

TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

Az 52 sz. és 541 sz. főutakat összekötő, új nyomvonalon vezetett út megvalósítása céljából készítendő településrendezési eszközök módosítását elhatározó önkormányzati döntés megalapozása érdekében



Készült: 2025. május

TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV¹

az 52 sz. és 541 sz. főutakat összekötő, új nyomvonalon vezetett út megvalósítása céljából készítendő településrendezési eszközök módosítását elhatározó önkormányzati döntés megalapozása érdekében

(a készítéskor 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-3. rész: 52 sz. főút és 541 sz. főutakat összekötő, új nyomvonalon vezetett út tervezése (K052-08), - Engedélyezési terv; készítette: Pannonway Kft., 2025.
- 3. rész: 52 sz. főút és 541 sz. főutakat összekötő, új nyomvonalon vezetett út 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 52 sz. és 541 sz. főutakat összekötő, új nyomvonalon vezetett út nyomvonalára vonatkozóan Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata 2020. évben készített tanulmánytervet az Unifor83 Zrt-vel. A nyomvonal ezen terv alapján kiszabályozásra került.

2024. november 6-án tartott egyeztető tárgyalás alapján Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata a közlekedési, környezetvédelmi és településképi szempontokat mérlegelve a tervezés jelenlegi szakaszában a teljes beruházás hatásterületén a II. rendű főúti tervezési osztályt preferálja. A tervezendő új összekötő út tehát helyi kezelésű, belterületi II. rendű főút lesz.

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 elkészítése (K052-08), 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 3. része 52 sz. és 541 sz. főutakat összekötő, új nyomvonalon vezetett út tervezése. A lefolytatott közbeszerzési eljárás eredményeként a tervezési munkák elkészítésével a Pannonway Építő Kft.-t bízta meg.

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

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

A településen belüli főútvonalak zsúfoltak, egyes időszakokban kapacitáshiányosak, ezért is fontos egy gyűrű irányú hálózati elem létrehozása mely az észak-nyugati lakóterületek és a dél-keleti iparterületek közötti megnövekedett forgalom számára biztosít kapcsolatot, a városközpontot elkerülve.

A város nyugati határán húzódó M5 autópálya díjköteles gyorsforgalmi útként funkcionál, melynek szerepe nem az, hogy a városon belüli forgalmat megossza. A városon belüli forgalommegosztás céljára ezért jelölt ki a város egy új útvonalat a Könyves Kálmán körút és az autópálya közötti területsávban, amelynek nyomvonalát a településszerkezeti tervben is rögzítették, ezzel tehermentesítve a Könyves Kálmán körút forgalmát.

A tervezés, illetve a beruházás elsődleges célja egy új közlekedéshálózati elem kiépítése, melynek elsődleges szerepe a tervezett végpontok (az 52 és az 541 sz. másodrendű főutak) közötti forgalmi kapcsolat megteremtése, ezáltal a szomszédos gyűrű irányú útvonalak tehermentesítése.

Az így meghatározott elsődleges funkció mellett az útvonal szerepet játszik az ingatlanok kiszolgálásában is, de ez csupán egy további, korlátozott lehetőség, melyet azonban alá kell rendelni az alapvető hálózati funkció megfelelő színvonalú kielégítésének.

Ez a kiszolgálás ezért nem jelenti minden egyes útmenti ingatlan közvetlen megközelítését, hanem csupán az egyes szomszédos, a szabályozási terv által kijelölt tömbök megfelelő színvonalú kapcsolódását. Ennek további szabályozása a HÉSZ feladata lesz és a később megépülő lakótömbök útsatlakozási a tervezett összekötő úthoz fognak kapcsolódni.

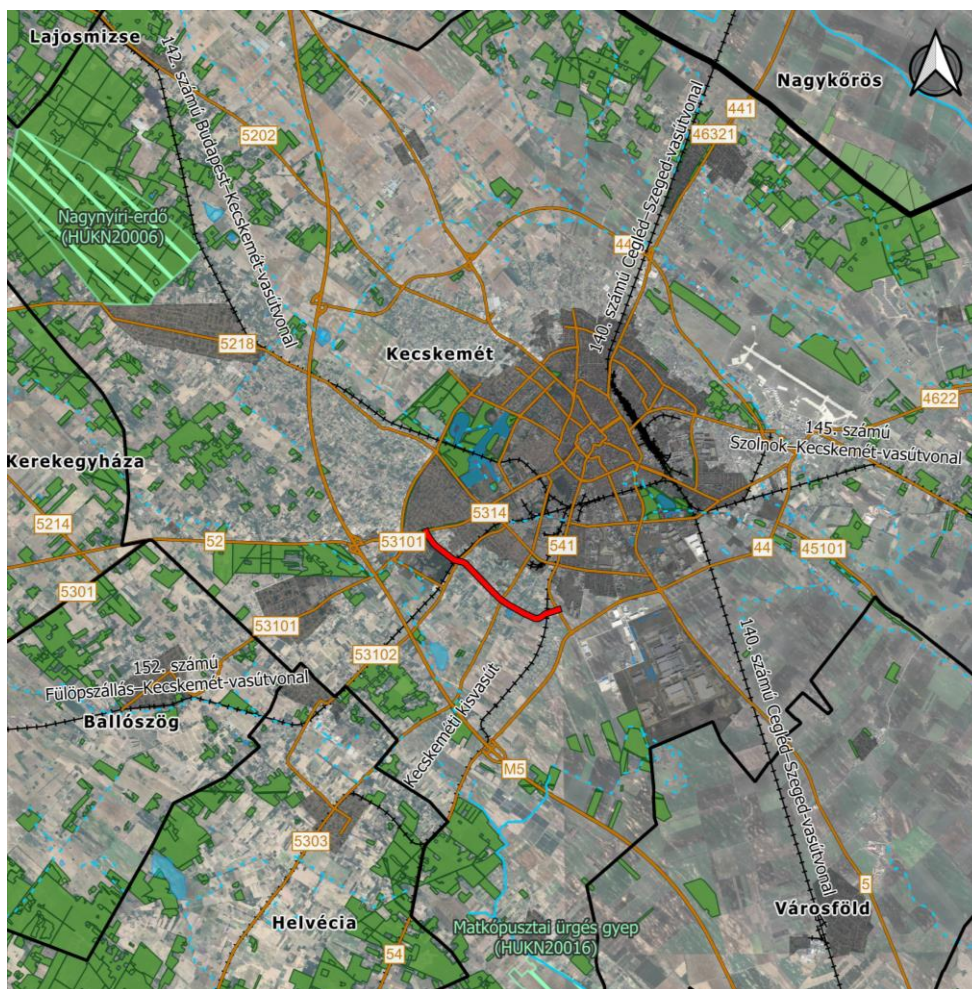
A tervezés alatt álló összekötő út nyomvonala Kecskemét délnyugati részén, jellemzően belterületen, de annak határa közelében, illetve utolsó szakaszán külterületi részen vezet.

Jelen telepítési tanulmányterv 52 sz. és 541 sz. főutakat összekötő, új nyomvonalon vezetett út nyomvonalára vonatkozóan, az útfejlesztésből következő közterületi határ rendezése miatt szükségessé váló településrendezési eszközök módosítása érdekében, a Képviselő-testületi döntés megalapozása céljából készült.

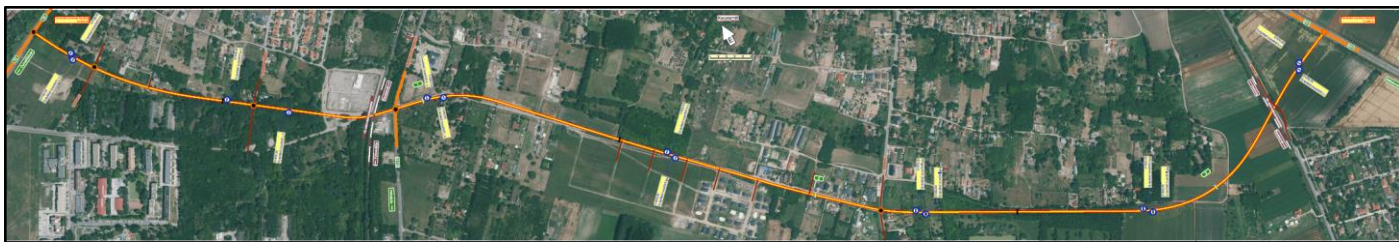
2. A FEJLESZTÉSSEL ÉRINTETT TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK, HATÁSTERÜLETÉNEK BEMUTATÁSA

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 tervezett nyomvonal alapvetően Kecskemét szélén halad, így sok helyen határos családi házas, kertés övezettel. Belterületet a tervezett út és kerékpárút nyomvonala a 0+000-0+165 km szelvények, valamint a 0+584-0+848 km szelvények között érint. A területfoglalás tekintetében **2x1 sávós másodrendű főút építése tervezett 3,43 km hosszon. A tervezett nyomvonal részben meglévő földutat vesz igénybe, de nagyobb részt új nyomvonalon halad. A főúttal párhuzamosan gyalog- és kerékpárút építése tervezett.** A kerékpárút bekötésre kerül az 52 sz. meglévő kerékpárútjába, valamint az 541 és 54 sz. főutak csomópontjában meglévő kerékpárút hálózatba.



Az útfejlesztéssel érintett szakasz Kecskemét közigazgatási területén (piros vonal) (készítette: Vibrocomp Kft.)



Átnézeti helyszínrajz a tervezett út nyomvonaláról (készítette: Pannonway Kft.)

2.1. Meglévő állapot ismertetése

A tervezés alatt álló összekötő út nyomvonala Kecskemét délnyugati részén, jellemzően belterületen, de annak határa közelében, illetve utolsó szakaszán külterületi részen vezet.

A tervezési szakasz kezdete új csomóponttal csatlakozik az 52 számú Kecskemét – Dunaföldvár másodrendű főúthoz (Izsáki út) bal oldalon a 3+241,49 km szelvényben. A létesülő csomópont a Téglás utca csomópontja és a meglévő benzinkút között lesz, azoktól közel azonos távolságra.



Benzinkút csatlakozása jobb oldalon

Az Izsáki út ezen a szakaszon 2x1 forgalmi sáv, burkolatszélessége ~7,50 m. Mindkét oldalon vízelvezető árok található. Bal oldalán az árok mögött keskeny aszfaltjárda vonul végig az ingatlanok kerítése előtt. Ugyanezen az oldalon az útpadkában közvilágítási oszlopsor biztosítja az útszakasz megvilágítását.

A tervezési szakasz kezdete az Izsáki útról kilépve füves, parlagon lévő területen átvágva a volt laktanya és gyakorlótér területének kerítése mellett halad dél-keleti irányba és éri el a Vályogvető utcát.



Tervezési szakasz kezdetének helye az Izsáki úton

Ezután az új összekötő út a szabályozási terven kijelölt területen halad keresztül, melyen jelenleg zártkerti ingatlanok vannak, helyenként állandó lakókkal.



Zártkerti ingatlanok

Ezt követően a nyomvonal enyhén balra fordul és így közel merőlegesen keresztezi a Homokbányát bekötő utat a tervezési szakasz kezdetétől ~600 méterre.

A nyomvonal ezen irányt tartva keresztezi a 152 sz. Kecskemét – Fülöpszállás MÁV vasútvonalat, amelyen a személyszállítás jelenleg szünetel, teherszállítás pedig csupán Kecskemét és Helvécia állomások között fordul elő havi néhány menetre korlátozódva. Ezen vasúti keresztezést megelőzően jobb oldalon erdős, rendezetlen, elhanyagolt terület található, míg bal oldalon egy ingatlan vasbeton kerítése magasodik. A vasúti pályán, közel a tervezett út nyomvonalához jelenleg egy földút vezet át, ahol a környezet erősen szemetes.



152 sz. Kecskemét - Fülöpszállás vasútvonal keresztezése

A vasúti átjáró után 50 méterrel következik az 53102 j. Helvécia bekötő út keresztezési pontja (Korhánkői utca) az 1+273 km szelvényben. A bekötő út burkolatszélessége itt ~6,00 m.



Korhánkői utca keresztezési pontja és az összekötő út irányát meghatározó földútcsatlakozás

A nyomvonal a Korhánkői utca leendő csomópontja után a meglévő földút vonalát felhasználva részben még beépítetlen, mezőgazdasági hasznosítás alatt lévő területek között éri el a Kiskörösi utat (53053 j. összekötő út). A Kiskörösi út környezetében új lakóházak állnak (Green lakópark), illetve továbbiak építése van folyamatban.



Kiskőrösi út keresztezési pontja és az épülő környezet

A Kiskőrösi utat elhagyva a nyomvonal az Alsószéktő tanya út kijárt nyomán halad tovább, ám mielőtt elérné a Halasi út csomópontját, ezen földútról leválik és egy $R=200$ m sugarú bal ívvel keresztezi a keskeny nyomtávú vasutat és a mellette haladó Halasi utat.

A 148 sz. Kecskemét – Kiskőrös keskeny nyomtávú vasútvonal MÁV tájékoztatása alapján nem üzemel, azonban a MÁV üzemeltetési és vagyonkezelési feladatai még nem szűntek meg.



Az üzemén kívüli 148 sz. keskeny nyomtávú MÁV vasútvonal

A Halasi út keresztezése után a nyomvonal a mezőgazdasági területeket keresztezve éri el a 7,50 méter burkolatszélességű 541 sz. Kecskemét másodrendű főutat annak jobb oldalán a 3+465,57 km szelvényben, mely egyben az út végszelvénye is.



Érintett mezőgazdasági terület a Halasi út és az 541 sz. főút között

A tervezett tevékenység által érintett helyrajzi számok a következők:

01000	0860/26	0888/265	0997/44	13631	21894	9428/116	0809/268	21899/9
0809/143	0860/27	0888/79	0997/51	13646/62	21899/6	9428/118	21886/4	9428/154
0809/166	0860/28	0890/111	0997/55	13646/63	21899/7	9428/119	21890	0858/130
0838	0860/29	0890/130	0997/59	13630/11	21962/1	9428/198	21886/11	26009
0858/108	0860/67	0890/131	0997/67	13630/13	21962/2	9428/199	21891	21897
0858/109	0860/68	0890/132	0999	13630/2	21962/3	9428/200	12458/13	9428/65
0858/110	0860/69	0890/133	0997/21	13630/3	21962/4	9428/3	21825/221	0997/52
0858/111	0860/71	0890/20	0997/22	13630/30	21962/5	9428/42	9428/54	21898
0858/112	0860/72	0890/32	0997/23	13630/5	21962/6	9428/71	13630/29	9428/152
0858/113	0861	0890/43	0997/30	13630/7	21962/7	9428/72	9428/70	13646/46
0858/114	0872/2	0890/44	0997/31	13630/8	21886/7	9428/83	0860/73	0809/167
0858/36	0873/264	0890/75	0997/32	21825/257	21887	21961	9428/69	21899/2
0858/37	0873/66	0890/80	0997/33	21886/15	21892/1	0858/57	0860/25	13646/47
0858/89	0884	0931	0997/42	21886/16	26002	0829/158	21899/10	0809/168
0858/92	0888/205	0997/14	0997/43	21886/17	9428/97	21886/3	9428/163	13646/48
0858/93	0888/206	0930/9	9428/77	21886/18	9428/113	0809/269	9428/66	0809/169
0933/1	13646/49	0809/170	01003/50	0858/123	0809/189	12458/10	0858/115	0809/190
0932/1	0809/191	0923	0809/192	0809/193	9428/94	0890/82	0809/171	0809/172
0809/173	0808/174	0809/175	0809/176					

2.2. 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 foglaltak kerültek figyelembe vételre.

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-közelben lakott területek, a felszíni vizek, illetve azok a természet szerű élőhelyek, melyek közvetlenül az út mentén találhatók.

Az egyes környezeti elemek különböző hatásterülettel rendelkeznek. Ezeket egyesével kerülnek ismertetésre:

- **tájvédelem:**

Közvetlen hatásterület

Tájvédelmi szempontból a közvetlen hatásterület megegyezik a tervezett nyomvonal által közvetlen igénybevétellel érintett területtel (út koronaszélessége, csomóponti ágak, töltések-bevágások), valamint a kapcsolódó létesítmények, tervezett műtárgyak területi igénybevételével, 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 közhiteles lelőhely-nyilvántartás, a múzeumi adattári, szakirodalmi, térképészeti kutatások során, a tervezett beruházás által érintett terület 250 méter széles övezetében 1 nyilvántartott régészeti lelőhelyre utaló adat került összegyűjtésre. A beruházási terület terepbejárását 2024. október 1-jén végezték el. A terepbejárás során 1 eddig ismeretlen, késő középkori régészeti lelőhelyet (*Kecskemét - Alsószéktő tanya*) azonosítottak. A teljes vizsgálati területen azonosított 2 régészeti lelőhely közül 1 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 számítással került megállapításra. A közvetlen hatásterületet minden esetben az éjjeli időtartamra

került meghatározásra, a zajforrások magasságának és a védendő létesítmények elhelyezkedésének figyelembevételével 1,5 m-es magasságra. Nappal az éjjelnél kisebb hatásterület határolható le. A hatásterület lehatárolásához szükséges háttérterhelés mérés az MSZ 18150-1:1998. sz. szabvány szerint került elvégzésre.

A tervezett út környezetében, védendő épületek közelében a zajterhelést jellemzően a természet hangjai határozzák meg. A vizsgálati helyszín úgy került meghatározásra, 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)
Kecskemét, Alsószéktó tanya 155 Hrsz.: 0873/66	43,5 / 39,7

Fentieknek megfelelően a közvetlen hatásterületet a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 6. § (1) bekezdés a), d), és e) pontjainak 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/hatás-terület teljesülésének távolsága (m)	Zajterhelési határérték/hatásterület lehatárolása éjjel (dB)	Sebesség (km/h) szgk/tgk
Tervezett út			
52. sz. főút - Vályogvető u.	52. sz. főút - Vályogvető u.	52. sz. főút - Vályogvető u.	52. sz. főút - Vályogvető u.
13/60 55/45 50/50	13/60 55/45 50/50	13/60 55/45 50/50	13/60 55/45 50/50
Vályogvető u. - Rosta u.	Vályogvető u. - Rosta u.	Vályogvető u. - Rosta u.	Vályogvető u. - Rosta u.
14/65 55/45 50/50	14/65 55/45 50/50	14/65 55/45 50/50	14/65 55/45 50/50
Rosta u. - Korhánkői u.	Rosta u. - Korhánkői u.	Rosta u. - Korhánkői u.	Rosta u. - Korhánkői u.

A közvetlen hatásterület környezete, védendő létesítményeit a zajterhelési határérték ábra szemlélteti (3. fejezetben). A közvetlen hatásterület számos lakóingatlant érint. Jellemzően a Korhánkői u. és a Kiskőrösi út között található a „Green lakópark” lakóházai érintettek.

- **hulladékgazdálkodás**

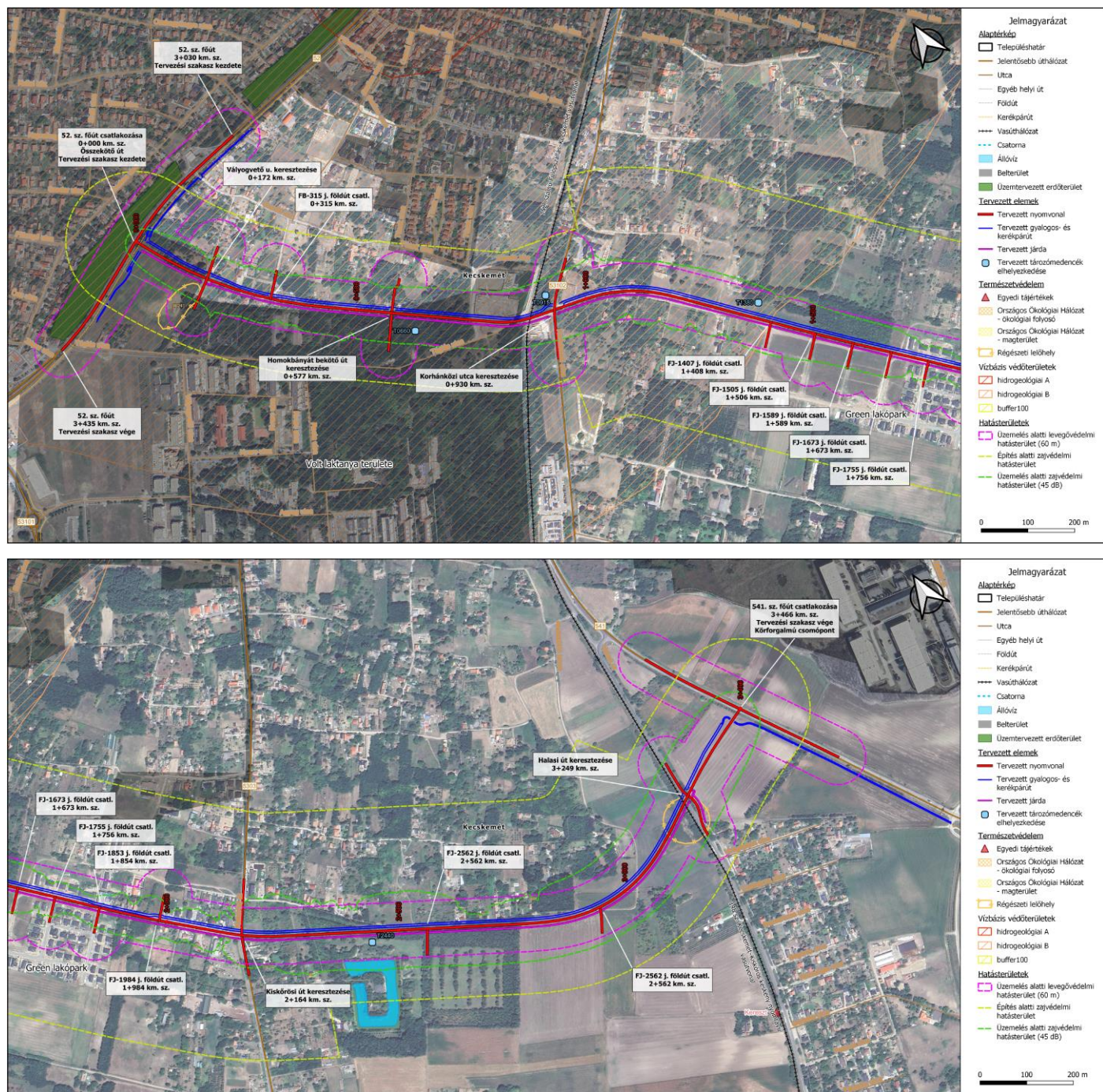
Közvetlen hatásterület

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.

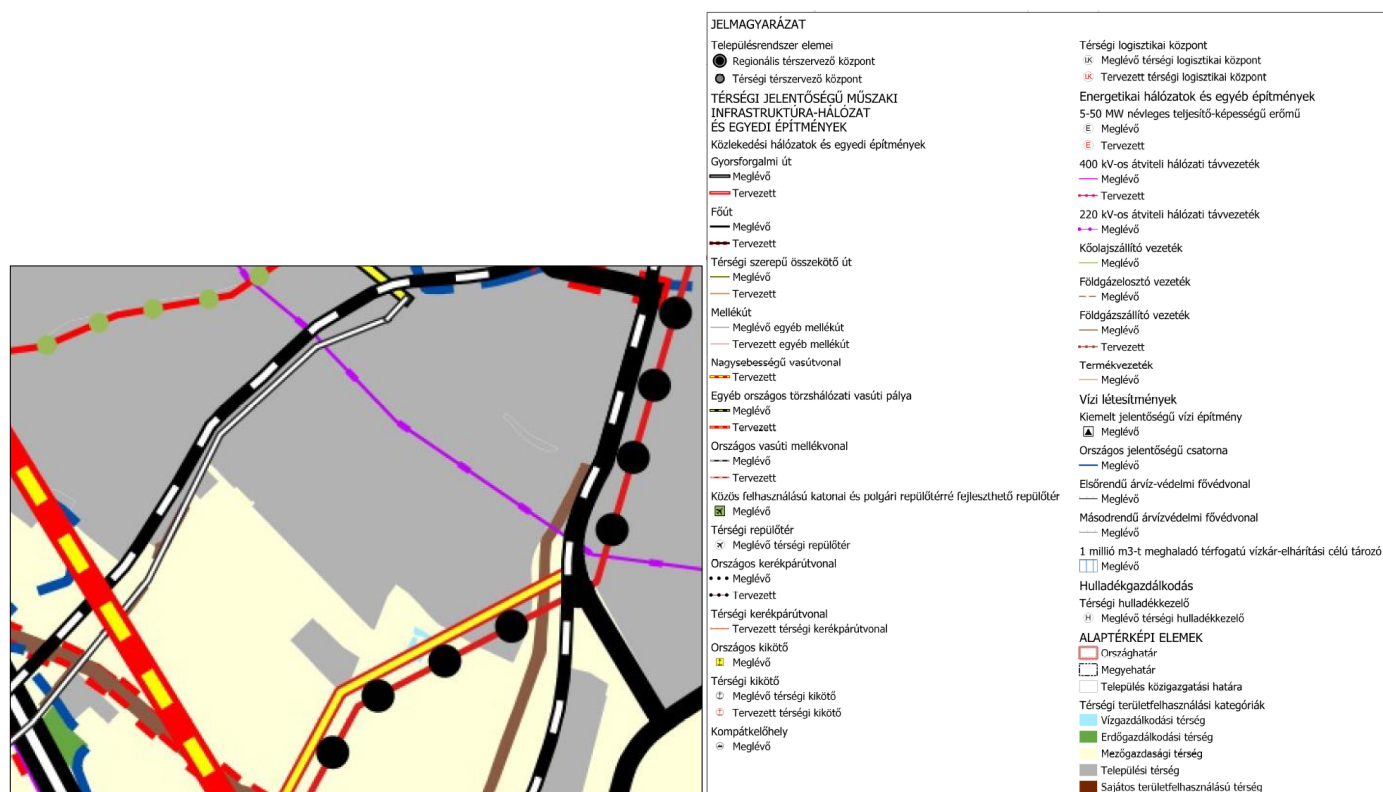
A hatásterületek ábrázolása:



Hatásterület ábrázolása (készítette: Vibrocomp Kft.)

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 települési és mezőgazdasági térséggként került meghatározásra. Új műszaki infrastruktúra hálózati elem nem érinti a tervezéssel érintett területet.



BKMTTrT szerkezeti terve

Az országos és megyei övezetek érintettsége:

Országos övezetek	Érintettség
1. ökológiai hálózat magterületének övezete	-
2. ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete	-
3. ökológiai hálózat puffterületének 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	-
<i>5. egyedileg meghatározott megyei övezetek:</i>	
a városkörnyéki településeggyüttes övezete	+
különleges eszközökkel fejlesztendő területek övezete	-
gépjárműgyártási beszállítói terület övezete	+
híd 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 napelempark elhelyezésére szolgáló különleges terület	+
a geotermikus energia hasznosítását szolgáló övezet	+
klimaváltozással fokozottan érintett térség övezete	+

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

4. TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOKKAL VALÓ ÖSSZHANG

A településfejlesztési koncepció 2030-ig fogalmazza meg a település jövőképét. Kecskemét rövid- és középtávú közúthálózat-fejlesztési feladatai között szerepel az 541. számú főút, 52. számú főút és Kecskemét, Halasi út közötti szakasz megvalósítása, továbbá a 541. sz. út (52. sz. főút – Halasi út között) kiépítésével párhuzamosan épülő kerékpárút. A városrészi célmeghatározás: a közúti és kerékpáros kapacitásainak bővítése (Izsáki út négysávúsítása, Csabay Géza krt. folytatása, az Izsáki út és a Halasi út között 541. sz. főútként, komplex kerékpáros zóna kialakítása) a tervezett fejlesztési területek megfelelő közlekedési kiszolgálása érdekében.

Az 52 sz. főút és 541 sz. főutakat összekötő, új nyomvonalon vezetett út tervezése 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.

Kecskemét Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési stratégiájának (ITS) hosszútávú jövőképe szerint „Az Izsáki út négysávós kialakítása megtörténik, s középtávon megépül az 541. sz. főút az Izsáki út és a Halasi út között. Javulnak a kerékpározás és a gyalogosforgalom lehetőségei, a tömegközlekedés korszerűsödik, s a körzet turisztikai látogatottsága jelentős mértékben emelkedik.” A városfejlesztési körzet céljai között a megoldandó feladatok – lehetséges fejlesztések (fejlesztési javaslatok és ötletek) között szerepel az Izsáki út és a Halasi út között az 541. sz. főút hiányzó szakaszának kiépítése.

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

5. TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERV MÓDOSÍTÁS SZÜKSÉGESSÉGE, HATÁLYOS ELŐÍRÁSOK

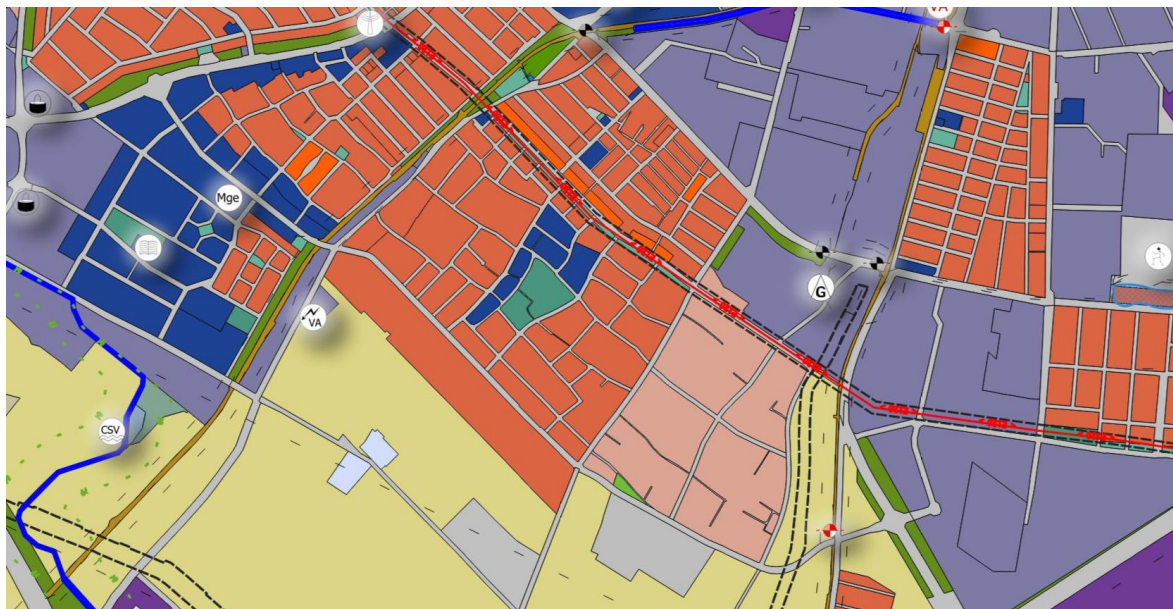
Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Képviselő-testülete a közigazgatási területre készített

- településszerkezeti tervet a 288/2015. (XII.17.) KH számú határozatával fogadta el;

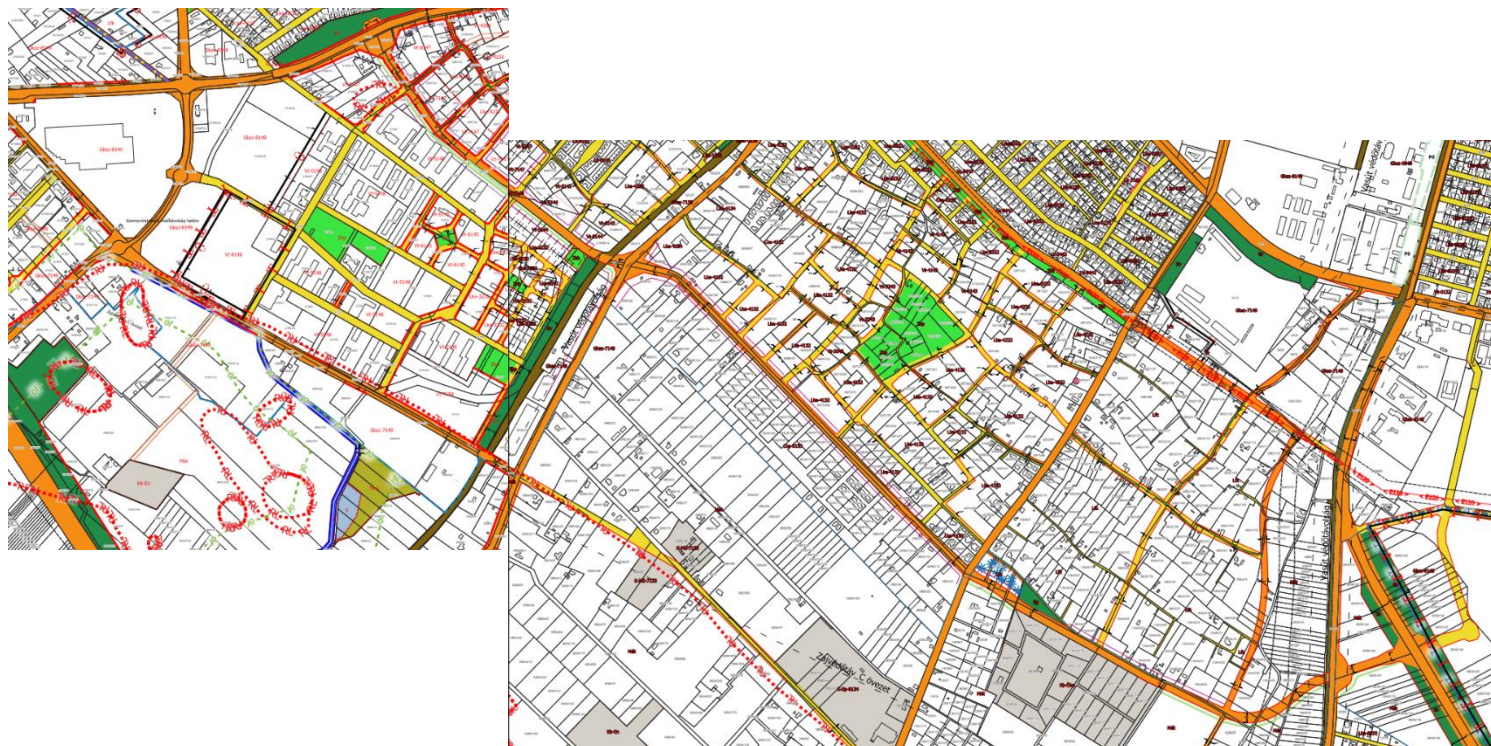
- helyi építési szabályzatot és szabályozási tervet a 33/2015. (XII.17.) önkormányzati rendelettel (a továbbiakban: HÉSZ) hagyta jóvá.

A tervezési területre a hatályos tervek az alábbiakat tartalmazzák:

Kecskemét Településszerkezeti terve alapján a tervezett nyomvonal településközponti vegyes-, kertvárosias lakó-, közkert zöldterület, kereskedelmi, szolgáltató gazdasági-, falusias lakókereskedelmi lakó-, gazdasági erdő-, általános tanyás mezőgazdasági-, különleges beépítésre nem szánt terület – ökolakópark és védelmi erdő terület mentén halad.



Kivágat a hatályos településszerkezeti tervből



Kivágat a hatályos külterületi szabályozási tervből

Az 52 sz. és 541 sz. főutakat összekötő, új nyomvonalon vezetett út nyomvonalára vonatkozóan Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata 2020. évben készített tanulmánytervet az Unitef 83 Zrt-vel. A nyomvonal ezen terv alapján kiszabályozásra került. Ez szerepel a településszerkezeti tervben és a szabályozási terveken is.

A csomópontok tekintetében történtek változatokra vonatkozó vizsgálatok. 2024. november 6-án megtartott egyeztetésen elhangzottak szerint Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata a közlekedési, környezetvédelmi és településképi szempontokat mérlegelve a tervezés jelenlegi szakaszában a teljes beruházás hatásterületén a II. rendű főúti tervezési osztályt preferálta és a tervezendő új összekötő út helyi kezelésű, belterületi II. rendű főút lesz.

A területfoglalás tekintetében 2×1 sávós süllyesztett szegélyek közötti gyűjtőút építése tervezett 3,465 km hosszon. A tervezett nyomvonal részben meglévő földutat vesz igénybe, de nagyobb részt új nyomvonalon halad. A főúttal párhuzamosan gyalog- és kerékpárút építése tervezett. A kerékpárút bekötésre kerül az 52. sz. főút meglévő kerékpárútjába, valamint az 541. és 54. sz. főutak csomópontjában meglévő kerékpárút hálózatba.

A településszerkezeti terv és szabályozási terv tartalmaz az új összekötő út számára közúti közlekedési területet, a szabályozási terv kiszabályozza a közút számára szükséges közlekedési övezetet. A közútszabályozás felülvizsgálatára van szükség az engedélyezett új közút számára szükséges építési (kisajátítási) terület függvényében.

A hatályos helyi építési szabályzat (továbbiakban: HÉSZ) az egyes érintett övezetekre és építési övezetekre az övezet használatával összefüggő építési szabályokat állapít meg. Az övezeti paraméterek vizsgálata szükséges annak érdekében, hogy a megvalósítás során a szükséges telekalakítási és építési tevékenységek számára ne tartalmazzanak esetlegesen korlátozást. Emellett a készülő új településterv tervezett fejlesztési szándékait is figyelembe szükséges venni.

6. A MEGVALÓSÍTÁSHOZ SZÜKSÉGES LÉPÉSEK ELJÁRÁSRENDJE, ÜTEMTERVE, AZ EGYES LÉPÉSEK EGYMÁSRA ÉPÜLÉSE ÉS FELTÉTELEI

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 kerül lefolytatásra a településrendezési eszközök módosítása.

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

Miután a város új településterve készítés alatt van, ezért két módja lehet a tervezésnek:

- az új településtervbe történő beintegrálással vagy
- a hatályos településrendezési eszközök önálló módosításával.

Az egyeztetési eljárás az első esetben általános, a második esetben egyszerűsített típussal folytatható le. Mindkét esetben alkalmazható az általános eljárástípus a 419/2021. (VII. 15.) Korm. r. 63. § (3) bekezdése szerint.

A Méptv. 195. § (1) bekezdés a) pontja 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.

Miután az új településterv várhatóan egy év múlva válik elfogadhatóvá, a fenti törvényi kötelezettség miatt - az időbeliséget előtérbe helyezve - az önálló módosítás lesz célravezető. A következőkben erre az esetre fókuszálva ismertetjük az eljárást.

Az egyeztetési eljárásában 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.

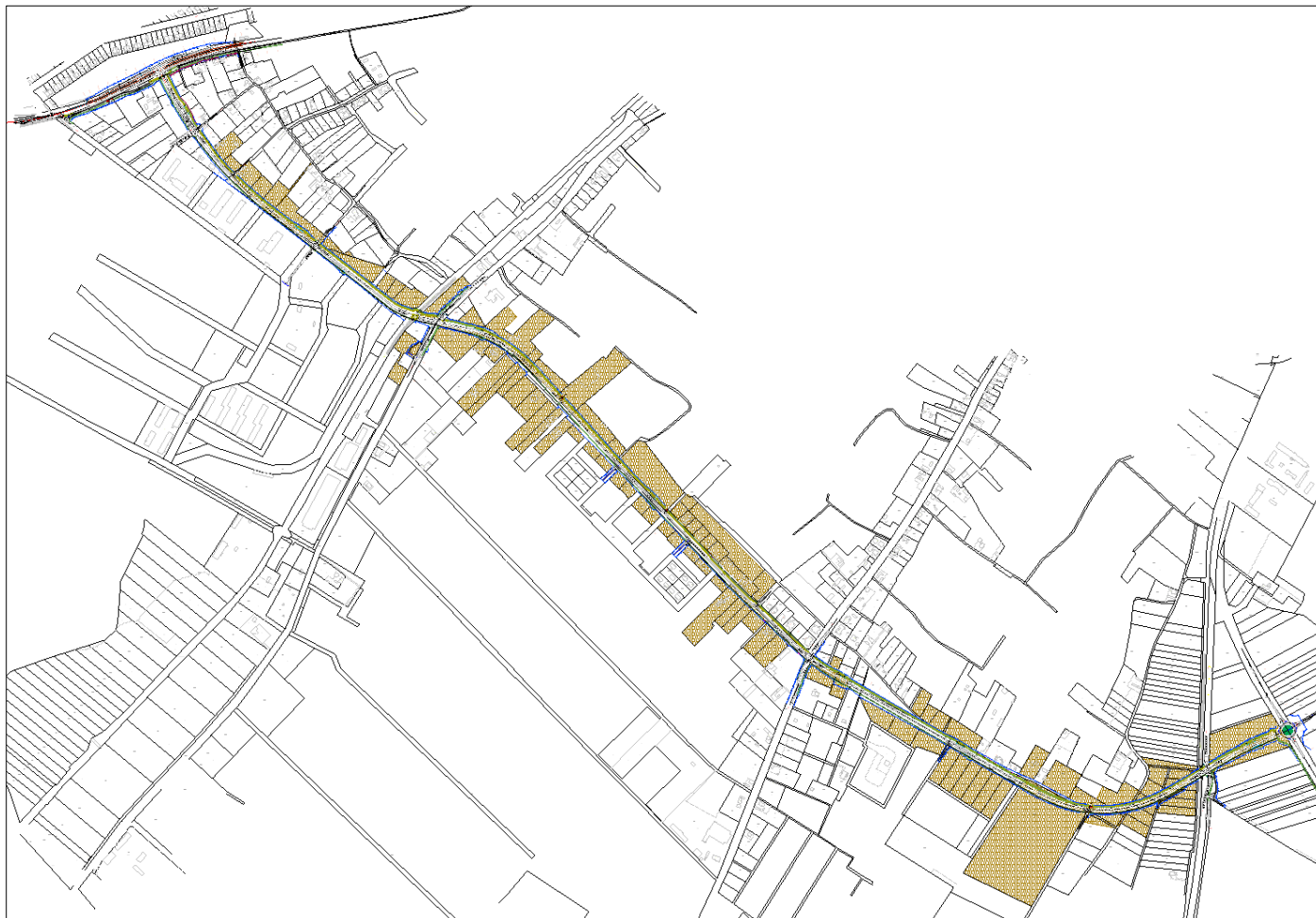
A meglévő építési telkek és telkek esetében, a projekttel közvetlenül érintett telkek és azokhoz szorosan kapcsolódó csatlakozó ingatlanok, feltáró utak környezetében javasolt változtatási tilalmat elrendelni a szabályozási terv elkészítéséig annak érdekében, hogy újabb beépítés ne korlátozza vagy tegye költségesebbé (kártalanításra gondolva) az út megvalósítását. Az érintett ingatlanok esetében a zajvédelmi határvonalat és a hatályos szabályozási terven ábrázolt építési vonalat is figyelembe vettük, hiszen esetenként a meglévő építési vonal módosítása is szükségessé válhat az épületek zajvédelme érdekében.

