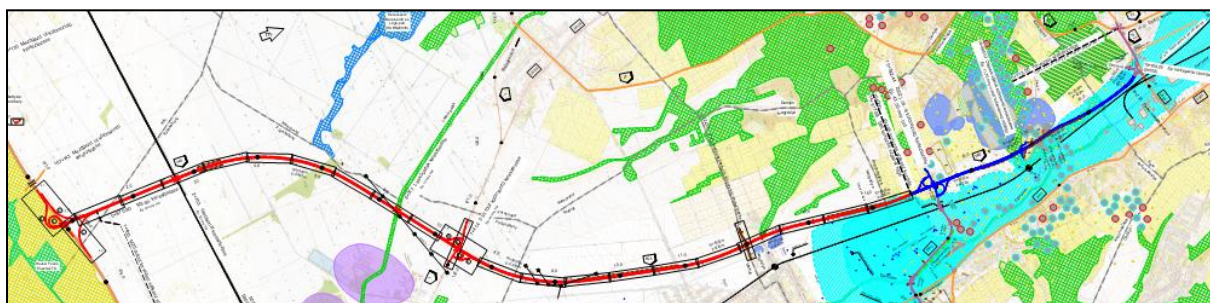


FÜZESABONY

VÁROS



TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK MÓDOSÍTÁSA az M25 sz. gyorsforgalmi út építési területére



ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK *[elfogadva a 141/2016. (XII. 22.) Kt. határozattal és a 24/2016. (XII. 22.) önk. rendelettel]*

MEGBÍZÓ:

Füzesabony Város Önkormányzata
3390 Füzesabony, Rákóczi F. út. 48.

FELELŐS TERVEZŐ:

Fercsák Ágnes
településmérnök
TT-20-0277

2016. december

Munkaszám: 16/2015.

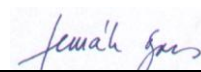
Készítette:



Zala Urbanistica
Terület- és településfejlesztő Kft.
8945 Bak, Rákóczi F. u. 4.
Adószám: 24158293-1-20
tel.: 06-30/217-6141

Közreműködő tervezők:

Településtervezés:



Fercsák Agnes
településmérnök
TT-20-0277

Közlekedés és vízi közmű:



Tüske Zsolt
építőmérnök
Tkö és VZ-TEL 20-0067

Tartalomjegyzék

1	BEVEZETÉS, ELŐZMÉNYEK	5
2	HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ	5
2.1	Településhálózati összefüggések, a település helye a településhálózatban, térségi kapcsolatok.....	5
2.2	A területfejlesztési dokumentumokkal (Országos Területfejlesztési Konceptióval és a területileg releváns megyei, valamint térségi területfejlesztési koncepciókkal és programokkal) való összefüggések vizsgálata	6
2.3	A tervezési munka rövid összefoglalása	7
2.4	A területrendezési tervekkel való összefüggések vizsgálata	7
2.4.1	2003. évi XXVI. tv. az országos Területrendezési Tervről (továbbiakban: OTTrT)	7
2.4.2	Heves Megye Közgyűlése 15/2005. (IV. 29.) sz. rendelete Heves Megye Területrendezési Tervéről (továbbiakban: HmTrT).....	10
2.5	A szomszédos települések hatályos településszerkezeti terveinek – az adott település fejlesztését befolyásoló – vonatkozó megállapításai	14
2.6	Hatályos településfejlesztési döntések bemutatása	14
2.6.1	A hatályos fejlesztési koncepció, integrált településfejlesztési stratégia vonatkozó megállapításai.....	14
2.6.2	Hatályos településfejlesztési és településrendezési szerződések.....	15
2.7	A település településrendezési tervi előzményeinek vizsgálata	16
2.7.1	A hatályban lévő településrendezési eszközök	16
2.7.2	A hatályos településszerkezeti terv megállapításai, megvalósult elemek	16
2.8	A település társadalma, A település humán infrastruktúrája, A település gazdasága, Az önkormányzat gazdálkodása, a településfejlesztés eszköz- és intézményrendszere, Településüzemeltetési szolgáltatások	16
2.9	A táji és természeti adottságok vizsgálata	17
2.9.1	Természeti adottságok	17
2.9.2	Tájhasználat, tájszerkezet.....	18
2.9.3	Védett, védendő táji-, természeti értékek, területek.....	18
2.9.4	Tájhasználati konfliktusok és problémák értékelése	18
2.10	Zöldfelületi rendszer vizsgálata	18
2.10.1	A települési zöldfelületi rendszer elemei	18
2.10.2	A zöldfelületi rendszer konfliktusai és problémái	18
2.11	Az épített környezet vizsgálata.....	19
2.11.1	Területfelhasználás vizsgálata.....	19
2.11.2	A telekstruktúra vizsgálata	19
2.11.3	Önkormányzati tulajdon kataszter	19
2.11.4	Az épületállomány és a környezet geodéziai felmérése	19
2.11.5	Az építmények vizsgálata, Az épített környezet értékei	19
2.12	Közlekedés	19
2.12.1	Hálózatok és hálózati kapcsolatok, Közúti közlekedés	19
2.12.2	Közösségi közlekedés	19
2.12.3	Kerékpáros és gyalogos közlekedés	19

2.12.4	Parkolás.....	19
2.13	Közművesítés.....	20
2.14	Környezetvédelem (és településüzemeltetés).....	20
2.14.1	Talaj és a felszín alatti vizek	20
2.14.2	Felszíni víz.....	20
2.14.3	Levegőtisztaság és védelme	20
2.14.4	Zaj- és rezgésterhelés.....	20
2.15	Katasztrófavédelem (területfelhasználást, beépítést, befolyásoló vagy korlátozó tényezők) 21	
2.15.1	Építésföldtani korlátok	21
2.16	Ásványi nyersanyag lelőhely	21
2.17	Városi klíma.....	21
3	HELYZETELEMZŐ MUNKARÉSZ	21
3.1	A vizsgált tényezők elemzése, egymásra hatásuk összevetése.....	21
4	HELYZETÉRTÉKELŐ MUNKARÉSZ	21
4.1	A helyzetelemzés eredményeinek értékelése, szintézis	21
4.1.1	A település és környezetének fejlesztését befolyásoló külső és belső tényezők összefoglaló értékelése	21
4.1.2	A településfejlesztés és -rendezés kapcsolata.....	22
5	JAVASLATOK	22
5.1	Környezetalakítás terve	22
5.1.1	Településrendezési javaslatok	22
5.1.2	A változással érintett területek összefoglalója és összefüggései	22
5.2	Szakági javaslatok	23
5.2.1	Tájrendezési javaslatok	23
5.2.2	Zöldfelületi rendszer fejlesztése.....	24
5.2.3	Közlekedési javaslatok.....	24
5.2.4	Közművesítési javaslatok	26
5.3	Szabályozási koncepció.....	28

1 BEVEZETÉS, ELŐZMÉNYEK

2015. évben elkészült a 251 sz. főút és ahhoz kapcsolódóan a 2502 j. ök. út építési területére vonatkozó településrendezési eszközök módosítása. A rendezési terv módosítás 2015. nyarán hatályba lépett.

2015. novemberében az Országgyűlés elé került az egyes közúti és vasúti közlekedéssel, valamint fogyasztóvédelemmel összefüggő törvények módosításáról szóló T/7401. számú törvényjavaslat. A javaslat szerint változik a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény, mely tartalmazni fogja az M25 autópályát (M3 – Füzesabony – Eger (új út építése, kapacitásbővítés)). Továbbá az M25 autópályát nagytávú úttípusaként autópálya van megjelölve.

Az M25 sz. gyorsforgalmi út megépítése a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény hatálya alá tartozik, nevesítve a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. tv. 1. számú mellékletének 17. pontjában szerepel. A jogszabályok alapján az út nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy. Ezen kritérium alapján az egyeztetési és elfogadási eljárást a 314/2012. (XI. 8.) Kormányrendelet 32. § (6) a) pontja szerint tárgyalásos formában folytatjuk le oly módon, hogy az előzetes tájékoztatási szakaszt is lefolytatjuk.

A 2015. évi 251 és 2502 utak projektje keretében tervezett közutak engedélyeztetéséhez elkészült a Megvalósíthatósági tanulmány, a Részletes környezeti hatástanulmány, és a részletes környezeti hatásvizsgálat felszín alatti vizekre vonatkozóan. Az utak rendelkeznek környezetvédelmi engedéllyel (2015. február 06., ügyiratszám: 410-9/2015.). A dokumentumokat jelen tervezési munka során felhasználtuk.

Füzesabony város önkormányzata Hoór Kálmánt bízta meg a 1997. évi LXXVIII. tv. (Étv.) 6/A. § (3) bekezdés szerinti települési főépítési közreműködési feladatok ellátására.

A dokumentációt a 314/2012. (XI. 8.) Korm. r. 45. § (2) b) pontjának lehetőségével élve az OTÉK jelenleg érvényes tartalmi követelményének és a Korm. rend. jelmagyarázatának alkalmazásával készítjük.

Az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I. 11.) Korm. rend. 3. §-a értelmében az önkormányzat megállapította, hogy a terv a környezeti vizsgálat szükségességének eseti eldöntése kötelezettek körébe tartozik. Az előzetes tájékoztatási szakaszban a környezetvédelemért felelős szervek véleményt alkottak arról, hogy szükségesnek ítélik-e a környezeti értékelés elkészítését. A nyilatkozatok alapján a környezeti értékelés elkészítésére nincs szükség, amit az önkormányzat a .../2016. (...) sz. Kt. határozatával eldöntött.

Az M25 gyorsforgalmi út nyomvonalára elkészült az előzetes régészeti dokumentáció. A nyomvonalon ismert régészeti lelőhely nem található, ezért örökségvédelmi hatástanulmány készítése nem indokolt.

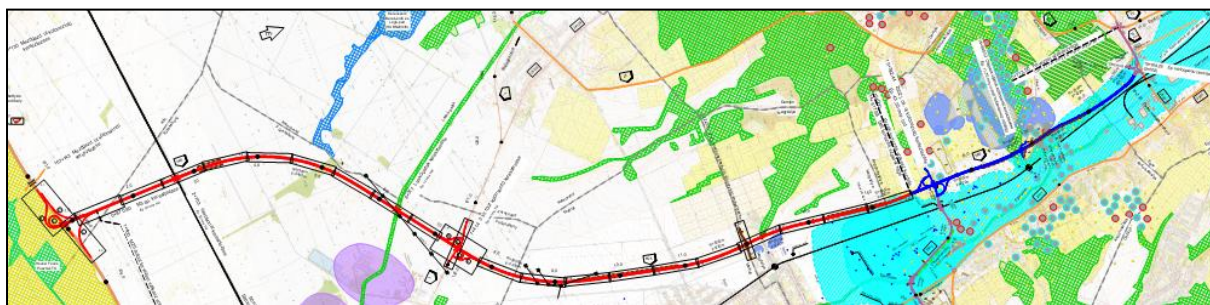
Tervezési alaptérképként a földhivatal által rendelkezésre bocsátott, a tervezett M25 út közvetlen környezetében lévő telkekre vonatkozóan frissített digitális állományú alaptérképeket használtuk.

