció (Köröstarcsa észak)	0+343.81	bal	öbölben

4.2. SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

Köröstarcsa Község Önkormányzati Képviselő-testületének sem a 7/2024. (I. 25.) számú Képviselő-testületi határozattal módosított település településszerkezeti terve, sem a 11/2007. (VI.08) sz. hatályos önkormányzati rendeletének mellékletét képező Szabályozási terve nem tartalmazza az elkerülő út nyomvonalát, a szabályozási terv a 47 sz. meglévő főúttal alkotott csomópontjára sem tesz utalást. A tervezett fejlesztés kapcsán a nyomvonal teljes hosszán szükséges a rendezési tervek módosítása:

A településszerkezeti terven a módosítás beépítésre nem szánt területeket érint. Nem kerül új beépítésre szánt terület kijelölésre. A tervezett közlekedési infrastruktúra területigényét biztosítandóan nagyjából 50 hektár új közúti közlekedési terület (KÖu) kerül kijelölésre a TSZT-n, melyen belül megvalósulhat a kerékpárút, az ellenőrzőhelyek, az aluljárók, hidak és a turbó körforgalmak. A TSZT tervlapjáról lekerül a korábbi tervezett nyomvonal jele.

A tervezett TSZT módosítás területi mérlege:

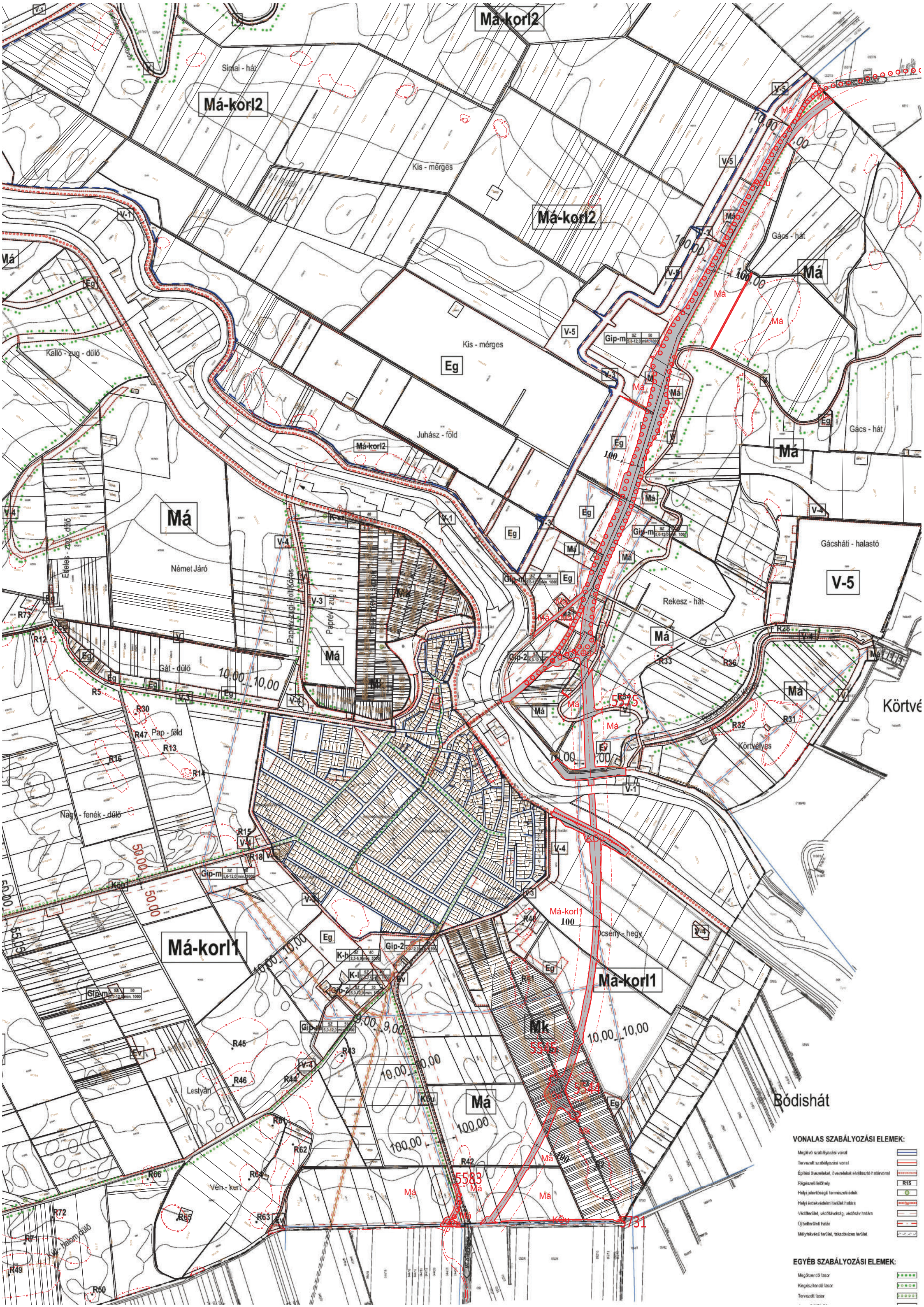
Területfelhasználás jele (hatályos)	Terület (ha)	változás	KÖu növekmény (ha)
Má (általános mezőgazdasági terület (szántó/gyep))	-29,62	→ KÖu	48,72
Má-korl (korlátozott mezőgazdasági hasznosítású terület (szántó/gyep))	-7,23	→ KÖu	