A változtatási tilalom elrendelését a következő ingatlanokra javasolt megállapítani:

0997/23, 0997/30, 0997/31, 0997/59, 0997/43, 0997/44, 21899/10, 21899/16, 21899/17, 21899/18, 0932/1, 0890/20, 9428/94, 0890/44, 0888/79, 9428/199, 9428/200, 9428/113, 0890/114, 0890/45, 0890/46, 0890/116, 0890/117, 0890/118, 0890/15, 0890/13, 9428/126, 9428/116, 0888/205, 9428/195, 9428/186, 0888/206, 0873/264, 9428/185, 9428/178, 9428/177, 9428/172, 9428/171, 9428/70, 9428/55, 9428/69, 9428/68, 9428/67, 9428/66, 9428/65, 9428/163,

9428/154, 9428/152, 0873/66, 0890/75, 0890/80, 9428/119, 0890/111, 9428/64, 0890/133, 0890/131, 13630/5, 13631, 13630/9, 0858/133, 0858/134, 13646/45, 13646/46, 13646/47, 13646/49, 0858/130, 0858/115, 0858/114, 0858/113, 0858/112, 0858/111, 0858/110, 13646/30, 0858/37, 13646/64, 13646/63, 13646/62, 0858/57, 0860/66, 0860/67, 0860/68, 0860/69, 0860/70, 0860/25, 0860/26, 0860/27, 0860/28, 0860/29, 0860/30, 0809/166

A javasolt ingatlanokat az alábbi térkép illusztrálja:



A javasolt ingatlanokat a végleges tervek alapján frissíteni szükséges!

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 megnövekedett a lakóingatlan-beruházási kedv, ami következtében a város közlekedési infrastruktúráját is folyamatosan fejleszteni szükséges.

Kecskemét területén a főútvonalak zsúfoltak, egyes időszakokban kapacitáshiányosak, ezért fontos egy gyűrű irányú hálózati elem létrehozása, ami az ÉNy-i lakóterületek és a DK-i iparterületek közötti megnövekedett forgalom számára biztosít kapcsolatot, a városközpontot elkerülve.

A város nyugati határán húzódó M5 autópálya díjköteles gyorsforgalmi útként funkcionál, melynek szerepe nem az, hogy a városon belüli forgalmat megossza. A városon belüli forgalommegosztás céljára ezért jelölt ki a város egy új útvonalat a Könyves Kálmán körút és az autópálya közötti területsávban, amelynek nyomvonalát a településszerkezeti tervben is rögzítették, ezzel előre vetítve a Könyves Kálmán körút tehermentesítésének szándékát.

A tárgyi fejlesztés elsődleges célja tehát egy új közlekedéshálózati elem kiépítése, melynek elsődleges szerepe a tervezett végpontok (az 52 és az 541 sz. másodrendű főutak) közötti forgalmi kapcsolat megteremtése, ezáltal a szomszédos gyűrű irányú útvonalak tehermentesítése.

Az 52 sz. főút és 541 sz. főutakat összekötő, új nyomvonalon vezetett út kialakítása a hatályos útügyi szabályoknak megfelelően kerül megtervezésre és **csak a szükséges területek kerülnek igénybevétele.**

A tervezett - 22 méteres koronaszélességet adó - kisajátítási vonal adja a szabályozási szélességet, ami változó az út nyomvonalán. A tervezett kisajátítási határvonal, azaz **a szabályozással érintett területsáv szélessége 22 és 31 méter között változó.** A területsáv szélességét befolyásolja a meglévő telekalakulatok, domborzati viszonyok és a közlekedési létesítmények területigénye.

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.






A HÉSZ 7/A. § (6) bekezdése értelmében a telekméret közterület-szabályozás végrehajtása következtében csökken az övezetre meghatározott legkisebb kialakítható vagy beépíthető telekméret alá, vagy növekszik a beépítettsége a megengedett legnagyobb beépíthetőség fölé, a telek kialakítható, amennyiben az előírt legkisebb telekszélesség biztosított. A beépítettség legnagyobb mértékét a közterület-szabályozás végrehajtása előtti telekméret alapján kell meghatározni. Ezen szabályok a telekfelosztásra is vonatkoznak.

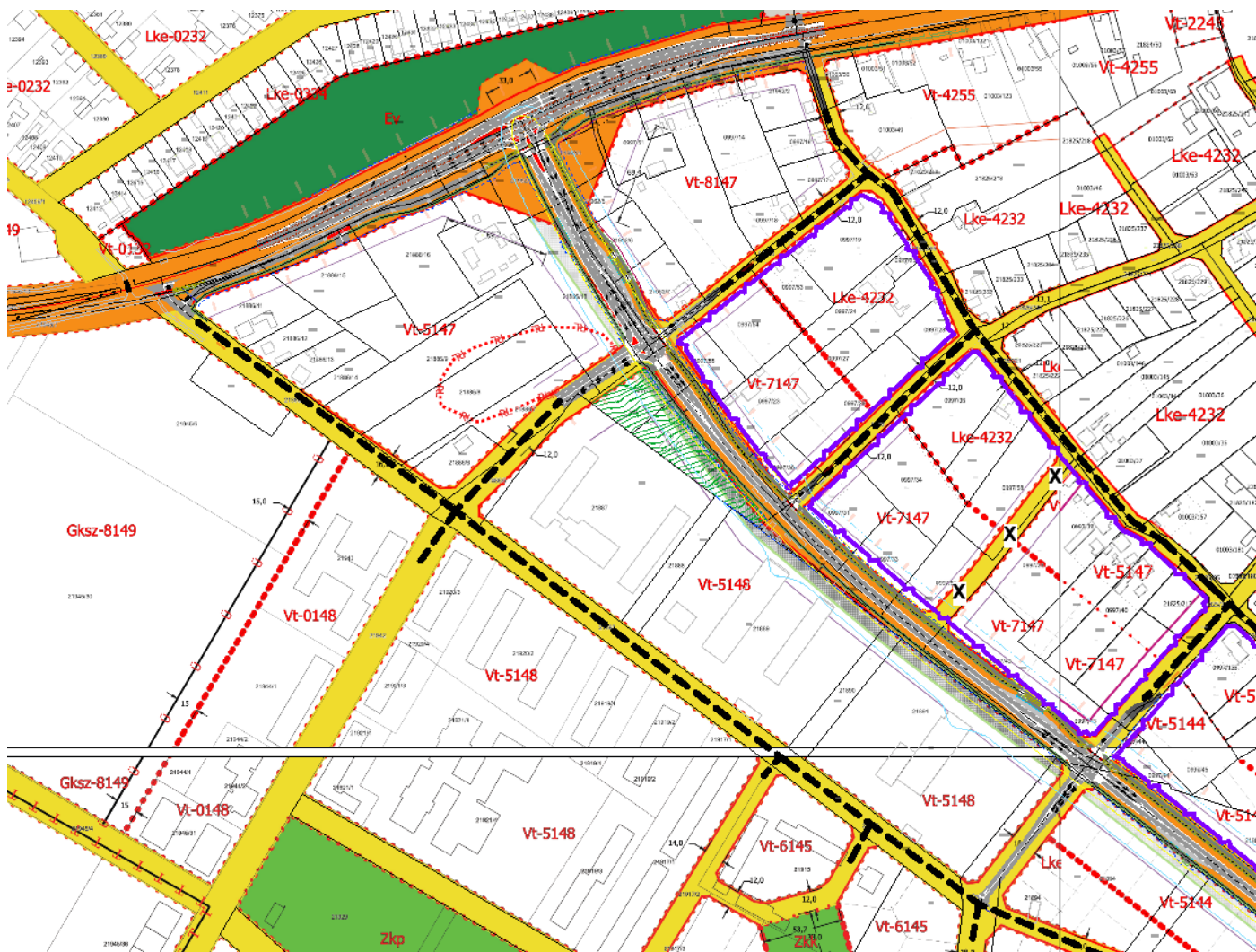
A HÉSZ 7/A. § (9) bekezdése alapján telekcsoport-újraosztás esetén a telket érintő közterület-szabályozást részlegesen is végre lehet hajtani útkezelői hozzájárulás mellett, ebben az esetben a visszamaradó telek nem válik beépíthetővé.

A hatályos szabályozási tervben telekcsoport-újraosztással érintett terület nem található a tervezési területen.

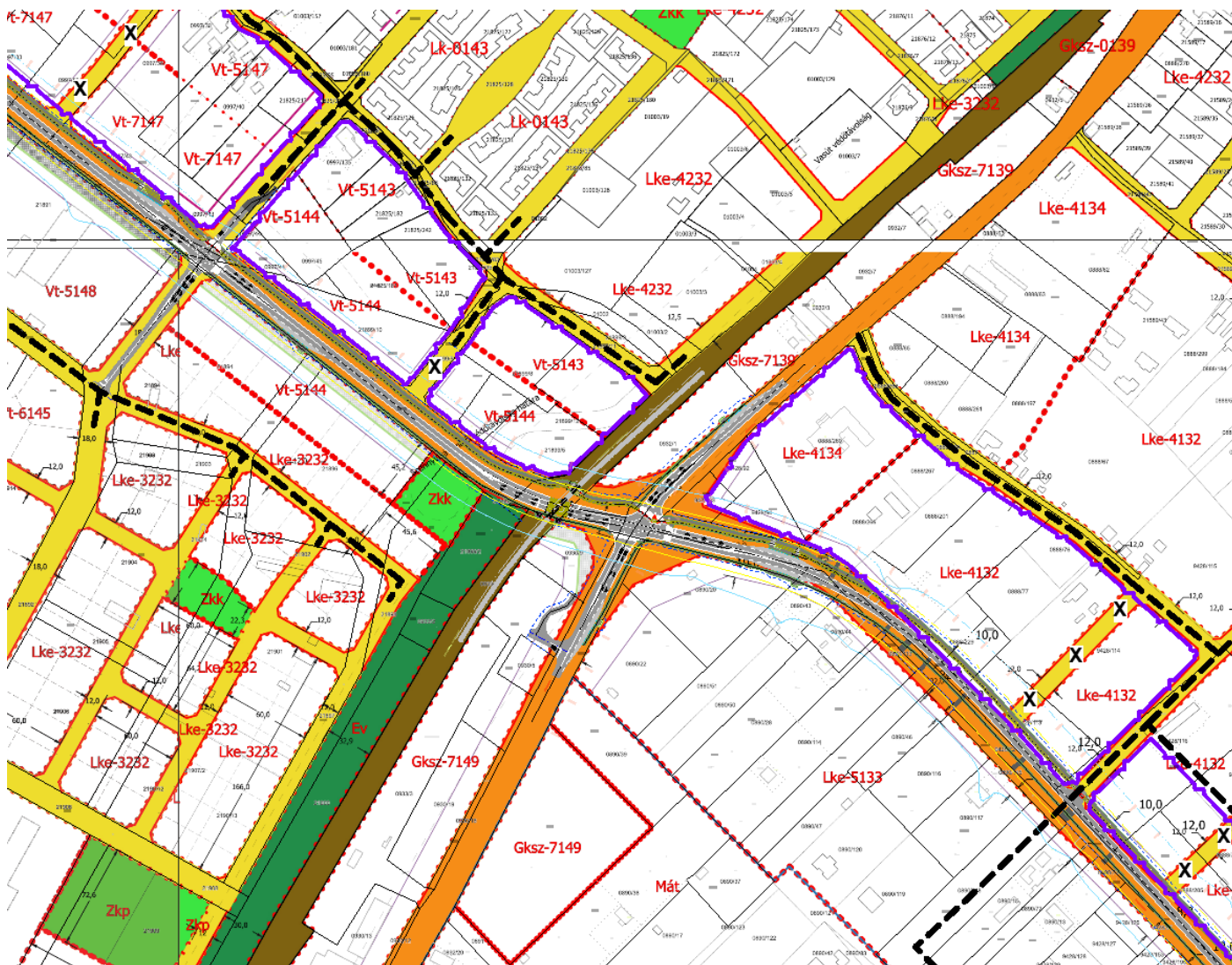
A tervezett összekötő út tervezésekor egyes tervezett útsatlakozások megszüntetése javasolt, ezért a hatályos szabályozási tervben tervezett úthálózat felülvizsgálatára van szükség. Vizsgálatuk a meglévő és a tervezett úthálózatot gyűjtőúti és kiszolgáló úti szinten. Egyeztetünk a készülő új településtervvvel, így ezen információk alapján új telektömbök kialakulása várható, melyekre vonatkozóan javasoljuk telekcsoport újraosztási kötelezettség megállapítását a településrendezési eszközök készítése során. Az új úthálózatra és telekcsoport újraosztással érintett tömbökre vonatkozóan - a hatályos szabályozási terven ábrázolva - az alábbiak szerint adunk javaslatot:

Jelmagyarázat:

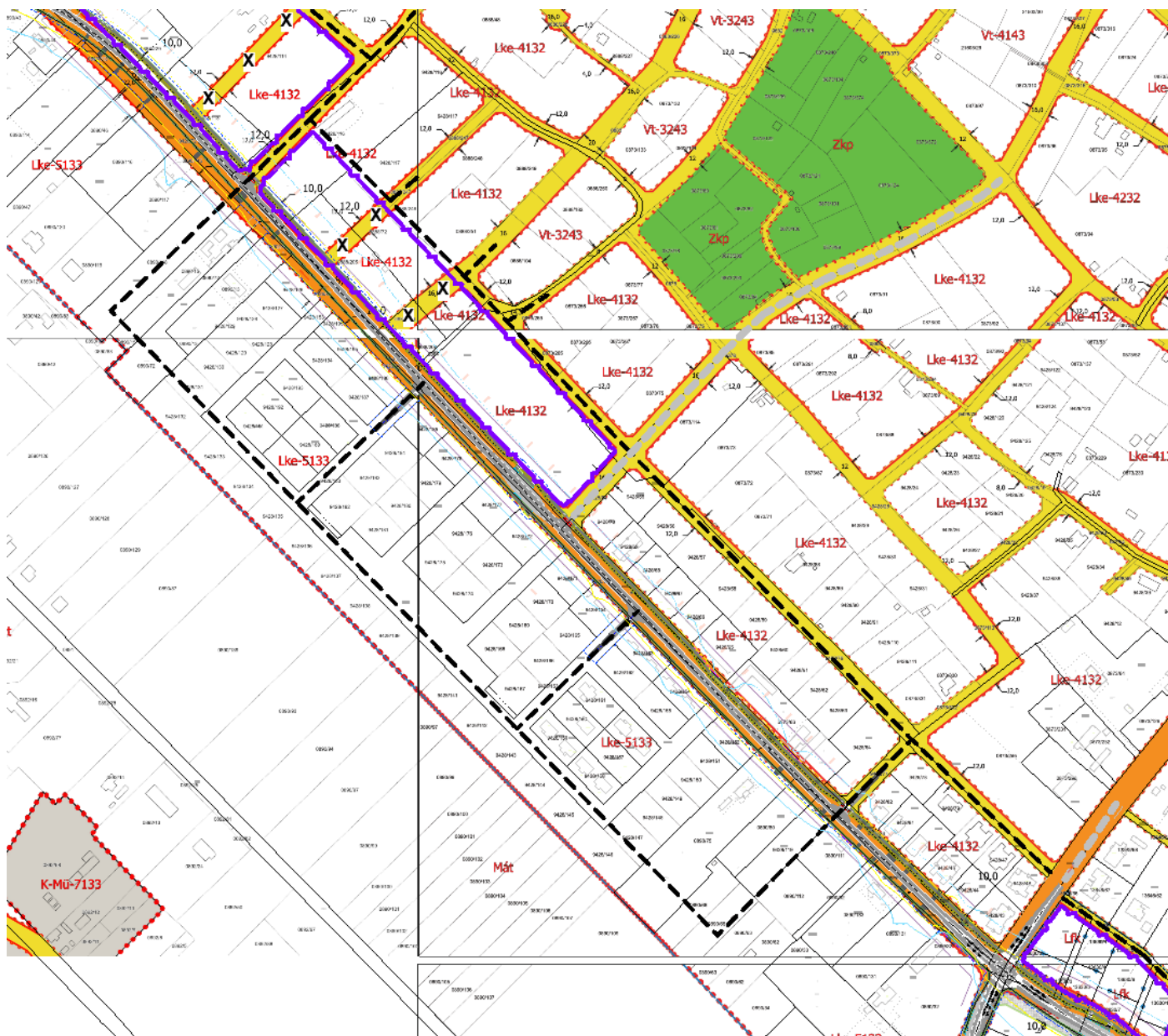
-  **JAVASOLT KISZOLGÁLÓ ÚT HÁLÓZAT**
-  **JAVASOLT GYŰJTŐÚT HÁLÓZAT**
-  **TELEKALAKÍTÁSI KÖTELEZETTSÉG
MEGÁLLAPÍTÁSÁRA JAVASOLT TERÜLET**
-  **MEGSZÜNTETÉSRE JAVASOLT ÚTSZAKASZ**
-  **ZÖLDTERÜLET SZÁMÁRA ALKALMAS TERÜLET**



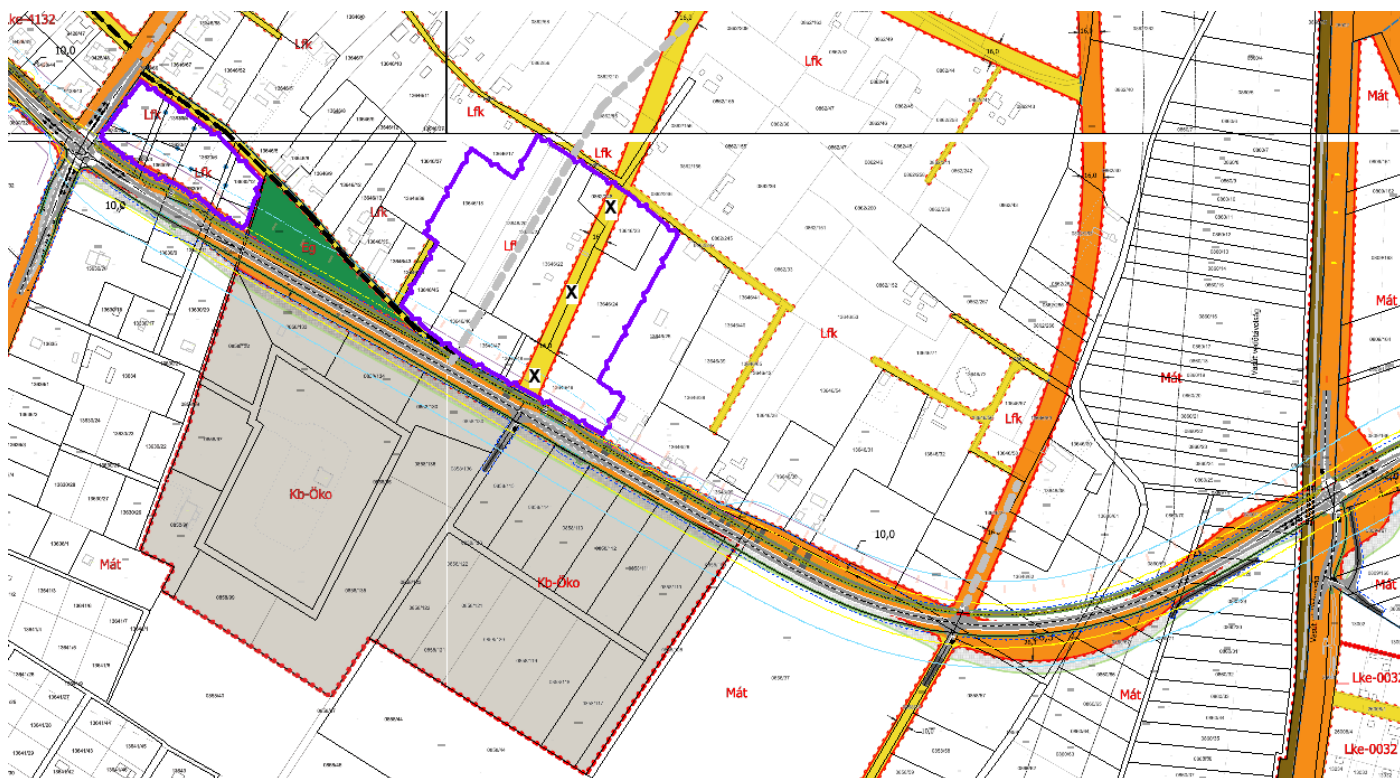
52 sz. főút és Homokbányát bekötő út között



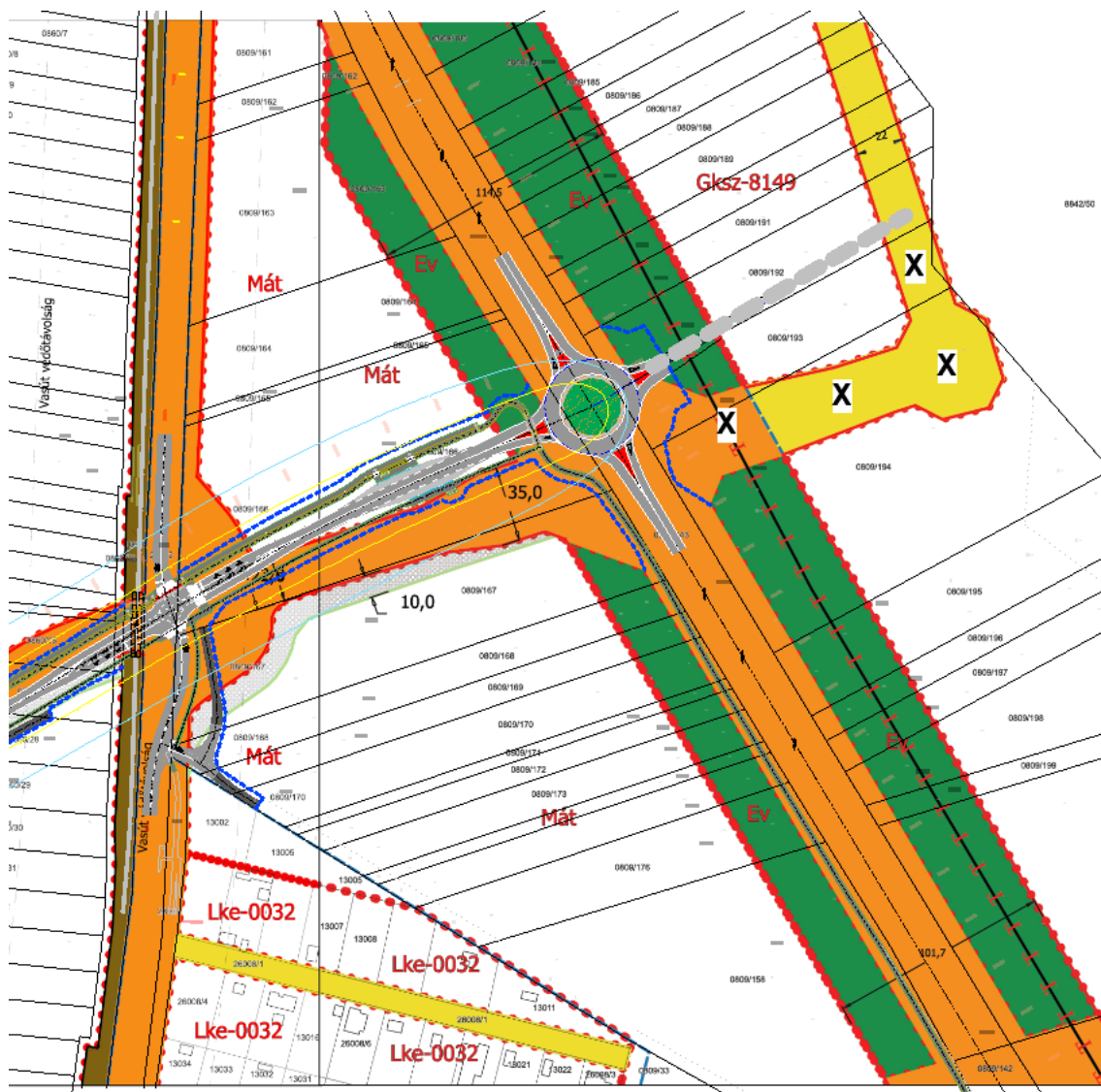
Homokbányát bekötő út és Green lakópark között



Green lakópark környezetében



Kiskörösi és Halasi út között



Kiskőrösi út és 541 sz. főút között

c) az egyes telkek beépítésére vonatkozó javasolt további előírások

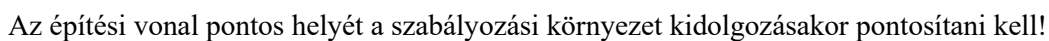
Az új szabályozás során az egyes, szabályozással érintett telkeket szükséges megvizsgálni, hogy a szabályozási vonalból eredő várható telekalakítást követően a visszamaradó telek a rá vonatkozó övezet vagy építési övezet paraméterinek megfelelően lesz kialakítható és beépíthető, vagy sem.

Amennyiben az övezeti paramétereket biztosítani tudja a kialakuló ún. visszamaradó telek, úgy annak övezeti átsorolása nem szükséges. Amennyiben a visszamaradó telek paraméterei nem teszik lehetővé a telekalakítást és a beépítést, úgy a telek övezeti átsorolása szükséges. Ezt telkenként vizsgálni szükséges a településrendezési terv módosítását megalapozó vizsgálatban, majd megoldást adni rá az alátámasztó javaslatban és a szabályozási terven.

A szabályozási terv alkalmazza az építési vonalat, mely az épületek kötelező elhelyezését jelenti. A zajvédelmi határértékeket figyelembe véve több helyen felülvizsgálandó az építési vonal helye, vagy alkalmazásának elhagyása és csupán az előkertméret megállapítása, mely nem kötelező érvényű az épületek elhelyezését illetően. Amennyiben továbbra is alkalmazza a szabályozási terv az építési vonalat, úgy annak helyét a végleges zajvédelmi határvonalra vagy attól még beljebb javasolt megállapítani.

A jelen fázisban a legszigorúbb követelményt alapul véve (azaz a mellékút eseti 50 dB-es határértéket), egy tömbben példaként bemutatunk egy lehetséges építési vonal módosítást:

- világoskék folytonos vonal: zajvédelmi határvonal
- a vékony sötétlila folytonos vonal: hatályos építési vonal
- világoszöld szaggatott vonal: javasolt új építési vonal



Jelen fejlesztéshez közvetve kapcsolódik az 5 sz. főút (54 sz. főút és 5 sz. főút 93+360,00 km sz. között) négy nyomúsításának tervezése, valamint az 52 sz. főút jelenleg jogerős építési engedéllyel rendelkezik 2x2 sávú kapacitásbővítésre.

25

Várhatóan az egyes lakóterületi tömbök esetében további településrendezési szerződések megkötésére lesz szükség, főként a telekcsoport újraosztási kötelezettség érvényesítése érdekében.

2. KÖZLEKEDÉS

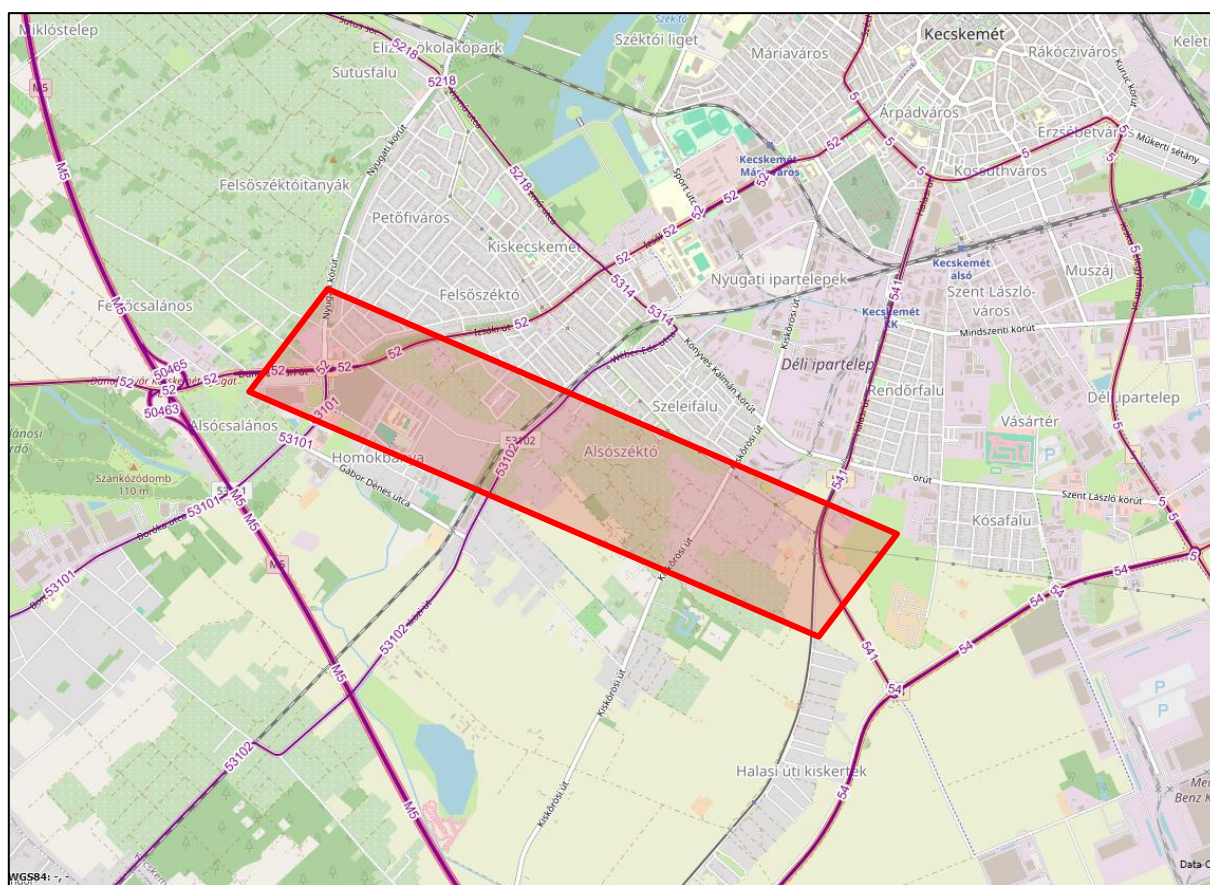
a) hálózati szerep, forgalmi modell, útkategória előírások

A tervezési terület infrastruktúra hálózat elemei:

- Közúti közlekedés:
 - 52 sz. Kecskemét - Dunaföldvár másodrendű főút
 - 541 sz. Kecskemét déli másodrendű főút
 - 53102 sz. Helvéciai bekötő út
- Kötőpályás közlekedés
 - 152 sz. Fülöpszállás–Kecskemét MÁV vasútvonal
 - 148 sz. Kecskemét–Kiskőrös (149 sz. Kecskemét–Kiskunmajsa) keskeny nyomtávú MÁV vasútvonal

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

A tervezés alatt álló összekötő út nyomvonala Kecskemét délnyugati részén, jellemzően belterületen, de annak határa közelében, illetve utolsó szakaszán külterületi részen vezet.



A tervezési terület és annak jelenlegi közúthálózata (Forrás: www.kira.kozut.hu)

A tervezett nyomvonal keresztezi a 152 sz. Kecskemét – Fülöpszállás, valamint a 148 sz. Kecskemét – Kiskőrös (149 sz. Kecskemét – Kiskunmajsa) keskenynyomtávú vasútvonalat.



A tervezési terület vasúthálózat

Forgalmi modell:

A modellezés alapja a 2024. évi úthálózat. Az országos úthálózat az OKA adatbázis alapján lett leképezve. A modell tartalmazza az országos közúthálózat egészét, illetve a települések átmenő és főbb útjait. A hálózati modell határa a szomszédos országok kapcsolódó nemzetközi forgalomban is részt vevő útjai. A kialakított hálózat 132 ezer szakaszt és 65 ezer csomópontot tartalmaz.

Országos főutakon és önkormányzati kezelésű főutakon és/vagy gyűjtőutakon az új pályaszerkezet élettartamának ajánlott értéke $t=15$ év, míg egyéb utakon $t=10$ év. A tervezett létesítmények forgalomba helyezésének várható ideje 2030.

Az 52. és 541. számú főutakat összekötő út tervezési forgalma **TF = 1.621.969 db egységtengely áthaladás**

A tervezéssel érintett utak forgalomnagyságai és a hozzájuk tartozó forgalmi terhelési osztályok az e-UT 06.03.13. sz. Aszfaltburkolatú útpályaszerkezetek méretezése és megerősítése c. ÚME 4.3. A forgalmi terhelési osztályok megállapítása c. fejezete szerint az alábbiak:

Út jele, neve	ÁNF (Ejm/nap)	Tervezési forgalom	Forgalmi osztály
52 sz. Kecskemét – Dunaföldvár másodrendű főút (Izsáki út)	20.030	4.930.066	E
52-541 sz. főutakat összekötő út (új nyomvonal)	11.674	1.626.969	D
Vályogvető utca	4.023	444.844	C
53102 j. Helvécia bekötő út (Korhánkői utca)	9.179	1.483.383	D

Kiskőrösi út	6.635	194.469	B
Halasi út	2.807	123.188	B
541 sz. Kecskemét másodrendű főút	17.849	4.042.090	E
Egyéb utak	-	-	B

Forgalmi terhelési osztályok

Útvonal/szakasz		Akusztikai járműkategóriák (ÁNF J/nap - db)					
		Nappal (06-22 ó)			Éjjel (22-06 ó)		
Távlat (2039)		I.	II.	III.	I.	II.	III.
Út szám	Szakasz						
Tervezett ök. út	52. sz. főút - Vályogvető u.	4845	96	0	445	12	0
	Vályogvető u. - Rosta u.	5414	129	0	496	17	0
	Rosta u. - Korhánkői u.	5895	151	0	541	20	0
	Korhánkői u. - Kiskőrösi út	5825	259	117	534	34	18
	Kiskőrösi út - Halasi út	6951	251	121	638	34	19
	Halasi út - 542. sz. út	8420	343	121	772	46	19

b) keresztmetszetek, csomópontok helye, területigény

Keresztmetszeti kialakítás:

A 7,00 m széles burkolattal rendelkező út kiemelt szegélyekkel határolt. E mögött kap helyet egy 3,62 m széles zöld vágás sáv. A zöld sávon kívül jobb oldalon egy 1,50 m széles gyalogjárda halad, mely részüvel csatlakozik a meglévő terephez. Bal oldalon a zöld sáv mögött egy gyalog- és kerékpárút helyezkedik el külső oldalán szintén füvesített padkával és részüvel.

A tervezett úton a balra kanyarodó sávok esetén azok aszfalt felületei a zöld sávból kerülnek ki, így a zöldsáv szélessége oldalanként 2,00 méterre csökken.

A Korhánkői út csomópontja előtt és utáni szakaszon a zöld sáv szélességét mindkét oldalon 1,50 méterre kellett csökkenteni tekintve a kerítések közelségét és hogy itt a vasút keresztezése miatt magasabb töltésen halad az út. Az 1+837 – 1+975 km szelvényke között bal oldalon az elválasztott gyalog- és kerékpárút a meglévő kerítések és épületek miatt szintén elhúzásra került. Itt a zöld sáv szélessége 1,00 méterre csökkent.

A szabályozási szélesség nagy mértékű változása miatt azonban a buszöblök esetén a zöld sáv megszüntetése szükséges.

Az 52 sz. főút kezdő csomópontjában így 3+2 sáv esetén 16,75 m-es burkolatszélesség, míg a keresztező utaknál kialakított balra kanyarodó sávok 1+2 / 2+1 elrendezésű csomópontokban a burkolat szélessége 10,25 m-re adódik.

Részletesen:

• **52 sz. főút**

Az 52 sz. főút vízszintes vonalvezetés igazodik a meglévő nyomvonal geometriájához. A keresztmetszeti kialakítása az összekötő út csomópontja előtt 2+4, míg után 4+2 sávkiosztású és futókőssorral határolt.

A keresztmetszetet meghatározó főbb paraméterek 6 sáv esetén:

- Forgalmi sáv szélessége: 3,50 m
- Biztonsági sáv szélessége kiemelt szegély előtt: 0,25 m
- Burkolatszélesség: 21,50 m
- Földpadka szélessége kiemelt szegély mögött: 0,50 m

• **52 sz. és 541 sz. főutakat összekötő út**

A tervezett összekötő út helyszínrajzi kialakításának alapja az MKSZ/01 j. mintakeresztszelvény, mely szerint a 7,00 m széles burkolattal rendelkező összekötő út kiemelt szegélyekkel határolt. E mögött kap helyet egy 3,625 m széles zöld vágány sáv. A zöld sávon kívül jobb oldalon egy 1,50 m széles gyalogjárda halad, mely a 0,50 m széles padkája után rézsúvval csatlakozik a meglévő terephez. Bal oldalon a zöld sáv mögött egy 4,25 m széles „K” szegéllyel elválasztott gyalog- és kerékpárút helyezkedik el külső oldalán szintén füvesített 0,50 m széles padkával és rézsúvval.

Az összekötő úton a balra kanyarodó sávok esetén azok aszfalt felületei a zöld sávból kerülnek ki. Szimmetrikus szélesítések esetén ezen 3,25 m széles plusz aszfalt felületek esetén a zöld sáv szélessége oldalanként 2,00 méterre csökken.

Egyoldali szélesítéseknel, ahol a beépítettség, kiszabályozási vonal vagy épületek engedték szintén törekedtünk ezen 2,00 m széles sáv megtartására. A Korhánkői út csomópontja előtt és utáni szakaszon a zöld sáv szélességét mindkét oldalon 1,50 méterre kellett csökkentenünk tekintve kerítések közelségét és hogy itt a vasút keresztezése miatt magasabb töltésen halad az út. Az 1+837,00 – 1+975,00 km szelvényke között bal oldalon az elválasztott gyalog- és kerékpárút a meglévő kerítések és épületek miatt szintén elhúzásra került. Itt a zöld sáv szélessége 3,625 méterről 1,00 méterre csökkent.

A szabályozási szélesség nagy mértékű változása miatt azonban a buszöblök esetén a zöld sáv megszüntetése azonban szükséges volt. Ezen helyeken az adott oldalon teljes keresztmetszetben aszfalt felületek alakultak ki.

Az összekötő úton alkalmazott keresztmetszeti paraméterek 2×1 sáv esetén:

- Forgalmi sáv szélessége:	3,25 m
- Biztonsági sáv szélessége kiemelt szegély előtt:	0,25 m
- Burkolatszélesség:	7,00 m
- Zöld sáv szélessége összekötő út mellett:	3,625 m
- Bal oldali elválasztott gyalog- és kerékpárút szélessége*:	4,25 m
- Jobb oldali járda szélessége:	1,50 m
- Földpadka szélessége gyalogút külső oldalán:	0,50 m
- Szabályozási terv szerinti terület szélessége:	22,00 m

A tervezett kanyarodó sávok forgalmi sávjának szélessége azonos a folyópályán lévő forgalmi sáv szélességgel, azaz 3,25 m.

Az 52 sz. főút kezdő csomópontjában így 3+2 sáv esetén 16,75 m-es burkolatszélesség, míg a keresztező utaknál kialakított balra kanyarodó sáv 1+2 / 2+1 elrendezésű csomópontokban a burkolat szélessége 10,25 m-re adódik a kiemelt szegélyek között.

A Vályogvető utca, Homokbányát bekötő út, Korhánkői út, Kiskőrösi út és Halasi út keresztezése esetén minden irányból 3,25 m széles balra kanyarodó sávok tervezettek.

A tervezési szakasz végén az összekötő út egysávos körforgalmú csomóponttal csatlakozik a 541 sz. főúthoz. Az ott alkalmazott körforgalom típusa Lakott területen kívüli, II. típus, melynek főbb paraméterei:

- Belső sugár: $R_b = 15,00$ m
- Körpálya burkolatszélessége: $B_{sz} = 7,50$ m
- Körpálya forgalmi sáv szélessége: $SZ_{kf} = 7,00$ m
- Járható gyűrű szélessége: $GY = 1,50$ m
- Belépő forgalmi sáv szélessége: $SZ_{bef} = 3,50$ m
- Kilépő forgalmi sáv szélessége: $SZ_{kif} = 3,50$ m
- Belépő forgalmi sáv lekerekítési sugara: $R_{be} = 13,00$ m

- Kilépő forgalmi sáv lekerekítési sugara: $R_{ki} = 17,00 \text{ m}$
- Biztonsági sáv szélessége: $bs = 0,25 \text{ m}$

Az ágak forgalomcsillapító szigetei kiemelt szegéllyel határoltak és térkő burkolatúak. Az összekötő út ágán elhelyezett szigeten a kerékpárút átvezetésre kerül és a 541 sz. főút jobb oldalán tovább haladva az árok külső rézsűje mellett jut el az 54 sz. főút melletti kerékpárútig és csatlakozik a meglévő hálózathoz.

- **Vályogvető utca**

A Vályogvető utca a 0+172,24-es km szelvényben keresztezi a tervezett 52 sz. és 541 sz. főutakat összekötő utat.

- **Homokbányát bekötő út**

A Homokbányát bekötő út a 0+576,80-as km szelvényben keresztezi a tervezett 52 sz. és 541 sz. főutakat összekötő utat.

