



Kiszelovics és Társa Településtervező Kft.

5000 Szolnok, Szántó körút 52. I. lh. II/5.

Sz.: 9 / 2021.

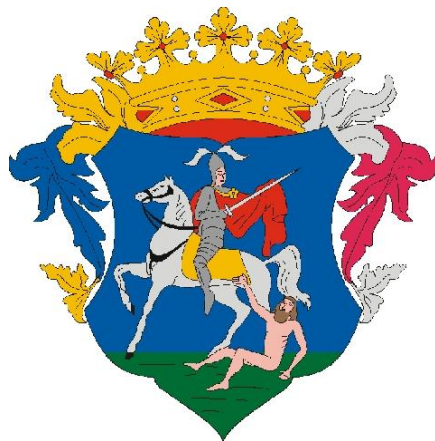
KUNSZENTMÁRTON

VÁROS

TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÉNEK MÓDOSÍTÁSA

(M44 gyorsforgalmi út és 44. sz. főút csomópontjának kijelölésére
vonatkozóan)

ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ



Szolnok, 2021. november hó

Aláírólap
Kunszentmárton Város településrendezési eszközének
módosításához



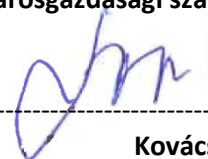
Vezető településtervező:

Kiszelovics Ildikó

TT-1-16-0238

településmérnök, városépítési

városgazdasági szakmérnök



Kovács Ferenc

Tkö-16-0568

Közlekedési vezető tervező

Közlekedéstervező:

Szolnok, 2021. október hó

TARTALOMJEGYZÉK

Kunszentmárton Város Településrendezési eszköz módosításának Alátámasztó munkarészehez

1. Előzmények

- 1.1. Bevezetés
- 1.2. Településrendezési eszközök összhangjának vizsgálata

2. Településrendezési javaslatok

- 2.1. Javasolt településszerkezet, területfelhasználási rendszer
 - 2.1.1. Beépítésre szánt területek
 - 2.1.2. Beépítésre nem szánt területek
 - 2.1.3. Szerkezetet meghatározó nyomvonalas és tagoló elemek
 - 2.1.4. Védelmi és korlátozó elemek

3. Változással érintett területek

- 3.1. Településszerkezeti változások bemutatása
- 3.2. Településszerkezeti változások területrendezési tervekkel való összefüggéseinek bemutatása
- 3.3. A változások a hatályos településfejlesztési koncepcióval való összhangjának bemutatása

4. Szakági javaslatok

4.1. Tájrendezési javaslat

- 4.1.1. Tájhasználat, tájszerkezet javaslata
- 4.1.2. Természetvédelmi javaslatok
- 4.1.3. Tájvédelmi és tájképvédelmi javaslat
- 4.1.4. Biológiai aktivitásérték változása

4.2. Zöldfelületi rendszer fejlesztése

4.2.1. Zöldfelületi rendszer elemeinek fejlesztési javaslata

4.2.2. Zöldfelületi ellátottság alakulása

4.2.3. Zöldfelületek ökológiai szerepének erősítésére vonatkozó javaslatok

5. Közlekedési javaslatok

5.1. Közúti hálózat kapcsolatok

5.2. Főbb közlekedési csomópontok

5.3. Belső úthálózat

5.4. Közösségi közlekedés

5.5. Kerékpáros közlekedés

5.6. Főbb gyalogos közlekedés

5.7. Gépjármű elhelyezés, parkolás

6. Közművesítési javaslatok

6. 1. Víziközművek

6.2. Energiaellátás

6.3. Hírközlés

6.4. Megújuló energiaforrások alkalmazása, környezettudatos energia gazdálkodás, egyedi közműpótlók

7. Környezeti hatások és feltételek

8. Hatályos településszerkezeti tervvel való összhang bemutatása

9. Szabályozási koncepció

10, Örökségvédelem

1.Előzmények

1.1 Bevezetés

Kunszentmárton Város jelenleg hatályos településrendezési eszközét (teljes közigazgatási területre vonatkozó településrendezési eszköz) a Kiszelovics és Társa Településtervező Kft. készítette (vezető településrendező tervező: Kiszelovics Ildikó TT 1 16- 0238), és 2020.-ban került jóváhagyásra.

A településrendezési eszközök a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012.(XI.8.) Korm. rendelet alapján készültek.

A településszerkezeti tervet a 71/2020.(III.26.) számú határozattal, a helyi építési szabályzatot pedig a 9/2020.(III.27.) önkormányzati rendelettel hagyta jóvá Kunszentmárton Város Önkormányzata.

Kunszentmárton Város Önkormányzata - településfejlesztési döntéssel - határozta el, hogy módosítja a településrendezési eszközt a település külterületére, az M44 gyorsforgalmi út és 44. sz. főút tervezett csomópontjának kijelölésére vonatkozóan.

Az Önkormányzatot a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megbízásából a RODEN Mérnöki Iroda Kft. kereste meg azzal a kéréssel, hogy a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű gyorsforgalmi út és a főút csomópontjának kijelölése és szabályozása miatt a településrendezési eszközök módosításához járuljon hozzá.

A településrendezési eszközök módosítására településrendezési szerződés keretein belül kerül sor.

A kiemelt infrastruktúra fejlesztési projekt megvalósításához szükséges a településrendezési eszközök módosítása.

A jelenleg hatályos településszerkezeti terven szerepel az M44 gyorsforgalmi út és a 44. sz. főút, azonban a tervezett csomópontot nem tartalmazza sem a településszerkezeti sem a szabályozási terv, így módosításuk szükséges.

A jelenleg hatályos településrendezési tervben az utak szerepelnek így a csomópontra vonatkozóan, annak szerkezeti tervi területét kell ábrázolni valamint a szabályozási terven a jelenlegi szabályozáshoz képest megváltozott területigényét kell szabályozni.

A településrendezési eszköz módosítás a rendelkezésre álló engedélyezési és kisajátítási tervvel összhangban történő szabályozása szükséges. A kapcsolódó területfelhasználásokra vonatkozó hatások vizsgálata is megtörténik.

A településrendezési eszköz módosításáról a 185/2021.(VI.10.) határozattal döntött Kunszentmárton Város Polgármestere.



Szám: Ksz/288-127/2021.

185/2021.(VI.10.) határozat

Kunszentmárton Város településrendezési eszköz módosításának elhatározásáról az M44 gyorsforgalmi út és 44. sz főút tervezett csomópontjának a település közigazgatási területét érintő körforgalmi csomópont szabályozása érdekében

A katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény 46. § (4) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján a következőket rendelem el:

1. Kunszentmárton Város Önkormányzata, az M44 gyorsforgalmi út és 44. számú főút tervezett csomópontjának érintettsége kapcsán Kunszentmárton Város közigazgatási területét érintő nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházás megvalósításának elősegítése érdekében támogatja Kunszentmárton Város hatályos településrendezési eszközének módosítását.
2. Kunszentmárton Város Önkormányzata az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 30/A §-ára történő hivatkozással a településrendezési eszközök módosításával megbízza Kiszelovics és Társa Településtervező Kft.-t (5000 Szolnok, Szántó körút 52. I. lh. II/5.) továbbá a főépítési feladatok ellátásával megbízza Szikra Zoltán Egyéni Vállalkozót (5300 Karcag, Jókai utca 22.). A településrendezési eszközének módosításának költségét (a településtervező és a főépítés megbízásának díját) a RODEN Mérnöki iroda Kft. (1089 Budapest, Villám utca 13.) viseli.

Kunszentmárton, 2021. június 10.



- Erről értesülnek:
- Képviselő-testület tagjai
 - Dr. Hoffmann Zsolt jegyző
 - KKÖH Műszaki és Pályázatkezelő Osztály
 - RODEN Mérnöki iroda Kft. 1089 Budapest, Villám utca 13.
 - Kiszelovics és Társa Településtervező Kft., 5000 Szolnok, Szántó körút 52. I. lh. II/5.
 - Szikra Zoltán, 5300 Karcag, Jókai utca 22.

185/2021. (VI. 10.) határozat kivonata

KUNSZENTMÁRTON TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZ MÓDOSÍTÁS

A készülő településrendezési eszköz módosítás tartalmában és egyeztetési eljárásában a 314/2012.(XI.8.) Korm. rendelet előírását figyelembe véve készül.

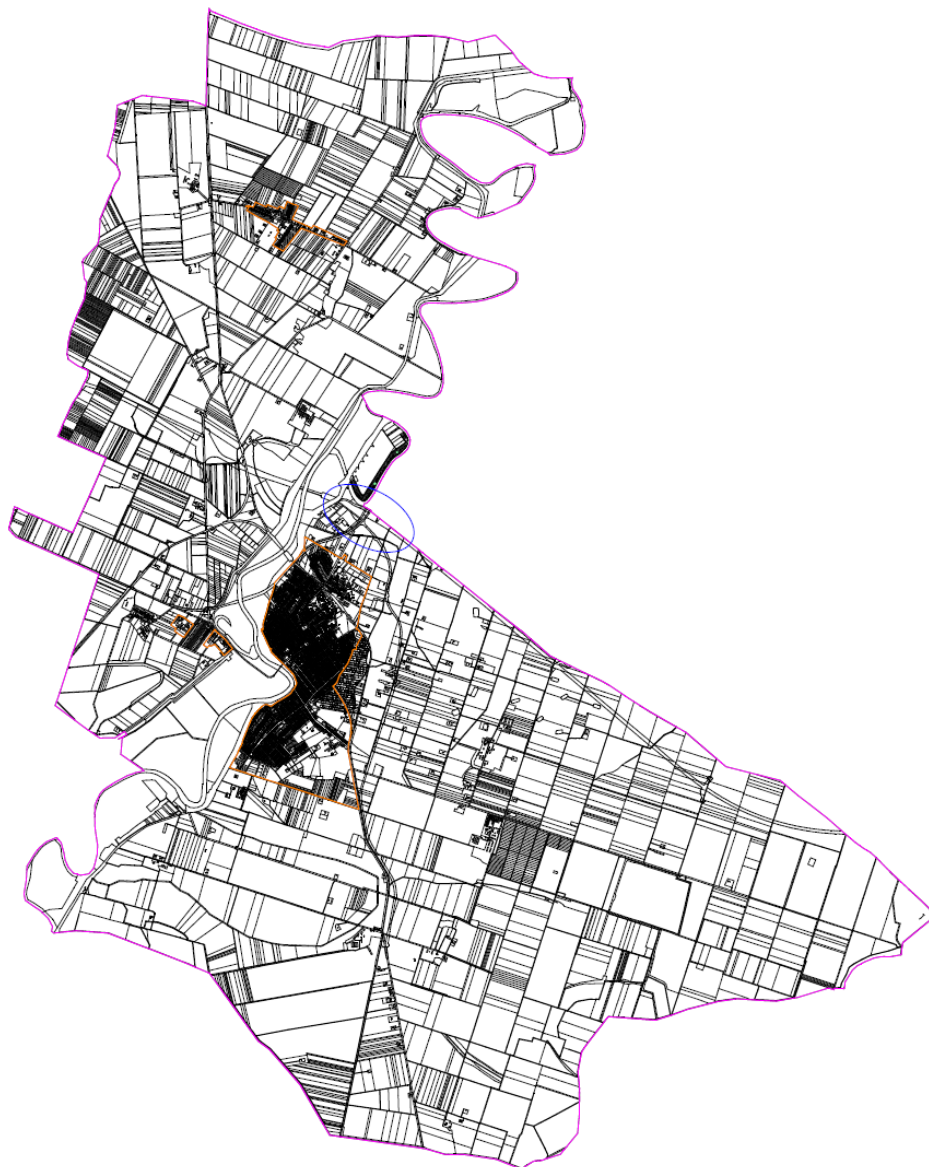
A településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012.(XI.8.) Korm. rendelet alapján a településrendezési eszköz egyeztetési eljárása: tárgyalásos eljárás.

A település rendelkezik jóváhagyott partnerségi egyeztetésről szóló rendelettel, melyben a településrendezési eszköz egyeztetésében résztvevők tájékoztatásának módját, eszközeit, a javaslatok, vélemények dokumentálását, továbbá a nyilvánosság biztosítását szolgáló intézkedéseket határozta meg. A hatályos jogszabályok alapján folytatja le a település a partnerségi egyeztetést.

A településrendezési eszköz módosítása a településszerkezeti tervet és leírást, szabályozási tervet és helyi építési szabályzatot érinti.

A településrendezési eszköz módosítással érintett terület:

Kunszentmárton Város külterületének keleti részén , a meglévő 44. számú főút és az M44 főút külön szintű csomópontjához közel, a kunszentmártoni Ipari Park mellett, részben Öcsöd közigazgatási területén valósul meg a körforgalom.



Tervezéssel érintett terület elhelyezkedése a közigazgatási területen



Tervezéssel érintett terület műholdas felvétele (Forrás: Google maps)

Szakági alátámasztó munkarészek:

1.	Tájrendezési	Szaktervező bevonása nélkül készült, a jelenlegi és a tervezett állapot és a hatályos terv, valamint az engedélyes tervdokumentáció figyelembevételével.
2.	Környezetalakítási	Szaktervező bevonása nélkül készült, a jelenlegi és a tervezett állapot és a hatályos terv valamint az engedélyes tervdokumentáció figyelembevételével.
3.	Közlekedési	Szaktervező bevonásával készült, a jelenlegi és a tervezett állapot és a hatályos terv figyelembevételével, az engedélyezési terv felhasználásával.
4.	Közművesítési	Víziközmű szaktervező bevonása nélkül készült, a jelenlegi és a tervezett állapot és a hatályos terv, valamint

KUNSZENTMÁRTON TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZ MÓDOSÍTÁS

		engedélyezési terv figyelembevételével.
5.	Elektromos energia közmű	Szaktervező bevonása nélkül készült a jelenlegi és tervezett állapot figyelembevételével.
6.	Hírközlési	Szaktervező bevonása nélkül készült a jelenlegi és tervezett állapot figyelembevételével.

A szakági alátámasztó munkarész a módosítás tartalmának megfelelően közlekedési szaktervező bevonásával készült.

Az alátámasztó munkarészekhez felhasználásra kerül a RODEN Mérnöki Iroda Kft által készített Útépítés, engedélyezési terv, a Vibrocomp Kft. által készített M44 gyorsforgalmi út – 44. sz. főút új Kunszentmártoni csomópont környezeti hatástanulmány módosítása (51 + 700 – 52 + 900 km szelvények között).

Tervezési előzmények:

Az M44 gyorsforgalmi út Tiszakürt - Kondoros közötti szakasza az Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőség OKTF-KP/3949- 110/2016. számú, valamint OKTF-KP/13314-19/2015. számú határozatával - az engedély érvényességi idejének meghosszabbítására vonatkozóan - módosított, az Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség Főigazgatójának 14/05012-15/2004. számú másodfokú határozatával megváltoztatott, az Országos Környezet-és Vízügyi Főfelügyelőség 14/1937/47/2004. számú határozatával kiadott **környezetvédelmi engedéllyel rendelkezik.**

A gyorsforgalmi út Tiszakürt és Kondoros közötti szakasza már megépült, és 2019. október 2-án adták át a forgalomnak.

A korábbi engedélyezési terv részeként a 44. sz. főúti csomópont is megtervezésre került, azonban Megrendelői döntés következtében a kiviteli terv már a csomópont nélkül készült el, azonban egyes munkarészek a korábban megtervezett csomóponti alakot figyelembe vették a kiviteli tervben is. Az M44 gyorsforgalmi út érintett szakasza a kiviteli terveknek megfelelően megépült.

A környezetvédelmi engedély nem tartalmazza az 52+300 km szelvényében tervezett Kunszentmárton-kelet csomópontot.

A gyorsforgalmi út nyomvonala a környezetvédelmi engedély által meghatározott nyomvonal folyosóban halad. A területszerzés során a Kunszentmárton-kelet csomópont helyigénye figyelembe vételre került, így új területigénybevételrel alapvetően nem kell számolni, csak a déli csomóponti ág egy rövid szakaszánál.

Az engedélyezési tervdokumentáció és a módosított környezetvédelmi engedélyezési dokumentáció a településrendezési eszköz módosításhoz a beruházó és a költségviselő részéről átadásra került, melynek vonatkozó részei a településrendezési eszköz módosítás során a tervbe beépítésre kerülnek.

Az M4 gyorsforgalmi út vonatkozó szakaszára a kisajátítási terv és a kisajátítással érintett ingatlanok tételes kimutatása átadásra került, mellyel összhangban készül a településrendezési eszköz módosítás.

Az M44 gyorsforgalmi út kiemelt kormányzati beruházás.

Tervezési feladat:

A 210/2021 (IV.29.) Kormányrendelettel módosított, az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII.6.) Kormányrendelet 1. melléklet 1.1.78. pontja alapján az M44 gyorsforgalmi út, Kunszentmárton csomópont megvalósítása is nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházás.

Fenti, változással érintett területen az M44 gyorsforgalmi út és 44. sz. főút körforgalmi csomópontja, mint infrastrukturális elem, közúti közlekedési területként történő ábrázolása, szabályozása, valamint ennek megfelelően az írásos munkarészek tervezési területre történő aktualizálása, kiegészítése (szerkezeti terv leírása, helyi építési szabályzat), továbbá a rendezéssel érintett területre vonatkozóan az alátámasztó szakági munkarészek kiegészítése a településrendezési feladat.

A módosítás során új, beépítésre szánt terület nem kerül kijelölésre, így a biológiai aktivitásérték szinten tartásának kimutatása nem szükséges, azonban a számítást el kell végezni.

A tervmódosítás során a szakági alátámasztó munkarészek kiegészítése szükséges, a közlekedési alátámasztó munkarész közlekedési szaktervező bevonásával készül.

Kunszentmárton Város Önkormányzatának képviselőtestülete jelen tervmódosítással a képviselő - testület által elfogadott hatályos településrendezési eszközt a külterületen, az M44 gyorsforgalmi út és 44. sz főút új körforgalmi csomópontja megvalósítása miatt módosíttatja.

A megvalósuló projekt céljai:

- A térségi és nemzetközi megközelítés biztosítása
- A biztonságos megközelítés megvalósítása
- A körforgalmi csomóponttal lehetőség biztosítása a 45. sz. főút később megépülő települést elkerülő szakaszának csatlakozására.