2 HELYZETFELTÁRO MUNKARÉSZ

2.1 Településhálózati összefüggések, a település helye a településhálózatban, térségi kapcsolatok

A tervezett M25 sz. autópályát az Észak-Magyarországi régióban, Heves megyében lesz megtalálható. Dél-észak irányultságú, Füzesabony és Eger között biztosít közvetlen kapcsolatot az M3 autópálya és a

25 sz. főutak között. Olyan hálózati elem, mely a V. sz. Helsinki folyosóval teremt kapcsolatot. A tervezett út 4 község és 2 város közigazgatási területét érinti, délről északra haladva: Kált, Füzesabonyt, Maklárt, Nagytályát, Andornaktályát és Eger.



Áttekintő térkép

2.2 A területfejlesztési dokumentumokkal (Országos Területfejlesztési Kon koncepcióval és a területileg releváns megyei, valamint térségi területfejlesztési koncepciókkal és programokkal) való összefüggések vizsgálata

• **Az Országgyűlés 1/2014. (I. 3.) OGY határozata a Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepcióról**

„3.2.1.13 Közlekedéspolitika

A közlekedési infrastruktúra fejlődése elérhetőbbé teszi a munkahelyeket és az oktatási szolgáltatásokat, javítja a munkaerő mobilitását, hozzájárul a foglalkoztatás bővítéséhez. A közlekedési hálózat fejlesztése megteremti a lehetőséget annak, hogy a területi fejlődésbeli különbségek belátható időn belül jelentősen mérséklődjenek. A mobilizáció mennyiségi növekedése mellett az elvárások differenciáltabbak lettek, általában nő a kényelem, a biztonság, a gyorsaság iránti igény.

Fontos társadalmi problémát jelent továbbá az úthálózat helyenként és időszakonként tapasztalható telítettsége, zsúfoltsága, illetve több település esetében az elkerülő útszakaszok hiánya, az alsóbbrendű úthálózat minőségromlása.

Fejlesztéspolitikai feladatok

- Térségi jelentőségi mellékúthálózatok fejlesztése.

Területi prioritások

- Megyei, térségi szinten legfontosabb a megyeszékhelyek, illetve mikrotérségi központok elérhetőségének javítása, a szükséges elkerülő és tehermentesítő utak megépítése.”

• **Heves Megye Területfejlesztési koncepciója (2014-2020)**

„1. stratégiai cél: Hatvan – Gyöngyös – Eger „gazdasági tengely” erősítése

A Hatvan – Gyöngyös – Eger „gazdasági tengely” mai térségi és gazdasági helyzetének fenntartásához, megerősítéséhez elengedhetetlen a közlekedési infrastruktúra összehangolt fejlesztése. A közlekedésfejlesztés terén szükséges az elérhetőség, a fenntartható közlekedés, az eszközállomány, valamint a logisztika összehangolt fejlesztése. A tengelyhez tartozó városok gazdaságélénkítésének alapja az elérhetőség javítása, így még a hiányzó gyorsforgalmi úthálózati kapcsolatok (Eger – Füzesabony közötti M25-ös út) szakaszos – 251. számú Maklár – Andornaktálya elkerülő út 10 km-es, valamint a 2501-es összekötő út 2,5 km-es hosszban történő –fejlesztése, kiépítése mellett biztosítani kell a megyén belüli észak-déli irányú közlekedési kapcsolatok erősítését, a szomszédos megyék gazdasági térségeinek jobb megközelíthetőségét, valamint fejlesztési forrásokat kell koncentrálni a leromlott állapotú és gyorsan értékét veszítő országos úthálózathoz tartozó szakaszok felújítására.

2.3 A tervezési munka rövid összefoglalása

A tervezési munka tárgya az M25 sz. gyorsforgalmi út építési területének beillesztése a településrendezési eszközökbe. A településszerkezeti terv módosítására is szükség van, ugyanis a gyorsforgalmi út építési területe a korábban tervezett nyomvonalától eltér. A jelenleg hatályos tervekről töröljük és a művelési ágaknak megfelelő területfelhasználásba soroljuk az érintet telekrészeket.

2.4 A területrendezési tervekkel való összefüggések vizsgálata

2.4.1 2003. évi XXVI. tv. az országos Területrendezési Tervről (továbbiakban: OTrT)

- OTrT 7. § - Erdők: A tervezési terület érint nyilvántartott erdőt. Az Országos Erdőállomány Adattár szerinti erdőket az alábbi térkép mutatja be:



A hatályos településrendezési eszközökben az Adattár által nyilvántartott erdőkhöz képest nagyobb területen van erdő területfelhasználás jelölve, a nyilvántartott erőket is beleértve.

Jelen módosítás során a hatályos településszerkezeti tervet vettük alapul, az ott ábrázolt erdőterületeket átemeltük, s kiterjedésüket módosítottuk az út új építési területének megfelelően. Változás az erdő területfelhasználás esetében a következők szerint alakul:

Az Országos Erdőállomány Adattár szerint nyilvántartott erdő nagysága:	ha
Elsődleges rendeltetés szerint:	
Védelmi	ha
Gazdasági	ha
Közjóléti	ha
A hatályos településszerkezeti terv által kijelölt erdő területfelhasználás nagysága:	ha
A nyilvántartott és a hatályos településszerkezeti terven jelölt erdők aránya:	%
Jelen módosítás során az erdő területfelhasználás változása:	-2,59 ha-ral csökken
A változást követően keletkező erdőterület aránya a nyilvántartott erdőkhöz	%

képest:	
---------	--

Az erdőterületek nagysága csekély mértékben, határértéken belül csökken. Az OTrT 7. § előírásának

- OTrT 8. § - Borvidék:
Gyümölcs Termőhely Kataszter:
- OTrT 9., 10. § - Infrastruktúra hálózat: Az M25 sz. gyorsforgalmi út az OTrT 1/1 számú melléklet 1. táblázat 11. sorában szerepel:

11.	M25:	Füzesabony térsége (M3) – Eger
-----	------	--------------------------------

Az Ország Szerkezeti Tervén látható az M25 sz. gyorsforgalmi út nyomvonala, ami eltér a tervezett nyomvontól, de annak közelében halad. Az OTrT 9. § (7) és a 10. § (2) bekezdés előírásainak a nyomvonal eleget tesz, ugyanis a szomszédos települések határán folyamatos a kapcsolódási lehetőség, továbbá a megjelölt település (Füzesabony térsége) területét vagy annak 10 km-es körzetét érinti a nyomvonal. Az OTrT előírásainak MEGFELEL.

- OTrT 11. § - Bánya: A tervezési területre nem releváns.
- OTrT 12. § - Térségi övezetek: Alább részletezve.



Az Ország Szerkezeti Terve

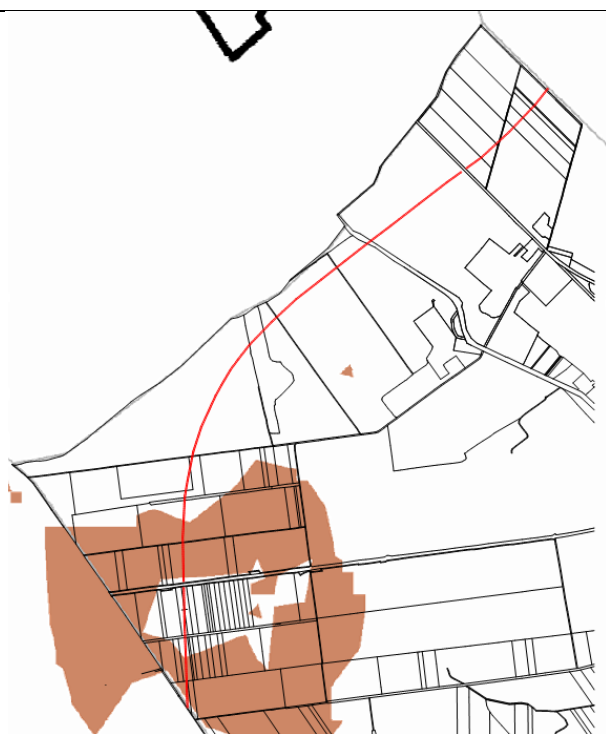
Mezőgazdasági térség

Figyelembe veendő előírások:


OTrT műszaki infrastruktúra hálózatokra vonatkozó előírásai;

Megfeleltetés:

Feljebb részletezve.



Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete

 Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete

Figyelembe veendő előírás:

OTrT 13/A. § (1) Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezetében beépítésre szánt terület csak kivételesen, egyéb lehetőség hiányában területrendezési hatósági eljárás alapján jelölhető ki.

(2) Az övezetben külszíni bányatelket megállapítani és bányászati tevékenységet engedélyezni a bányászati szempontból kivett helyekre vonatkozó szabályok szerint lehet.


Megfeleltetés:

Új beépítésre szánt terület nem lesz kijelölve, bányászati tevékenység nincs, és nem tervezett a tervezési területen.

A Földhivatali Főosztály nyilatkozata alapján a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházás esetén az átlagosnál jobb minőségű termőföld végleges más célú hasznosítása is engedélyezhető, amennyiben annak más nyomvonala nem lehetséges.



Jó termőhelyi adottságú szántóterület övezet

 Jó termőhelyi adottságú szántóterület övezete

Figyelembe veendő előírás:


OTrT 13/B. § A településrendezési eszközökben a jó termőhelyi adottságú szántóterület övezetét a mezőgazdasági terület területfelhasználási egység kijelölésénél figyelembe kell venni.

Megfeleltetés:

Új mezőgazdasági terület kijelölése azokon a telkeken ill. telekrészekben tervezett jelen módosítás keretében, ahol a korábbi közlekedési terület nagysága csökken. A feleslegessé vált telkek ill. telekrészek területfelhasználását a művelési ágaknak megfelelően mezőgazdasági (szántó vagy rét, legelő) területfelhasználásba soroltuk. Adatszolgáltatást nem kaptunk.



Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezete

 Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezete

Figyelembe veendő előírás:

OTrT 14. § (1) Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezetében új beépítésre szánt terület nem jelölhető ki.

(2) Az övezetben külszíni bányatelket megállapítani és bányászati tevékenységet engedélyezni a bányászati szempontból kivett helyekre vonatkozó szabályok szerint lehet.


Megfeleltetés:

Az övezetben új beépítésre szánt terület nem lesz kijelölve, bányatelek és bányászati tevékenység végzése nem tervezett.

Adatszolgáltatást nem kaptunk, az OTrT övezetébe tartozó telkeket erdő területfelhasználásba soroltuk.



Országos vízminőség-védelmi terület övezete

 Országos vízminőség-védelmi terület övezete

Figyelembe veendő előírás:

OTrT 15. § (2) Az övezetbe tartozó települések településrendezési eszközeinek készítése során ki kell jelölni a vízvédelemmel érintett területeket, és a helyi építési szabályzatban az építési övezetre vagy övezetre vonatkozó szabályokat kell megállapítani.

Megfeleltetés:

Adatszolgáltatásként nem kaptunk vízvédelmi terület lehatárolást.

A többi országos övezet nem érinti a tervezési területet.

2.4.2 Heves Megye Közgyűlése 15/2005. (IV. 29.) sz. rendelete Heves Megye Területrendezési Tervéről (továbbiakban: HmTrT)

A megyei övezetek közül csak azokat vizsgáltuk, amiket az OTrT átmenti rendelkezései szerint szükséges figyelembe venni:

OTrT 31/B. §
(...)

b) a megyei területrendezési tervben megállapított térségi területfelhasználási kategóriákon belül az e törvénynek az MTv.-vel megállapított 6. § (2) bekezdésének előírásait kell alkalmazni,

(...)

e) azokat az országos övezeteket, amelyeket a kiemelt térségi és megyei területrendezési terv alkalmaz, azonban az MTv. megszüntetett, a településrendezési eszközök készítésénél, módosításánál nem kell alkalmazni,

f) azokra az országos övezetekre, amelyeket a kiemelt térségi és megyei területrendezési terv alkalmaz, azonban a rá vonatkozó előírásokat az MTv. módosította, a településrendezési eszközök készítésénél, módosításánál e törvénynek az MTv.-vel megállapított övezeti előírásait kell alkalmazni,

g) azokat a kiemelt térségi és megyei övezeteket, amelyeket a kiemelt térségi és megyei területrendezési terv megállapít, azonban az MTv. megszüntetett, az i) pontban foglaltak kivételével a településrendezési eszközök készítésénél, módosításánál nem kell alkalmazni,

h) azokat a kiemelt térségi és megyei övezeteket, amelyeket a kiemelt térségi és megyei területrendezési terv megállapít, azonban a rá vonatkozó előírásokat az MTv. módosította, a j) pontban foglaltak figyelembevételével a településrendezési eszközök készítésénél, módosításánál e törvénynek az MTv.-vel megállapított övezeti előírásaival kell alkalmazni,

(...)

Az egyes övezetek lehatárolásánál figyelembe vettük az OTrT következő szabályát:

OTrT 31/A. §

(...)

l) azon új országos, kiemelt térségi és megyei övezeteket, amelyeket az MTv. állapított meg, azonban a kiemelt térségi és megyei területrendezési tervben még nem kerültek alkalmazásra, a településrendezési eszközök készítésénél, módosításánál e törvénynek az MTv.-vel megállapított 12/A. § (1) bekezdése és övezeti előírásai szerint kell lehatárolni és alkalmazni.



Térségi Szerkezeti terv

- Erdőgazdálkodási térség
- Mezőgazdasági térség

Figyelembe veendő előírások:

OTrT 6. § (2) a) az erdőgazdálkodási térséget legalább 75%-ban erdőterület területfelhasználási egységbe kell sorolni;

b) a mezőgazdasági térséget legalább 85%-ban mezőgazdasági terület, beépítésre szánt különleges honvédelmi terület, beépítésre nem szánt különleges honvédelmi terület vagy természetközeli terület területfelhasználási egységbe kell sorolni, a térségben nagyvárosias lakóterület és vegyes terület területfelhasználási egység nem jelölhető ki;

e) a vízgazdálkodási térséget legalább 85%-ban vízgazdálkodási terület vagy természetközeli területfelhasználási egységbe kell sorolni;

Megfeleltetés:

A település területe:

4633,89 ha

A település közigazgatási területére megállapított mezőgazdasági térség területe:	3176,5 ha
A mezőgazdasági területfelhasználás nagysága a tervezési területen:	692,39 ha
A mezőgazdasági térség nagyságának változása:	-5,59 ha
A települési változás aránya a térség területéhez képest:	-0,81 %
A község közigazgatási területére megállapított erdőgazdálkodási térség területe:	546,22ha
Az erdőgazdálkodási térség nagysága a tervezési területen:	113,12 ha
Az erdőgazdálkodási térség nagyságának változása:	-2,59 ha
A települési változás aránya a térség területéhez képest:	-2,29 %
A község közigazgatási területére megállapított vízgazdálkodási térség területe:	4,93 ha
A vízgazdálkodási térség nagysága a tervezési területen:	10,57 ha
A vízgazdálkodási térség változása:	-0,37 ha
A települési változás aránya a térség területéhez képest:	-7,5 %
A térségi területfelhasználások kiterjedése a tervezési területen belül a megengedett arányokon belül marad. Ebből következően a közigazgatási területen is belül marad, ezért a módosítás az előírásoknak:	MEGFELEL



3/1 melléklet Ökológiai folyosó, Magterület, Puffer terület övezete

Ökológiai folyosó



Magterület



Pufferterület



Figyelembe veendő előírás:

OTrT 18. § (1) Az ökológiai folyosó övezetében új beépítésre szánt terület nem jelölhető ki, kivéve, ha:

a) a települési területet az ökológiai folyosó vagy a magterület és az ökológiai folyosó körülzárja, és

b) a kijelölést más jogszabály nem tiltja.

(2) Az (1) bekezdésben szereplő kivételek együttes fennállása esetén, a beépítésre szánt terület területrendezési hatósági eljárás alapján jelölhető ki. Az eljárás során vizsgálni kell, hogy biztosított-e az ökológiai folyosó természetes és természetközeli élőhelyeinek fennmaradása, valamint az ökológiai kapcsolatok zavartalan

Megfeleltetés:

Az övezet lehatárolását az adatszolgáltatásként kapott határvonal és a térségi övezet lehatárolásának összevetésével, az OTrT 12/A. § (1) és (4) előírásai alapján vegtük el a tervezési területen.

Az övezetben új beépítésre szánt területet nem jelöltünk ki, új külszíni bánya létesítése, meglévő bővítése nem tervezett. Az út, mint új műszaki infrastruktúra elem kivitelezése nem rendezési tervi feladat, a (4) bekezdésének előírását az út tervezésekor majd kivitelezéskor kell érvényre juttatni.

működése.

(4) Az övezetben a közlekedési és energetikai infrastruktúra-hálózatok elemeinek nyomvonalai, az erőművek és kiserőművek az ökológiai folyosó és az érintkező magterület természetes élőhelyeinek fennmaradását biztosító módon, az azok közötti ökológiai kapcsolatok működését nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával helyezhető el.

(5) Az övezetben új külszíni művelési bányatelek nem létesíthető, meglévő külszíni művelési bányatelek nem bővíthető.

3/3 sz. melléklet

Erdőtelepítésre (javasolt) alkalmas terület övezete

Erdőtelepítésre alkalmas terület

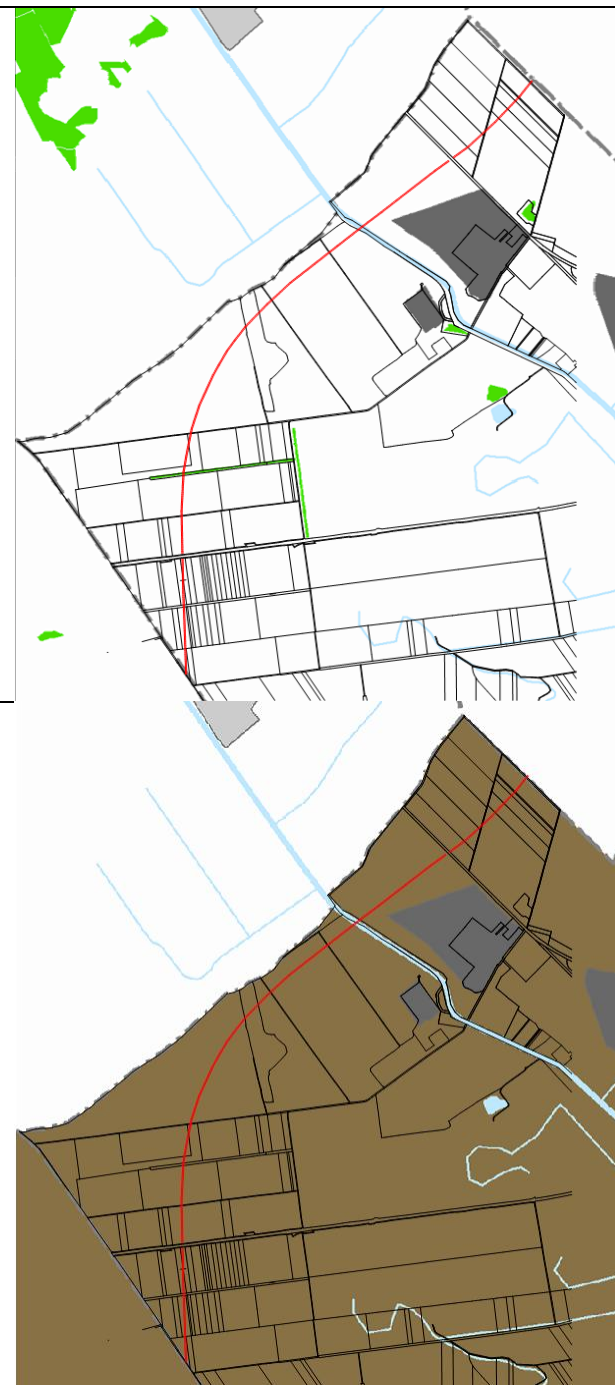


Figyelembe veendő előírás:

OTrT 19/A. § A településrendezési eszközökben az erdőtelepítésre javasolt terület övezetét az erdőterület területfelhasználási egység kijelölésénél figyelembe kell venni.