Mk (mezőgazdasági kertek területe)	-5,45	→ KÖu	
V Vízgazdálkodási terület	-6,42	→ KÖu	
KÖu (a 47. sz. főút egy szakasza)	0,44	→ Ev	
KÖu (a 47. sz. főút meglévő, kiszélesítendő szakasza)	11,27	marad	
			KÖu módosítással érintett területen: 59,99ha

A nyomvonal erdőkataszteri területeket érint, amelyek a TSZT szerint általános mezőgazdasági terület besorolásúak, illetve az MATrT- ben biztosított 5%-os eltérési lehetőséget sem lépi túl. De, mint már említettük a valóságban valóban erdőterületeket érint a nyomvonal, így a pótlása szükséges lehet. A tervezés jelen szakaszában még nem tudni, hogy hol és mennyi erdőre lesz szükség. A 0617 hrsz-ú állami tulajdonban lévő országos közút Körösladánnyal szomszédos felső sarka egy korábbi ívkorrekcióból visszamaradt rész, amit visszavett a természet. Mivel oda továbbra sem tervezünk utat, a természetes állapotnak megfelelően erdő (véderdő) övezetbe sorolnánk.

A tervezett településszerkezeti terven jelöltük a tervezett út területét és nyomvonalát. Sárga körrel jelöltük a kerékpáros közlekedés nyomvonalát.

A szerkezeti terv és a szabályozási terv összhangban van. A módosítás a csak a HÉSZ 2. mellékletét képező külterületi szabályozási tervlapot érinti. Az SZT módosítása során szabályozási vonallal kerül feltüntetésre a kisajátítással érintett új közúti terület határa. A kapcsolódó területek a korábbi, csatlakozó övezeti besorolást kapják, kivéve a szerkezeti tervnél említett 0617 hrsz-ú ingatlan kis részét, ami véderdőbe kerül. A hatályos SZT-n egyetlen KÖu övezet van, nem sorolja külön övezetbe a különböző útkategóriákat, egészen pontosan külön KÖu övezetbe csak az országos közutat sorolja, a külterületi utak nem képeznek külön övezetet, a szerkezeti tervhez hasonlóan a szomszédos területfelhasználásokhoz szabályozza. A szabályozás során ezt a módszert követjük. A telepítési tanulmánytervben a szabályozási javaslatot a hatályos szabályozási terven ábrázoljuk. A szürke színezés a jobb megértést szolgálja.