- **53102 j. Helvécia bekötő út (Korhánközi út)**

A 53102 j. Helvécia bekötő út (Korhánközi út) a 0+930,18-as km szelvényben keresztezi a tervezett 52 sz. és 541 sz. főutakat összekötő utat.

- **Kiskőrösi út**

A Kiskőrösi út a 2+164,40-es km szelvényben keresztezi a tervezett 52 sz. és 541 sz. főutakat összekötő utat.

- **Halasi út**

A Kiskőrösi út a 3+248,83-as km szelvényben keresztezi a tervezett 52 sz. és 541 sz. főutakat összekötő utat.

- **541 sz. főút**

Az 541 sz. főút vízszintes vonalvezetés igazodik a meglévő nyomvonal geometriájához, a 3+006,84-es km szelvényben van a tervezett körforgalmú csomópont közepe.

- **Egyéb utak**

A tervezési szakaszon lévő egyéb utak esetében a földhivatali határokkal rendelkező útcsatlakozás igazításra kerültek az ingatlan-nyilvántartási telekhatárokhoz. Ahol lehetőség nyílt ott az út tengelye úgy került meghatározásra, hogy az a meglévő nyomra visszavezessen.

A nyomvonalhoz csatlakozó belterületi lakóutak 50 m hosszban kerültek megtervezésre, korrekcióra, mely a csatlakozó burkolatszélről került mérésre, így a tervezési határuk a 0+054,00 km szelvényre adódott. Ennek első 25 m-e aszfalt burkolattal sárrázóként épül, míg az azt követő utolsó 25 m-re földútként került megtervezésre. A keresztmetszetben előálló változás átmenetének helye a földút első 10 méterén történik.

Kivételt képez ez alól, a helyszínrajzi kötöttségek miatt az FB-315 j. földút, mely 21 m hosszban került megtervezésre, mely a csatlakozó burkolatszélről került mérésre, így a tervezési határa a 0+025,00 km szelvényre adódott. Az FB-315 j. földút esetén az első 16 m aszfalt burkolattal sárrázóként épül, míg az azt követő utolsó 5 m földútként került megtervezésre. A keresztmetszetben előálló változás átmenetének helye a földúton történik.

Sárrázók keresztmetszeti paraméterei a szabályozási terv szerinti szélességük alapján:

- | | |
|--|-------------|
| - Forgalmi sávok száma: | 2x1 |
| - Forgalmi sáv szélessége: | 2,75-3,00 m |
| - Biztonsági sáv szélessége kiemelt szegély előtt: | 0 m |
| - Burkolatszélesség: | 5,50-6,00 m |
| - Földpadka szélessége kiemelt szegély mögött: | 0,50 m |

Földutak keresztmetszeti paraméterei:

- | | |
|----------------------------|--------|
| - Forgalmi sávok száma: | 1 |
| - Forgalmi sáv szélessége: | 4,00 m |
| - Földpadka szélessége: | 0,00 m |

Az egyéb utak oldalesése egyoldali 2,50 % az árkok irányába. Rézsűhajlás 1:1,5. A padkák 5,00 %-os esésűek.

• Gyalogos és kerékpárutak

Az új összekötő út bal, azaz északi oldalán a teljes hosszön kerékpáros és gyalogos közlekedésre alkalmas út tervezett.

Csomópontok:

A tervezéskor az alábbi fő csomópontokat kell figyelembe venni:

- 52 sz. másodrendű főút
- Vályogvető utca
- Homokbányát bekötő utca
- 53102 j. Helvécia bekötőút (Korhánközi utca)
- 5303 j. összekötő út (Kiskörösi út)
- Halasi út
- 541 sz. másodrendű főút
- 152 sz. Kecskemét – Fülöpszállás MÁV vasútvonal
- 148 sz. Kecskemét – Kiskörös (149 sz. Kecskemét – Kiskunmajsa) KK MÁV vasútvonal

Vasúti keresztezések

A tervezett útszakasz két vasútvonalat keresztez, melyeket az alábbi két pont ismertet.

Mindkét keresztezés esetében alkalmazott és előírt elemek az alábbiak:

- TÚ 2.3.1 pontja alapján a vágánytengelytől 3,00 m távolságban 1,00 méterrel szélesebb burkolat került betervezésre, mely 1:1 hajlással köt ki a folyópálya burkolatához, mind a kerékpárút, mind a közút vonatkozásában.
- KM rendelet 9.§ (16) alapján a vasúti átjárókat az összekötő út vonatkozásában biztosítani szükséges, mivel közforgalmú autóbuszjárat csak biztosított vasúti átjárón keresztül jelölhető ki
- KM rendelet 26.14 pontja alapján a fénysorompó vasúti átjáró jobb oldalán helyezendő el
- KM rendelet 26.15 c) pontja alapján a fénysorompó vasúti átjáró bal oldalán megismétlendő, olyan úton, amelynek személygépkocsi egységre átszámított átlagos napi forgalma meghaladja a 4000-et.
- TÚ 5.1 pontja alapján a gyalogosok és kerékpárosok átvezetésének biztosítása azonos kell legyen a vele párhuzamosan haladó útéval, így annak biztosítása egyezik az összekötő út biztosításával

• 152. számú Kecskemét - Fülöpszállás vasútvonal

A vasúti pálya és a tervezett útépitési építmények az alábbi szelvényekben keresztezik egymást (66 hm kötől mérve):

152 sz. MÁV vv. hm szelvénye	Tervezett létesítmény és annak km szelvénye
66+39,460	K-2 j. gyalog- és kerékpárút: 0+859,48
66+29,200	összekötő út: 0+875,36
66+14,968	J-2 j. járda: 0+860,81

152 sz. MÁV vasútvonal keresztezési pontjai

A 152 sz. Kecskemét – Fülöpszállás MÁV vasútvonalon a személyszállítás jelenleg szünetel, teherszállítás pedig csupán Kecskemét és Helvécia állomások között fordul elő, mely havi néhány menetre korlátozódik. A vasúti átjárók

biztosítóberendezéseit a személyforgalom 2007-es leállítása óta leszerelték, az átjárók biztosítása jelenleg a földút keresztezésének helyén jelzőőrrel történik. A vasúti átjáró jelenleg aszfalt burkolattal ellátott. A MÁV tájékoztatása alapján a vasúti pályát üzemelőnek kell tekinteni, elbontani nem lehet, annak keresztezését betonpaneles elemekkel kell kivitelezni.

Az összekötő út a vasúti vágányt az út átmeneti ívében keresztezi. A TÚ 2.1.1 pontja előírja, hogy lehetőleg a keresztezés ne essen ívbe, átmeneti ívbe, amennyibe ívbe esik úgy az min. 300 m sugarú legyen. A beépítettségéből adódóan az út tengelye ezen a ponton nem ívbe, hanem átmeneti ívbe esik. Az átmeneti ív parabolikus voltából adódóan az átmeneti ív sugara a keresztezési pont 1,50-1,50 méteres távolságában mérve 351,76 m.

A keresztezési szögekre előírt határértékek TÚ 2.1.1. sz. pontjának megfelelnek:

Tervezett létesítmény	Keresztezési szög	Megengedett szög
K-2 j. gyalog- és kerékpárút	90° 00' 00"	60° 00' 00"
összekötő út	62° 19' 19"	40° 00' 00"
J-2 j. járda	66° 10' 09"	60° 00' 00"

152 sz. MÁV vasútvonal keresztezési szögei

A vasúti átjáró kapacitása a KM rendelet II. függelék u) pontja alapján, lakott területen, óránként 1 vonat esetén is, 1 perces zárva tartási időnél: $1500 \times (1 - \frac{1 \times 1}{60}) = 1475$ Ej/ó. Ez alapján az átjáró miatt 25 Ej-vel kevesebb jármű halad át óránként az úton.

Az útszakaszon 7700 Ej/nap, azaz 321 Ej/ó a mértékadó forgalomnagyság, így megállapítható, hogy a szintbeni vasúti átjáró kapacitása elegendő, még akkor is, ha óránként egy vonattal számolunk, mely bőven a jelenlegi havi 1-2 meneten felüli értéket mutat.

A csomópont biztosítása – a tervezett buszjáratok miatt – fénysorompóval kötelező, melyet a bal oldalon meg kell ismételni, tekintve a 4000 Ej/nap értéket meghaladó forgalomnagyságot.

Fénysorompó a KM rendelet 26.8 pontja alapján nem volna szükséges, azonban a c) alpont alapján közlekedésbiztonsági szempontból a buszközlekedés miatt indokolt lehet. A tervezett állapot alapján és az azonos biztosítási mód alapján, ezért mind az összekötő úton, mind a K-2 jelű gyalog- és kerékpárúton a fénysorompó mellett félsorompós biztosítást is terveztünk. A félsorompó a vágány tengelytől mért 4,00 m-es távolságban került kihelyezésre. Mivel vasúti átjáró után a Korhánkői út csomópontja jelzőlámpás forgalomirányítású lesz így a sorompó előtt 6,00 m-el kerül felfestésre a felállási vonal, melynek vonalába lesz a csomópont forgalomirányításával összehangolt jelzőlámpa. A kétoldali sorompók közti területen veszélyes helyre figyelmeztető burkolati jel kerül. Ezen kialakítás így összhangban TÚ K6 j. ábrájával.

A J-2 j. járda esetén a fénysorompós biztosítás mellett labirintkorlátos átvezetés is tervezésre került.

• 148 sz. Kecskemét–Kiskőrös és a 149 sz. Kecskemét–Kiskunmajsa keskeny nyomtávú MÁV vasútvonal

A vasúti pálya a tervezett útépitési építményeket az alábbi szelvényekben keresztezi:

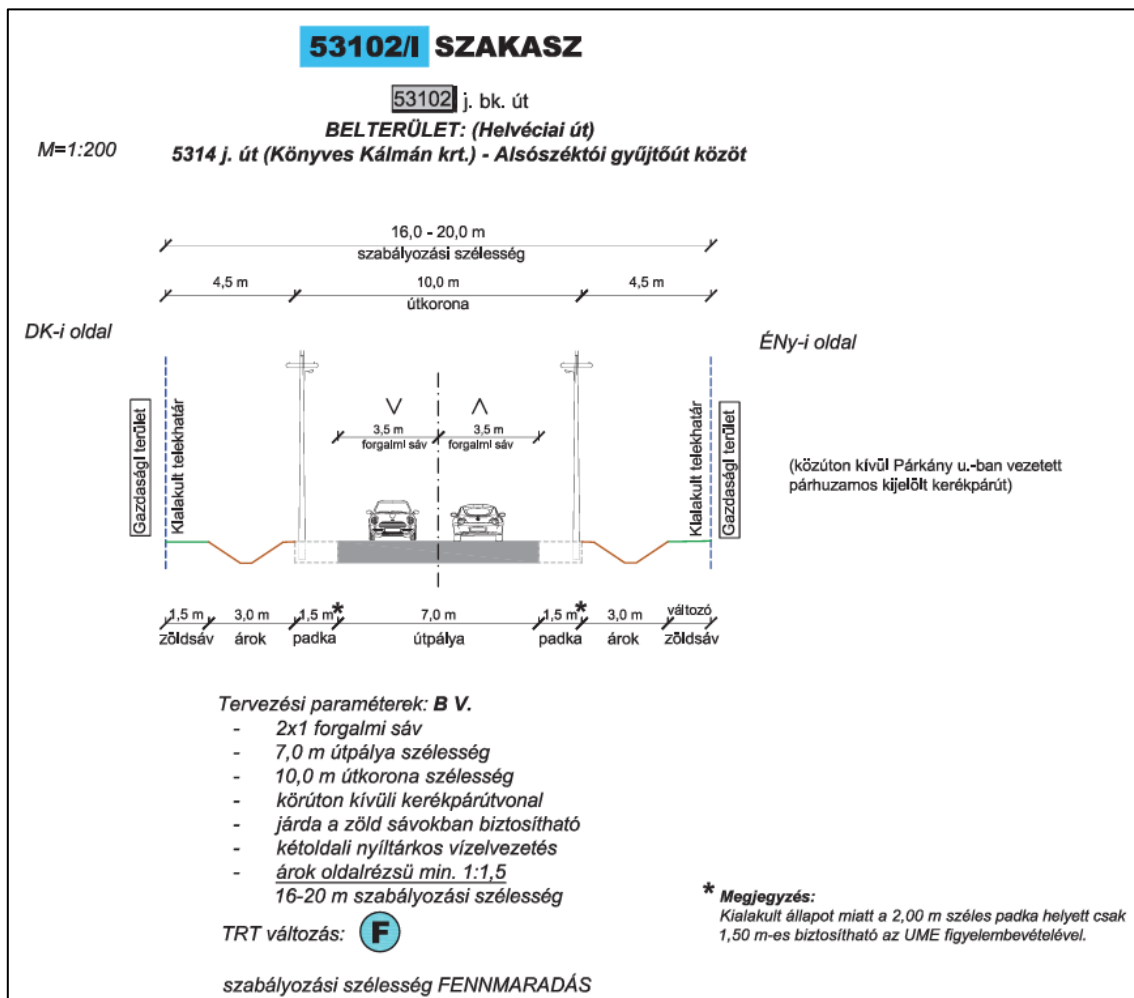
- K-2 j. gyalog- és kerékpárút: 3+209,69
- összekötő út: 3+230,07
- J-2 j. járda: 3+221,37

A keskeny nyomtávú vasútvonalak MÁV tájékoztatása alapján nem üzemelnek, azonban a MÁV üzemeltetési és vagonkezelési feladatai még nem szűntek meg.

Ez a vonal jelenleg a forgalomból ki van zárva, megszüntetését azonban jelenleg nem lehet figyelembe venni, kétoldali fénysorompós biztosítás tervezett.

A csomópont biztosítása – a tervezett buszjáratok miatt – fénysorompóval kötelező, melyet a bal oldalon meg kell ismételni, tekintve a 4000 Ej/nap értéket meghaladó 9900 Ej/nap forgalomnagyságot. Ezen okból kifolyólag mind az összekötő út, mind a járdák, mind a kerékpárút vonatkozásában ezen kialakítás szerepel.

c) keresztmetszvények általános és speciális helyeken



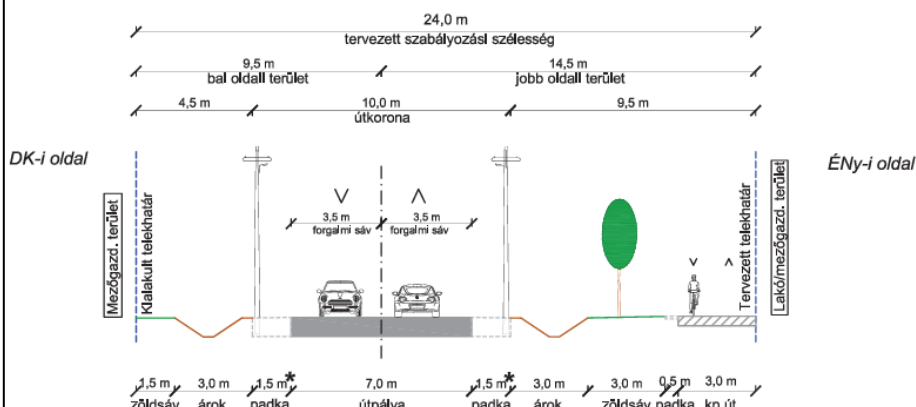
53102 j. út TRT szerinti keresztmetszeti elrendezése I.

53102 j. bk. út

BELTERÜLET: (Helvéciai út)

Alsószéktő gyűjtőút - közigazgatási határ között

$M=1:200$



Tervezési paraméterek: B V.

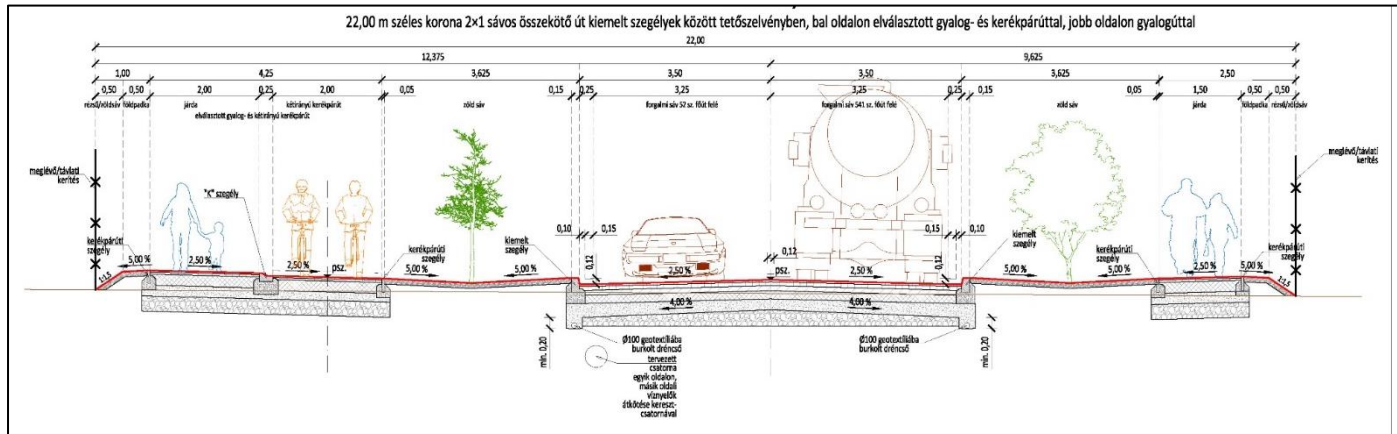
- 2x1 forgalmi sáv
- 7,0 m útpálya szélesség
- 10,0 m útkorona szélesség
- jobb oldali kerékpárút
- kétoldali nyíltárkos vízelvezetés
- árok oldalrészű min. 1:1,5
- 24 m szabályozási szélesség

TRT változás:

*** Megjegyzés:**

Megjegyzés:
Kialakult állapot miatt a 2,00 m széles padka helyett csak 1,50 m-es biztosítható az UME figyelembevételével.

53102 j. út TRT szerinti keresztmetszeti elrendezése II.



Új építésű összekötő út tervezett kialakítása

d) közlekedési módok

Kerékpárút

Az 52. sz. főúttal párhuzamosan, annak jobb oldalán, valamint az 541. és 54. sz. főutak csomópontjában kerékpárút található.

Vasúthálózat

A nyomvonal keresztezi

- a 152 sz. Kecskemét – Fülöpszállás MÁV vasútvonalat, amelyen a személyszállítás jelenleg szünetel, teherszállítás pedig csupán Kecskemét és Helvécia állomások között fordul elő havi néhány menetre

korlátozódva. A vasúti átjárók biztosítóberendezéseit a személyforgalom 2007-es leállítása óta leszerelték, az átjárók biztosítása jelenleg a földút keresztezésének helyén jelzőőrrel történik. A vasúti átjáró jelenleg aszfalt burkolattal ellátott.

- valamint a 148 sz. Kecskemét – Kiskőrös keskeny nyomtávú vasútvonalat. A MÁV tájékoztatása alapján nem üzemel, azonban a MÁV üzemeltetési és vagyonkezelési feladatai még nem szűntek meg. Ez a vonal jelenleg a forgalomból ki van zárva, megszüntetését azonban jelenleg nem lehet figyelembe venni.

Közösségi közlekedés

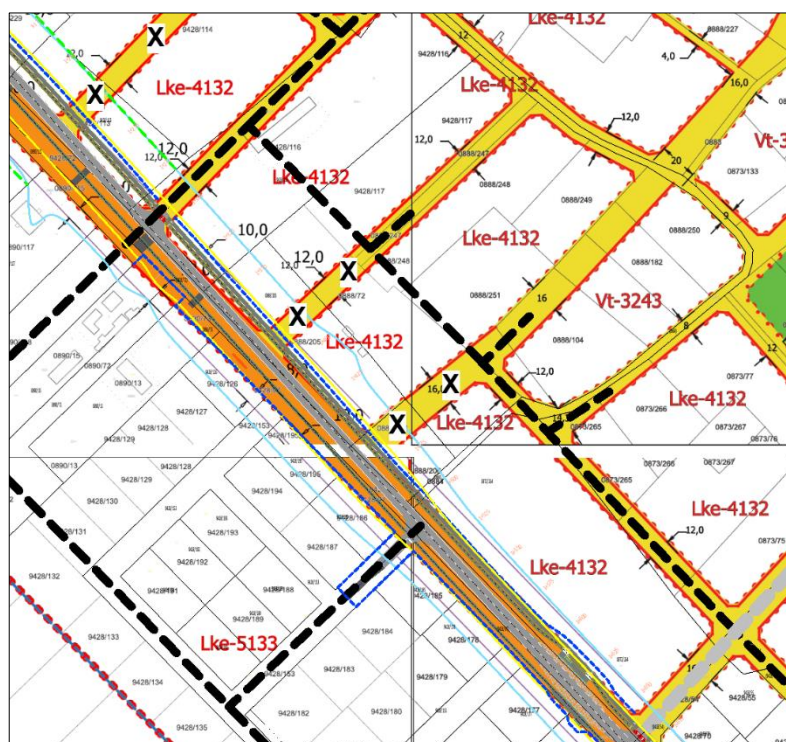
A nyomvonalon autóbusz közlekedés tervezett, melyhez helyenként autóbuzsmegálló és buszöböl kialakítása szerepel az útépitési engedélyezési tervben.

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

A tárgyi fejlesztés elsődleges célja egy új közlekedéshálózati elem kiépítése, melynek elsődleges szerepe a tervezett végpontok (az 52 és az 541 sz. másodrendű főutak) közötti forgalmi kapcsolat megteremtése, ezáltal a szomszédos gyűrű irányú útvonalak tehermentesítése. Az így meghatározott elsődleges funkció mellett az útvonal szerepet játszik az ingatlanok kiszolgálásában is, de ez csupán egy további, korlátozott lehetőség, melyet azonban alá kell rendelni az alapvető hálózati funkció megfelelő színvonalú kielégítésének. Ez a kiszolgálás ezért nem jelenti minden egyes útmenti ingatlan közvetlen megközelítését, hanem csupán az egyes szomszédos, a szabályozási terv által kijelölt tömbök megfelelő színvonalú kapcsolódását.

A hatályos szabályozási tervben tervezett útsatlakozások némelyike megszüntetésre kerül. Ezek a következők:

- 0997/58 és 0997/59 hrsz-ú telkeken tervezett lakóútca
- 21899/9 hrsz-ú telken tervezett lakóútca
- 9428/113 és 9428/114 hrsz-ú telkeken tervezett lakóútca
- 0888/205 és 0888/72 hrsz-ú telkeken tervezett lakóútca
- 0888/206 és 0888/72 hrsz-ú telkeken tervezett lakóútca
- 0861 hrsz-ú meglévő közút déli szakasza
- 13646/49 hrsz-ú telken tervezett lakóútca



Példa a megszüntetésre és megtartásra tervezett útsatlakozásokra (kivágat a szabályozási tervre vetített helyszínrajzból)

A megszűnő útsatlakozások kiváltására, illetve a tervezett lakóutcák pótlására, a meglévő vagy kialakítandó telkek feltárására megoldást kell találni a szabályozási terv módosítása során, további szabályozása a HÉSZ feladata lesz.

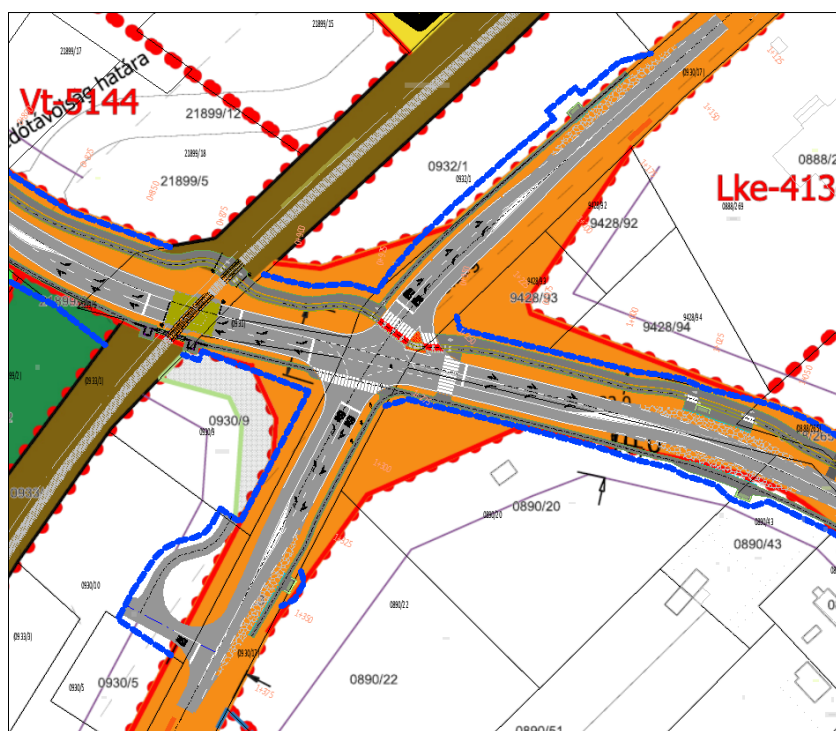
f) Közúti keresztezések (útsatlakozások, kapubejárók)

A tervezett 52 sz. és 541 sz. főutakat összekötő utat keresztezi a Vályogvető utca, a Homokbányát bekötő út, az 53102 j. Helvécia bekötőút (Korhánkői út), a Kiskőrösi út és a Halasi út. Ezen utak keresztezése esetén minden irányból 3,25 m széles balra kanyarodó sávok lesznek kialakítva.

Az egyes keresztezések számára a hatályos szabályozási tervben kiszabályozott terület felülvizsgálatára van szükség, ugyanis többnyire a szabályozási terv nagyobb területet szabályozott ki, mint a jelen beruházás megvalósítása érdekében szükséges.

Példa: Korhánkői út keresztezése

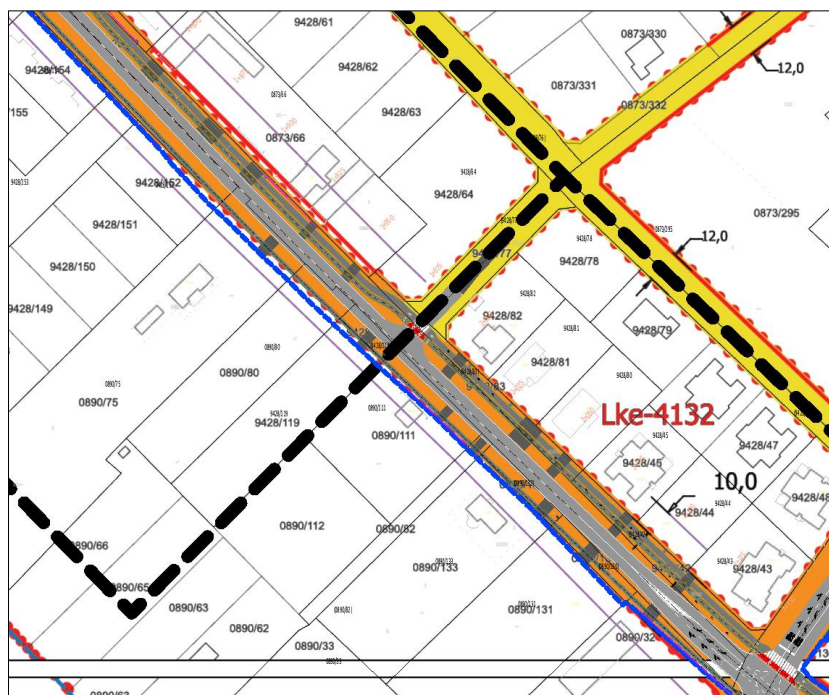
A narancssárga kitöltéssel ábrázolt tervezett közúti közlekedési övezet széle (a szabályozási vonal) piros folytonos vonallal jelölt. A jelen projekt megvalósítása érdekében szükséges építési terület határa a sötétkék szaggatott vonallal jelölt - tervezett szabályozási vonal.



A Korhánkői utca és a tervezett összekötő út keresztezése

Példa: kapubejárók

Helyenként a meglévő kapubejárók változását okozza az új összekötő út megépítése. Egyik ok lehet az út nyomvonalának, (tengelyének) a meglévő feltáró út tengelyéhez viszonyított elmozdítása, másik ok lehet például egy meglévő feltáró út megszüntetése. Jelentős változás a 0861 hrsz-ú Alsószéktó tanya nevű meglévő közút déli szakaszának átalakítása, megszüntetése. Az eddig erről az útról feltárt ingatlanok megközelítését az összekötő út fogja biztosítani. A meglévő kapubejáratok átépítésére, meghosszabbítására lesz szükség.



Példa a kapubejárók kialakítására az Alsószéktő tanya utcában (sötétszürke felületkitöltés jelöli a kapubejárókat)

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 vizsgált nyomvonal környezetében készült korábbi fúrásokban viszonylag egységes altalaj adottságok, rétegződések mutatkoztak. A tervezett út mentén alapvetően szemcsés tulajdonságú talajok települtek.

A városias beépítésnek, illetve terepi rendezéseknek megfelelően, a felszín alatt több helyen a helyi fedőréteggel kevert, szemcsés összetételű feltöltés található.

A tervezési terület kb. 10 km-es környezetében 4 db bányatelek található, de a tervezéssel érintett terület szilárd ásványi nyersanyag, illetve szénhidrogén és földgáz lelőhelyeket nem érint.

A vizsgált nyomvonal vízbázisvédelmi területet nem érint, de fedést mutat Kecskemét vízmű vízbázisa hidrogeológiai B, számított védőidomával.

A tervezési terület által érintett településrészen 3 db gyógyvíz lelőhely található, azonban ezeket a tervezett beruházás nem érinti.

A beruházás által érintett terület részben nitrátérzékenynek minősített terület.

A kivitelezési időszak negatív hatásait a beruházás területfoglalása, a földmunkák nagyságrendje, a fokozottan, illetve kiemelten érzékeny területek és vízbázisok érintettsége jelentik.

A beruházás kapcsán a talaj minőségi és felületi csökkenése elkerülhetetlen, az útpálya és kapcsolódó létesítményei által elfoglalt terület az infrastrukturális létesítmény része lesz. A területfoglalás negatív hatását enyhíti, hogy keskeny sávot vesz igénybe a tervezett útépités és a vizsgált nyomvonal nem érinti kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezetét.

A munkaterületeken az esetleges havária helyzeteket leszámítva talajszennyezéssel nem kell számolni. A talaj szennyezése a kivitelezés során a munkafolyamatokban részt vevő munkagépek, berendezések, szállító járművek balesete, meghibásodása esetén jöhet létre, amikor üzemanyag vagy hidraulika olaj kerül a talajra. Ezért az alkalmazott munkagépek megfelelő karbantartására és műszaki állapotára, a keletkező hulladékok és a depóniák, gépjárművek elhelyezésére szolgáló területek megfelelő kijelölésére és kialakítására kell különös figyelmet fordítani.

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.

Az új építésű összekötő út nyomvonala mentén befogadó nincs, továbbá elvárás volt a csapadékvíz helyben tartása. A 0+260 km szelvénytől az út alatti csatornaszakaszok a tervezett hossz-szelvény mélypontjain tározó – párologtató medencékbe kerülnek kikötésre, ezzel képezve vízkivételi pontokat, melyből a közútkezelő az esetlegesen felmerülő locsolási igényeket ki tudja elégíteni.

A jobb oldali gyalogút és a bal oldali elválasztott kerékpár- és gyalogút vize köztük és az út közötti 3,40 m széles zöld sávon szikkad el és ezzel egyetemben biztosítja a zöld felület és az oda telepített fák és öntözővizét.

A Halasi út csomópontja után a 3+225 km szelvénytől a tervezési szakasz végéig mind az összekötőút, mind a kerékpárút és a járdák csapadékvizeinek befogadója a köztük elhelyezett szikkasztó árokszakaszok.

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 útfelületre folyó üzemanyag és olajszármazékok mennyisége a gépjárműpark korszerűsödésével jelentősen lecsökkent. Az elcsepegtető mennyiség nagy része elpárolog, illetve beépül az aszfalt szerkezetébe. Nagyobb mennyiségben csak baleset esetén, alkalomszerűen kerülhet az útra.

A vizsgált nyomvonalon és környezetében kedvező adottság, hogy homokos talajtípus jellemző, ami az egyik legnagyobb hatékonysággal szűri, tartja vissza a szennyezőanyagokat.

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 távvezeték karbantartása során a munkagépek kenőanyag és hidraulika olaj elfolyásából származó szennyezés, illetve a vezetéktartó oszlopok festése során a talajra kerülő festékek beszivárgása megfelelő munkaszervezéssel, kitűnő állapotú munkagépek és eszközök alkalmazásával minimálisra csökkenthető. Összességében tehát az üzemelés során a talaj szennyeződésével a távvezeték esetében nem kell számolni.

Javasolt védelmi intézkedések:

A beruházás során gondoskodni kell a humuszos termőréteg megmentéséről és hasznosításáról, a humuszgazdálkodási terv szerint.

A depóniákat felhasználásukig folyamatosan gyommentesen kell tartani. Az ideiglenes depóniák helyén, annak felszámolása után a talaj lazításával, majd tájra jellemző őshonos növények telepítésével alakítandó ki a végleges állapot, mivel a növényzet is védi a talajt, pl. a kiszáradástól, a víz és széleróziótól, és a talajélet visszatérését, kialakulását elősegíti, ami a jó minőségű talajhoz hozzájárul.

A munkálatok befejezését követően az időlegesen, pl. ideiglenes felvonulási helyek, konténerek, mobil keverőtelep által igénybevett termőföldek rekultivációját el kell végezni.

Esetlegesen bekövetkező havária esetén a szennyeződés terjedése ellen azonnali intézkedést kell tenni.

A földtani közeg és felszín alatti vizek esetleges szennyezésének megelőzése érdekében a munkagépek tárolását, karbantartását úgy kell kialakítani, hogy azok környezeti károkat ne okozzanak.

Földvédelmi szempontból a javasolt védelmi intézkedések betartása mellett a tervezett beruházás megvalósítható.

• Felszíni víz védelme

A tervezési terület az Alsó-Tisza jobb part tervezési alegység részét képezi és az Alsó-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság működési területén található.

A vizsgált nyomvonal felszíni vizet, felszíni vízfolyást, csatornát nem keresztez, nem érint. Legközelebb a Csalánosi-csatorna található kb. 0,5 km-re, keletre a vizsgált területtől. Legközelebbi felszíni víz az Illés-tó, amely a nyomvonaltól délre kb. 55 m-re található.

A vizsgált nyomvonal a 30 éves (3,3%), a 100 éves (1%) és az 1000 éves (0,1%) valószínűségű potenciális elöntési térképek alapján árvízzel nem veszélyeztetett területen található.

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

A kivitelezés során kedvezőtlen hatások adódhatnak abból, ha a vízfolyás környezetében gépkarbantartást, javítást végeznek. Jelen beruházás esetén nem valószínű vízfolyás szennyezése, mert a tervezett beruházás nem érint, nem keresztez vízfolyást.

A beruházás következtében felmerülő közműkiváltások meghatározott ideig tartó tevékenységek, melyeknek hatásai a munkaterületen belül, annak közvetlen környezetében, illetve a szállítások által a terület úthálózatán és a környező településeken jelentkezhetnek. Légvezeték és gázvezeték kiváltásával (építés) kapcsolatos tevékenységek vízhasználatot nem igényelnek.

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. A felszín alatti vizekre gyakorolt üzemelés alatti hatások tekintetében kifejtettek alapján 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 felszíni vízfolyások szennyezése az üzemelés során csupán egy esetleges havária eseményhez kapcsolódóan lehetséges, azonban ennek valószínűsége kicsi. A legközelebbi vízfolyás 0,9 km-re található a vizsgált nyomvonaltól.

A forgalom hatására diffúz jelleggel kicsapódó légszennyező anyagok koncentrációja felhígul és ezért az út melletti területeken nem fejtenek ki jelentős hatást. Az 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.

Javasolt védelmi intézkedések:

A rendkívüli, váratlan szennyezés, szennyeződés elkerülése érdekében a technológiai előírások betartását és a berendezések műszaki állapotát fokozottan és folyamatosan ellenőrizni kell.

Az építés időszakában a munkavégzés helyszínein esetlegesen keletkező kommunális szennyvizeket zárt tartályokban kell gyűjteni és elszállíttatni. A kivitelezés közben keletkező csurgalékvizeket nem lehet a szabadba kiengedni, kilocsolni, elfolyatni, a keletkező csurgalékvizeket közcsatornában kell engedni, vagy külön gyűjtve, megfelelő befogadó helyre kell elszállítani. Kivitelezés során ügyelni kell, hogy a csapadékvíz-elvezető rendszerben a víz akadálytalan lefolyása biztosított legyen, a sár és egyéb szennyeződés, idegen anyag eltakarításáról folyamatosan gondoskodni kell.

A tervezett beruházás vízvédelmi szempontból az javasolt védelmi intézkedések betartása mellett megvalósítható.

- **Levegőminőség-védelem**

A nyomvonal szűkebb környezetében lakóterületek, vegyes területek és mezőgazdasági területek jellemzők. A tervezett nyomvonal jelentős része lakóépületek mentén halad. Meghatározó vonalas elem az 52 sz. főút, az 541 sz. főút, az 5303 sz. másodrendű út, valamint a 152 sz. Fülöpszállás–Kecskemét vasútvonal és a Kecskeméti kisvasút.

A tervezési területen a levegő minőségét a közlekedésből, a lakossági fűtésből (téli időszakban), valamint a mezőgazdasági tevékenységből származó levegőterhelés határozza meg, azonban meteorológiai helyzettől függően időszakosan szerepe lehet nagyobb távolságról érkező szennyezésnek is. A településeken a fűtési időszakban a nitrogén-oxidok (NOx) és a kisméretű szállópor (PM10), nyáron a felszín közeli ózon szennyezettség jelenthet problémát.

Az építés során az út- és kerékpárút építéshez tartozó földmunkákból származtatható a legnagyobb porterhelés. A kerékpárút bekötésre kerül az 52 sz. meglévő kerékpárútjába, valamint az 541 és 54 sz. főutak csomópontjában meglévő kerékpárút hálózatba.

Az építési munkák során a környezet porterhelésének átmeneti növekedésével kell számolni, mivel a területfoglalás, tereprendezés, alapozási és egyéb földmozgatással járó munkálatok ideiglenes kiporzással, légszennyezéssel járnak. Ennek mértéke nehezen becsülhető, és jelentősen befolyásolják a talaj pillanatnyi tulajdonságai (szerkezete, nedvessége), valamint a mindenkor meteorológiai viszonyok.

Mivel egy-egy munkaterületen a porszennyezéssel járó tevékenységek (pl.: alapozás, tereprendezés) viszonylag rövid ideig tartanak, a károsító hatás tényleges megjelenésének kicsi a kockázata.

Légszennyező anyag nem csak a felületi porterhelés és a munkagépek, hanem a szállítójárművek forgalma miatt is kibocsátásra kerül. Itt is jellemzően nitrogén-dioxid, szén-monoxid, korom és porterhelés várható. A szállító járművek által okozott porterhelés elsősorban a burkolatlan utakon jellemző. A szállítási útvonal az esetek túlnyomó részében az 52., 54. és az 541. sz. főúton fog történni.

Az építés légszennyezése minden esetben ideiglenes, viszonylag rövid ideig terhel. A javasolt védelmi intézkedések betartásával várhatóan a lakott területeken nem okoz határérték feletti szennyezést.

A tervezési területhez legközelebbi védendő épületek távolságában minden vizsgált komponens esetében nagy biztonsággal teljesülnek az órás (CO és NO₂), valamint 24 órás (PM10) egészségügyi határértékek távlati állapotban: NO₂ esetében a határérték 30,3 %-át, CO esetében 6,1 %-át, PM10 esetében pedig 42,0 %-át érik el a kapott értékek.

A kerékpárút üzemelése során károsanyag-kibocsátással egyáltalán nem kell számolni.

Haváriás szennyezés elsősorban az üzemeltetés során jelentkezhet könnyen illó folyékony, valamint gáznemű anyagok szállítása esetén véletlen meghibásodás következtében. Mind az építés mind az üzemelés alatti időszakban havária esemény bekövetkezésének valószínűsége igen csekély.

Javasolt védelmi intézkedések

Az építési munkálatok során a kiporzás mértéke a nedvességtartalom növelésével, azaz folyamatos permetező locsolással jelentősen csökkenthető.

A kivitelezés során felhasznált anyagok szállítását zárt konténerben vagy a kiporzást és kiszóródást megakadályozó ideiglenes takarású konténerben, vagy e feltételeket biztosító célgéppel, szállítójárművel, levegőterhelést kizáró módon kell végezni.

A szabadban végzett anyagtárolást úgy kell kialakítani, hogy abból a lehető legkevesebb légszennyezőanyag kerüljön a környezetbe.

A közutak rendszeres tisztántartásával a közutak diffúz porkibocsátását a minimálisra szükséges csökkenteni.

Száraz időben a szállítási útvonalak locsolással történő portalanítása és tisztítása szükséges.

A szállító gépkocsipark műszaki állapotának megfelelőnek kell lennie, úgy motorikusan, mint felépítményileg (porzás mentesség). Ennek rendszeres ellenőrzése szükséges.

Az anyagnyerő helyeket a nyomvonalhoz minél közelebb kell megválasztani és a szállítási útvonalakat lehetőleg a lakott területek elkerülésével kell kijelölni.

Az építéshez használt gépek és berendezések telephelyeit a nyomvonalhoz minél közelebb, a lakott területektől távol kell kijelölni, és kerülni kell a fölösleges mozgásokat a környező utakon.

A megépített szakaszoknál a rézsűket minél hamarabb füvesíteni, és növénytelepítést végezni a kiporzás csökkentése céljából.

Az építés idejére vonatkozó levegővédelmi előírások betartásával a kedvezőtlen hatások jelentős mértékben csökkenthetők, a szálló por (PM10) koncentrációja egészségügyi határérték alá szorítható. A távlati állapotban a tervezési területhez legközelebbi védendő épületek távolságában minden vizsgált komponens esetében nagy biztonsággal teljesülnek az órás (CO és NO₂), valamint 24 órás (PM10) egészségügyi határértékek.