Megfeleltetés:

A tervezési területen az övezet kiterjedését erdő területfelhasználással ábrázoltuk.



3/9 sz. melléklet

Ásványi nyersanyag-vagyon terület övezete

Ásványi nyersanyag-gazdálkodási terület



Figyelembe veendő előírás:

OTrT 19/B. § (1) Az ásványi nyersanyag-vagyon terület övezetét a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni.

(2) Az (1) bekezdés szerint kijelölt területen, a településrendezési eszközökben csak olyan területfelhasználási egység, építési övezet vagy övezet jelölhető ki, amely az ásványi nyersanyagvagyon távlati kitermelését nem lehetetleníti el.

Megfeleltetés:

Az adatszolgáltatás alapján a módosítással érintett terület megkutatott, ipari készlettel rendelkező ásványi nyersanyaglelőhelyet, továbbá szilárd ásványanyag-gazdálkodási

területet, földtani veszélyforrás területet nem érint. Az övezet felütemtetését ezért mellőzzük.

3/11. sz. melléklet

Rendszeresen belvízjárta terület övezete

■ Rendszeresen belvízjárta terület



Figyelembe veendő előírás:

OTRt 23. § A rendszeres belvízjárta terület övezetében új beépítésre szánt terület csak akkor jelölhető ki, ha ahhoz a vízügyi igazgatási szerv a településrendezési eszközök egyeztetési eljárása során adott véleményében hozzájárul.

Megfeleltetés:

A helyi építési szabályzatban szerepel az ár- és belvízvédelemre vonatkozó előírás.

A többi megyei övezet nem érinti a tervezési területet.

2.5 A szomszédos települések hatályos településszerkezeti terveinek – az adott település fejlesztését befolyásoló – vonatkozó megállapításai

A tervezett fejlesztési terület Füzesabony közigazgatási területének nyugati részét érinti. Ezen a részen Maklár, Kál és Kerecsend községekkel határos a város. Kerecsend községet a tervezett nyomvonal továbbá annak védőterülete nem érinti, ezért Kál és Maklár község településszerkezeti tervét szükséges megvizsgálni. Erdőtelek, Dormánd, Mezőtárcsány, Szihalom községek a tervezési területtől olyan távolságra vannak, amik nincsenek hatással a fejlesztési célra.

• Maklár

A rendelkezésre álló településszerkezeti terv hiányos, a 074/17 hrsz-tól délre nem tartalmaz adatokat. Az ingatlanok művelési ágából következőleg utak és mezőgazdasági területek csatlakoznak a füzesabonyi határhoz.

• Kál

A csatlakozó részeken mezőgazdasági művelésű telkeket ábrázol a településszerkezeti terv. A közös közigazgatási határon és arra közel merőlegesen utak találhatóak. Csatlakozó közlekedési infrastruktúra a Budapest – Miskolc vasútvonal.

2.6 Hatályos településfejlesztési döntések bemutatása

2.6.1 A hatályos fejlesztési koncepció, integrált településfejlesztési stratégia vonatkozó megállapításai

A településfejlesztési koncepciót az önkormányzat a 150/2007. (XII. 19.) sz. képviselőtestületi határozatával fogadta el.

A koncepció hosszú távú fejlesztési lehetőségei között szerepel a közlekedés és közműhálózati fejlesztés.

Prioritás	3. Településfejlesztés
Operatív program	3.2. Lakossági és közszolgáltatások fejlesztése operatív program
Intézkedés	3.2.2. A térségi útkapcsolatok fejlesztése
Az intézkedés célja	A települések közötti elérési idő javítása, annak érdekében, hogy az egyes szolgáltatások közel egyenlő eséllyel, komfortosan igénybe vehetők legyenek.
Az intézkedés leírása	Az intézkedés alapvetően magába foglalja az elkerülő és átkelési útszakaszok, a rossz minőségű, gyenge áteresztőképességű főútvonalak, illetve a belső elérhetőségeket szolgáló útvonalak építését és fejlesztését. A városban régóta problémás, vasút által kettévágott településrészek összekötésének megoldása sürgető feladat.
Teendő	Megvalósíthatósági és környezeti hatástanulmányok készítése Engedélyezési tervek elkészítése Területbiztosítás (kisajátítások, régészeti feltárások) Kivitelezés
Output-indikátorok	Elkészült útvonalak hossza (km) Megépült és korszerűsített útvonalak száma (db) Új csomópontok száma (db)
Eredmény-indikátorok	Növekszik az utazási sebesség (km/h) Csökken az átkelési idő (h) Gördülékenyebb lesz a forgalom, javul az elérési idő (óra)
Hatás-indikátorok	Növekszik a közlekedésbiztonság Hatékonyabb lesz az áruszállítás
Megvalósító	Heves Megyei Állami Közútkezelő Kht.
Közreműködő	Városi Önkormányzat
Kedvezményezettek	A közlekedésben részt vevők (helyi lakosság, vállalkozások, stb.)
Esélyegyenlőség	Az intézkedés eredményeként a távolságok rövidebb idő alatt leküzdhetők, amely hozzájárul az esélyegyenlőség megvalósulásához.
Környezeti fenntarthatóság	A főutak áteresztőképességének javításával a környezeti terhelés bizonyos szempontból csökken, ugyanis az intézkedés közvetlenül nem idézi elő a forgalom növekedését, viszont segítségével elkerülhető a forgalmi dugók kialakulása, így bizonyos mértékben csökkenthető a levegőbe kerülő szennyező anyagok mennyisége. A hálózatbővítés hatására csökken az utakon töltött idő, így az okozott szennyezés mértéke is.
Konkrét projektek	Elkerülő út építése, Belterületi hálózatfejlesztés Meglévő, de nem megfelelő szabályozási szélességű és vonalvezetésű utak átépítése.

2.6.2 Hatályos településfejlesztési és településrendezési szerződések

Nem ismertek.

2.7 A település településrendezési tervi előzményeinek vizsgálata

2.7.1 A hatályban lévő településrendezési eszközök

- A 139/2008. (XI. 26.) Kt. határozattal elfogadott Településszerkezeti terv és leírás
- A 30/2008. (XI. 26.) Önk. rend. Füzesabony Város Helyi Építési Szabályzatának megállapításáról

2.7.2 A hatályos településszerkezeti terv megállapításai, megvalósult elemek



A város hatályos településszerkezeti terve tartalmaz egy tervezett nyomvonalat az M25 sz. gyorsforgalmi útra. Ez nem valósult meg.

A hatályos településszerkezeti terv kivonata

2.8 A település társadalma, A település humán infrastruktúrája, A település gazdasága, Az önkormányzat gazdálkodása, a településfejlesztés eszköz- és intézményrendszere, Településüzemeltetési szolgáltatások

A tervezési munka szempontjából nem releváns.

2.9 A táji és természeti adottságok vizsgálata

2.9.1 Természeti adottságok

Növények közül a terület legdélebbi szegélyéig terjednek a jelölő fajok, így a piros kigyószisz (*Echium russicum*), vagy a sztyepplepkének kizárólagos tápnövényét képező, védett macskahere (*Phlomis tuberosa*).

A sárga gyapjasszövő abban a kökénycserjésekben is potenciálisan előfordul, amely a Kerecsendi Berek erdő és Lógó-part Natura 2000 terület és a keresztezéssel érintett Laskó-patak közötti cserjés-gyepes mezsgyét alkotja. Speciális intézkedésekre lehet szükség a fényszennyezés csökkentése céljából, (pl. őshonos fajokból telepített erdősáv kialakítása). A kezdeti időszakban, amíg az erdő nem nő meg esetleg fényvédő palánkkerítés kialakítására is szükség lehet.

A Lógópart Natura 2000 terület a tervezett út elválasztja a környező mezőgazdasági területekről és tölgyes, tölgyes-körises és akácos erdőfoltoktól. A Natura 2000 által nyújtott vadbúvóhelyek és a környező mezőgazdasági területek, mint táplálkozóterületek közötti kapcsolat megőrzése érdekében vadátjáró kialakítása javasolt a Natura 2000 területtel érintkező tölgyerdőfoltban.

A Laskó-patak keresztezése mezsgyéjében védett növények és gerinctelen fajok élnek, a víztérben vidra. A térségben jelentősebb vadmozgás is várható (őz, vaddisznó), így a Laskó áthidalását vadátjárónak is alkalmas híddal célszerű megvalósítani.

A közös szakasz 11+900 kmsz körüli környezetében jelentősebb vadmozgás várható (őz, vaddisznó, vadásztársaság elmondása szerint alkalmilag szarvas). Vadátjáró kialakítása javasolt.

Összefoglalva: Az M25 ap. megvalósítása szempontjából a legnagyobb odafigyelést a fokozottan védendő természetvédelmi területek sérülésének minimálisra csökkentése és a pálya által okozott élővilág-zavarás csökkentése igényli. Ezenkívül a pályát keresztező vadmozgások szabályozása (lehetővé tétele vadátjáróval, ill. biztonságos megakadályozása), az értékes talajok elvesztésének a minimalizálása, ill. az építési területéről letermelt értékes termőréteg maximális mértékű újrafelhasználása és a már szennyezett vizek további szennyezésének lehetőség szerinti csökkentése, a víz-keretirányelv előírásainak a figyelembevétele szerepel a környezetvédelmi feladatok és célok között.



M25 sz. út tervezett helyének látványa az M3 autópályáról Füzesabony felé (forrás: Google maps)

2.9.2 Tájhasználat, tájszerkezet

A tájszerkezet *természetes elemei* a domborzati formák. A tervezési terület *dombokkal tarkított sík területen* helyezkedik el.

A tájhasználatban domináns természeti tájalkotó elemek közé tartoznak az *erdők*, valamint a *vízfolyások*. Erdőterületeket a nyomvonal változatok nem érintenek, csak megközelítenek. A tervezett nyomvonal változatok jelentősebb vízfolyásokat a következő helyeken kereszteznek, ilyenek:

- a Laskó-patak keresztezése (a változattól függő km szelvényben),
- 15+380 kmsz.-nél vízmosás (horhos) keresztezése

Jelentős tájkép formáló elem a vízfolyásokat kísérő gazdagabb élővilágú *cserjés-fás növényzet*. A táj meghatározó természet közeli elemei a *gyepek*. A tervezett nyomvonalak nem érintenek gyepterületeket.

A tervezett szakasz összes változata túlnyomórészt szántó területen halad.

