

TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

- Településrendezési szerződés megalapozásához -

441 sz. főút Cegléd keleti elkerülő szakasz nyomvonalának tervezése



2024. május

TARTALOM

1.	Bevezetés	4
2.	A terület és környezetének, hatásterületének bemutatása.....	4
2.1.	Terület elhelyezkedése.....	4
2.2.	Közlekedés vizsgálat	4
2.3.	Infrastrukturális adottságok	5
2.4.	Természet-, környezetvédelem és egyéb korlátozások vizsgálata.....	6
1.1.1.	Természet-, környezetvédelem.....	6
1.1.2.	Örökségvédelem.....	7
3.	Hatályos terület- és településrendezési eszközök	9
2.1.	Hatályos területfejlesztési dokumentumok	9
2.2.	Hatályos területrendezési dokumentumok.....	10
2.3.	Hatályos településszerkezeti terv.....	13
2.4.	Helyi építési szabályzat.....	14
4.	Fejlesztési elképzelés és javaslat bemutatása.....	15
4.1	Beépítési terv.....	15
4.2.	Szabályozási javaslat.....	19
5.	Infrastrukturális igények.....	21
5.2.	Közműfejlesztés	21
6.	A módosítás várható hatásai	23
6.1.	A javasolt beépítés, változás várható környezeti hatásai, rövid összefoglaló.....	23
	Tájvédelmi és tájképvédelmi javaslatok.....	26
	Biológiai aktivitásérték számítás	26

MEGBÍZÓ:



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

TERVEZŐK:

Településtervezés:

Poltrade Bt.
1096 Budapest, Telepy u. 23.

Mohácsi Katalin

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

Tölgyesi Diána

Tölgyesi Diána
okl. településmérnök,
településtervező TT13-1374

FELHASZNÁLT ANYAGOK:

Engedélyezési terv:

Pannonway Építő Kft.

1. BEVEZETÉS

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. a **441. sz. főút Cegléd – Nagykőrös (4. sz. főút csp. – Nagykőrös, Téglagyári utca csp. között) szakasz 11,5 tonnás burkolatmegerősítése** infrastrukturális fejlesztés [Projekt] tervezési feladatai vagy egyes tervezési feladatai elvégzése érdekében „**11,5 tonnás burkolatmegerősítés engedélyezési és kiviteli terveinek elkészítése Kelet – Magyarországon, II. ütem, 3 részben**” tárgyban 2021. november 5. napján TED 2021/S 215 – 565909 hivatkozási szám alatt ajánlati felhívást tett közzé uniós eljárásrendben az Európai Unió Hivatalos Lapjában Közbeszerzési Eljárás megindítására.

A terv előzményeként döntéselőkészítő tanulmány készült, melynek célja a 441 sz. főút Cegléd keleti elkerülő szakasz nyomvonal változatai közül 2 db kiválasztása tanulmánytervi tovább tervezés céljából, illetve az északi és déli végcsomópont helyének, geometriai kialakításának kiválasztása volt.

A döntéselőkészítő tanulmányt tanulmányterv készítése követte, mely során további egyeztetéseket folytattak minden érintettel.

A terv 3 részterületen tartalmaz fejlesztési javaslatokat:

1. A **Cegléd keleti elkerülő út** megépítése a fontos középtávú fejlesztések között szerepel, amely a város településrendezési eszközeiben is megjelenik, de a nyomvonal módosítása szükséges.
2. Cegléd Város Önkormányzatának tervei között prioritással szerepel **4 sz. főút és 441 sz. főút, illetve 4609 j. utak csomópontjainak körforgalmú csomóponttá történő fejlesztése**. A járműosztályozós csomópontok jelenleg is torlódásokat okoznak, azonban a Törteli úton (4609 j. úton) található kórház fejlesztése további forgalomfejlődést generál.
3. a **441 sz. főút** -Cegléd-Nagykőrös közötti, kb. 6,0km hosszúságú, szakasz- **11,5 t tengelyterhelésre történő megerősítése**, illetve a 2+771 km szelvényben lévő Gerje-patak hidjának teljeskörű újjáépítése.

2. A TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK, HATÁSTERÜLETÉNEK BEMUTATÁSA

2.1. TERÜLET ELHELYEZKEDÉSE

Cegléd Város gyorsforgalmi úthálózati kapcsolatát az M4 autópálya biztosítja, amely a várostól északra halad és amelyen a város mellett külön szintű csomópont került kialakításra.

A tervezett út Cegléd belterületét keleti irányból kerüli el.

2.2. KÖZLEKEDÉS VIZSGÁLAT

A város közúthálózata alapvetően sugaras elrendezésű. A nyugat – kelet irányú főúti kapcsolatot a Budapestet Debrecennel összekötő 4 sz. elsőrendű főút, az észak – dél irányú pedig a Nagykáta felé vezető 311 sz. és a Kecskemét felé vezető 441 sz. másodrendű főutak adják.

Az észak – déli irányú főutak a városközpont keleti határán húzódnak, vonalvezetésük kedvezőtlen és nagy mértékű átmenő forgalmat bonyolítanak. A 311 sz. főút északi bevezető szakasza köti össze a városközpontot az M4 autópályával, a vasutat a vasútállomás területe felett külön szintben keresztezve.

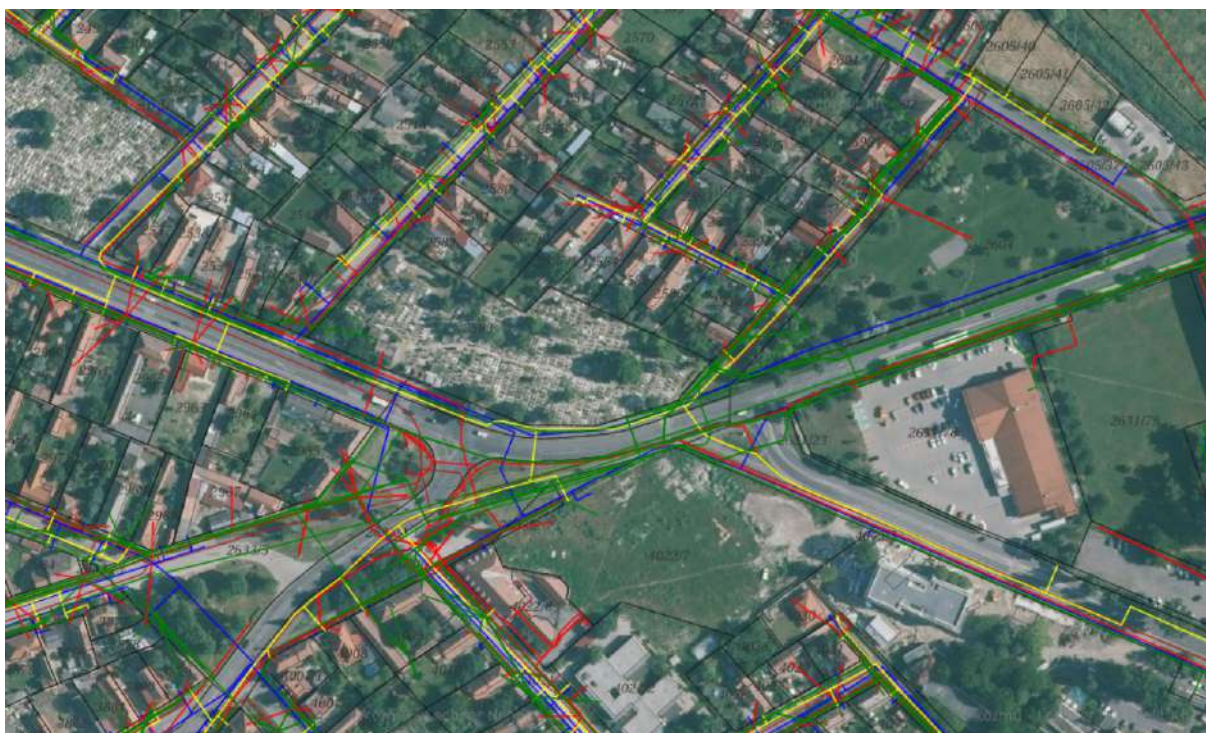
A környező települések bekötését 3 összekötő út biztosítja: észak felé a 3116 j. Tápiószentmártonra vezető Külső Kátai út, DNY felé a Lajosmizsére vezető 4608 j. Mizsei út és DK felé a Tiszajenőre vezető 4609 j. Törteli út.

Az országos közúthálózat része még a 46125 j. bekötőút, mely a Budai út menti területek megközelítését szolgálja, illetve már külterületen a 46117 j. bekötőút.

A vasúti közlekedés fő kapcsolata a 100a sz. Budapest – Cegléd – Szolnok vasútvonal. A kétirányú, villamosított vonal az európai TEN – T hálózat része. Cegléd állomáson ágazik el a 140 számú Cegléd – Szeged vasútvonal.

2.3. INFRASTRUKTURÁLIS ADOTTSÁGOK

A tervezési területen hírközlési és ivóvízvezeték hálózat, csapadékvíz-elvezető rendszer és szennyvízelvezető rendszer is található. A sík területnek köszönhetően az önkormányzati kezelésű árkok szikkasztóárkokként működnek, lefolyásuk, befogadójuk nincs. A csapadékvíz-elvezető rendszer üzemeltetője Cegléd Város Önkormányzata. A tervezési területen szénhidrogén hálózat található, melynek kezelője az OPUS TIGÁZ Gázhálózati Zrt. A tervezett utak és csomópontok több ponton keresztezik a gázvezeték nyomvonalát. A hálózatok átépítése szükséges.



a Béke téren található a legtöbb közművezeték, melyet a tervezett út érint

A tervezési területen közvilágítási, illetve kis és közép feszültségű áramvezetékek egyaránt megtalálhatóak.

