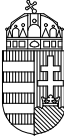


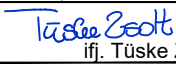



Tárgy:		Kecskeméti Ipari Park fejlesztési területek megközelítését szolgáló úthálózat fejlesztéséhez kapcsolódó engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése, valamint a szükséges engedélyek megszerzésében való közreműködés
Megrendelő:	 1054 Budapest, Alkotmány utca 5. Levelezési cím: 1054 Budapest, Alkotmány u. 5. E-mail: info@ekm.gov.hu	PST kód: K005-07
ÉPÍTÉSI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM		

Jóváhagyó bélyegző:

Tervező:		 Pannonway Kft. Székhely: 8900 Zalaegerszeg, Batsányi J. u. 9. Telefon, fax: +36-30/247-56-29, +36-92/598-757 Email: info@pannonway.hu Web: www.pannonway.hu		Ügyvezető:  Tüske Zsolt Irodavezető:  ifj. Tüske Zsolt Projektvezető:  ifj. Tüske Zsolt	
	Tervező: Horváth Rita okl. településmérnök	Felelős tervező: Fercsák Ágnes TT 20-0277	Ellenőr:  Tüske Zsolt KÉ-K 20-0067	Tervszám: 1424	
Terv tárgya:				Dátum: 2025.03.05.	
1. rész: 5 sz. főút (54 sz. főút és 5 sz. főút 93+360 km sz. között) négy nyomúsításának tervezése				Szakasz: 00	
				Szállítási ütem: V01	
Tervfázis: ENGEDÉLYEZÉSI TERV				Tervfázis jele: E	
Szakág: TRE1 TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK - KECSKEMÉT				Szakág jele: TRE1	
Megnevezés: Telepítési tanulmányterv				Méterarány:	
				Rajzszám:	
Fájl elnevezés: E_00_TRE1_01_V01.dwg				QR kód:	
Ez a terv a PANNONWAY szellemi tulajdona, melynek védelmét jogszabály biztosítja. A digitális változat a tervező által aláírt papír alapú tervdokumentáció tervazonos másolata. A terv adatai EOVR rendszerben vannak és EOMA alapszintre vonatkoznak.					

TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV¹

a Kecskemét 5 sz. főút - 54 sz. főút és 5 sz. főút 93+360 km sz. közötti szakaszának - négy nyomúsítása megvalósítása céljából készítendő településrendezési eszközök módosítását elhatározó önkormányzati döntés megalapozása érdekében

(a jelenleg rendelkezésre álló adatok és információk alapján!)

Készítette:



Készítette:

Fercsák Ágnes
Zala Urbanistica Kft.
okl. településmérnök
településtervező
TT 20-0277

Munkatárs:
Horváth Rita
okl. településmérnök

Felhasznált dokumentumokat készítették:

közlekedés:
Pannonway Építő Kft.
Tüske Zsolt
építőmérnök
Tkö 20-0067

környezet:
Vibrocomp Kft.
Bite Pál Endréné dr.
környezetvédelmi szakmérnök
SZKV-1.1, 1.2., 1.3., 1.4. 01-0193

¹ Felhasznált dokumentumok:

- Műszaki leírás Kecskeméti Ipari Park fejlesztési területek megközelítését szolgáló úthálózat fejlesztéséhez kapcsolódó engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése, valamint a szükséges engedélyek megszerzésében való közreműködés-1. rész: 5 sz. főút (54 sz. főút és 5 sz. főút 93+360,00 km sz. között) négy nyomúsításának tervezése (K052-07) - Engedélyezési terv; készítette: Pannonway Kft., 2025.
- 1. rész: 5. sz. főút (54. sz. főút és 5. sz. főút 93+360 km sz. között) négy nyomúsításának tervezése; Előzetes vizsgálati dokumentáció; készítette: VIBROCOMP Akusztikai és Számítástechnikai Kereskedelmi és Szolgáltató Kft., 2024.

I. Általános ismertetés

1. FEJLESZTÉSI CÉL BEMUTATÁSA

A Kormány 1527/2022. (XI.2.) Korm. határozatával döntött a Kecskeméti Ipari Park fejlesztésével összefüggésben az ipari-innovációs területek kialakítása és fejlesztése, valamint a Kecskemét város és térsége, valamint a környező települések fejlesztését is szolgáló közúti közlekedési infrastruktúra-beruházások kiviteliterv-készítéssel bezárólag történő előkészítéséről.

Az Építési és Közlekedési Minisztérium közúti infrastrukturális fejlesztés tervezési feladatai vagy egyes tervezési feladatai érdekében „**Kecskemét Ipari Park fejlesztési területek megközelítését szolgáló úthálózat fejlesztéséhez kapcsolódó engedélyezési és kiviteli tervek (PST: K052-07) elkészítése, valamint a szükséges engedélyek megszerzésében való közreműködés**” tárgyban TED 2023/S152-484541 hivatkozási szám alatt eljárást megindító felhívást tett közzé közösségi eljárásrendben az Európai Unió Hivatalos Lapjában KÉ-14950/2023 sz. alatt Közbeszerzési Eljárás megindítására. Ennek 1. része az 5 sz. főút (54 sz. főút és 5 sz. főút 93+360 km sz. között) négy nyomúsításának tervezése. A lefolytatott közbeszerzési eljárás eredményeként a tervezési munkák elkészítésével a Pannonway Építő Kft.-t bízta meg.

A tervezés, illetve a beruházás célja az 5. sz. főút négy nyomúsítása, azaz a rendelkezésre álló 2x1 forgalmi sáv 2x2 forgalmi sávra történő bővítése mintegy 2,5 km-es útszakaszon. A főúttal párhuzamosan, annak nyugati oldalán a Mercedes gyár mellett kerékpárút vezet, melynek korrekciója tervezett. A beruházás részét képezik továbbá a szervíz utak kiépítése. A beruházás által az 5. sz. főút átbocsátó képessége növekszik és a szomszédos gazdasági területek elérése javul.

A tervezést érintő terület Kecskemét település közigazgatási területén helyezkedik el, annak déli részén, külterületen.

Jelen telepítési tanulmányterv az 5. sz. főút 90+840 km szelvény és a 93+360 km szelvény közötti szakaszára vonatkozóan, az útfejlesztésből következő közterületi határ rendezése miatt szükségessé váló településrendezési eszközök módosítása érdekében, a Képviselő-testületi döntés megalapozása céljából készült.

2. A FEJLESZTÉSEL ÉRINTETT TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK, HATÁSTERÜLETÉNEK BEMUTATÁSA

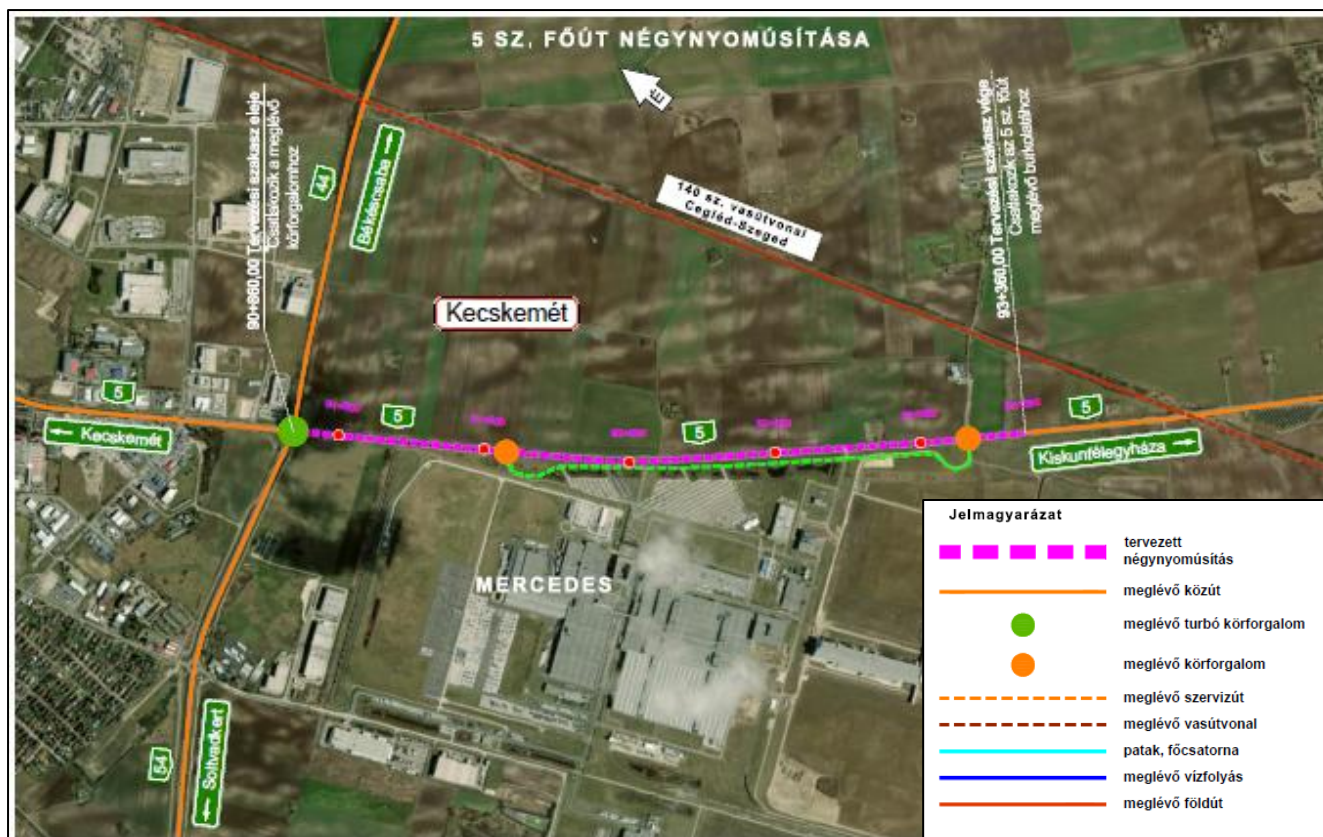
A tervezés Kecskemét Megyei Jogú Város közigazgatási területét érinti. A város Magyarország területén, Bács-Kiskun vármegye észak-keleti sarkában a Duna-Tisza közén helyezkedik el.

A településrendezési eszközök módosítása Kecskemét Város külterületi részét érinti, az 5. sz főút 90+840 km szelvény és a 93+360 km szelvény közötti, közvetlenül szomszédos ingatlanokat.

A tervezési szakasz magában foglalja az 5. sz. főút 54. sz. főút – 5. sz. főút – 44. sz. főút csomópontjában korábban megvalósult 3 sávós turbó körforgalomtól az 5. sz. főút 93+360 km szelvényig a nyomvonal 2x2 forgalmi sávossá történő bővítését fizikai elválasztással mintegy 2,5 km hosszon.



Az útfeljesztéssel érintett szakasz Kecskemét közigazgatási területén (sötétpiros vonal)



Átnézeti térkép a tervezési területről

A tervezett tevékenység által érintett helyrajzi számok a következők:

hrszt	művelési ága	tulajdonos	hrszt	művelési ága	tulajdonos	hrszt	művelési ága	tulajdonos
0786/5	kivett tanya	természetes személy	0786/47	kivett udvar, szántó	természetes személy	0786/50	szántó	természetes személy
0786/51	szántó	természetes személy	0786/53	szántó	természetes személy	0786/54	szántó	természetes személy
0786/55	szántó	természetes személy	0786/56	szántó	természetes személy	0786/57	szántó	természetes személy
0786/58	szántó	természetes személy	0786/59	szántó	természetes személy	0768/60	szántó	természetes személy
(0786/69)	kivett út	Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata	0786/88	szántó	természetes személy	0786/89	szántó	természetes személy
0786/90	szántó	természetes személy	0786/91	szántó	természetes személy	0786/92	szántó	természetes személy
0786/93	szántó	természetes személy	0786/94	szántó	természetes személy	0786/95	szántó	természetes személy
0786/96	szántó	természetes személy	0786/97	szántó	természetes személy	(0786/99)	kivett út	Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata
0786/100	szántó	természetes személy	0786/101	szántó	természetes személy	0786/103	szántó	természetes személy
0786/108	szántó	természetes személy	0786/122	szántó	természetes személy	0786/127	kivett tanya, szántó	természetes személy
0786/128	kivett tanya, szántó	természetes személy	0786/129	szántó	természetes személy	0786/132	szántó	természetes személy
0786/138	szántó	természetes személy	0768/139	szántó	Magyar Állam	0786/141	szántó	Magyar Állam

0786/143	szántó	Magyar Állam	0786/144	szántó	természetes személy	0786/160	szántó	Magyar Állam
0786/161	szántó	természetes személy	0786/162	szántó	Magyar Állam	0786/163	szántó	természetes személy
0786/164	szántó	Magyar Állam	0786/165	kivett tanya, út, szántó	természetes személy	0786/166	szántó	Magyar Állam
0786/167	szántó	természetes személy	0786/168	szántó	Magyar Állam	0786/169	szántó	természetes személy
0786/170	szántó	Magyar Állam	0786/171	szántó	természetes személy	0786/172	szántó	Magyar Állam
0786/173	szántó	természetes személy	0786/174	szántó	Magyar Állam	0786/175	szántó	természetes személy
0786/176	szántó	Magyar Állam	0786/177	szántó	természetes személy	0786/178	szántó	Magyar Állam
0786/180	szántó	természetes személy	(0787)	kivett út	Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata	0788/10	szántó	természetes személy
0788/11	szántó	természetes személy	0788/12	szántó	természetes személy	0788/13	szántó	természetes személy
0788/14	szántó	természetes személy	0788/15	szántó	természetes személy	0788/16	szántó	természetes személy
0788/17	szántó	természetes személy	0788/18	szántó	természetes személy	0788/21	szántó	Magyar Állam
0788/22	szántó	természetes személy	0789/3	szántó	Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata	0789/4	szántó	természetes személy
0789/5	szántó	Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata	(0789/9)	kivett országos közút	Magyar Állam	(0789/10)	kivett közút	Magyar Állam
0789/11	kivett közút	Magyar Állam	(0790/6)	kivett közút	Magyar Állam	(0790/7)	kivett közút	Magyar Állam
0790/10	szántó	Magyar Állam	0790/11	szántó	Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata	0790/12	szántó	Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata
(0790/15)	kivett országos közút	Magyar Állam	0794/78	kivett kerékpárút	Magyar Állam	0794/80	kivett kerékpárút	Magyar Állam
0794/96	kivett kerékpárút	Magyar Állam	0794/117	kivett kerékpárút	Magyar Állam	0794/118	szántó	Magyar Állam
0794/119	kivett kerékpárút	Magyar Állam	(0794/124)	kivett kerékpárút	Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata	(0794/126)	kivett kerékpárút	Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata
(0794/128)	kivett kerékpárút	Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata	(0794/130)	kivett kerékpárút	Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata	0794/132	kivett kerékpárút	Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata
(0800/4)	kivett közút	Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata	(0800/13)	kivett közút	Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata	(0800/14)	kivett közút	Magyar Állam
(0800/15)	kivett közút	Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata	8683/460	kivett beépítetlen terület	Magyar Állam	8683/476	kivett beépítetlen terület	gazdasági társaság
26500	kivett üzemi terület	gazdasági társaság	(26511)	kivett kerékpárút	Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata			

Hatásterület

A hatásterület az a terület, ahol a hatások a jogszabályokban rögzített mértékben érzékelhetők. A hatásterület lehatárolásánál 314/2005 (XII.25) számú Kormány rendelet 7. sz. mellékletében foglaltakat kerültek figyelembe véve.