➤ Várható hatások elemzése:

Az M44 gyorsforgalmi út megvalósításával a térség megközelíthetősége lényegesen javult. Jelen településrendezési eszköz módosítás eredményeként megvalósítandó körforgalom a közlekedésbiztonságot szolgálja, valamint egy lehajtóval lehetővé teszi Kunszentmárton és Öcsöd más irányú megközelítést, és lehetőséget ad a későbbiekben megépülő 45. sz. főút települést elkerülő részének rácsatlakozására, így az M44 gyorsforgalmi útról közvetlen főúti kapcsolat lesz Szentes – Hódmezővásárhely – Szeged felé, ezzel a településen átvezető főút szakaszának forgalma lényegesen lecsökken, ami a belterületi részre pozitív hatással bír, a környezetterhelés lényegesen javulni fog, a közúti közlekedésből adódó környezeti kibocsátási értékek lecsökkennek, így mind közlekedésbiztonság, mind környezeti terhelés miatt pozitív hatással fognak bírni a gyorsforgalmi út és főút csomópontjának megvalósítása.

A biztonságos és gyors - közlekedési kapcsolat áttételesen - a gazdaságra is hat. A megközelíthetőség nagymértékű javulása a meglévő Ipari Parkra is pozitív hatással bír, mert közvetlen megközelítése lesz a gyorsforgalmi úthoz.

Jelen termvmodosítással megvalósuló gyorsforgalmi út és főút csomópontja - a lakókörnyezetre negatív hatással nincs, a természeti környezetet károsan nem befolyásolja.

➤ Normativitás vizsgálata:

A településrendezési eszköz módosítás műszaki infrastruktúra elem beillesztésére, annak területfelhasználási változására, szabályozására vonatkozik így a normativitás nem releváns.

A terv feldolgozásának technikai részletei:

Kunszentmárton Város településrendezési eszközök módosítása, a Kiszelovics és Társa Településtervező Kft. (vezető településrendező tervező: Kiszelovics Ildikó) által készített hatályos településrendezési eszközök felhasználásával, annak szöveges és rajzi munkarészeinek módosításával történik. A termvmodosítással érintett terület földhivatali térképkivonatát, digitális tervét a Beruházó biztosította a tervezési feladathoz.

Új, beépítésre szánt területek kijelölésének vizsgálata

Jelen termvmodosítás új, beépítésre szánt területet nem jelöl ki.

A rendezési terv módosítása során a tervezés alapjául szolgáltak:

- Országos Területrendezési Terv (MaTRT) (Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény)
- A területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet
- Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Közgyűlésnek a Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Területrendezési Tervéről szóló 3/2020. (V.13.) önkormányzati rendelete
- Jóváhagyott Településszerkezeti terv (jóváhagyva a 71/2020. (III.26.) Képviselő-testületi határozattal) Szabályozási terv és Helyi Építési Szabályzatról szóló 9/2020. (III.27. önkormányzati rendelet

1.2. Településrendezési eszközök összhangjának vizsgálata

A településrendezési eszköz módosítással érintett M44 sz gyorsforgalmi út és 44. sz főút csomóponti területe mind a településszerkezeti tervben szerepel, mind a szabályozási tervben. A főépítész nyilatkozata alapján nem olyan mértékű a változás, amely indokolná a megalapozó vizsgálat módosítását, így az is összhangban van fenti dokumentumokkal. A településfejlesztési koncepció módosítására nem volt szükség, mert a meglévő és tervezett közúti kapcsolatokat tartalmazza a

koncepció, a csomópont pedig a vonalas infrastruktúra része. Az örökségvédelmi hatástanulmány kiegészítésére nem volt szükség ugyanakkor az alátámasztó munkarész tartalmaz régészeti fejezetet, így biztosított az összhang. Környezeti értékelés készítésére nem volt szükség a környezet védelemért felelős szervek nyilatkozatai és település döntése értelmében.

A településrendezési eszköz módosítás tartalma a releváns településrendezési eszközökben szerepel így biztosított az összhang.

2. Településrendezési javaslatok

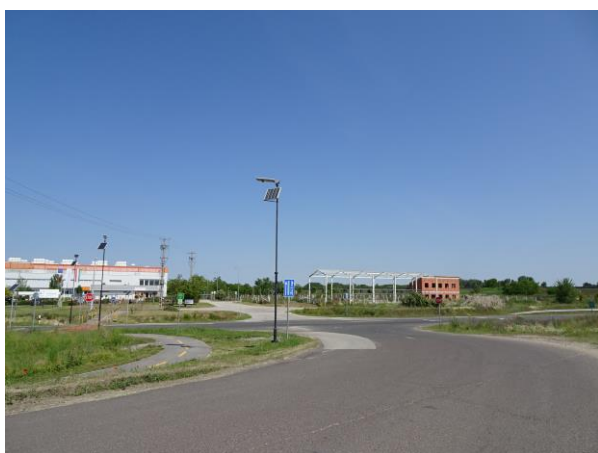
2.1. Javasolt településszerkezet, területfelhasználási rendszer

A kisajátítási tervvel, a településszerkezeti változással összhangban Kunszentmárton város külterületének keleti részén, Öcsöd közigazgatási határánál az M44 gyorsforgalmi út és 44 sz főút csomópontjának kialakítása részben ipari gazdasági, részben általános mezőgazdasági és kis részben gazdasági erdőterület területfelhasználási változása közötti közlekedési területre.

Fejlesztési terület

A beavatkozási szakasz eleje a Hármaskörös ártéri területe után kezdődik. Az árteret elhagyva a nyomvonal a teljes beavatkozási szakaszon egy $R=5000$ m sugarú jobb ívvel halad, a meglévő 44. sz. főutat az 52+298 km szelvényben keresztezi.

Az M44 gyorsforgalmi út 52+300 km szelvényében külön szintű csomópont kerül megtervezésre a 44. sz. főúttal való kapcsolat biztosítására. A teljes értékű, 4 ágú, rombusz külön szintű csomópont minden irányban biztosítja a le- és felhajtást. A 44. sz. főúti keresztezés előtt jobb oldalon az A j. ág lassító sávja, bal oldalon a D j. ág gyorsító sávja miatt, a keresztezés után jobb oldalon a B j. ág gyorsító sávja, bal oldalon a C j. ág lassító sávja miatt a meglévő burkolatot szélesíteni kell.



KUNSZENTMÁRTON TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZ MÓDOSÍTÁS



Fotók: saját szerkesztés, a felvétel 2021. 06. 05.-én készült

A módosítással érintett terület egy része az Ipari Park (ipari, gazdasági terület) be nem épített területe, kis része erdőterület, valamint általános mezőgazdasági területet is érint.

Normatív területfelhasználás és normatív szabályozás

A módosítással érintett terület esetén területfelhasználási változás történik ugyan, de a tervmódosítás tárgya infrastruktúra hálózat (csomópont) beillesztése, így mivel ez a meglévő területhasználatól eltérő területhasználat, normatív szabályozásról nem beszélhetünk. A csomópont szabályozása a meglévőhöz képest minimális területigénnyel jár.

Új beépítésre szánt területek kijelölése

A településrendezési eszköz módosítás beépítésre nem szánt területre vonatkozik, ahol vonalas infrastruktúra csomópontja miatti módosítás történik, így új beépítésre szánt terület nem kerül kijelölésre.

Földminőség védelem

A kisajátítási terv alapján a módosítással érintett földterületek között két kisebb terület (07/55 és 07/64 hrsz) átlagosnál jobb minőségű szántók, de a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra – beruházás esetében az átlagosnál jobb minőségű termőföld más célú hasznosítása is engedélyezhető, amennyiben annak megvalósítása más jogszabály rendelkezéseire figyelemmel más helyen vagy más nyomvonalon nem lehetséges.

Az M44 gyorsforgalmi út és 44. sz. főút valamint a későbbiekben becsatlakozó 45. sz főút körforgalmi csomópontja helyhez kötött, csak ezen utak csatlakozásánál a műszaki feltételeket figyelembe véve valósítható meg. Az M44 gyorsforgalmi út Kunszentmárton – Kelet és a 44. sz főúti csomópontra módosított környezetvédelmi hatástanulmány készült.

A termőföld tényleges, más célú igénybevétele csak jogerős és hatályos termőföld más célú hasznosítási engedély birtokában lehetséges. A más célú hasznosítás időleges és végleges lehet. Termőföld más célú hasznosításának engedélyezéséről, kérelemre indult eljárásban a területileg illetékes Kormányhivatal érintett Földhivatali osztálya dönt. Végleges más célú hasznosítás esetén az engedélyező határozatban, időleges más célú hasznosítás esetén a helyreállítást elfogadó döntésben az ingatlanügyi hatóság rendelkezik a fizetendő földvédelmi járulék mértékéről. A más célú hasznosítás ill. a településrendezési eszköz módosítása nem akadályozhatja a környező mezőgazdasági területek hasznosítását.

A termőföld igénybevételt a szükséges legkisebb területre kell korlátozni. Az igénybevenni tervezett területek kiválasztásánál törekedni kell arra, hogy az átlagos minőségű, vagy átlagosnál gyengébb minőségű termőföldeken valósuljanak meg. Az igénybevétel nem akadályozhatja a környező termőföldek megfelelő hasznosítását.

2.1.1. Beépítésre szánt területek

A tervezéssel érintett terület kis részben érinti az ipari, gazdasági területet (ipari park területe), mely beépítésre szánt terület.

A településszerkezeti terv módosítás beépítésre szánt területből beépítésre nem szánt terület átminősítésével jár.

2.1.2. Beépítésre nem szánt területek

A tervmódosítás beépítésre nem szánt közúti közlekedési terület kijelölését érinti. A területfelhasználási változás miatt gazdasági erdő és általános mezőgazdasági területek is átminősülnek közúti közlekedési területbe.

2.1.3. Szerkezetet meghatározó nyomvonalas és tagoló elemek

A településrendezési eszköz módosítás szerkezetet meghatározó nyomvonalas létesítményhez kapcsolódik, az M44 gyorsforgalmi út része.

Az M44 gyorsforgalmi út módosítással érintett szakasza:

- Beavatkozási szakasz kezdete: 51+700 km sz.
- Beavatkozási szakasz vége: 52+900 km sz.

A tervezett csomópont Kunszentmárton és Öcsöd települések közigazgatási területét érinti.

Részletesen az 5. fejezet, Közlekedési javaslat tartalmazza.

2.1.4. Védelmi és korlátozó elemek

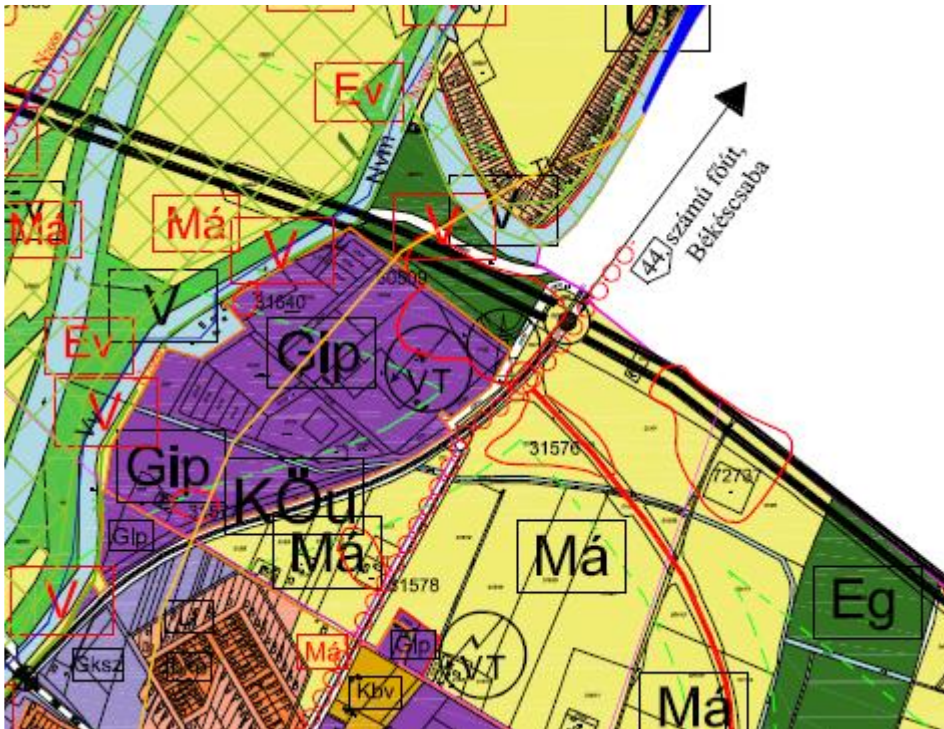
Az M44 gyorsforgalmi út védőtávolsága az út tengelyétől számított 250-250 méter, melyet a tervmódosítás tartalmaz.

3. VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT TERÜLETEK

3.1. Településszerkezeti változások bemutatása

A nyomvonalas infrastrukturális elem tervezett csomópontja érinti a hatályos településszerkezeti tervet és kismértékben megváltoztatja azt.

A közúti közlekedési területbe sorolás külterületen általános mezőgazdasági területet, gazdasági erdőterületet és ipari, gazdasági területet (ipari park) érint.



A képviselő-testület 71/2020. (III.26.) határozatával jóváhagyott településszerkezeti terv részlet

A jelenleg hatályos településszerkezeti terven az M44 gyorsforgalmi út és a 44. sz főút szintbeni körforgalmi csomópontja szerepel, de az útterület és csomópont területe nem, így azok módosítása szükséges.

3.2. Településszerkezeti változások területrendezési tervekkel való összefüggéseinek bemutatása

A településrendezési eszköz módosítás során a hatályos magasabbrendű tervek, így Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény és a hatályos Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Közgyűlésének a Jász-Nagykun-Szolnok Megye Területrendezési Tervéről szóló 3/2020.(V.13.) önkormányzati rendelete (Továbbiakban: MTrT) kerül figyelembe vételre.

Az országos tervet a megyei területrendezési terv pontosítja így az igazodás a megyei tervhez történik. Kunszentmárton tervezéssel érintett területét mezőgazdasági térség és települési térség térségi területfelhasználásba sorolt.

A módosítással érintett terület az alábbi térségi övezetekbe sorolt:

- vízminőség-védelmi terület övezete
- Ásványi nyersanyagvagyon övezete
- Tanyás területek övezete
- Térszervező városok övezete
- Tájképvédelmi terület övezete
- Ártéri tájgazdálkodás övezete

A térségi jelentőségű, meglévő energiahálózatokat a Településszerkezeti terv a MTrT – vel megegyező nyomvonalon és hosszon ábrázolja, eltérés nélkül.

A tervezett műszaki infrastruktúra elemeket az MTrT-vel összhangban, annak megfelelő lehatárolással és funkcióval jelöli a településszerkezeti terv.

3.3. A változások a hatályos településfejlesztési koncepcióval való összhangjának bemutatása

A hatályos településfejlesztési koncepcióban az M44 gyorsforgalmi út, akkor még tervezett infrastrukturális elemként szerepel, valamint ugyancsak fő prioritást élvez a 45. számú főút Kunszentmárton belterületét elkerülő szakasza. Ezen csomópont megvalósítása az M44 sz. gyorsforgalmi út és a 44. sz főút közös csomópontja, mely csomópont később alkalmas a 45. sz főút bekapcsolására.

4. SZAKÁGI JAVASLATOK

4.1. Tájrendezési javaslat

A tervezett létesítmény az Alföld nagytájon belül a Körös-Maros köze középtájon és a Körösszög kistáj északnyugati részén helyezkedik el.

A kistáj növényzete: „É-on és K-en a Maros-hordalékküpperem és a mentett oldali magasártér természetes vegetációja jórészt eltűnt, helyét intenzív szántók foglalják el. A zonális erdőssztyep-lőszpuszta fajai (vörösszárú pimpó - *Potentilla heptaphylla*, parlagi rózsa - *Rosa gallica*, horgas bogáncs - *Carduus hamulosus*) mezsgyéken, gátakon, kunhalmokon maradtak fenn. Telepített tölgyesek fajszegény sziki erdőssztyep növényzettel (réti őszirózsa - *Aster sedifolius*, bárányüröm-*Artemisia pontica*) a hátság alluviális határain található (Bábockai-erdő). A Körös hullámterét puhafaligetek, telepített nyárasok, ecsetpázsitos rétek (réti iszalag - *Clematis integrifolia*, fényes borkóró - *Thalictrum lucidum*, gyíkhagyma - *Allium angulosum*), a kubikok-holtágak eutróf hínarasai (rucaöröm - *Salvinia natans* - és sulyom - *Trapa natans*) és mocsári növényzete (virágkáká - *Butomus*, nyílfű - *Sagittaria*) jellemzik." (Dövényi Zoltán: *Magyarország kistájainak katasztere, második átdolgozott és bővített kiadás, Budapest, 2010*)

4.1.1. Tájhasználat, tájszerkezet javaslata

Legjelentősebb, a település táji környezetét alapvetően befolyásoló tájhasználati változás volt az M44 jelű gyorsforgalmi út megépítése.

Az M44 gyorsforgalmi út és 44. sz főút csomópontját alkotó körforgalmi csomópont csak kisebb tájhasználati változást okoz.

Tájrendezési javaslat célja mindezeknek megfelelően :

KUNSZENTMÁRTON TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZ MÓDOSÍTÁS

- a biztonságos közlekedés feltételeit szolgáló M44 gyorsforgalmi út és 44. sz főút körforgalmi csomópontjának kiépítése,
- közlekedési csomópontok környezetében a közlekedésbiztonság, beláthatóság és a fenntarthatóság figyelembevételével ligetes ültetésű facsoportok telepítése.

A határozott megjelenésű és a tájképet jelentősen befolyásoló műszaki létesítményt elsősorban jelentős mennyiségű növényzet telepítésével tehető környezetébe simulóbbá.

Ennek megfelelően a rendezési terv módosítása közlekedési terület bővítését jelenti, ligetes ültetésű facsoportok telepítésre, tájfasításra tesz javaslatot.

Ligetes ültetésű fásítás

A közlekedési csomópontokat a közlekedésbiztonság előírásainak megfelelően (beláthatóság) célszerű kialakítani, úgy, hogy az itt alkalmazott fa- és cserjefajok élénk lombszínükkel, virágzásukkal tegyék színesebbé a körforgalmi csomópont környezetét.