A tervezett utat a MOL NYRT. kezelésében álló Százhalombatta-Szajol szénhidrogén termékvezeték DN150 és DN300 keresztezi.

A 441 sz. főút Cegléd keleti elkerülő szakaszon lévő közműszolgáltatók:

Elektromos hálózat:

MVM Démász Áramhálózati Kft. és MVM Émász Áramhálózati Kft.

Vízvezeték hálózat és Szennyvízcsatorna:

Bácsvíz Zrt.

Szénhidrogén hálózat:

Gázvezeték hálózat: OPUS TIGÁZ Gázhálózati Zrt.

Gázvezeték és hírközlési hálózat: FGSZ Földgázszállító Zrt.

Olajvezeték: MOL NyRT.

Távközlési hálózat:

Megközelíti, érinti: Magyar Telekom Nyrt. és DIGI Távközlési és Szolgáltató Kft. (Invitel Távközlési Zrt.), PR-TELECOM Távközlési, Kereskedelmi és Szolgáltató Zrt.

Vasútüzem:

MÁV Zrt.

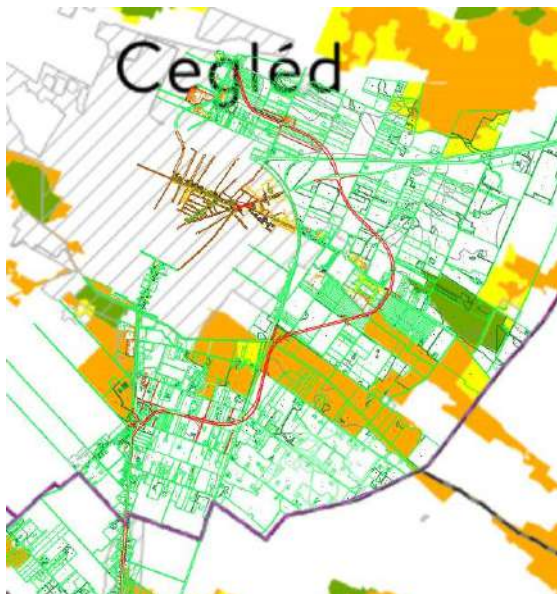
2.4. TERMÉSZET-, KÖRNYEZETVÉDELEM ÉS EGYÉB KORLÁTOZÁSOK VIZSGÁLATA

1.1.1. Természet-, környezetvédelem

A tervezett nyomvonal erdőkataszteri területeket érint. 01106/12 hrsz, 01149/23 hrsz-okon gazdasági rendeltetésű erdőt, míg a 01060/6 hrsz-on védelmi rendeltetésű erdőt. A csereerdősítés a 0825/286, 0825/40 hrsz-ok egy részén, illetve a 0825/20 hrsz-ú ingatlanokon történik.

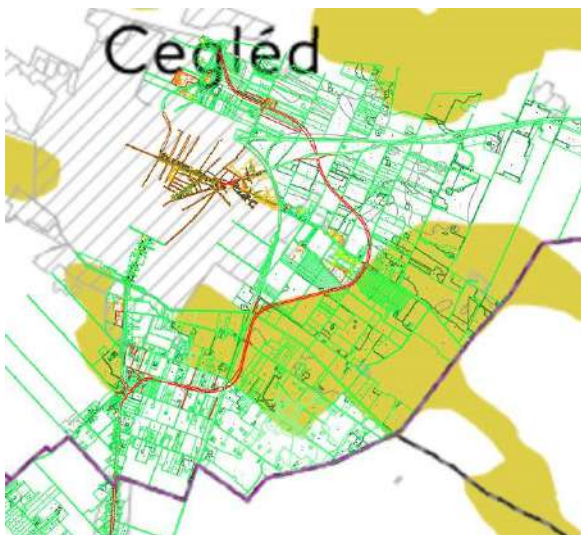


A tervezési területen található a Gerje-mente Natura 2000 terület, melynek gyepfelületében védett növényfajok találhatók.



A 01037/2, 01037/20, 01032, 01029/4, 01029/2, 0989/3 hrsz-okon ökofolyosó területén halad keresztül a tervezett út.

A tervezési terület tájképvédelmi területen halad át:



1.1.2. Örökségvédelem

Régészet

A 441. sz. főút Cegléd keleti elkerülő szakasz engedélyezési tervének Építésügyi engedélyezési eljárásához a Magyar Nemzeti Múzeum Nemzeti Régészeti Intézet munkatársai Előzetes régészeti dokumentációt készítettek a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény (Kötv.) és a Kormány, a kulturális örökség védelmével kapcsolatos szabályokról szóló 68/2018. (IV. 9.) Kormány rendeletének (Korm. R.) előírásait alkalmazva.

A régészeti értékvizsgálat során az alábbi régészeti lelőhelyeket azonosították a vizsgált terület 250 m-es környezetében:

Név:	Nyilv.i szám:	Információ forrása:	Lelőhely jellege:	Lelőhely kora:	Pozíciója:
Cegléd - Tanyák-köze	99775	terepbejárás	telep	bronzkor, szarmata, népvándorlás kor, Árpád-kor	50 m-es pufferzóna

Cegléd - Herceg-tanya	71433	terepbejárás	telep	bronzkor, szkíta, kelta, Árpád- kor	érintett
Cegléd - Ocsai-tanya	Új lelőhely	terepbejárás	telep	őskor (rézkor?)	érintett
Cegléd - Feketehalom	39399	adatgyűjtés	temető, templom	Árpád-kor	pufferzóna
Cegléd - Büdösárok-dűlő 1. lelőhely	71435	terepbejárás	telep	őskor, szarmata, Árpád-kor	pufferzóna
Cegléd - Büdös-rét	99549	terepbejárás	telep	neolitikum, bronzkor, szarmata, népvándorlás kor, Árpád-kor	50 m-es pufferzóna
Cegléd - Büdös-rét II.	99773	terepbejárás	telep	kora neolitikum, bronzkor, népvándorlás	pufferzóna
Cegléd - Szolnoki út D-i oldala	99771	terepbejárás	telep	szarmata, Árpád-kor	érintett
Cegléd - 4/43. lelőhely	90987	terepbejárás, ásatás, próbaásatás, régészeti megfigyelés	telep	Árpád-kor, késő középkor	érintett

A régészeti lelőhelyek a Kötv. alapján általános védelem alatt állnak. A Kötv. 19. § (2) szerint a régészeti örökség elemei eredeti helyzetükből csak régészeti feltárás keretében mozdíthatók el.

A régészeti értékvizsgálat során, a tervezett beruházás földmunkái által érintett területen nem azonosítottunk olyan helyben megtartandó örökségi elemeket, amelyeket a Korm. R. 21. § (3) bekezdés alapján a földmunkával el kell kerülni.

Az alábbiakban összegezték a további örökségvédelmi vizsgálatokat, illetve további kutatásokra javasolt helyzetüket a nyomvonalakon:

Lelőhely neve:	Nyilvántartási szám:	További javaslat:
Cegléd - Herceg-tanya	71433	Próbafeltárás
Cegléd - Ocsai-tanya	Új lelőhely	Próbafeltárás
Cegléd - Szolnoki út D-i oldala	99771	Próbafeltárás
Cegléd - 4/43. lelőhely	90987	Próbafeltárás

A tervezett beruházás esetében az ÉRD II fázisában mintegy 16 000 m² terület próbafeltárásának elvégzését javasolják.

Világörökségi és világörökségi várományos területtel a vizsgált terület nem érintett.

Műemlék nincs a tervezési területen és műemléki környezettel sem érintett.

Cegléd város településkép védelméről szóló 37/2017. (XII. 21.) önkormányzati rendeletének 4. mellékletében a tervezéssel is érintett Béke teret a város kiemelt jelentőségű útvonalai és közterei között tartja számon.

1.2. TERÜLETHASZNÁLAT

Cegléd az Alföld kapujában helyezkedik el, a tervezési terület domborzata síkvidék jellegű, északról déli irányba haladva enyhén emelkedő.

A tervezett nyomvonal túlnyomó többségben szántóterületeken halad, de érint rét, legelő, gyümölcsös és fásított terület, valamint erdő besorolású ingatlanokat is.

A tervezett nyomvonal az M4-es autópálya Nagykáta, Cegléd 73. sz. lehajtójához csatlakozik és a belterületet keletről kerüli meg. A nyomvonal jellemzően Má-f1 és Má-f2 (tanyás térség) jelű általános mezőgazdasági területeken halad keresztül. Az egykori Dózsa György laktanyát is keletről kerüli. E terület a belterületi szabályozási tervlapon Vt-4 és Gip-2, azaz településközpont vegyes és ipari gazdasági övezetekbe van sorolva.

A tervezési területen csupán kisebb vízfolyások találhatók. Ezek közül kiemelendő a Büdös-ér és a Gerje-patak, melyek a várostól keletre, Törtel felé folynak.

3. HATÁLYOS TERÜLET- ÉS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK

2.1. HATÁLYOS TERÜLETFEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK

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

A Koncepció a 3.1.4 Többközpontú térszerkezetet biztosító városhálózat-fejlesztés c. fejezetében az alábbiakat határozza meg Kecskemét-Cegléd térségére.