Biológiai aktivitásérték számítás

A biológiai aktivitásérték egy adott területen a jellemző növényzetnek a település ökológiai állapotára és az emberek egészségi állapotára kifejtett hatását mutató érték.

Az 1997. évi LXXVIII. törvény 7. § (3) bekezdés b) pontja kimondja, hogy „újonnan beépítésre szánt területek kijelölésével egyidejűleg a település közigazgatási területének – a külön jogszabály alapján számított - biológiai aktivitás értéke az átminősítés előtti aktivitás értékhez képest nem csökkenhet”. Jelen módosítás során kiemelt fejlesztési területen, nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű új országos közút valósul meg, amelynek során „Beépítésre nem szánt - közúti közlekedési területek” lettek elsősorban kijelölve, illetve a közút környezetében új beépítésre nem szánt „védelmi célú erdőterületek” jönnek létre, így a jogszabályok értelmében a módosítás során biológiai aktivitásérték változást nem kell igazolni, mert a tervmódosítás nem jár új beépítésre szánt terület kijelölésével.

Ettől függetlenül belátható, hogy – megfelelő kompenzáció nélkül – a tervezett beruházás hatására a biológiai aktivitás várhatóan csökkenni fog.

4. JAVASOLT BEÉPÍTÉS KÖRNYEZETI HATÁSAIT ÉS KÖVETELMÉNYEI

Az út tervezése során részletes előzetes környezeti vizsgálat és dokumentáció készül. A tervezés jelenlegi szakaszában ez még nem áll rendelkezésre.

Környezetvédelmi előzmény

A projekt előzményeként a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium 2017. október 5. napján kelt, KIFE/29015/2017-NFM iktatószámú elrendelése alapján NIF Zrt. (melynek jogutódja az Építési és Közlekedési Minisztérium) feladata volt a 47. sz. főút Szeged-Debrecen közötti szakaszának 2x2 sávós főúttá történő fejlesztésének előkészítése.

Az előkészítés döntéselőkészítő tanulmánnyal indult, majd a feltárt nyomvonalak alapján elkészített környezeti hatástanulmány benyújtásra került az illetékes Hatóságokhoz. A Berettyóújfalú-Békéscsaba szakaszt illetően két nyomvonal került kiválasztásra és mindkét nyomvonal kapcsán a környezetvédelmi engedély 2021. február 26. napján, **HB/17-KTF/00093-99/2021.** ügyiratszámom kiadásra került.

A hatályos környezetvédelmi engedély figyelembevételével a Berettyóújfalú-Békéscsaba közötti 2x2 sávós közúti kapcsolat előkészítésének folytatása szükséges kiviteli terv szintig, a környezeti hatástanulmány V. számú nyomvonala szerint az 1. és 2. tervezési szakaszon.

Az Engedélyezési terv részletesebb kidolgozottsága, a műszaki adatok pontosítása miatt a környezetvédelmi engedély módosítása vált szükségessé. A projekt ütemezése szerint a környezetvédelmi engedély módosítása az építési engedélyezési eljárás megindításáig megtörténik.

Talaj, felszín alatti víz

Talajfélések a tervezett nyomvonal mentén

A korábbi KHT és mostani engedélyezési tervhez készült geotechnikai vizsgálatok alapján a tervezett út nyomvonalán a holocén, újholocén korú képződmények (folyóvízi aleurit, folyóvízi anyag) a legjellemzőbbek. Ezek a talajok megfelelően teherbírók, töltés teherviselésre alkalmasak.

Érintett vízbázisok

A nyomvonalon és annak közelében sérülékeny földtani közegű vízbázisra épült vízmű nem üzemel.

A terület érzékenysége

A 219/2004 Korm. rendelet 2. mellékletének Felszín alatti vizek állapota szempontjából érzékeny területek alkategóriák szerinti térképe szerint a vizsgált útszakasz jellemzően 3 – Kevésbé érzékeny terület, kivétel a Büngösdí-csatorna környezete, ami a 2e – Egyéb védett természeti érték alkategóriába esik.