Tájfasítás – ökofolyosók létesítése

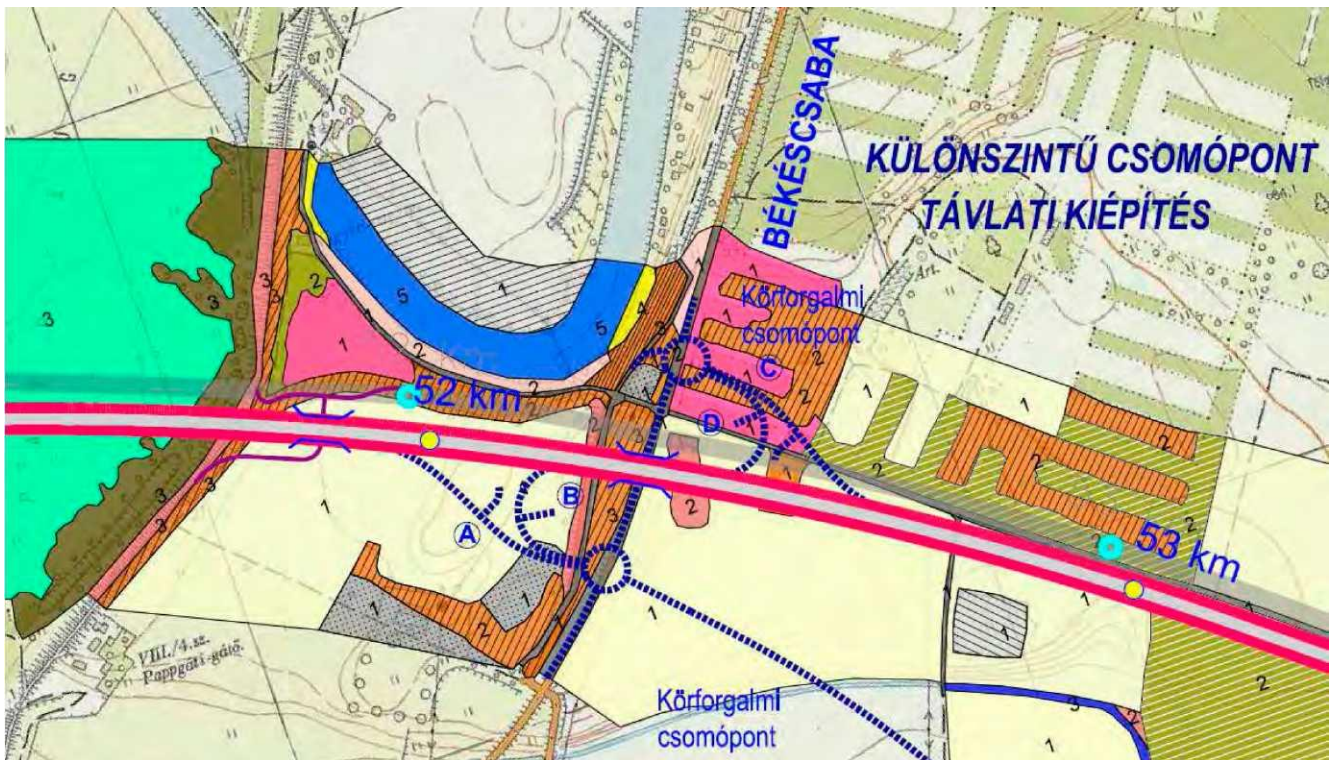
Javasoljuk, hogy a tájfasítás létesítése esetén a közlekedésbiztonságra, a beláthatóságra fokozottan ügyelni kell, ennek szempontját elsődlegesnek kell tekinteni.

Növénytani adottságok

A hatásterület növényzetét tekintve a Pannóniai flóratartomány (Pannonicum) Alföld (Eupannonicum) flóravidékének Tiszántúl (Criscium) flórajárásban található.

A tervezési területet a meglévő közlekedési infrastruktúra létesítmények, valamint a mezőgazdasági szántóterületek és másodlagos gyepek határozzák meg. Megállapítható, hogy a teljes tervezési területen a megtalálható növényzet természetessége 2-es.

Élővilág-védelmi szempontból a vizsgált területre kedvezőtlen ökológiai adottságok jellemzők, ennek elsődleges oka a meglévő infrastrukturális létesítmények dominanciája, és azok folyamatos környezeti terhelése (levegőszennyezés, zaj, zavarás stb.). Ráadásul megállapítható, hogy a jelenlegi fejlesztés területe túlnyomórészt építési terület volt pár évvel ezelőtt az M44-es autópálya építésekor, így akkor minden meglévő vegetáció eltűnt. Az azóta rehabilitált, illetve spontán megjelenő társulások nem képviselnek értéket.



B1a	Nem tőzegképző nádasok, gyékényesek és tavikákások	S6	Nem őshonos fajok spontán állományai
J4	Fűz-nyár ártéri erdők	T1	Egyéves, intenzív szántóföldi kultúrák
OB	Jellegtelen üde gyepek	T7	Intenzív szőlők, gyümölcsösök és bogyós ültetvények
OC	Jellegtelen száraz-félszáraz gyepek	T8	Extenzív szőlők és gyümölcsösök
P2b	Galagonyás-kökényes- borókás száraz cserjések	U4	Telephelyek, roncssterületek és hulladéklerakók
RB	Őshonos fajú puhafás jellegtelen vagy pionir erdők		
RC	Őshonos fajú keményfás jellegtelen erdők		

A Hortobágyi Nemzeti Park Igazgatóság 3425-2/2021 iktatószámú levelében foglalt tájékoztatása alapján a tervezési területen a „védett és a fokozottan védett növény és állatfajokról, a fokozottan védett barlangok köréről, valamint az Európai Közösségben természetvédelmi szempontból jelentős növény- és állatfajok közöttételéről” szóló 13/2001. (V.9.) KöM rendelet alapján védett sáfrányos imola (*Centaurea solstitialis*) jelentős állományáról van információ. Ezért a tervezési területen található sáfrányos imola (*Centaurea solstitialis*) egyedeinek az áttelepítésére lesz szükség, amely a következő szakmai szempontok figyelembevételével engedélyezhető:

- A tevékenység tényleges megkezdése előtt 5 nappal az áttelepítés időpontjáról telefonon tájékoztatni kell a területileg illetékes természetvédelmi őrt.
- A növények áttelepítését ősszel, lehetőség szerint szeptember 15. és november 1. között javasolt elvégezni, amikor a csapadékos időjárásnak köszönhetően az egyedek új helyen való megmaradásának az esélye nagyobb.
- Az áttelepítendő védett növényfaj számára szükséges célterületek meghatározásánál elsődleges szempont, hogy a faj számára alkalmas élőhely legyen, abiotikus és biotikus faktorok tekintetében, fajösszetételében ugyanolyan, nagyon hasonló adottságú, esetleg jobb adottságú élőhely legyen, mint az eredeti termőhely. Fontos szempont, hogy a célterület ne legyen túlzottan elszigetelt, illetve túl távoli, mivel ezekben az esetekben genetikai torzulás, elszegényedés, elszeparálódás illetve flórahamisítás következhet be.

KUNSZENTMÁRTON TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZ MÓDOSÍTÁS

- Az áttelepítést a már bevált földlabdás módszerrel javasolt elvégezni, a növények gyökérzetének lehetőség szerinti károsításának elkerülésével.
- Az áttelepítendő növényfaj egyedeit lehetőleg reggeli órákban , vagy csapadékos időben kell a lehető leggyorsabb átszállítással eljuttatni az alkalmas élőhelyre.
- A beültetést követően bőséges belocsolással kell gondoskodni a növény egyedekről.
- Az áttelepítést csak szakember, illetve szakfelügyelet mellett végezheti a kivitelező
- Az ültetési terület koordinátáit rögzíteni kell és lehetőleg a valóságban is visszakereshető (de a gazdálkodást nem veszélyeztető) módon meg kell jelölni a későbbi nyomon követés érdekében.
- Fontos a faj és élőhely gondozása, utógondozása, kezelése. Az áttelepítéseket követő napokban – aszályos időjárás esetén – locsolással kell gondoskodni az áttelepített egyedekről. Az átültetést követő években a célterület megfelelő állapotáról (cserjéjelen állapot, inváziós fajok visszaszorítása, fajok közötti konkurencia csökkentése) a kivitelezőnek kell gondoskodni.
- Az áttelepítésre kerülő növény populációjának megerősítése érdekében javasoljuk továbbá a környező állományokból történő magfogást.
- Az áttelepítést követően három éven át a kivitelezőnek évente szükséges felmérni az áttelepített egyedek egyedszámát, monitorozni az érintett élőhelyet. A felmért egyedek állapotáról évente jelentést kell készíteni a Hortobágyi Nemzeti Park- és az illetékes természetvédelmi hatóság részére.

Állattani adottságok:

A tervezési terület állatföldrajzilag a Közép-dunai faunakerületben az Alföld (Pannonicum) faunakörzetbe tartozik.

A tervezési terület faunáját alapvetően határozza meg a meglévő közlekedési infrastruktúra hálózatok dominanciája. A közeli természetvédelmi területek következtében értékes fajok a területen csak átmeneti jelleggel (pl.: vonulási, vagy táplálkozási céllal) jelenhetnek meg. A tervezett beruházás építési és üzemelési stádiumában kizárólag a tág ökológiai tűrőképességű, zavarástűrő fajok megjelenésére lehet számítani, melyeket nem zavar az ember közelsége.

4.1.2. Természetvédelmi javaslatok

Védett természeti területek

Kunszentmárton Város közigazgatási területét érintően, jelen településrendezési eszköz módosítással érintett csomópont területe nem érinti az országos ökológiai hálózat ökológiai folyosóját.

A természetvédelmi területek érintettségét a következő ábra szemlélteti:



Országos ökológiai hálózat - magterület	Országos jelentőség természetvédelmi terület	- Tervezett burkolatszél
— Országos ökológiai folyosó	(3) Natura 2000 SCI	- Területfoglalással érintett terület

Megállapítható, hogy a 2016-ban készített HUKM20017 „Hármas-Körös” SAC terület Natura 2000 hatásbecslésben szereplő hatásviselő fajokra és élőhelyekre a jelenlegi fejlesztés nem

fejt ki kedvezőtlen hatást, mivel a Körös-hídjának kialakítása nem fog változni, az alkalmas lesz arra, hogy a folyó mindkét partján megfelelő szélességű ökológiai folyosót biztosítson az összes taxon számára.

A tervezéssel érintett terület nem érinti az országos jelentőségű védett természeti területeket, sem a Natura 2000 területeket és nem része az országos ökológiai hálózatnak.



Országos ökológiai hálózat magterületének bemutatása tervezéssel érintett terület környezetében

4.1.3. Tájvédelmi és tájképvédelmi javaslat

A határozott megjelenésű és a tájképet jelentősen befolyásoló műszaki létesítményt elsősorban jelentős mennyiségű növényzet telepítésével tehető környezetébe illővé. Ennek megfelelően a rendezési terv módosítása közlekedési terület bővítését jelenti. A tájképvédelem érdekében a közlekedésbiztonság érdekeinek figyelembe vételével a településrendezési eszköz módosítás ligetes ültetésű facsoportok telepítésre, tájfásításra tesz javaslatot.

4.1.4. Biológiai aktivitásérték változása

Területfelhasználás	Hatályos TSZT			Javasolt TSZT		
	Terület (ha)	BIA mutató	BIA érték	Terület (ha)	BIA mutató	BIA érték
Beépítésre szánt terület:						
Lakóterület:						
Falusias lakóterület (Lf)	101,13	2,4	242,712	101,13	2,4	242,712
Kertvárosias lakóterület (Lke)	129,56	2,7	349,812	129,56	2,7	349,812

KUNSZENTMÁRTON TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZ MÓDOSÍTÁS

Kisvárosias lakóterület (Lk)	110,04	1,2	132,048	110,04	1,2	132,048
Vegyes területek						
Településközponti vegyes terület (Vt)	18,22	0,5	9,11	18,22	0,5	9,11
Gazdasági területek						
Kereskedelmi szolgáltató (Gksz)	29,82	0,4	11,928	29,82	0,4	11,928
Ipari (Gip)	125,34	0,4	50,136	123,83	0,4	49,53
Különleges terület:						
Vízmű (Kv)	1,99	1,5	2,985	1,99	1,5	2,985
Sportcsarnok (Kcs)	1,38	1,5	2,07	1,38	1,5	2,07
Sportpálya (Ksp)	15,5	3	46,5	15,5	3	46,5
Idegenforgalmi célú (Ktur)	23,18	1,5	34,77	23,18	1,5	34,77
Mezőgazdasági üzemi (Kmű)	114,52	0,7	80,164	114,52	0,7	80,164
Szennyvíztisztító telep (Kszv)	3,38	0,1	0,34	3,38	0,1	0,34
Üdülőterület						
Üdülőházas (Üh)	14,06	2,7	37,962	14,06	2,7	37,962
Beépítésre szánt terület összesen:	688,12		1000,537	687,39		1000,227
Beépítésre nem szánt terület:						
Közlekedési és közműterület:						
Autópályák, autóutak, valamint főutak	309,78	0,5	154,89	321,70	0,5	160,85
Országos mellékutak, helyi gyűjtőutak, kiszolgáló utak, kerékpár- és gyalogutak, valamint vasúti pályák	264,49	0,6	158,69	264,49	0,6	158,69
Vasút (Kök)	46,04	0,6	27,62	46,04	0,6	27,624
Zöldterület:						
Zöldterület (Z)	5,90	6	35,40	5,9	6	35,4
Erdő terület:						
Védelmi erdő (Ev)	461,14	9	4150,26	461,14	9	4150,26
Gazdasági erdőterület (Eg)	641,43	9	5772,87	636,92	9	5732,28
Mezőgazdasági terület:						
Általános mezőgazdasági terület (Má)	11279,55	3,7	41734,335	11273,65	3,7	41712,505
Kertés mezőgazdasági terület (Mk)	43,28	5	216,4	43,28	5	216,4
Természetközeli terület:						
Természetközeli terület (Tk)	3,57	8	28,56	3,57	8	28,56
Vízgazdálkodási terület:						
Vízgazdálkodási terület (V)	542,26	6	3253,56	542,26	6	3253,56
Különleges beépítésre nem szánt terület:						
Temető, kegyeleti park (Kbt)	11,79	3,2	37,728	11,79	3,2	37,728
Vásártér (Kbv)	2,96	1,2	3,552	2,96	1,2	3,552
Bányatelek (Kbb)	42,67	0,2	8,534	42,67	0,2	8,534
Megújuló energia hasznosítására (KbEn)	10,36	3,2	33,152	10,36	3,2	33,152
Horgászto (Kbho)	9,47	3,2	30,304	9,47	3,2	30,304

KUNSZENTMÁRTON TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZ MÓDOSÍTÁS

Sportpálya (Kksp/Kbsp)	0,09	6	0,54	0,09	6	0,54
Szabadstrand (Kbsza)	1,5	3,2	4,8	1,5	3,2	4,8
Beépítésre nem szánt terület összesen:	13677,6		55651,20	13678,33		55594,74
BIA érték közigazgatási területre össz.:	14365,72		56651,73	14365,72		56594,96

Kunszentmárton teljes közigazgatási területének jelenleg hatályos TSZT szerinti biológiai aktivitásértéke: 56 651,73

Kunszentmárton teljes közigazgatási területének TSZT módosítás utáni biológiai aktivitásértéke: 56 594,96

A termódosítás eredményeként az aktivitásérték -56,77 értékkel csökken, azonban a szintentartás kimutatása, miután új beépítésre szánt terület kijelölése nem történik, nem követelmény. A jelenleg hatályos TSZT +18,35 biológiai aktivitásérték többlettel rendelkezik, mely többlet a jelen termódosítással -56,77 értékmutatóval csökkent, így a település biológiai aktivitásérték egyenlege: -38,42

4.2. Zöldfelületi rendszer fejlesztése

Jelen településrendezési eszköz módosítás nem érinti a belterületi zöldfelületi rendszert.

4.2.1. Zöldfelületi rendszer elemeinek fejlesztési javaslata

Jelen településrendezési eszköz módosítás nem érinti a belterületi zöldfelületi rendszert.

4.2.2. Zöldfelületi ellátottság alakulása

Jelen településrendezési eszköz módosítás nem érinti a belterületi zöldfelületi rendszert.

4.2.3. Zöldfelületek ökológiai szerepének erősítésére vonatkozó javaslatok

Jelen településrendezési eszköz módosítás nem érinti a belterületi zöldfelületi rendszert.

5. KÖZLEKEDÉSI JAVASLATOK

5.1. Közúti hálózat kapcsolatok

Kunszentmárton Város Jász-Nagykun-Szolnok megyében, a megyeszékhelytől délre, mintegy 43 km-re található. A település közúti hálózati kapcsolata meglehetősen fejlett, nyugat – kelet irányban a 44. számú Kecskemét – Békéscsaba – Gyula elsőrendű főút, míg észak felől a 442. számú Szolnok – Kunszentmárton másodrendű főút és déli irányból a 45. számú Kunszentmárton – Szentés – Hódmezővásárhely másodrendű főút biztosítja a város országos közúthálózatba történő becsatlakozását. Kungyalu településrész hálózati csatlakozását a 46142. jelű Kungyalu bekötő út teszi lehetővé. Az eddig említetteken felül Kunszentmárton

belterületén országos közutak tekintetében a 44301. jelű Kunszentmárton állomáshoz vezető út található, mely a 45. számú másodrendű főútból válik ki. Kunszentmárton és a térsége közelmúltban átadott legnagyobb infrastrukturális fejlesztése az M44. számú gyorsforgalmi út, mely teljes kiépülését követően az M5. autópályát fogja Békéscsabával összekötni, ezzel még nagyobb szerepet, még több lehetőséget biztosítva Kunszentmárton számára az országos infrastruktúra hálózatban.

Közúti közlekedés:

Az országos közutak hálózata:

Az országos közúthálózat részeként az alábbi utak érintik a várost:

1. M44 gyorsforgalmi út (Békéscsaba – Kecskemét, egyes szakaszai jelenleg épülnek)
2. 44. számú I. rendű főút (Kecskemét – Békéscsaba – Gyula)
3. 442. számú II. rendű főút (Szolnok – Kunszentmárton)
4. 45. számú II. rendű főút (Kunszentmárton – Szentés – Hódmezővásárhely)
5. 44301. jelű Kunszentmárton vasútállomáshoz vezető út
6. 46142. jelű Kungyalu bekötő út

1.1./M44. számú Tiszakürt - Kondoros autóút:

Az átlagos napi forgalom (ÁNF): 4549 jármű/nap, azaz 6266 E/nap volt a 2019. évben.

A számlálás a 44+400 km. szelvényben történt.