3.1.4.4 A belső városgyűrű városainak önálló arculatra épülő fejlesztése

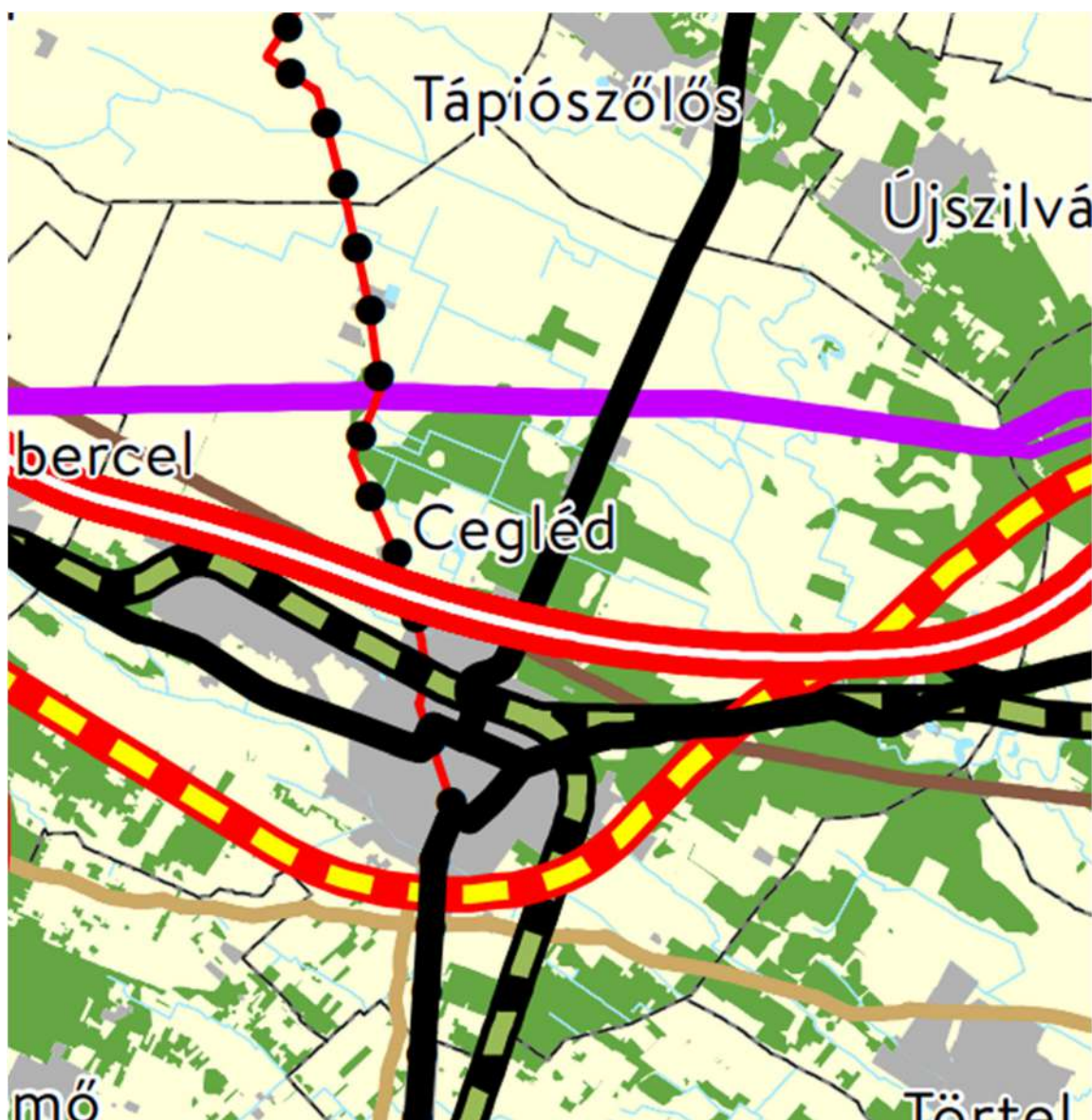
A főváros körüli belső városgyűrű városainak lehetséges kitorési pontjai

*Kecskemét megújuló mezővárosként az iparát, mező- és élelmiszergazdaságát megújító modern, szolgáltató alföldi centrum pozícióját kívánja elérni húzóágazataira támaszkodva (autóipar, élelmiszeripar, elektronika) és olyan kitorési pontokkal, mint az innovatív iparágak, gép- és járműipar („Daimler City”), élelmiszeripar, logisztika, kulturális ipar. A térség kiterjed a közvetlen városi vonzáskörzeten túl is, pl. a Nagykőrös és **Cegléd agrár-élelmiszeripari és közlekedési csomóponti potenciális logisztikai térségére.***

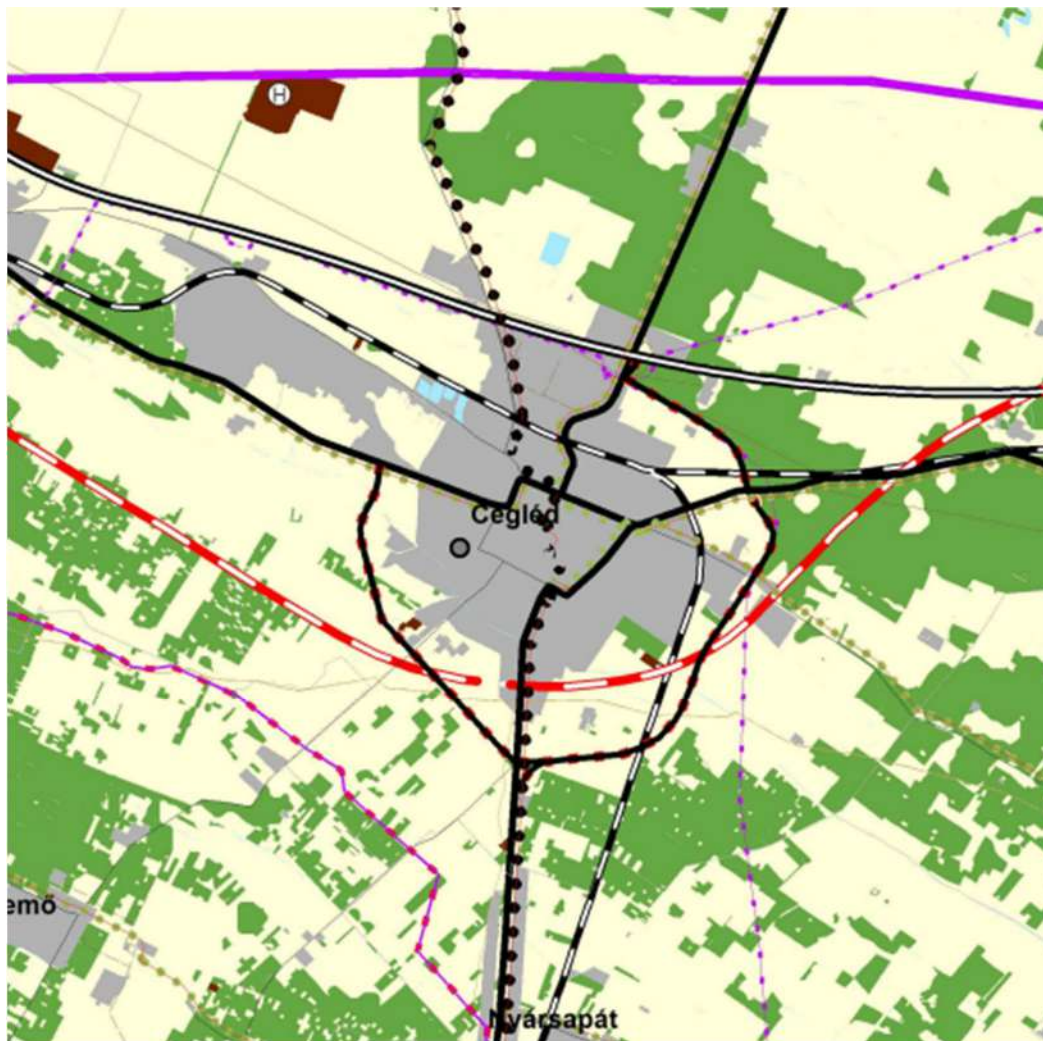
► A cél a 441. sz. főút fejlesztésével teljes összhangban van.

2.2. HATÁLYOS TERÜLETRENDEZÉSI DOKUMENTUMOK

A Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX tv. szerkezeti tervén léptékéből adódóan a 441. sz. utat jelöli, de a Ceglédet elkerülő szakaszt nem.

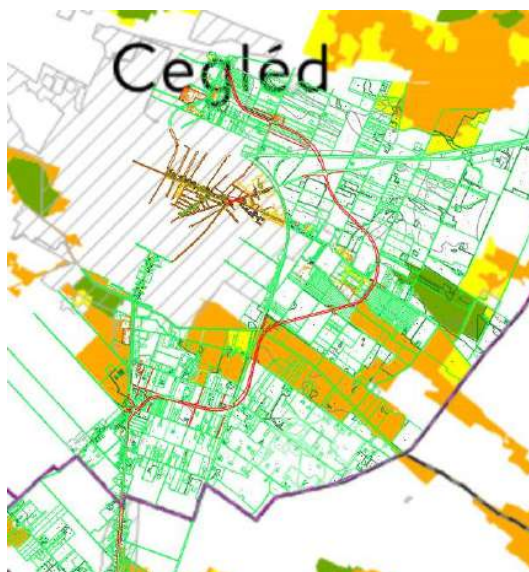


Pest Megye Területrendezési tervének Szerkezeti tervlapja már ábrázolja a ceglédi elkerülő utat, de nem a végül engedélyezésre benyújtott nyomvonalon.