A hatásterület részét képezik potenciálisan a haváriából adódó szennyezések (levegő, víz, talaj) által érintett területek, melyek azonban előzetesen nem határolhatók le (a hatásterület számos tényezőtől függ, mint pl. a havária esemény jellegétől, a környezetbe kikerülő szennyezőanyag típusától és mennyiségétől, az időjárási viszonyoktól).

A veszélyeztetett területek közé sorolhatók pl. a nyomvonal-közeli lakott területek, a felszíni vizek, illetve azok a természetszerű élőhelyek, melyek közvetlenül az út mentén találhatók.

Az egyes környezeti elemek különböző hatásterülettel rendelkeznek. Ezeket egyesével:

- **tájvédelem:**

Közvetlen hatásterület

Tájvédelmi szempontból a közvetlen hatásterület megegyezik a tervezett nyomvonal által közvetlen igénybevételel érintett területtel (út koronaszélessége, csomóponti ágak, töltések-bevágások), valamint a kapcsolódó létesítmények, tervezett műtárgyak területi igénybevételel, továbbá a létesítés következtében művelésiág-váltással érintett területrészekkel és azon tájrészletekkel, melyekről nyíló látvány, tájkép előterében (a nézőponttól mért 300 méter) szemmel jól érzékelhető minőségi változás várható (pl. látvány eltakarása vagy feltárása).

Közvetett hatásterület

Tájvédelmi szempontból közvetett hatásterületnek tekinthető mindaz a terület, ahonnan a tervezett nyomvonal kapcsolódó létesítményeivel együtt még látható lesz. A láthatóság érvényesülése a tengerszint feletti magasságtól, a lejtők hajlásától, hosszától, a hegy-völgy formációk jellegétől, ill. az út vízszintes és függőleges nyomvonalvezetésétől függ. A láthatóságot, az át-, a ki- és a rálátást a geomorfológiai adottságok mellett a felszínborítottság, a területhasználati mód és a beépítettség mértéke határozza meg.

- **épített környezet, kulturális örökség védelme**

Közvetlen hatásterület

Épített környezet szempontjából akkor beszélhetünk közvetlen hatásokról, ha a beruházás kivitelezése következtében a területfoglalás által művi értékek, régészeti leletek érintettsége várható. A teljes vizsgálati területen azonosított 10 régészeti lelőhely közül 3 lelőhely érintett a tervezett beruházás által, valamint további 1 lelőhely található az 50 m-es környezetében.

Közvetett hatásterület

Településkép-védelmi szempontból közvetett hatásterületnek azokat a területeket tekinthetjük, ahonnan a tervezett beruházás a településről még észlelhető változásként jelenik meg – ez a távolság pontosan nem definiálható, pontszerűen változik.

- **zaj- és rezgésvédelem**

Közvetlen hatásterület

A közvetlen hatásterület lehatárolását a 2039. évre vonatkozó forgalmi adatok alapján meghatározott éjszakai zajterhelési értékből számításra állapítottuk meg. A közvetlen hatásterületet minden esetben az éjjeli időtartamra határoztuk meg, a zajforrások magasságának és a védendő létesítmények elhelyezkedésének figyelembevételével 1,5 m-es magasságra. Nappal az éjjelinél kisebb hatásterület határolható le, ezért ennek bemutatásától a Kr. 6. § (3) pontja alapján eltekintettünk.

A hatásterület lehatárolásához szükséges háttérterhelés mérést az MSZ 18150-1:1998. sz. szabvány szerint végeztük el.

A tervezett út környezetében, védendő épületek közelében a zajterhelést jellemzően a természet hangjai határozzák meg. A vizsgálati helyszínt úgy határoztuk meg, hogy az jellemezze a nyomvonal menti területek háttérterhelését.

A háttérterhelés meghatározásának vizsgálati eredményét az alábbi táblázat tartalmazza.

Vizsgálati terület	Jelenlegi háttérterhelés nappal/éjjel
	L_{Aeq} (dB)
6000 Kecskemét, 0786/127 hrsz.	43,6/36,6

Fentieknek megfelelően a közvetlen hatásterületet a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 6. § (1) d) bekezdésének értelmében éjszakára 45 dB értékre állapítottunk meg. Tárgyi lehatárolás által kijelölt hatásterület a legnagyobb lehatárolást adó zaj szempontú kritérium alapján került meghatározásra.

A közvetlen hatásterületet az alábbi táblázat ún. „hatásterületi távolság” adatai mutatják be, illetőleg jellemzik.

TELEPÜLÉS / ÚTSZAKASZ (SZELVÉNY)	Távlat (2039) tervezett út megvalósulásával		
	Zajterhelési határérték/hatásterület teljesülésének távolsága (m)	Zajterhelési határérték/hatásterület lehatárolása éjjel (dB)	Sebesség (km/h) szgk/tgk
5. sz. főút (2x2 sáv)	70 / 320	55 / 45	90 / 70

A közvetlen hatásterület környezete, védendő létesítményeit a zajvédelmi hatásterület ábra (20. oldal) szemlélteti. A nyomvonal legnagyobb része mezőgazdasági (ahol két tanya található) és gazdasági területet érint.

- **hulladékgazdálkodás**

Közvetlen hatásterület

Közvetlen hatásterület hulladék szempontjából a fejlesztési terület, amelyen a hulladék keletkezik, gyűjtésre kerül. Ugyancsak a közvetlen hatásterület része a kivitelezés által ideiglenesen igénybe vett felvonulási terület, ahol szintén keletkezhet hulladék, és gyűjtése szükségessé válhat.

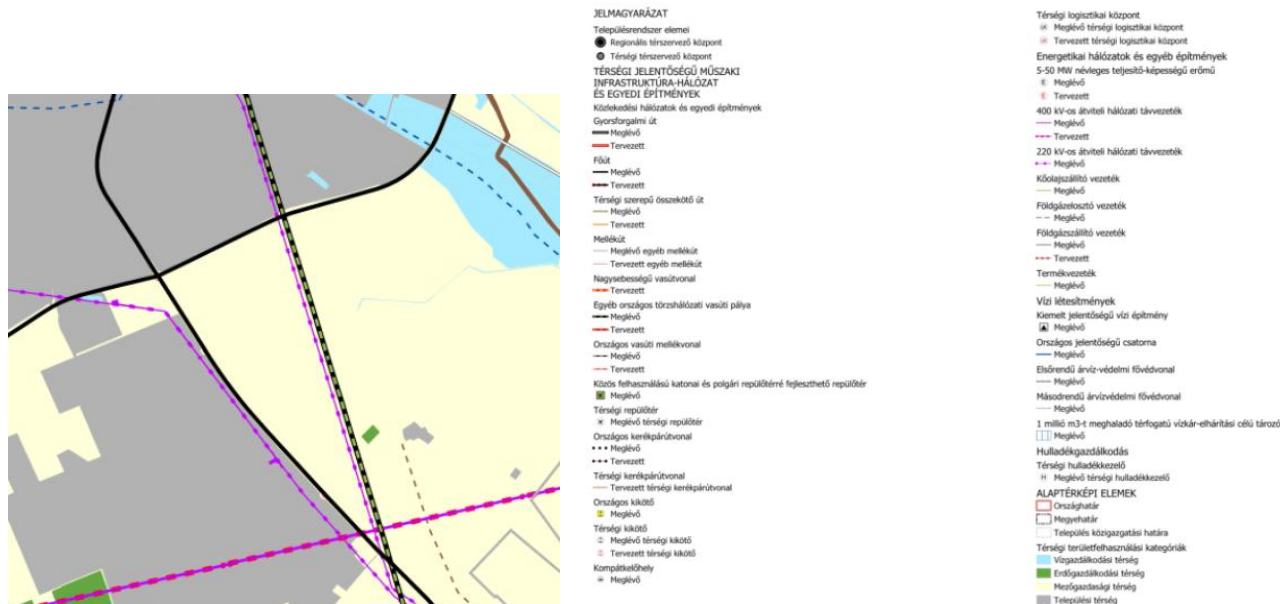
Közvetlen hatásterület

Hulladékgazdálkodási szempontból a beruházás közvetett hatások területéhez kapcsolható az a térség, amely az építésből származó, és az üzemelés időszakában keletkező hulladékokat befogadja.

3. TERÜLETRENDEZÉSI TERVEKKEL VALÓ ÖSSZHANG

A település területére vonatkozóan a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. tv (a továbbiakban: MaTrT), a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet (a továbbiakban: MvM r.), továbbá a Bács-Kiskun vármegye területrendezési tervéről szóló Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat Közgyűlése 2/2024. (II. 26.) rendelete (a továbbiakban: BKMTTrT) állapítja meg a területrendezési szabályokat. A területrendezési

tervek hierarchiájából következően Kecskemét esetében - miután a BKMTTrT összhangban van az országos területrendezési tervvel – a BKMTTrT-ben megállapított szerkezeti tervét és térségi övezeteit szükséges vizsgálni és figyelembe venni. A BKMTTrT területi hatálya az országos övezetek és az egyedileg meghatározott megyei övezetek tekintetében terjed ki. A tervezéssel érintett ingatlanok a BKMTTrT által mezőgazdasági térségként került meghatározásra. Új műszaki infrastruktúra hálózati elem nem érinti a tervezéssel érintett területet.



Kivágat a megyei szerkezeti tervből

Az országos és megyei övezetek érintettsége:

<i>Országos övezetek</i>	<i>Érintettség</i>
1. ökológiai hálózat magterületének övezete	-
2. ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete	-
3. ökológiai hálózat pufferterületének övezete	-
4. kiváló termőhelyi adottságú szántók övezete	-
5. jó termőhelyi adottságú szántók övezete	+
6. erdők övezete	-
7. erdőtelepítésre javasolt terület övezete	-
8. tájképvédelmi terület övezete	-
9. világörökségi és világörökségi várományos területek övezete	+
10. vízminőség-védelmi terület övezete	+
11. nagyvízi meder övezete	-
12. VTT-tározók övezete	-
13. honvédelmi és katonai célú terület övezete	+
<i>Vármegyei övezetek</i>	<i>Érintettség</i>
1. ásványi nyersanyagvagyon övezete	+
2. rendszeresen belvízjárta terület övezete	-
3. tanyás területek övezete	+
4. földtani veszélyforrás terület övezete	-
5. <i>egyedileg meghatározott megyei övezetek:</i>	
a városkörnyéki településeggyüttes övezete	+
különleges eszközökkel fejlesztendő területek övezete	-
gépjárműgyártási beszállítói terület övezete	+
hid gazdaságfejlesztési körzet övezete	-

az együtt élő négy város térségének övezete	-
kötött pályás gazdasági terület övezete	+
az általános turisztikai fejlesztés övezete	+
a pusztai turizmusfejlesztés övezete	-
a pincefalvak övezete	-
a gyógyhelyek és gyógyfürdők övezete	+
a Duna-menti térség övezete	-
a natúrpark terület övezete	-
a geotermikus energia hasznosítását szolgáló övezet	+
klimaváltozással fokozottan érintett térség övezete	+

Az országos és megyei övezetek nem korlátozzák a tervezett infrastruktúra fejlesztést.

4. TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOKKAL VALÓ ÖSSZHANG

A településfejlesztési koncepció 2030-ig fogalmazza meg a település jövőképét. A célok között szerepel többek között a meglévő ipari, vagy ipari jellegű barnamezős telephelyek rehabilitációs jellegű megújítása, új vállalkozásokkal történő betelepedésüknek ösztönzése, a közlekedési infrastruktúra fejlesztése, az ipari besorolású területek megfelelő közművesítése, az ipari feltáró utak kiépítése, a közösségi közlekedés és a kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása.

A főútvonal tervezett négy nyomúsítása összhangban van Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatának fejlesztési elképzeléseivel.

Az integrált településfejlesztési stratégia a településfejlesztési koncepcióban foglalt környezeti, társadalmi és gazdasági célok megvalósítását egyidejűleg szolgáló középtávú fejlesztési program, melyben Kecskemét hosszú távú (10-15 évre szóló) stratégiai céljai kerültek megfogalmazásra.

A projekt összhangban van Kecskemét város stratégiai céljaival, illeszkedik a város integrált fejlesztési stratégiájához és a településfejlesztési koncepciójához és támogatja az azokban megfogalmazott célok megvalósulását.

5. TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERV MÓDOSÍTÁS SZÜKSÉGESSÉGE, HATÁLYOS ELŐÍRÁSOK

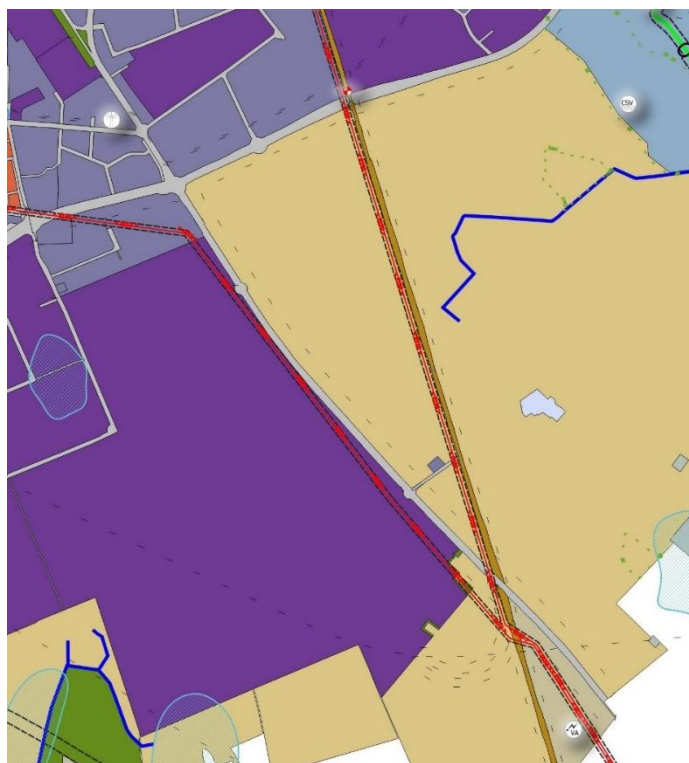
Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Képviselő-testülete a közigazgatási területre készített

- településszerkezeti tervet a 288/2015. (XII.17.) KH számú határozatával fogadta el;
- helyi építési szabályzatot és szabályozási tervet a 33/2015. (XII.17.) önkormányzati rendelettel (a továbbiakban: HÉSZ) hagyta jóvá.

A tervezési területre a hatályos tervek az alábbiakat tartalmazzák:

A településszerkezeti terven és szabályozási terven az 5. sz. főút nyomvonala ábrázolt. A nyomvonal 2×2 forgalmi sávra történő bővítését a településrendezési terv jelenleg nem tartalmazza. Az eredeti tervhez képest lényeges változás a meglévő 5. sz. főút mentén a közút meglévő szabályozási szélességének növelése, továbbá az új földutak kiszabályozása.

Az 5. sz. főutat közlekedési, közműelhelyezési- és hírközlési területek övezetbe, a tőle keletre lévő területeket általános árutermelő mezőgazdasági terület övezetbe sorolja. A közút szélesítése során az általános árutermelő mezőgazdasági terület nagysága csökken.



Kivágat a hatályos településszerkezeti tervből



Kivágat a hatályos külterületi szabályozási tervből

A tervezett kisajátítási vonal érinti az 5. sz. főút észak-keleti oldalát, így a szabályozási szélesség növekszik.

6. A MEGVALÓSÍTÁSHOZ SZÜKSÉGES LÉPÉSEK ELJÁRASRENDJE, ÜTEMTERVE, AZ EGYES LÉPÉSEK EGYMÁSRA ÉPÜLÉSE ÉS FELÉTELEI

A magyar építészettről szóló 2023. évi C. törvény (a továbbiakban: Méptv.) és a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII.15.) Korm. rendelet (a továbbiakban: új R.) hatályos előírásai szerint kell lefolytatni a településrendezési eszközök módosítását.

Az új R. 19. § (2) bekezdése szerint építési beruházás esetén a településterv módosításának kezdeményezéséhez telepítési tanulmánytervet kell készíteni. (Ezt a dokumentumot olvassa éppen.)

A Méptv. 92. § (2) bekezdése alapján 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 telepítési tanulmányterv képviselő-testületi elfogadásától megkezdhető a hatályos településrendezési eszközök módosítása. A településrendezési eszközök módosítását arra jogosult településtervező készítheti el, akivel a helyi önkormányzatnak – a településrendezési szerződésben rögzített költségviselő bevonásával – tervezési szerződést kell kötnie.

A Méptv. 195. § (1) bekezdés szerint a közcélú nyomvonalas építménnyel érintett települések önkormányzatainak településrendezési tervüket a telepítési tanulmányterv települési önkormányzatnak való benyújtásától számított 4 hónapon belül összhangba kell hozni a MaTrT. 14. § (1) bekezdésében foglaltakkal.

A várható környezeti hatás jelentőségének eldöntésével kapcsolatban a polgármester az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005.(I.11.) Korm. rendelet előírásainak megfelelően megkeresi a környezet védelméért felelős szerveket, előzetes véleményüket kérve. Amennyiben a várható környezeti hatás jelentőségének eldöntésével kapcsolatban a környezet védelméért felelős szervek a környezeti vizsgálat készítését nem tartják szükségesnek, akkor erről a képviselő-testületnek döntést kell hoznia.

A településrendezési eszközök egyeztetési eljárása az előzetes környezeti nyilatkozattételt kivéve – az erre a célra szolgáló E-TÉR felületen történik. Az egyeztető felületen egy időben több módosítás egyeztetése is történhet, ezért – amennyiben nem ugyanarra a területre és nem ugyanazon eljárási típussal – más, folyamatban lévő módosítás nem akadályozza a jelen tervekészítést.

A kidolgozott tervdokumentációt az illetékes államigazgatási szervekkel és helyi partnerekkel egyeztetni szükséges. A partnerségi egyeztetés a helyi partnerségi rendelet szabályai szerinti meghirdetéssel, és az E-TÉR felületén történik.

A képviselő-testületnek a településrendezési eszközök módosítását megindító döntését követően három további döntést kell hoznia: a környezeti egyeztetésre vonatkozóan, a véleményezési szakasz lezárásaként, majd végül a módosított terv elfogadásakor. Az egyeztetési eljárást a településtervező és a főépítész bonyolítja le és készíti elő az egyes döntéseket.

7. VÁLTOZTATÁSI TILALOM ELRENDELÉSÉNEK SZÜKSÉGESSÉGE, INDOKOLTSÁGA, A FELTÉTLEN SZÜKSÉGES MÉRTÉK MEGHATÁROZÁSA

A Méptv. 86. § (1) bekezdése szerint a helyi építési szabályzat készítésének időszakára – a településtervezési szerződés megkötésétől a helyi építési szabályzatról szóló rendelet hatálybalépéséig, de legfeljebb három évre – az érintett területre a települési önkormányzat rendelettel változtatási tilalmat írhat elő.

A Méptv. 86. § (2) bekezdése alapján a változtatási tilalom – ha az azt elrendelő önkormányzati rendelet rövidebb időről nem rendelkezik – három év eltelte után külön rendelkezés nélkül megszűnik. A változtatási tilalom megszűnését követő két éven belül a változtatási tilalommal érintett területre, építési telekre vagy telekre változtatási, valamint telekalakítási és építési tilalmat nem lehet elrendelni.

Véleményem szerint változtatási tilalmat nem szükséges előírni, hisz a tervezéssel érintett ingatlanok Máá jelű általános árutermelő mezőgazdasági terület övezetbe vannak sorolva. Ezeken a területeken nem várható jelentősebb változás a tervezés folyamán, ami indokoltá tenné változtatási tilalom elrendelését.

II. Részletes ismertetés

1. TELEPÜLÉSRENDEZÉS

a) a településrendezési szempontú besorolás, szabályozási szélesség indokolása

Az elmúlt évtizedek ipari és gazdasági beruházásai hozzájárultak Kecskemét város és a környező települések dinamikus fejlődéséhez, ennek eredményeképp a város közlekedési infrastruktúráját is folyamatosan fejleszteni szükséges.

Kecskemét déli részének meghatározó közúti infrastruktúra eleme az 5 sz. főút. A tervezéssel érintett útszakasz fontos szerepet játszik mind a városba érkező agglomerációs forgalom átbocsátásában, mind a Mercedes Benz Manufacturing Hungary Kft. (továbbiakban: Mercedes) célforgalmának lebonyolításában. Az autógyár és a város gazdasági szereplőinek fejlődése miatt megjelenő jelentős gépjármű forgalom számára a rendelkezésre álló 2x1 forgalmi sávok keresztmetszet már nem biztosítja a szükséges áteresztő képességet. A gazdaság fejlődésével összhangban az azt kiszolgáló közúti hálózat fejlesztése is fontos feladat. Ezt a célt szolgálja a mintegy 2,5 km-es útszakasz 2x2 forgalmi sávokra történő átépítése. A főútvonal mentén található gazdasági területek kiszolgálása miatt a meglévő körforgalmú csomópontokat is fejleszteni kell, azok turbó körforgalommá történő átépítésével.

Az 5. sz. főút tervezett 2x2 forgalmi sávúra történő átalakítása a hatályos útügyi szabályoknak megfelelően kerül megtervezésre és **csak a szükséges területek kerülnek igénybevételekre**. Ennek megfelelően a ma meglévő út telekhatárát a kiépítendő két új forgalmi sáv szélességével egyezően szükséges „eltolni” a mezőgazdasági területek felé, mely terület kerül a szabályozási tervben kiszabályozásra mint új közterületi határvonal.

b) csatlakozó tömbök telekalakítási, telekcsoport-újraosztási lehetősége

A HÉSZ 7. §-a rendelkezik a telekalakítás szabályairól. A HÉSZ 7/A. § (1) bekezdés b) és c) pontjai értelmében a kialakítható telek méretére vonatkozó előírásokat nem kell figyelembe venni közterület-szabályozás végrehajtását célzó telekalakítás és övezethatár mentén történő telekalakítás esetén.

c) az egyes telkek beépítésére vonatkozó javasolt további előírások

A kisajátítást követően a visszamaradó területek továbbra is általános árutermelő mezőgazdasági terület övezeti besorolásba maradnak, további előírások megfogalmazására várhatóan nem lesz szükség.

A HÉSZ előírást fogalmaz meg a mezőgazdasági területeken a kerítés elhelyezésére, hogy a meglévő és tervezett út tengelyétől legkevesebb 6 méterre lehet elhelyezni, mely előírás módosítása nem szükséges.

d) várható egyéb (nem ÉKM) fejlesztések, megkötött településrendezési szerződések

A tervezett négy nyomúsításhoz közvetlenül kapcsolódik a meglévő körforgalomból kiindulva a 44 sz. főút négy nyomúsításának tervezéséhez, valamint közvetve kapcsolódik az ipari területek megközelítésének javítása céljából megvalósuló 52 sz. főút és 541 sz. főutakat összekötő új nyomvonal tervezéséhez.

Több megkötött településrendezési szerződése van az önkormányzatnak, amelyek egyike sem érinti az 5 sz. főút melletti ingatlanokat.

2. KÖZLEKEDÉS

a) hálózati szerep, forgalmi modell, útkategória előírások

Kecskemét MJV infrastruktúra hálózat elemei:

- Közúti közlekedés:
 - 5 sz. Budapest – Szeged – Röske elsőrendű főút
 - 44 sz. Kecskemét – Békéscsaba – Gyula elsőrendű főút
 - 54 sz. Kecskemét – Soltvadkert – Sükösd másodrendű főút
- Kötőpályás közlekedés
 - 140 sz. Cegléd–Szeged MÁV vasútvonal

Hajózható vízfolyás és híd a tervezéssel érintett területen nincs. Repülőtér és egyéb infrastrukturális létesítmény a tervezett létesítményt közelében nincs, azzal nem érintett.

Az 5 sz. főút négy nyomúsítással érintett szakasza Kecskemét déli részén, külterületen vezet. Kecskemét déli részének meghatározó közúti infrastruktúra eleme az 5 sz. főút. A tervezéssel érintett útszakasz fontos szerepet játszik mind a városba érkező agglomerációs forgalom átbocsátásában, mind a Mercedes Benz Manufacturing Hungary Kft. (továbbiakban: Mercedes gyár) célforgalmának lebonyolításában. A domborzat jellege sík, a terep esése minimális. A tervezett nyomvonal észak-nyugat – dél-kelet irányú. A meglévő útburkolat ~7,50 m széles, 2x1 forgalmi sávossal kialakítású. A főúttal párhuzamosan, annak nyugati oldalán a Mercedes gyár mellett kerékpárút vezet.

A négy nyomúsítással érintett szakaszon jelenleg két körforgalom található. A 91+500 km sz. környezetében található körforgalom 3 ágú, a Mercedes gyár megközelítését szolgálja. A 93+100 km sz. környezetében elhelyezkedő körforgalom 4 ágú, a Mercedes gyár elérésén túl a mezőgazdasági területek megközelítését teszi lehetővé. A körforgalmakban a közvilágítás kiépült.

Az autógyár és a város gazdasági szereplőinek fejlődése miatt megjelenő jelentős gépjármű forgalom számára a rendelkezésre álló 2x1 forgalmi sávossal keresztmetszet már nem biztosítja a szükséges áteresztő képességet. A gazdaság fejlődésével összhangban az azt kiszolgáló közúti hálózat fejlesztése fontos feladat. Ezt a célt szolgálja a mintegy 2,5 km-es útszakasz 2x2 forgalmi sávossá történő átépítése. A főútvonal mentén található gazdasági területek kiszolgálása miatt a meglévő körforgalmú csomópontokat is fejleszteni kell, azok turbó körforgalommá történő átépítésével.