A járműtípusonkénti megosztás:

	2019. évben:	2034-ben:	E/nap	MOF
Személygépkocsi	2699 j/nap x 1,271 =	3432 j/nap x 1,0 =	3432 x 0,15 =	515 E/óra
Autóbusz	15 j/nap x 1,037 =	16 j/nap x 2,5 =	40 x 0,15 =	6 E/óra
Tehergépkocsi	1835 j/nap x 1,560 =	2863 j/nap x 2,5 =	7158 x 0,15 =	1074 E/óra
Motorkerékpár	0 j/nap x 0,950 =	0 j/nap x 0,8 =	0 x 0,15 =	0 E/óra
Kerékpár	0 j/nap x 1,000 =	0 j/nap x 0,3 =	0 x 0,15 =	0 E/óra
Lassú járművek	0 j/nap x 1,521 =	0 j/nap x 2,5 =	0 x 0,15 =	0 E/óra
	4549 j/nap	6311 j/nap	10630 E/nap	1594 E/óra

A fentiek alapján várható forgalom nagyság a 2034. évben:

- az átlagos napi forgalom (ÁNF): **6311 j/nap**
- a mértékadó óraforgalom (MOF): **1594 E/óra**

A megengedett forgalom nagyság 1600 E/óra egy forgalmi sávra, így az útpálya jelenlegi geometriai kialakítása meg fog felelni a 2034. évi a várható forgalom nagyságnak.

1.2/M44. számú Tiszakürt - Kondoros autóút:

Az átlagos napi forgalom (ÁNF): 4252 jármű/nap, azaz 5879 E/nap volt a 2019. évben.

A számlálás a 50+600 km. szelvényben történt.

A járműtípusonkénti megosztás:

	2019. évben:	2034-ben:	E/nap	MOF
Személygépkocsi	2502 j/nap x 1,271 =	3181 j/nap x 1,0 =	3181 x 0,15 =	477 E/óra
Autóbusz	18 j/nap x 1,037 =	19 j/nap x 2,5 =	48 x 0,15 =	7 E/óra
Tehergépkocsi	1732 j/nap x 1,560 =	2702 j/nap x 2,5 =	6755 x 0,15 =	1013 E/óra
Motorkerékpár	0 j/nap x 0,950 =	0 j/nap x 0,8 =	0 x 0,15 =	0 E/óra
Kerékpár	0 j/nap x 1,000 =	0 j/nap x 0,3 =	0 x 0,15 =	0 E/óra
Lassú járművek	0 j/nap x 1,521 =	0 j/nap x 2,5 =	0 x 0,15 =	0 E/óra
	4252 j/nap	5902 j/nap	9984 E/nap	1497 E/óra

A fentiek alapján várható forgalomnagyság a 2034. évben:

- az átlagos napi forgalom (ÁNF): **5902 j/nap**
- a mértékadó óraforgalom (MOF): **1497E/óra**

A megengedett forgalomnagyság 1600 E/óra egy forgalmi sávra, így az útpálya jelenlegi geometriai kialakítása meg fog felelni a 2034. évig a várható forgalomnagyságnak.

2.1/ 44. számú Kecskemét – Békéscsaba - Gyula elsőrendű főút:

Az átlagos napi forgalom (ÁNF): 8974 jármű/nap, azaz 12502 E/nap volt a 2019. évben.

A számlálás a 48+300 km. szelvényben történt.

A járműtípusonkénti megosztás:

	2019. évben:	2034-ben:	E/nap	MOF
Személygépkocsi	4901 j/nap x 1,271 =	6231 j/nap x 1,0 =	6231 x 0,15 =	935 E/óra
Autóbusz	100 j/nap x 1,037 =	104 j/nap x 2,5 =	260 x 0,15 =	39 E/óra
Tehergépkocsi	3847 j/nap x 1,560 =	6002 j/nap x 2,5 =	15005 x 0,15 =	2251 E/óra
Motorkerékpár	70 j/nap x 0,950 =	67 j/nap x 0,8 =	54 x 0,15 =	8 E/óra
Kerékpár	55 j/nap x 1,000 =	55 j/nap x 0,3 =	17 x 0,15 =	2 E/óra
Lassú járművek	1 j/nap x 1,521 =	2 j/nap x 2,5 =	5 x 0,15 =	1 E/óra
	8974 j/nap	12461 j/nap	21571 E/nap	3236 E/óra

A fentiek alapján várható forgalomnagyság a 2034. évben:

- az átlagos napi forgalom (ÁNF): **12461 j/nap**
- a mértékadó óraforgalom (MOF): **3236 E/óra**

A megengedett forgalomnagyság 1000 E/óra egy forgalmi sávra, így az útpálya jelenlegi geometriai kialakítása nem fog megfelelni a 2034. évig a várható forgalomnagyságnak.

2.2./ 44. számú Kecskemét – Békéscsaba - Gyula elsőrendű főút:

Az átlagos napi forgalom (ÁNF): 4530 jármű/nap, azaz 7388 E/nap volt a 2019. évben.

A számlálás a 49+902 km. szelvényben történt.

KUNSZENTMÁRTON TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZ MÓDOSÍTÁS

A járműtípusonkénti megosztás:

	2019. évben:	2034-ben:	E/nap	MOF
Személygépkocsi	259 j/nap x 1,271 =	329 j/nap x 1,0 =	329 x 0,15 =	49 E/óra
Autóbusz	10 j/nap x 1,037 =	10 j/nap x 2,5 =	25 x 0,15 =	4 E/óra
Tehergépkocsi	4255 j/nap x 1,560 =	6638 j/nap x 2,5 =	16595 x 0,15 =	2489 E/óra
Motorkerékpár	3 j/nap x 0,950 =	3 j/nap x 0,8 =	2 x 0,15 =	0 E/óra
Kerékpár	0 j/nap x 1,000 =	0 j/nap x 0,3 =	0 x 0,15 =	0 E/óra
Lassú járművek	3 j/nap x 1,521 =	5 j/nap x 2,5 =	13 x 0,15 =	2 E/óra
	4530 j/nap	6985 j/nap	16964 E/nap	2545 E/óra

A fentiek alapján várható forgalomnagyság a 2034. évben:

- az átlagos napi forgalom (ÁNF): **6985 j/nap**
- a mértékadó óraforgalom (MOF): **2545 E/óra**

A megengedett forgalomnagyság 1000 E/óra egy forgalmi sávra, így az útpálya jelenlegi geometriai kialakítása nem fog megfelelni a 2034. évig a várható forgalomnagyságnak.

2.3/ 44. számú Kecskemét – Békéscsaba - Gyula elsőrendű főút:

Az átlagos napi forgalom (ÁNF): 3439 jármű/nap, azaz 5265 E/nap volt a 2019. évben.

A számlálás a 58+010 km. szelvényben történt.

A járműtípusonkénti megosztás:

	2019. évben:	2034-ben:	E/nap	MOF
Személygépkocsi	279 j/nap x 1,271 =	355 j/nap x 1,0 =	355 x 0,15 =	53 E/óra
Autóbusz	8 j/nap x 1,037 =	8j/nap x 2,5 =	20 x 0,15 =	3 E/óra
Tehergépkocsi	3145 j/nap x 1,560 =	4907 j/nap x 2,5 =	12268 x 0,15 =	1840 E/óra
Motorkerékpár	2 j/nap x 0,950 =	2 j/nap x 0,8 =	2 x 0,15 =	0 E/óra
Kerékpár	0 j/nap x 1,000 =	0 j/nap x 0,3 =	0 x 0,15 =	0 E/óra
Lassú járművek	5 j/nap x 1,521 =	8 j/nap x 2,5 =	20 x 0,15 =	3 E/óra
	3439 j/nap	5280 j/nap	12664 E/nap	1900 E/óra

A fentiek alapján várható forgalomnagyság a 2034. évben:

- az átlagos napi forgalom (ÁNF): **5280 j/nap**
- a mértékadó óraforgalom (MOF): **1900 E/óra**

A megengedett forgalomnagyság 1000 E/óra egy forgalmi sávra, így az útpálya jelenlegi geometriai kialakítása meg fog felelni a 2034. évig a várható forgalomnagyságnak.

3.1./ 45. számú Kunszentmárton – Szentes - Hódmezővásárhely másodrendű főút:

Az átlagos napi forgalom (ÁNF): 6199 jármű/nap, azaz 6748 E/nap volt a 2019. évben.

A számlálás a 1+000 km. szelvényben történt.

A járműtípusonkénti megosztás:

KUNSZENTMÁRTON TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZ MÓDOSÍTÁS

	2019. évben:	2034-ben:	E/nap	MOF
Személygépkocsi	3687 j/nap x 1,291 =	4759 j/nap x 1,0 =	4759 x 0,15 =	714 E/óra
Autóbusz	138 j/nap x 1,092 =	151 j/nap x 2,5 =	378 x 0,15 =	57 E/óra
Tehergépkocsi	1804 j/nap x 1,459 =	1632 j/nap x 2,5 =	6580 x 0,15 =	987 E/óra
Motorkerékpár	90 j/nap x 0,950 =	86 j/nap x 0,8 =	69 x 0,15 =	10 E/óra
Kerékpár	451 j/nap x 1,000 =	451 j/nap x 0,3 =	135 x 0,15 =	20 E/óra
<u>Lassú járművek</u>	<u>29 j/nap x 1,423 =</u>	<u>41 j/nap x 2,5 =</u>	<u>103 x 0,15 =</u>	<u>15 E/óra</u>
	6199 j/nap	8120 j/nap	12023 E/nap	1803 E/óra

A fentiek alapján várható forgalomnagyság a 2034. évben:

- az átlagos napi forgalom (ÁNF): **8120 j/nap**
- a mértékadó óraforgalom (MOF): **1803 E/óra**

A megengedett forgalomnagyság 1000 E/óra egy forgalmi sávra, így az útpálya jelenlegi geometriai kialakítása meg fog felelni a 2034. évig a várható forgalomnagyságnak.

3.2./ 45. számú Kunszentmárton – Szentés - Hódmezővásárhely másodrendű főút:

Az átlagos napi forgalom (ÁNF): 3531 jármű/nap, azaz 4125 E/nap volt a 2019. évben.

A számlálás a 1+894 km. szelvényben történt.

A járműtípusonkénti megosztás:

	2019. évben:	2034-ben:	E/nap	MOF
Személygépkocsi	2348 j/nap x 1,291 =	3031 j/nap x 1,0 =	3031 x 0,15 =	455 E/óra
Autóbusz	22 j/nap x 1,092 =	24 j/nap x 2,5 =	60 x 0,15 =	9 E/óra
Tehergépkocsi	897 j/nap x 1,459 =	1309 j/nap x 2,5 =	3273 x 0,15 =	491 E/óra
Motorkerékpár	87 j/nap x 0,950 =	83 j/nap x 0,8 =	66 x 0,15 =	10 E/óra
Kerékpár	109 j/nap x 1,000 =	109 j/nap x 0,3 =	33 x 0,15 =	5 E/óra
<u>Lassú járművek</u>	<u>68 j/nap x 1,423 =</u>	<u>97 j/nap x 2,5 =</u>	<u>243 x 0,15 =</u>	<u>36 E/óra</u>
	3531 j/nap	4653 j/nap	6705 E/nap	1006 E/óra

A fentiek alapján várható forgalomnagyság a 2034. évben:

- az átlagos napi forgalom (ÁNF): **4653 j/nap**
- a mértékadó óraforgalom (MOF): **1006 E/óra**

A megengedett forgalomnagyság 1000 E/óra egy forgalmi sávra, így az útpálya jelenlegi geometriai kialakítása meg fog felelni a 2034. évig a várható forgalomnagyságnak.

3.3./ 45. számú Kunszentmárton – Szentés - Hódmezővásárhely másodrendű főút:

Az átlagos napi forgalom (ÁNF): 3141 jármű/nap, azaz 3920 E/nap volt a 2019. évben.

A számlálás a 7+999 km. szelvényben történt.

A járműtípusonkénti megosztás:

	2019. évben:	2034-ben:	E/nap	MOF
--	---------------------	------------------	--------------	------------

KUNSZENTMÁRTON TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZ MÓDOSÍTÁS

Személygépkocsi	1862 j/nap x 1,291 =	2403 j/nap x 1,0 =	2403 x 0,15 =	360 E/óra
Autóbusz	47 j/nap x 1,092 =	51 j/nap x 2,5 =	128 x 0,15 =	19 E/óra
Tehergépkocsi	1201 j/nap x 1,459 =	1752 j/nap x 2,5 =	4380 x 0,15 =	657 E/óra
Motorkerékpár	18 j/nap x 0,950 =	17 j/nap x 0,8 =	14 x 0,15 =	2 E/óra
Kerékpár	3 j/nap x 1,000 =	3 j/nap x 0,3 =0	1 x 0,15 =	0 E/óra
Lassú járművek	10 j/nap x 1,423 =	14 j/nap x 2,5 =	35 x 0,15 =	5 E/óra
	3141 j/nap	4240 j/nap	6960 E/nap	1044 E/óra

A fentiek alapján várható forgalom nagyság a 2034. évben:

- az átlagos napi forgalom (ÁNF): **4240 j/nap**
- a mértékadó óraforgalom (MOF): **1044 E/óra**

A megengedett forgalom nagyság 1000 E/óra egy forgalmi sávra, így az útpálya jelenlegi geometriai kialakítása meg fog felelni a 2034. évig a várható forgalom nagyságnak.

4.1./ 442. számú Szolnok - Kunszentmárton másodrendű főút:

Az átlagos napi forgalom (ÁNF): 4368 jármű/nap, azaz 5964 E/nap volt a 2019. évben.

A számlálás a 26+250 km. szelvényben történt.

A járműtípusonkénti megosztás:

	2019. évben:	2034-ben:	E/nap	MOF
Személygépkocsi	2391 j/nap x 1,291 =	3086 j/nap x 1,0 =	3086 x 0,15 =	463 E/óra
Autóbusz	27 j/nap x 1,092 =	29 j/nap x 2,5 =	73 x 0,15 =	11 E/óra
Tehergépkocsi	1873 j/nap x 1,459 =	2732 j/nap x 2,5 =	6830 x 0,15 =	1024 E/óra
Motorkerékpár	42 j/nap x 0,950 =	40 j/nap x 0,8 =	32 x 0,15 =	5 E/óra
Kerékpár	12 j/nap x 1,000 =	12 j/nap x 0,3 =0	4 x 0,15 =	1 E/óra
Lassú járművek	23 j/nap x 1,423 =	33 j/nap x 2,5 =	83 x 0,15 =	12 E/óra
	4368 j/nap	5932 j/nap	10107 E/nap	1516 E/óra

A fentiek alapján várható forgalom nagyság a 2034. évben:

- az átlagos napi forgalom (ÁNF): **5932 j/nap**
- a mértékadó óraforgalom (MOF): **1516 E/óra**

A megengedett forgalom nagyság 1000 E/óra egy forgalmi sávra, így az útpálya jelenlegi geometriai kialakítása meg fog felelni a 2034. évig a várható forgalom nagyságnak.

4.2./ 442. számú Szolnok - Kunszentmárton másodrendű főút:

Az átlagos napi forgalom (ÁNF): 3970 jármű/nap, azaz 5532 E/nap volt a 2019. évben.

A számlálás a 34+800 km. szelvényben történt.

A járműtípusonkénti megosztás:

	2019. évben:	2034-ben:	E/nap	MOF
Személygépkocsi	2163 j/nap x 1,291 =	2792 j/nap x 1,0 =	2792 x 0,15 =	419 E/óra

KUNSZENTMÁRTON TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZ MÓDOSÍTÁS

Autóbusz	24 j/nap x 1,092 =	26 j/nap x 2,5 =	65 x 0,15 =	10 E/óra
Tehergépkocsi	1682 j/nap x 1,459 =	2454 j/nap x 2,5 =	6135 x 0,15 =	920 E/óra
Motorkerékpár	41 j/nap x 0,950 =	39 j/nap x 0,8 =	31 x 0,15 =	5 E/óra
Kerékpár	30 j/nap x 1,000 =	30 j/nap x 0,3 =0	9 x 0,15 =	1 E/óra
Lassú járművek	30 j/nap x 1,423 =	43 j/nap x 2,5 =	108 x 0,15 =	16 E/óra
	3970 j/nap	5384 j/nap	9140 E/nap	1371 E/óra

A fentiek alapján várható forgalomnagyság a 2034. évben:

- az átlagos napi forgalom (ÁNF): **5384 j/nap**
- a mértékadó óraforgalom (MOF): **1371 E/óra**

A megengedett forgalomnagyság 1000 E/óra egy forgalmi sávra, így az útpálya jelenlegi geometriai kialakítása meg fog felelni a 2034. évig a várható forgalomnagyságnak.

4.3./ 442. számú Szolnok - Kunszentmárton másodrendű főút:

Az átlagos napi forgalom (ÁNF): 4100 jármű/nap, azaz 5580 E/nap volt a 2019. évben.

A számlálás a 35+1065 km. szelvényben történt.

A járműtípusonkénti megosztás:

	2019. évben:	2034-ben:	E/nap	MOF
Személygépkocsi	2283 j/nap x 1,291 =	2947 j/nap x 1,0 =	2947 x 0,15 =	442 E/óra
Autóbusz	29 j/nap x 1,092 =	32 j/nap x 2,5 =	80 x 0,15 =	12 E/óra
Tehergépkocsi	1683 j/nap x 1,459 =	2455 j/nap x 2,5 =	6138 x 0,15 =	921 E/óra
Motorkerékpár	44 j/nap x 0,950 =	42 j/nap x 0,8 =	34 x 0,15 =	5 E/óra
Kerékpár	31 j/nap x 1,000 =	31 j/nap x 0,3 =0	9 x 0,15 =	1 E/óra
Lassú járművek	30 j/nap x 1,423 =	43 j/nap x 2,5 =	108 x 0,15 =	16 E/óra
	4100 j/nap	5550 j/nap	9315 E/nap	1397 E/óra

A fentiek alapján várható forgalomnagyság a 2034. évben:

- az átlagos napi forgalom (ÁNF): **5550 j/nap**
- a mértékadó óraforgalom (MOF): **1397 E/óra**

A megengedett forgalomnagyság 1000 E/óra egy forgalmi sávra, így az útpálya jelenlegi geometriai kialakítása meg fog felelni a 2034. évig a várható forgalomnagyságnak.

5./44301. jelű Kunszentmárton állomáshoz vezető út:

Az átlagos napi forgalom (ÁNF): 2598 jármű/nap, azaz 2553 E/nap volt a 2019. évben.

A számlálás a 0+800 km. szelvényben történt.