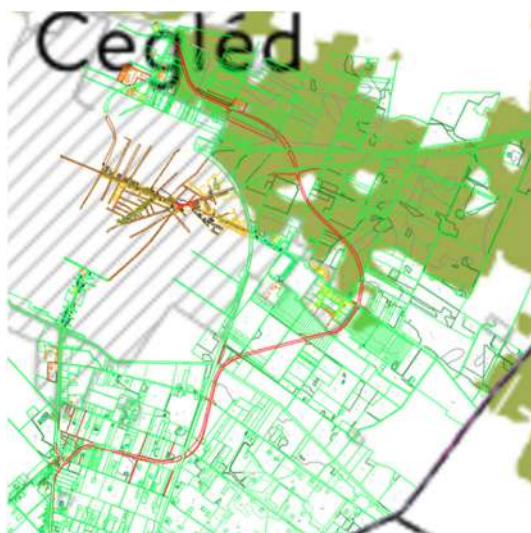


Az alábbi térségi övezetek érintik a települést és a tervezett út területét:

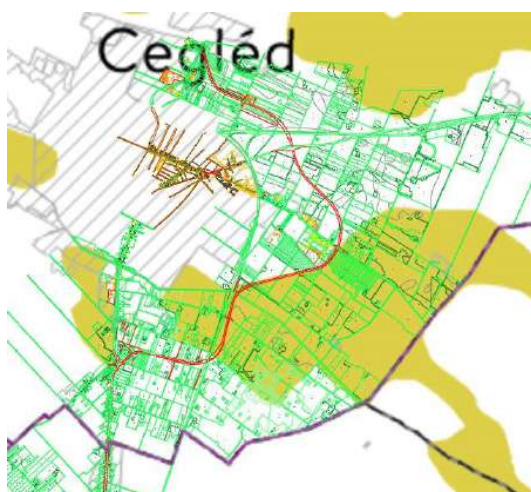
Ökológiai folyosó övezete:



Erdőtelepítésre alkalmas terület övezete:



Tájképvédelmi terület övezete:

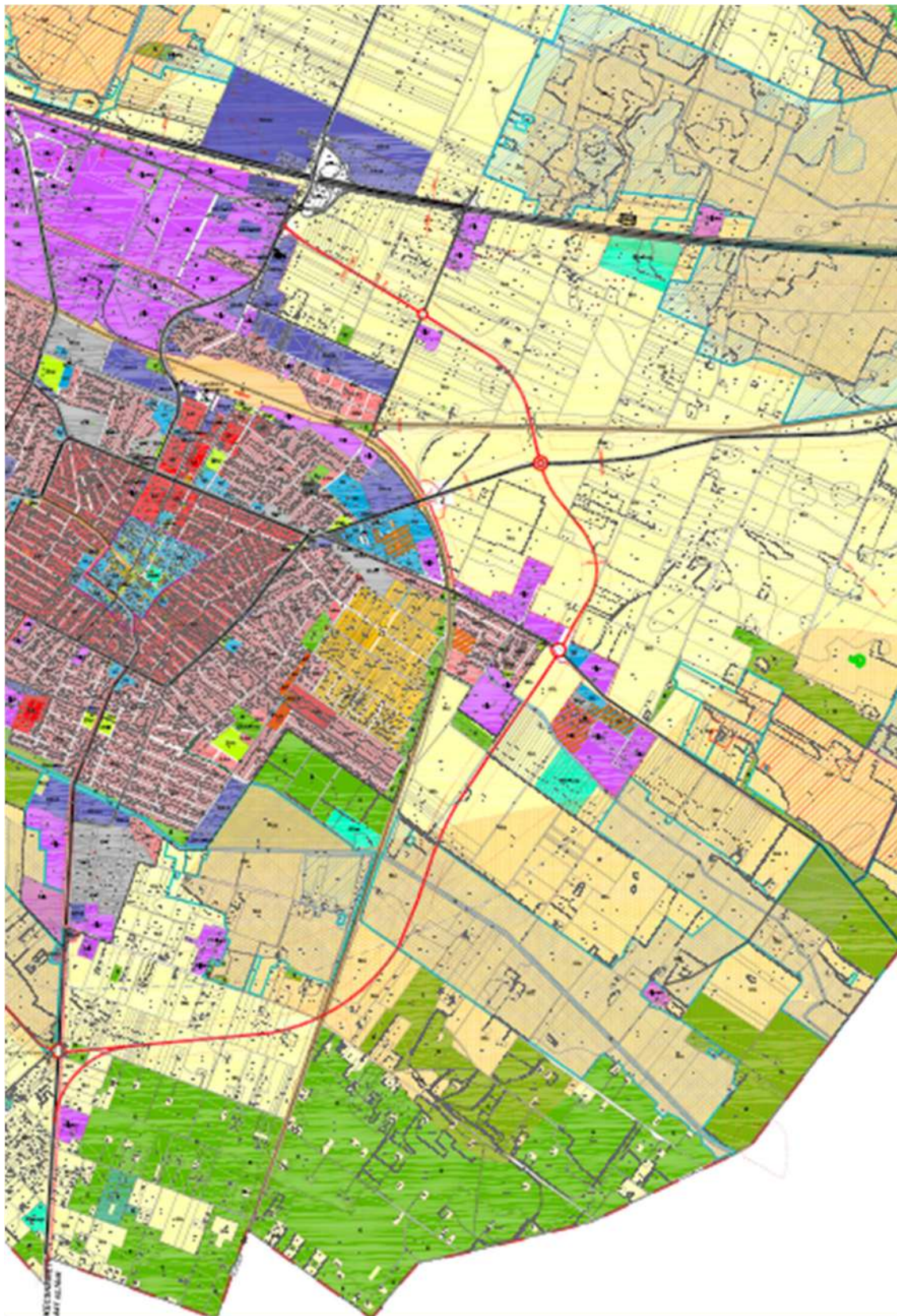


A teljes települést érinti:

- Honvédelmi terület övezete
- Ásványi nyersanyagvagyon által érintett település
- Tanyás területek övezete által érintett település
- Logisztikai fejlesztések támogatott célterülete által érintett település
- Turisztikai fejlesztések támogatott célterülete által érintett település
- Klímaváltozásnak fokozottan kitett terület által érintett település

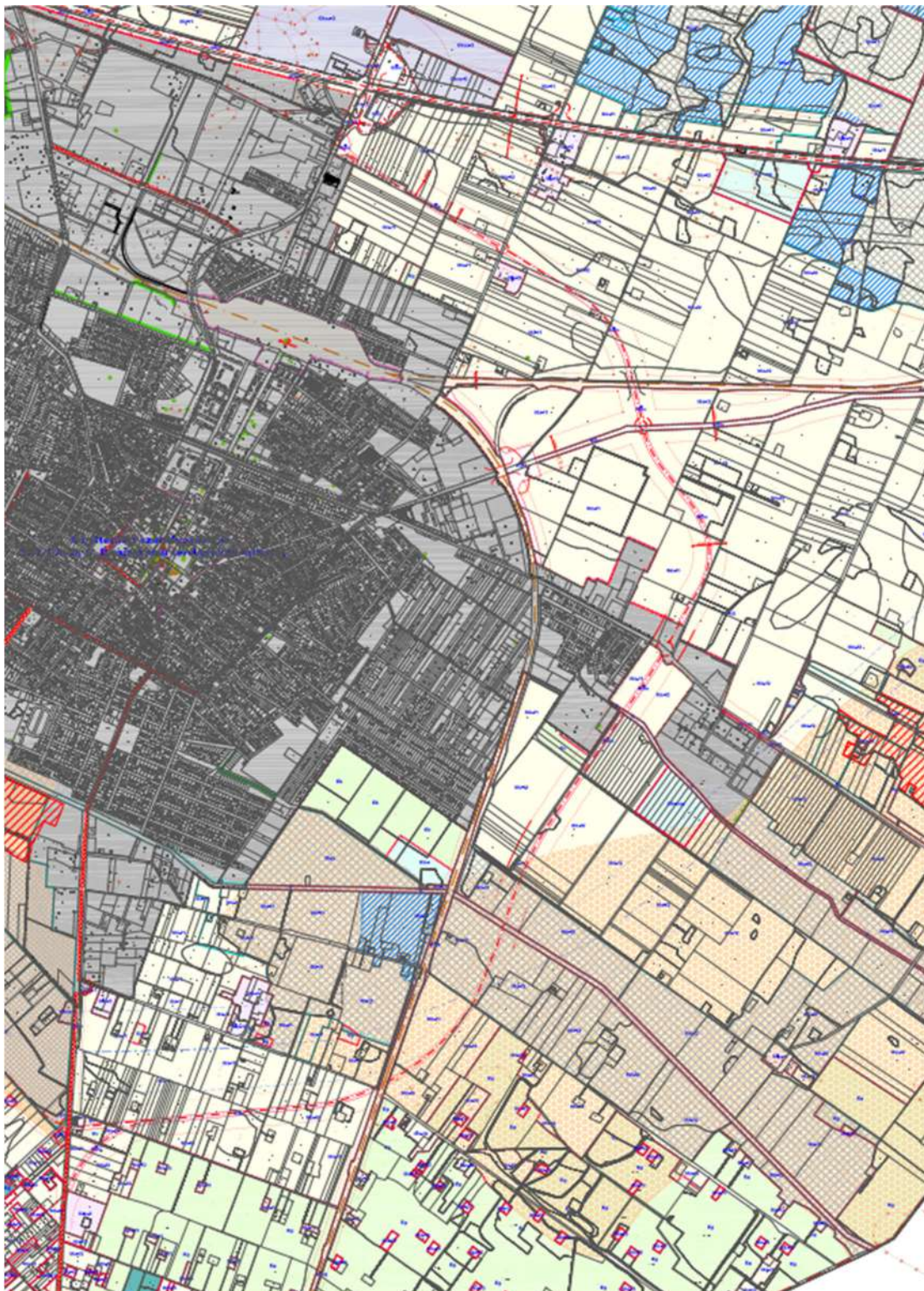
2.3. HATÁLYOS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV

Cegléd Város Képviselő-testülete a 278/2022. (IX. 22.) sz. határozatával fogadta el a város településszerkezeti tervét (TSZT). A TSZT jelöli az elkerülő utat, de az áttervezett nyomvonal ettől eltér, így a TSZT módosítása is szükséges a vonalas elem tekintetében.