A tervezett fejlesztés kapcsán elérendő célok:

- 5 sz. főút átbocsátó képességének növelése
- Szomszédos gazdasági területek elérésének javítása
- a mezőgazdasági ingatlanok megközelíthetőségének biztosítása a meglévő földúthálózathoz kapcsolódó új földutak építésével (szervízutak)

Forgalmi modell:

Útvonal/szakasz	Akusztikai járműkategóriák (ÁNF J/nap - db)						L _{Aeq} 7,5 m (dB)	
	Nappal (06-22 ó)			Éjjel (22-06 ó)				
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	Nappal	Éjjel
Jelenleg								
5. sz. főút (54. sz. főút - első körforgalom között első körforgalom között)	13658	483	601	1253	61	93	76,6	69,7
5. sz. főút (két körforgalom között)	8234	337	601	755	43	93	73,0	66,3
5. sz. főút (második körforgalom - vasúti átjáró között)	9276	366	484	851	47	76	75,1	68,2
Távlat referencia								
5. sz. főút (54. sz. főút - első körforgalom között első körforgalom között)	15060	534	786	1381	68	123	77,1	70,3
5. sz. főút (két körforgalom között)	9014	408	786	827	53	123	73,6	67,0
5. sz. főút (második körforgalom - vasúti átjáró között)	10247	412	575	940	54	90	73,8	66,9
Távlat vele								
5. sz. főút (54. sz. főút - első körforgalom között első körforgalom között)	17580	653	1088	1612	85	169	76,2	69,4
5. sz. főút (két körforgalom között)	12860	521	1088	1179	69	169	75,1	68,4
5. sz. főút (második körforgalom - vasúti átjáró között)	12121	529	802	1112	70	126	74,6	67,9

b) keresztmetszetek, csomópontok helye, területigény

Keresztmetszeti kialakítás:

A tervezett főútvonal 2x2 forgalmi sávossal kialakítású, középen beton elemekből épített fizikai elválasztással. A belső forgalmi sávok szélessége 3,25 m, a külső forgalmi sávok szélessége 3,50 m. A burkolatszélesség irányonként 7,25 m. A padka 2,50 m széles, amelyből 0,25 m burkolt. Az 5. sz. főút négy nyomúsítással érintett tervezési szakaszán a koronaszélesség 20,5 m. A tervezett főútvonalon az oldalesés 2,5 %. A tervezési szakaszon nem található túlemelés, mert az alkalmazott helyszínrajzi sugarakhoz nem szükséges azok tervezése. A teherbíró padkák egységesen 5%-ot esnek. A földmű rézsúhajlása a szelvényezés szerinti jobb oldalon 1:1,5, a szelvényezés szerinti bal oldalon 1:2,5. Az árkok fenékszélessége 60 cm.

Csomópontok:

A tervezéskor az alábbi fő csomópontokat kell figyelembe venni:

- 5. sz. főút 91+500 km szelvény környezetében lévő körforgalom
- 5. sz. főút 93+100 km szelvény környezetében lévő körforgalom

Tervezett I. rendű főútvonal:

A tervezett 2x2 forgalmi sávossal kialakítás a meglévő turbó körforgalomhoz csatlakozik. A meglévő tengelyt 90 km/h tervezési sebességnek megfelelő R=3000 m sugarú ívvel csatlakoztatjuk a tervezett tengelyhez. Az első átépítendő körforgalmat követően R=4400 m sugarú ívvel folytatódik a tervezett nyomvonal, majd halad tovább egyenesen a második átépítendő körforgalom irányába. A második körforgalom előtt R=3000 m sugarú ív köti össze a helyszínrajzi egyeneseket. A tervezési szakasz végén a meglévő nyomvonalhoz szintén 90 km/h tervezési sebességnek megfelelő R=3000 m sugarú ívvel kapcsolódik a tervezett négy nyomúsítás.

Az 5. sz. főút négy nyomúsításának magassági vonalvezetése a meglévő állapothoz igazodik. A burkolat-technológiai szakvélemény alapján történő megerősítés miatt emelkedik a pályaszint, egyébként a meglévő terep közelében halad a tervezett magassági vonalvezetés.

Út jellege:	külterületi
Környezeti körülmények:	A.
Közút osztálya:	főutak (I. rendű)
Tervezési osztály:	K.III.A.
Tervezési sebesség:	90 km/ó

Koronaszélesség:	20,50 m
Forgalmi sáv szélessége:	belső sáv 3,25; külső sáv 3,50 m
Belső és külső biztonsági sáv	0,25 m
Burkolatszélesség:	7,25 m
Középső elválasztó sáv szélessége:	1,50 m
Üzemi sáv:	nincs
Padka szélesség:	2,25 m
Tervezési élettartam:	15 év
Rézsűhajlás:	jobb oldalon 1:1,5; bal oldalon 1:2,5
Vezetőkorlát:	jobb oldalon

Tervezett földutak:

A földutak a meglévő földút hálózathoz kiindulva biztosítják az ingatlanok megközelítését. A földutak a meglévő terepen vezetnek.

Körpályák:

A körpálya keresztmetszeti jellemzőit az alábbi felsorolásban foglaljuk össze:

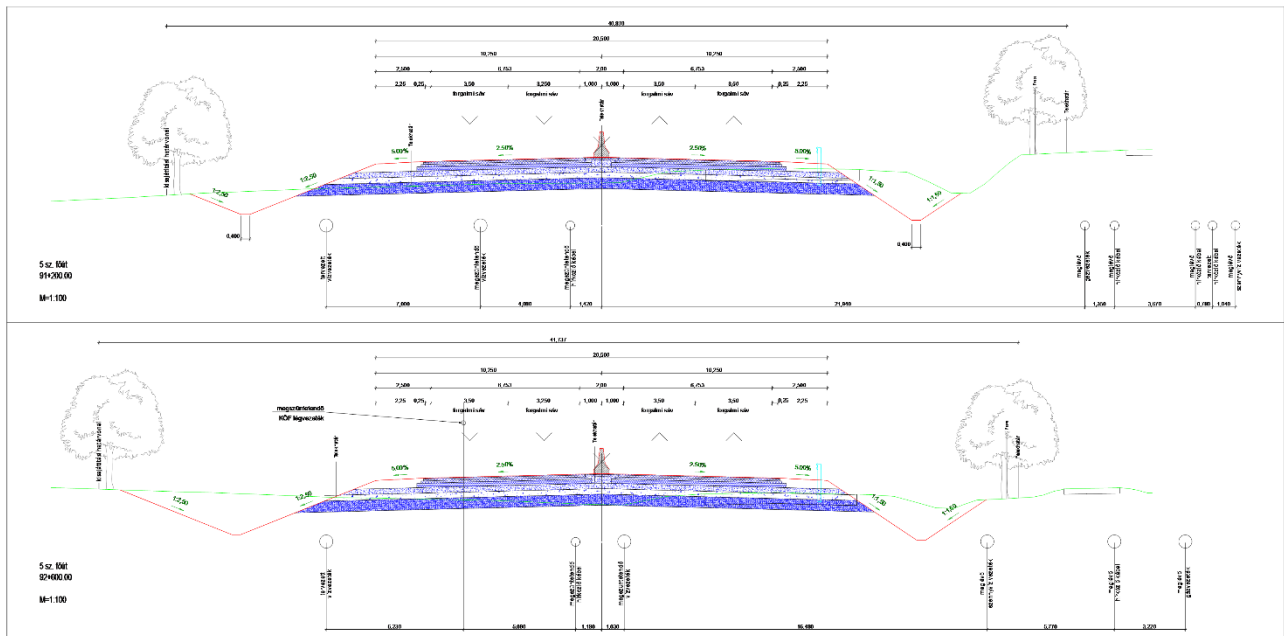
- Körpálya belső forgalmi sáv burkolatszélessége: 4,90 m
- Körpálya külső forgalmi sáv burkolatszélessége: 4,70 m
- Körpálya belső forgalmi sáv szélessége: 4,25 m
- Körpálya külső forgalmi sáv szélessége: 4,05 m
- Fizikai elválasztás szélessége a haladó sávok között: 0,30 m
- Belépő forgalmi sáv burkolatszélessége: 4,00 m
- Kilépő forgalmi sáv burkolatszélessége: 5,00 m
- Járható gyűrű szélessége: 2,00 m (beleértve a „K” j. szegély szélességét)
- Biztonsági sáv szélessége: 0,25 m

Körforgalomhoz kapcsolódó szervizutak és kiszolgálóutak

Út jellege:	külterületi
Út osztálya:	Egyéb közút
Tervezési osztály:	K. VI.A.
Tervezési sebesség:	50 km/h
Forgalmi sáv szélessége:	3,00 m
Padkaszélesség:	1,25 m
Burkolatszélesség	6,00 m
Tervezési élettartam:	10 év

c) keresztmetszvények általános és speciális helyeken

Az elkészült keresztmetszvények bemutatják az út átépítéséből eredő megváltozó útterületet, melyen belül a fásítás és a zöldsáv elhelyezkedését, a meglévő közművezetékek helyzetét, a vízelvezető árkok kialakítását, továbbá a kiváltandó vagy áthelyezendő közművek új helyét. A keresztmetszvény a későbbi tervezési fázisban, az egyeztetések során történő megállapodások alapján kis mértékben módosulhat. Amennyiben ez olyan mértékű lenne, ami befolyásolná a szabályozást, úgy a településrendezési eszközök készítése során szem előtt kell tartani, hogy az egyeztetésen született megállapodásokról a településtervezőt tájékoztatni szükséges.



d) közlekedési módzatok

Kerékpárút

A főúttal párhuzamosan, annak nyugati oldalán a Mercedes gyár mellett kerékpárút vezet.

Vasúthálózat

A tervezési területet nem érinti vasútvonal, attól délre a tervezési területen kívül vezet az 5. sz. főutat szintben keresztező 140. sz. Cegléd–Szeged MÁV vasútvonal.

Közösségi közlekedés

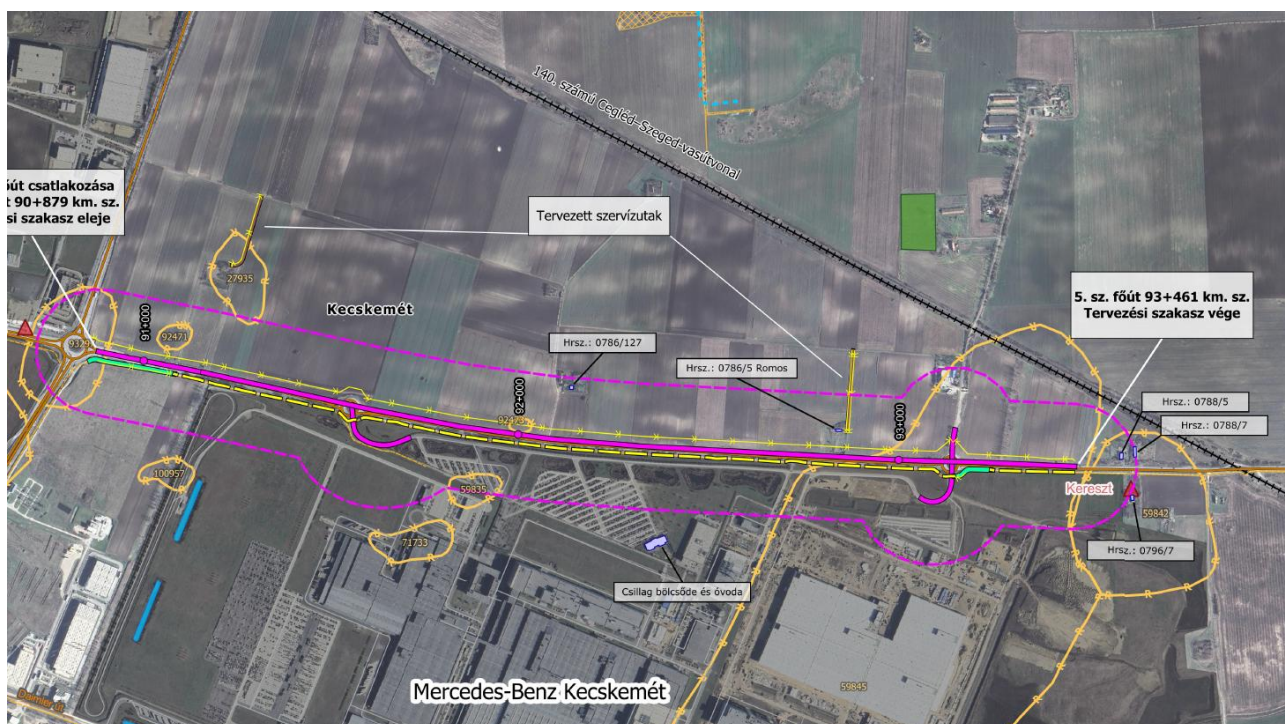
Az 5. sz. főúton nem található közösségi közlekedési viszonylat megállóhelye.

A tervezési területen halad keresztül a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. által üzemeltetett 119, 139, 149, 179, 249 és 339 sz. viszonylatok, amelyek a vármegyei központ egyes településrészei és a Mercedes gyár 1. sz. kapuja között biztosítják a környezetbarát helyi közösségi közlekedési kapcsolatot.

A helyközi közösségi közlekedés autóbusz-viszonylatainak szintén fontos végállomása a Mercedes gyár 1. sz. kapuja. A helyközi autóbusz járatok a környező településekről biztosítják a térség legfontosabb gazdasági területének elérését. Az 5. sz. főúton helyközi autóbusz-megállóhely nem található.