A járműtípusonkénti megosztás:

	2019. évben:	2034-ben:	E/nap	MOF
Személygépkocsi	1403 j/nap x 1,266 =	1776 j/nap x 1,0 =	1776 x 0,15 =	266 E/óra
Autóbusz	192 j/nap x 1,028 =	197 j/nap x 2,5 =	493 x 0,15 =	74 E/óra

KUNSZENTMÁRTON TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZ MÓDOSÍTÁS

Tehergépkocsi	462 j/nap x 1,337 =	618 j/nap x 2,5 =	1545 x 0,15 =	232 E/óra
Motorkerékpár	73 j/nap x 0,959 =	70 j/nap x 0,8 =	56 x 0,15 =	8 E/óra
Kerékpár	450 j/nap x 1,000 =	450 j/nap x 0,3 =	135 x 0,15 =	20 E/óra
Lassú járművek	18 j/nap x 1,338 =	24 j/nap x 2,5 =	60 x 0,15 =	9 E/óra
	2598 j/nap	3135 j/nap	4065 E/nap	609 E/óra

A fentiek alapján várható forgalom nagyság a 2034. évben:

- az átlagos napi forgalom (ÁNF): **3135 j/nap**
- a mértékadó óraforgalom (MOF): **609 E/óra**

A megengedett forgalom nagyság 500 E/óra egy forgalmi sávra, így az útpálya jelenlegi geometriai kialakítása meg fog felelni a 2034. évig a várható forgalom nagyságnak.

6./ 46142. jelű Kungyalu bekötő út:

Az átlagos napi forgalom (ÁNF): 403 jármű/nap, azaz 518 E/nap volt a 2019. évben.

A számlálás a 0+668 km. szelvényben történt.

A járműtípusonkénti megosztás:

	2019. évben:	2034-ben:	E/nap	MOF
Személygépkocsi	234 j/nap x 1,266 =	296 j/nap x 1,0 =	296 x 0,15 =	44 E/óra
Autóbusz	4 j/nap x 1,028 =	4 j/nap x 2,5 =	10 x 0,15 =	2 E/óra
Tehergépkocsi	152 j/nap x 1,337 =	203 j/nap x 2,5 =	508 x 0,15 =	76 E/óra
Motorkerékpár	4 j/nap x 0,959 =	4 j/nap x 0,8 =	3 x 0,15 =	0 E/óra
Kerékpár	5 j/nap x 1,000 =	5 j/nap x 0,3 =	2 x 0,15 =	0 E/óra
Lassú járművek	4 j/nap x 1,338 =	5 j/nap x 2,5 =	13 x 0,15 =	2 E/óra
	403 j/nap	517 j/nap	831 E/nap	124 E/óra

A fentiek alapján várható forgalom nagyság a 2034. évben:

- az átlagos napi forgalom (ÁNF): **517 j/nap**
- a mértékadó óraforgalom (MOF): **124 E/óra**

A megengedett forgalom nagyság 500 E/óra egy forgalmi sávra, így az útpálya jelenlegi geometriai kialakítása meg fog felelni a 2034. évig a várható forgalom nagyságnak.

5.2. Főbb közlekedési csomópontok

A 44. sz. főút és M44 gyorsforgalmi út tervezett körforgalmi csomópont ismertetése:

Az M44 gyorsforgalmi út érintett szakasza:

Beavatkozási szakasz kezdete: 51+700 km sz.

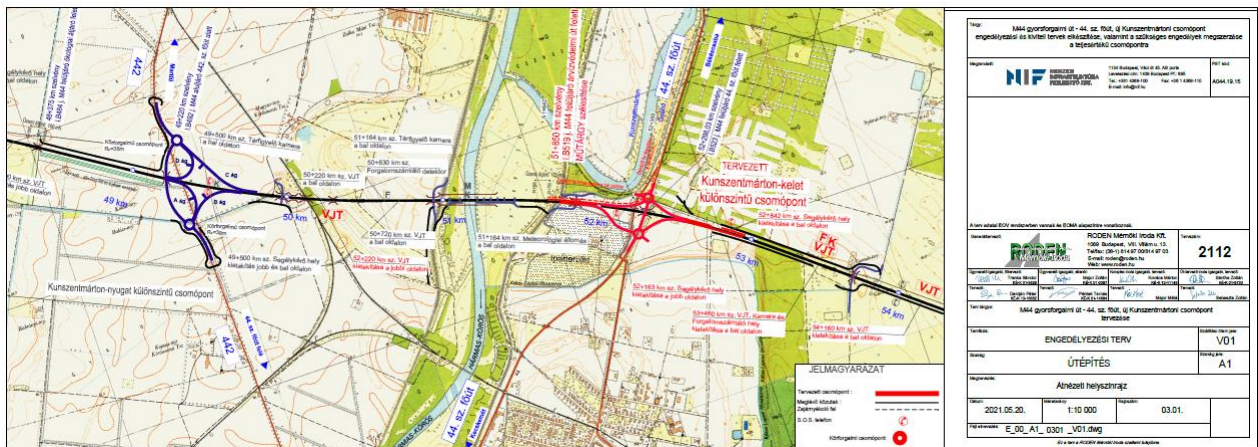
Beavatkozási szakasz vége: 52+900 km sz.

KUNSZENTMÁRTON TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZ MÓDOSÍTÁS

A beavatkozási szakaszon a nyomvonal Kunszentmárton település közigazgatási területét érinti.

A gyorsforgalmi út nyomvonala a környezetvédelmi engedély által meghatározott nyomvonal folyosóban halad, a településeket a környezetvédelmi engedélyben meghatározott „védőtávolságokkal” elkerülve. A gyorsforgalmi út végig mezőgazdasági területen halad, rövidebb szakaszokon legelő és erdő területeket érintve.

A csomóponti gyorsító és lassító sávok miatt a meglévő burkolatot szélesíteni kell, az érintett szakaszon a szükséges mértékű visszabontás után a plusz sávok pályaszerkezeti rétegei megépíthetők a főpályával azonos rétegre.



Helyszínrajzi vonalvezetés:

A beavatkozási szakasz eleje az ártéri terület után kezdődik. Az árteret elhagyva a nyomvonal a teljes beavatkozási szakaszon egy $R=5000$ m sugarú jobb ívvel halad, a meglévő 44. sz. főutat az 52+298 km szelvényben keresztezi.

A nyomvonal a szintbeli csomópontok környezetének kivételével a meglévő állapotot követi le. A tervezési szakasz kezdetéből indulva $R=1000$ m sugarú bal ív után átmeneti ívek közbeiktatásával $R=500$ m sugarú jobb ív vezet a K1 j. körforgalomba. A körforgalomból szintén egy $R=500$ m sugarú jobb ív vezet ki, majd a meglévő híd alatt $R=3000$ m sugarú bal ívvel átvezetve egy $R=250$ m sugarú ívvel éri el a K2 j. körforgalmat. A körforgalomból $R=300$ m sugarú bal ívvel vezet ki a nyomvonal és csatlakozik a tervezési szakasz végéig húzódó egyenesbe.

Magassági vonalvezetés:

A gyorsforgalmi út a beavatkozási szakaszon kb 8,5 m magas töltésen halad, az 51+850 km szelvényben a pálya 6,75 m magasságkülönbséggel épült az árvízvédelmi feltáró út felett. A pálya az 52+298 km szelvényben halad ez a 44. sz. főút felett, a pályaszintek közötti magasságkülönbség 6,96 m.

A tervezési szakaszon a nyomvonal közel vízszintesen halad, lekövetve a megépült burkolatot. A meglévő burkolatból kiemelkedik a K1 és K2 j. körforgalomba való csatlakozás szakasza.

Keresztmetszeti kialakítás:

A főút a tervezési szakaszon alapvetően 2x1 forgalmi sávossal kialakítású, azonban a tervezési szakasz elején lévő ipari park bekötő útjával alkotott csomópontnál a baloldalon egy plusz kanyarodósáv került kialakításra.

A főút:

Koronaszélessége:	8,50 m
Forgalmi sávok száma:	2*1 sáv
Forgalmi sávok szélessége:	2*3,25 m
Padka szélessége:	2*1,00 m
Külső biztonsági sáv szélessége	2*0,25 m
A burkolat szélessége összesen:	7,00 m

Oldalesés és túlemelés

A főpálya oldalesése egyenesben $d=2,5$ %.

Az ívekben az Útügyi műszaki előírás (e-UT 03.01.11.; ÚT 2-1.201:2008) szerint a gyorsforgalmi út jelen építési szakaszán a túlemelés nem szükséges.

Csomópontok:

Az M44 gyorsforgalmi út 52+300 km szelvényében külön szintű csomópont kerül megtervezésre a 44. sz. főúttal való kapcsolat biztosítására. A teljes értékű, 4 ágú, rombusz külön szintű csomópont minden irányban biztosítja a le- és felhajtást.

„A” jelű csomóponti ág:

Az „A” jelű közvetlen csomóponti ág 0+000 km szelvénye megegyezik a főpálya 51+890 km szelvényével. Az ág tervezési sebessége $v_t=60$ km/h. „A” ág lassító sáv 180 m hosszú.

Végszelvénye a déli oldali 44 sz. főúti körforgalmú csomópontban: 0+420 km sz.

A csomóponti ág teljes hosszában 1 forgalmi sáv. A csomóponti ág mértékadó ívviszonya egy $R=120,0$ m sugarú jobb ív, 7,00% túlemeléssel.

Az M44 gyorsforgalmi úton 44. sz. főúti keresztezés előtt jobb oldalon az A j. ág lassító sávjának kialakításához a meglévő burkolatot 228 m hosszon kell szélesíteni a megépült főpályával azonos pályaszerkezettel.

„B” jelű csomóponti ág:

A „B” jelű csomóponti ág a déli oldali 44 sz. főúti körforgalmú csomópontból induló közvetlen csomóponti ág. Az ág tervezési sebessége $v_t=60$ km/h. A „B” ág gyorsító sáv hossz a 440 m (290 m gyorsító sáv +150 m üzemi sáv).

Végszelvénye a jobb oldali főpálya 52+561 km szelvényénél: 0+325 km sz.

A csomóponti ág teljes hosszában 1 forgalmi sáv. A csomóponti ág mértékadó ívviszonya egy $R=200,0$ m sugarú jobb ív, 5,00% túlemeléssel.

Az M44 gyorsforgalmi úton 44. sz. főúti keresztezés előtt jobb oldalon a B j. ág gyorsító sávjának kialakításához a meglévő burkolatot 463 m hosszon kell szélesíteni a megépült főpályával azonos pályaszerkezettel.

„C” jelű csomóponti ág:

A „C” jelű közvetlen csomóponti ág 0+000 km szelvénye megegyezik a bal oldali főpálya 52+575 km szelvényével. Az ág tervezési sebessége $v_t=60$ km/h. „C” jelű ág lassító sáv 180 m hosszú.

Végszelvénye az északi oldali 44 sz. főúti körforgalmú csomópontban: 0+290 km sz.

A csomóponti ág teljes hosszában 1 forgalmi sáv. A csomóponti ág mértékadó ívviszonya egy $R=300,0$ m sugarú jobb ív, 3,50% túlemeléssel.

Az M44 gyorsforgalmi úton 44. sz. főúti keresztezés előtt jobb oldalon a C jelű ág lassító sávjának kialakításához a meglévő burkolatot 243 m hosszon kell szélesíteni a megépült főpályával azonos pályaszerkezettel.

„D” jelű csomóponti ág:

A „D” jelű csomóponti ág az északi oldali 44 sz. főúti körforgalmú csomópontból induló közvetlen összekötő ág. Az ág tervezési sebessége $v_t=60$ km/h. A „D” jelű ág gyorsító sáv hossza 440 m (290 m gyorsító sáv +150 m üzemi sáv).

Végszelvénye a bal oldali főpálya 52+025 km szelvényénél: 0+300 km sz.

A csomóponti ág teljes hosszában 1 forgalmi sáv. A csomóponti ág mértékadó ívviszonya egy $R=150,0$ m sugarú jobb ív, 5,00% túlemeléssel.

Az M44 gyorsforgalmi úton 44. sz. főúti keresztezés előtt jobb oldalon a D j. ág gyorsító sávjának kialakításához a meglévő burkolatot 457 m hosszon kell szélesíteni a megépült főpályával azonos pályaszerkezettel.

K1 jelű déli körforgalom:

A K1 jelű déli körforgalom a 44. sz. főút nyomvonalán került elhelyezésre az M44 gyorsforgalmi úttól délre. Az ötágú körforgalom biztosítja a 44. sz. főút áthaladását, valamint a gyorsforgalmi útról lehajtó A ág és a gyorsforgalmi útra felhajtó B jelű ág csatlakozását is. A körforgalomba bekötésre került egy távlati csonk is, ami a későbbi fejlesztések csatlakozását készíti elő.

A körforgalom a meglévő 44. sz. főút szintjéből kiemelésre került az optimális csatlakozások kialakítása miatt. A körpálya oldalesése 2,5%.

K2 jelű északi körforgalom:

A K2 jelű északi körforgalom a 44. sz. főút nyomvonalán került elhelyezésre az M44 gyorsforgalmi úttól északra. Az ötágú körforgalom biztosítja a 44. sz. főút áthaladását, valamint a gyorsforgalmi útról lehajtó C jelű ág és a gyorsforgalmi útra felhajtó D jelű ág csatlakozását is. A körforgalomba bekötésre került a meglévő szintbeli csomópontban csatlakozó F1 j. földút is.

A körforgalom a meglévő 44. sz. főút szintjéből kiemelésre került az optimális csatlakozások kialakítása miatt. A körpálya oldalesése 2,5%.

Egyéb létesítmények:

A tervezett csomópont kialakítása miatt meglévő SOS leálló öblök áthelyezése is szükségessé vált a meglévő segélykérőhelyek áthelyezésével együtt.

Az útépités helyszínrajza tartalmazza az áthelyezett SOS leálló öblöket. Az öblök hossza 150 m, keresztmetszeti szélessége 3,0 m. Az öblök előtt és után 50 m hosszán történik a korona szélesítése.

Pályaszerkezetek:

A forgalmi vizsgálat alapján kerültek méretezésre a tervezési szakasz által érintett útszakaszok, azaz meghatározásra kerültek az egyes utak terhelési osztálya.

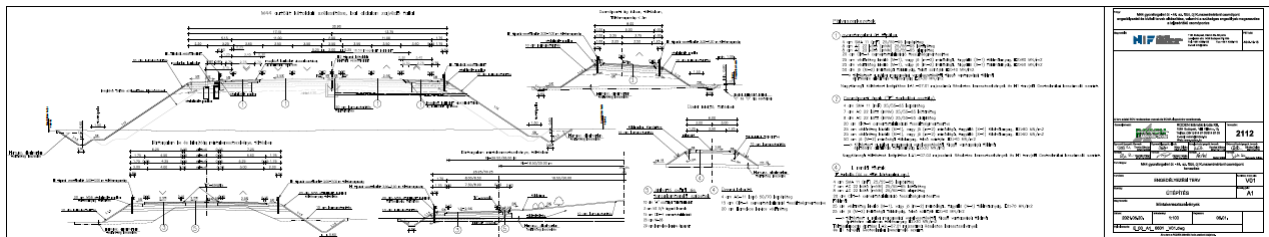
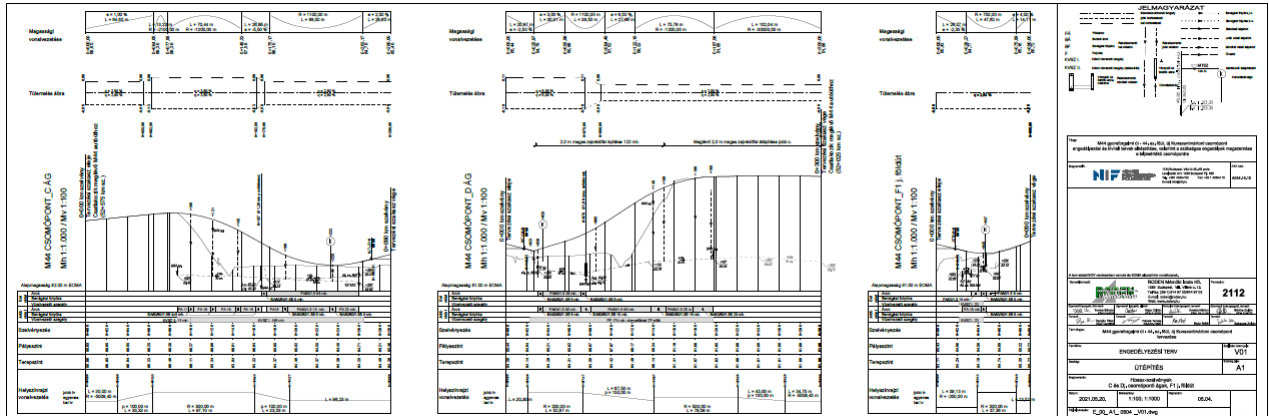
Tervezői javaslat szinten bemutatásra kerül az egyes méretezett útszakaszok pályaszerkezeti rétegrendje. A terv az alábbi pályaszerkezetek építését irányozza elő tételesen felsorolva.

Megnevezés	Terhelési osztály	Pályaszerkezet típusa
M44 gyorsforgalmi út főpálya gyorsító és lassító sáv	K	1/A
M44 - 44. sz főút csomóponti ágak	E	1/B
44. sz főút korrekciója, körforgalmak	E	2

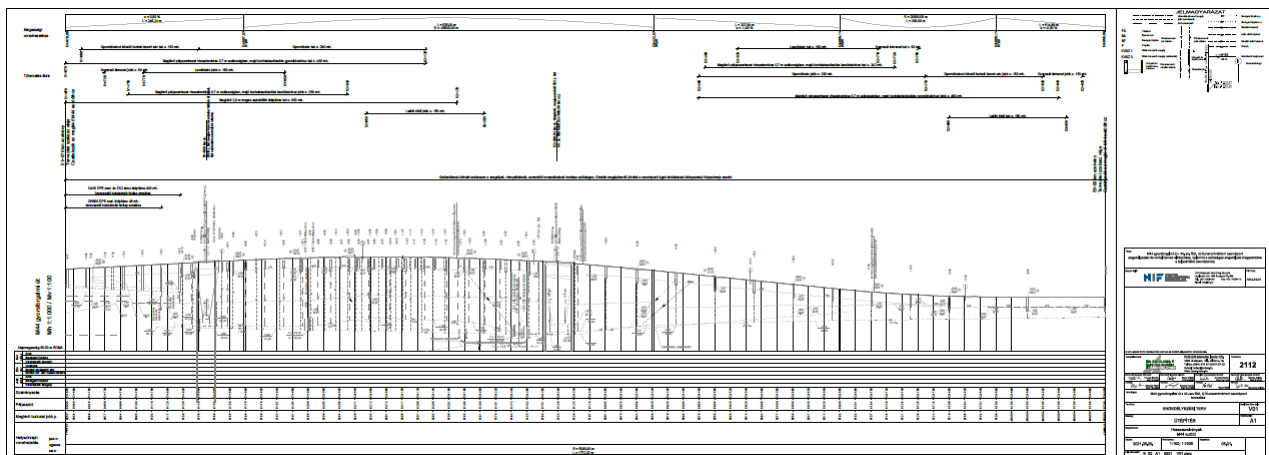
KUNSZENTMÁRTON TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZ MÓDOSÍTÁS

Járható gyűrű és forgalomterelő szigetek		3
Üzemi leejtő		4

Keresztszelvények:



Hossz – szelvények



5.7. Gépjármű elhelyezés, parkolás

Jelen településrendezési eszköz módosítás nem érinti a gépjármű elhelyezést, parkolást.