Összességében levegőtisztaság-védelmi szempontból a fejlesztés várhatóan nem okoz konfliktust egyik változat esetében sem.

• Élővilág-védelem

A projektterület szűkebb környezetében a vegetáció és tájképet alapjaiban meghatározza, hogy a nyomvonal belterületen vagy annak közelében fut, kertvárosi jellegű városrész és kisparcellás szántók, kis kiterjedésű facsoportok között.

A tervezett út és kerékpárút Natura 2000 területet nem érint, legközelebb hozzá a Matkópusztai ürgés gyeppel kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület (HUKN20016) található, hozzávetőleg 7 km-nyi távolságra található a beruházási területtől.

A tervezett beruházás jogszabály által védett országos jelentőségű természetvédelmi területet, helyi jelentőségű védett természeti területet nem érint.

A tervezési terület környezetében ex lege védett természeti területek, védett természeti emlékek vagy értékek nem fordulnak elő.

A hatásterületen található egy kisebb kiterjedésű mesterséges tó magánterületen, továbbá szórványosan erdőfoltok és cserjések fordulnak elő.

A beruházási területen és annak környezetében természetközeli vagy természetes élőhely nincs, valamint védett vagy fokozottan védett fajok sem 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 zaj- és fényhatások zavaró hatással vannak a terület élővilágának arra érzékeny elemeire. A zavaró hatás a rendelkezésre álló adatok alapján kizárólag az emberi jelenléthez jól alkalmazkodó állatfajokat fogja érinteni.

Minden építéskor számolni kell a természetes növény- és talajtakaró bolygatásával is, amely teret engedhet a tájidegen agresszív fajok új helyeken történő megjelenésének, illetve terjedésének.

A nyomvonalas létesítmények „negatív ökológiai folyosóként” is működnek, azaz helyet biztosítanak a tájra nem jellemző, agresszív, nem őshonos fajok terjedésére, megtelepedésére és elszaporodására. A kisajátított terület növényzetének célszerű kialakításával és ápolásával ez a hatás általában eredményesen kezelhető.

Javasolt védelmi intézkedések:

A fák és cserjék kivágását csak a feltétlen indokolt helyeken és mértékben szabad végezni.

Az inváziós fajok további terjedésének esélyét rendszeres kaszálással kell megakadályozni.

Az út, gyalog- és kerékpárút építési munkák, valamint a közműkiváltások nem okoznak jelentős hatást, a beruházás a megfogalmazott védelmi javaslatok betartásával élővilág-védelmi szempontból elfogadhatónak tekinthető.

A javasolt védelmi intézkedések végrehajtása mellett a tervezett beruházás élővilágvédelmi szempontból elfogadhatónak tekinthető.

• **Tájvédelem**

A tárgyi beruházás által érintett terület tájhasználatát tekintve a települési, valamint a mezőgazdasági tájhasználat bír a legjelentősebb területi kiterjedéssel. A tervezett nyomvonal jelentős része lakóterületet mentén halad.

Az érintett tájrészlet domborzati adottságait tekintve síkvidéki jellegű. A nyomvonal szűkebb környezetében lakóterületek, vegyes területek és mezőgazdasági területek jellemzők. Meghatározó vonalas elem az 52 sz. főút, az 541 sz. főút, az 5303 sz. másodrendű út, valamint a 152 sz. Fülöpszállás–Kecskemét vasútvonal és a Kecskeméti kisvasút.

A tervezési területen jelenleg elterülő, biológiailag aktív felületek jellemzően szántók, útmenti cserjés-fás területek és fasorok.

A nyomvonal nem érint üzemtervezett erdőrészeket, Natura 2000 területet, ex lege kunhalmot, forrást, víznyelőt, földvárát, szikes tavat, lápterületet, helyi jelentőségű természetvédelmi területet, országos jelentőségű egyedi jogszabállyal védett természeti területet, valamint nem érinti az Országos Ökológiai Hálózat területét.

A tervezett nyomvonal egyedi tájértéket nem érint. Ugyanakkor egyedi tájértéknek tekinthetők azok a leginkább külterületen előforduló, antropogén hatás során kialakult földrajzi képződmények vagy épített emlékek, melyek nem állnak semmilyen országos vagy helyi védelem alatt, de megőrzésük a helyi közösség számára fontos lehet. Ilyen jellegű értéknek tekinthetők a kőkeresztek, gémeskutak, vízimalmok, emlékhelyek, határkövek, kőhidak stb.

A létesítés során a területfoglalás, tereprendezés, gépjárműhasználat és az abból fakadó zaj- és üzemanyag-szennyezés, valamint az esztétikai zavarás jelennek meg hatásként.

A beruházás kapcsán a tájat érintő változás a nyomvonal által közvetlenül területi igénybevétellel érintett mezőgazdasági területrészek részleges vagy teljes megszűnése, valamint a szélesebb útpálya kialakítása.

Tájhasználati módokban bekövetkező változás alapvetően a kisajátításra kerülő területeken jelentkezik: a beruházás a korábbi művelési ágak megszűnésével és a helyükön közlekedési terület kialakulásával jár. A tervezett beruházás kivitelezési munkálatai során a tájhasznosítás kizárólag a beruházás néhány tíz méteres szélességű területén változik meg véglegesen, annak tágabb környezetében számottevően nem módosul. A tervezett beruházás a szomszédos területek használatát nem fogja érdemben megváltoztatni.

A tervezett út és kapcsolódó létesítményei (pl. csomópontok, műtárgyak) új tájalkotó elemként jelennek meg a táj szerkezetében.

A tervezett nyomvonal mentén a Green lakópark jelenleg is beépítés alatt álló területe, illetve a 0890/15 hrsz-ú ingatlan környezetében zajárnyékoló fal építése tervezett, melyek a tájképben új művi elemként jelennek meg. Ezek tájba

illesztésére javasolt a megfelelő kialakítás, a jelenlegi tájképhez, utcaképhez illeszkedő színezet használata, valamint növényi borításos falak használata.

Az üzemelés hatása a tájra, mint komplex egységre hat, a különböző környezeti elemek változásán keresztül. A tervezett beruházás területén jelenleg nagyrészt földút üzemel, ezért a tervezett út az üzemelés szakaszában kisebb mértékben módosíthatja a kialakult tájszerkezetet.

Javasolt védelmi intézkedések

A tervezett nyomvonal teljes szakaszán a kivitelezés során hátramaradó rombolt felszíneket rehabilitálni kell.

Tájvédelmi szempontból tekintve az út és kapcsolódó létesítményeinek tájba illesztését a tervezett növénytelepítés oldhatja meg. Az útépités miatt kivágásra kerülő fás szárú növényzet pótlásáról gondoskodni kell.

Az út mentén, ahol a helyszíni adottságok, a rendelkezésre álló terület és a védőtávolságok lehetővé teszik, fasor telepítése javasolt.

A javasolt védelmi intézkedések végrehajtása mellett a tervezett beruházás tájvédelmi szempontból elfogadhatónak tekinthető.

• Épített környezet védelme

Az Országos Területrendezési Terv 3/4 melléklete alapján Kecskemét a világörökségi várományos területek által érintett települések közé tartozik.

Települési belterületet a tervezett út és kerékpárút nyomvonala a 0+000-0+165 km szelvények, valamint a 0+584-0+848 km szelvények között érinti.

A tervezési területen és 250 m-es környezetében védett építészeti érték (műemlék vagy helyi védettséggel ellátott építmény) nem található, műemléket és műemléki környezetet nem érint. A tervezett beruházáshoz legközelebb eső műemléki védettségű építmény a Művésztelep (kb. 3,6 km-re a tervezési területtől).

A közhiteles lelőhely-nyilvántartás, a múzeumi adattári, szakirodalmi, térképészeti kutatások során, a tervezett beruházás által érintett terület 250 méter széles övezetében 1 nyilvántartott régészeti lelőhelyre utaló adat került összegyűjtésre. A beruházási terület terepbejárását 2024. október 1-jén végezték el. A terepbejárás során 1 eddig ismeretlen, késő középkori régészeti lelőhelyet (*Kecskemét – Alsószéktő tanya*) azonosítottak.

A teljes vizsgálati területen azonosított 2 régészeti lelőhely közül 1 lelőhely érintett a tervezett beruházás által, valamint további 1 lelőhely található az 50 m-es környezetében. A régészeti értékvizsgálat során, a tervezett beruházás földmunkái által érintett területen nem azonosítottak olyan helyben megtartandó örökségi elemeket, amelyeket a földmunkával el kell kerülni.

Az építés a lakott környezetre abban az esetben gyakorol jelentős hatást, ha az építés közvetlenül a lakott terület mellett folyik, vagy a szállítási útvonalak a lakott területeken vezetnek át. A tervezett beruházás nyomvonala főként külterületen fut, ezért a településképre gyakorolt hatás viszonylag csekély. Közvetett hatásként a beruházás megvalósulása esetén a beépített területek növekedése várható. A változás az új útvonal kiépítéséből, a közúthoz kapcsolódó új művi elemek kiépítéséből adódik. Ilyen jellegű változást idézhet elő például az útpálya kialakítása, vízelvezető árkok kialakítása, zajárnyékoló falak kialakítása, kerékpárút és járda kialakítása.

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

Javasolt védelmi intézkedések:

Az időszakos/tartós (tarló, kukorica, parlag, bekerített-beépített terület, fás-bokros, legelő) fedettségéből adódóan a terepbejárást nem lehetett mindenhol elvégezni a nyomvonalon, így még számítani lehet további, eddig ismeretlen lelőhelyek előkerülésére. Amennyiben a kivitelezési földmunkák során régészeti lelet kerülne elő, az örökségvédelmi törvény vonatkozó előírásaiban foglaltak szerint kell eljárni.

A javasolt védelmi intézkedések végrehajtása mellett a tervezett beruházás az épített örökség védelme szempontjából elfogadhatónak tekinthető.

• **Hulladékgazdálkodás**

A tervezett beruházás területén a keletkező hulladékok múltbéli gyűjtéséről, elszállításáról, elhelyezéséről nincs információnk.

A tervezett beruházás hulladéklerakó telepet, vagy felhagyott, illetve rehabilitált hulladéklerakó területét nem érinti.

Az építési-kivitelezési munkálatok során nem veszélyes, veszélyes és kommunális hulladékok keletkezésével kell számolni, a teljes beruházási időszakban, a munkák ütemezésének megfelelően, úgy az építésből adódóan, mint a bontási munkálatok során. A hulladékok jogszabály szerinti gyűjtésére a felvonulási területen kerül sor.

Összességében a várhatóan képződő hulladék nagy része nem veszélyes, inert építési bontási hulladék. Bontási hulladékot a nyomvonalkeresztezés, illetve a csatlakozási pontok kialakítása eredményezi.

Balesetek, haváriák esetén hulladékok, elfolyások keletkezhetnek, valamint ezekből gázok, illetve gőzök juthatnak a levegőbe. Az így keletkező anyagok minőségétől függően azokat kezelni kell. Emiatt a keletkező hulladékok elsősorban a kárelhárítási tevékenységekből származnak. Havária esetében elsősorban a vízelvezető árok és a talaj, ill. ezeken keresztül a felszíni vizek és a talajvíz szennyeződhet, és ez közvetve okozhatja a felszín alatti víz szennyeződését.

Javasolt védelmi intézkedések:

Az építési munkálatok során kell törekedni a keletkező hulladék mennyiségének minimalizálására, a keletkező építés anyagok kivitelezésén belüli felhasználására, hasznosítására.

A hulladékot hulladéktípusonként, hulladékfajtánként vagy a hulladék jellegének megfelelően elkülönítetten kell gyűjteni.

Az építés során keletkező inert hulladékokat a legközelebbi települési inerthulladék-lerakóban szükséges elhelyezni. Az építés és üzemelés során keletkező települési szilárd hulladékot zárt hulladéktárolóban kell gyűjteni és azt rendszeresen nem veszélyes hulladéklerakóba kell elszállítani. Az építés és üzemelés során keletkező veszélyes hulladékok a jogszabály előírásai szerint egymástól elkülönítve, környezetszennyezést kizáró módon szükséges összegyűjteni, és további kezeléséről, illetve veszélyeshulladék-lerakóban való elhelyezéséről gondoskodni kell.

A javasolt védelmi intézkedések végrehajtása mellett a tervezett beruházás hulladékgazdálkodási szempontból elfogadhatónak tekinthető.

• **Zaj- és rezgésvédelem**

A tervezett út környezetének jelenlegi zajhelyzetét leginkább a természet hangjai jellemzik, továbbá az egyes tervezési szakaszokat kismértékben az 52. sz., 541. sz. és 54 sz. főút, valamint a kapcsolódó utak (Korhánkői u. és Kiskőrösi út) forgalmából eredő zajterhelés határozza meg.

A közvetlen hatásterület számos lakóingatlant érint. Jellemzően a Korhánkői u. és a Kiskőrösi út között található „Green lakópark” lakóházai érintettek. A tervezési területen jelenleg a lakóingatlanok megközelítését szolgáló utak vannak, áthaladó forgalom nincs rajtuk.

Az építés zajterhelése a közeli lakóépületeknél meg fogja haladni a határértékeket, így az építés alatti intézkedés szükséges.

Az építési zaj csökkentésére az alábbi lehetőségek vannak:

- kisebb zajteljesítményű gépek, berendezések alkalmazása,
- a keletkező zaj terjedésének korlátozása,
- szállítási útvonalakat úgy kell kijelölni, hogy az a meglévő főúthálózatot vegye igénybe, és minél kisebb mértékben terhelje az eddig terheletlen környezetet,
- zajszegény építési technológia és eljárás választása.

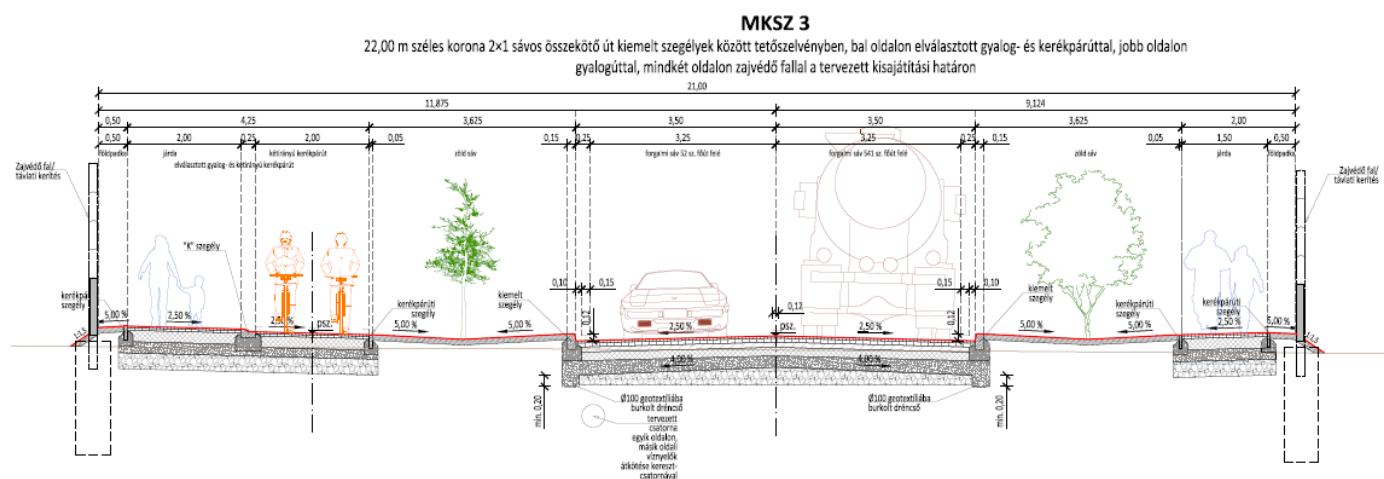
Mivel a tervezési terület a zajtól védendő lakóterületekhez helyenként közel esik, ezért külön zajvédelmi intézkedéseket kell alkalmazni ahhoz, hogy az építési munka ne okozzon határérték feletti zajterhelést.

Az anyagszállítás általában a meglévő, önmagában is forgalmas útszakaszokon történik, megfelelő szervezéssel, éjszakai szállítás elkerülésével kimutatható zajnövekedésre nem kell számítani.

A távlati állapotban várható zajterhelés értékei a távlati 2039. évre vonatkozó forgalmi adatok alapján a tervezett út paramétereit, megengedett sebesség, beépítési változtatások stb. figyelembevételével megállapítható, hogy a közúti zajterhelés a vizsgált terület környezetében lévő védendő területnél nappal 0,6 - 6,6 dB-lel, éjjel 0,6 – 9,7 dB-lel túllépi az előírt határértéket.

Összességében megállapítható, hogy a tervezett út forgalmától eredő zajterhelés a közvetlen hatásterületen található védendő területen a legközelebbi lakóépületek környezetében határérték túllépést okoz, ezért zajvédelmi intézkedés szükséges, melyek a következők:

- Sebességcsökkentés + zajcsökkentett burkolatok alkalmazása (csendes aszfalt). Zajterhelés csökkentése érdekében a tervezett úton a Korhánközi utca és a Kiskőrösi út közötti útszakaszon az éjszakai időszakban (22:00 – 06:00) szükséges a 40 km/h bevezetése, valamint a csendes aszfalt alkalmazása.
- Zajárnyékoló kerítések létesítése a telekhatárra, illetve a kisajátítási határra, a kapubejárárnál elhúzható kapuval a bejutás miatt.



Zajárnyékoló kerítés a telekhatárokon

A zajvédelmi intézkedések hatására a zajterhelés a vizsgált terület környezetében lévő védendő épületeknél sem nappal, sem éjjel nem haladja meg a megengedett határértéket.

Jelenleg a tervezési területen, illetőleg annak környezetében a rezgésterhelés nem haladja meg a vonatkozó határértékeket, mivel jelenleg csak csekély számú napi lakóforgalom halad át a területen.

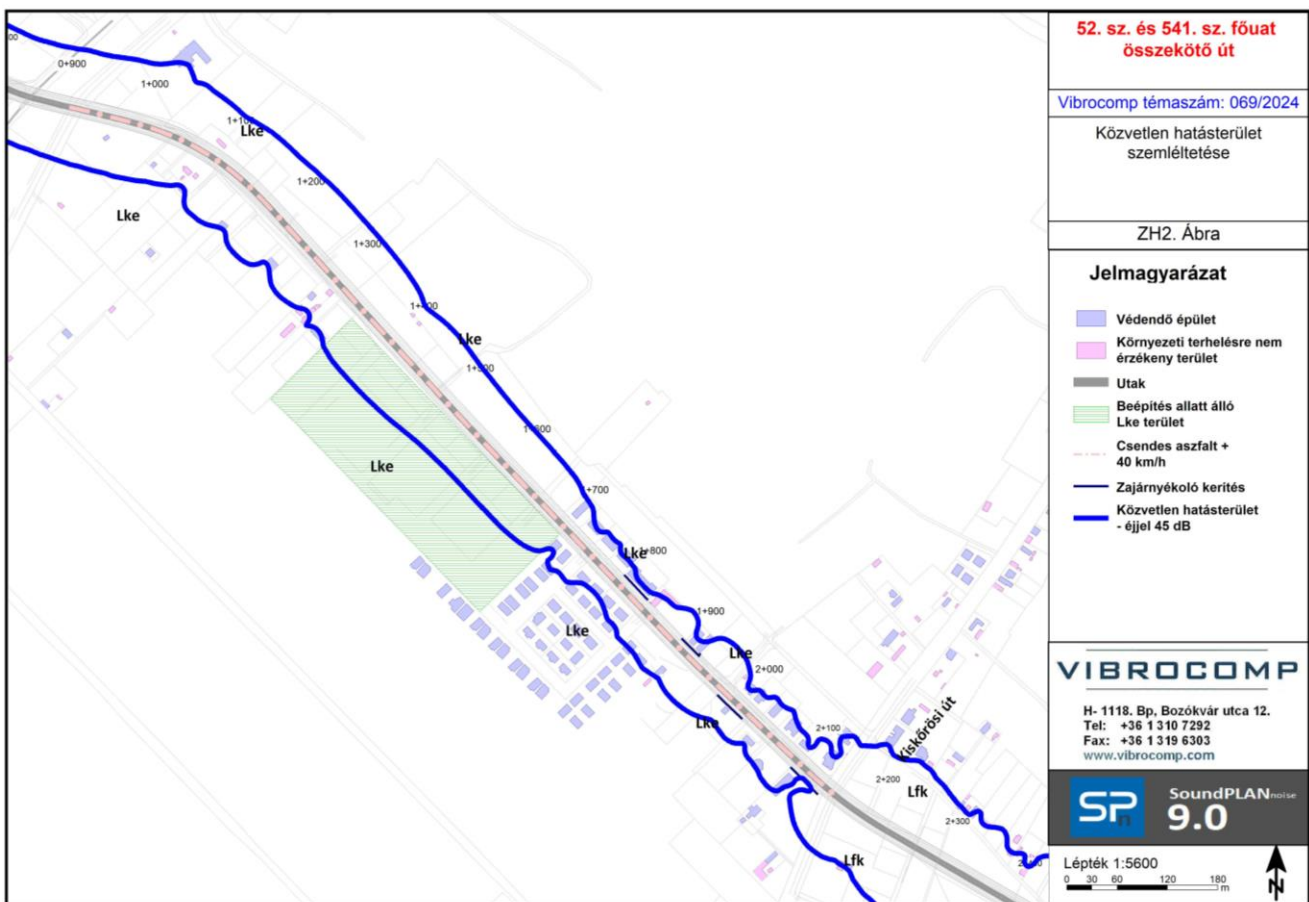
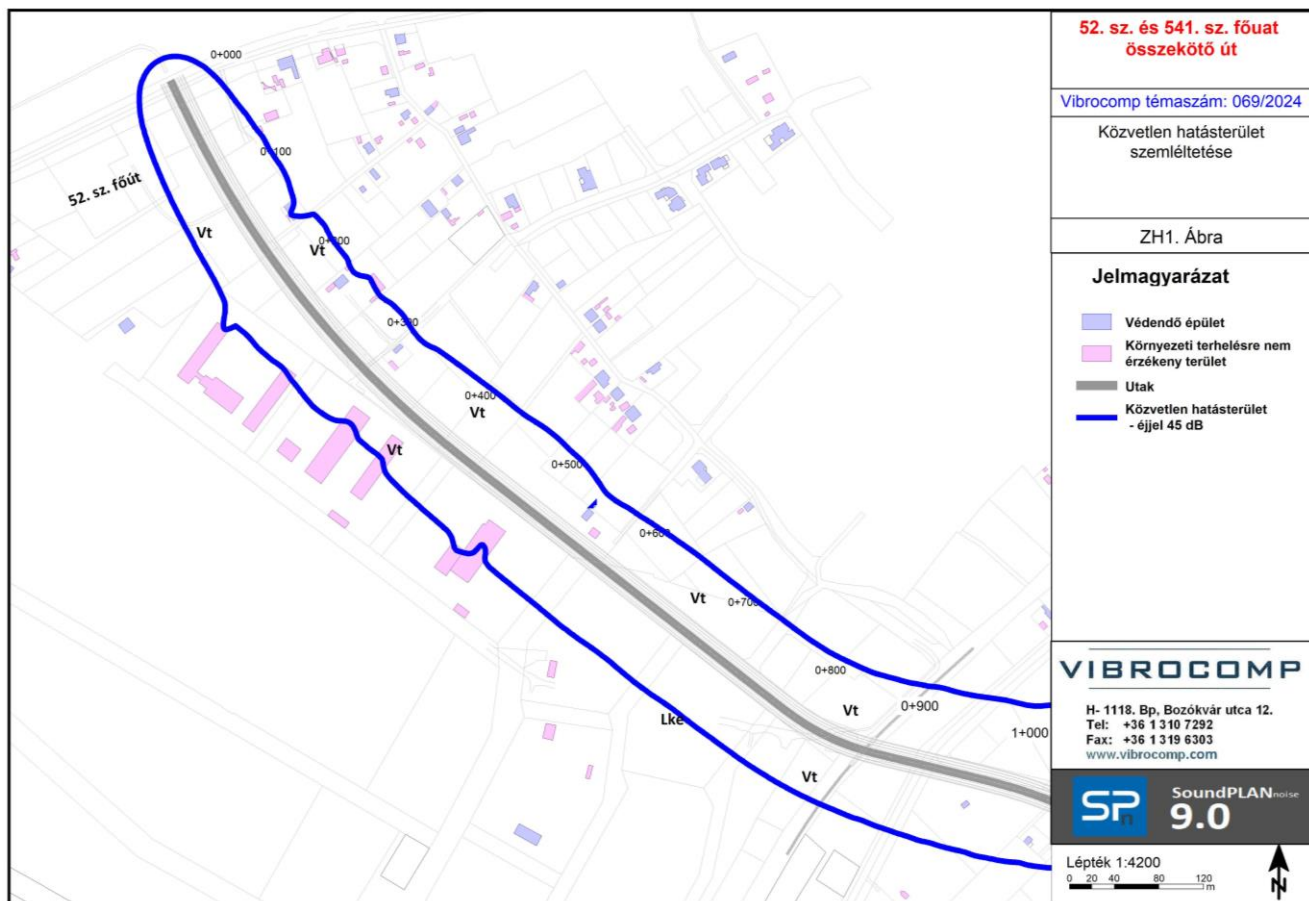
A rezgésből eredő károk az építkezések során gyakran keletkeznek. Ezek a károk általában a nem magas gépjármű forgalomra méretezett forgalmi, összekötő utak szállítási útvonalként való használatával hozhatók összefüggésbe. Emiatt célszerű, hogy a szállítási útvonalak a környékbeli lakott területeket minél nagyobb mértékben kerüljék el, és a főutakat vegyék erre a célra igénybe.

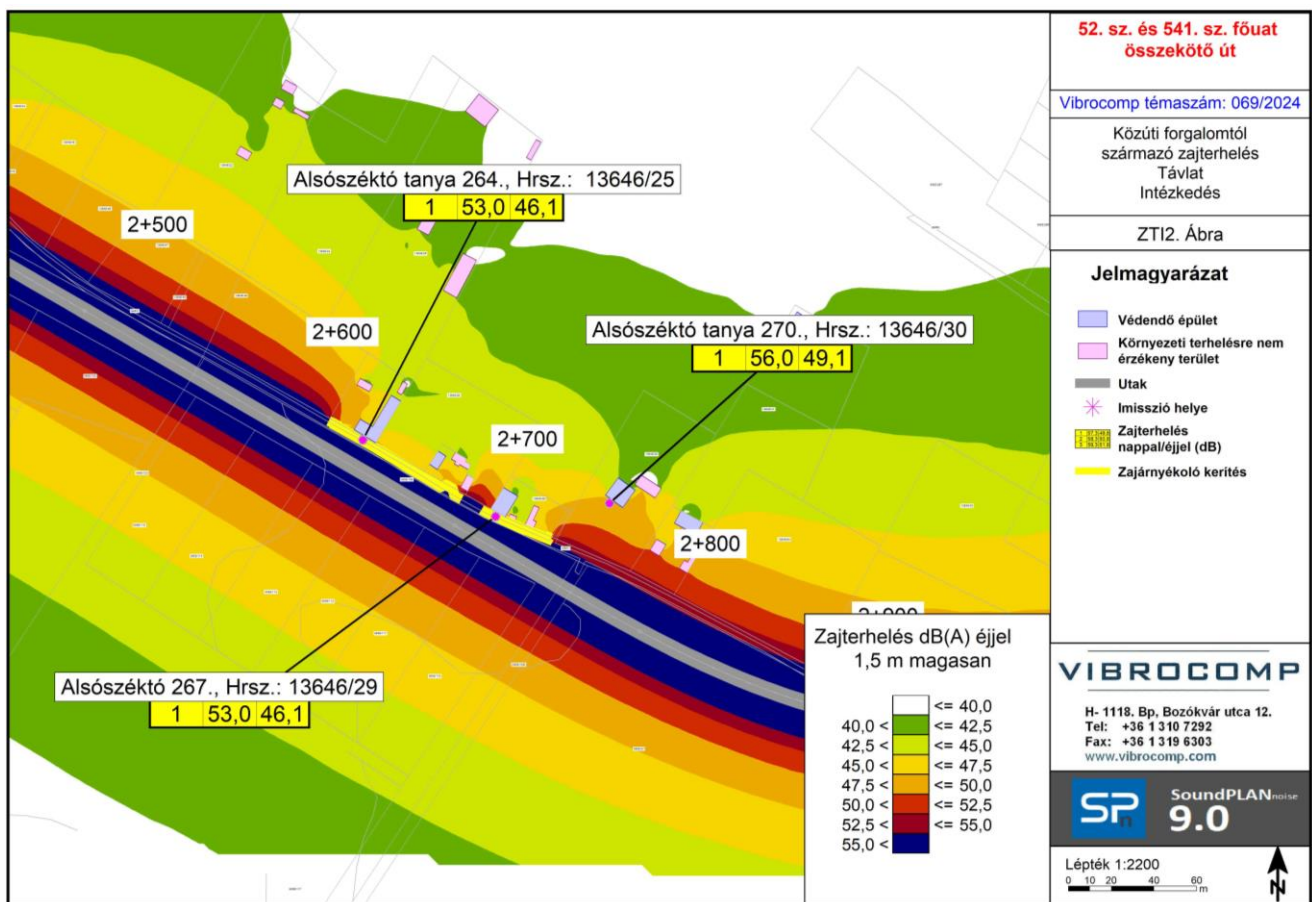
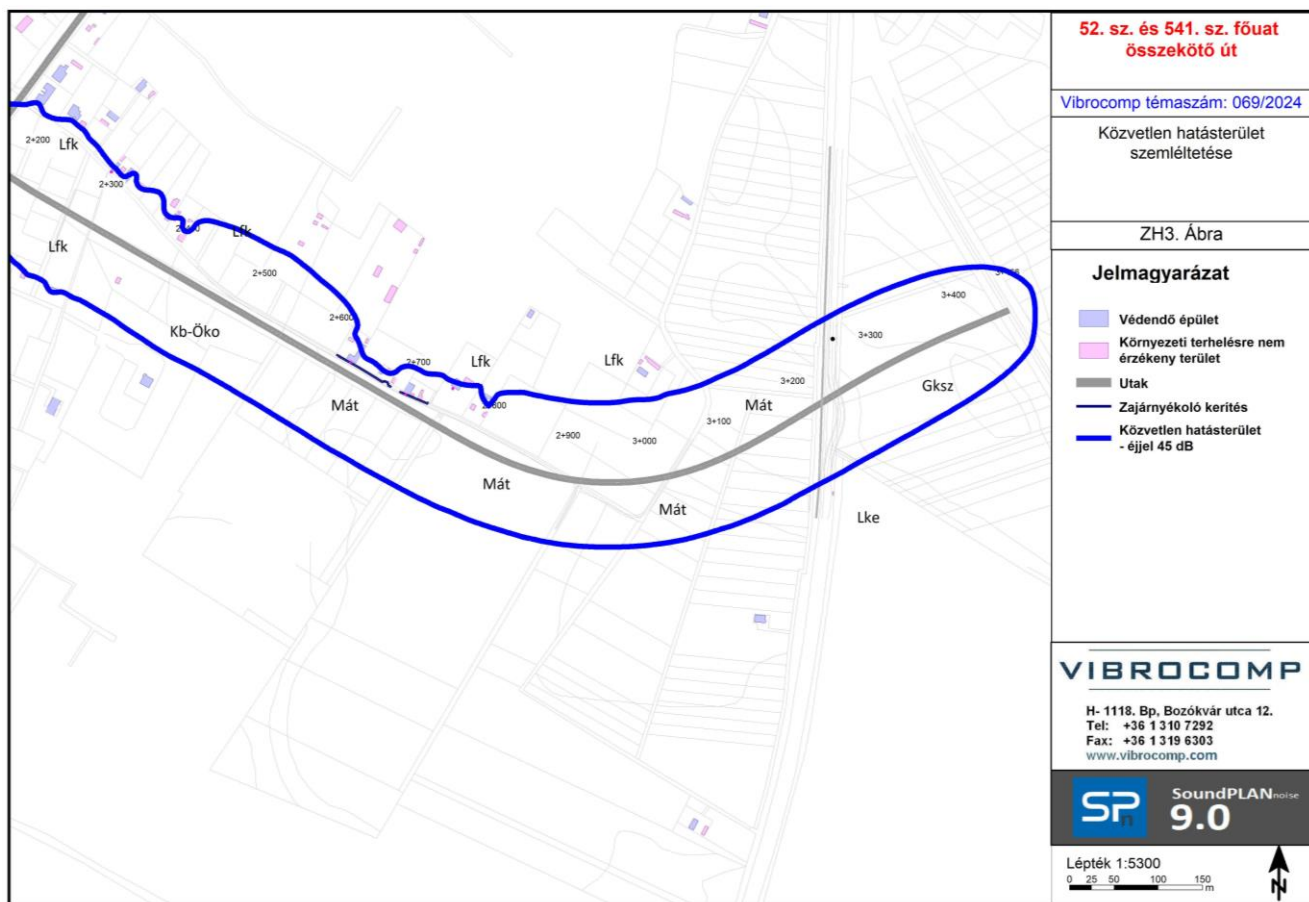
Tárgyi útszakasz építése során mértékadó rezgésterhelésre a földmunkáknál, így elsősorban a vibrohenger működése közben kell számítani, valamint a szállítás során, a szállítási útvonalakhoz közeli beépítésnél.

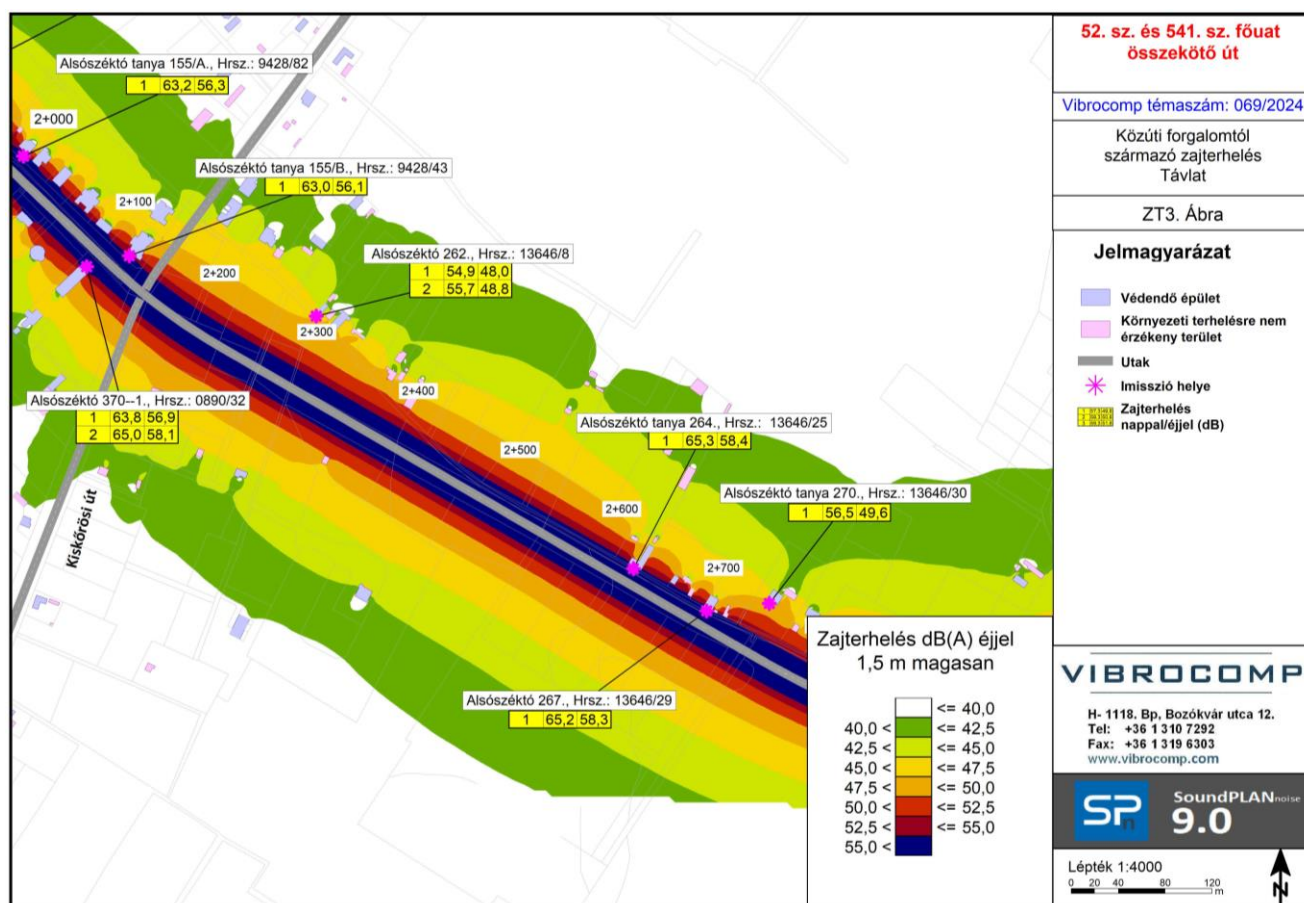
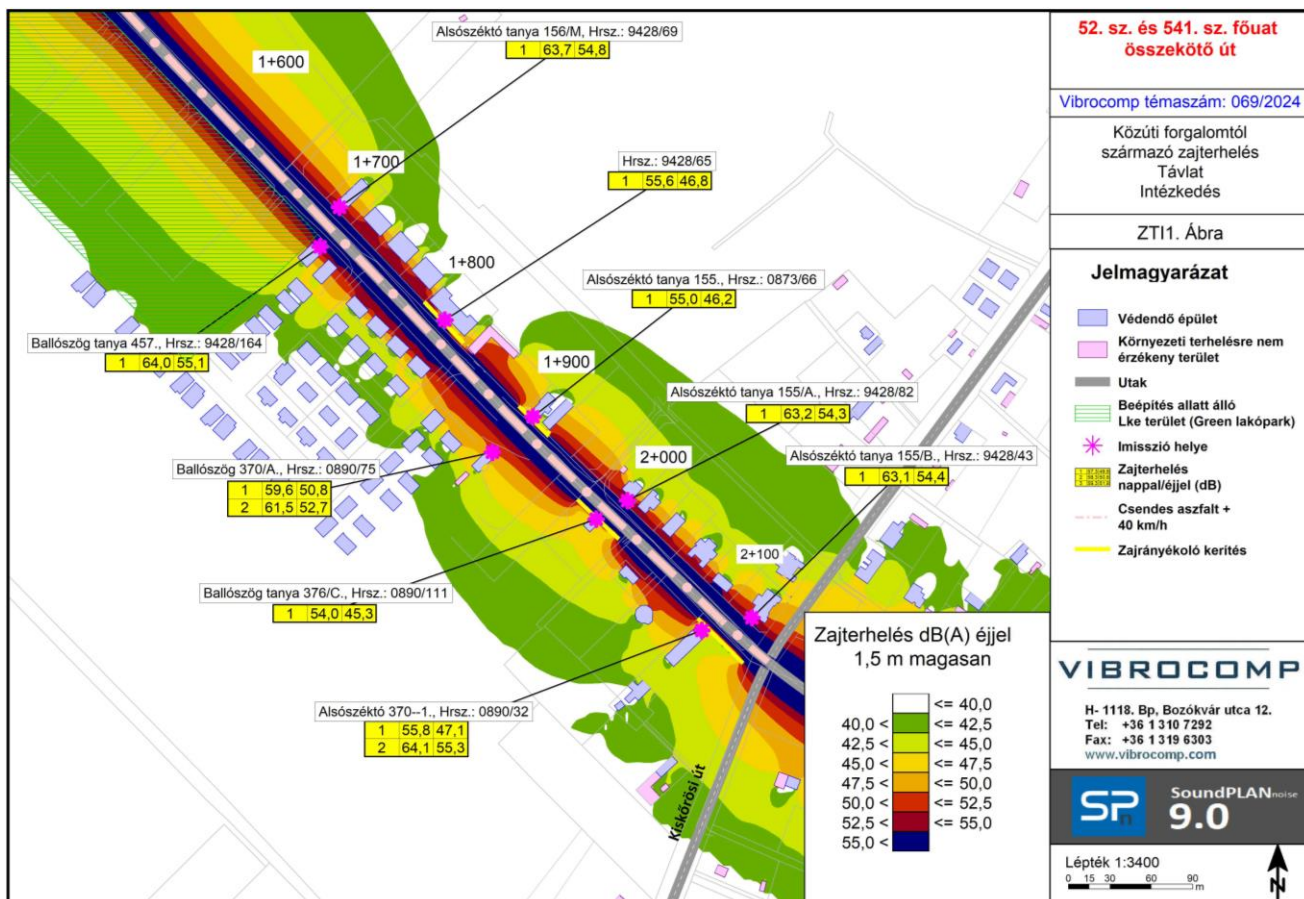
Az építési rezgésterhelés megfelelő rezgésvédelmi intézkedések mellett elviselhetőnek minősíthető.