2.4. HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT

A 22/2022. (IX.29.) sz. önk. rendelettel elfogadott Helyi Építési Szabályzat külterületi Szabályozási tervlapján is szerepel a tervezett elkerülő út, de a nyomvonal a tanulmányok és egyeztetések alapján módosult, ezért az összhang érdekében, valamint, hogy a telekalakítások, kisajátítások megvalósulhassanak, a HÉSZ-t és Szabályozási tervet is módosítani kell.

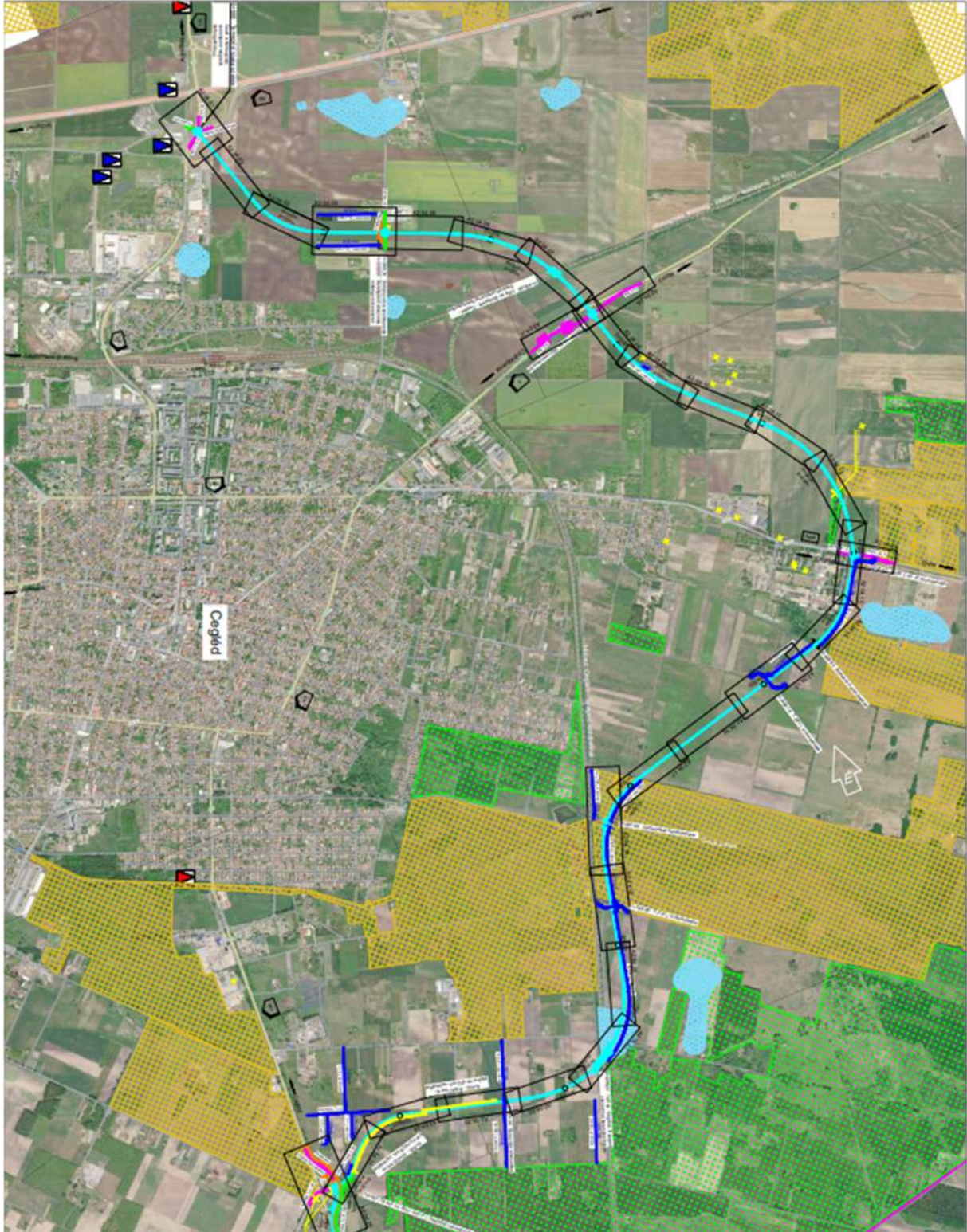


4. FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉS ÉS JAVASLAT BEMUTATÁSA

4.1 BEÉPÍTÉSI TERV

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

Cegléd elkerülő út:



A tervezési szakasz az M4 autót – 311 sz. főút különsvívi csomópontjának déli oldali körforgalmából indul egy 436 m hosszú egyenessel, amit egy bal ív követ. Keresztezi a Dohány utcát, ahol egy szintbeni körforgalmú csomópont létesül.

A csomópontot elhagyva egy jobb ívben külön szintben keresztezi a 100a sz. Budapest – Cegléd – Szolnok vasútvonalat, majd eléri a 4 sz főutat, melyet szintben keresztez. A körforgalmú csomópont kialakításához a 4 sz. főút nyomvonalát korrigálni szükséges.

Ezután balra fordul, majd egy hosszú egyenest követően fordul rá a 4609 j. ök. útra, amelyet keresztez. A körforgalmú csomópont kialakításához a 4609 j. ök. út nyomvonalát korrigálni szükséges.

Ezután megkerüli a régi laktanya területét és keresztezi a Büdös-eret, majd egy egyenes és egy bal ív következik, ahol keresztezi a Gerje-patakot. Egy egyenest követően egy jobb ívvel halad át külön szintben a 140 sz. Cegléd – Szeged vasútvonal felett, majd egy hosszú egyenes után egy bal - jobb ellenív vezet be a 10+601,78 km szelvénybe tervezett körforgalmú csomópontba, melyet a meglévő 441 sz. főút korrekciójával alkot (Cegléd déli bekötőút).

A csomópont után egy jobb – bal ellenívvel éri el a tervezési szakasz végét, ahol csatlakozik a szintén jelen tervezési projekt keretében készülő 3422-II. sz. tervhez.

Keresztezett létesítmények:

- Dohány u. (Bürgeházi dűlő) – szintbeni körforgalmú csomópont
- 100a sz. Budapest – Cegléd – Szolnok vasútvonal – felüljáró
- 4 sz. főút – szintbeni körforgalmú csomópont
- 4609 j. ök. út – szintbeni körforgalmú csomópont
- Büdös-ér – műtárgy nélkül
- Gerje-patak – híd
- 140 sz. Cegléd – Szeged vasútvonal külön szintű keresztezése – felüljáró

A burkolat szélessége 7,50 méter, melyből 3,50 – 3,50 métert a forgalmi sávok és 0,25 – 0,25 métert a biztonsági sávok tesznek ki. A padka szélessége a biztonsági sávval együtt 2,50 méter, melyből a szélső 2,25 méter burkolat nélküli. Az út tervezett élettartama: 20 év.

311 sz. főút

A tervezési szakasz elején csatlakozik a meglévő burkolathoz. Egy egyenessel éri el a 441 sz. főúttal alkotott körforgalmú csomópontot. A csomópont után egy egyenest követő bal ívvel éri el a tervezési szakasz végét, ahol szintén csatlakozik a meglévő burkolathoz.

M4 autópálya le és felhajtó ág

A tervezési szakasz elején a 441 sz. főúttal alkotott körforgalmú csomópontba csatlakozik. Egy egyenessel éri el a tervezési szakasz végét, ahol csatlakozik a meglévő burkolathoz.

4 sz. főút

A tervezési szakasz elején csatlakozik a meglévő burkolathoz. Egy rövid egyenest követően egy jobb – bal ellenívvel éri el a 441 sz. főúttal alkotott körforgalmú csomópontot. A csomópont után két rövid egyenest összekötő jobb ívvel éri el a tervezési szakasz végét, ahol szintén csatlakozik a meglévő burkolathoz.

4609 j. ök. út

A tervezési szakasz elején csatlakozik a meglévő burkolathoz. Egy egyenessel éri el a 441 sz. főúttal alkotott körforgalmú csomópontot. A csomópont után egy jobb – bal ellenívet követően egy rövid egyenessel éri el a tervezési szakasz végét, ahol szintén csatlakozik a meglévő burkolathoz.

Cegléd déli bekötőút

A tervezési szakasz elején a 441 sz. főúttal alkotott körforgalmú csomópontba csatlakozik. A csomópont után egy bal – jobb ellenívet követően egy rövid egyenessel éri el a tervezési szakasz végét, ahol csatlakozik a meglévő burkolathoz.