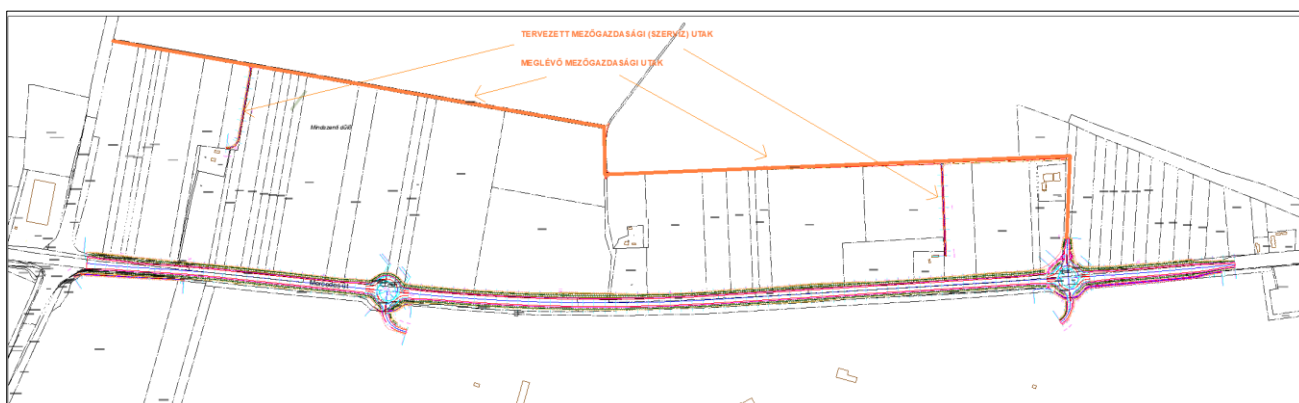
e) kicsatlakozó utak helye, csatlakozó területek feltárhatósága, út melletti telkek megközelítése (kapubejárók)

A szelvényezés szerinti jobb oldalon a főút mellett a Mercedes autógyár található, ez a terület a két meglévő és átépítendő körforgalom között szervizúttal van feltárva. Az üzem területének feltárása továbbra is fennmarad a meglévő állapot szerint.

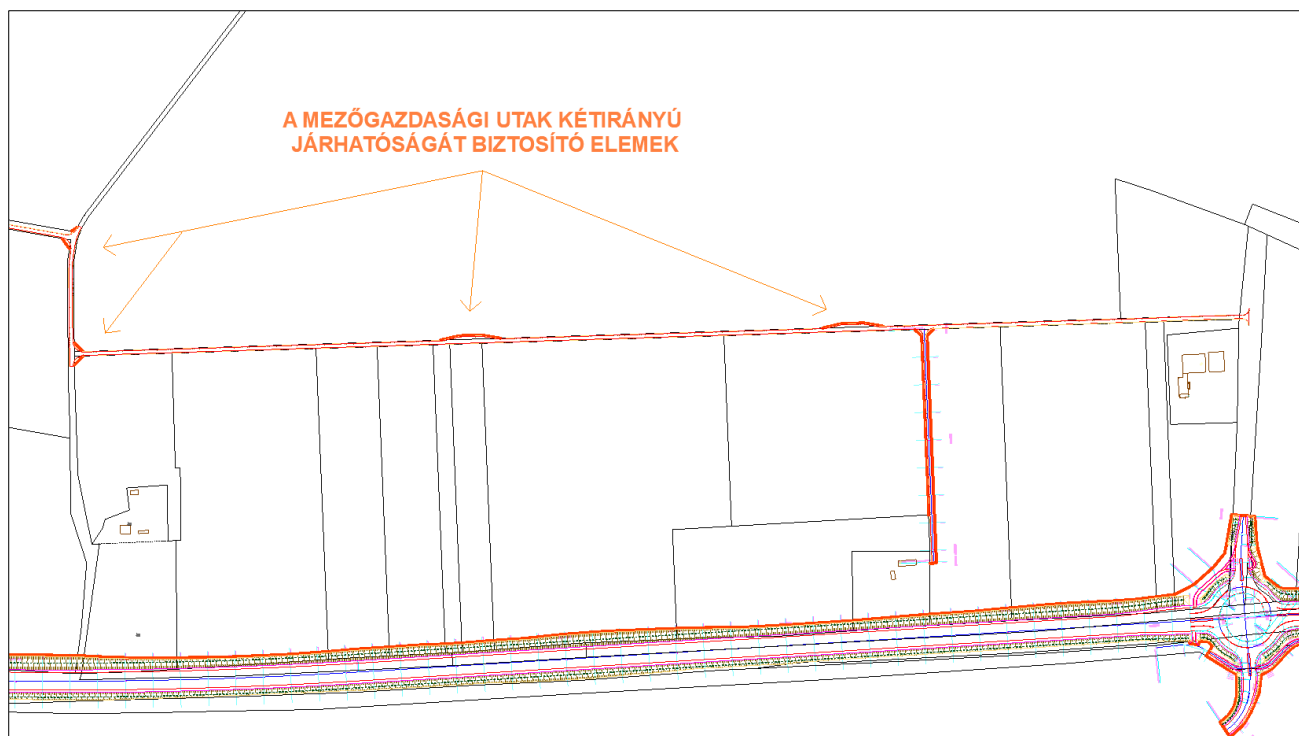


A szelvényezés szerinti bal oldalon, a mezőgazdasági ingatlanok megközelíthetőségének biztosítása meglévő mezőgazdasági utakkal történik, mely az átmenő mezőgazdasági forgalom levezetésére, és a főúttal határos egyéb ingatlanok megközelítésére is alkalmas. Az 5. sz. főúttal párhuzamos 0786/69 és 0786/99 hrsz-ú mezőgazdasági utak - a tervezési szakasz déli végén tervezett körforgalomba becsatlakozó - 0787 hrsz-ú úthoz csatlakoznak.

A jelenleg 4 méter szélességű 0786/99 hrsz-ú mezőgazdasági út kétirányú járhatósága érdekében helyenként kikerülőket tervez az úterv. A mezőgazdasági út teljes hosszának 10 méterre történő szélesítése nem indokolt, a kikerülők biztosítják a kétirányú közlekedés lehetőségét az úton. Amennyiben a közútkezelő ezirányú előírásától eltérni nem lehet, úgy a szabályozási környezet kidolgozásakor meg kell vizsgálni az útszélesítés szükségességét, indokoltságát, és az önkormányzat lehetőségeit annak megvalósítására, ugyanis a kiemelt beruházás keretein belül a megvalósítása nem elvárható, a projekt nem indokolja.



Meglévő és tervezett mezőgazdasági utak



f) Közúti keresztezések (útcsatlakozások):

A tervezési szakaszon különszintű csomópont nem található.

A tervezési szakaszon egy földútcsatlakozás található, amely a tervezett állapot szerint megszüntetésre kerül. A földút által feltárt területek a meglévő földúthálózatról továbbra is megközelíthetők maradnak.

A szelvényezés szerinti bal oldalon a mezőgazdasági területeken két kapubejáró található. Ezek a tervezett a 2x2 forgalmi sávossal kialakításban nem maradhatnak meg. A területek megközelítése a meglévő földúthálózatról lesz biztosítva, tervezett földutakkal.



3. SZAKÁGI MUNKARÉSZEK

a) várható környezeti hatások és szükséges beavatkozásra vonatkozó javaslat; c) környezetvédelem, zajvédelem

Talaj és felszín alatti víz védelme

Kecskemét felszínét túlnyomórészt futóhomok borítja, illetve a déli területeken, ahol a tervezési terület is található, lösz jellemző. A tervezési terület kb. 10 km-es környezetében 3 db bányatelek található, de a tervezéssel érintett terület szilárd ásványi nyersanyag, illetve szénhidrogén és földgáz lelőhelyeket nem érint.

A vizsgált nyomvonal felszín alatti ivóvízkivétel védőövezetét és gyógyvíz lelőhelyeket nem érint.

Üzemelés során a talaj és a felszín alatti víz szennyeződése elsősorban a közúti közlekedés emissziói, a levegőből kiülepedő poron megkötött szennyezőanyagok, és az út mentén olajosan szennyeződő porszemcsék következtében léphet fel. Ilyenek a kopásanyagok, kenőanyagok, benzin-, dízelcseppek, téli sózásból származó lé, ülepedő por. Normál működés esetén ezek az anyagok a csapadékkal kerülnek le az útpályáról, és az út melletti padka és árok fogja fel. A területfoglalás negatív hatását enyhíti, hogy meglévő nyomvonal szélesítése tervezett és a vizsgált nyomvonal nem érinti kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezetét.

A tervezési területen befogadó nem található, a terep közel vízszintes, ezért a terepről és a burkolatról lefolyó csapadékvizek szakaszolt szikkasztó és párologtató árkokkal kerülnek összegyűjtésre.

A Mercedes gyár parkolója mellett több viszonylag nagy méretű szikkasztó medence is található, amely jelzi, hogy a tervezési terület, és környezete talaj és talajvízviszonyai szikkasztásra alkalmasak.

A felszín alatti vizek védelme tekintetében fontos szempont, hogy fokozottan és kiemelten védett felszín alatti vízminőségvédelmi terület, valamint vízbázis védőterülete nem érintett.

A forgalom hatására diffúz jelleggel kicsapódó légszennyező anyagok koncentrációja felhígul és az út melletti területeken már nem fejt ki jelentős hatást. Az út felületén való kiülepedésükkel, és így a csapadékvízzel a földtani közegbe való bemosódásuk jelentéktelen, a földtani közeg és a talajvíz minőségét gyakorlatilag nem befolyásolja.

Az üzemeltetés során a téli síkosság-mentesítés szintén szennyezheti beszivárgás útján a talajt, illetve a felszín alatti vizeket. Az esetlegesen felhalmozódó sómennyiség megváltoztatja a talaj pH értékét és tápanyag összetételét, a talaj szikesedését idézi elő, valamint rossz vízvezetőségű talajokon a növényzet károsodását okozhatja. Ennek kockázatát jelentős mértékben csökkenti, hogy a károsító hatás viszonylag rövid ideig, jellemzően az út tengelyétől számított 10-15 m-es sávon belül jelentkezik, az út szélétől távolodva csökkenő koncentrációban.

A tervezési területen a mezőgazdasági és az ipari tájhasznosítás a leginkább jellemző. A vizsgált út üzemelése során a szennyezés nagysága elsősorban a haváriák, tehergépkocsik balesetével kapcsolatban lehet számottevő.

Felszíni víz védelme

A felszíni vizek állapotát befolyásoló hatásokat az építési és üzemelési időszakban egyaránt elsősorban az útszakasz vízelvezetésének módja és hatékonysága szabja meg.

A vizsgált nyomvonal felszíni vizet, felszíni vízfolyást, csatornát nem keresztez, nem érint.

Felszíni víz, vagy vízfolyás, amelyet a kivitelezés és üzemelés következtében esetleges szennyeződés érhet, a tervezési területen és közvetlen környezetében nem található. Felszíni befogadó hiányában a terepről és a burkolatról lefolyó csapadékvizek szakaszolt szikkasztó és párologtató árkokkal kerülnek összegyűjtésre.

Üzemelés alatti közvetett szennyezés jellemzően a felszín alatti vizeken keresztül érheti a vízfolyásokat.

Az üzemeltetési fázisban a felszín alatti vizek terhelése elhanyagolható normál üzem mellett, ebből kifolyólag a közvetetten érintett felszíni vizek tekintetében sem várható számottevő terhelés.

A forgalom hatására diffúz jelleggel kicsapódó légszennyező anyagok koncentrációja felhígul és ezért az út melletti területeken nem fejtenek ki jelentős hatást. Az út és a felüljáró üzemelése során nem várható olyan szennyező hatás, mely a beszivárgó vizekkel a felszín alatti ezeken keresztül pedig a felszíni vizek mennyiségi, illetve minőségi változását okozná.

Levegőminőség-védelem

A legközelebbi védendő épületek 75 méter távolságban van. Ez az épület jelenleg romos és lakatlan, azonban funkcióját tekintve lakóépület. Üzemelés alatt ebben a távolságban a modellezéssel végzett immissziós értékek

alapján megállapítható, hogy az órás (CO és NO₂) és 24 órás (PM₁₀) egészségügyi határértékek nagy biztonsággal teljesülnek.

Élővilág-védelem

A beruházás Natura 2000 területet, jogszabály által védett országos jelentőségű természetvédelmi területet, ex lege védett természeti értéket és helyi jelentőségű védett természeti területet nem érint.

A beruházási területen és annak környezetében természetközeli vagy természetes élőhelyek, valamint védett növény- és állatfaj egyedei nem találhatók.

Az üzemelés során elsődleges negatív hatásnak tekinthető az élőhelyek minőségében bekövetkező változás. A közlekedésből származó szennyező anyagok elsősorban a vizes élőhelyekre és a talajon keresztül a növényzetre fejthetik ki hatásukat. A zavaró hatás a rendelkezésre álló adatok alapján kizárólag az emberi jelenléthez jól alkalmazkodó állatfajokat fog érinteni.

Az Országos Ökológiai Hálózat elemei a közvetlen és közvetett hatásterületen nem fordulnak elő.

A tervezett beruházás az élővilágban nem okoz jelentős hatást.

Tájvédelem

A beruházás által érintett terület tájhasználatát tekintve a mezőgazdasági, valamint az ipari tájhasználat bír a legjelentősebb területi kiterjedéssel. A tervezett nyomvonal lakóterületet nem érint.

Az érintett tájrészlet domborzati adottságait tekintve síkvidéki jellegű. A nyomvonal szűkebb környezetében ipari és mezőgazdasági, elsősorban szántó területek jellemzők. Meghatározó vonalas elem az 5 sz. főút, az 54 sz. főút, a 44. sz. főút, valamint a 140 sz. Cegléd–Szeged vasútvonal.

A tervezési területen jelenleg elterülő, biológiailag aktív felületek jellemzően szántók, útmenti cserjés-fás területek és fasorok, melyek egyes részei feldarabolódnak vagy megszűnnek a tervezett út terület-igénybevételi sávja következtében. Ezáltal a térségben a biológiailag aktív felületek aránya csökken. Fakivágásra és cserjeirtásra a kivitelezési munkálatok során számolni kell.

A tervezett nyomvonal nem érint üzemtervezett erdőrészeket.

A tervezett beruházás területén jelenleg is út üzemel, ezért a tervezett négy nyomúsítás a jelenlegi tájképet nem fogja jelentősen megváltoztatni. A tervezett szervízutak viszont a mezőgazdasági területeken új művi elemként jelennek meg, a jelenlegi tájképet megváltoztatják.

A tervezett beruházás Natura 2000 területet, ex lege kunhalmot, forrást, víznyelőt, földvárat, szikes tavat, lápterületet, helyi jelentőségű természetvédelmi területet nem érint.