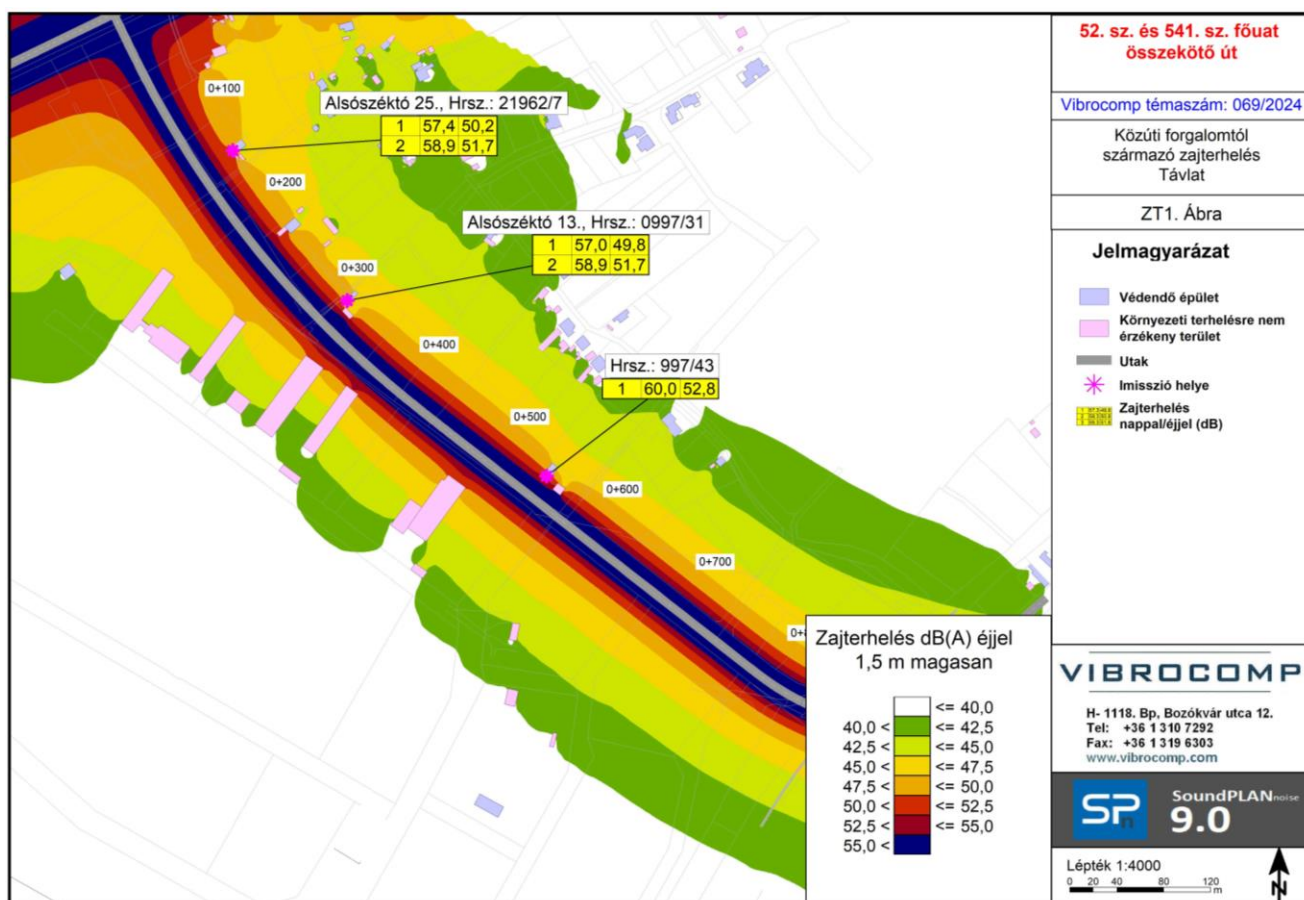
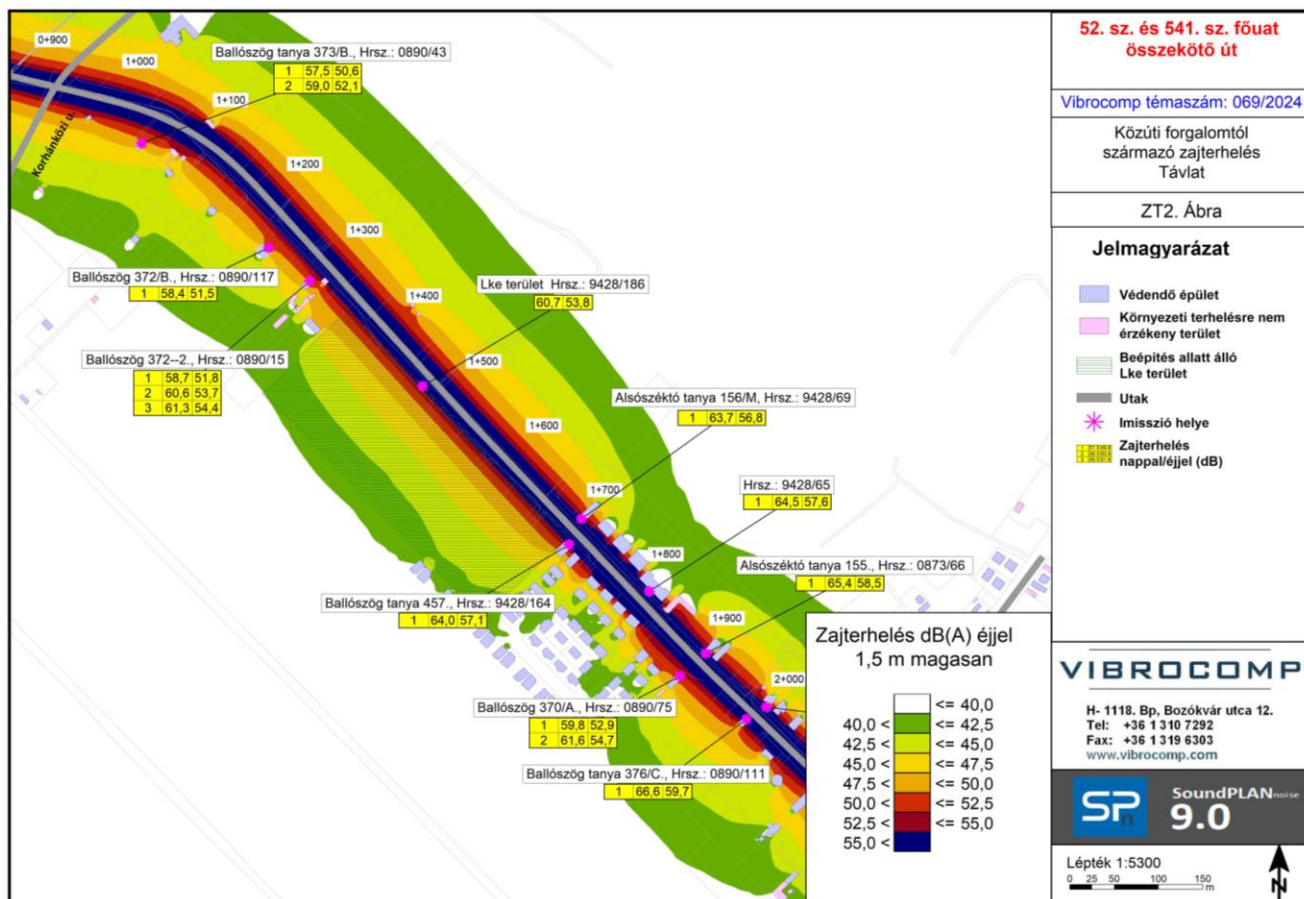
A tervezett út várhatóan a meglévő épületek rezgésterhelése szempontjából határérték túllépés nem várható.

Összefoglalva megállapítható, hogy amennyiben a zajvédelmi intézkedések megvalósulnak, úgy a tervezett beruházás zaj- és rezgésvédelmi szempontból megfelel a vonatkozó követelményeknek.

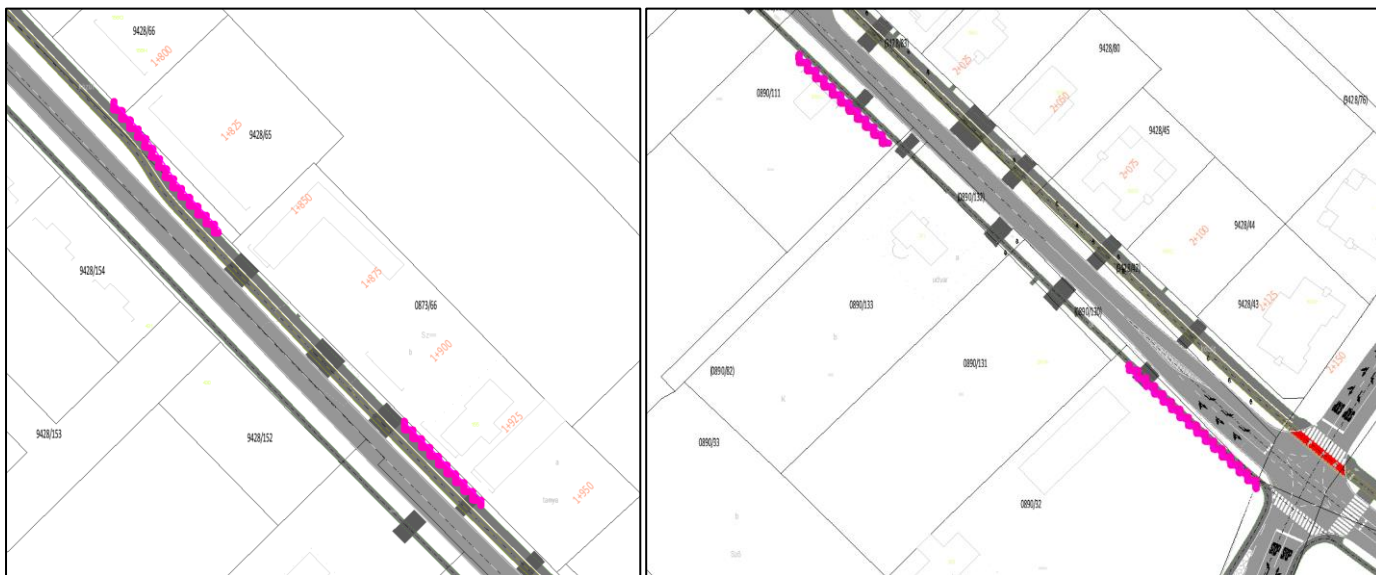








A kritikus szakaszokon zajárnyékolás tervezett a 9428/66, 9428/65, 0873/66, 0890/11, 0890/32, 13646/25, 13646/26 és 13646/29 hrsz-ú telkek tekintetében. A zajvédő kerítés tervezet helyét az alábbi térképrészleteken mutatjuk be (pink cikk-cakk vonal):



Példa zajvédő kerítés kialakítására

b) zöldfelületrendezés

A tervezési területen jelenleg elterülő, biológiailag aktív felületek jellemzően szántók, egyes szakaszokon 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. Fakivágással és cserjeirtással a beruházás során számolni kell. Az út mentén, ahol a helyszíni adottságok, a rendelkezésre álló terület és a védőtávolságok lehetővé teszik, fasor telepítése javasolt.

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 vízvezető 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 fafajok vonatkozásában Győri András főkertész álláspontja:

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

Vezér fafajta:

Quercus robur 'Fastigiata' – oszlopos tölgy

Kísérő fafajok:

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 egységéhez igazodva a fákat 6 m-es tőtávval kérem elhelyezni – a csővezeték-szakaszok középpontjához igazítva.

A fasor szerkezetét elegyesen kérem kialakítani (vezérfa és kísérő fafajok).

Vezérfa a Quercus robur 'Fastigiata' legyen 18 méterenként, közte 6 méterenként 2-2 kísérő fafaj vegyes kiosztásban.”

d) infrastruktúra igények, közművek felszíni és felszín alatti építményei

• Meglévő közművek

A tervezési területen az alábbi közműnyomvonalak érintettek:

- szénhidrogén vezetékek
- elektromos hálózat (légkabel és földkabel)

- hírközlési hálózatok
- vízellátás
- szennyvízcsatorna

A Green lakópark területen a tervezés ideje alatt került átadásra vízvezetékhalózat, továbbá vízjogi engedéllyel rendelkező szennyvízhálózati tervek is vannak.

Távlati beruházásként szerepel két szennyvízátemelő létesítése is a BÁCSVÍZ ZRt. részéről. A 2024. szeptember 19-én tartott tárgyalás emlékeztetője alapján, az egyik az 52 sz. főút és Vályogvető utca vonzáskörzetét érinti. Ezen esetben a szennyvízátemelő helye az eredeti elképzelésekkel szemben a Vályogvető utca helyett az 52 sz. főút kiszabályozott területére áthelyezhető.

A másik átemelő vízjogi engedélye már többször lejárt, helye a Halasi utca csomópontjának környezetében van. A csomópont kialakításától függően helye módosítható szolgáltató részéről, mert az ott kiszabályozásra került területen elegendő hely van annak elhelyezéséhez.

• **Közvilágítás**

Közvilágítás az új összekötő út teljes hosszában megvalósítandó.

• **Vízvezetés**

Meglévő állapot esetén az 52 sz. és a 541 sz. másodrendű főutak vízvezetés megoldott. Mindkét főút esetében a jelenlegi 2×1 sáv kialakítás mellett nyílt szikkasztó árkos vízvezető rendszer található, mely kapubejárókban, útsatlakozásokban megszakad.

A tervezett új összekötő út nyomvonalán és az általa érintett területeken jelenleg vízvezetés nincs. Az esetlegesen érintett földutak mellett, vízvezető, szikkasztó, tározó, párologtató árok nincs.

A tervezési terület tározó- párologtató árkot, medencét nem érint.

A Kiskörösi út után a tervezett összekötő út jobb oldalán a 2+350 – 2+500 km szelvények között a 0858/96 hrsz területen magántó található, azonban ez a nyomvonallal és annak építményeivel, berendezéseivel nem érintett, attól ~50 méteres távolságban helyezkedik el.

A tervezési területen befogadó nem található, a terep közel vízszintes. A közlekedési létesítmény teljes hosszában kiemelt szegélyekkel határolt, melynek csapadékvizét 2530 méterenként elhelyezett víznyelők fogadják be. A két oldali víznyelőknak befogadója a zöldsávokban a tervezett fasorok vonalában kialakítandó szűrősáv lesz. A szűrősávok növényzettel borított földcsávok, amelyek lehetőséget biztosítanak a lassú folyadék szállításra és elszivárgásra. A szűrősávok biztosítják majd a telepítendő fasorok vízutánpótlását. A kiemelt szegéllyel határolt szakaszon a pályaszerkezet víztelenítését a paplanszivárgók végén található hossz-szivárgók biztosítják, melyek a tervezett víznyelőkbe kerülnek bekötésre.

52 sz. másodrendű főút és vele párhuzamosan futó utak

A tervezett állapot a 52 sz. főút 3+030,00 – 3+435,00 km szelvényeire vonatkozik, mely magával vonzza a vele párhuzamosan futó V-1 és V-2 jelű vegyes használatú út, J-1 j. és J-2 járda, illetve a K-1 és K-2 jelű kerékpárutak vízvezetését is.

A vízvezetés a meglévő állapothoz is és az 52 sz. főút négy nyomúsításának tervéhez (UNITEF Kft.) is igazodik, azaz, attól függetlenül, vagy azzal összhangban is meg tud épülni.

A tervezéssel érintett szakaszon a csatlakozó tervhez igazodva az 52 sz. főút csapadékvizét a burkolatszélesítéseket követően víznyelőkkel kerül kialakításra, azonban a zárt csapadékvízvezető rendszer helyett az út jobb oldalán lévő zöld sávba telepített szikkasztómezőkkel kerül megoldásra belső éle a tervezett koronaéltől 2,00 m-re kezdődik.

Ahol a tervezett pálya hosszesése 0,30 %-nál kisebb, ott burkolatszélhullámozgatás tervezett, így a pálya keresztesése 2,00 – 3,00 % között változik. A víznyelők helyeit a 3,00 %-os mélypontokban került meghatározásra és ezek kerülnek bekötésre a méretezett szikkasztó mezőkbe. Az 52 sz főút jobb oldali tisztító víznyelő aknáiba keresztcsatornákkal kerül átkötésre a bal oldali víznyelő aknákat, melyekbe szinten kereszt csatornák vezetik a vizet a vele párhuzamosan futó V-1 és V-2 jelű vegyes használatú utak víznyelőiből. A keresztcsatorna méretezésénél a mertékadó legnagyobb felületről összegyűjtő T-52/13 j. víznyelőből a szikkasztómező felé haladó keresztcsatornát vettük alapul, mely a szakasz végén található a 3+435 km szelvényben. Ezen keresztcsatorna az 52 sz. főút vizein felül fogadja ugyanis a V-2 j. vegyes használatú út 0+160 – 0+224 km szelvények közötti szakaszának vizet és a hozzá kapcsolódó J-2 j. járda vizeit is. A meghatározott (távlati tervet is figyelembe vevő) 1900 m² - es vízgyűjtő területet 0,30 m átmérőjű DN KGPVC csatorna is el tudná látni, azonban a tisztíthatóság végett a keresztcsatornák méreteit 0,40 m átmérőben került meghatározásra.

A pályaszerkezet víztelenítését a paplanszivárgók végén található hossz-szivárgók biztosítják, melyek a tervezett víznyelőkbe kerülnek bekötésre.

A csatlakozó tervhez igazodva azonban a víznyelők későbbiekben szükség esetén ráköthetőek lesznek a csatlakozó terv gerincvezetékére mely a tervezési szakasz kezdetén és végén csatlakozhat az UNITEF Kft. tervéhez.

A tervezett víznyelők a csomóponti kialakítás által szükségessé tett burkolatszélesítések miatt egyes helyeken a megadott magasságokban a kiemelt szegély elé építendő ki.

52 – 541 sz. főutakat összekötő új nyomvonal és vele párhuzamosan futó utak

Az új építésű összekötő út nyomvonalán befogadó a tervezési szakaszon nincs, tovább Önkormányzati kérés volt a csapadékvíz helyben tartása, tározása, esetleges szikkasztása.

A tervezés közbeni egyeztetések alapján a tervezési szakaszon a zöld felületekbe szikkasztómezők kerülnek beépítésre, melyek helyben tárolják a vizet.

A szikkasztómezőkbe az összekötő út vize a kiemelt szegély megnyitásával jut, míg a járda, illetve kerékpárút vize a kiemelt szegély sor mögötti zöld sávban kialakított vápa vonalában érkezik a víznyelőhöz és azon keresztül jut a föld alá telepített szikkasztómezőbe. A víznyelők előtt és után 3,00 – 3,00 méter hosszban a vápát 40 × 40 × 10 cm betonlapokkal ki kell burkolni, melyek elejét és végét beton zárófoggal kell ellátni. A víznyelő és a betonlap találkozásához tömítőszalagot kell elhelyezni.

A vápa magassági vonalvezetését, ezért úgy alakítottuk ki, azaz az adott keresztmetszetben az alacsonyabb burkolatszél magasságához igazodva essen 5,00 %-al.

A pályaszerkezet víztelenítését a kiemelt szegély alatt a paplanszivárgók végén található hossz-szivárgók biztosítják, melyek a tervezett szikkasztómezőkbe kerülnek bekötésre.

A szikkasztómezők kiosztását a Pureco cég PureBox (vagy azzal egyenértékű) termékre végeztük el, mely újrahasznosított műanyagból készül így alacsony ökológiai lábnyommal rendelkezik, melynek tárolási térfogata 94%.

A szikkasztóblokkok főbb paraméterei (1 blokkra):

- mérete 60×60×60 cm
- tömege: 12,15 kg
- nettó kapacitása 203 liter
- minimális földtakarás gyalogos forgalom esetén 30,0 cm
- minimális földtakarás személygépkocsi forgalom esetén 60,0 cm
- maximális földtakarás 5 blokk magasságig 3,0 méter

A termék integrált csatlakozórendszerrel rendelkezik, így könnyen csatlakoztatható a tervezett víznyelőkhöz.

A kialakított szikkasztómezők helyeinek és geometriai paramétereinek meghatározásánál az alábbi szempontokat vettük figyelembe:

- meglévő közművek helyzete
- mértékadó talajvízszint
- termékre előírt minimális és maximális fedőréteg vastagsága
- tervezett fák kiosztásának távolsága
- kapubejárók helyzete
- magassági vonalvezetés tető- és mélypontjai
- rendelkezésre álló zöld sáv szélessége
- buszöblök helyei
- útsatlakozások és azokból ide kerülő vizek

541 sz. főút

A tervezési szakasz végén az 541 sz. főútra épülő körforgalmú csomópont árkai a meglévő vízelvezető rendszerhez igazodnak. A vizek a település felől érkeznek és a Halasi út 2+700 km szelvényben lévő csatlakozásától a meglévő árokszakaszok 0,10 %-os kis esésűek. Az út jobb oldali vízelvezetése jelenleg a 3 km szelvényben meg is szakad, míg a 3+050 km szelvényben újra indul, ennek oka, hogy a meglévő árok szintje a 3+050 km szelvényben magasabb. A tervezett kialakítás esetén, ezért a jobb oldali vizek a bal oldali árokba kerülnek elvezetésre egy a 2+972,60 km szelvénybe tervezett 0,60 m nyílású áteresszel. A körforgalom árkán tovább haladva a vizek egy újabb áteresszel keresztezve az AXIÁL ipartelepe felé vezető ágot keresztezve jutnak el a 3+485 km szelvényben lévő befogadó szikkasztóaknába. Hogy a tervezési szakasz 3+085 km szelvényében kialakult árokszint csatlakozhasson a meglévő árokhoz azt bal oldalon további 85 m hosszra a 3+170 km szelvényig ki kell tisztítani. Jobb oldalon a körforgalom déli ágán a tervezett árok a kerékpárút és az 541 sz. főút között halad. Ezen szakaszon a 3+085 km szelvényig az árok új szintre kerül, majd az ezt követő szakaszon a tervezett K-4 j. kerékpárút végéig az ki kell tisztítani, mely így csatlakozik az 54 sz. főút meglévő szikkasztóaknás vízelvezető rendszeréhez.

Csatlakozó utak

A csatlakozó utak vízelvezetése az összekötő út vízelvezetéséhez igazodik.

Az új építésű összekötő út nyomvonalán befogadó a tervezési szakaszon nincs, továbbá igény volt a csapadékvíz helyben tartása, esetleges szikkasztása.

A városias környezet kialakítása és fenti ok miatt a tervezett keresztmetszet a Halasi útig a 3+225 km szelvényig az út kiemelt szegélyekkel határolt, melynek csapadékvízét 25-30 méterenként elhelyezett víznyelők fogadják be. A bal oldali tisztító aknás víznyelők befogadója az alattuk végig vonuló és azokat összekötő csapadékcsontra köti össze, míg a jobb oldali víznyelők a velük szemben található bal oldali víznyelőkbe kerülnek bekötésre egy – egy keresztcsatornával.

A tervezési szakasz kezdetén a 0+220 km szelvényig ezen csatornaszakasz az 52 sz. főút csatornájába kerül bekötésre.

A 0+260 km szelvénytől az út alatti csatornaszakaszok a tervezett hossz-szelvény mélypontjain tározó – párologtató medencékbe kerülnek kikötésre, ezzel képezve vízkivételi pontokat, melyből a közútkezelő az esetlegesen felmerülő locsolási igényeket ki tudja elégíteni.

A jobb oldali gyalogút és a bal oldali elválasztott kerékpár- és gyalogút vize köztük és az út közötti 3,40 m széles zöld sávon szikkad el és ezzel egyetemben biztosítja a zöld felület és az oda telepített fák és öntözővizét.

A kiemelt szegéllyel határolt szakaszon a pályaszerkezet víztelenítését a paplanszivárgók végén található hossz-szivárgók biztosítják, melyek a tervezett víznyelőkbe kerülnek bekötésre.

A Halasi út csomópontja után a 3+225 km szelvénytől a tervezési szakasz végéig az út süllyesztett szegélyekkel határolt. Mind az összekötőút, mind a kerékpárút és a járdák csapadékvizeinek befogadója a köztük elhelyezett szikkasztó árokszakaszok. Az árokszakaszok hosszai oly módon lettek meghatározva, hogy mélységük ne legyen túl nagy.

Szakaszaik között 3-4 méteres helyet biztosítottak a fák számára. A fasorok locsolására a zöld felület vápájában összegyűlő vizek lesznek alkalmasak, illetve a tározómedencékből lehetséges a locsolásuk.

A szikkasztó árkos szakaszon a pályaszerkezet víztelenítését a paplanszivargók oldják meg, melyek lepelszerűen vezetik ki a vizet a tervezett szikkasztó árkokba a mértékadó vízszint felett.

A tervezési szakasz végén az 541 sz. főútra épülő körforgalmú csomópont árcai a meglévő szikkasztásos rendszerhez igazodnak.

A csatlakozó utak esetén a tervezési határig a vízelvezető rendszer az összekötő úthoz igazodik.

Azaz a Halasi útig az összekötő úthoz csatlakozó utak vizeit csatorna gyűjti össze és köti be a fővezetékbe. A Halasi út korrekciós nyomvonalának vízelvezetése az 541 sz. főúthoz hasonlóan a meglévőhöz igazodó szikkasztásos rendszerű marad.

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

4. SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

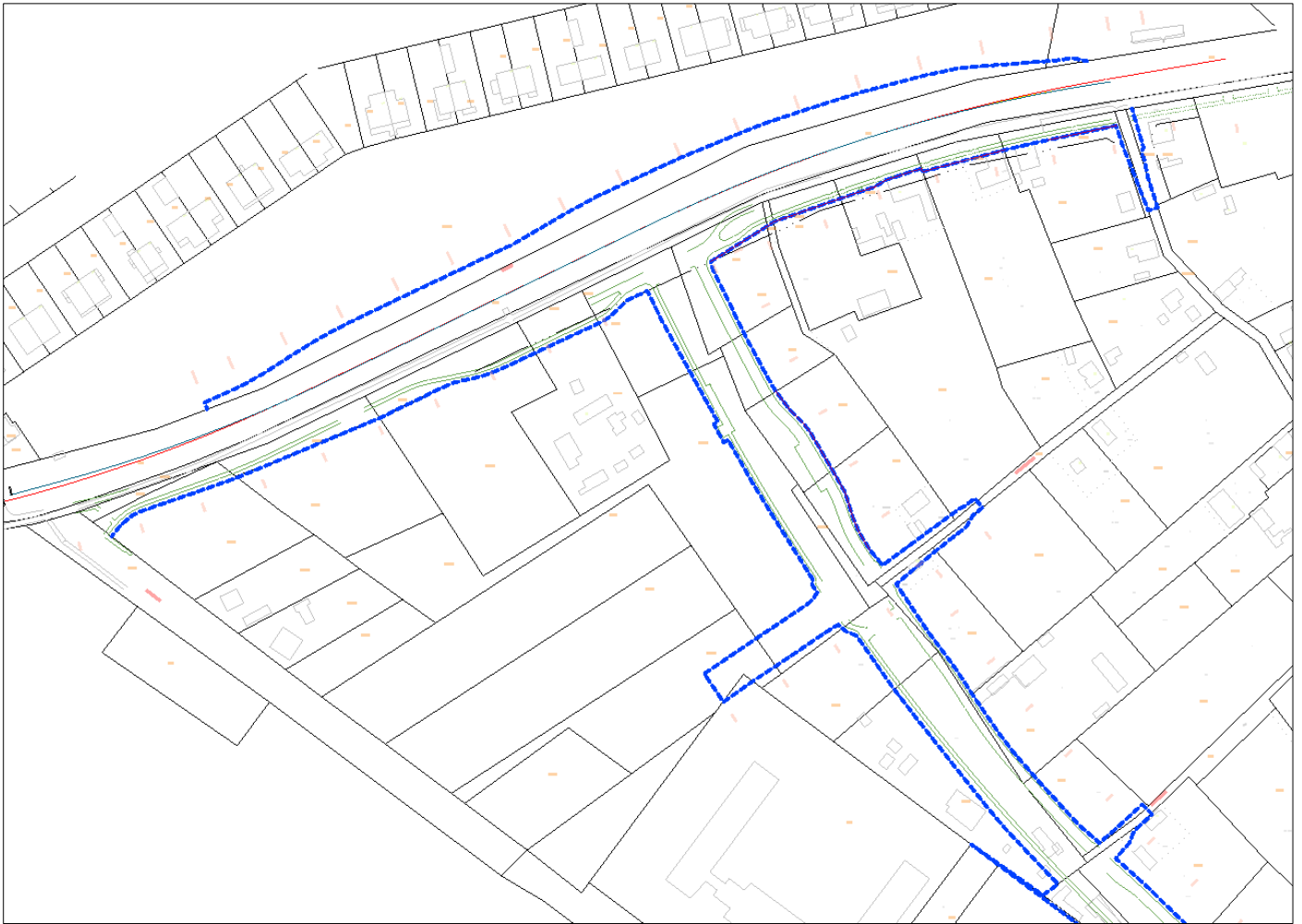
A településrendezési eszközök módosítása arra irányul, hogy a közút szélesítéséből és az új nyomvonal kiszabályozásából eredően, a kisajátítási vonalat figyelembe véve a településszerkezeti terven módosítva legyen a közúti közlekedési terület szélessége, majd a szabályozási terven ez a sáv, mint új közterületi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

A tervezett összekötő út tervezett szabályozási szélessége kb. 22 – 31 méter között változó. A tervezett út építési területének szélességét több tényező is befolyásolja, úgy mint:

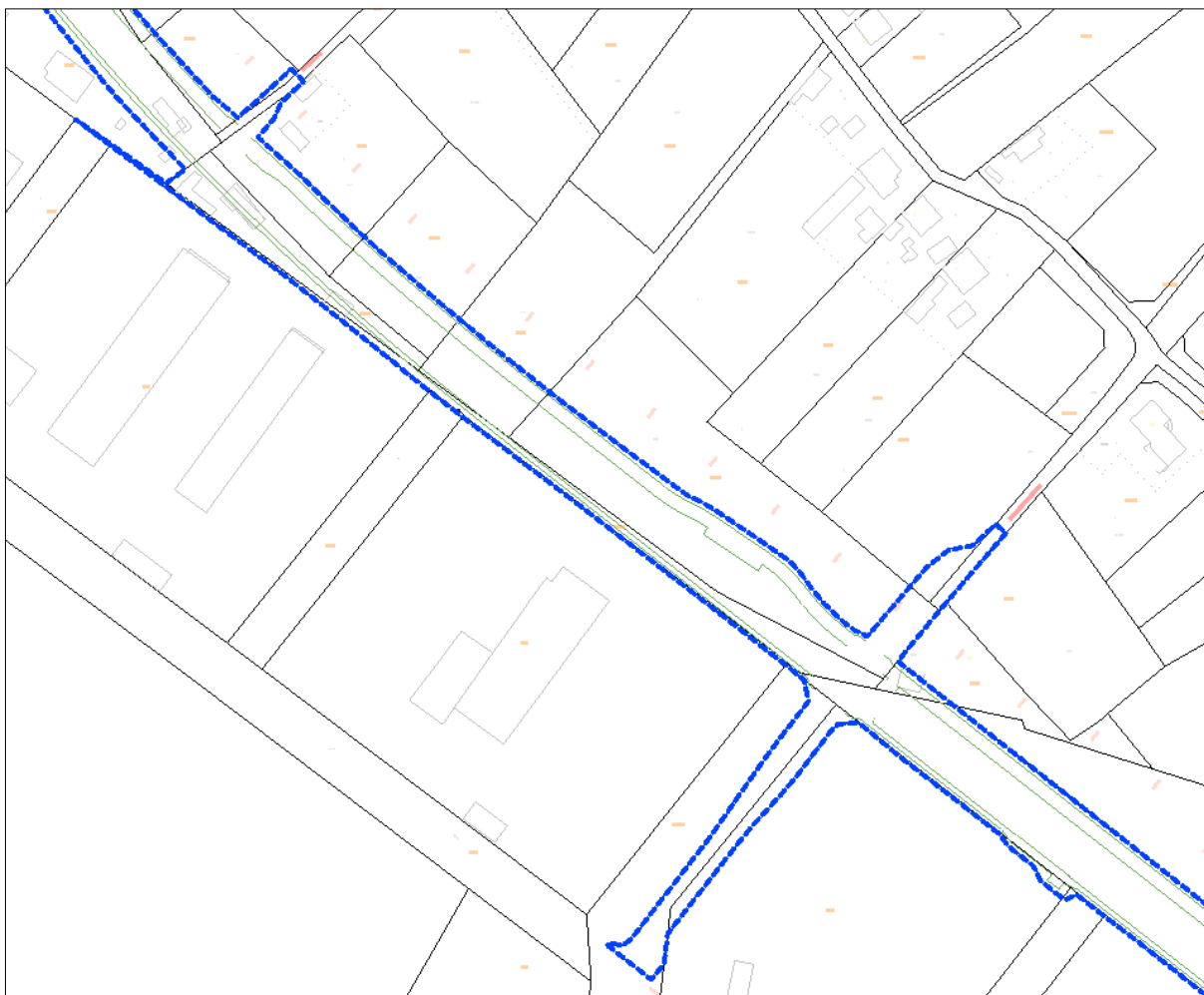
- a közlekedési létesítmények területigénye (pl.: közút, járda, kerékpárút, buszöböl, zöldsáv, árok, stb.)
- a meglévő telekalakulatok (pl.: amennyiben a visszamaradó telek beépítésre, eredeti használatra nem lesz alkalmas, akkor az egész telek kisajátítására szükség lesz)
- domborzati viszonyok (pl.: bevágások, feltöltések)

A végleges szabályozási vonal meg kell, hogy egyezzen az útervben 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 útépítési tervek mindenkor legfrissebb állapota veendő figyelembe!**

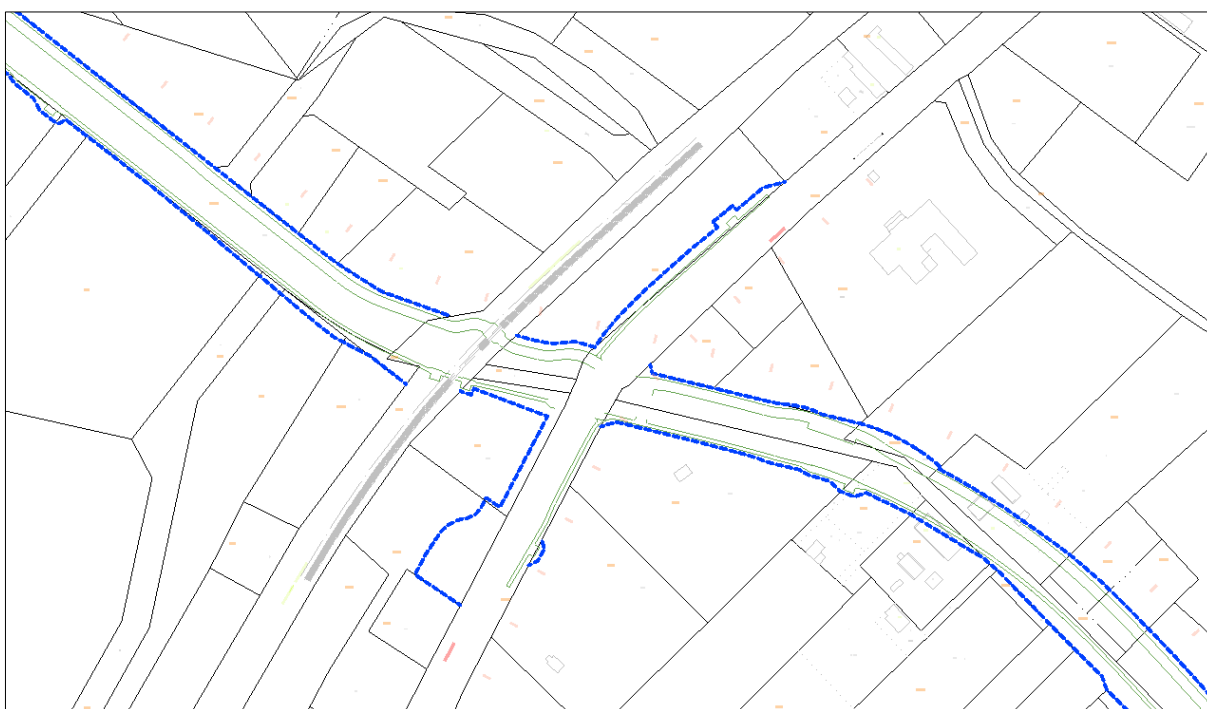
A tervezett kisajátítási vonal helye (kék szaggatott vonal)



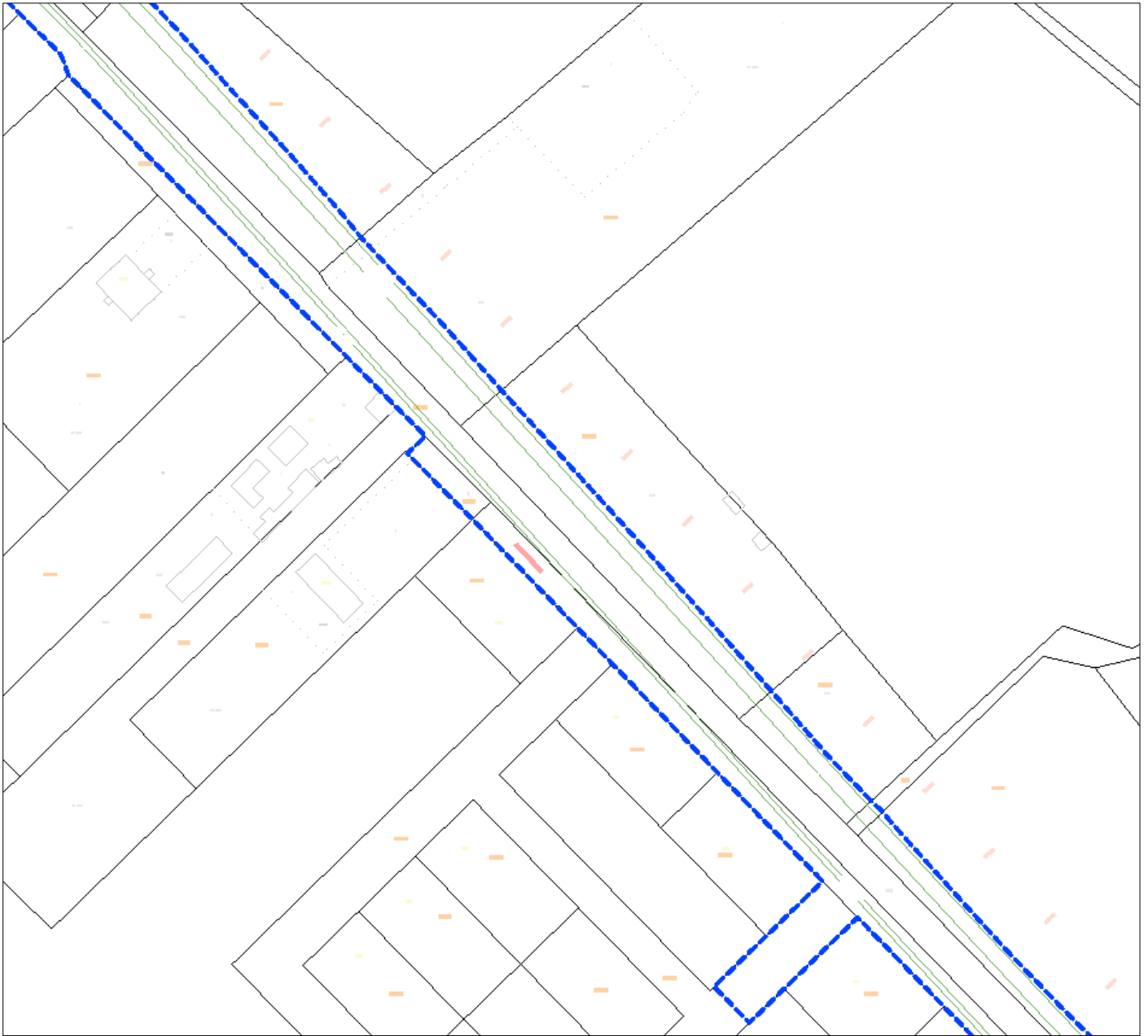
0+000 - 0+300 km szelvények között, csatlakozás az 52 sz. főúthoz, Vályogvető utca és a 0999 hrsz (névtelen) út keresztezése



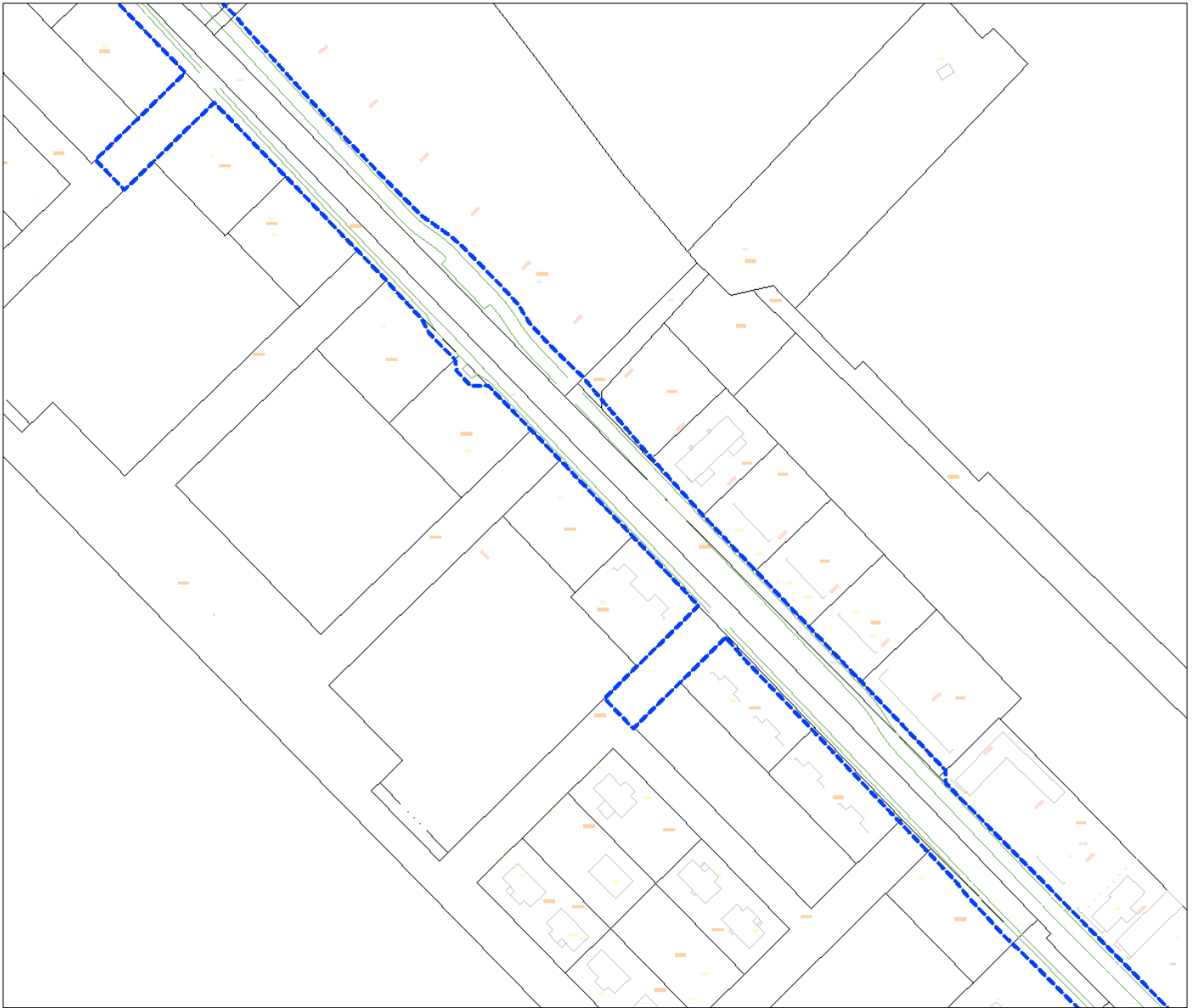
0+300,00 - 0+675,00 km szelvények között, a Homokbányát bekötő út keresztezése