Az emberi behatás által különböző *mesterséges tájszerkezeti elemek* alakulnak ki. A tervezett nyomvonalak kereszteznek *vonalas létesítményeket* (út, vasút, légvezeték):

- kétvágányú, villamosított vasútvonal keresztezése,
- mezőgazdasági utak keresztezése több helyen,
- Olajosok útja keresztezése,

Az M3 autópálya és 3 sz. főút közötti szakaszon kiemelt termőhelyi adottságú erdőterületet érint. Az érintett erdőterületek pótlására csereerdőt kell telepíteni.

2.9.3 Védett, védendő táji-, természeti értékek, területek

2.9.3.1 Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő területek

Nem érintik a tervezési területet.

2.9.3.2 Nemzeti és nemzetközi természetvédelmi oltalom alatt álló vagy védelemre tervezett terület, érték, emlék

A tervezési terület országos jelentőségű védett területet, „ex lege” védett természeti területet, helyi jelentőségű védett területet, Natura 2000 területet nem érint. A területen védelemre tervezett érték nincs.

2.9.3.3 Ökológiai hálózat

A nyomvonal a Laskó-patak mentén érint ökológiai hálózatot.

2.9.4 Tájhasználati konfliktusok és problémák értékelése

Nem ismertek.

2.10 Zöldfelületi rendszer vizsgálata

2.10.1 A települési zöldfelületi rendszer elemei

A belterületi zöldfelületi rendszer vizsgálata nem releváns.

A külterületi zöldfelületi elemek közé sorolhatók a telkek növényzettel fedett részei (erdők, mezőgazdasági területek), a vízfolyások galérianövényzetei és a fasorok. A külterületi zöldfelületi rendszerről a tájhasználat részben található részletes leírás.

2.10.2 A zöldfelületi rendszer konfliktusai és problémái

Nem ismertek.

2.11 Az épített környezet vizsgálata

2.11.1 Területfelhasználás vizsgálata

2.11.1.1 A település szerkezete, a helyi sajátosságok vizsgálata

2.11.1.2 Az ingatlan-nyilvántartási adatok alapján, termőföld esetén a művelési ágak és a minőségi osztályok

A tervezett nyomvonal érint termőföldet. Ezek a következők:

Érintett ingatlan helyrajzi száma	művelési ága	minőségi osztálya

2.11.1.3 Beépítésre szánt és beépítésre nem szánt területek

A teljes tervezési terület beépítésre nem szánt.

2.11.1.4 Alulhasznosított barnamezős területek, Konfliktussal terhelt (szlömösödött, degradálódott) terület

Nincsenek a tervezési területen.

2.11.2 A telekstruktúra vizsgálata

A nyomvonal külterületi földrészleteken halad végig. A telkek nagysága és formája a mezőgazdasági művelésnek és a domborzati viszonyoknak megfelelően alakult ki. A telkek inkább elaprózott birtokstruktúrát mutatnak, kisebb összefüggő parcellák jellemzőek.

2.11.3 Önkormányzati tulajdon kataszter

2.11.4 Az épületállomány és a környezet geodéziai felmérése

A tervezett utak építési engedélyezési tervdokumentációjához készült geodéziai felmérés. A településrendezési tervlapokon feltüntetett szintvonalak ezt ábrázolják.

2.11.5 Az építmények vizsgálata, Az épített környezet értékei

A tervezési területen épület, érték, emlék nem található, régészeti lelőhelyet nem érint.

2.12 Közlekedés

2.12.1 Hálózatok és hálózati kapcsolatok, Közúti közlekedés

A tervezési területen nem található közlekedési terület. A tervezett M25 gyorsforgalmi út közvetlen kapcsolatot fog teremteni Eger Megyei Jogú Város számára az M3 autópályával.

A terület felszíne délről északi irányban haladva emelkedik és domborzata egyre szabdaltabbá válik. Az M3 autópálya – 3 sz. főút közötti területen még sík jellegű a terep, itt zömében szántóföldi művelés folyik.

2.12.2 Közösségi közlekedés

A tervezési területen autóbusz közlekedés nem folyik, megállóhely nem található, és nem is tervezett.

A tervezési szakasz elején a nyomvonalak külön szinten keresztezik a MÁV 80 sz. Hatvan – Miskolc – Szerencs – Sátoraljaújhely/Nyíregyháza kétvágányú, villamosított vasútvonalat

2.12.3 Kerékpáros és gyalogos közlekedés

Kerékpáros és gyalogos közlekedés az útpályán nem lesz lehetséges.

2.12.4 Parkolás

Nincs a tervezési területen.

2.13 Közművesítés

M25 autópálya déli szakasz (M3 autópálya – Maklár között):

- Vízvezeték: a tervezett autópálya regionális vízvezetékét nem érint
Az Észak-Magyarországi Vízügyi Igazgatóság a tervezési területen 3 db felszín alatti vízhasználatot tart nyilván:

Kút neve	Kataszteri szám	EOV X	EOV Y	Talpmélység (m)	Víz típus
Nagyaszó-1 öntözőkút	K-33	271057,71	749211,2	20,5	talajvíz
Nagyaszó-2 öntözőkút	K-34	271014,53	749269,35	21	talajvíz
Royal Champignons Kft. meggyes ültetvény 1. jelű öntözőkút	K-37	270983,56	749556,9	50	rétegvíz

Szem előtt kell tartani a tervezési terület környezetében lévő kutakat. El kell kerülni, hogy a módosított területhasználat a kutak műszaki állapotára ill. használatára káros hatást gyakoroljon.

- Szennyvízcsatorna: a tervezett autópálya regionális szennyvízvezetékét nem érint
- Gázvezeték: a tervezett autópálya az FGSZ Zrt. kezelésében lévő jelentősebb gázvezetékét nem érint
- Olajvezetékek: a tervezett autópálya a MOL Nyrt. kezelésében lévő létesítményt és annak biztonsági övezetét nem érinti
- Távvezeték: a tervezett nyomvonalak keresztezik a Magyar Telekom Nyrt. tulajdonában és kezelésében lévő optikai hálózatot a 6+208 km sz-ben, valamint a földkábel hálózatot a 6+697 km sz-ben, melyeket védelembe helyezni szükséges,
- Elektromos energia ellátás: a tervezett nyomvonal a 7+693 és 8+097 km sz-ben az EON-ÉMÁSZ kezelésében lévő légvezetékét érint (20 és 120 kV), melyeket szabványosítani szükséges,
a tervezett nyomvonal az 5+057 km sz-ben a MAVIR tulajdonában és kezelésében lévő 400 kV-os légkábel keresztez, melyet szabványosítani szükséges,
a tervezett nyomvonal a 7+524 km sz-ben a MAVIR tulajdonában és kezelésében lévő 220 kV-os légkábel keresztez, melyet szabványosítani szükséges.

2.14 Környezetvédelem (és településüzemeltetés)

2.14.1 Talaj és a felszín alatti vizek

A tervezési területen a leendő autópálya alatt értékes talajok találhatók, amelyeket az út építése során maximálisan kímélni kell, ill. gondoskodni kell (talajvédelmi szakértő bevonásával) a termőréteg, ill. a szervesanyagtartalom saját rendeltetésének megfelelően minél hatékonyabb újrafelhasználásáról. (A tervezési területen érintett talajok talajértékszámát átlagban a 41-50 között van)

2.14.2 Felszíni víz

Az M25 autópálya alsó szakaszán komolyabb, a vízgyűjtőt szennyező hatások nem várhatók. A nyomvonal pontosítása és majd az építési munkák végzése során tekintettel kell lenni a Víz-Keretirányelv víztest (vízgyűjtő terület) és ökológiai vízminőség megközelítésű célkitűzéseire.

2.14.3 Levegőtisztaság és védelme

A levegőszennyezés üzemeléskor nem, építéskor csak a szállítási útvonalakon okozhat (szervezési intézkedésekkel elkerülhető) levegőszennyezési problémát.

2.14.4 Zaj- és rezgésterhelés

A déli szakaszon az M25 megépülése esetén zajproblémák nem várható, az építési zaj pedig munkaszervezési intézkedésekkel és a szállítási útvonalak megfelelő megválasztásával „kézben” tartható.

2.15 Katasztrófavédelem (területfelhasználást, beépítést, befolyásoló vagy korlátozó tényezők)

2.15.1 Építésföldtani korlátok

2.15.1.1 Belvízveszélyes területek, belvízvédelem

A teljes tervezési terület rendszeresen belvízjárta területbe tartozik a megyei területrendezési terv szerint.

2.16 Ásványi nyersanyag lelőhely

Nem található.

2.17 Városi klíma

Nem releváns.

3 HELYZETELEMZŐ MUNKARÉSZ

3.1 A vizsgált tényezők elemzése, egymásra hatásuk összevetése

A projekt célja Eger MJ. Város közúti kapcsolatának javítása, az eljutási idő és a közlekedési balesetek számának csökkentése, ezáltal magasabb szolgáltatási és közlekedési szint biztosítása az utazók számára. A közvetett célok közé tartozik a 25 sz. főút és a 2501 jelű út mentén lévő települések tehermentesítése, az érintett településen élők életkörülményeinek javítása.