6. KÖZMŰVESÍTÉSI JAVASLATOK

6. 1. Víziközművek

Vízellátás, szennyvíz elvezetés

Víziközművek tekintetében az alapközmű ellátás teljesen kiépült a város területén. A vízmű a belterületen található, az üzemeltető a BÁCSVÍZ Víz és csatornaszolgáltató Zrt.

A szennyvízcsatorna hálózat kiépült, a szennyvíztisztító telep a külterületen található, a tisztított szennyvíz befogadója a Nagyéri Főcsatorna, végső befogadó a Hármás – Körös.

Jelen tervmódosítás a vízellátásra és szennyvíz elvezetésre nincs hatással.

A tervezett csomópont megvalósítása nem igényli a települési vízellátó rendszer átépítését, fejlesztését vagy módosítását.

A vízmű és a vízműkutak védőtávolságai, a tervezéssel érintett, külterületen lévő területektől térben távolabb helyezkednek el, arra hatással nincsenek.

FELSZÍN ALATTI VÍZ

Jellemző talajvízszint

A vizsgált területen Magyarország talajvíz térképe alapján a felszín alatti víz szintje a tervezett csomópont térségében 2-4 m mélyen húzódik. A Geovil Kft. által 2005.11.-2006.01. között az M44 gyorsforgalmi út Tiszakürt-Kunszentmárton közötti szakasza mentén készített geotechnikai fúrásokban a talajvíz a felszíntől számítva 1,2 - 5,4 m mélységben jelentkezett.

A terület érzékenységi vizsgálata

A felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken levő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII.25.) KvVM rendelet alapján az érintett Kunszentmárton település érzékeny felszín alatti vízminőség védelmi területen helyezkedik el.

A csomópont érinti a vízminőség – védelmi terület övezetét.

A felülvizsgált **Országos Vízyűjtő-gazdálkodási Terv alapján** a vizsgált terület **2-18 Nagykunság tervezési alegység részét képezi.**

A vizsgált területen az alábbi **felszín alatti víztestek** találhatóak:

- sp. 2.12.2 - Körös-vidék, Sárrét
- p. 2.12.2 - Körös-vidék, Sárrét
- pt. 2.1 - Dél-Alföld

A felsorolt víztest típusok közül a sekély porózus (sp. 2.12.2) víztestre fejthet ki elsősorban hatást a tervezett beruházás.

Vízbázisok

A módosítással érintett csomópont felszíni szennyezéssel szemben sérülékenynek minősített üzemelő-, és/vagy távlati vízbazis védőterületet, valamint egyéb nyilvántartásban szereplő közcélú ivóvízellátást biztosító vízműkutat nem érint.

Nitrátérzékeny területek

A tervezett csomópont teljes területe nitrátérzékenynek minősített.

A tervezési terület vízrajzi adottságai

Az érintett terület a Tisza vízgyűjtő területéhez tartozik. A tervezett csomópont, amely az ATIVIZIG kezelése alatt van, felszíni vizeket nem keresztez. A gyorsforgalmi út legközelebb a Hármas – Körös folyót keresztezi az út 51 + 164 km szelvényében, 544 m-re a tervezési szakasz kezdetétől. A Csengedi holtág a csomópont tervezési határától kb. 50 m-re található.

Belvízviszonyok

Jász-Nagykun-Szolnok megye Területrendezési Terve alapján a vizsgált nyomvonal nem érint rendszeresen belvízjárta terület övezetét.

Az Alsó-Tisza-vidéki Vízügyi Igazgatóság (ATIVIZIG) adatszolgáltatása alapján a vizsgált terület egésze belvízrendszer területet érint.

Árvízvédelem

A vizsgált nyomvonal a Körös-Tisza-Maros-közi ártéri öblözetben halad keresztül, azonban a településrendezési eszköz módosítás tárgyát képező csomópont azt nem érinti.

Jász-Nagykun-Szolnok megye Területrendezési Terve alapján a vizsgált csomópont nem érinti a nagyvízi meder övezetét.

A települések ár- és belvíz veszélyeztetettségi alapon történő besorolásáról szóló 18/2003. (XII.9.) KvVM-BM együttes rendelet mellékletében Kunszentmárton település közigazgatási területe a „B” közepesen veszélyeztetett kategóriába tartoznak. Közepesen veszélyeztetett „B” kategóriába tartozik a település, ha nyílt vagy mentesített ártéren fekszik, és amelyet nem az előírt biztonságban kiépített védmű véd.

A 2007/60/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben foglalt tagállami kötelezettségnek eleget téve elkészült Magyarország Árvízi Kockázatkezelési Terve, melyben meghatározásra kerültek a vizek többletéből eredő kockázattal érintett területek, a veszély- és kockázati térképek, valamint a kockázatkezelési tervek. Az árvízi veszélytérképezés egyrészt tájékoztatást ad az ország árvízi előntéssel veszélyeztetett területekről, másrészt segítségével becsülhető, hogy az árvizek milyen nagyságú és jellegű kockázatot jelentenek az ország számára. Az egyes veszélytérképek bemutatják a területek előntésének, a kialakulható előntési vízmélységek várható előfordulási valószínűségét.

A vizsgált terület, amely a Nagykunság tervezési alegységen belül található, a 30 éves (3,3%) valószínűségű potenciális előntési térképek alapján árvízzel nem veszélyeztetett, a 100 éves (1%) és az 1000 éves (1%) valószínűségű potenciális előntési térképek (forrás: www.vizugy.hu/Árvízi kockázatkezelés) alapján viszont árvízzel veszélyeztetett.

A gyorsforgalmi út az 51+850 km szelvényben felüljáróval keresztezi az árvízvédelmi feltáró utat. A gyorsforgalmi út a beavatkozási szakaszon kb 8,5 m magas töltésen halad, az 51+850 km szelvényben a pálya 6,75 m magasságkülönbséggel épült az árvízvédelmi feltáró út felett. A pálya az 52+298 km szelvényben halad ez a 44. sz. főút felett, a pályaszintek közötti magasságkülönbség 6,96 m.

A tervezett vízvezetés bemutatása

A csomópont vízépítési megoldása a megépült M44 gyorsforgalmi út vízvezetési koncepciójához igazodva kerül kialakításra, két oldali talpárkokkal történik. Az 52+250 km sz. jobb oldali megépült tározó változatlan formában megmarad, és továbbra is fogadja a főpálya csapadékvizeit a létesülő ágak alá elhelyezett átereszekon keresztül. A Tározó túlfolyó/leürítő csatornája továbbra is mederkorrekcióra szorul, melynek végső befogója a Hármas – Körös folyó, a Nagy-éri főcsatornán keresztül.

A 'B' ág alatti terepi mélyedésben gyülekező csapadékvizek rendezett átvezetése és eltározása végett új tározó létesül az ág által bezárt területen. Az új tározó túlfolyó/leürítő zsilipes meglévő műtárgya szintén marad.

Az 'A' és 'D' jelű ágak csapadékvizei földmagos vízvisszatartás után gravitálnak a meglévő tározó irányába. A 'C' jelű ág burkolatának csapadékvizei északi irányba gravitálnak a meglévő 44. sz főút árka felé.

A 44. sz. főút déli oldalán az eddigi tározó-párologtató árkokat jókarba helyezik. A csomópont belső részén ez összeköttetésben áll majd a 'B' jelű ág bal oldali árkával, melynek csapadékvizei az új tározótérbe vezetődnek függőmedren keresztül.

Létesítmény üzemeltetés hatásai:

A felszíni vizeket üzemelés alatt közvetett módon, a felszín alatti vizek közvetítésével érheti szennyezés, illetve közvetlenül havária esetekben. A felszíni vizek állapotát befolyásoló hatásokat az üzemelés során elsősorban a vízvezetés módja és hatékonysága határozza meg.

A tervezett csomópont nem keresztez vízfolyást. A Csengedi holtág a csomópont tervezési határától kb. 50 m-re található. A felszíni és felszín alatti vizek védelmének érdekében meg kell akadályozni, hogy a befogadókba, időszakos vízfolyásokba a határértéket meghaladó szennyezettségű csapadékvíz kerüljön bevezetésre esetlegesen.

A befogadóba vezetendő csapadékvíz minőségének mindenkor ki kell elégítenie a 220/2004. (VII. 21.) Kormányrendelet és a 28/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet előírásait. A befogadóba való közvetlen vízbevezetés szennyezettségének határértékeit a vízszennyező anyagok kibocsátásaira vonatkozó határértékekről és alkalmazásuk egyes szabályairól szóló 28/2004.(XII.25.) KvVM rendelet 2. számú melléklete határozza meg.

A tervezett csomópont területén található közvetlen befogóként funkcionáló Nagy-éri főcsatorna a 28/2004. (XII.25.) KvVM rendelet szerint a „4. általános védettségű vízfolyások” vízminőségvédelmi kategóriába tartozik.

A befogadók szempontjából az útpályáról lefolyó csapadékvizek szennyeződéseinek közül az olajszármazékok a mértékadóak. Az útpályáról lefolyó csapadékvizeket kétoldali un. talpárkok vezetik be tározókba, illetve onnan a befogadó vízfolyásba.

A felszín alatti vizek állapotát a kivitelezési és üzemelési időszakban egyaránt elsősorban a vonalszakasz vízelvezetésének módja, hatékonysága szabja meg. Az üzemelés során várható szennyezők kis mértékben CH származékok és nehézfémek, melyek mennyiségét az árok növényzete képes megkötni, valamint a CH származékok kismértékben a talajba szivároghatnak, azonban szakirodalmi és kutatási eredmények alapján a szennyezőanyagok a talaj felső 30 cm vastag rétegében megkötődnek, illetve a csapadékkal az árokba mosódó szennyezések talajszemcsékhez kötődve vékony iszapréteg formájában lerakódnak. A beszivárgó szennyező anyagokat a növényzet gyökérszónában élő biofilm bontja le. A burkolatlan földmedrű árkok CH származékeltávolítása 500 m-en 70-80 %-os hatásfokú alacsony csapadékmennyiség esetén. Ez azt jelenti, hogy a befogadóba érve a mennyiségük elhanyagolható.

A tervek szerint kétoldali nyílt talpárkok kerülnek kialakításra.

A csomópont üzemelése, üzemeltetése során fellépő hatások tekintetében (pl.: a csapadékvíz bemosó hatásával, a felszínre kerülő szénhidrogén származékok, légszennyező anyagok, a kopó alkatrészek részecskéi, valamint a síkosságmentesítés, és a gyomirtás során felhasznált szerek hatása) **a talaj és felszín alatti vízre nézve nem történik számottevő változás a környezetvédelmi engedélyt kapott M44-es gyorsforgalmi út műszaki tartalmához képest.**

(Forrás: Vibrocomp Kft., M44 gyorsforgalmi út Kunszentmárton – Kelet, 44. sz. főúti csomópont környezeti hatástanulmány módosítása)

Földmű víztelenítés:

A töltésepítést úgy kell végezni, hogy kivitelezés közben a csapadék és egyéb víz a műben kárt ne okozhasson, ezért minden építési fázisban a földmunka felszínének 4%-os oldalesését biztosítani kell. Ha esőzés következtében a földmű átnedvesedik, akkor az elázott részt el kell távolítani, vagy ki kell szikkasztani. A töltés koronáját és padkáját építés közben min. 4%-os oldaleséssel kell kiképezni. A bevágásból kifejtett talajok erózióra hajlamosak, ezért azonnali rézsűvédelmük indokolt a magasabb (>6m) rézsűk esetén, ahol finom homok, homokliszt, iszapos homokliszt talajokból épül a töltés (gyepnemez, jutaszövet azonnali füvesítéssel stb.).

A pálya körüli lefolyástalan területek lecsapolását, vízelvezetését meg kell oldani. A belvizes szakaszokon célszerű a gyorsforgalmi út árkot áltöltéssel kialakítva a befogadóig elvezetni. A védőrétegbe felülről vagy alulról bekerült víz közvetlen rövid úton eltávozhasson a víztelenítő árok-vagy szivárgó-rendszerbe, erre megfelelő megoldás az útpálya ágyazata.

Víztelenítés:

A csomópont vízepítési megoldása a megépült M44 autóút vízelvezetési koncepciójához igazodva kerül kialakításra.

A felszíni alatti vizek védelméről a 219/2004.(VII.21.) Korm. rendelet, a 27/2004 (XII.25.) KvVM rendelet a települések érzékenységi besorolásáról rendelkezik. Felszín alatti vizek szempontjából a tervezési szakasz a kevésbé érzékeny területek közé sorolja.

Az 52+250 km sz. környezetében jobb oldalán megépült tározó változatlanul megmarad, és a főpálya csapadékvizeit fogadja továbbra is. A főpálya talpárkainak vizei csőátereszeken keresztül kerülnek átvezetésre a létesítendő csomóponti ágak alatt.

A csomóponti terület bezárt területei eddig is a vízgyűjtőterület részét képezték, így azok a szükséges tározótér további növelését nem teszi szükségessé.

A megépült tározó leürítő nyílt medre egy zsilipes műtárgyon keresztül a „44. sz. út árok mederépítés és rendezés”, melynek befogadója a Nagy-éri főcsatorna 0+691 fkm szelvénye. Ennek végső befogadója (a Hármas-Körös bal parti árvédelmi töltés 20+458 tkm szelvényén keresztül a Nagy-Éri zsilipen áthaladva) a Hármas - Körös 16+287 fkm.

A tározó a mértékadó belvízhelyzetben ideiglenesen tározza az összegyülekező csapadékvizeket, a tározótér feltelése esetén túlfolyón keresztül jut a befogadó felé a csapadékvíz. Alacsony belvízszint esetén a tározó zsilipes átereszének megnyitásával a keletkezett csapadékvizeket visszatartás nélkül be lehet vezetni a befogadóba.

Tervezésre kerül egy új tározótér is a 'B' jelű ág bal oldalán - a főpálya és a meglévő 44. sz. út közti bezárt területen. A tervezett tározótér a 'B' jelű ág alatti terepi mélyedés vizeit hivatott rendezett formában átvezetni az ág alatt. Az új tározó elsősorban a terepi vizek eltározását szolgálja, megszüntetve a 'B' jelű ág környezetében lévő vízmegállásokat a gödrös területen. Célszerűen ez a tározó fogadja a 'B' jelű ág csapadékvizeit is, a függőmederben elhelyezett bukóaknákon keresztül. A bukóaknák a terepi leürítő átereszre kerülnek elhelyezésre. A tervezett tározó túlbukó vizei ill. annak leürítési lehetősége - hasonlóan a megépült tározóhoz - a „44. sz. út árok mederépítés és rendezés” nyílt leürítő árokba kerülnek bevezetésre.

A „44. sz. út árok mederépítés és rendezés” leürítő árok kis korrekciójára van szükség a déli körforgalom környezetében.

Az 52+250 km sz. jobb oldali megépült tározó változatlan formában megmarad, és továbbra is fogadja a főpálya csapadékvizeit a létesülő ágak alá elhelyezett átereszekon keresztül. A Tározó túlfolyó / leürítő csatornája továbbra is a „44. sz. út árok mederépítés és rendezés” korrekciója marad - ennek végső befogadója a Hármas - Körös, a Nagy-éri főcsatornán keresztül.

Műszaki-gazdasági szempontokat figyelembe véve az 'A' és 'D' ágak csapadékvizei földmagos vízvisszatartás után gravitálnak a meglévő tározó irányába. A 'C' ág burkolatának csapadékvizei északi irányba gravitálnak a meglévő 44. sz főút árka felé. A 'B' ág csapadékvizei függőmedren keresztül kerülnek bevezetésre a létesülő új tározóba.

M44 gyorsforgalmi út jobb és bal oldali Köröshíd ÜPE csatornalevezetései átépülnek a zajfal áthelyezésével, és a csomóponti ág kiválásával összhangban. Az építés a Hármas-Körös balparti Árvédelmi töltését is érinti.

Jogszabályi háttér

- A vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény,
- A felszíni vizek minősége védelmének szabályairól szóló 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet,
- A vízszennyező anyagok kibocsátásaira vonatkozó határértékekről és alkalmazásuk egyes szabályairól szóló 28/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet,
A felszíni víz szennyezettségi határértékeiről és azok alkalmazásának szabályairól szóló 10/2010. (VIII. 18.) VM rendelet

6.2. Energiaellátás

Villamosenergia ellátás

Kunszentmárton területének villamos energiaellátását az Opus TITÁSZ Zrt. biztosítja a saját tulajdonában lévő elosztó hálózaton keresztül. A területen lévő 120/22kV-os alállomásról több 22kV-os gerinchálózatról kapja a villamos energiaellátást. A közigazgatási területet érinti egy 120kV-os vezeték is, mely a 120/22kV-os alállomást táplálja meg.

A fejlesztési területen az alábbi védőtávolságokat kell betartani a létesítés során a **2/2013. (I. 22.) NGM** rendelet alapján:

villamosmű	elhelyezkedés	biztonsági övezet
700kV-os szabadvezeték	külterület	15m
20kV-os szabadvezeték	külterület	5m
20kV-os szabadvezeték	belterület	2,5m
20/0,4 kV-os transzformátor állomás	külterület	5m
20/0,4 kV-os transzformátor állomás	belterület	2.5m
0,4 kV-os csupasz szabadvezeték	kül- és belterület	1m
0,4 kV-os szigetelt szabadvezeték	kül- és belterület	0,5m
0,4 kV-os földkábel	kül- és belterület	1m

Jelen településrendezési eszköz módosítás az M44 gyorsforgalmi út és 44-. sz főút körforgalmi csomópont kijelölése miatti településrendezési eszköz módosítására vonatkozik.