Talajvízszint

A tervezési területen Magyarország talajvíz térképe alapján a talajvíztükör nyugalmi vízszintje jellemzően 1-2 méter között van, rövid szakaszokon 2-4 m közötti mélységben. A terület közepesen belvíz veszélyes.

Felszíni víz

A jelen beruházás az Országos Vízügytőgazdálkodási Terv (OVGT) szerint a 2-13 Kettős Körös vízgyűjtő-tervezési alegység területét érinti.

A tervezett pálya által érintett főbb vízfolyások, csatornák:

- III-1. csatorna
- Büngösdí-főcsatorna

Fentiekén kívül több kisebb csatornát is keresztez a nyomvonal.

A számított értékek szerint a becsült olajszennyezés nem lépi túl a megengedett határértéket. Tehát kijelenthetjük, hogy a becslések szerint a befogadóba jutó olajszennyeződés a határérték alatt van, ezért nem szükséges külön tisztító műtárgy.

A csapadékvíz alapvetően minden vízfolyásba bevezethető. Feltétele, hogy a megfelelő tisztításról gondoskodni kell. Emiatt minden esetben hordalékfogó és tisztító műtárgy beépítése szükséges a KÖVIZIG kérése alapján.

Élővilág

A nyomvonal egyedi jogszabállyal kihirdetett (nemzeti park, tájvédelmi körzet, természetvédelmi terület, természeti emlék), vagy ex lege védett (kunhalom, földvár, szikes tó, láp) természeti területet, Natura 2000 területet, Nemzeti Ökológiai Hálózatot nem érint.

A tervezett út más védett terület hálózatok (fontos madárélőhelyek, Ramsari területek, helyi jelentőségű védett természeti területek) elemeit nem érintik.

A vonalas létesítmények mentén egy helyszínen találtak alacsony-közepes (2-3) természetességű, kis területű, fajszegény löszgyep foltot: Köröstarcsa négy nyomúsításos szakasza 22 m², valamint 4 védett növény került elő az útmenti sávokban.

A Büngösdí-csatorna több száz méteres korrekciója miatt ökológiai átjárót terveztünk be a korrekció súlypontjában, terelőfallal a korrekció teljes hosszában, mely így kismértéken átlóg a tervezési szakaszra (65+130-65+430 km sz.).

Tájvédelem

Nagytáj	Középtáj	Kistáj
Alföld	Berettyó-Körös-vidék	Körösmenti-sík

	Bácskai-síkvidék	Békési-sík
--	------------------	------------

A terület tájföldrajzi szempontú besorolása c. táblázat

A vizsgált szakaszon nyilvántartott egyedi tájérték nincs az út mentén.

A tájképvédelmi terület övezetét nem érintjük.

A tervezett nyomvonal mentén megvalósítandó útpálya és kapcsolódó létesítményei (pl. műtárgyak, csomópontok, párhuzamos utak stb.) a táj szerkezetében új, művi eredetű, vonalas tájalkotó elemként többnyire művelés alatt álló területek igénybevételét eredményezik. A vizsgált szakaszon meglévő út négynyomásítása történik, emiatt elsősorban az út menti területek kisajátítása történik meg, melyek jellemzően szántó területek.

A földművek, illetve a műtárgyak kialakítása meghatározó a tájképben. A szakasz alacsony, 2 m magas rézsűn halad, követve a meglévő út nyomvonalát. Több méterre kiemelkedő műtárgy nem épül a szakaszon.

A szakaszon pihenő a szakasz elején épül. Mérnökségi telep nem épül.