46117 j. bekötőút

A tervezési szakasz elején a 441 sz. főúttal alkotott körforgalmú csomópontba csatlakozik. A csomópont után egy egyenest követő bal ívvel éri el a tervezési szakasz végét, ahol csatlakozik a meglévő burkolathoz.



4 sz. főút

A tervezési szakasz elejét a 71+370 km szelvényben vettük fel. A 441 sz. főúttal alkotott csomópontba egy jobb ívvel csatlakozik. A csomópontból jobb ív vezet ki, majd egy rövid egyenest és egy bal ívet követően csatlakozik a 4609 j. ök. úttal alkotott csomópontba. Ezt követően egy egyenes szakasz vezet a tervezési szakasz végéig. A tervezési szakasz két végén az út csatlakozik a meglévő burkolathoz.

A meglévő útburkolat elbontásra kerül, de magasságilag alkalmazkodtak az útkoronán kívüli elemekhez.

441 sz. főút

Az út a 4 sz. főúttal alkotott csomópontból indul 0+000 km szelvénnel. A csomópontból egy bal ív vezet ki, majd egy rövid egyenes után egy bal ívvel éri el a tervezési szakasz végét.

A tervezési szakasz végén az út csatlakozik a meglévő burkolathoz.

A meglévő útburkolat elbontásra kerül, de magasságilag alkalmazkodtak az útkoronán kívüli elemekhez.

4609 j. ök. út

Az út a 4 sz. főúttal alkotott csomópontból indul 0+000 km szelvénnel. A csomópontból egy bal ív vezet ki, majd egy egyenest követően éri el a tervezési szakasz végét. A tervezési szakasz végén az út csatlakozik a meglévő burkolathoz.

A meglévő útburkolat elbontásra kerül, de magasságilag alkalmazkodtak az útkoronán kívüli elemekhez.

4. csomóponti ág

A 4 sz. főút – 441 sz. főút csomópont mellett elzárt, megközelíthetetlen ingatlanok helyezkednek el, melyek elérését a körforgalomból kivezető 4. csomóponti ággal tudjuk biztosítani.

Az út a csomópontból indul. A csomópontból egy bal ív vezet ki, majd egy egyenest követően éri el a tervezési szakasz végét. Magasságilag alkalmazkodtak a meglévő terepszinthez.

Északi oldali kerékpárút

Az északi oldali kerékpárutat meg kell hosszabbítani a Vak Bottyán utcáig. A kezdőszelvényt a két körforgalom között vették fel. A kerékpárút nyomvonala alkalmazkodik az útburkolathoz: az út padkája és a kerékpárút között min. 1,00 m széles zöldsávot terveztek. A 4 sz. főút Szolnoki ága mellett az út oldalárkán és a nemrég telepített fasoron kívül halad végig egészen a Vak Bottyán utcáig, melyet egy meglévő átereszt felett ér el. A tervezési szakasz két végén az út csatlakozik a meglévő burkolathoz.

Magasságilag a tervezett burkolatokhoz, kiemelt szegélyekhez, járdákhoz és a terepszinthez alkalmazkodtak.

Déli oldali kerékpárút

A déli oldali kerékpárút tervezési szakasz elejét a Lövész utca csatlakozásában vették fel. A kerékpárút nyomvonala alkalmazkodik az útburkolathoz: az út padkája és a kerékpárút között min. 1,00 m széles zöldsávot terveztek. A 4609 j. ök. út melletti szakaszon az út magassági vonalvezetésének változása miatt van szükség a kerékpárút átépítésére.

A tervezési szakasz két végén az út csatlakozik a meglévő burkolathoz.

Magasságilag a tervezett burkolatokhoz, kiemelt szegélyekhez, járdákhoz és a terepszinthez alkalmazkodtak.

J1 j. járda

A járda kezdőszelvényét a 4 sz. főút 71+409,43 km szelvényében vették fel és a 4 sz. főút – 441 sz. főút körforgalom melletti nyugati oldalon halad a 441 sz. főút 0+038,83 km szelvényéig. A körforgalom 2 ágán tervezett gyalogos és kerékpáros átvezetések között a járda gyalog- és kerékpárútként funkcionál. Nyomvonala alkalmazkodik az útburkolathoz: az utak és a körforgalom padkája, valamint a járda között min. 1,50 m széles zöldsávot terveztek. A tervezési szakasz két végén a járda csatlakozik a meglévő

burkolathoz. Magasságilag a tervezett burkolatokhoz, kiemelt szegélyekhez és a terepszinthez alkalmazkodtak.

J2 j. járda

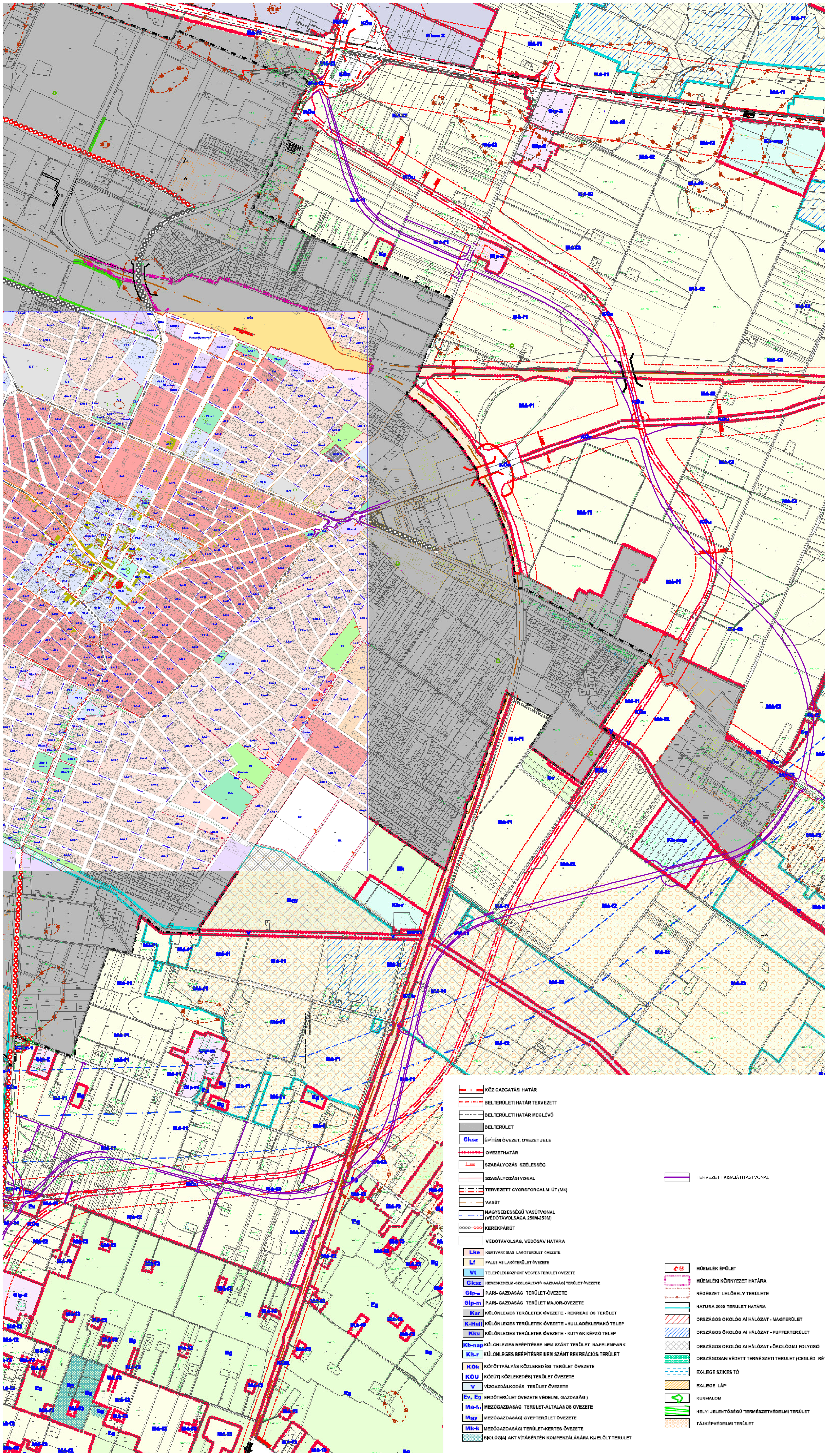
A járda kezdőszelvényét a 4609 j. ök. út 0+032,40 km szelvényében vették fel a 4 sz. főút – 4609 j. ök. út körforgalom melletti keleti oldalon halad a 4 sz. főút 71+639,60 km szelvényéig. Nyomvonala alkalmazkodik az útburkolathoz: az utak és a körforgalom padkája, valamint a járda között min. 2,00 m széles zöldsávot terveztek. A tervezési szakasz két végén a járda csatlakozik a meglévő burkolathoz. Magasságilag a tervezett burkolatokhoz, kiemelt szegélyekhez és a terepszinthez alkalmazkodtak.

K1 j. kerékpárút

A kerékpárút kezdőszelvényét a J2 j. járda 0+026,14 km szelvényében vették fel és levezet az áruház parkolójába. Nyomvonala alkalmazkodik a meglévő tereptárgyakhoz és a parkolóhoz. A tervezési szakasz két végén a járda csatlakozik a tervezett járdaburkolathoz, illetve a meglévő parkolóhoz. Magasságilag a tervezett burkolatokhoz, kiemelt szegélyekhez és a terepszinthez alkalmazkodtak.