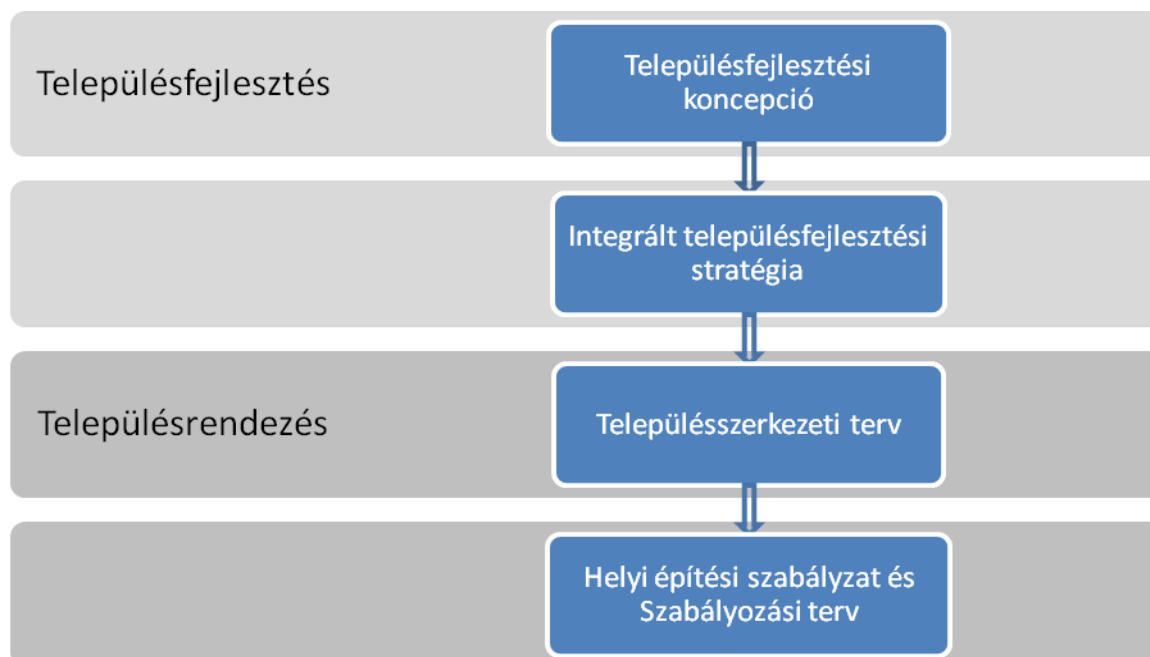
4 HELYZETÉRTÉKELŐ MUNKARÉSZ

4.1 A helyzetelemzés eredményeinek értékelése, szintézis

4.1.1 A település és környezetének fejlesztését befolyásoló külső és belső tényezők összefoglaló értékelése

A település fejlesztése nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű, a beruházás finanszírozása központi költségvetésből történik. Ez előnyös a település számára a környék közlekedési feltételei javulnak. A fejlesztést hátrányosan befolyásolhatja a területszerzés, a kisajátítási eljárás elhúzódása, az időjárás, és nem várt építési problémák.

4.1.2 A településfejlesztés és -rendezés kapcsolata



5 JAVASLATOK

5.1 Környezetalakítás terve

5.1.1 Településrendezési javaslatok

5.1.1.1 Javasolt településszerkezet, területfelhasználási rendszer

5.1.1.1.1 Beépítésre szánt területek

Nem tervezett beépítésre szánt terület kijelölése.

5.1.1.1.2 Beépítésre nem szánt területek

A tervezési területet teljes egészében Közúti közlekedési és közműterület területfelhasználásba szükséges sorolni.

5.1.1.1.3 Szerkezetet meghatározó nyomvonalas és tagoló elemek

A település szerkezetében új, domináns elemként jelenik meg az M25 gyorsforgalmi út nyomvonala. A város közigazgatási területének nyugati részén található összefüggő mezőgazdasági területeket ketté fogja szelni.

5.1.1.1.4 Védelmi és korlátozó elemek

Új védelmi és korlátozó elemek az M25 gyorsforgalmi út védőterülete jelent. Az út tengelyétől számított 100-100 méteres sávot kell kijelölni. A meglévő elektromos energia hálózat védőterülete változatlanul megmarad.

5.1.2 A változással érintet területek összefoglalója és összefüggései

5.1.2.1 A településszerkezeti változások bemutatása

A hatályos településszerkezeti tervhez képest az alábbi változtatások tervezettek:

A korábbi gyorsforgalmi út nyomvonala törlésre kerül, helyette a jelenlegi művelési ág alapján mezőgazdasági illetve védelmi erdő területfelhasználásba soroljuk a telkeket, telekrészeket.

Az M25 út új nyomvonalát közúti közlekedési és közmű területbe soroljuk a meglévő általános és kertes mezőgazdasági, illetve a védelmi és gazdasági erdő területfelhasználás helyett. Pusztaszikszó

településrészen a hatályos terv új feltáró utakat és gazdasági területet jelölt ki. Ennek fenntartását az önkormányzat nem támogatja, ezért megszüntetése és mezőgazdasági területbe sorolása tervezett.

A településszerkezeti terv területfelhasználás változásai:

Tervezett módosítás	A terület a hatályos településszerkezeti tervben	Terület-felhasználás változás	Módosítás nagysága (ha)	Beépítésre szánt terület növekedésének mértéke (ha)
Új közlekedési terület kijelölése.	V	KÖu	0,37	0
	Má	KÖu	30,92	0
	Mk	KÖu	6,48	0
	Ev	KÖu	1,37	0
	Eg	KÖu	3,34	0
Tervezett közlekedési terület megszüntetése.	KÖu	Má	31,81	0
	KÖu	Ev	2,12	0
Tervezett gazdasági terület megszüntetése	Gip	Má	27,31	0
Összesen:			103,72	0

5.2 Szakági javaslatok

5.2.1 Tájrendezési javaslatok

5.2.1.1 Természetvédelmi javaslatok

Az M25 autótút megvalósítása szempontjából a legnagyobb odafigyelést a pályát keresztező vadmozgások szabályozása (lehetővé tétele vadátjáróval, ill. biztonságos megakadályozása) igényli. Ezen kívül a környezetvédelmi feladatok és célok között az értékes talajok elvesztésének minimalizálása, ill. az építési területről letermelt értékes termőréteg maximális mértékű újrafelhasználása és a már szennyezett vizek további szennyezésének lehetőség szerinti csökkentése, a Víz-keretirányelv előírásainak a figyelembevétele szerepel.

5.2.1.2 Tájvédelmi és tájképvédelmi javaslatok

A tervezési terület közvetlen hatásterületébe tartozik a pálya által elfoglalt teljes terület a kisajátítási területig, valamint annak közvetlen környezete: keresztező főutak, alsóbbrendű utak, vasúti sín, a szomszédos szántó- és szőlőterületek, valamint vízfolyás.

A tervezett út közvetett hatásterülete az autópálya tágabb környezete, ahonnan a pálya látszik, illetve ahol a tájalkotó elemek látszanak.

A tájszerkezet természetes elemei a domborzati formák. A tervezési terület dombokkal tarkított sík területen helyezkedik el. A tájhasználatban domináns természeti tájalkotó elemek közé tartoznak az erdők, valamint a vízfolyások. A tájkép markáns elemei a gyümölcsösök, valamint szőlőterületek. A hatásterületen domináns szőlőterületek vannak. Andornaktálya része a magyarországi minőségi szőlőtermesztéssel foglalkozó Egri Borvidéknek.

Jelentős tájkép formáló elem a vízfolyásokat kísérő gazdagabb élővilágú cserjés-fás növényzet.

A táj meghatározó természet közeli elemei a gyepek. A tervezett nyomvonalak közvetlenül nem érintenek értékeesebb gyepterületeket.

A beruházás megvalósulása esetén várható tájhasználati konfliktusok:

- fragmentáció: az eddig összefüggő területek kettészelése,
- tájképben új művi elem megjelenése,
- közlekedés fényhatásai,
- út közvetlen környezetében megváltoznak a domborzati-, vízelvezetési és talajviszonyok

5.2.1.3 Biológiai aktivitásérték változása

A biológiai aktivitás érték számításra nincs szükség az 1997. évi LXXVIII. tv. 7. § (3) b) pontja értelmében, ugyanis új beépítésre szánt terület kijelölése nem lesz a településeken a jelen területfelhasználás módosításával.

5.2.2 Zöldfelületi rendszer fejlesztése

A települések zöldfelületi rendszere nem változik, javaslatot nem szükséges tenni.

5.2.3 Közlekedési javaslatok

A tervezett M25 autót út jelentősen csökkentené a 2501 j. ök. út forgalmát, különösen Andornaktálya területén, mivel a 2502 j. ök. út átkötésének megépülésével annak forgalmának jelentős része is elkerülné a települést. A tervezett autót út a 25 sz. főútról is forgalomelvonzó hatással bír a települések elkerülése miatt. Ezáltal csökken a 3 sz. főút és a 3208 j. ök. út forgalma is. Ezzel együtt azonban növekszik a 2500 j. ök. út tervezett autót úttól keletre eső szakaszán a forgalom, hiszen itt érkezik be a tervezett gyorsforgalmi út forgalma a megyeszékhelyre. A 2500 j. ök. út nyugati szakasza a fejlesztés hatására az M25 autót út része lesz, így a forgalom növekedése ezen a szakaszon is jelentkezni fog.

M25 autót út esetén:

Út jellege:	külterületi
Környezeti körülmények:	A.
Közút osztálya:	autót út
Tervezési osztály:	K.II.A.
Tervezési sebesség:	110 km/h
Koronaszélesség:	24,60 m
Forgalmi sáv szélesség:	3,50 m
Padkaszélesség:	1,00 m
Üzemi leállósáv / stabilizált padka:	2,50 m
Biztonsági sáv szélesség:	0,25 m
Burkolatszélesség:	2 * 7,50 m
Tervezési élettartam:	30 év (forgalmi)
Tervezési élettartam:	20 év (pályaszerkezeti)

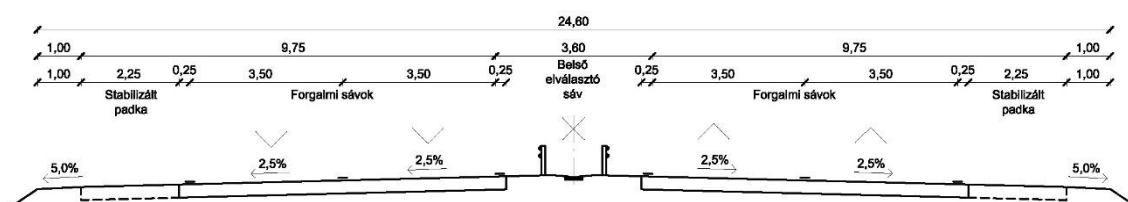
Távlat (M25 autópálya):

külterületi
A.
autópálya
K.I.A.
130 km/h
26,60 m
3,75 m
1,00 m
3,00 m
0,25 és 0,50 m
2 * 8,00 m
30 év (forgalmi)
20 év (pályaszerkezeti)

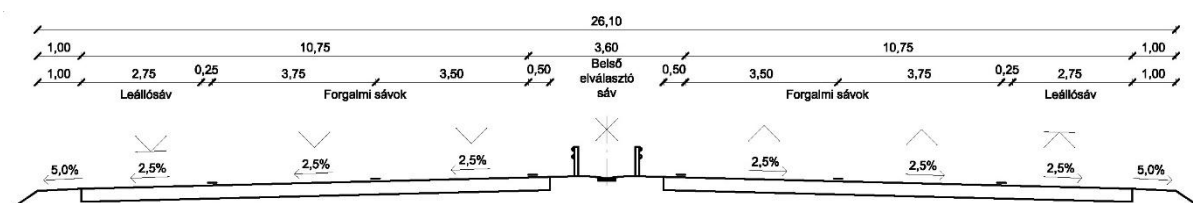
M25 autót út:

Az M25 autót út 24,60 m-es koronaszélességgel épül ki, melyet a távlatban a belső biztonsági sáv és a külső forgalmi sáv 0,25 – 0,25 m-rel való szélesítésével 26,10 m-es koronaszélességű autópályává lehet fejleszteni. A 26,10 m-es koronaszélességet autópályán abban az esetben lehet alkalmazni, amennyiben a 15 évre előrebecsült forgalom 25 000 E/nap alatt van. Ekkor a belső forgalmi sáv szélessége 3,75 m helyett 3,50 m.