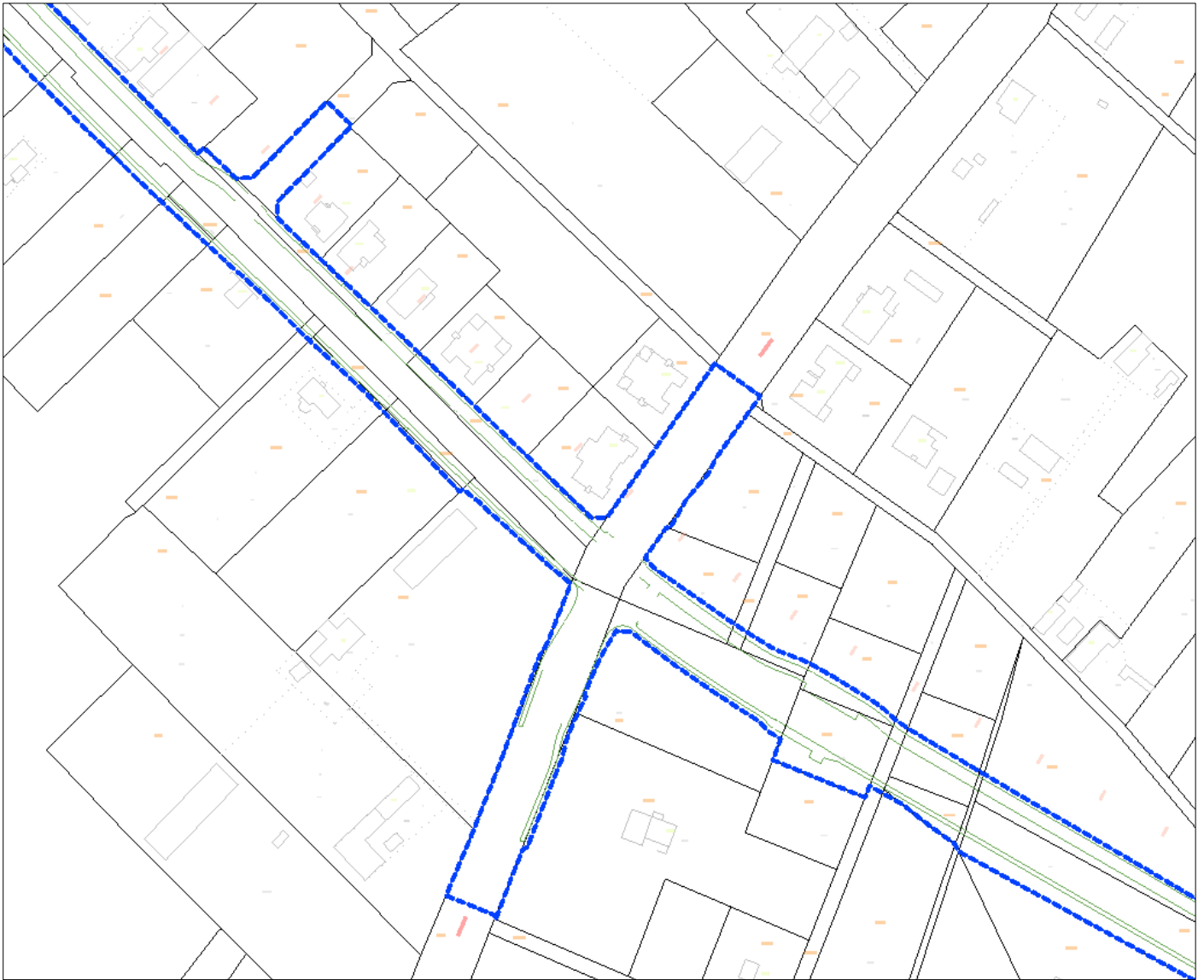
0+675,00 - 1+200,00 km szelvények között, Korhánkői út keresztezésével



1+200 - 1+550 km szelvények között



1+550 – 1+900 km szelvények között



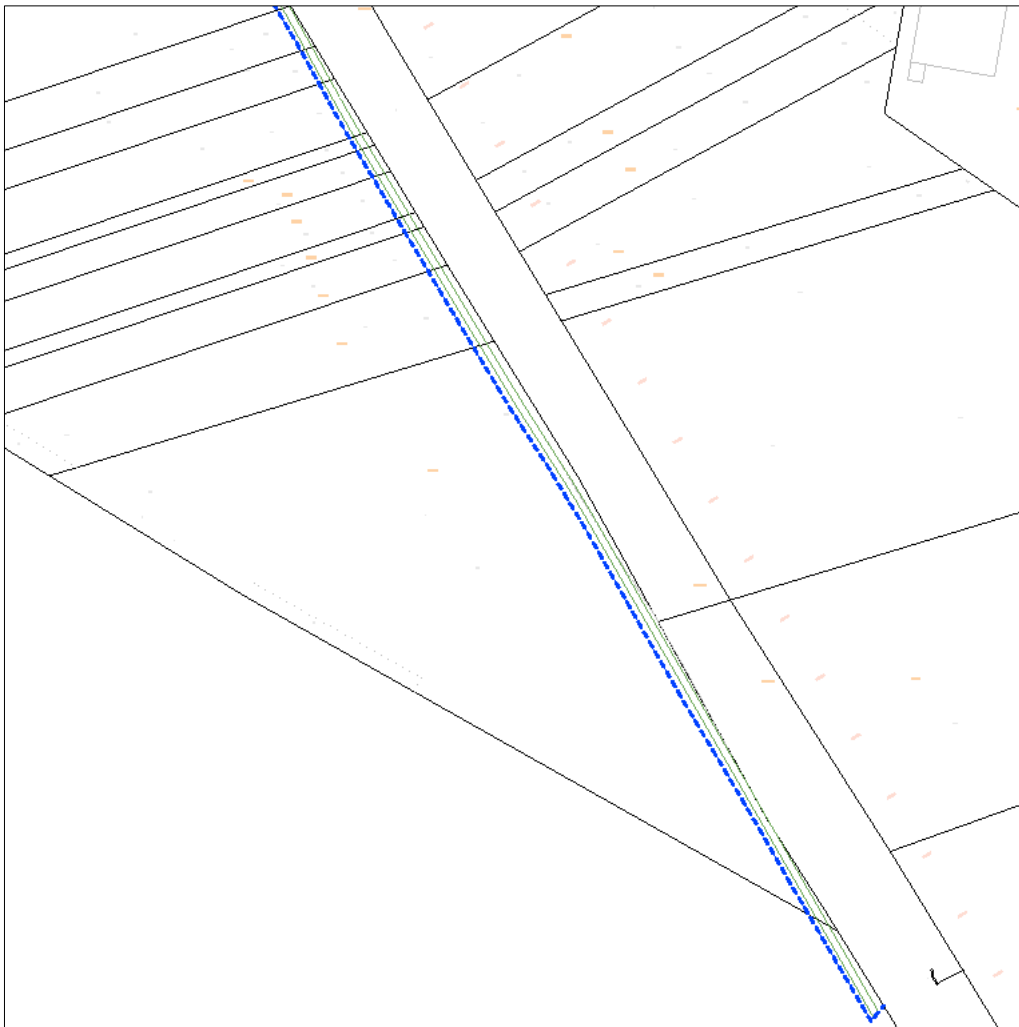
1+900 - 2+400 km szelvények között, a Kiskőrösi út keresztezésével



2+400 - 2+950 km szelvények között



*2+950 - 3+450 km szelvények között, Halasi út keresztezésével, az 541 sz. főút csatlakozása, 541 sz. főút melletti kerékpárút a
3+000 – 3+200 km. szelvények között*



541 sz. főút melletti kerékpárút 3+200 - 3+525 km szelvények között

A hatályos szabályozási terven narancssárga kitöltéssel ábrázolt tervezett közúti közlekedési övezet széle, azaz a szabályozási vonal, piros folytonos vonallal jelölt. A jelen projekt megvalósítása érdekében szükséges építési terület határa a sötétkék szaggatott vonallal jelölt, tervezett szabályozási vonal.




A tervezett nyomvonal több helyen a közlekedési területen belül halad, a hatályos terven ábrázottal megegyező a tervezett szabályozási szélesség. Ebben az esetben nincs szükség a szabályozási terv és a szerkezeti terv módosítására.

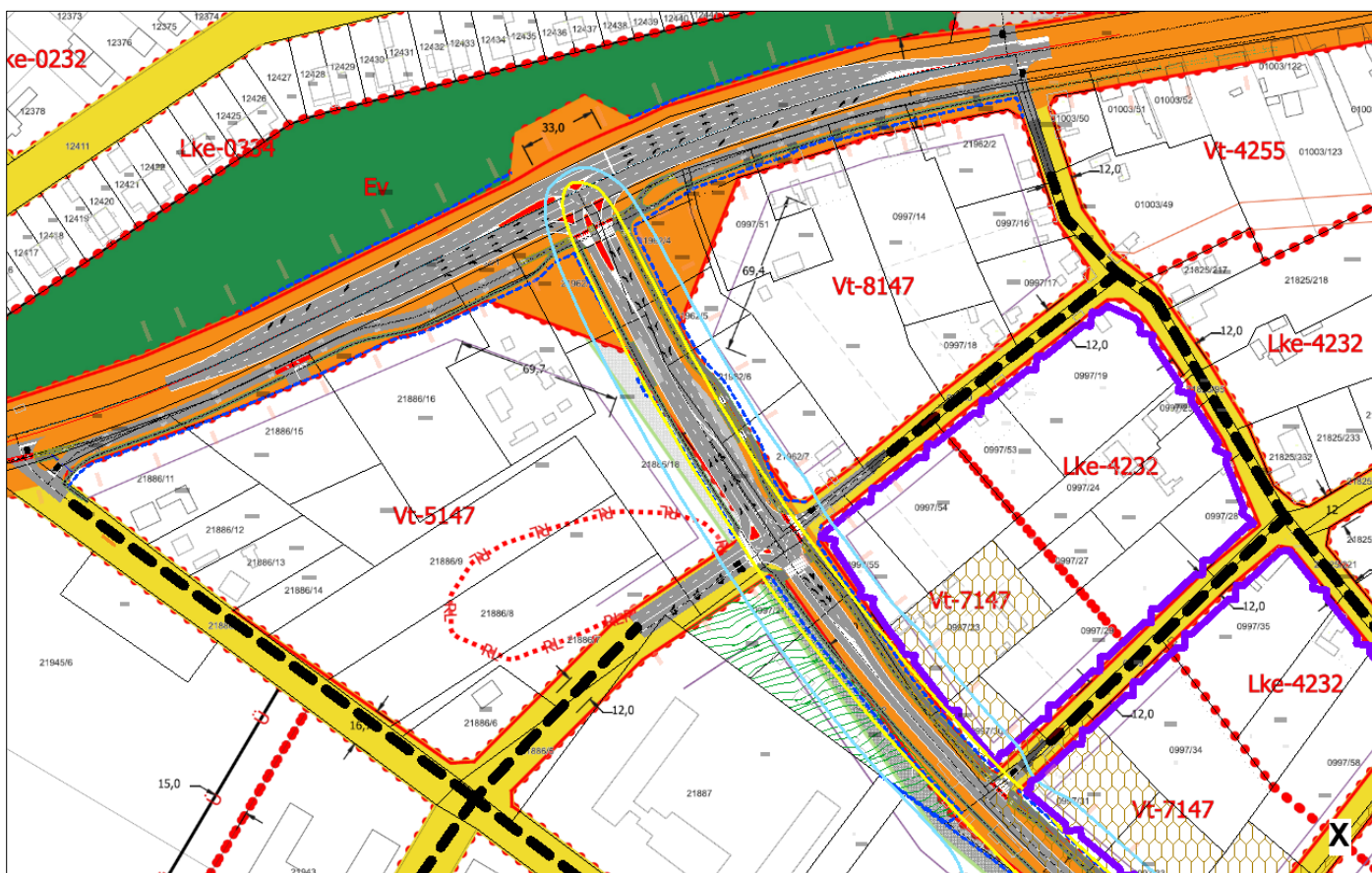
Több helyen a tervezett nyomvonal a közlekedési területen belül halad, azonban nem egyezik a szabályozási szélesség a kisajátítási vonallal, mert a tervezett nyomvonal keskenyebb, ezáltal a közlekedési területbe sorolt területekre már nincs szükség, így ezen területek visszasorolásra kerülhetnek a szomszédos övezetbe vagy építési övezetbe. A szabályozási környezet kidolgozásakor vizsgálendő, hogy a kiszabályozott közúti közlekedési övezet visszasorolása helyett annak megtartása szolgál-e közérdeket, azaz a korábban tervezett, most feleslegesnek tűnő területsáv hasznosítható-e közcélra (pl.: kerékpáros- vagy gyalogos pihenő, közterületi zöldsáv, parkoló, stb.). Amennyiben közcélú hasznosításra alkalmas, célszerű, úgy a közúti közlekedési terület tervezett szabályozási szélességre történő csökkentése nem javasolt.

Vannak szakaszok, ahol a tervezett nyomvonal eltér a közúti közlekedési terület szabályozási vonalától, mert a tervezett nyomvonal szélesebb és új területek igénybevételére van szükség. Ebben az esetben a tervezett kisajátítási vonalig a közúti közlekedési övezetet ki kell bővíteni, új szabályozási vonalat kell ábrázolni a kisajátítási vonallal egyezően.

A megszűnő útsatlakozások kiváltására, illetve a tervezet lakóutcák pótlására, a meglévő vagy kialakítandó telkek feltárására megoldást kell találni a szabályozási környezet kidolgozása során, további szabályozása a HÉSZ feladata lesz. A tervezett lakóterületekre vonatkozóan telekalakítási kötelezettség elrendelése javasolt.

Szabályozási javaslat az egyes szakaszokon:

- JAVASOLT ÚJ SZABÁLYOZÁSI VONAL
- JAVASOLT KISZOLGÁLÓ ÚT HÁLÓZAT
- JAVASOLT GYŰJTŐÚT HÁLÓZAT
- X MEGSZÜNTETÉSRE JAVASOLT ÚTSZAKASZ
-  ZÖLDTERÜLET SZÁMÁRA ALKALMAS TERÜLET
-  VÁLTOZTATÁSI TILALOM ELRENDELÉSÉRE JAVASOLT TERÜLET
-  TELEKALKITÁSI KÖTELEZETTSÉG MEGÁLLAPÍTÁSÁRA JAVASOLT TERÜLET
- ZAJVÉDELMI HATÁRVONAL: ÉJJEL 50 dB MELLÉKÚT ESETÉN
- ZAJVÉDELMI HATÁRVONAL: ÉJJEL 55 dB FŐÚT ESETÉN



0+000 - 0+300 km szelvények között, csatlakozás az 52 sz. főúthoz, Vályogvető utca és a 0999 hrsz (névtelen) út keresztezése

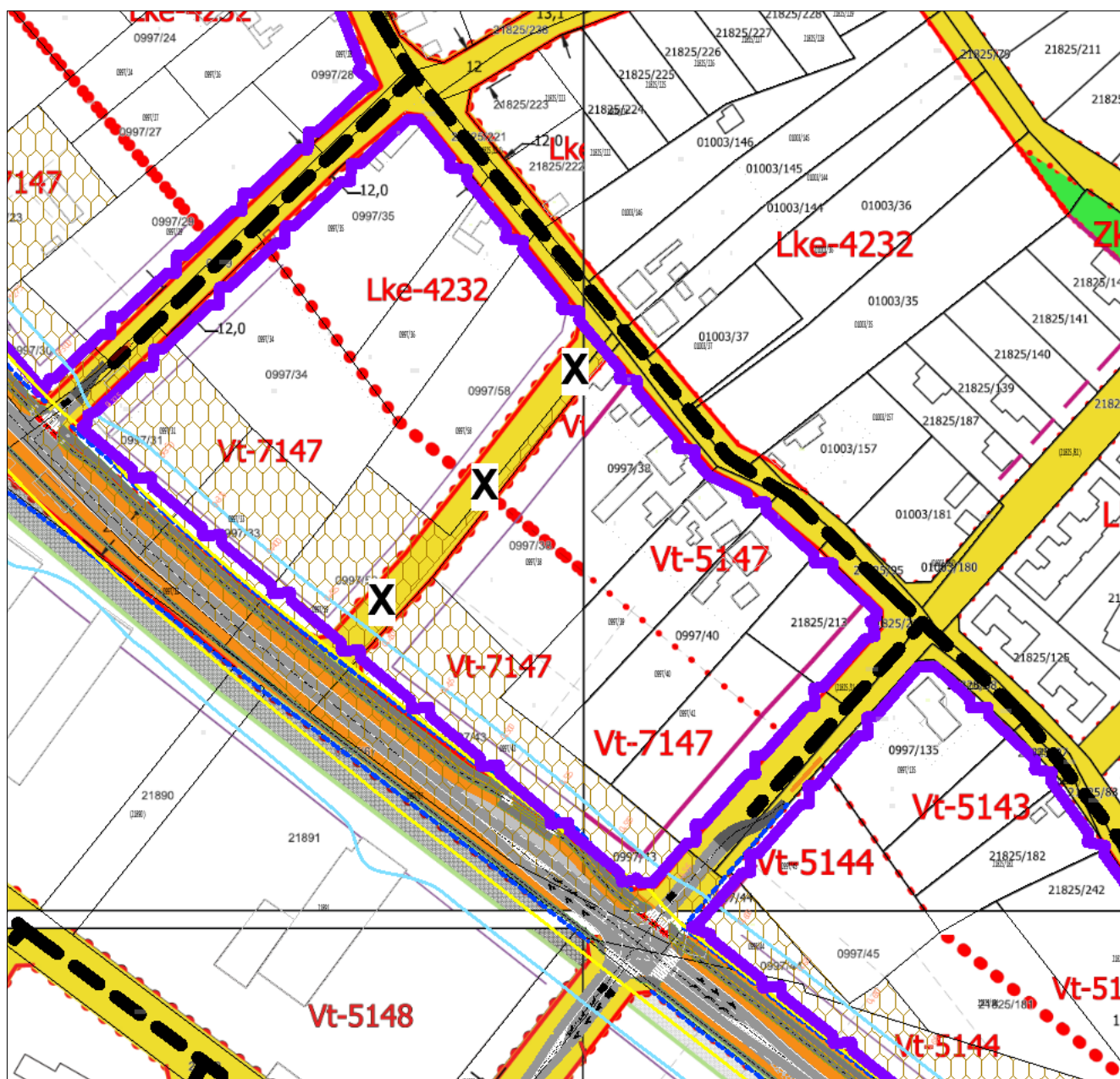
Az 52 sz. főúti csomópont környékén a tervezési területen nagy kiterjedésű (háromszögű) közúti közlekedési övezetet jelöl a hatályos szabályozási terv. A projekt megvalósításához nincs szükség ekkora közlekedési területre, ezért a kiszabályozott terület csökkenthető. Amennyiben a csomópontban egyéb, a projekten kívüli közcélú fejlesztés várható, úgy a szabályozási terv készítésekor ezt vizsgálni kell és a szükséges nagyságú területre kell szorítkozni az új szabályozási vonal megállapításakor. Amennyiben a közúti közlekedési övezet csökkenthető, javasolt a szomszédos

településközponti vegyes övezetbe történő átsorolás és az építési vonal ehhez illeszkedő módosítása. A már beépített telkek esetében javasolt az útszabályozás csökkentése, a legszükségesebb mértékben történő megtartása.

Az új közút 52 sz. főút és Vályogvető utca közötti szakasz északi oldalán buszöböl kialakítása tervezett. A buszöböl számára a már kiszabályozott közúti közlekedési övezet szélesítésére van szükség. Az igénybevétellel érintett 21962/6 hrsz-ú telek nagysága vizsgálendő, hogy a szabályozást követően a visszamaradó telek beépíthetősége továbbra is biztosított marad-e. A szakasz déli oldalán a forgalmi sávok helyigénye miatt szintén szélesíteni szükséges a kiszabályozott közúti közlekedési övezetet. A szélesítés az érintett 21886/18 hrsz-ú telket nem veszi igénybe jelentősen, a tervezett zöldsávot érinti. A telek továbbra is beépíthető marad. Az építési vonal az ábrázolt helyen megtartható az út mindkét oldalán.

A Vályogvető utca 12 méter szélességűre kiszabályozott. A projekthez nincs szükség ilyen széles közúti közlekedési övezetre, de a megtartani szándékozott tervezett út miatt a hatályos szabályozási terven szereplő szabályozási szélesség fenntartását javasoljuk.

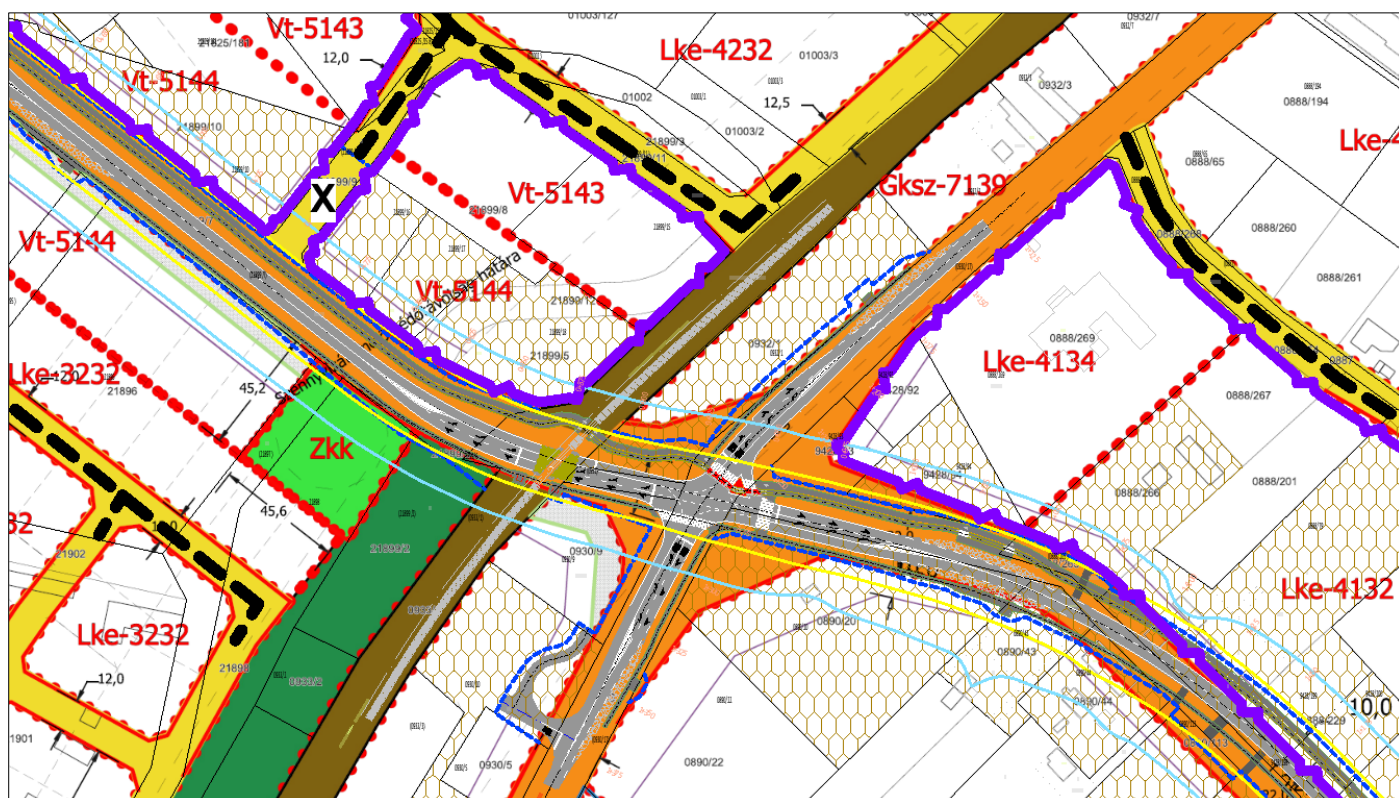
A Vályogvető és 0999 hrsz-ú (névtelen) utca közötti szakaszon a szabályozási tervi kiszabályozás korrekciója tervezett, a közúti közlekedési területsáv kis mértékű déli irányú „eltolásával”. Az északi oldalon a közúti közlekedési terület feleslegessé váló része átsorolható a szomszédos településközponti vegyes övezetbe. A déli oldalon a 0997/21 és 0997/22 hrsz-ú ingatlanok szélébe belemetsz a tervezett kisajátítási vonal, így ezt a sávot a közúti közlekedési övezetbe szükséges sorolni új szabályozási vonal ábrázolásával. A visszamaradó telkek a szigorúbb zajvédelmi határ miatt szinte beépíthetetlenek lesznek, azok szomszédos telekhez csatolása, biológiai aktivitás érték pótlását szolgáló zöldterületbe sorolása vagy közcélú funkcióval történő hasznosítása javasolt (pl.: játszótér, parkoló, zajvédelmet nem igénylő közösségi épület). Az összekötő út északi oldalán lévő telektömb esetében telekcsoport újraosztási kötelezettséget javaslunk tenni: a tömbben több kisebb telek kialakítására van lehetőség a rájuk fedő kertvárosias lakóövezet és településközponti vegyes építési övezetek miatt. Az összekötő út felőli telkeken az építési vonal helye felülvizsgálandó a szabályozási terv módosításakor, amennyiben a szigorúbb zajvédelmi határérték lesz a végleges.



0+300,00 - 0+675,00 km szelvények között, a Homokbányát bekötő út keresztezése

Ezen a szakaszon a közlekedési terület apró korrekciójára van szükség, ahol a tervezett nyomvonal szélesebbre tervezett a szabályozási vonaltól, például egy buszöböl miatt az északi oldalon. Ezeken a részekon, az amúgy is igénybe vételre tervezett területek további igénybe vételére van szükség. A településközponti vegyes övezetek érintett területei közlekedési övezetbe kerülnek átsorolásra. A csatlakozó utak meglévő állapottól eltérő kiszabályozásához a jelen projekttel illeszkedni kell, a tervezett útszélesítéseket figyelembe kell venni.

A 0997/58 és 0997/59 hrsz-ú ingatlanokon tervezett új utca tervezett összekötő úttal történő csatlakozása és a keresztirányú kiszolgáló útig teljes hosszában megszűnik (fekete X-el jelölve) a tervek szerint. Az út számára kiszabályozott telekrészek felszabadulásával a telekcsoport újraosztását javasoljuk.



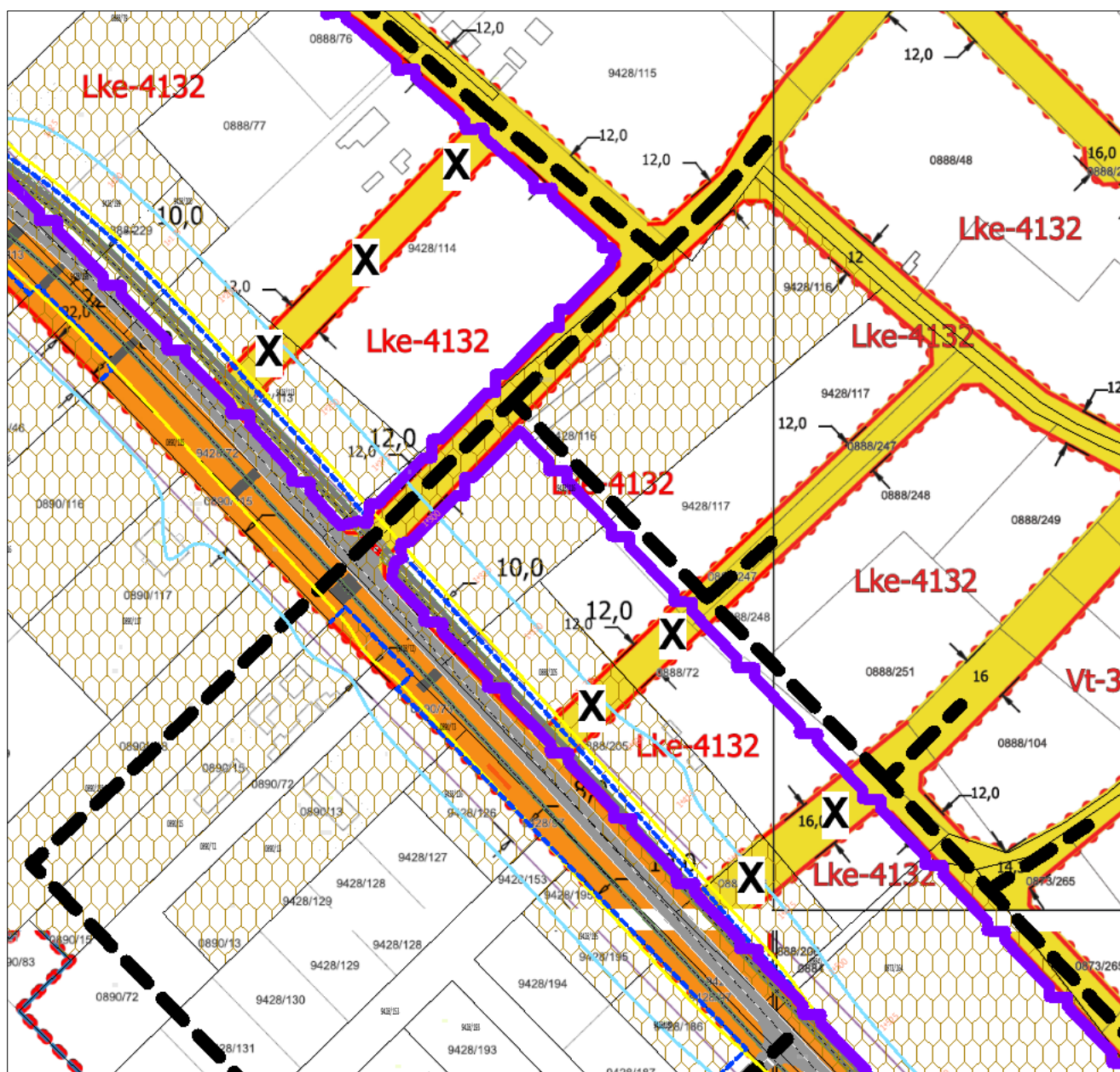
0+675,00 - 1+200,00 km szelvények között, Korhánkői út keresztezésével

A 21899/9 hrsz-ú ingatlan felhasználásával tervezett új utca csatlakozása szintén megszüntetésre tervezett (fekete X-el jelölve). A megmaradó kiszolgáló út szakasz a tömbben lévő telkek újraosztása javasolt annak érdekében, hogy minden telek megfelelő feltárást kapjon.

A szakasz kezdetén a déli oldalon zöldterületi és erdő övezetet érint a tervezett kiszabályozás. Miután a közkert közterület, így a közúti közlekedési terület és a közkert határa nem okoz kisajátítást, magánérdek sérelmet. Az erdő és a zöldterület igénybevételére vonatkozó szabályok betartása a szabályozási környezet kidolgozásakor elengedhetetlen, szükség esetén pótlásukról gondoskodni kell.

A Korhánkői utcai csomópont területigénye jóval kisebb a hatályosan kiszabályozott közúti közlekedési övezet területénél. A javaslat megegyezik az 52 sz. főúti csomópontnál írtakkal.

A Korhánkői utcától délre a nyomvonal jelentősen eltér a közúti közlekedési övezet szabályozási vonalától. Jelentős területigénybevételre van szükség az északi oldalán lévő kertvárosias lakóterületi ingatlanokból. A déli oldalon a tervezett nyomvonal építési területe által nem érintett szakaszt továbbra is közlekedési területbe javasoljuk hagyni (főként a meglévő közterületi ingatlanokon). Amennyiben az érvényesítendő jogszabályok alapján a zöldterületen keresztül történő ingatlan megközelítés lehetséges, úgy a feleslegessé váló közúti közlekedési terület akár zöldterületi övezetbe sorolható. Amennyiben marad közúti közlekedési övezetben, úgy fásított parkoló céljára vagy közterületi zöldfelület (pl.: liget, pihenő) hasznosítható. A végső megoldást a szabályozási terv módosítása során kell vizsgálni, további szabályozása a HÉSZ feladata. Az északi tömb telekcsoport újraosztása javasolt, a következő kivágaton jobban látható megszűnő tervezett kiszolgáló utak miatt.



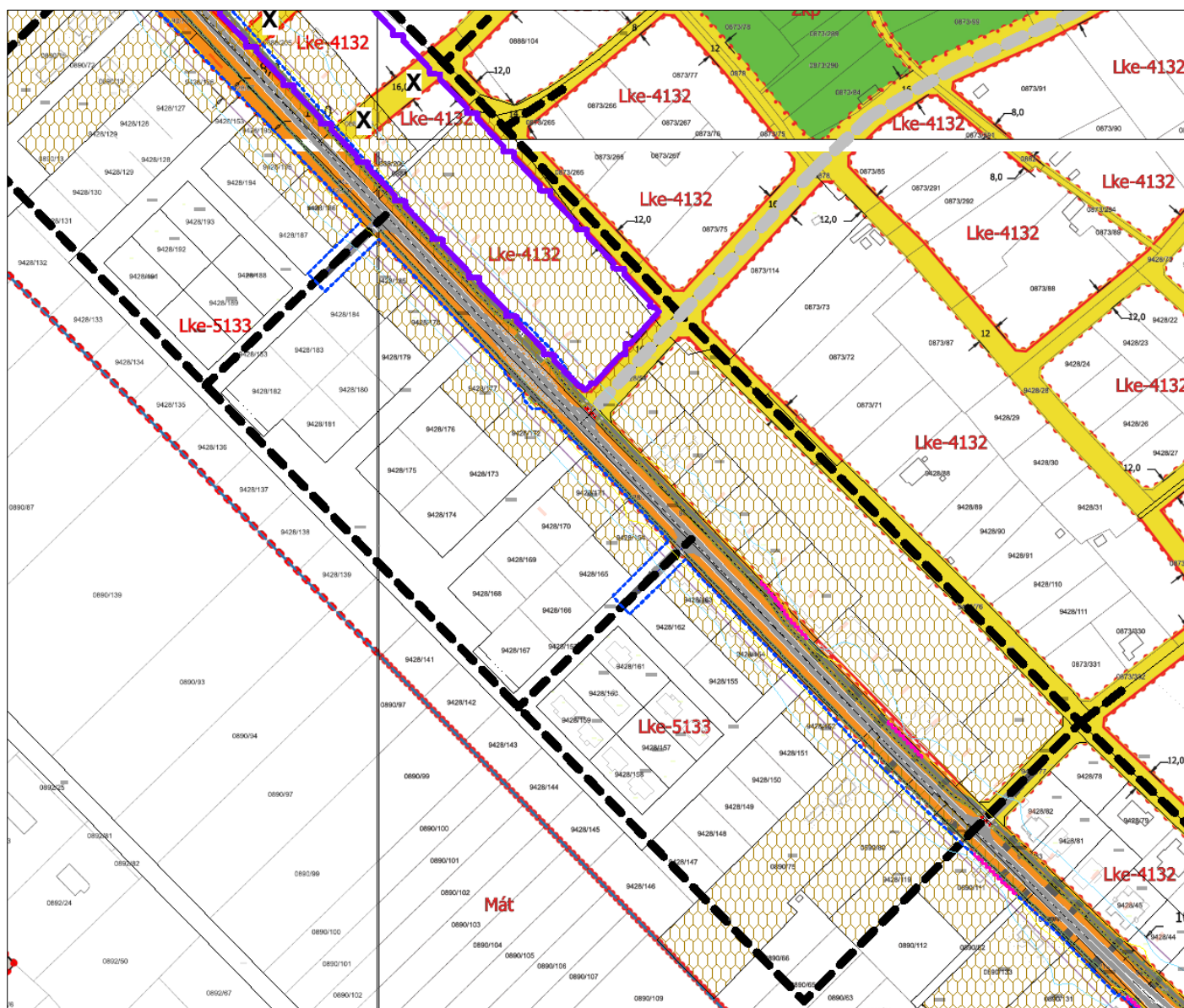
1+200 - 1+550 km szelvények között

A 9428/113, 9428/114, 9428/116, 0888/205, 0888/206, 0888/72, 0888/117, 0888/248 és 0888/247 hrsz-ú ingatlanok felhasználásával tervezett négy új utcából három megszüntetése tervezett. Csak a középső tervezett utca csatlakozását tervezi az új összekötő út terve. A közút számára igénybe venni tervezett telekrészek felszabadulásával, és a tömb átalakulásával telekcsoport újraosztási kötelezettséget javasunk feltüntetni.

A 9428/116 hrsz-ú telken tervezett út megtartásra kerül, és ezzel összhangban az új összekötő úton átvezetve a déli oldalon egy új kiszolgáló út kialakítása javasolt, ami folytatható a Green lakópark felé, annak magánútját „felhasználva” új közúthálózat alakulhat ki.

Ezen a szakaszon a déli oldalon a tervezett szabályozási vonal szinte teljes egészében megegyezik a meglévő szabályozási vonallal. Az északi oldalon szélesebb terület igénybevételére van szükség, de a kertvárosias lakóterületbe sorolt ingatlanok további hasznosítását nem korlátozza. A szigorúbb zajvédelmi határvonal a meglévő telkekbe kb. 15 méter mélyre benyúlik, ami miatt az épületek elhelyezését az előkert ilyen mértékű meghatározásával vagy építési vonal alkalmazásával szükséges szabályozni. A Green lakópark több telke is érintett ezzel a szigorú zajvédelmi határvonallal,

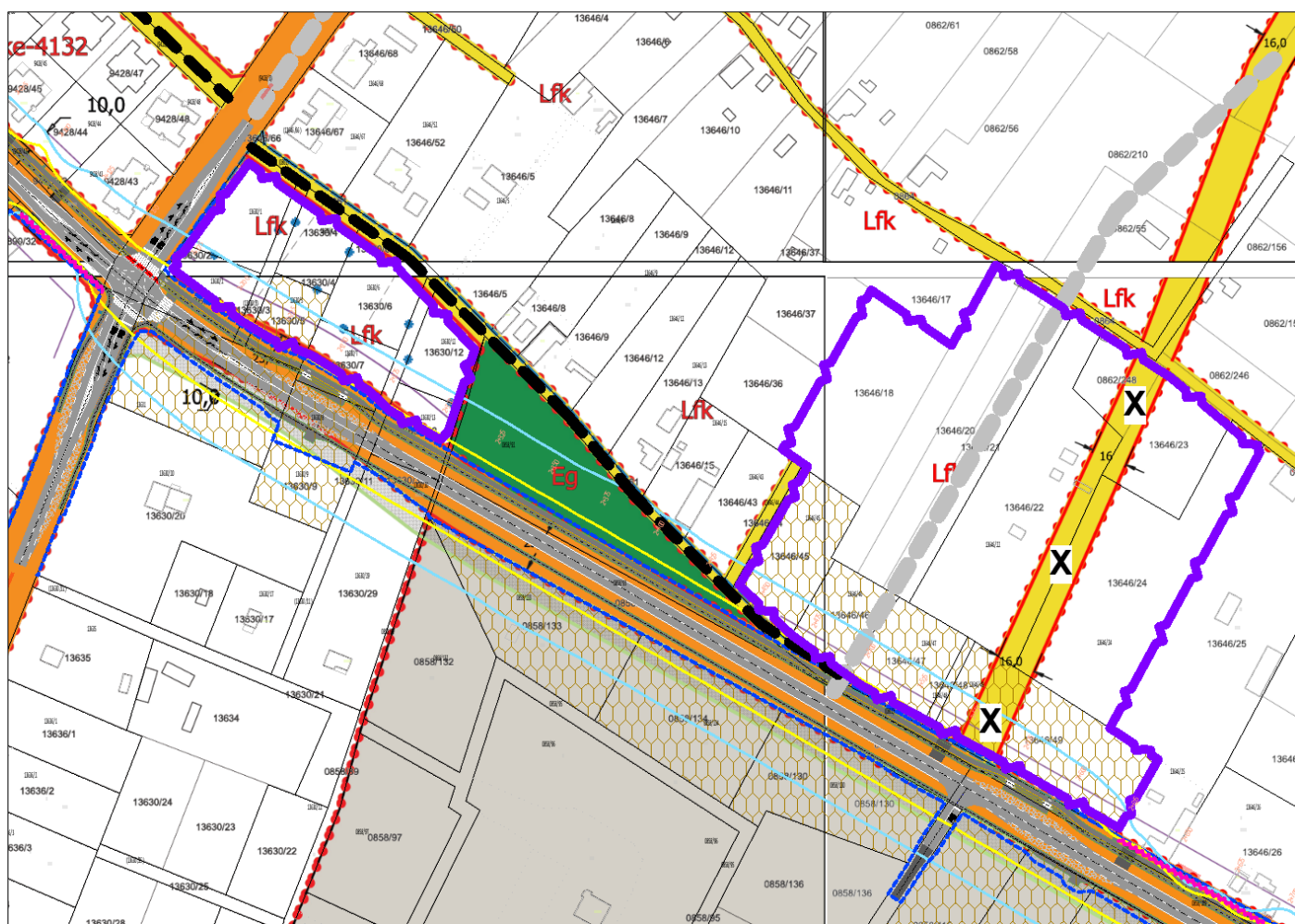
ami a meglévő telkek beépítését is ellehetetlenítheti. További egyeztetést, tervezést igényel, aminek következtében újabb zajvédő fal vagy kerítés telepítésére is sor kerülhet.