4.2. SZABÁLYOZÁSI JAVASLAT

A szabályozási javaslat az elfogadott nyomvonal terveihez képest nem javasol újat. A hatályos szabályozási tervre felrajzolt tervezett kisajátítási határok szabályozási vonalként jelennek meg. A köztük lévő terület közúti közlekedési terület lesz.



5. INFRASTRUKTURÁLIS IGÉNYEK

5.2. KÖZMŰFEJLESZTÉS

A különböző kiváltásokra, védelembe helyezésekre külön szakági tervek készültek, melyeket a szakágak tervezői az adott közműszolgáltatóval a terv készítése során külön leegyeztettek. A terv készítése során egyeztettek a közműszolgáltatókkal, melyről jegyzőkönyvek készültek.

Cegléd elkerülő út:

Közvilágítás

A tervezési területen közvilágítás az Ipari park út körforgalmú csomópontjában ki van építve. A csomópont átépülése miatt a közvilágítást át kell alakítani.

Közútkezelői kérésre minden körforgalmú csomóponton közvilágítás tervezése szükséges a balesetek elkerülése miatt. Ahol a keresztező úton a közelben kiépített a közvilágítási hálózat, ott ahhoz kell csatlakozni. Ahol nincs közvilágítás, ott a középszigetbe elhelyezett oszloppal, pontszerű megvilágítással is kialakítható.

A körforgalmak megvilágításának üzemeltetőjét is meg kell határozni:

- 311 sz. főút – 441 sz. főút körforgalma:
Az átépítendő közvilágítás a meglévő hálózathoz csatlakozik, üzemeltetője nem változik.
- Dohány u.-i körforgalom:
A Dohány u. önkormányzati megvilágításához csatlakozik, az Önkormányzat üzemelteti.
- 4 sz. főút körforgalma:
Nincs csatlakozó közvilágítás, ezért az új közvilágítást a Magyar Közút NZrt. üzemelteti.
- 4609 j. út körforgalma:
Nincs csatlakozó közvilágítás, ezért az új közvilágítást a Magyar Közút NZrt. üzemelteti.
- 441 sz. főút visszacsatlakozás körforgalma:
Az átvezetett kerékpárutat és a Cegléd felé bekötőágon lévő buszöblöket is együtt kell megvilágítani. Nincs csatlakozó közvilágítás, ezért az új közvilágítást a Magyar Közút NZrt. üzemelteti.

A Dohány utcánál tervezett kerékpáros átvezetés műtárgyában is ki kell építeni a világítást, amely a körforgalom világításához (ezáltal az önkormányzati út közvilágítási hálózatához) csatlakozik.

Tervezett pályavízeltelenítés

A pályavízeltelenítés feladata az út területére hulló csapadékvizek kártétel nélküli összegyűjtése és elvezetése. A víztelenítést úgy kell megoldani, hogy a pályafelületen koncentrált, vízen síklást (aquaplaning) előidéző vízfelületek ne alakulhassanak ki, az odahulló csapadék lehetőleg lepelszerűen és gyorsan távozzon a burkolatról, a zöldfelületek az elfolyó vizeket ne akadályozzák, továbbá zöld, vagy burkolatlan felületről ne juthasson víz és szennyeződés a burkolatra.

A megjelenő csapadékvíz elvezetése során meg kell akadályozni az érintett padkák és rézsűfelületek kimosódását is.

A csapadékvíz elvezetését úgy kell megoldani, hogy a meglévő vízelvezetési rendszerben a lehető legkisebb változást okozzuk. A pályavízeltelenítés módját az útpálya vízszintes és magassági vonalvezetése, környezetvédelmi, geotechnikai, továbbá a környező területek domborzati adottságai határozzák meg.

Tervezett körforgalmak:

Ivóvízellátás

A tervezési területen ivóvízvezeték hálózat található, melynek kezelője a Bácsvíz Zrt. A Bácsvíz Zrt. által üzemeltetett csatornák fedlapjait, nagy szilárdságú szintbehelyező elemek használatával kell szintre helyezni. A keresztezés módját, a meglévő vezetékkel kapcsolatos teendőket külön szakági terv tartalmazza.

Vízelvezetés

A tervezési területen csapadékvíz-elvezető rendszer és szennyvízelvezető rendszer található.

A csapadékvíz-elvezető rendszer üzemeltetője Cegléd Város Önkormányzata.

A szennyvíz-elvezető rendszer üzemeltetője a Bácsvíz Zrt. A Bácsvíz Zrt. által üzemeltetett csatornák fedlapjait, nagy szilárdságú szintbehelyező elemek használatával kell szintre helyezni.

A keresztezés és a megközelítésének módját, a meglévő vezetékkel kapcsolatos teendőket külön szakági terv tartalmazza.

Szénhidrogén hálózat

A tervezési területen szénhidrogén hálózat található, melynek kezelője az OPUS TIGÁZ Gázhálózati Zrt.

A tervezett utak és csomópontok több ponton keresztezik a gázvezeték nyomvonalát.

A keresztezés és a gázvezeték megközelítésének módját, a meglévő vezetékkel kapcsolatos teendőket külön szakági terv tartalmazza.

Hírközlés

A tervezési területen hírközlési hálózat található, melynek kezelői:

- Magyar Telekom Nyrt.
- Digi Kft.

Az építési beruházás során a hírközlési létesítmények átépítése szükséges, melynek részleteit külön szakági terv tartalmazza.

Villamos energia

A tervezési területen közvilágítási, illetve kis és közép feszültségű áramvezetékek egyaránt megtalálhatóak. A hálózat üzemeltetője az MVM Démász Áramhálózati Kft.

Az építési beruházás során a villamos vezetékek átépítése szükséges, melynek részleteit külön szakági terv tartalmazza.

A helyszínrajzokon feltüntetett közművezetékek nyomvonala a közmű adatszolgáltatásokból származik, ezért azok nyomvonala a tervtől eltérhet, csak tájékoztató jellegű. A közműnyilvántartások hiányosságai miatt a tervről közművezeték is hiányozhat.

A kivitelezést megelőzően, az út kitűzése után az összes közművezeték műszeres beméréssel, vagy kutatóárok ásással ki kell tűzni.

Közvilágítás

A tervezési szakaszon a közvilágítás kiépített. A tervezett csomópontok átépítése miatt a közvilágítás átépítésére is szükség van, melyre külön szakági terv készült.

A 441 sz. főút -Cegléd-Nagykőrös közötti, kb. 6,0km hosszúságú, szakasz- 11,5 t tengelyterhelésre történő megerősítése, a meglévő nyomvonal fejlesztése:

Közvilágítás

A tervezési szakasz belterületi részén a közvilágítás kiépített. Külterületen nincs kiépítve a közvilágítás, a buszöblök környezetében is csak hiányosan, nem szabványosan. Mivel a buszöblök felújításra, minimális áthelyezésre kerülnek, ezért a közvilágítás kiépítése/szabványosítása szükséges. A kijelölt gyalogos átkelőhelyet szintén meg kell világítani.

6. A MÓDOSÍTÁS VÁRHATÓ HATÁSAI

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

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

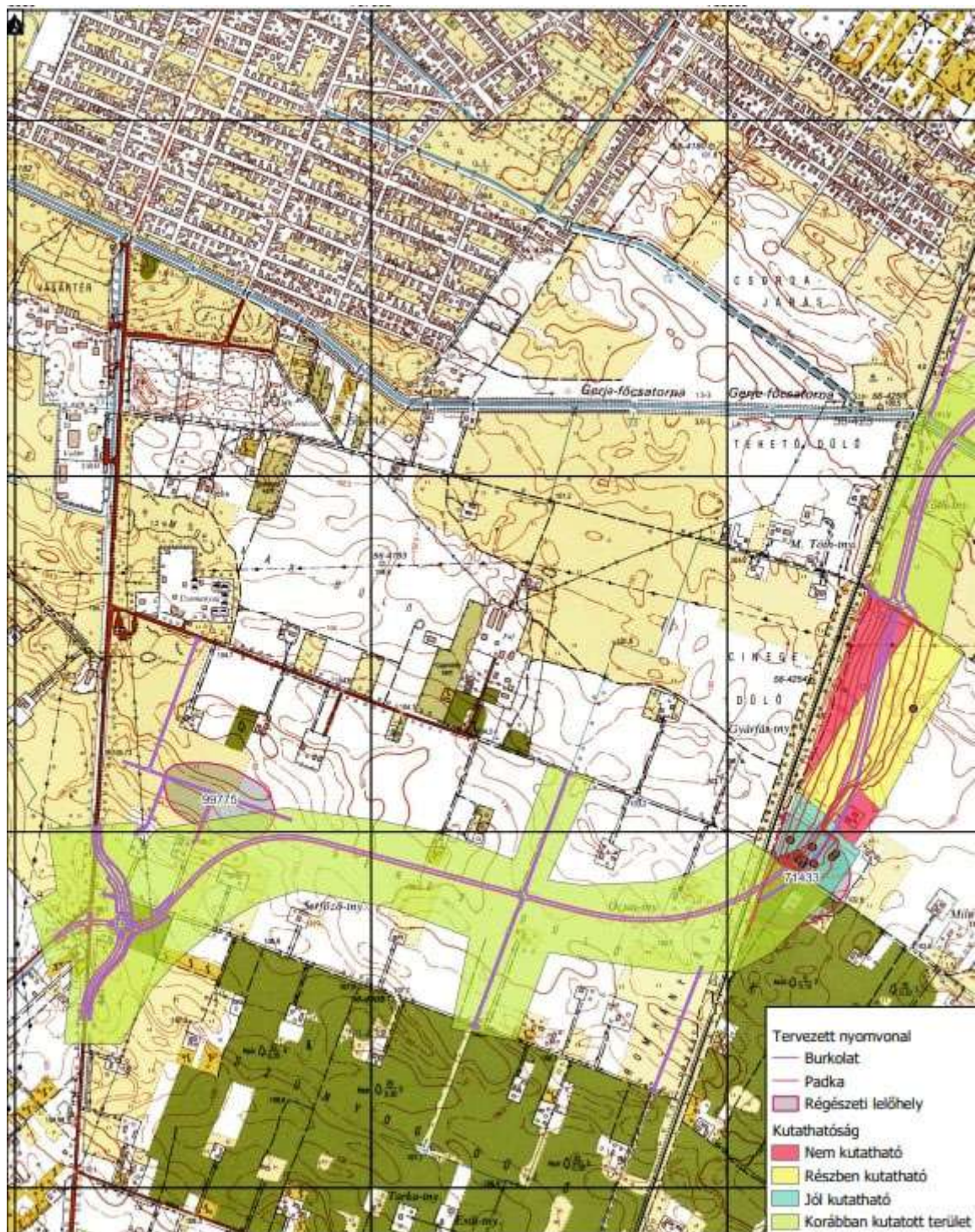
- Cegléd város északi, keleti és déli településrészei között, valamint a meglévő országos és önkormányzati úthálózati elemek közötti eljutási idő csökkentése.
- A közlekedésbiztonság javítása, balesetek számának csökkentése.
- A város érintett településrészei életkörülményeinek javítása (forgalomcsökkentés, zaj-, rezgés- és légszennyezés csökkentése).
- Az északi és déli iparterületek jobb összekötése, és jobb bekötése az úthálózatba (kiemelten az M4 autópályához).
- Az úthasználók járműüzemeltetési költségeinek csökkentése.