A forgalmi vizsgálat szerint 2049-re sem lesz akkora a forgalom az M25 autót úton/autópályán, ami a belső forgalmi sáv szélesítését indokolja.



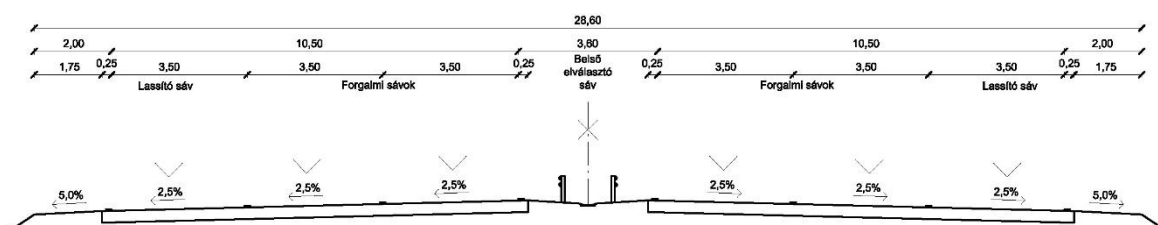
1. ábra: Mintakeresztmetszvény, M25 autót út



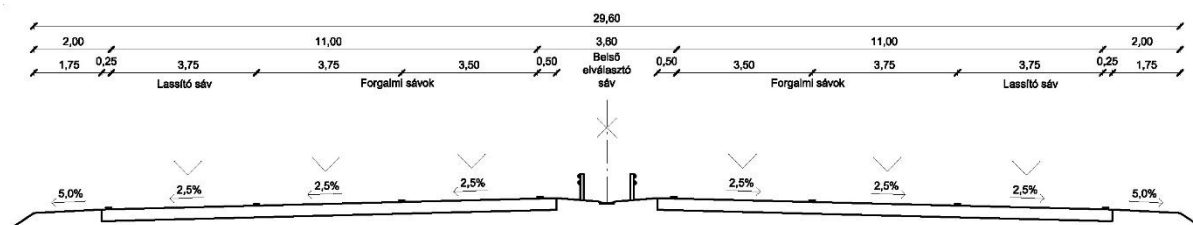
2. ábra: Mintakeresztzelvény, M25 autópálya

A 2*2 sávú autótutak 20 000 E/nap alatti távlati, 15 évre előrebecsült forgalom esetén üzemi sáv nélkül, 2,50 m széles stabilizált padkával tervezhetőek. Ennél nagyobb forgalom esetén 2,50 m széles burkolt üzemi sávot és 1,00 m széles földpadkát kell tervezni. Leállóöblöket mindkét esetben legalább 2,00 km-enként kell alkalmazni. A forgalmi vizsgálat alapján a 15 évre előrebecsült forgalom nem éri el a 20 000 E/nap értéket, tehát burkolt üzemi sávot tervezni nem szükséges.

Mivel az M25 autótút – 2502 j. ök. út csomóponti műtárgya már rendelkezik építési engedéllyel, így az autótút és a távlati autópálya keresztmetszeteket is megvizsgáltuk a műtárgy alatti átvezetésnél.



3. ábra: Mintakeresztzelvény, M25 autótút lassító sávokkal



4. ábra: Mintakeresztzelvény, M25 autópálya lassító sávokkal

A mintakeresztzelvényekből látszik, hogy a műtárgy alatt autótút esetén 28,60 m, a távlati autópálya esetén 29,60 m koronaszélességet kell átvezetni, melyek már tartalmazzák a csomóponti ágakhoz tartozó lassító sávokat, mindkét oldalon. A műtárgy tervei alapján a híd alatti háttöltések között ~32,40 m hely van, mely az előbb felvázolt mintakeresztzelvények átvezetését is lehetővé teszi. Szükség esetén a háttöltés és az autótút/autópálya közti vízvezető burkolt folyókát zárt csapadékcatornával lehet kiváltani, helyhiány esetén.

5.2.3.1 Főbb közlekedési csomópontok

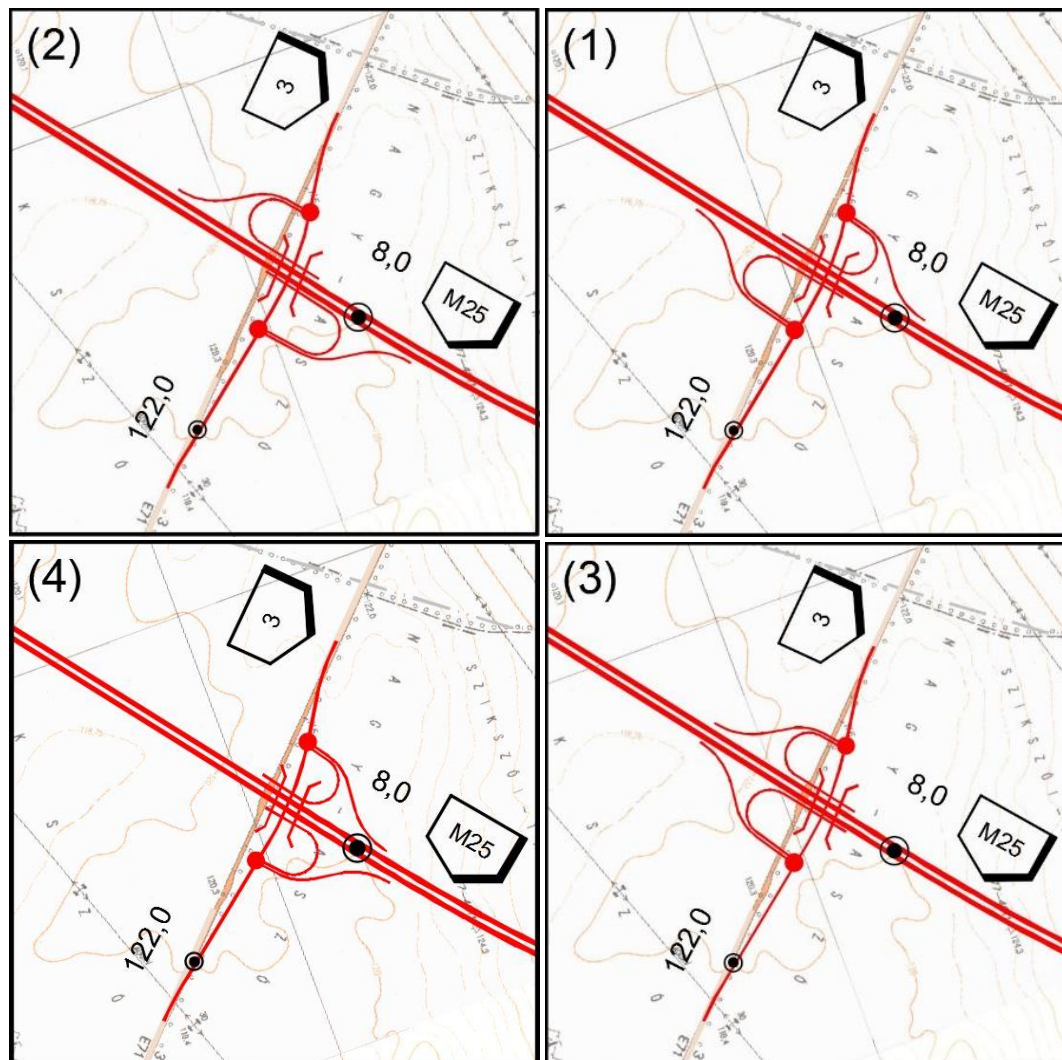
M25 autótút – 3 sz. főút:

Az I. és II. változat szerinti csomópontok közel azonos helyszínre esnek, továbbá geometriájuk is azonos, így azokat nem mutatjuk be külön változatként.

Az M25 autótút és 3 sz. főút csomópontjába szintén különszintű csomópont építendő. Az **átlós fél-lóhere alakú csomóponti** (1) kialakítás előnye, hogy az M25 autótútról a 3 sz. főút felé közlekedők számára az autótútról való lehajtást követően a főút elérése direkt ágakon biztosított.

A csomóponti ágak a keresztező utak által bezárt északi és déli negyedben találhatók.

A csomóponti ágak nyugati és keleti negyedben való elhelyezésével **átlós fél-lóhere alakú csomópont**ot kapunk a 3. sz. főúton **egymást követő balra kanyarodó sávokkal** (2). A csomóponti ágak szimmetrikus elhelyezésével **egyoldali fél-lóhere alakú csomópont** (3), (4) építhető.



Csomóponti vázlatok, M25 autópályát – 3. sz. főút

5.2.4 Közművesítési javaslatok

- Vízvezeték: a Heves Megyei Vízmű Zrt. kezelésében lévő vízvezeték 290 m hosszon ki kell váltani,
- Szennyvízcsatorna: a Heves Megyei Vízmű Zrt. kezelésében lévő szennyvízcsatornát 750 m hosszon ki kell váltani,
- Gázvezeték: a Tigáz-DSO Kft. kezelésében lévő gázvezeték 310 m hosszon ki kell váltani,
- Távközlés: a Magyar Telekom Nyrt. kezelésében lévő távközlési földkábel 550 m hosszon ki kell váltani,
- Elektromos energia ellátás: az EON-ÉMÁSZ Nyrt. kezelésében lévő elektromos földkábel 1470 m hosszon ki kell váltani,
- Közüvilágítás: az EON-ÉMÁSZ Nyrt. tulajdonában lévő közvilágítási hálózatot 1120 m hosszon ki kell váltani.

5.2.4.1 Talaj

A tervezési területen a leendő autópálya alatt értékes talajok találhatók, amelyeket az út építése során maximálisan kímélni kell, ill. gondoskodni kell (talajvédelmi szakértő bevonásával) a termőréteg, ill. a szervesanyagtartalom rendeltetésnek megfelelő minél hatékonyabb újrafelhasználásáról.