Környezetvédelmi létesítmények

Zajárnyékoló falak paraméterei:

Kezdő szelvény	Végzelvény	Oldal	Szerkezeti magasság
47 sz. főút 2x2 sáv: 62+952	Ellenőrzőhely átmenő út bal: 0+498.80	bal o.	3,75 – 4,25 m
64+291	64+437	jobb o.	3,5 m

Élővilágvédelmi létesítmények:

Javasolt intézkedés	Intézkedés helyszíne	Paraméterek (e-UT 03.07.53:2019 ÚME szerint)
ökológiai átjáró	65+300 km sz. 1.5x1.5 m-es keretátesz (terelőfallal 65+130 – 65+430 km sz.)	1.5x1.5 m átmérőjű átjáró 0.5 m magas polimer beton terelőfallal a tisztítópadkán mindkét oldalon a Büngösi-főcsatorna mederkorrekciójának a hosszában
vadkiugró rámpa	csomópontok környezetében, ahol megszakad a kerítés (4-4 db)	
védőkerítés	teljes szakaszon	1.8 m föld feletti magasságú, 0.3 m-re a földbe süllyesztett résszel

A nyomvonal mentén 5 **védett növényfaj** állományait találták meg, melyek áttelepíthetők (

Környezeti elem és veszélyeztető tényező megnevezése	Helyszín	Vizsgált paraméter	Vizsgálat ideje
Élővilág-védelem	60+000-60+900 km sz.: réti őzirázsza, magas tarackbúza, nyúlánk sárma, Bieberstein-gyújtoványfű 61+230-63+000 km sz.: nyúlánk sárma átültetésének monitorozása kivitelezés megkezdése előtt kell egyeztetni az NPI-vel az áttelepítés helyszínéről	egyedek számát, fejlődési fázisát és koordinátáit	áttelepítéskor, majd az építkezés megkezdését követő 3 éven át évente egyszer
Zajvédelem	Köröstarcsa, külterület 0515/14 hrsz.	Mértékadó egyenértékű A-hangnyomásszint nappalra és éjszakára.	- Alapállapot mérés: építés megkezdése előtt közvetlenül - Üzemelés alatt (ideiglenes forgalomba helyezést követő 90-120 nap)

Monitoring vizsgálatok (E1.01.02.) c. táblázat

5. MÓDOSÍTÁS VÁRHATÓ HATÁSAI

5.1. A JAVASOLT BEÉPÍTÉS, VÁLTOZÁS VÁRHATÓ KÖRNYEZETI HATÁSAI, RÖVID ÖSSZEFOGLALÓ

Az út építésével elérni kívánt kiemelt célok és hatások az alábbiak:

- a 47. sz. főút Szeged-Debrecen közötti szakaszán, azon belül Berettyóújfalu – Békéscsaba közti eljutási idő csökkentése
- Köröstarcsa lakosságának életkörülményeinek javítása (forgalomcsökkentés, zaj-, rezgés- és légszennyezés csökkentése).
- A kerékpáros közlekedés biztonság javítása, balesetek számának csökkentése.
- Az úthasználók járműüzemeltetési költségeinek csökkentése.

5.2. ÖRÖKSÉGI, KÖRNYEZETI, TÁJI ÉRTÉK SÉRÜLÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI, RÖVID ÖSSZEFOGLALÓ

A tervezési terület az épített örökség szempontjából régészeti lelőhellyel és ex lege védett kunhalom közelségével érintett, nyilvántartott műemléki értéként védett épület, objektum, műemléki jelentőségű terület, műemléki környezet nincs a szóban forgó területen.

Régészeti érintettség esetén a munkálatok kezdetét az Örökségvédelmi Hivatalnak be kell jelenteni, és a dokumentációban, és az arra kiadott engedélyben foglaltak, illetőleg utasításai szerint kell eljárni.

Általánosságban amennyiben a földmunkák során váratlan régészeti lelet vagy emlék kerül elő, a kulturális örökség védelméről szóló 2001 évi LXIV. törvény 24. §-ban foglaltak szerint a munkálatokat azonnal abba kell hagyni, az emléket vagy leletet az önkormányzat jegyzőjének be

kell jelenteni, és a helyszín, illetve lelet őrzéséről gondoskodni kell, és értesíteni kell a területileg illetékes múzeumot. Ha régészeti emlék vagy lelet kerül elő, az ezzel kapcsolatos feltárás és leletmentés időigénye miatt az ÁSzF szerint kell eljárni.