A tervezett beruházás az üzemelés szakaszában kisebb mértékben módosíthatja a kialakult tájszerkezetet. Az útpálya mentén az egyik legjelentékenyebb hatás a nyomvonal mellett a művelésből kivont területek arányának növekedése lehet. A jó közlekedési kapcsolatok, a termelési és a szolgáltatási tevékenység telepítése szempontjából felértékelődhetnek ezek a területek. Az út használata a távolabbi területhasználatokat érdemben nem befolyásolja, a tágabb környezet tájpotenciálja alapvetően nem változik.

Tájképi szempontból a tervezett beruházás negatív hatású tájképváltozást okoz. Ezt a kedvezőtlen hatást megfelelő növénytelepítéssel mérsékelni lehet, amely azonban számottevően csak több év elteltével (a növényzet megerősödésével) kezdi kifejteni kedvező hatását.

A tervezett beruházás munkálatai egyedi tájértéket nem veszélyeztetnek.

Épített környezet védelme

Műemléket és műemléki környezetet nem érint a tervezési terület, régészeti lelőhelyet azonban igen. A tervezett beruházás által érintett terület 250 méter széles övezetében 10 nyilvántartott régészeti lelőhely van. A teljes

vizsgálati területen azonosított 10 régészeti lelőhely közül a tervezett beruházás 3 régészeti lelőhelyet közvetlenül is érint, emellett további 1 lelőhely található az 50 m-es környezetében. Ezeket a lelőhelyeket a tervezett beruházás veszélyeztetheti.

A tervezett út és kerékpárút kivitelezése és üzemelése közvetlen hatást nem gyakorol védett építészeti értékekre.

Hulladékgazdálkodás

A képződő hulladékokra vonatkozó jogszabályokban előírtak szerint történik a keletkező hulladékok gyűjtése, valamint elszállítása.

Mindezeket figyelembe véve földvédelmi szempontból az előírt környezetvédelmi intézkedések betartása mellett a tervezett beruházás megvalósítható.

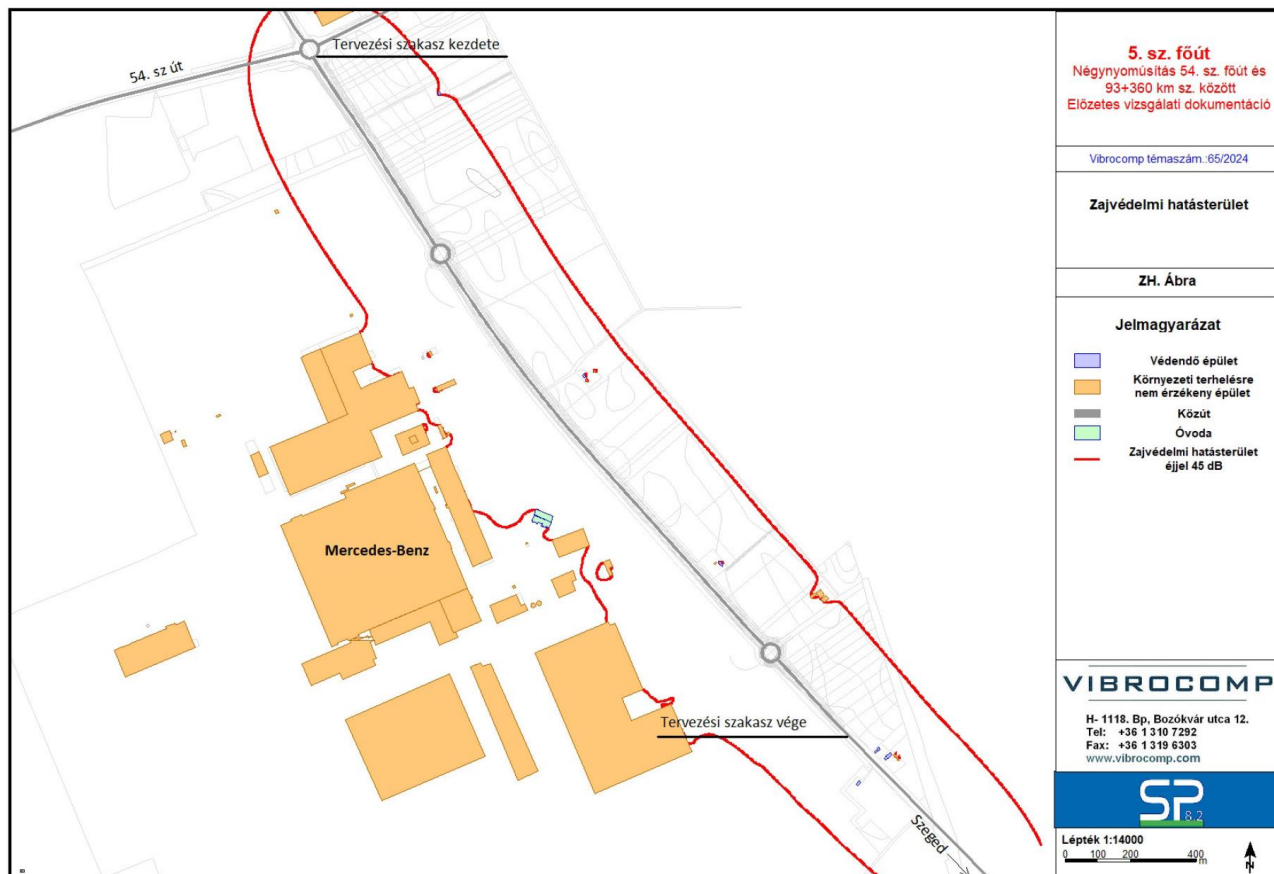
Zaj- és rezgésvédelem

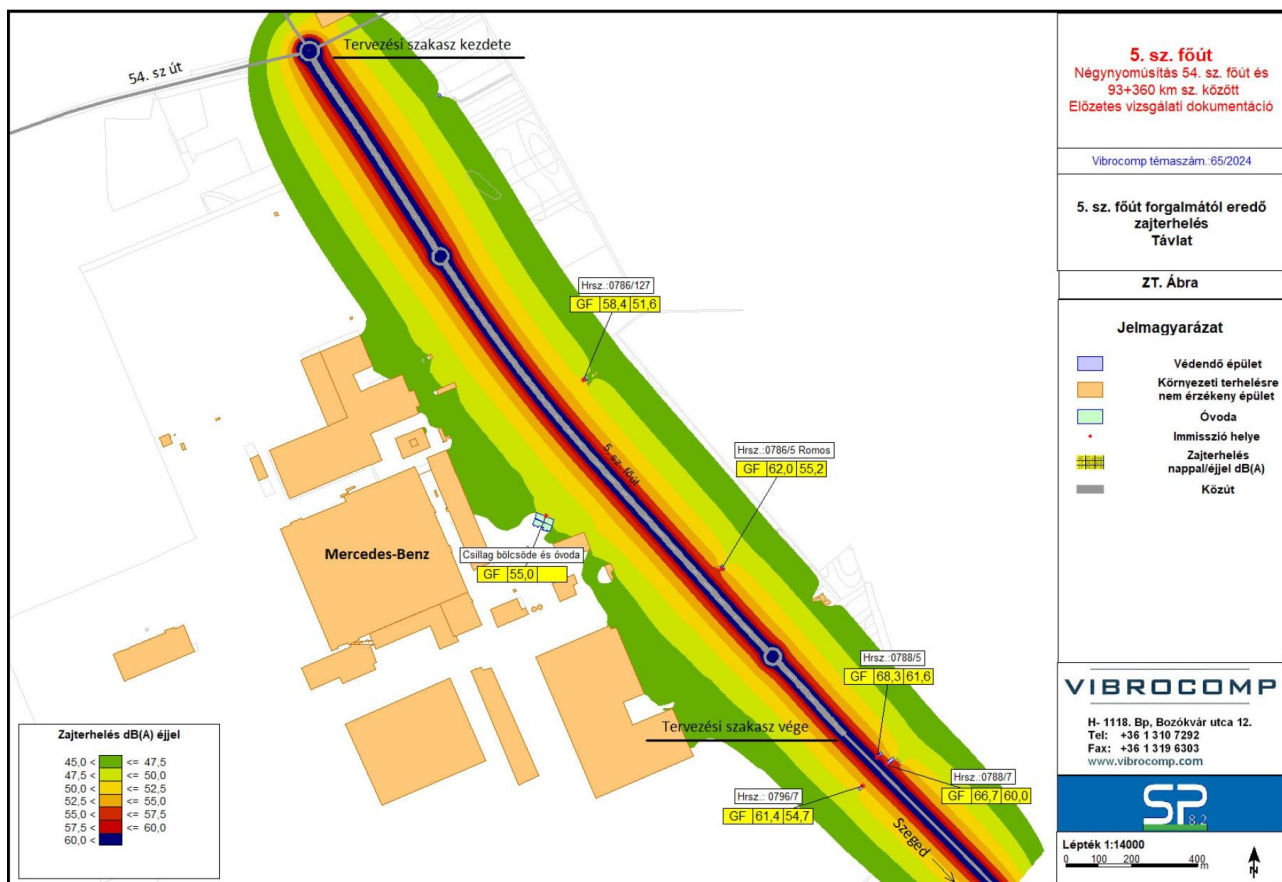
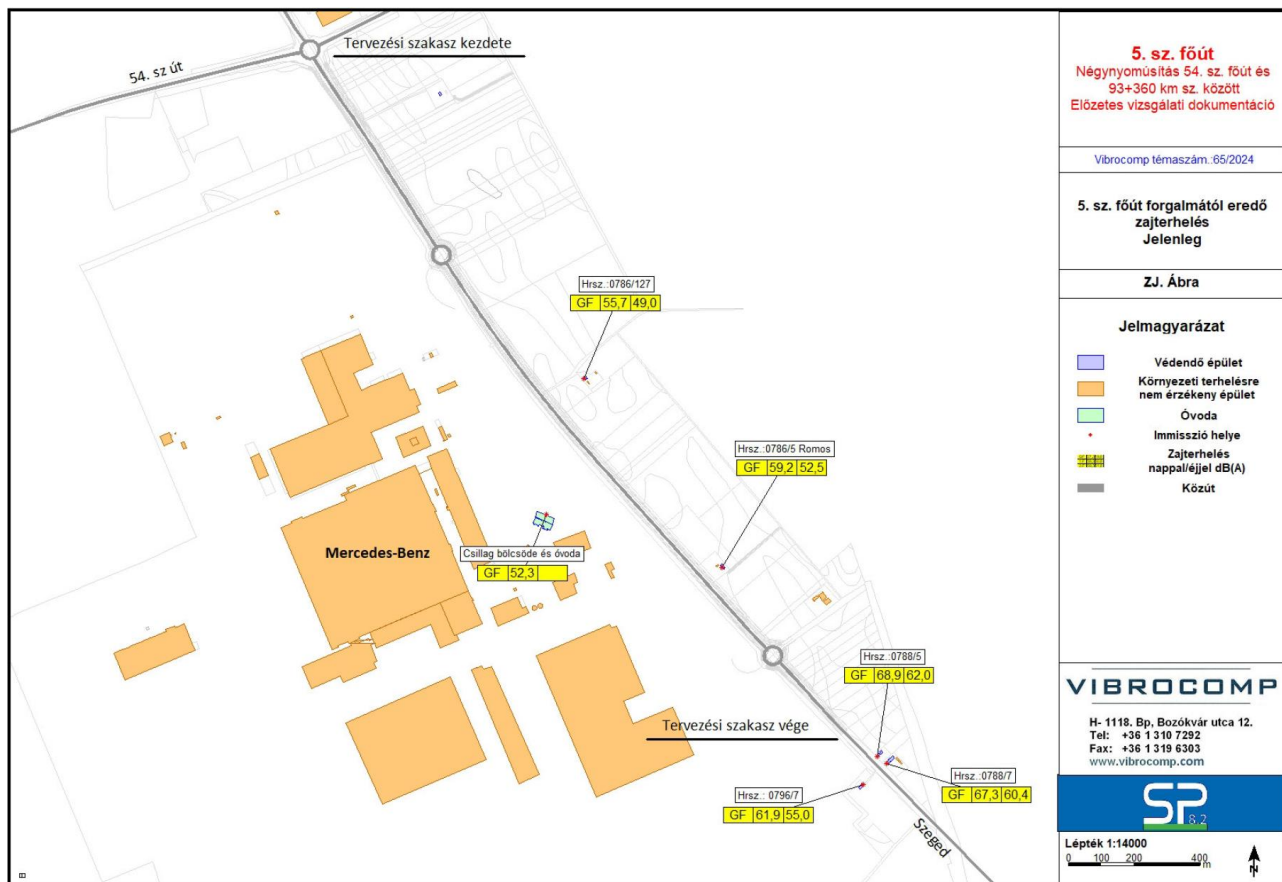
A tervezett út jelenlegi zajhelyzetét az 5. sz. főút forgalmának zajterhelése határozza meg.

Zajvédelmi szempontból a tervezési terület környezetében a közvetlen és közvetett hatásterületen a jelenlegi zajterhelés mind nappal, mind éjjel nem haladja meg a vonatkozó határértéket. Az elvégzett zajsámítások alapján megállapítható, hogy a 2x2 sávra bővítés és az új jobb minőségű kopóréteg, „B” jelű akusztikai érdességi osztály „C” helyett alkalmazásával a közúti zajterhelés a vizsgált terület környezetében lévő védendő területnél nappal nem, éjjel viszont minimálisan túllépi az előírt határértéket. A határérték túllépés azonban elhanyagolható és lakatlan, romos lakóépületet érint.

Összességében megállapítható, hogy a tervezett négy nyomúsítás utáni forgalmától eredő zajterhelés a közvetlen hatásterületen található legközelebbi védendő épületek környezetében nem okoz határérték túllépés.

Rezgésvédelmi szempontból a beruházás nem okoz konfliktust sem az üzemelés, sem az építés során. Ez a rezgésterhelés-változás azonban nem jelent határérték feletti mértékű rezgést.





b) zöldfelületrendezés

A meglévő közlekedési területen belül számottevő zöldfelület nem található, csak az utat kísérő zöldsáv és burkolatlan árok jelenti a zöldfelületet. A zöldsáv nagy részt gyepesített, egyik oldalon fasor található. Az út szélesítését követően is csupán a zöldsáv képezi a zöldfelületet, kétoldali fasorral. A Magyar Közút Nzrt. véleménye alapján az útmenti fák ne legyenek terméshozó növények.