5.2.4.2 Felszíni és felszín alatti vizek

Az M25 autópálya felső szakaszán a csapadékvíz átgondolt kezelése esetén komolyabb, a vízgyűjtőt továbbszennyező hatások az autópálya üzemelése során nem várhatók. A nyomvonal pontosítása és majd az építési munkák végzése során tekintettel kell lenni a Víz-keretirányelv víztest (vízgyűjtő terület) és ökológiai vízminőség megközelítésű célkitűzéseire.

5.2.4.3 Levegőszennyezés

A levegőszennyezés üzemeléskor nem, építéskor csak a szállítási útvonalakon okozhat (szervezési intézkedésekkel elkerülhető) levegőszennyezési problémát.

5.2.4.4 Zajterhelés

A déli szakaszon az M25 autópálya megépülése esetén zajproblémák nem várhatók, az építési zaj pedig a szállítási útvonalakon szervezési intézkedésekkel „kézben” tartható.

5.2.4.5 Hulladékkezelés

Hulladékok az építés és az üzemeltetés során keletkeznek. Az építkezés során a következő típusba sorolható hulladékok előfordulásával kell számolnunk:

- útburkolat készítéséhez használt anyagok,
- nem hasznosítható fa hulladékok (gyökerek, tuskók, stb.),
- fáradt olaj, fagyálló folyadék, olajos rongy stb.,
- bontott aszfalttörmelék.

Építés ideje alatt keletkező hulladékok gyűjtése, megfelelő tárolása a kivitelező feladata. Az építési és felvonulási területeken keletkező hulladékokat a jogszabályi előírásoknak megfelelően kell gyűjteni és elhelyezésükről gondoskodni.

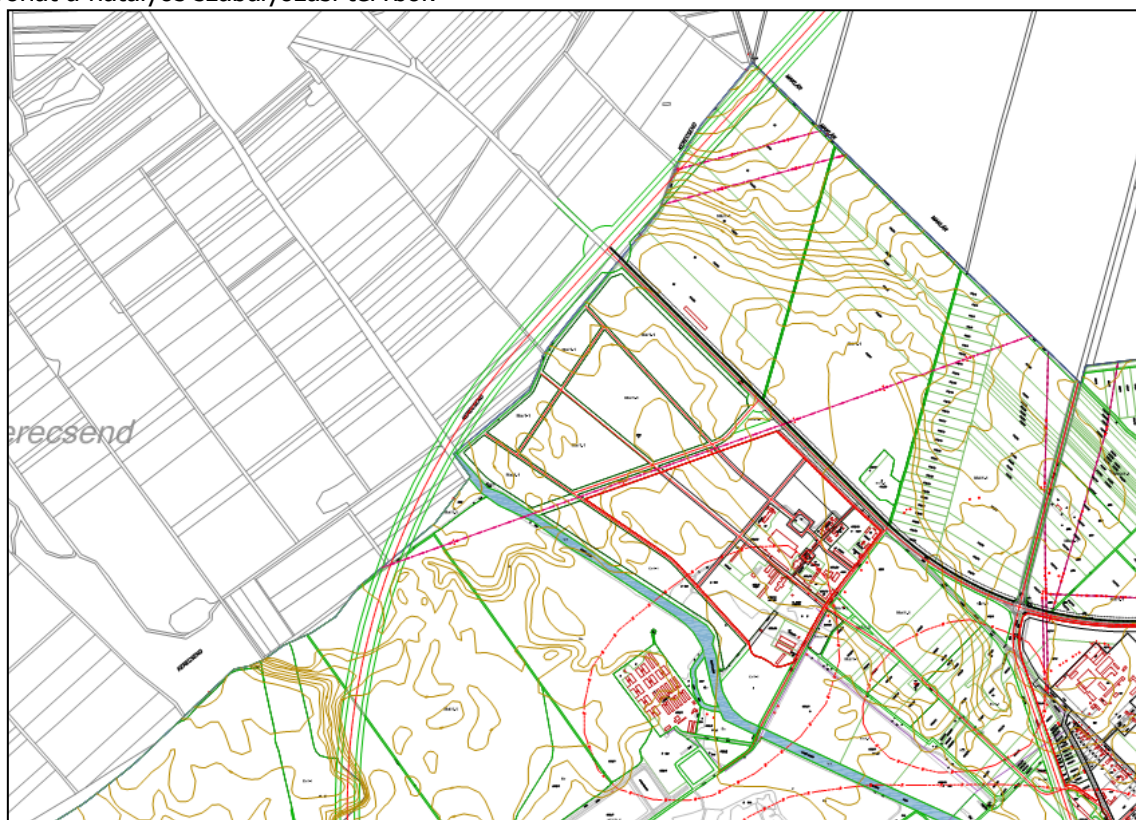
Az építés alatt, a munkagépek működtetése során keletkező veszélyes hulladékokat a hulladékok jegyzékét tartalmazó, 16/2001. (VII.18.) KöM rendelet alapján kell meghatározni.

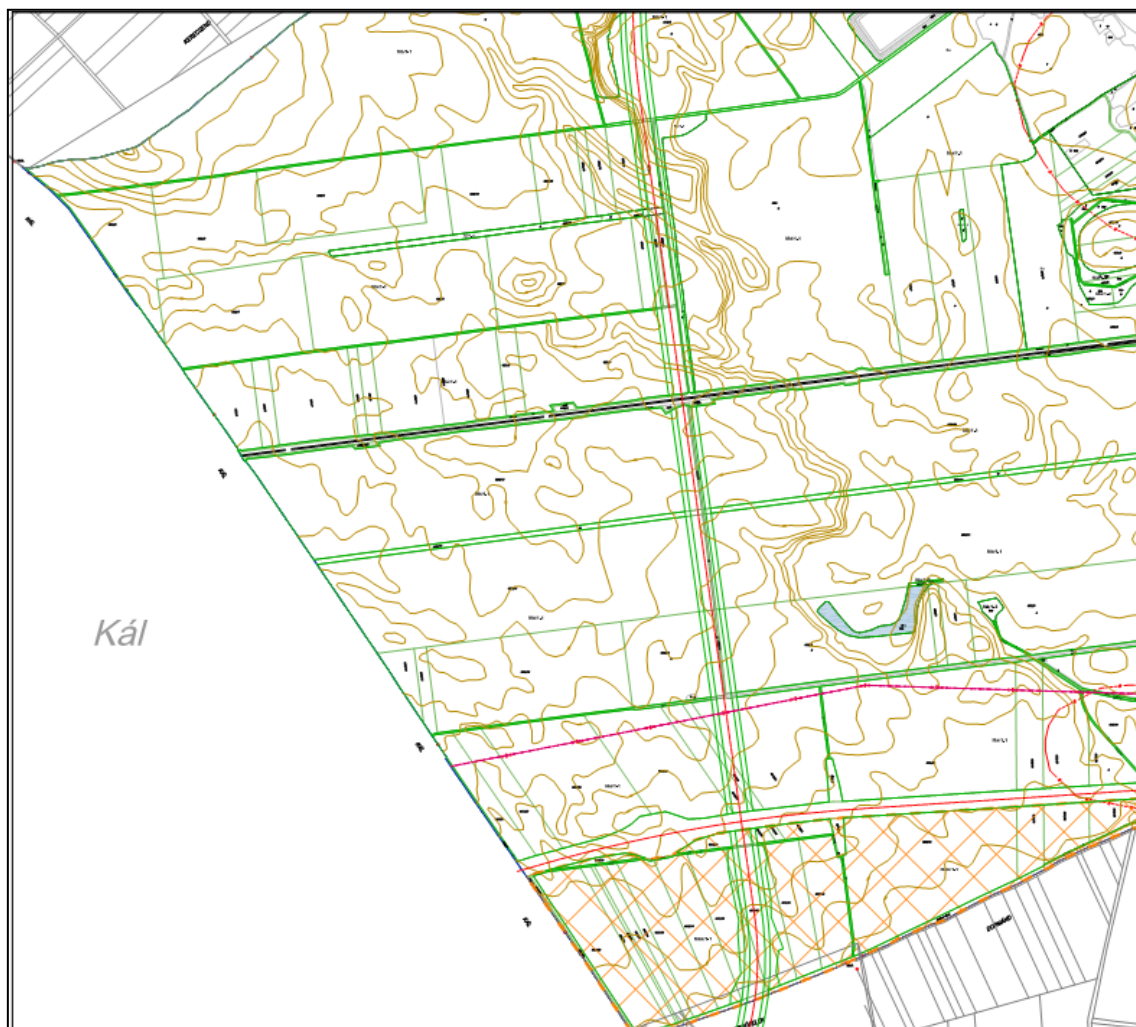
A kivitelezés során keletkezik továbbá nem veszélyes bontási hulladék, valamint kommunális hulladék is. Ezeket a keletkezés ütemének megfelelő gyakorisággal kell elszállítani.

A munkagépeket csak könnyen elhárítható meghibásodás esetén javítják a helyszínen, egyébként az üzemképtelen munkagépeket járműjavító szakszervizekben javítják, így fáradt olaj és olajjal szennyezett textília a helyszínen nem keletkezik.

5.3 Szabályozási koncepció

Kivonat a hatályos szabályozási tervből:





A tervezett gyorsforgalmi út területét KÖu közúti közlekedési és közműterület övezetbe javasolom sorolni. Az új közterület határát szabályozási vonallal kell lehatárolni. A helyi építési szabályzatot (továbbiakban: HÉSZ) újonnan kell megalkotni a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet átmeneti rendelkezései alapján, ugyanis a szabályozási terv ezen Korm. rendelet tartalmi követelményeinek és jelmagyarázatának alkalmazásával készült az együtt tervezendő területre.

Felhasznált dokumentumok:

- Eger gyorsforgalmi úthálózatba történő bekapcsolása, az M3 autópálya-Eger közötti 2x2 sávossal kiépítésű útszakasz megvalósításához tanulmányterv, környezeti hatástanulmány, engedélyezési-, és kiviteli tervdokumentációinak elkészítése; M25 autópálya, M3 autópálya – Eger közötti szakasz - ENGEDÉLYEZÉSI TERV, készítette: Pannonway Kft., 2016.
- Környezetvédelmi előzetes az M25 autópálya tanulmánytervéhez, D-i szakasz, készítette: „FRAMA” 01dBH Környezetvédelmi Kft., Budapest, 2016.
- Előzetes régészeti dokumentáció; Készítette: Forster Központ Budapest, 2015