1+550 – 2+050 km szelvény között

A 9428/153 hrsz-ú ingatlanon meglévő magánutak bekötő szakaszát közúti közlekedési övezetbe kell sorolni.

A vizsgálat szakaszon a Green lakópark menti és szemben lévő területek érintettek. A már beépült lakótelkek zajvédelmére fokozottan ügyel az útterv, a zajvédelmi határérték műszaki megoldással, zajvédő kerítéssel megoldott lesz. A jövőben építések alkalmával a HÉSZ-ben a végleges zajvédelmi határvonal figyelembevételével szükség lehet további építészeti-műszaki megoldások javaslatára vagy kötelezővé tételére, úgy mint hangszigetelő anyagok alkalmazása, vagy az épület helyiségeinek tájolása. A lakópark magánút csatlakozását egy szakaszon közútként javasolt kiszabályozni. Az építési vonal megtartása akkor lehetséges, ha a végleges zajvédelmi határérték a megengedőbb követelményekkel egyező. A szigorúbb zajvédelmi határérték esetében az előző szakasznál írtak ide is érvényesek. A kialakult lakótömbben a meglévő épületek esetében az építési vonal helyett már elegendő az építési hely meghatározása.



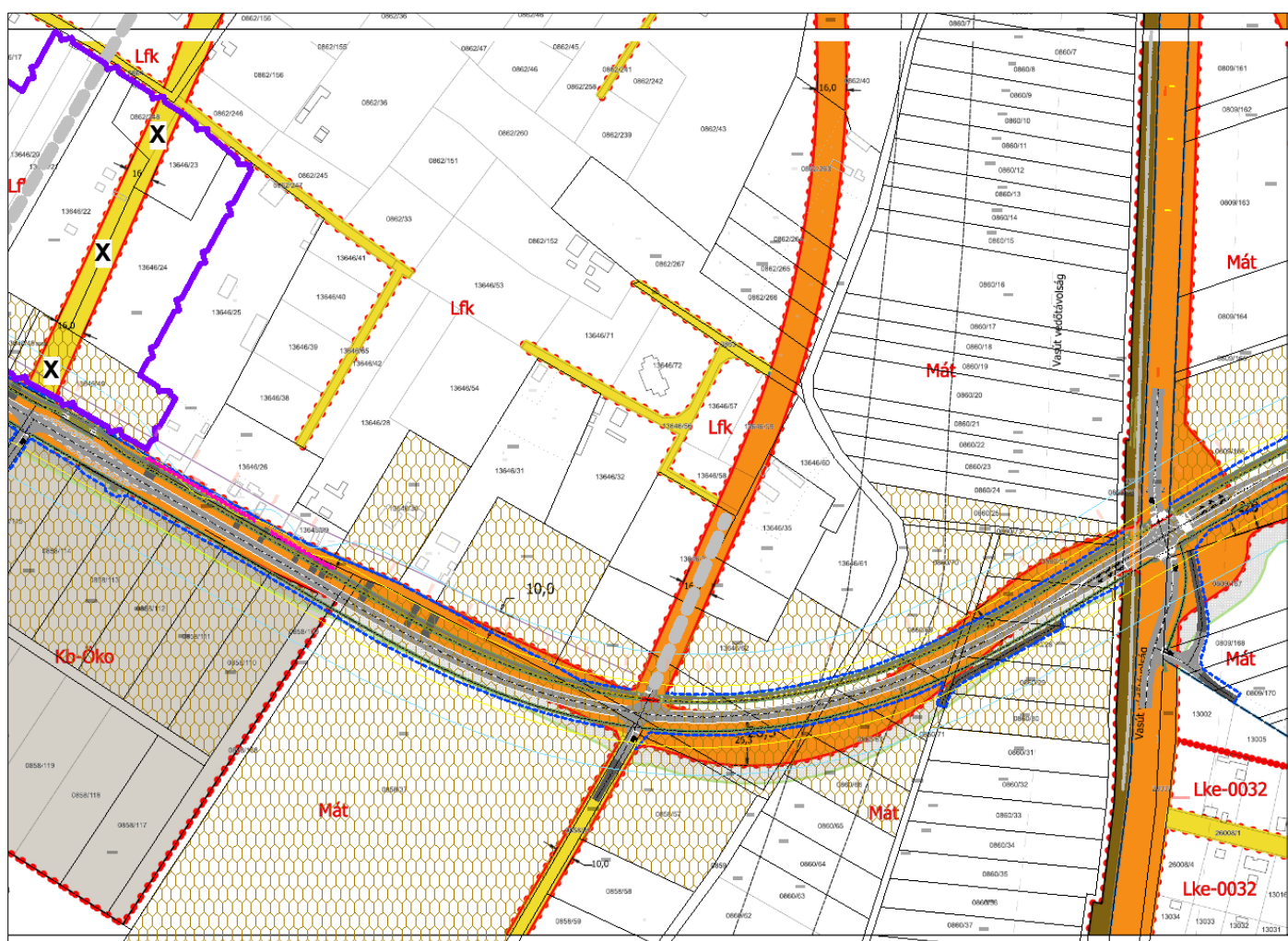
2+050 - 2+650 km szelvények között, a Kiskőrösi út keresztezésével

Ezen km szelvények között a tervezett nyomvonal az északi oldalon vagy teljesen megegyezik a szabályozási vonallal, vagy azon belül halad. Ahol a nyomvonal keskenyebb és közlekedési terület igénybevételére nincs szükség, a felszabaduló területeket célszerű a szomszédos falusias lakókerter lakóterület építési övezetbe visszasorolni a magántulajdonú telkek minél kisebb igénybevétele érdekében. A tervezett úthálózat kisebb átalakítására teszünk javaslatot: a 13664/48, '23, '22 és '49 hsz-ú telkek területén tervezett 16 méter széles közút (gyűjtőút) nyomvonalát nyugatabbra javasolt eltolni a tervezett buszmegálló miatt, a 13646/21 és '46-/47 hrsz-ú telkek területére. A Kiskőrösi út melletti tömb, valamint az áthelyezésre javasolt gyűjtőút körüli telkek esetében telekcsoport újraosztási kötelezettség alkalmazására teszünk javaslatot.

A 0858/92 hrsz-ú gazdasági erdő övezet csekély mértékben, de érintett. A szabályozási terv módosításakor az igénybe vett erdő szükség szerinti pótlásáról a vonatkozó jogszabályoknak megfelelően gondoskodni kell.

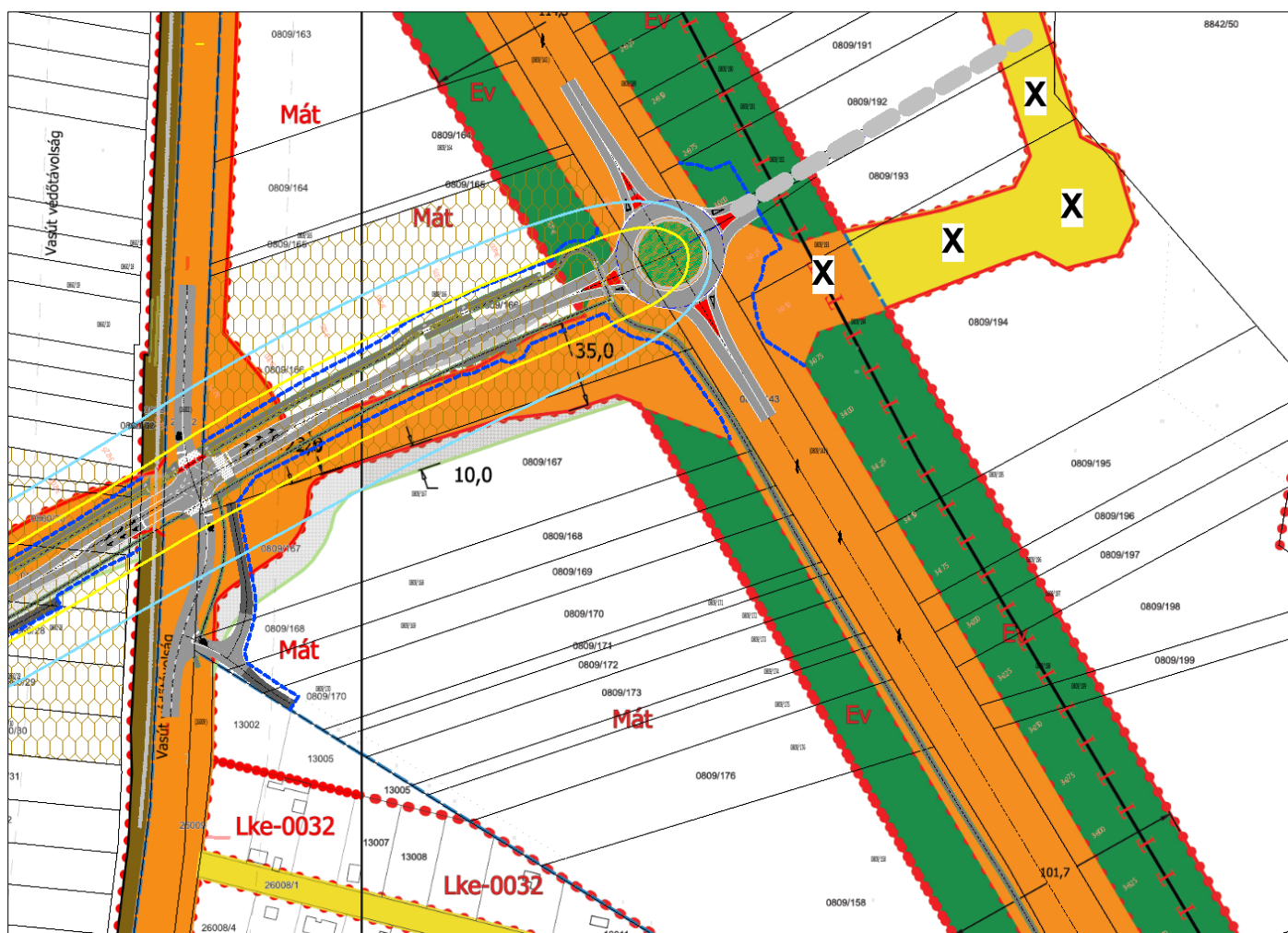
A déli oldalon a Kiskőrösi út nyugati oldalán tervezett nyomvonal a közlekedési területen kívül halad, és szükséges a kertvárosias lakóterületbe sorolt ingatlanok egy részének igénybevétele, azonban ezen ingatlanok további hasznosítását nem korlátozza. A Kikőrösi út keleti oldalán lévő általános tanyás mezőgazdasági területbe sorolt ingatlanok egy részének igénybevételére van szükség, mert ezen a szakaszon a tervezett nyomvonal szélesebb, mint a már kijelölt közlekedési övezet.

A szigorúbb zajvédelmi határvonalra tekintettel a szabályozás készítésekor az építési vonal helyét vagy az előkert méretét ennek figyelembe vételével szükséges meghatározni.



2+650 - 3+250 km szelvények között, a Halasi út keresztezésével

A vizsgált szakaszon nagyobb nyomvonal-korrekciónak tervezett az öko-lakóparktól a Halasi út keresztezéséig, majd azon túl. A korrekció miatt a déli, majd az északi oldalon a tervezett útszabályozáshoz képest más terület igénybevételére van szükség. Ezek a területek már mezőgazdasági övezetben vannak, így lakóépületeket, lakótelleket nem érint. A Halasi úti csomópont a kiszabályozott közúti közlekedési övezetnél kisebb területigényt vetít előre. A szabályozási környezet kidolgozásakor a közcélú területigényt pontosítani szükséges, és ennek megfelelően kell megállapítani a közúti közlekedési övezet kiterjedését.



3+200 - 3+450 km szelvények között, az 541 sz. főút csatlakozása, 541 sz. főút melletti kerékpárút a 3+000 – 3+350 km. szelvények között

Ezen a szakaszon a tervezett nyomvonal jelentősen eltér a szabályozási terven ábrázolt közúti közlekedési területtől. Az északi oldalon lévő általános tanyás mezőgazdasági övezetbe sorolt területek közúti közlekedési területbe kerülnek átsorolásra, módosul a védelmi erdőterület és közlekedési terület határa a körforgalom kiszabályozása során, továbbá a jelenleg közlekedési területbe sorolt magántelkek részeit - melyeket az új nyomvonal már nem érint - vissza javasoljuk sorolni általános tanyás mezőgazdasági övezetbe. A körforgalom keleti ága a szabályozási terven ábrázolttól északi irányba tolódik. A szabályozás során – amíg a pontos úttervek nem készülnek el, legalább 40 méter széles sávot szükséges kijelölni közlekedési övezet számára.

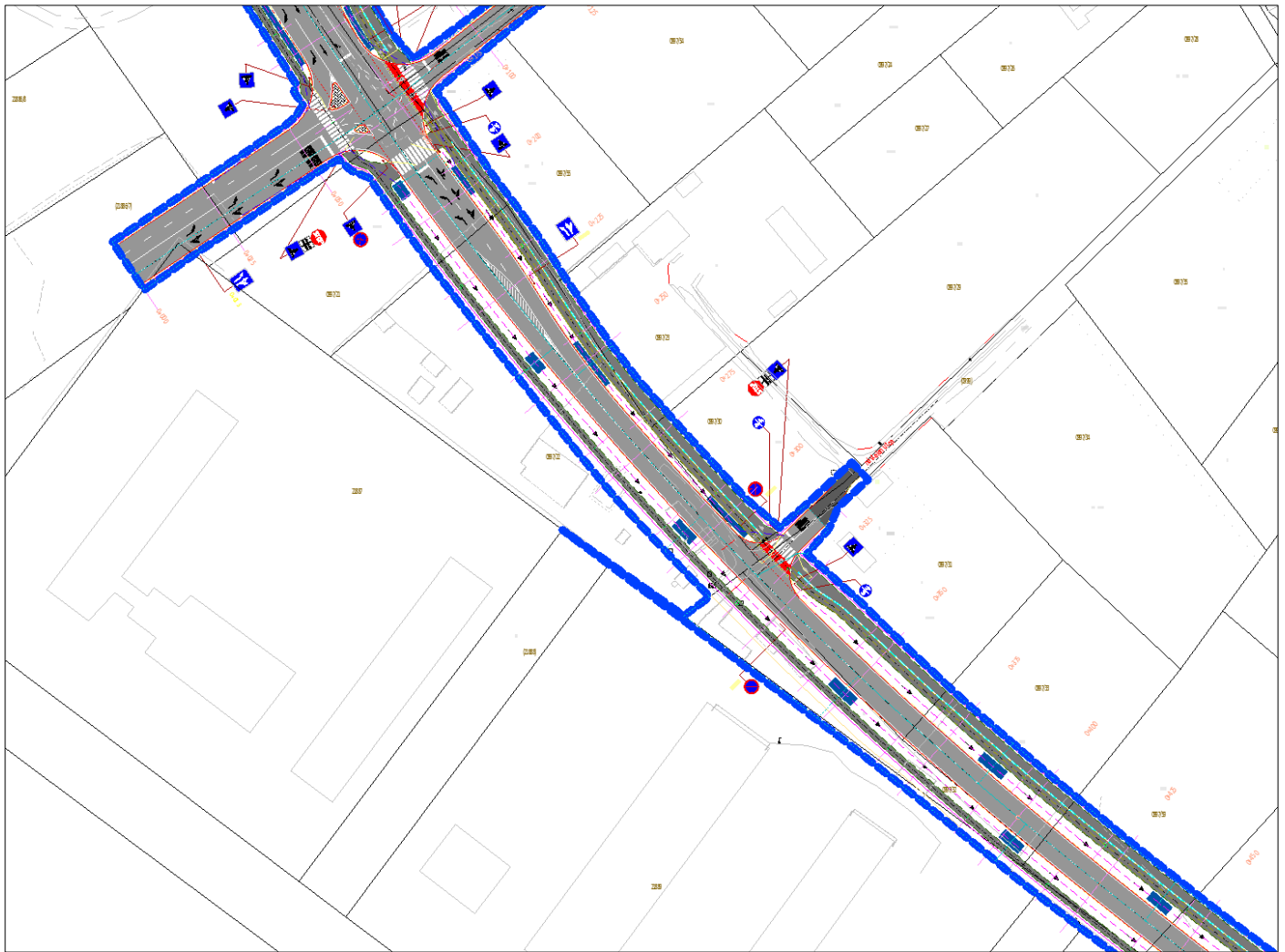
A tervezett kerékpárút-nyomvonal a közlekedési területen belül halad, de nem egyezik a szabályozási szélesség, mert a tervezett nyomvonal ezen a szakaszon keskenyebb. Javasolt a védelmi erdőterület és a közlekedési terület övezeti határát a szabályozási terv szerint megtartani.

5. MŰSZAKI TERVEK (BEÉPÍTÉSI TERV)

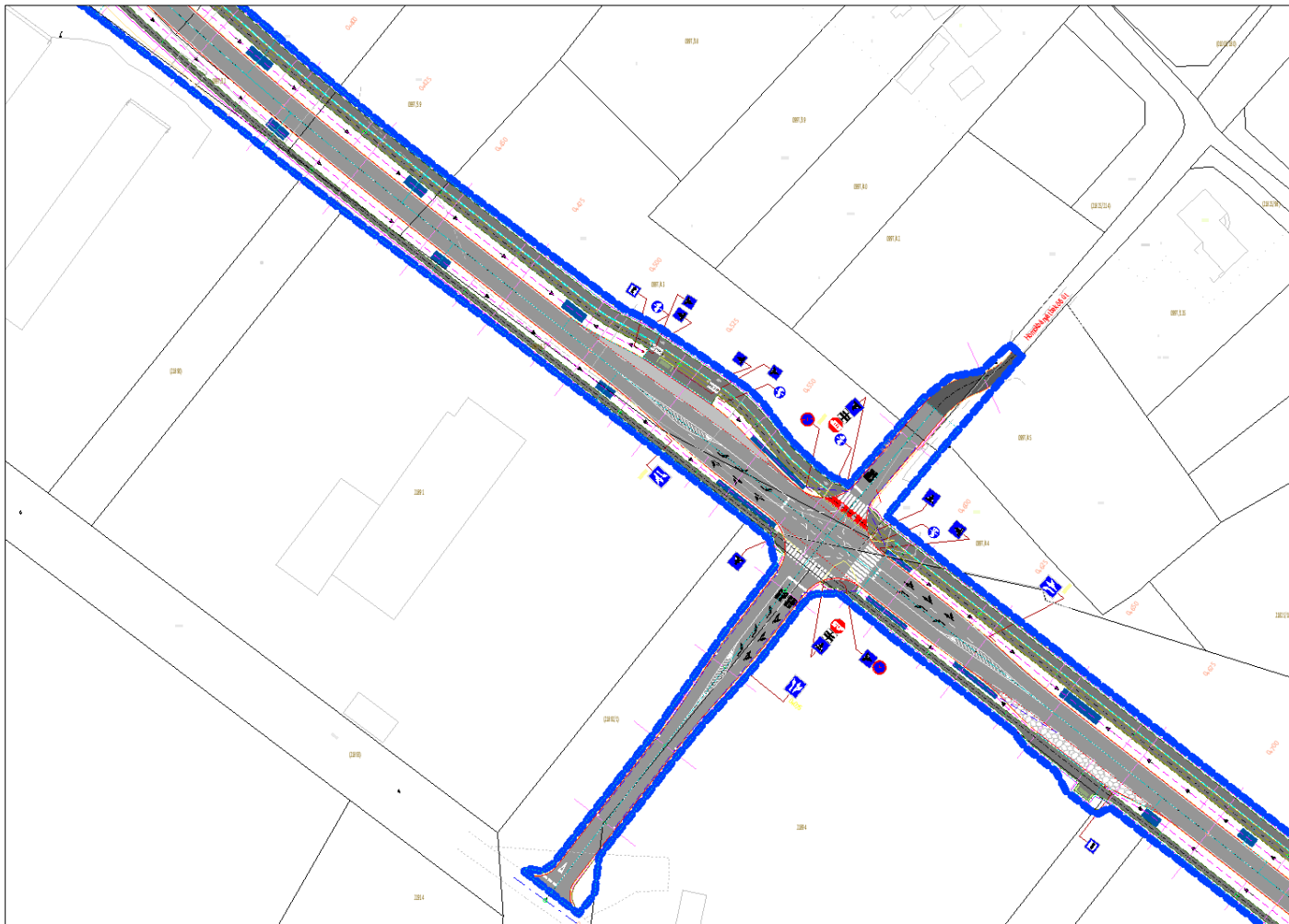
A beépítési terv maga az út helyszínrajza, amit több szelvényen mutatunk be.



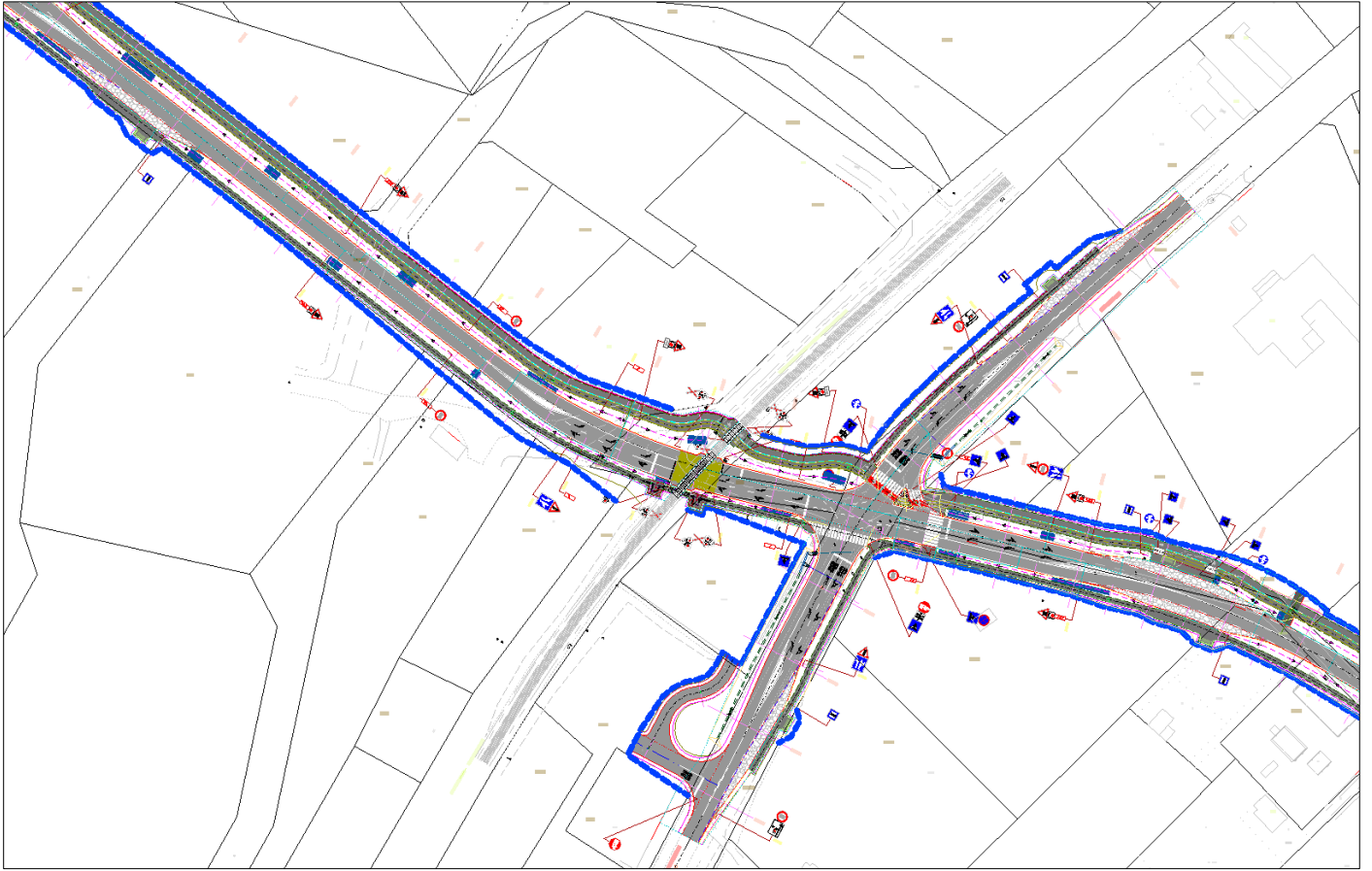
0+000 - 0+200 km szelvények között



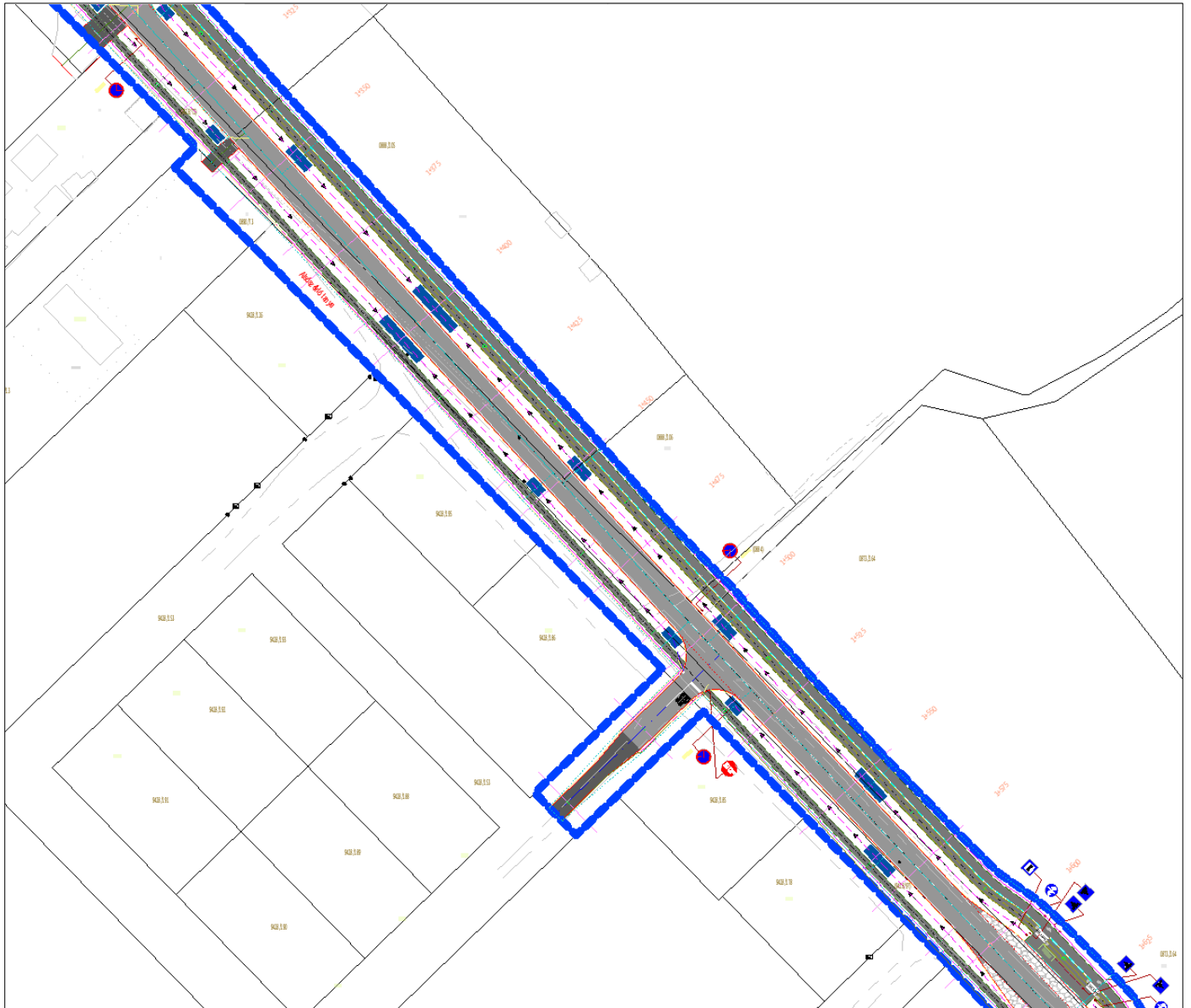
0+200,00 - 0+400,00 km szelvények között



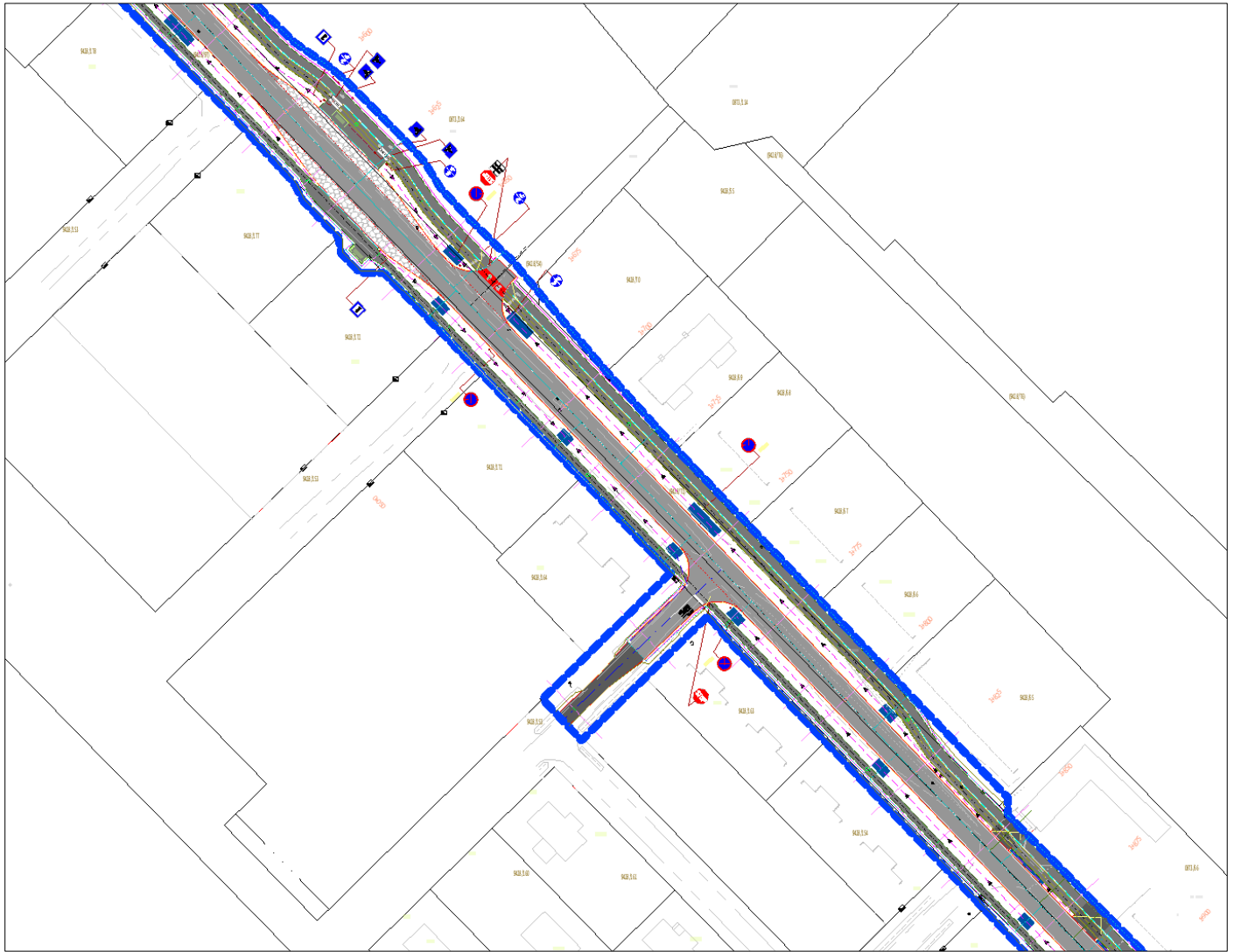
0+400,00 - 0+700,00 km szelvények között



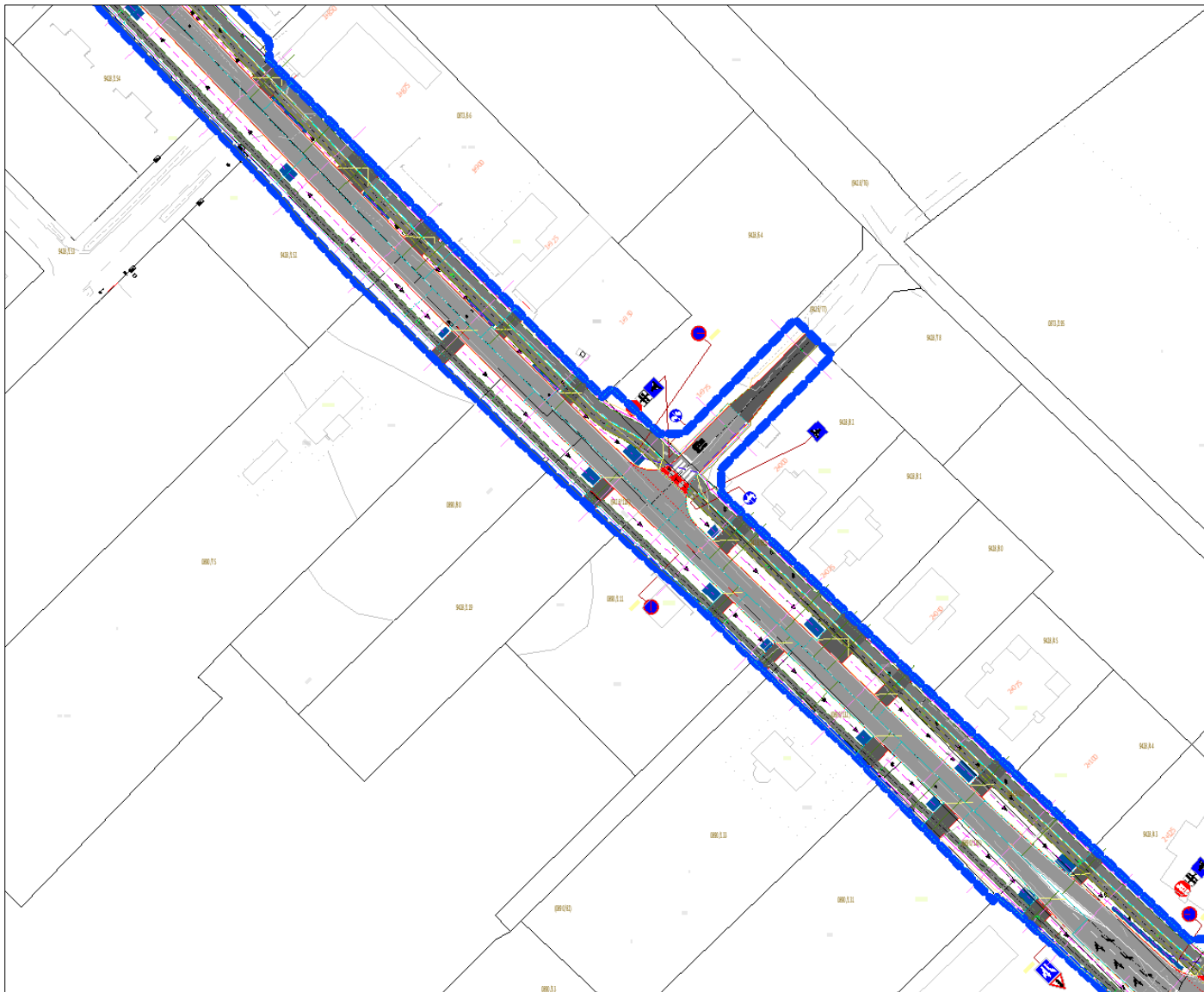
0+700 - 1+050 km szelvények között



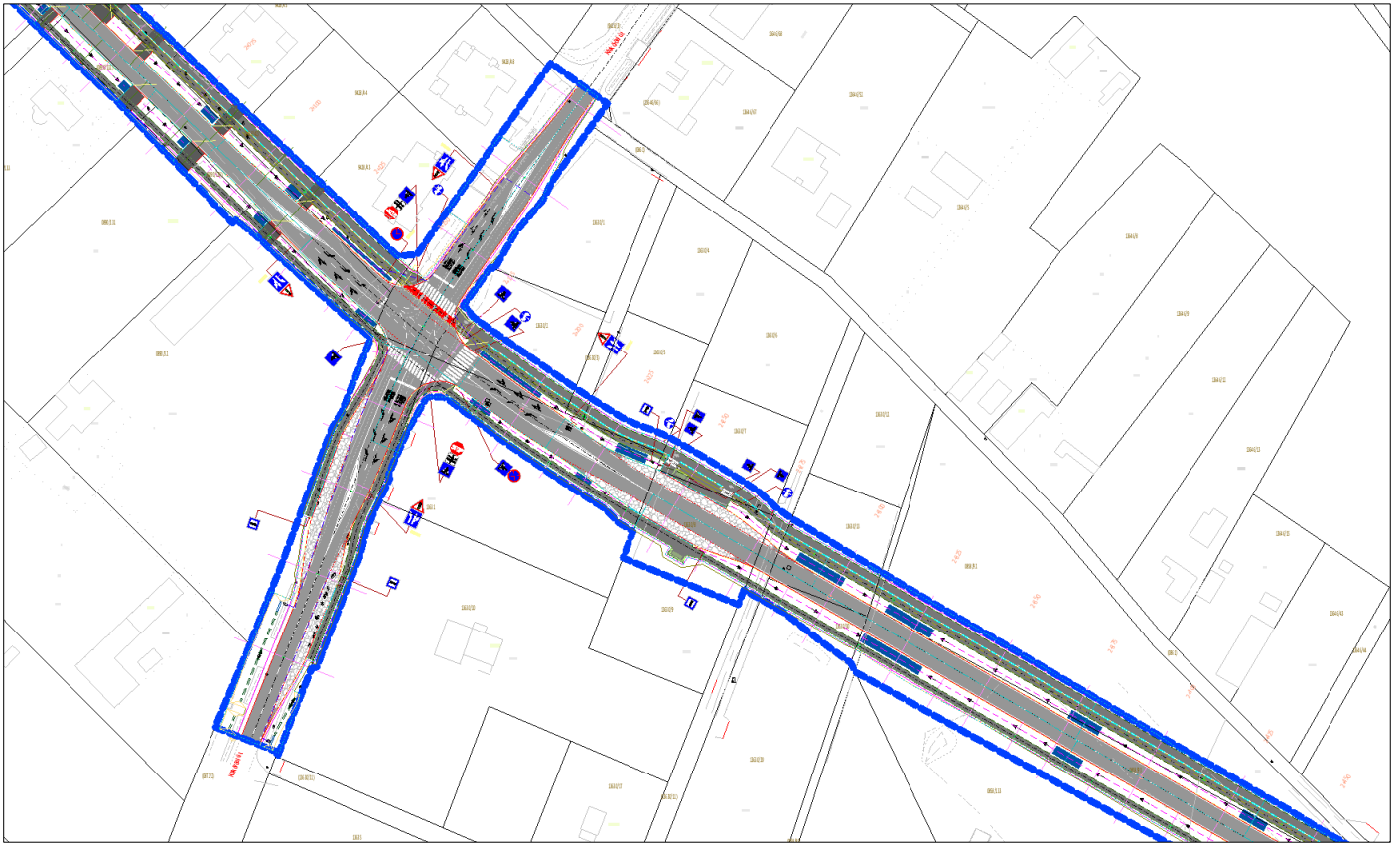
1+300 - 1+600 km szelvények között



1+600 - 1+900 km szelvények között



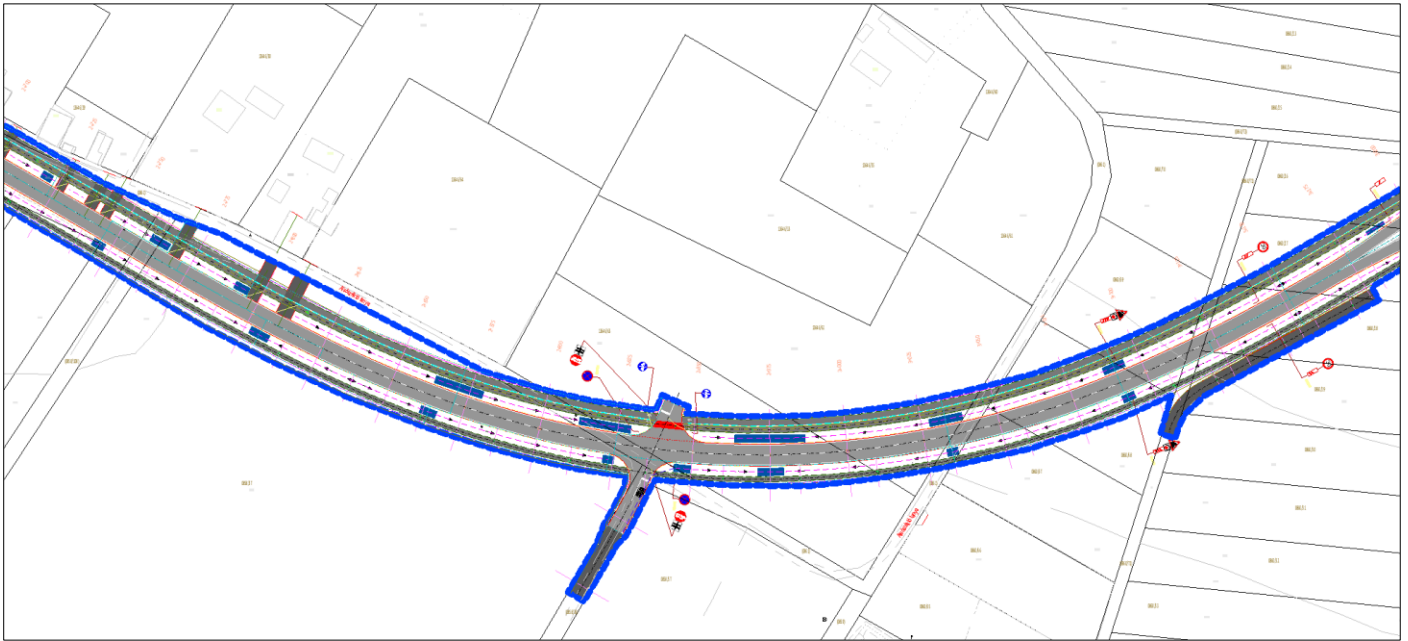
1+900 - 2+100 km szelvények között



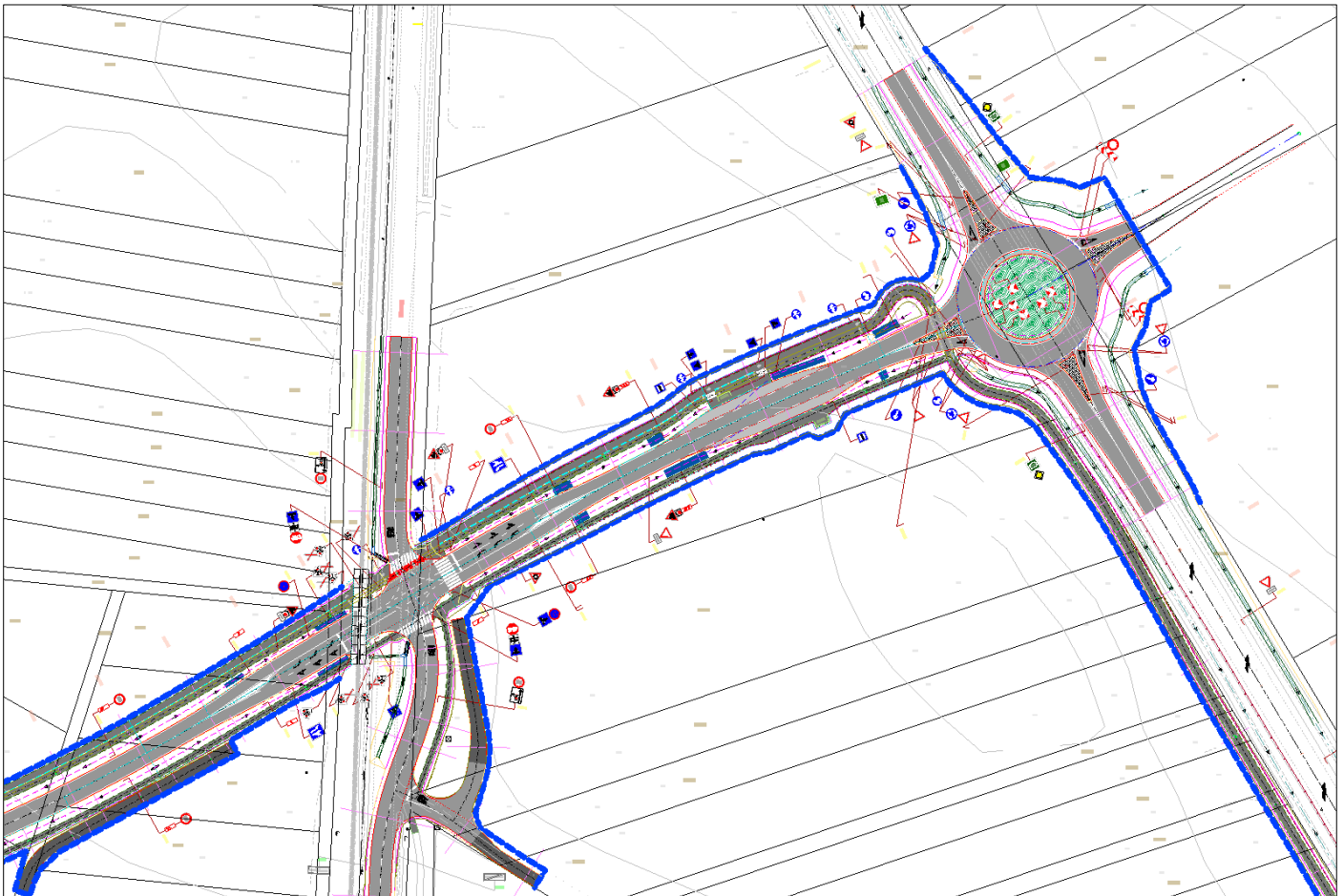
2+100 – 2+450 km szelvények között



2+450 - 2+800 km szelvények között



2+800 – 3+200 km szelvények között



3+100 – 3+450 km szelvények között

III. Várható költségek és településrendezési szerződésben rögzítendő kérdések

1. A VÁRHATÓ KÖZFEJLESZTÉSEK KÖRE

A beruházással az 52 sz. és az 541 sz. országos közutakat összekötő új 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 „egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről” (1. 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 önálló, e projektekre kiterjedő módosításának költségét – az Építtetővel szerződésben lévő, az útépítési 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 új összekötő közút és a hozzá tartozó burkolat, padka, árok, zöldfelület kezelője Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata. Az út megvalósítását követően Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata tulajdonában kerülő ingatlanok, ingatlanrészek az új közút részét fogják képezni.