A csomóponti területtel érintett közművek:

- Opus TITÁSZ Zrt. 0,4 kV földkábel - 44. sz. főút keleti oldalán, azzal párhuzamosan, tervezési szakasz elejétől K2 jelű körforgalomig - kiváltás szükséges a K2 jelű körforgalom környezetében
- Opus TITÁSZ Zrt. 22 kV légvezeték - 44. sz. főút nyugati oldalán, azzal párhuzamosan, K2 jelű körforgalomtól tervezési szakasz végéig - kiváltás szükséges a K2 jelű körforgalom környezetében

A tervezett gyorsforgalmi úti csomópontban közvilágítás nem létesül.

Gázellátás

Kunszentmárton városban a vezetékes földgázhálózat kiépült.

A tervezett csomópont megvalósulásának a település gázellátására közvetlen hatása nincs.

A közigazgatási és a belterületen tervezett településfejlesztési célkitűzések megvalósításánál a létesítményektől az alábbi védőtávolságokat kell figyelembe venni :

Vezeték típusa	Létesítmény	Védőtávolság
Középnomású vezeték 4 bar	Lakóépülettől	4,0 m
	szennyvíz vezetéktől	1,0 m
	vízvezetéktől	0,7 m
	üreges földalatti műtárgytól	2,0 m
	telefon földkábeltől	0,5 m
	elektromos földkábel	0,5 m

Épülettől, vasúttól és villamosvágánytól az alábbi táblázat szerinti védőtávolságokat kell biztosítani:

Nyomásfokozat	Védőtávolság (m)		
	Épülettől	Vasúttól	villamosvágánytól
Kisnyomás	2(1)	2(1)	2(1)
Középnomás	4(2)	4(2)	3(1)
Nagy- középnomás	5 (2,5)	5(2)	3(1)

A gázelosztó vezetéknél épülettől, vasúttól és villamosvágánytól a védőtávolságokat biztonsági övezetként kell alkalmazni, a biztonsági övezetre vonatkozó tilalmakat és korlátozásokat be kell tartani.

A biztonsági övezeten belül tilos, illetve korlátozás alá esik olyan épületet vagy létesítményt elhelyezni, olyan növényzetet (fát) ültetni, illetve olyan tevékenységet folytatni, amely a vezeték biztonságát, az életet, a testi épséget vagy a vagyonszabadságot veszélyezteti. A tilalmakat és a korlátozások részletes szabályait a bányászatról szóló 1993. évi XLVIII. törvény, és módosításai, valamint annak végrehajtási rendelete, a 203/1998. (XII.19.) Korm. rendelet állapítja meg.

Új utcanyitás, telekkiosztás, építési engedély kiadásánál, ill. egyéb közmű létesítésénél figyelembe kell venni az MSZ 7048/3-83. ill. az azt módosító Szabványügyi Közlöny 2002. augusztus 01. (Sz. K.8.) számában közzétetteket, továbbá az MSZ 7487/2-80 szabványokban foglaltakat.

Kunszentmárton közigazgatási területére vonatkozóan a tervezett M44 gyorsforgalmi út és 44. sz főút tervezett körforgalmi csomópontján olyan gázelosztó vezeték és olajtermék vezeték, mely keresztezné, érintené a nyomvonalat és kiváltásáról gondoskodni kellene nincs.

6.3. Hírközlés

Kábel Televízió:

A ktv helyi hálózat központja a Köztársaság tér 8. szám alatt, a Városi Önkormányzat épületében található. A helyi hálózat elektromos oszlopsoron üzemelő légkábel vezetékes rendszerű. A központ a helyi igényeket kielégíti és a bővíthető. A hálózat tulajdonosa a Vidékháló Kft.

Telefonellátás:

a./ Helyközi hálózat:

A településre a Magyar Telekom Nyrt. optikai gerinckábele érkezik Szolnok és Szentés irányából.

b./ Helyi hálózat :

A helyi hálózat központja az Magyar Telekom Nyrt. Kunszentmártoni telefonközpontja a Kölcsey u. 5 szám alatt található a Posta területén. A helyi hálózat alépítmény, földkábel vezetékes és légekábel vezetékes vegyes rendszerű, több tápterületre szétosztva. A telefonközpont ARK rendszerű a helyi igényeket kielégíti és a bővíthető. A hálózat jelenlegi tulajdonosa a Magyar Telekom Nyrt.

c./ Kábel nélküli telefonellátás:

A település közigazgatási területén belül adótorony a Hrsz:2407/1 területén a Telenor Zrt üzemeltetésében, a Hrsz:1458/1 területén a Magyar Telekom Nyrt üzemeltetésében és a Hrsz: 2043 a T-Com torony található.

Védőtávolság:

Telefon földkábel kábeltelevízió földkábeltől 0,5 m

Telefon földkábel minden más létesítménytől általánosan 1,50 m

Az elektronikus hírközlési építmények vonatkozásában a 2003. évi C. törvény 94.§(1) bekezdése alapján: a település tervezésénél, rendezésénél, utak és közművek építésénél, korszerűsítésénél, egyéb építmények és más létesítmények megvalósításánál, felújításánál – a külön jogszabályban meghatározott módon – biztosítani kell az elektronikus hírközlési építmények elhelyezésének lehetőségét.

A postai létesítmények vonatkozásában a 2003. évi CI. törvény 40§.(1) alapján: a település tervezésénél, rendezésénél, utak és közművek építésénél, korszerűsítésénél, egyéb létesítmények megvalósításánál, felújításánál – a külön jogszabályban meghatározott módon biztosítani kell a postai létesítmények elhelyezésének lehetőségét.

Kiváltandó távközlési alépítmény:

- KANIZSATEL Építőipari Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. távközlési alépítmény -44. sz. főút keleti oldalán, azzal párhuzamosan, tervezési szakasz elejétől végéig -kiváltás szükséges a K1 és K2 j. körforgalmak környezetében

6.4. Megújuló energiaforrások alkalmazása, környezettudatos energia gazdálkodás, egyedi közműpótlók

Jelen termódosítás szempontjából nem releváns.

7. KÖRNYEZETI HATÁSOK ÉS FELTÉTELEK

Az M44 gyorsforgalmi út 52+300 km szelvényében külön szintű csomópont került megtervezésre a 44. sz. főúttal való kapcsolat biztosítására. A teljes értékű, 4 ágú, rombusz külön szintű csomópont minden irányban biztosítja a le- és felhajtást. A 44. sz. főúti keresztezés előtt jobb oldalon az A j. ág lassító sávja, bal oldalon a D j. ág gyorsító sávja miatt, a keresztezés után jobb oldalon a B j. ág gyorsító sávja, bal oldalon a C j. ág lassító sávja miatt a meglévő burkolatot szélesíteni kell.

A gyorsforgalmi út nyomvonala a környezetvédelmi engedély által meghatározott nyomvonal folyosóban halad. A területszerzés során a Kunszentmárton-kelet csomópont helyigénye figyelembe vételre került, így új területigénybevétellel alapvetően nem kell számolni, csak a déli csomóponti ág egy rövid szakaszánál.

Jellemző talajvízszint

Lásd 3.2. Víziközművek fejezet

1. FÖLDMINŐSÉG-VÉDELEM

A termőréteg megmentése érdekében a kiadásra kerülő építési engedélyekben elő kell írni az építési területekről elszállított humuszos termőréteg termőföldön történő elhelyezését.

A termőföld védelmének érdekében a felső humusztakaró réteget a letermelés során külön talajdepóniákba kell tárolni. A depóniák gondozása, elsősorban az allergizáló gyomnövények irtása mindenképpen szükséges.

A kivitelezés során a deponált talajok kiporzás elleni védelmét folyamatosan biztosítani kell.

2. TERMÉSZETVÉDELEM

A tervezett módosítás által érintett külterületi ingatlanok a hatályos jogszabályok alapján nem állnak országos jelentőségű természetvédelmi oltalom alatt és nem szerepelnek a 14/2010. (V.11.) KvVM rendelet mellékleteiben, így nem Natura 2000 területek. „Magyarország és egyes kiemelet térségeinek területrendezési tervéről” szóló 2018. évi CXXXIX. törvény alapján az Országos Ökológiai Hálózat ökológiai folyosóját nem érinti a csomópont tervezéssel érintett terület.

3. HULLADÉKGAZDÁLKODÁS

A hulladékgazdálkodás körébe tartozik a települési szilárd kommunális hulladék gyűjtése és elszállítása.

Hulladékgazdálkodási szempontból az alábbi jogszabályok figyelembevétele kötelező:

- a környezet védelmének általános szabályiról szóló 1995. évi LIII.
- a hulladékokról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény

A termelésből származó termelési veszélyes hulladék Kunszentmártonban az ipari tevékenységet végző cégektől származik.

Ennek értelmében a termelő telephelyeken keletkező termelési, karbantartási veszélyes hulladékok előírás szerinti gyűjtése, telephelyről történő elszállítása tárolás, kezelés, ártalmatlanítás céljára, az előírt kötelező nyilvántartások vezetése és kötelező bejelentésük a termelő feladata.

(Veszélyes hulladék átvételére, szállítására, kezelésére, ártalmatlanítására csak ezekre vonatkozó érvényes engedéllyel rendelkező végezhet!)

Előírások a csomópont építésével kapcsolatban:

Az építés időszaka alatt keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékokat fajtánként, környezetszennyezést kizáró módon kell összegyűjteni, további kezelésükről engedéllyel rendelkező vállalkozásoknak történő átadással gondoskodni kell. Már a tervezésnél előnyben kell részesíteni a hulladékok hasznosítását az egyéb kezelési lehetőségekhez képest.

A kivitelezés során a technológiai fegyelem betartásával meg kell akadályozni a szennyezőanyagok környezetbe jutását. A szennyezett talaj és a felitató anyagok veszélyes hulladéknak minősülnek, ártalmatlanításukról ennek megfelelően gondoskodni kell. Az esetlegesen bekövetkező környezeti káreseményről a területileg illetékes Kormányhivatal Környezetvédelmi Főosztályát haladéktalanul értesíteni kell.

„ Minden tevékenységet úgy kell megtervezni és végezni, hogy az a környezetet a lehető legkisebb mértékben érintse, vagy a környezet terhelése és igénybevétele csökkenjen, ne okozzon környezetveszélyeztetést vagy környezetszennyezést,

Vonatkozó rendeletek, törvények

- a hulladékokról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény,
- a hulladékjegyzékről szóló 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet,
- a veszélyes hulladékokkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól szóló 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet,
- a hulladékkal kapcsolatos nyilvántartási, adatszolgáltatási kötelezettségekről szóló 309/2014. (XII.11.) Korm. rendelet,
- a hulladékgazdálkodási közszolgáltatás végzésének feltételeiről szóló 385/2014. (XII. 31.) Korm. rendelet,
- a hulladéklerakással, valamint a hulladéklerakóval kapcsolatos egyes szabályokról és feltételekről szóló 20/2006. (IV. 5.) KvVM rendelet,
- az építőipari kivitelezési tevékenységről szóló 191/2009. (IX. 15.) Korm. rendelet,
- az építési és bontási hulladék kezelésének részletes szabályairól szóló 45/2004. (VII.26.) BM-KvVM együttes rendelet

A kivitelezés és az üzemeltetés során az alábbi alapelvek (a hulladékokról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény alapján) figyelembe vételével kell történnjen a hulladék kezelése:

- Az újrahasználat és az újrahasználatra előkészítés elve
- Közelség elve
- Szennyező fizet elve
- A biológiailag lebomló hulladék hasznosításának elve

4. LEVEGŐ TISZTASÁG VÉDELEM:

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

Zóna besorolás

A tervezési terület a következő légszennyezettségi zónába sorolható: 10. Az ország többi területe

Légszennyezettségi zónabesorolás

Zónacsoport a vizsgált szennyező anyagok szerint	Kéndioxid	Nitrogén-dioxid	Szén-monoxid	Szálló por (PM ₁₀)	Benzol
10. Az ország többi területe	F	F	F	E	F

A településen imisszió (légszennyezettség) mérő állomás nem működik.

Az útépités légszennyezéssel (elsősorban porszennyezéssel) terhelt területei elsősorban az építési és felvonulási területek és ezek közvetlen környezete a kivitelezési időszak alatt.

Építés alatti légszennyezés

Építés alatti levegőterhelés esetén a legközelebbi védendő épület távolságára számoltunk a legnagyobb porterheléssel járó munkafázis idején. Az építés során a csomópont építéséhez tartozó földmunkákból származtatható a legnagyobb porterhelés, így erre a fázisra számoltuk a várható levegőterheltségi szintet. Az építés alatti levegőterhelés kapcsán a következő porterhelő források kerülnek bemutatásra:

- > Felületi légszennyezés - durva földmunka porszennyezése
- > Az építési területen a munkagépek kipufogógázából származó levegőterhelés

A felületi porterhelés számítás magába foglalja az érintett útszakasz még le nem burkolt szakaszáról származó porterhelést. A bontási folyamatok a durva földmunkák során várható porterheléssel hasonló, legfeljebb ugyanakkora volumenűnek tekinthető. Az alábbi távolság a védendő épületnek az építési terület határától mért távolsága.

Az építés alatti levegőterhelést a legközelebbi védendő terület távolságára számoltuk, mely a következő:

- > útépités: Üdülőterület, Öcsöd (hrs.: 0410): 60 m

Az egységnyi időre és területre vonatkoztatott felületi porterhelést a beépítés volumenétől függően határoztuk meg 60 m-es távolságra. A szállítójárművek a vizsgált útszakaszok forgalmát figyelembe véve 20 %-ot meg nem haladó forgalomnövekedést okoznak, így ezek kipufogógázából származó levegőterhelés számszerűsítése nem indokolt.

Jelen tervezési fázisban organizáció még nem áll rendelkezésre, így a munkagépek számát és típusát hasonló volumenű munkákból származó korábbi tapasztalatok alapján határoztuk meg.

Felületi légszennyezés - porszennyezés

Az építés alatt a légszennyezettség szempontjából a legfontosabb emisszió forrásnak a durva földmunka tekinthető.

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 mindenkori meteorológiai viszonyok.

Az anyag-nyerőhelyeken kibányászott homokot, kavicsot deponálás nélkül, bányanedves állapotban rakodják és szállítják. A földmunkák során földműépítés és hidraulikus útalapozás történik és ennek során a felhasznált (föld) anyagok porterhelésével lehet számolni.

Építési technológia

A felhasznált munkagépek száma, teljesítménye, területi mozgása, műszaki állapota határozza meg a légszennyezés mértékét. Jelen esetben szükség lehet elsősorban kotrógépekre, szállítójárművekre, hengerre, illetve gréderre.

Légszennyező anyag kibocsátással jár a munkagépek kipufogógázából származó szén-monoxid, nitrogén-oxidok és korom is.

Az építéshez kapcsolódó szállítási tevékenység levegőterhelése

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 úgy az aszfaltozott utakon, mint a burkolatlan utakon (itt jelentősebb mértékben) előfordul.

Korábbi tapasztalataink szerint a kivitelezés ütemezésétől függően a tervezési területre mintegy 810 t/gk/óra szállítás fog történni.

Összességében megállapítható, hogy a tervezett fejlesztés levegőtisztaság-védelmi szempontból konfliktust nem okoz.

JAVASOLT VÉDELMI INTÉZKEDÉSEK:

Az üdülőterület közelsége miatt a védelmi intézkedések fokozott betartása javasolt:

- > 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.
- > A munkagépeknek és a szállítójárműveknek meg kell felelniük a hatályos jogszabályokban előírt levegővédelmi követelményeknek. Elérhető legjobb technológiai berendezések alkalmazása (BAT).
- > 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 szállítások ütemes és csúcsidőn kívüli szervezése javasolt.
- > A kivitelezés ideje alatt tilos az olyan mértékű levegő- és bűzterhelés okozása, amely tartósan határérték túllépéseket eredményez az építési terület és a szállítási útvonalak szűk, tengelytől mért 50 méteres környezetében.
- > A megépített szakaszoknál a rézsűket minél hamarabb füvesíteni, és növénytelepítést végezni a kiporzás csökkentése céljából.

A levegőtisztaság-védelmi fejezet a hatályban lévő rendeletek és előírások figyelembe vételével vizsgálja a tervezett fejlesztés levegőminőségre gyakorolt várható hatását:

- > a levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet;
- > a levegőterheltségi szint határértékeiről és a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről szóló 4/2011. (I.14.) VM rendelet;
- > a légszennyezettségi agglomerációk és zónák kijelöléséről 4/2002. (X.7.) KvVM rendelet

5. ZAJVÉDELEM

Települési zajforrások:

- Közlekedés,
- Ipar,
- Kereskedelem,
- Szórakozás,
- Építkezés,
- Háztartási tevékenység.

A zajhatástól védendő az emberi tartózkodásra szolgáló épületek, közterületek.

A tervezési területen zajos tevékenység nem folyik.

Zajvédelmével összefüggő jogszabályok:

A környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályait a 284/2007. (X. 29.) Kormányrendelet tartalmazza.

A zajkibocsátási határértékek megállapításának, valamint a zaj- és rezgés kibocsátás ellenőrzésének módjáról a 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet szól.

A környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékeket a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet tartalmazza.