Meglévő zöldfelület az 5 sz. főút mentén

Az út mentén, ahol a helyszíni adottságok, a rendelkezésre álló terület és a védőtávolságok lehetővé teszik, fasor telepítése javasolt. A nyomvonal szelvényezés szerinti bal oldalán a tervezett vízelvezető árkon kívül az árok külső körömpont plusz 1 méteres sávba fasor telepítése szükséges.

A növénytelepítés során figyelembe kell venni:

- a helyi építési szabályzat 46. § (8) bekezdését, miszerint „Országos fő- és mellékút, feltáró út, gyűjtőút, valamint kerékpárút lehetőleg többsoros fasorral vagy védőfásítással létesítendő. A 12 m-nél nagyobb szabályozási szélességű közlekedési célú közterületen kétoldali fasort kell telepíteni, továbbá a meglévők védelméről, kiegészítéséről, szakszerű cseréjéről gondoskodni kell.”
- a településképvédelmi rendelet útfásítások kialakítási módjára vonatkozó előírásait,
- az MSZ 12042 Fák védelme építési területeken és az MSZ 12172 Díszfák és díszcserjék ültetése települések közterületein c. szabványokat.

A helyi építési szabályzat 46. § (8) és (9) bekezdése előírja, hogy „országos fő- és mellékút, feltáró út, gyűjtőút, valamint kerékpárút lehetőleg többsoros fasorral vagy védőfásítással létesítendő.

Az ültetendő fajok vonatkozásában Győri András főkertész álláspontja:

„A következő fajokot, -fajtákat javaslom, melyek jellemzően karógyökérzetűek:

Vezér fajtája:

Quercus robur 'Fastigiata' – oszlopos tölgy

Kísérő fajták:

Ulmus minor – mezei szil

Pyrus pyrausta – vadkörte

Pyrus betulifolia – nyírlevelű körte

Malus sylvestris – vadalma

Sorbus x intermedia – svéd berkenye

Pinus sylvestris – erdei fenyő

Juglans regia – közönséges dió

Juglans nigra – fekete dió

A tervezett vízvezeték egységösszehoz igazodva a fákat 6 m-es tőtávval kérem elhelyezni – a csővezeték-szakaszok középpontjához igazítva.

A fasor szerkezetét elegyesen kérem kialakítani (vezérfafaj és kísérő fajok).

Vezérfaj a *Quercus robur* 'Fastigiata' legyen 18 méterenként, közte 6 méterenként 2-2 kísérő fajok vegyes kiosztásban.”

d) infrastruktúra igények, közművek felszíni és felszín alatti építményei

A tervezési területen az alábbi közműnyomvonalak érintettek:

- elektromos hálózat (légkabel és földkabel)
- hírközlési hálózatok
- vízellátás
- szennyvízcsatorna
- gázvezeték

A Bácsvíz Zrt. adatszolgáltatása szerint az 5 sz. főút 91+125 km sz. környezetében a szelvényezés szerinti bal oldali padkában, rézsűben a meglévő **vízvezeték**en egy leágazást biztosító aknás csomópont épült. A négy nyomúsítás során az aknát figyelembe kell venni, annak kiváltását, átépítését tervezni szükséges.

A tervezési szakaszon a meglévő körforgalmak környezetében **közvilágítási** hálózat üzemel. A közvilágítási hálózat érintettsége miatt a hálózat szakaszok kiváltására és átépítésére van szükség.

A meglévő állapot szerint az 5 sz. elsőrendű főút **vízelvezetése** megoldott. A főút jelenlegi 2×1 sávossal kialakítása mellett nyílt szikkasztó árkos vízelvezető rendszer található.

A körforgalmak vízelvezetése szintén megoldott. A körforgalmak építésekor az ágak mentén szikkasztó zompokat építettek az árkok alá.

A tervezési terület vízfolyást és vízbázist nem érint.

A tervezett állapotban bal oldali szélesítés esetén a meglévő jobb oldali árkokat várhatóan csak profilozni kell. A bal oldalon az árkokat át kell átépíteni a szélesítésnek megfelelő helyre.

A beruházásnak más infrastruktúra igénye nincs, **humáninfrastruktúra fejlesztésre** nincs szükség.

Az útépitési kiviteli tervek készítése és egyeztetése során újabb közműkiváltás, közmű áthelyezés igénye felmerülhet, mely a jelen tervezési fázisban még nem ismert. A közművek számára a későbbiekben esetlegesen szükségessé váló közterületi igényre vonatkozóan a szabályozási környezet kidolgozásakor ki kell térni.



Meglévő közműellátottság (e-kozmu.hu)

4. SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

A településrendezési eszközök módosítása arra irányul, hogy a közút szélesítéséből eredően, a kisajátítási vonalat figyelembe véve a településszerkezeti terven módosítva legyen a közúti közlekedési terület szélessége, majd a szabályozási terven ez a sáv mint új közterületi határvonal, szabályzási vonallal ki legyen szabályozva.

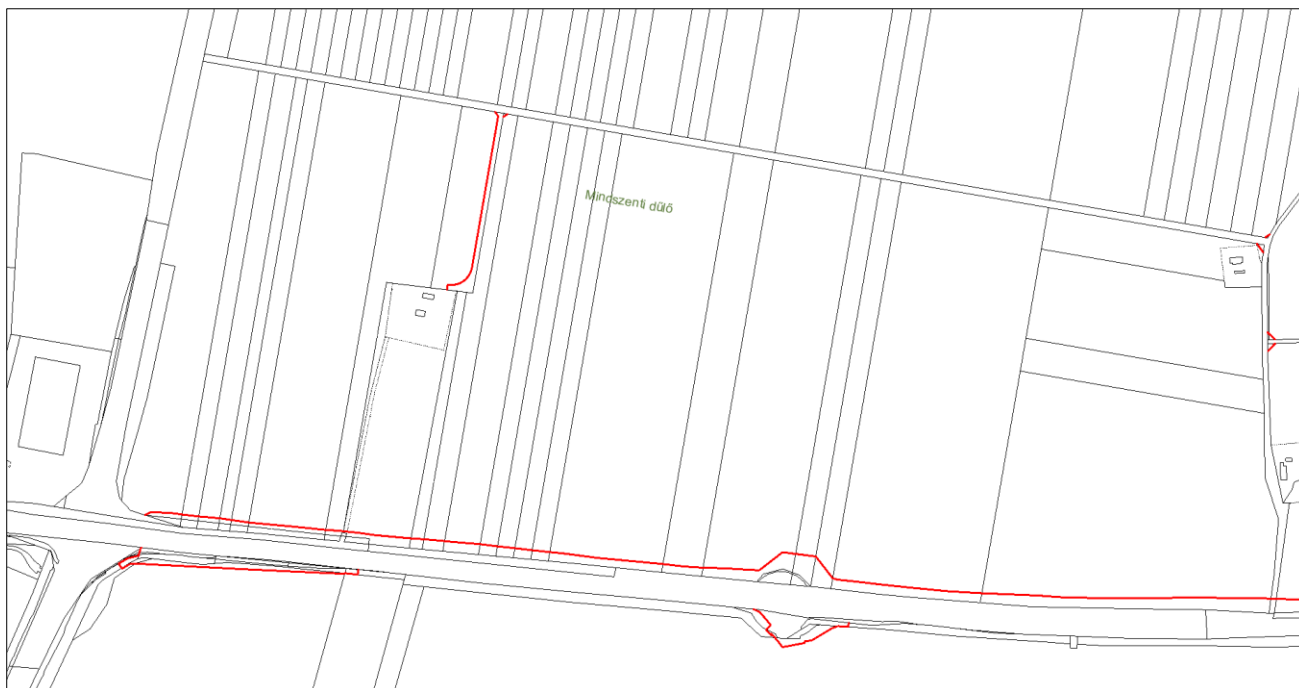
Az 5 sz. főút meglévő **szabályozási szélessége** a meglévő közterületi telekhatártól mérve **átlagosan 8-8,5 méterrel növekszik a mezőgazdasági területek felé.**

A meglévő tanyák új megközelítése érdekében tervezett **új mezőgazdasági utak** a meglévő mezőgazdasági utakhoz fognak csatlakozni. Miután a hatályos szabályozási terv a mezőgazdasági utakat - attól függetlenül, hogy köz- vagy magánutak – nem sorolja közúti közlekedési övezetbe, nem látható egyértelműen az úthálózat, melyhez az új mezőgazdasági utak csatlakoznak. Javasolt a mezőgazdasági utak közúti közlekedési övezetbe sorolása.

A 4 méter széles 0786/99 hrsz-ú mezőgazdasági út 10 méterre történő szélesítése és annak kiszabályozása további egyeztetést igényel. A településrendezési eszközök módosítása folyamán vizsgálendő a szélesítés indokoltsága, szükségessége, és a megvalósítási hajlandóság.

A meglévő **körforgalmak kisebb léptékű átalakítása** szükséges a megnövekvő forgalmi sávok helyigényéből következően. Ennek helyigénye szintén kiszabályozandó.

A végleges szabályozási vonal meg kell, hogy egyezzen az útertvben kijelölt kisajátítási határvonallal. A kisajátítási vonal pontos helye és a kisajátítandó terület nagysága a tervezés folyamán, a kiviteli tervek készítésével még pontosodhat, de nagy mértékben már várhatóan nem fog változni. A szabályozás során **az útépitési tervek mindenkor legfrissebb állapota veendő figyelembe!**



A kisajátítási vonal helye (piros folytonos vonal)

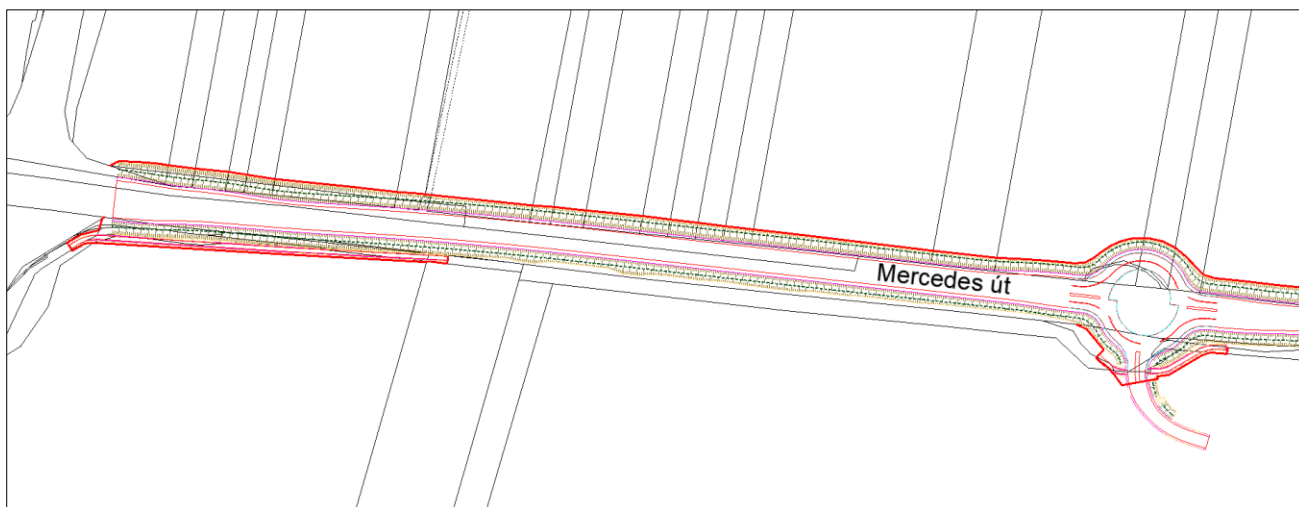


A kisajátítási vonal helye (piros folytonos vonal)

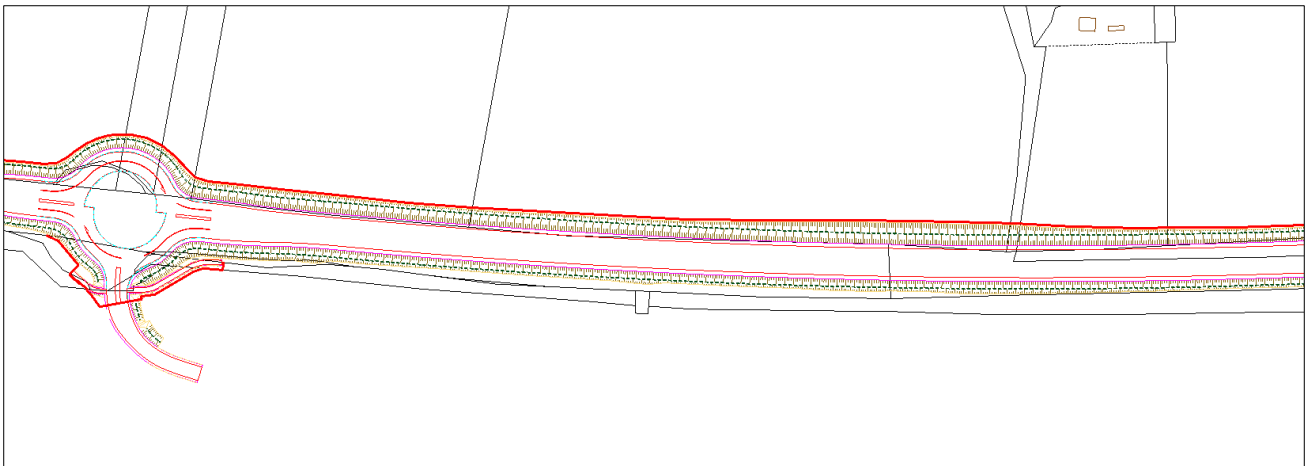
A helyi építési szabályzat normatív rendelkezéseinek módosítására nincs szükség, ugyanis a szabályozással érintett telkek övezetének vagy építési övezetének építési előírása(i) nem akadályozzák a későbbi kisajátítást, illetve telekalakítást – azaz a visszamaradó telkek nagysága, a telkek beépítettsége vagy az építési hely meghatározása biztosítja a projekt megvalósítása érdekében szükséges telekalakításokat.