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

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

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

Általánosságban amennyiben a földmunkák során váratlan régészeti lelet vagy emlék kerül elő, a kulturális örökség védelméről szóló 2001 évi LXIV. törvény 24. §-ban foglaltak szerint a munkálatokat azonnal abba kell hagyni, az emléket vagy leletet az önkormányzat jegyzőjének be kell jelenteni, és a helyszín, illetve lelet őrzéséről gondoskodni kell, és értesíteni kell a területileg illetékes múzeumot. Ha régészeti emlék vagy lelet kerül elő, az ezzel kapcsolatos feltárás és leletmentés időigénye miatt az ÁSzF szerint kell eljárni.



A Pannonway Építő Kft megbízásából 2023 novemberében az Ökohydro KFT. Környezetvédelem-előzetes vizsgálati dokumentációt készített. Az anyag 5. melléklete foglalkozik részletesen a Táj- és élővilágvédelmi vizsgálatával.

A vizsgált beruházási területen belül (tervezett nyomvonal és csatlakozó létesítményei) az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett földrészekről szóló 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet szerinti **Natura 2000 védettségű terület található**, így azok jelölőfajait és jelölő társulásait hatás éri, a Natura 2000 területek célkitűzései azonban a beruházás során továbbra is megvalósíthatók. A tervezéshez Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció készült.

Az érintett Natura 2000 védettségű terület a következő:

NÉV	KÓD	TÍPUS	ELHELYEZKEDÉS
Gerje mente	HUDI20021	Különleges természetmegőrzési terület (SAC)	A nyomvonal-tervezet középső szakaszán érintett a védett terület több mozaikterülete

A község területe természetvédelmi szempontból a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság fennhatósága alá tartozik, a tervezési területen Tájvédelmi Körzet, Nemzeti Parki terület **nem található**. A tervezési területen országosan ex lege védett természeti emlékek és természeti értékek az elérhető adatbázisok alapján **nem találhatók**. A barlangok felszíni védőövezetének kijelöléséről szóló 16/2009. (X. 8.) KvVM rendelet által megállapított barlang felszíni védőövezetet sem érinti a módosítási területet.

A tervezési területen helyi védelem alatt álló természeti terület **nem található**.

A község területe magterülettel, puffer területtel és az ökológiai folyosó övezetével érintett. Az új közút az **ökológiai folyosó** övezet a 01037/2, 01037/20, 01032, 01029/4, 01029/2, 0989/3 hrsz-okon érinti. Az ökoháló elemeinek területét jellemzően gyepfelületek (legelő, kaszálók), illetve természetközeli állapotú vagy őshonos fajokból álló erdőterületek alkotják.

A természetvédelmi érintettségek tekintetében is a készülő úttervek nyomvonalára 2023. novemberében Előzetes Vizsgálati Dokumentáció készült, amelyek áttekintése után a Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálya a PE-06/KTF/27252-53/2023 ügyiratszámom hozott határozatában megállapította, hogy a tervezett beruházásnak **jelentős környezeti hatása nincs, környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása nem szükséges**. Ugyanakkor a határozat az építési tevékenységre fogalmaz meg követelményeket.

A településrendezési terv jelen módosításának általános elveként kiemelt figyelmet kell fordítani a természetközeli területek kezelésére, azok megőrzésére. Elsődleges feladat a keresztezett, illetve megközelített települési vízfolyások védelme és fenntartása, az ökológiai folyosók összeköttetésének biztosítása. Ezen felül fokozottan ügyelni kell a meglévő erdősávok és fasorok védelmére, folyamatos karbantartására és lehetőség szerinti továbbfejlesztésére. Végezetül a dokumentációban szerepeltetett védelmi javaslatok szerint ökológiai átjárókkal biztosítani kell a meglévő ökológiai folyosók átjárhatóságát, az ökológiai hálózattal érintett vízfolyások keresztezésében a kételtűek és hullók biztonságos átjutása érdekében.

Az új országos közút építése során törekedni kell arra, hogy csak a fejlesztésre kijelölt területek közvetlen területén történjenek munkálatok, a zavarás és a szomszédos élőhelyek károsításának elkerülése érdekében. A Környezetvédelmi hatóság határozatában hozott természetvédelmi célú intézkedéseket be kell tartani!

Tájvédelmi és tájképvédelmi javaslatok

Tájképvédelmi övezetet a nyomvonal ÉK-i mintegy 1,3 km hosszú szakaszán, illetve a DK-i részen mintegy 1,6 km hosszú szakaszán elterülő erdők, gyepek, mezőgazdasági területek és tanyák, részben Natura 2000 védettségű területek esetében érint.

Az előzetes környezeti vizsgálat megállapítja, hogy tájképvédelmi szempontból a tervezett tevékenység az eredeti terepből max. 1,5 m magasan kinyúló létesítmények esetében jelentős hatással nem bír, mivel az eredeti terepbe simuló, abból látványosan nem kiemelkedő, új vonalas tájelem épül. A létesítmény részleges tájba illesztését a meglévő növényállományok bizonyos nézőpontokból biztosítják. Ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy teljesen új vonalas infrastruktúra elem jelenik meg a tájban, amelynek a nyomvonala a tájszerkezeti adottságokhoz, tájhatárokhoz nem illeszkedik, az új főút teljes egészében mezőgazdasági területek leaszfaltozásával jön létre.

A tervezett beruházás leglátványosabb része a két vasúti nyomvonal felett átívelő két közúti felüljáró lesz, melyek az eredeti terep fölé fognak emelkedni közel 15 m magasságban, több száz m hosszban. Mérete miatt a két létesítmény eltakarhatatlan lesz.

A vasútvonalak felett átvezetett két felüljáró és csatlakozó létesítményeik telepítése nagy mértékű látványváltozást csupán a közvetlen közelben található tájrészletben, az érintett közlekedési pályákon (tervezett út nyomvonala és a vasúti vonalak), valamint a környező mezőgazdasági területeken és tanyákon okoz. Az É-i felüljáró esetében az 500 méteren belüli láthatósági terület mintegy 133 hektár, ugyanez a D-i felüljáró esetében közel fele, csupán 64 hektár, de mindkét felüljáró esetére jellemző, hogy a láthatósági terület csaknem egészét mezőgazdasági területek adják.

A tájképvédelmi övezet által való érintettség miatt az új országos közút megvalósítása során mindenképp érdemes szem előtt tartani, hogy *„a közlekedési, elektronikus hírközlési és energetikai infrastruktúra-hálózatokat, továbbá az erőműveket a tájképi egység megőrzését és a hagyományos tájhasználat fennmaradását nem veszélyeztető műszaki megoldások alkalmazásával kell megvalósítani.”*

Biológiai aktivitásérték számítás

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

Az 1997. évi LXXVIII. törvény 7. § (3) bekezdés b) pontja kimondja, hogy „újonnan beépítésre szánt területek kijelölésével egyidejűleg a település közigazgatási területének – a külön jogszabály alapján számított - biológiai aktivitás értéke az átminősítés előtti aktivitás értékhez képest nem csökkenhet”.

Jelen módosítás során kiemelt fejlesztési területen, nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű új országos közút valósul meg, amelynek során „Beépítésre nem szánt - közúti közlekedési területek” lettek elsősorban kijelölve, illetve a közút környezetében új beépítésre nem szánt „védelmi célú erdőterületek” jönnek létre, így a jogszabályok értelmében a módosítás során biológiai aktivitásérték változást nem kell igazolni, mert a tervmódosítás nem jár új beépítésre szánt terület kijelölésével.

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