Általános érvényű védelmi intézkedések:

- az éjszakai (22:00-6:00) megítélési időben, a környezeti zajkeltéssel járó munkavégzés és szállítási tevékenység kizárása, kivéve, ha az adott éjszakai munkavégzés különösen indokolt, és az építkezést ellehetetlenítené annak kizárása, az építés alatti környezetvédelmi tervben meg kell indokolni az adott éjszakai munkafolyamatok szükségességét, továbbá be kell mutatni ezen éjszakai munkafolyamatok pontos körét, helyét, időtartamát és környezeti hatásait;
- a szombati és vasárnapi napokon a környezeti zajkeltéssel járó munkavégzés és szállítási tevékenység kizárása, kivéve, ha az adott hétfégi munkavégzés különösen indokolt, és az építkezést ellehetetlenítené annak kizárása, az építés alatti környezetvédelmi tervben meg kell indokolni az adott hétfégi munkafolyamatok szükségességét, továbbá be kell mutatni ezen hétfégi munkafolyamatok pontos körét, helyét, időtartamát és környezeti hatásait;
- kizárólag minimum EURO2, EPA Tier II, EU Stage II besorolású, vagy ezekkel egyenértékű besorolású motorok alkalmazása a munkagépek és szállítójárművek esetében egyaránt, az ezeknél régebbiek várhatóan zajosabbak így alkalmazásuk nem megengedhető;
- amely munkagépek alkalmasak közúti közlekedésre is, úgy kizárólag érvényes forgalmi engedéllyel rendelkező munkagépek alkalmazása, amely gépek nem alkalmasak közúti közlekedésre, úgy rendelkezzenek a megfelelő vonatkozó engedélyekkel, tanúsítványokkal, amelyek bizonyítják, hogy a zajteljesítmény szintjük a megengedett szintet nem lépi túl;
- telepített munkagépek (pl. kompresszor, aggregátor stb.) körbekerítése mobil hanggátló létesítménnyel, amennyiben a munkagépek 100 méteres környezetében zajtól védendő ingatlan, vagy terület található;
- ahol lehetséges, ott a gépek és/vagy gépelemek zajvédelmi szigetelése, zajcsökkentő burkolatok alkalmazásával, amennyiben az adott munkavégzés 100 méteres környezetében zajtól védendő ingatlan, vagy terület található;
- a szállítási útvonalak úgy legyenek kijelölve, hogy azok a meglévő fő és gyűjtő úthálózatot vegyék igénybe, és minél kisebb mértékben terheljék az eddig terheletlen környezetet;

— amennyiben lehetséges, úgy javasolt a vasúti és vízi szállítások választása a közúti helyett;

- az egyes munkafolyamatokról és azok várható idejéről és időtartamáról a Kivitelező készítsen rendszeres időközönként (így az esetleges változások átvezethetőek) tájékoztató füzetet, és azt a helyi szokások szerint juttassa el a hatásterületen élő lakosok számára. A tájékoztató füzetnek tartalmaznia szükséges: a várható munkafolyamatokat; azok várható idejét és időtartamát; a várható zajterhelést; a zaj határértéken való tartására tett intézkedéseket. A rendszeres tájékoztatás az érintettek szubjektív zajérzékését nagymértékben csökkentheti, a Kivitelező jóval kevesebb panaszosra számíthat ilyen intézkedések mellett.

A későbbi jogi viták elkerülése érdekében javasoljuk továbbá, hogy

- a Kivitelező vállalkozó végezze el az építési területekhez közelebb eső, és a szállítási útvonalak mentén található összes épület alapállapotú szerkezeti felmérését.

Az organizációs terv és a kivitelezői géppark ismeretében javasoljuk továbbá, hogy

- a Kivitelező vállalkozó készítsen építés alatti környezetvédelmi tervet, amelynek legyen része egy minden munkafázisra kiterjedő zaj- és rezgésvédelmi szakvélemény is.

A zaj- és rezgésvédelmi szakvéleményben a Kivitelező vállalkozó a lehető legpontosabban határozza meg az építés munkafázisai során, a munkaterületek mentén, és a végleges szállítási útvonalak mentén kialakuló zaj- és rezgésterheléseket. Az építés alatti környezetvédelmi tervet a területileg illetékes Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztályának/Osztályának kell benyújtani jóváhagyásra.

Továbbá, mivel kritikus esetekben adódhatnak magasabb zajterhelések lakóingatlanok előtt, így javasoljuk, hogy az építés alatti környezetvédelmi tervben legyen megvizsgálva

- zajvédelmi monitoring mérések végzésének lehetősége is (legterhelőbb munkafolyamatok alatt, építés alatti folyamatos mérések a munkaterületekhez, szállítási útvonalakhoz legközelebb eső ingatlanok előtt).

Amennyiben a monitoring mérések alkalmával határérték túllépések észlelhetők, úgy megfelelő munkaszervezési, vagy technológiai védelmi intézkedéssel szükséges beavatkozni, amelyért a Kivitelező vállalkozó felel.

Amennyiben a tervezett majdani tényleges védelmi intézkedések mellett sem fognak minden zajtól védendő területen, ingatlan előtt teljesülni a vonatkozó zajvédelmi határértékek, úgy a Kivitelező Vállalkozónak Építési zajterhelési határérték alóli felmentési kérelmet szükséges benyújtania a területileg illetékes Kormányhivatal, Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály/Osztály részére jóváhagyásra.

Zajárnyékoló falak

A csomóponttal érintett területen az M44 gyorsforgalmi út bal oldalán az 51+642 - 52+358 km sz. közötti szakaszon 2,0 m magas zajárnyékoló fal épült 2019-ben.

A csomópont megépítését követően az M44 gyorsforgalmi út 52+190-52+358 km szelvényei között bal oldalt, a D jelű csomóponti ágánál a 0+020-0+210 km szelvény között jobb oldalt és a 44.sz. főút 53+055-53+315 km szelvényei között bal oldalt lesz zajárnyékoló fal.

6. TALAJVÉDELEM

Földtani és talajtani adottságok:

A vizsgált terület Jász-Nagykun-Szolnok megyében található. A vizsgált terület az MTA Földrajztudományi Kutató Intézete által 2010-ben kiadott Magyarország Kistájainak Katasztere alapján természetföldrajzi szempontból az Alföld nagytájon belül a Körös-Maros köze középtájon, a Körösszög kistájon belül helyezkedik el.

Domborzat

A tervezett csomópont a Körösszög kistáját érinti. A Körösszög kistáj 79-99 m tszf-i magasságú, a Hármas-Körös völgyétől a Maros-hordalékkúpsíksága felé enyhén emelkedő, alacsony, ármentes síkság.

A vizsgált terület talajtani adottságai

Magyarország agrotopográfiai térképe alapján a módosítással érintett csomópont környezete réti csernozjomokat, illetve réti öntéstalajokat érint, melyekre jó víztartó képesség és agyagos vályog talajok jellemzőek. (<https://maps.rissac.hu:3344/webappbuilder/apps/2/>)

A tervezett csomópont Jász-Nagykun-Szolnok megye Területrendezési Tervei alapján a nyomvonal nem érint kiváló termőhelyi adottságú szántóterületet.

(Forrás: M44 KHT módosítása)

7. VÍZVÉDELEM

A vizsgált területen Magyarország talajvíz térképe alapján a felszín alatti víz szintje a tervezett csomópont térségében 2-4 m mélyen húzódik. A Geovil Kft. által 2005.11.-2006.01. között az M44 gyorsforgalmi út Tiszakürt-Kunszentmárton közötti szakasza mentén készített geotechnikai fúrásokban a talajvíz a felszíntől számítva 1,2 - 5,4 m mélységben jelentkezett.

A felszíni és felszín alatti vizek érintettségét illetve az árvízvédelmet a 3.2. Víziközművek fejlesztési javaslat részletesen ismerteti.

8. Hatályos településszerkezeti tervvel való összhang bemutatása

Kunszentmárton jelenleg hatályos településszerkezeti terve a már megvalósult M44 gyorsforgalmi utat még tervezett infrastruktúra elemként ábrázolja a megvalósulással megegyező nyomvonalon. A tervezett módosítás az M44 gyorsforgalmi út és 44. sz főút tervezett körforgalmi csomópontjának út területét tartalmazza. A tervmódosítás a településszerkezeti tervvel összhangban készült, azt kismértékben módosítja.

9. Szabályozási koncepció

A szabályozási terv módosítása során a tervezett körforgalmi csomópont helyét és térbeli kiterjedését, mint közúti közlekedési terület szabályozni kell.

10 Örökségvédelem

A területen védett épület, építmény nem található.

Kunszentmárton város hatályos településképi rendeletében elrendelt helyi védelem alatt álló épület a tervezési területen nem található.

A tervezéssel érintett területre még az M44 gyorsforgalmi út engedélyezési eljárása során készült ERD.

A fejlesztési területek kijelölése során a régészeti lelőhelyek területének elkerülése javasolt.

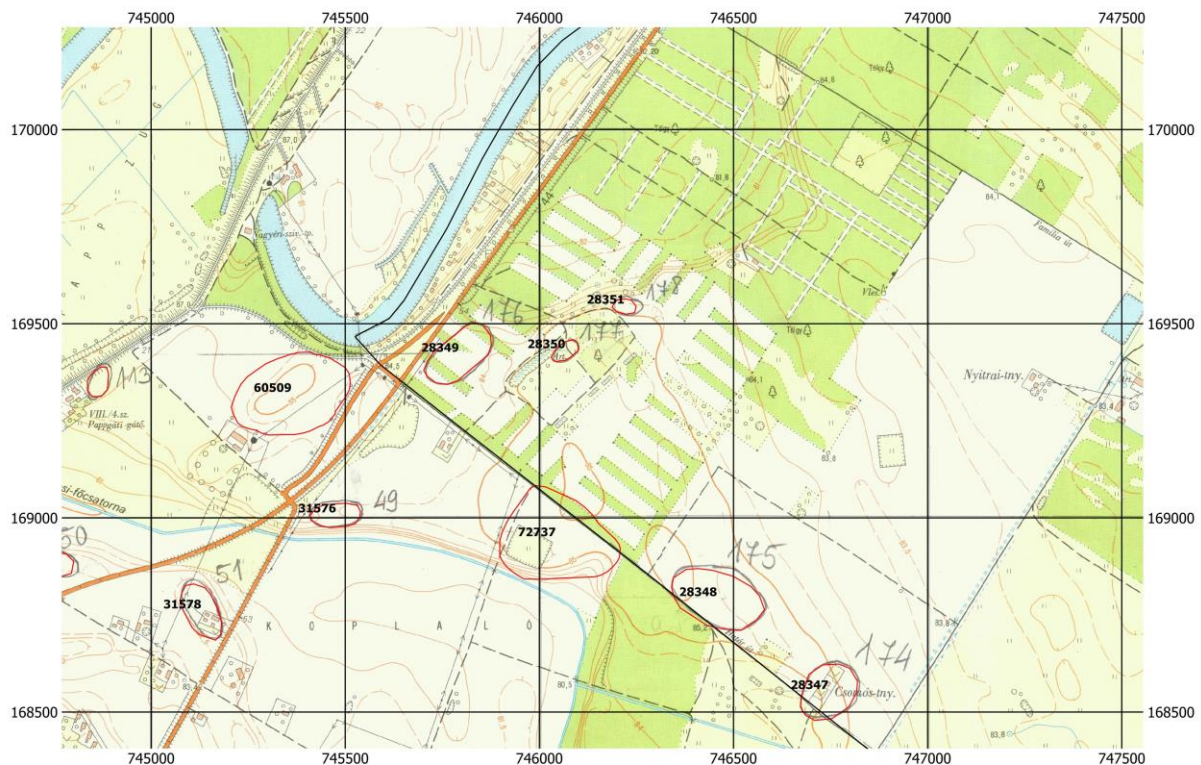
A Kötv. 9.§ és 10.§ (1) bekezdésében foglaltak alapján ugyanis a régészeti lelőhelyeket - a fenntartható használat elvének figyelembe vételével - csak olyan mértékben lehet igénybe venni, hogy azok állománya számottevően ne csökkenjen, illetve eredeti összefüggéseik jelentősen ne károsodjanak. A régészeti örökség elemeit lehetőleg eredeti lelőhelyükön, eredeti állapotukban, eredeti összefüggéseikben kell megőrizni.

Továbbá a Kötv. 19.§ (1) - (3) bekezdése szerint a régészeti lelőhelyeket a földmunkával járó fejlesztésekkel, beruházásokkal jogszabályban meghatározott esetekben és módon el kell kerülni. A régészeti örökség elemei eredeti helyzetükből csak régészeti feltárás keretében mozdíthatók el, a régészeti feltárások költségeit - a mentő feltárás, valamint a Kötv 23/F§(6) bekezdésében foglalt eset kivételével - a 10.§ (1) bekezdésére figyelemmel annak kell fedeznie, akinek érdekében az elvégezendő földmunka vagy a nyilvántartott régészeti lelőhely bolygatása szükségessé vált.

Amennyiben a nyilvántartott régészeti lelőhely által érintett területen kerül sor a földmunkával járó beruházásra, akkor a régészeti lelőhely által érintett ingatlanon tervezett beruházások engedélyezési eljárásaiban az Örökségvédelmi hatóság szakhatóságként vesz részt, vagy bizonyos eljárások keretében szakértőként kirendelt szervként szakvéleményt ad.

Amennyiben a tárgyi ingatlanon tervezett beruházások Kötv. 7.§ 20. pontja alapján nagyberuházásnak minősülnek, akkor a Kötv. 23/C.§ (1) bekezdése szerint előzetes régészeti dokumentációt kell készíttetni a beruházások vonatkozásában.

A Kötv. 23/C.§ (5) bekezdése szerint az előzetes régészeti dokumentáció készítése során - a jogszabályokban meghatározott kivételekkel - próbafeltárást kell végezni, amely nem a megelőző feltárás része.



Régészeti lelőhelyek a tervmódosítással érintett területen és környezetében (adatszolgáltatás: Damjanich J. Múzeum)

A Damjanich János múzeumtól kapott adatszolgáltatás alapján - a településrendezési eszközök tartalmazzák a csomópont és környezete régészeti lelőhelyeit.

A tervezési terület és környezetében lévő régészeti lelőhelyek

60509 lelőhely

Kunszentmárton – Holt- Körös part

A település belterületétől északkeletre, Öcsöd határán, egykori Körös balparton található terület a 44-es út északi oldalán. A lelőhelyen 2015-ben próba ásatás, majd megelőző feltárás zajlott az M44 gyorsforgalmi út megépítését megelőzően. Kovács Péter feltárásán sűrű késő középkori település került elő szórványos császárkori szarmata és kora bronzkori Makó – kultúra megtelepedéssel. (jelenleg archiválásra került)

31576 lelőhely

Kunszentmárton – Nagy – ér partja

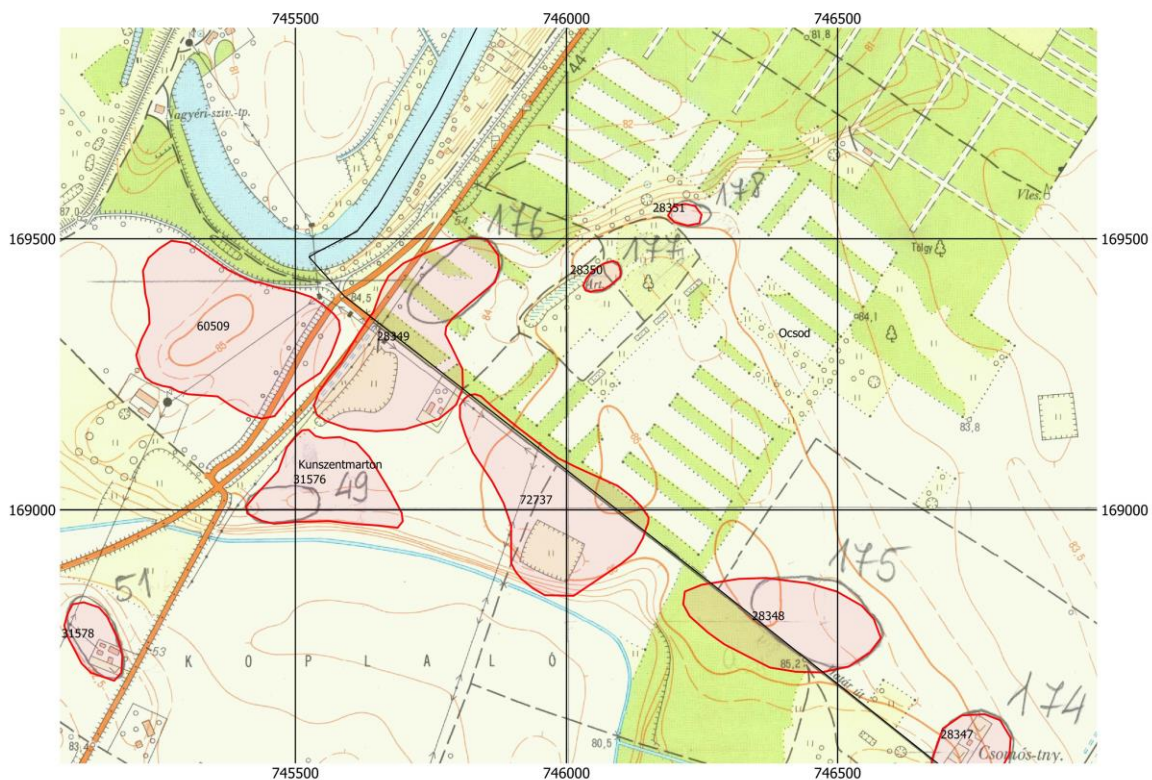
A település belterületétől északnyugatra, a Nagy-ér (egykori Körös meder) északi partján található terület a 44-es úttól délkeletre. 2015-ben Madaras László próbaásatást végzett a területen, amikoris sporadikus császárkori szarmata és középkori telepjelenségek kerültek elő. A terepbejáráskor megfigyelt újkőkori Szakálhát – csoport nyomai ekkor nem kerültek elő.

72737 lelőhely

Kunszentmárton – Koplaló

A település belterületétől északnyugatra az öcsödi határon, a Nagy-ér északi partján található lelőhely. A területen 2015-ben Kovács Péter és Hoppál Krisztina végeztek próbaásatást és 2017-ben Polgár Zoltán megelőző feltárást az M44 építése előtt. A feltárások során császárkori szarmata, kora bronzkori Makó - kultúra, Pregáva – kultúra és középső vaskori szkíta települések szórványos nyomai kerültek elő.

Az Öcsöd Határ út lelőhely (28349 azonosítószám) az M44 gyorsforgalmi út régészeti dokumentációja készítésénél kiterjedésre változott, így Kunszentmárton közigazgatási területét, és a tervezéssel érintett területet is érinti



Régészeti lelőhelyek a tervmódosítással érintett területen és környezetében (adatszolgáltatás: Damjanich J. Múzeum, az adatszolgáltatás Öcsöd község adatbázisában szereplő, de Kunszentmárton közigazgatási területét is érintő lelőhely pontosítására vonatkozik)

A terv megvalósítása során, bármilyen földmunka végzésekor, ha esetlegesen régészeti leletek kerülnek elő, vagy ennek gyanúja felmerül, a munka felelős vezetője köteles a bolygatást azonnal abbahagyni, az esetről a területileg illetékes szolnoki Damjanich János Múzeumot értesíteni, a területet és a talált leleteket a felelős őrzés szabályai szerint megőrizni és a múzeum képviselőjének átadni. Leletek előkerülésekor A kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. Törvény vonatkozó előírásait be kell tartani. A kivitelezési munkák során esetlegesen előkerülő régészeti leletek feltárását biztosítani kell.

Jelen tervmódosítással érintett terület – térbeli elhelyezkedése folytán – nincs hatással a kulturális örökség egyéb elemeire.

Régész szakértő



Mali Péter

nyilvántartási szám: 21-0479