5. MŰSZAKI TERVEK (BEÉPÍTÉSI TERV)

A beépítési terv maga az út helyszínrajza, amit több szelvényen mutatunk be.



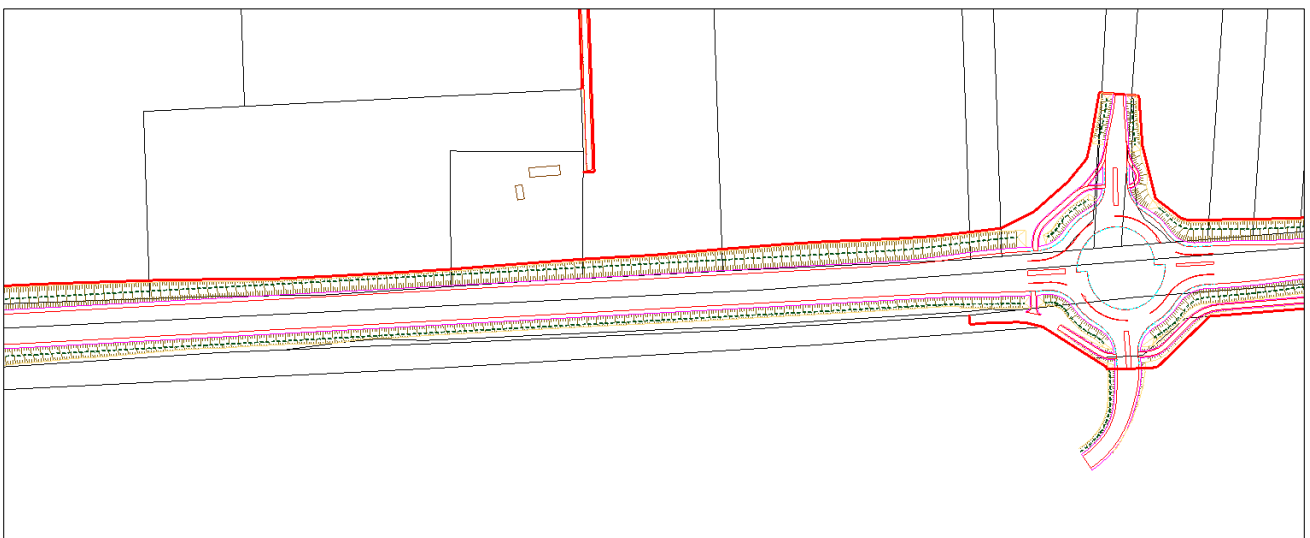
90+860 km. szelvény – 91+600 km. szelvény közötti szakasz



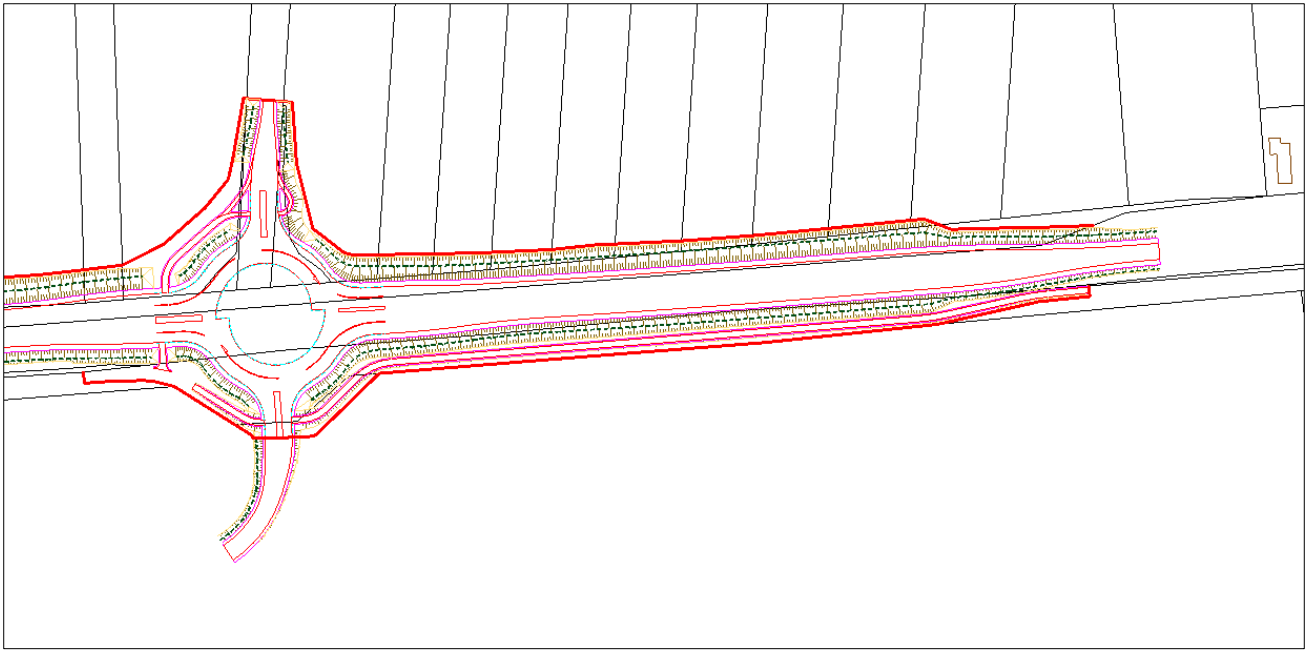
91+600 km. szelvény – 92+000 km. szelvény közötti szakasz



92+000 km. szelvény – 92+500 km. szelvény közötti szakasz



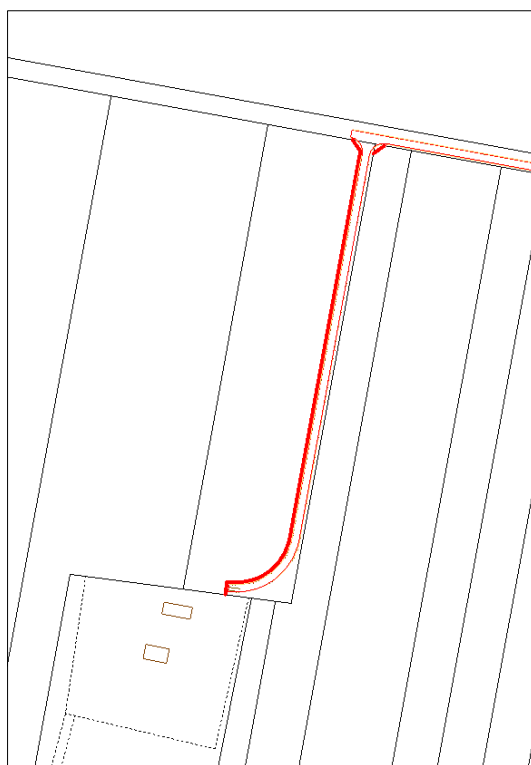
92+500 km. szelvény – 92+900 km. szelvény közötti szakasz



92+900 km. szelvény – 93+400 km. szelvény közötti szakasz



Új mezőgazdasági út a megszűnő útcsatlakozás helyett



Új mezőgazdasági út a megszűnő útsatlakozás helyett

III. Várható költségek és településrendezési szerződésben rögzítendő kérdések

1. A VÁRHATÓ KÖZFEJLESZTÉSEK KÖRE

A beruházással az 5. sz. országos közút fejlesztése, mint közfejlesztés valósul meg.

2. NYILATKOZAT A BERUHÁZÁS ÉS A TELEPÜLÉSTERVEZÉS KÖLTSÉGEINEK VÁLLALÁSÁRÓL

A tervezett létesítmény a 345/2012. (XII.6.) Korm. rendelet „*egyres közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről*” (1. sz. melléklet 1.2.163. *Kecskemét, déli iparterület megközelítését szolgáló úthálózat fejlesztése.*) értelmében **nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházás**.

A kiemelt beruházás építtetője az Építési és Közlekedési Minisztérium. A beruházás költségeit az Építtető viseli.

A településrendezési eszközök módosításának költségeire vonatkozóan a magyar építészetről szóló törvény rendelkezik:

„23. § [Országos közérdek érvényesítése]

Ha kiemelt közérdekből szükséges, törvény a települési önkormányzatot kötelezheti, hogy gondoskodjon a településtervezési elkészítéséről, módosításáról és annak jóváhagyásáról. Fővárosi kerületek esetében, a fővárosi rendezési szabályzat érintettsége esetén a kerületi építési szabályzat készítésére vagy módosítására a fővárosi rendezési szabályzat módosítását követően kerül sor. Az önkormányzati jogalkotási feladat pénzügyi fedezetének az éves központi költségvetésben történő tervezéséről a Kormány gondoskodik.”

A településrendezési eszközök módosításának költségét – az Építetővel szerződésben lévő, az utépítési engedélyezési és kiviteli tervek készítésével megbízott - Pannonway Építő Kft. viseli. A költségviselés külön megállapodás tárgyát képezi.

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata mint Megbízó, a településrendezési eszközök módosításának egyeztetés és elfogadási eljárását bonyolítja le.

3. ÚTKEZELŐ SZEMÉLYE, ZÖLDFELÜLET KEZELŐJE, KEZELŐI LEHATÁROLÁS

Az 5. sz. országos közút a hozzá tartozó burkolat, padka, árok, zöldfelület kezelője a Magyar Közút NZrt. Az út szélesítését követően a Magyar Állam tulajdonában kerülő ingatlanok, ingatlanrészek az 5. sz. közút részét fogják képezni. A beruházást követően kialakuló új burkolat, padka, árok, zöldfelület és egyéb tartozékok szintén a Magyar Közút NZrt, kezelésébe kerül.

Az 5. sz. főúttal párhuzamos kerékpárút kezelője Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata jelenleg is, és a beruházást követően is Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata kezelésében marad.

A Mercedes telephelyének területén lévő magánutak kezelője marad a Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.

Az érintett mezőgazdasági utak kezelője az út tulajdonosával megegyező, azaz az önkormányzati tulajdonú közutak kezelője Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata, a magántulajdonú mezőgazdasági utak kezelője az út tulajdonosa (természetes személy vagy gazdasági társaság) jelenleg is, és a beruházást követően is.

4. KÁRTALANÍTÁSI KÖTELEZETTSÉG FELMERÜLÉSE

Az utépítési beruházásból erdő kisajátításból következő kártalanítási költségek a projekt részét képezik, amit a Magyar Állam finanszíroz.

IV. Összefoglaló

A településrendezési eszközök módosítását a „Kecskemét, déli iparterület megközelítését szolgáló úthálózat fejlesztése” megnevezésű nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházás megvalósítása indokolja.

Az 5 sz. főút jelenleg 2x1 forgalmi sávossal. **A nyomvonal 2x2 forgalmi sávossá történő bővítését a településrendezési eszközök nem tartalmazzák.** A beruházás megvalósítása a következő beavatkozásokat jelenti:

- a meglévő 5 sz. főút mentén a **közút meglévő szabályozási szélességének kb. 8-8,5 méterrel a mezőgazdasági területek felé történő növelése;**
- a megszűnő útsatlakozások helyett a telkek megközelítése érdekében **új földutak kiszabályozása;**
- meglévő **körforgalmak kisebb terület-korrekcióval érintettek** a plusz sávok helyigénye miatt.

A kisajátítási terület mentén szabályozási vonal ábrázolása - mint új közterületi telekhatár jelölése – a későbbi telekalakításokat, kisajátítást alapozza meg.

A jelen tervezési fázisban rendelkezésre álló kisajátítási határvonal által várhatóan (az alábbi térképen ábrázolva) a szabályozási terv által kiszabályozandó közterületek a következők:



A szabályozási környezet kidolgozása során - az útépitési engedélyezési majd kivitelezési tervek készítéséből, egyeztetéséből eredően - **kisebb korrekciók előfordulhatnak**, ezért lényeges, hogy mindig a legfrissebb útépitési terveket kell figyelembe venni és folyamatosan ellenőrizni szükséges a két tervfajta összhangját.

A változással érintett területeket illetően a **településrendezési eszközök módosítását** az alábbiak szerint kell elvégezni:

- a **településszerkezeti terven** módosítandók a jelenleg hatályos tervben a tervezéssel érintett területen megállapított területfelhasználási kategóriák: **módosításra kerül a közlekedési-, közműelhelyezési- és hírközlési területek lehatárolása,**
- a **külterületi szabályozási terven** az 5 sz. főút (54 sz. főút és 5 sz. főút 93+360 km sz. között) négy nyomúsításának tervezése útépitési engedélyezési terve alapján **kiszabályozásra kerül az új szabályozási vonal** a meglévő 5 sz. főút mentén a közút meglévő szabályozási szélességének növelése, a körforgalmak helyigényének növekedése és az új földutak kiszabályozása végett, valamint **módosítandók** a területfelhasználási kategóriáknak megfelelően **az övezeti határok,**
- a **helyi építési szabályzatban** meghatározásra kerülnek a **hatályba léptető rendelkezések.**

A területrendezési tervek nem korlátozzák a tervezett beruházás megvalósítását.

A beruházással a meglévő környezet állapot nem romlik, új környezeti probléma nem merül fel.

A telepítési tanulmánytervhez felhasznált közlekedési és környezetvédelmi dokumentumokat a Pannonway Építő Kft. készítette vagy megbízásából készítették. A telepítési tanulmánytervben szereplő adatok és információk - a tervezés folyamán bekövetkező esetleges változásokkal frissítve - a településrendezési terv készítése során felhasználhatóak, településtervezési szakági jogosultsággal rendelkező tervezők készítették. Egyéb szakági munkarészek elkészítéséhez – szükség szerint – be kell vonni a jogosult tervezőket.