Az új közúttal párhuzamos kerékpárút kezelője Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata lesz.

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.

A meglévő vasútvonalak a Magyar Állam tulajdonában és kezelésében marad.

4. KÁRTALANÍTÁSI KÖTELEZETTSÉG FELMERÜLÉSE

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

A településen belüli főútvonalak zsúfoltak, egyes időszakokban kapacitáshiányosak, ezért is fontos egy gyűrű irányú hálózati elem létrehozása mely az észak-nyugati lakóterületek és a dél-keleti iparterületek közötti megnövekedett forgalom számára biztosít kapcsolatot, a városközpontot elkerülve.

A város nyugati határán húzódó M5 autópálya díjköteles gyorsforgalmi útként funkcionál, melynek szerepe nem az, hogy a városon belüli forgalmat megossza. A városon belüli forgalommegosztás céljára, ezért jelölt ki a város egy új útvonalat a Könyves Kálmán körút és az autópálya közötti területsávban, amelynek nyomvonalát a településszerkezeti tervben is rögzítették, ezzel tehermentesítve a Könyves Kálmán körút forgalmát.

A tárgyi fejlesztés elsődleges célja tehát egy új közlekedéshálózati elem kiépítése, melynek elsődleges szerepe a tervezett végpontok (az **52 és az 541 sz. másodrendű főutak**) **közötti forgalmi kapcsolat megteremtése**, ezáltal a szomszédos gyűrű irányú útvonalak tehermentesítése.

Az 52 sz. főút és 541 sz. főutakat összekötő út nyomvonala Kecskemét DNy-i részén, jellemzően belterületen, de annak határa közelében, illetve utolsó szakaszán külterületi részen vezet. Az út 2×1 sávós, süllyesztett szegélyek közötti gyűjtőútként létesül. A főúttal párhuzamosan gyalog- és kerékpárutat alakítanak ki. A kerékpárút bekötésre kerül az 52 sz. főút meglévő kerékpárútjába, valamint az 541. és 54 sz. főutak csomópontjában meglévő kerékpárút hálózatba.

Az út a 2×1 sávós, süllyesztett szegélyek közötti gyűjtőútként létesül, a főúttal párhuzamosan gyalog- és kerékpárút kerül kialakításra. A kerékpárút bekötésre kerül az 52 sz. meglévő kerékpárútjába, valamint az 541. és 54 sz. főutak csomópontjában meglévő kerékpárút hálózatba. 7,00 m széles burkolattal rendelkező út kiemelt szegélyekkel épül, mögötte egy 3,62 m széles zöld vágány sáv létesül. A zöld sávon kívül jobb oldalon egy 1,50 m széles gyalogjárda kerül megépítésre, mely rézsúval csatlakozik a meglévő terephez. Bal oldalon a zöld sáv mögött egy gyalog- és kerékpárút létesül külső oldalán szintén füvesített padkával és rézsúval.

Az 52 sz. főút és 541 sz. főutakat összekötő út nyomvonalát **a településrendezési eszközök nem tartalmazzák teljes mértékben, illetve az útépitési tervek pontosították a kiszabályozott útterületet**. A beruházás megvalósítása a következő beavatkozásokat jelenti:

- 52 sz. főút és 541 sz. főutakat összekötő út tervezett **szabályozási szélességének kb. 22-31 méterre történő kiszabályozása**
- meglévő **körforgalmak kisebb terület-korrekciója**
- **szabályozási környezet felülvizsgálata**

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

A tervezett építési terület több helyen a közlekedési területen belül halad, a kiszabályozottal megegyező a szabályozási szélesség. Ebben az esetben nincs szükség a szabályozási terv és a szerkezeti terv módosítására.

Több helyen **a tervezett nyomvonal a közlekedési területen belül halad, azaz nem egyezik a szabályozási szélesség** a tervezett útszélességgel, mert a tervezett nyomvonal keskenyebb, ezáltal a közlekedési területbe sorolt területekre már nincs szükség. Ezen területek visszasorolásra kerülhetnek a szomszédos övezetbe vagy építési övezetbe. A szabályozási terv készítésekor vizsgálandó, hogy a kiszabályozott közúti közlekedési övezet visszasorolása helyett annak megtartása

szolgálja-e a közérdeket, azaz a korábban tervezett, most feleslegesnek tűnő területsáv hasznosítható-e közcélra (pl.: kerékpáros- vagy gyalogos pihenő, közterületi zöldsáv, parkoló, stb.). Amennyiben közcélú hasznosításra alkalmas vagy célszerű, úgy a közúti közlekedési övezet tervezett szabályozási szélessége történő csökkentése nem javasolt.

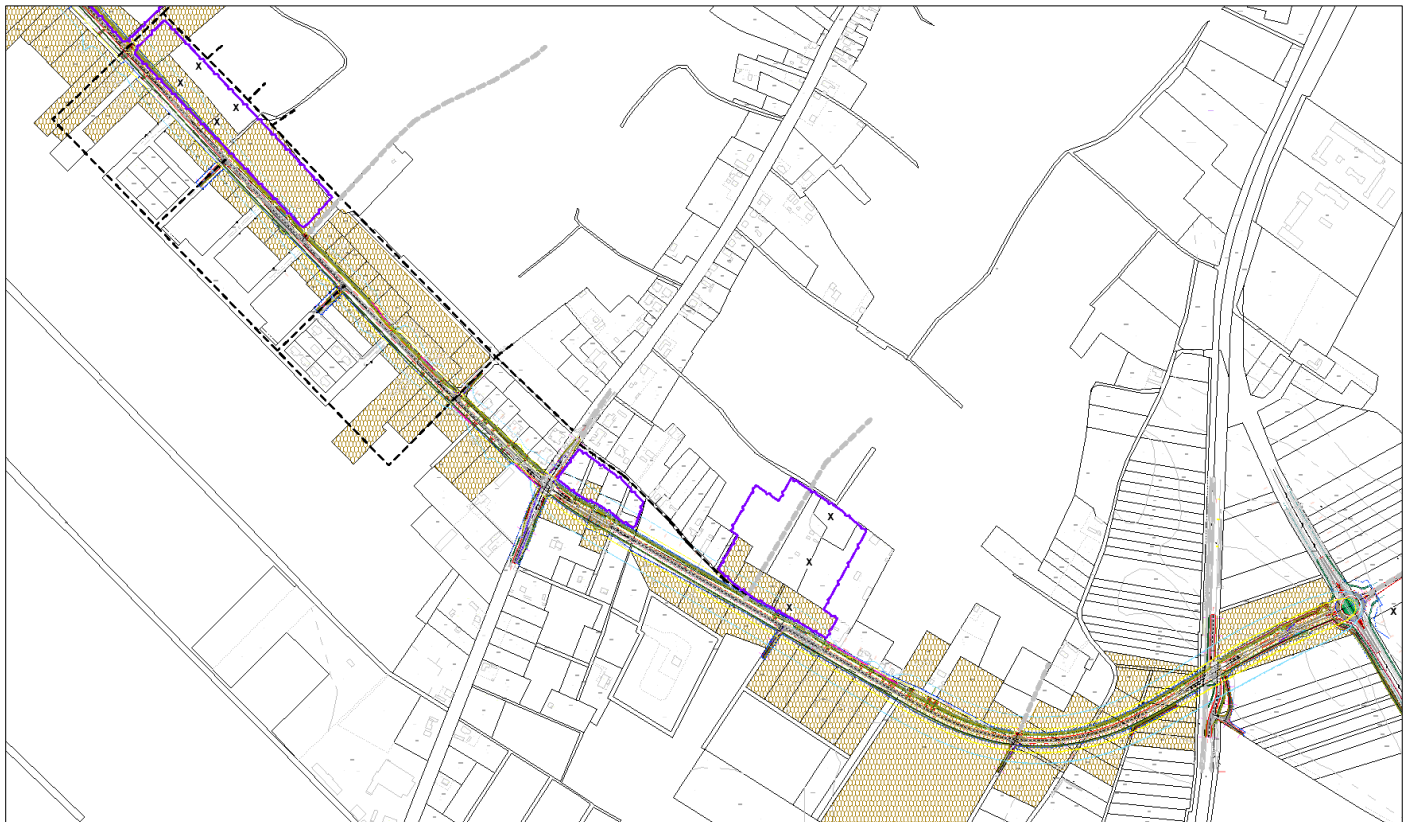
Vannak szakaszok, ahol **a tervezett nyomvonal eltér a közúti közlekedési övezet szabályozási vonalától**, mert a tervezett nyomvonal szélesebb és új területek igénybevételére van szükség. Ebben az esetben a tervezett kisajátítási vonalig a közúti közlekedési övezetet ki kell bővíteni, új szabályozási vonalat kell ábrázolni a kisajátítási vonallal egyezően.

A **megszűnő útsatlakozások** kiváltására, illetve a tervezet lakóutcák pótlására, a meglévő vagy kialakítandó telkek feltárására megoldást kell találni a szabályozási környezet kialakítása során, további szabályozása a HÉSZ feladata lesz. Az új kiszolgáló utak és átalakuló tömbök esetében több helyen **telekcsoport újraosztásra** tesz javaslatot a tanulmányterv. Az új összekötő út számára igénybe venni szükséges telkek, telekrészek építési joggal rendelkeznek. Az igénybevétellel érintett területre **változtatási tilalom** elrendelése javasolt értékteremtő beruházás megakadályozása céljából.

A javaslatok az alábbi térképen láthatók:



52. sz. főúttól Green lakóparkig tartó szakasz

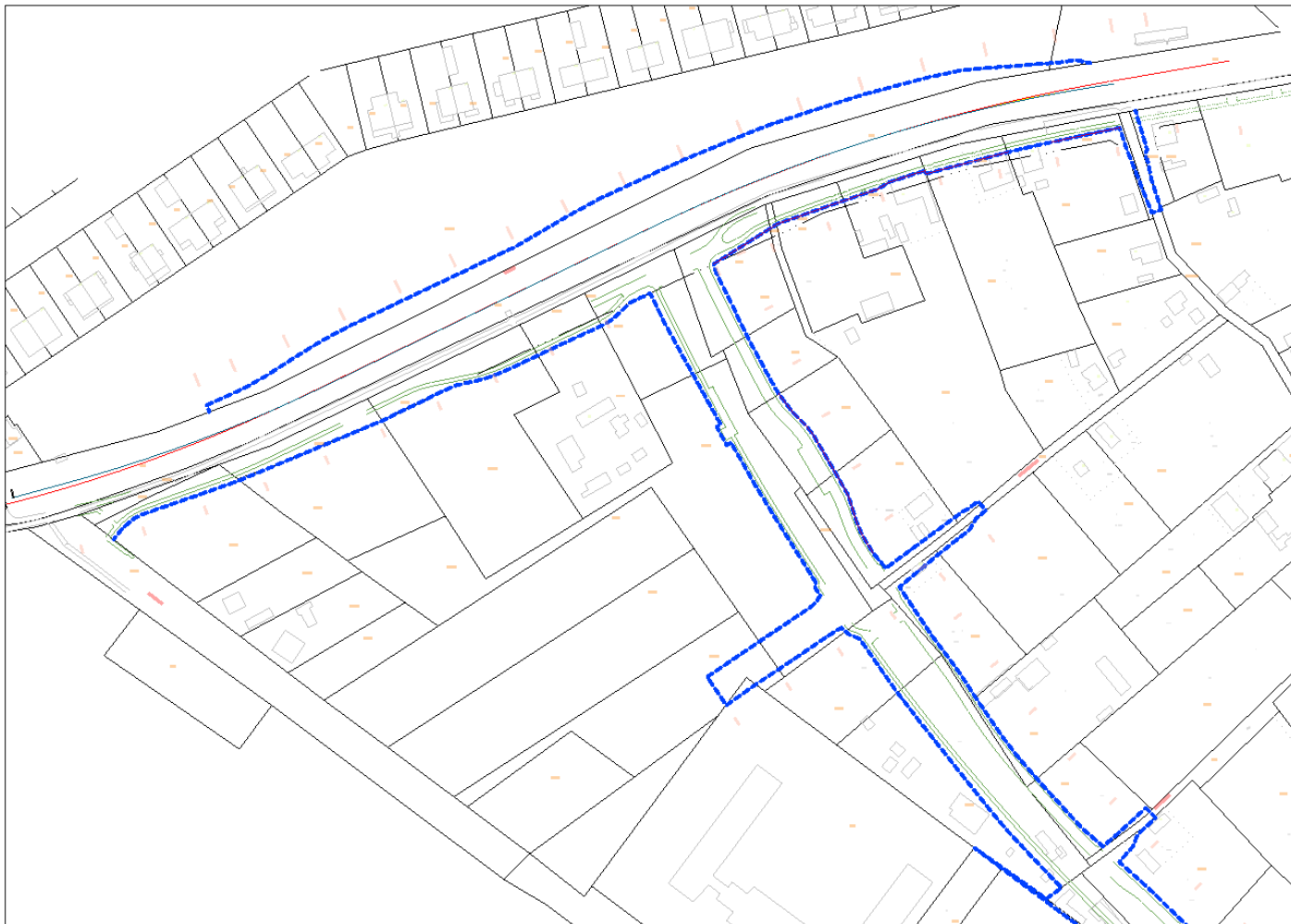


Greena lakóparktól 541 sz. főútig tartó szakasz

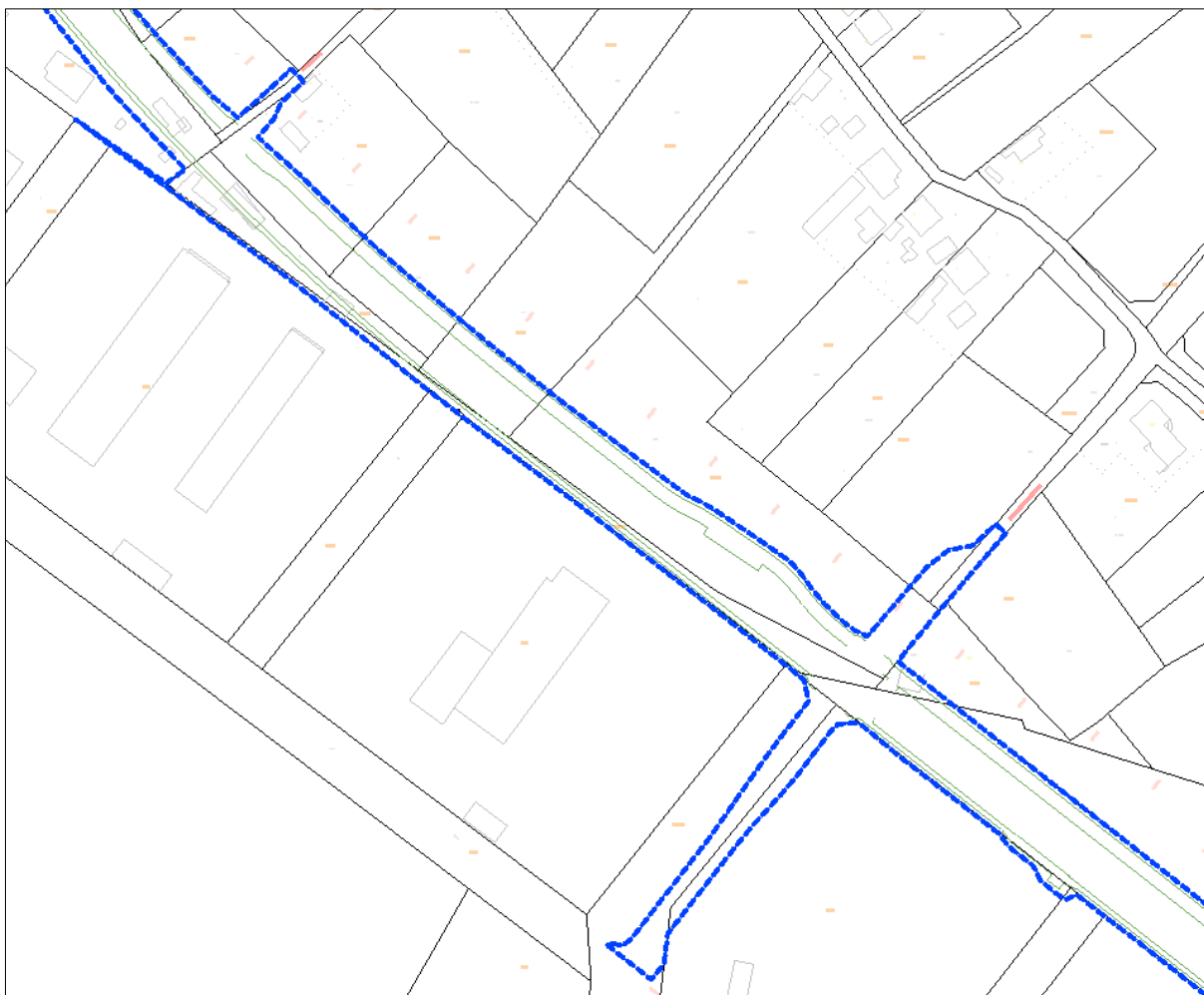
- JAVASOLT ÚJ SZABÁLYOZÁSI VONAL
- JAVASOLT KISZOLGÁLÓ ÚT HÁLÓZAT
- JAVASOLT GYŰJTŐÚT HÁLÓZAT
- X MEGSZÜNTETÉSRE JAVASOLT ÚTSZAKASZ
- ZÖLDTERÜLET SZÁMÁRA ALKALMAS TERÜLET
- VÁLTOZTATÁSI TILALOM ELRENDELÉSÉRE JAVASOLT TERÜLET
- TELEKALKÍTÁSI KÖTELEZETTSÉG MEGÁLLAPÍTÁSÁRA JAVASOLT TERÜLET

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

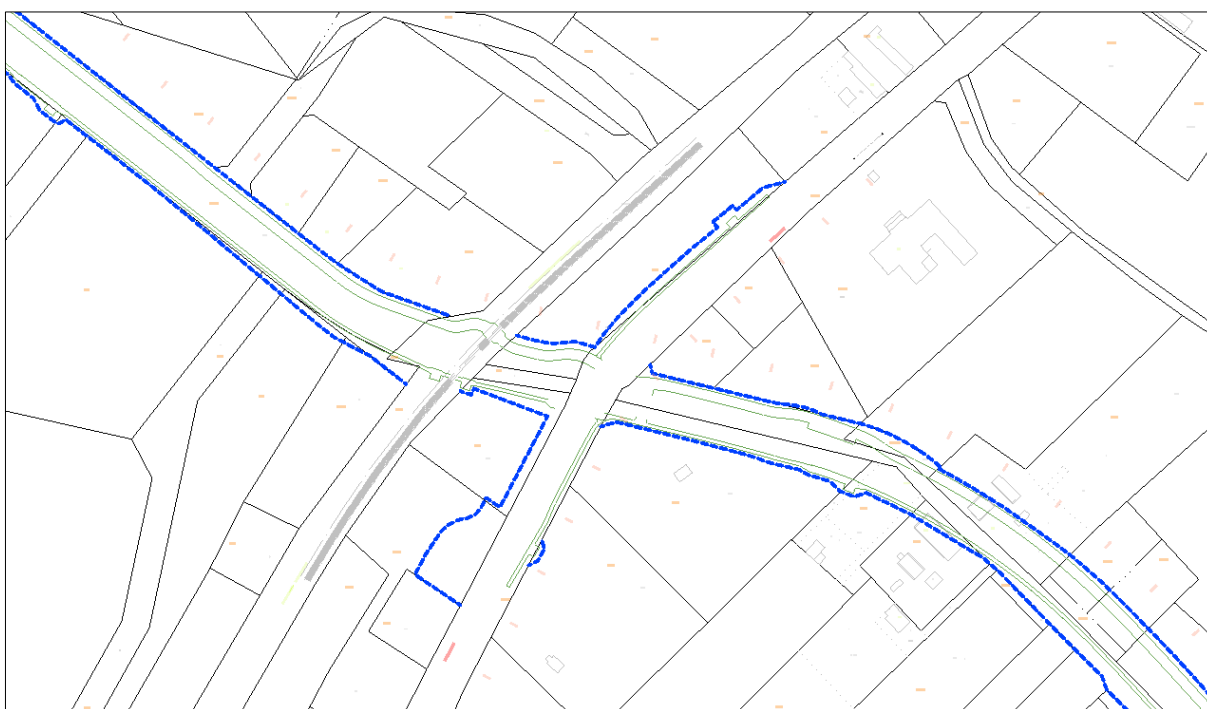
A tervezett kisajátítási vonal helye (kék szaggatott vonal)



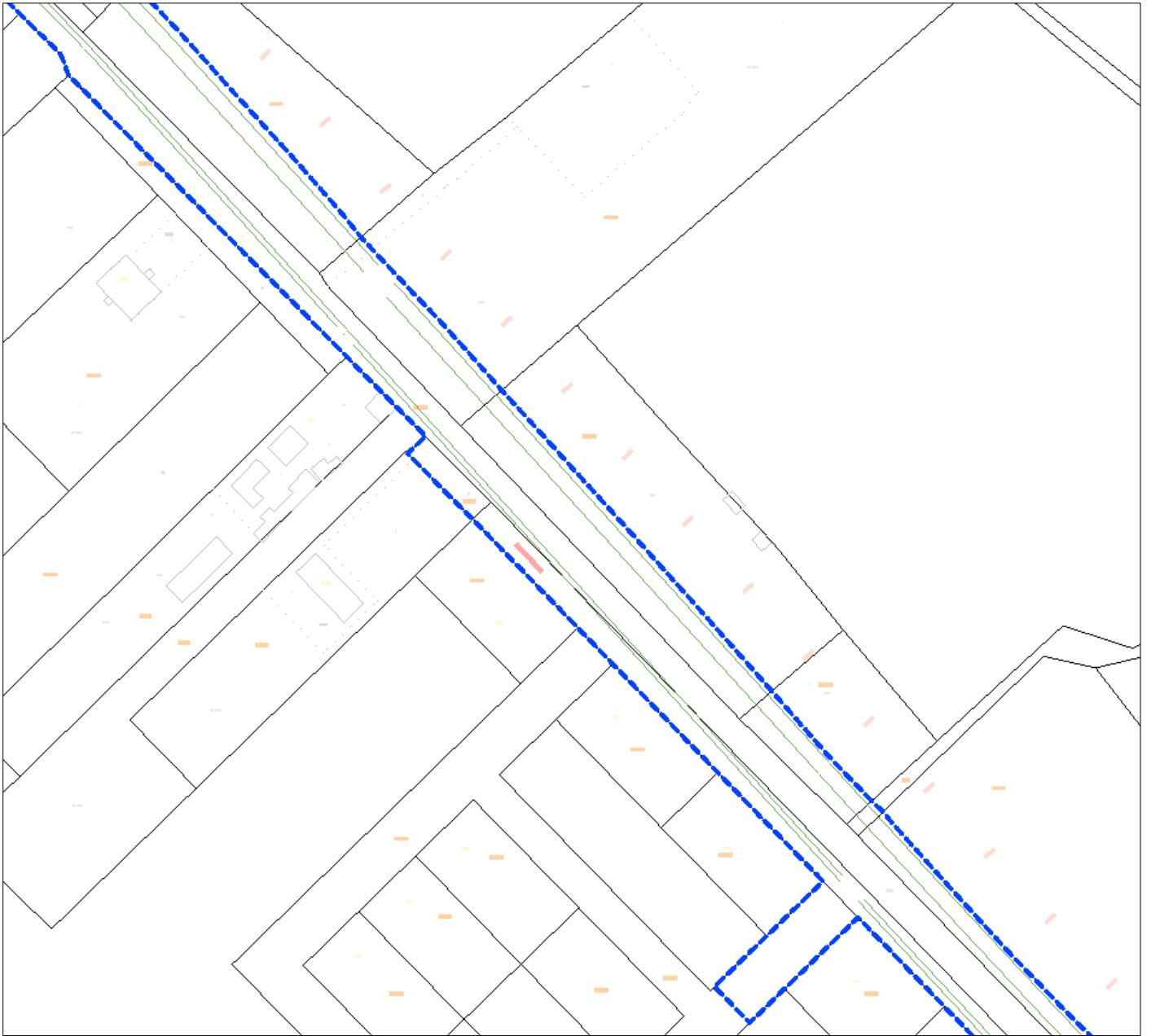
0+000 - 0+300 km szelvények között, csatlakozás az 52 sz. főúthoz, Vályogvető utca és a 0999 hrsz (névtelen) út keresztezése



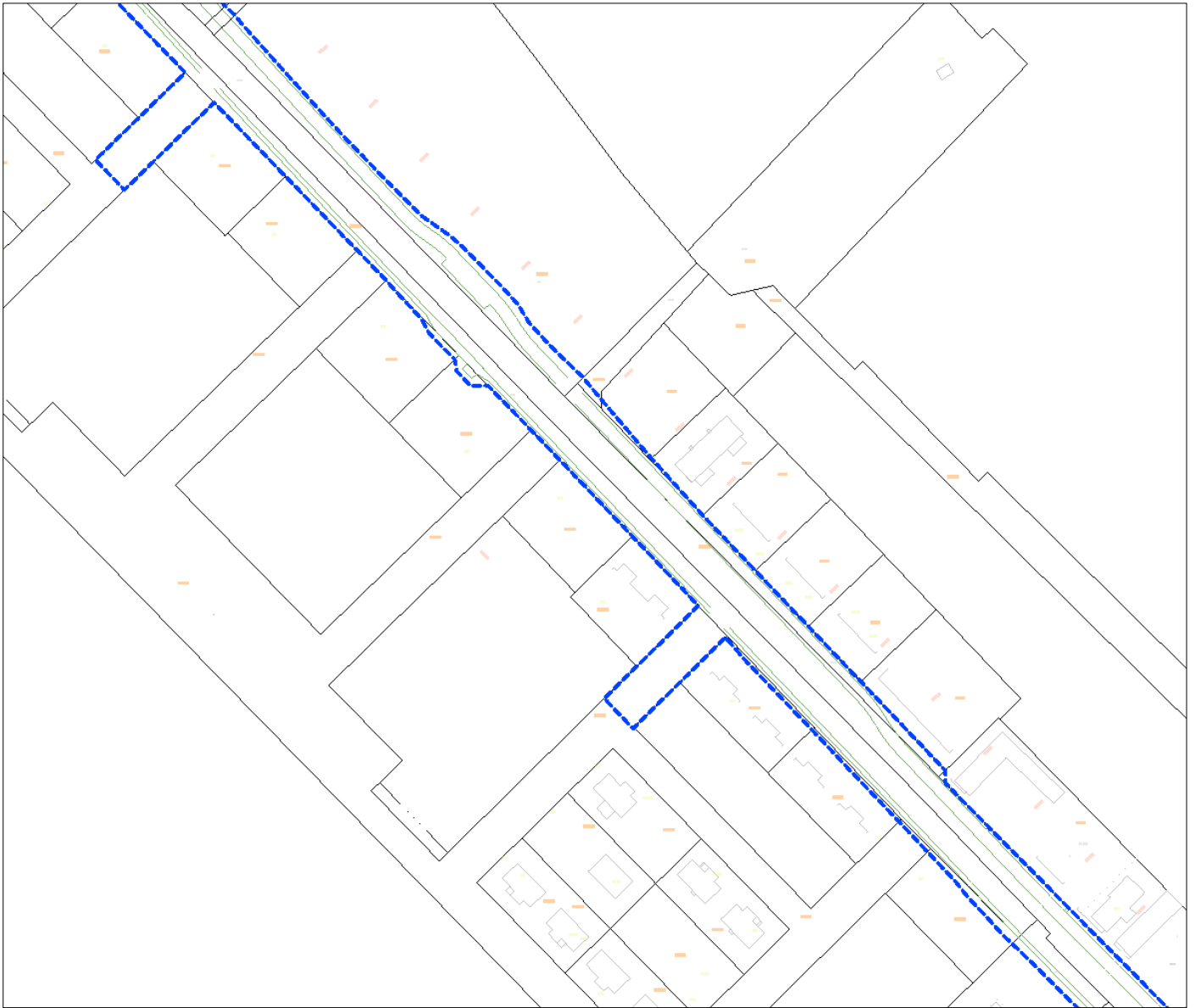
0+300,00 - 0+675,00 km szelvények között, a Homokbányát bekötő út keresztezése



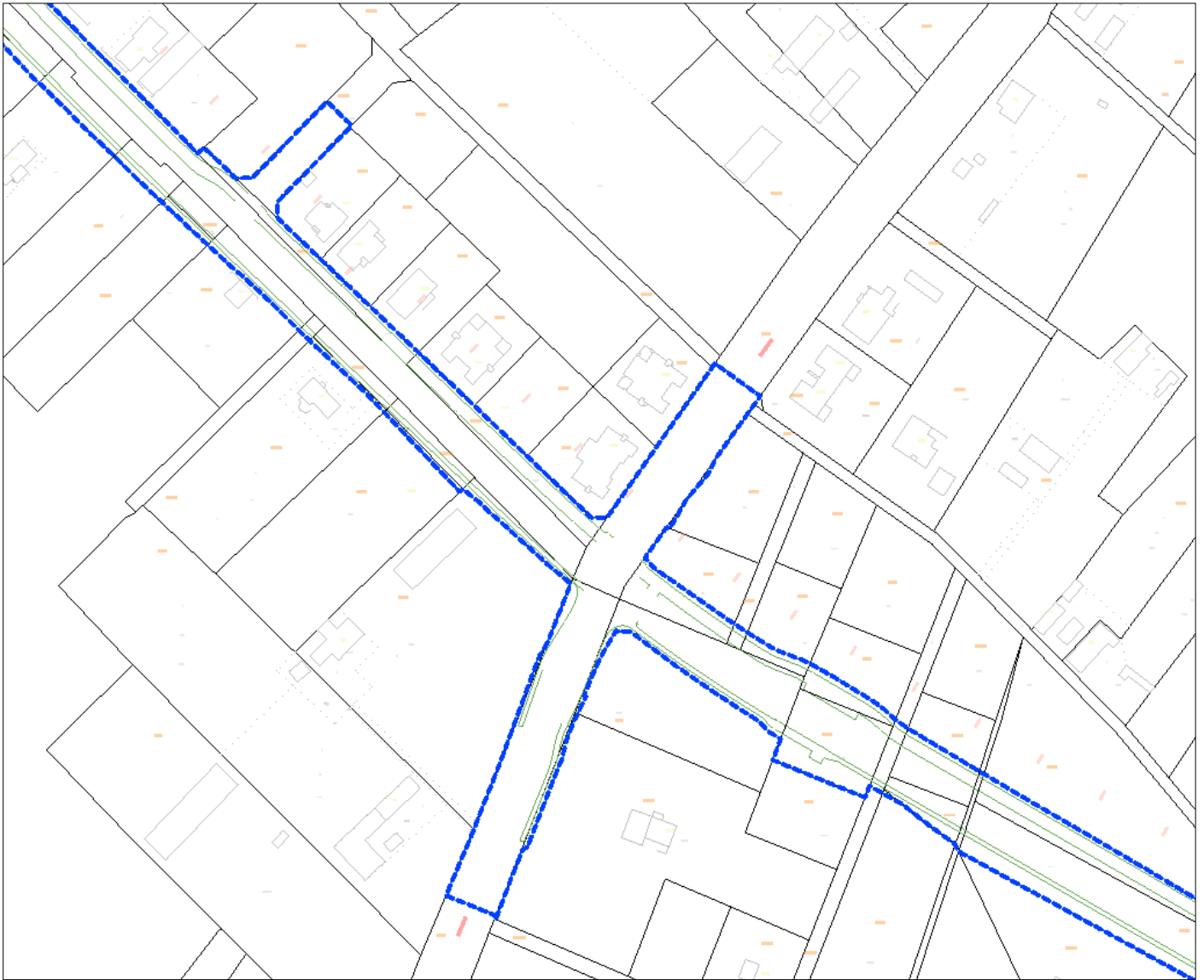
0+675,00 - 1+200,00 km szelvények között, Korhánkői út keresztezésével



1+200 - 1+550 km szelvények között



1+550 – 1+900 km szelvények között



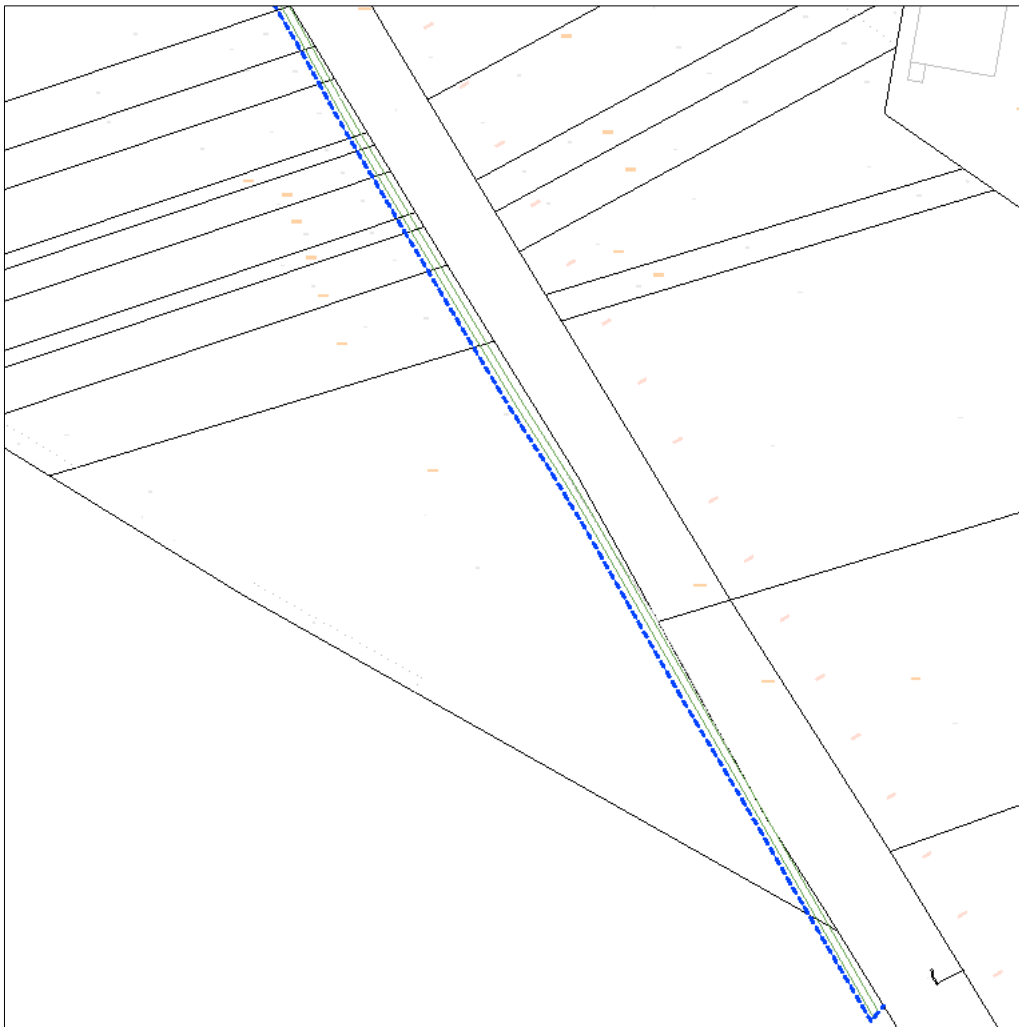
1+900 - 2+400 km szelvények között, a Kiskőrösi út keresztezésével



2+400 - 2+950 km szelvények között



*2+950 - 3+450 km szelvények között, Halasi út keresztezésével, az 541 sz. főút csatlakozása, 541 sz. főút melletti kerékpárút a
3+000 – 3+200 km. szelvények között*



541 sz. főút melletti kerékpárút 3+200 - 3+525 km szelvények között

A szabályozási környezet kidolgozása során - az útépitési engedélyezési majd kivitelezési tervek készítéséből, egyeztetéséből eredően - **kisebbségi 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 közúti közlekedési-, lakó-, vegyes-, erdő-, zöld- és mezőgazdasági területek lehatárolása;**
- a **szabályozási terven** az 52 sz. főút és 541 sz. főutakat összekötő, új nyomvonalon vezetett út tervezése útépitési engedélyezési terve alapján **kiszabályozásra kerül az új szabályozási vonal**, valamint **módosítandók** a területfelhasználási kategóriáknak megfelelően **az övezeti, építési 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 állapota nem romlik, új környezeti probléma nem merül fel. A tervezett út forgalmától eredő zajterhelés a közvetlen hatásterületen található védendő területen a legközelebbi lakóépületek környezetében határérték túllépést okoz, ezért **zajvédelmi intézkedés szükséges**, melyek a következők:

- **Sebességcsökkentés + zajcsökkentett burkolatok alkalmazása** (csendes aszfalt). Zajterhelés csökkentése érdekében a tervezett úton a Korhánkőzi utca és a Kiskőrösi út közötti útszakaszon az éjszakai időszakban (22:00 – 06:00) szükséges a 40 km/h bevezetése, valamint a csendes aszfalt alkalmazása.
- **Zajárnyékoló kerítések létesítése** a telekhatárra, illetve a kisajátítási határra, a kapubejáróknál elhúzható kapuval a bejutás miatt.

