



2  
Tervelet és Vagyond. Fel.  
2008. szept. 30

NEMZETI FEJLESZTÉSI ÉS GAZDASÁGI MINISZTERIUM  
ORSZÁGOS TERÜLETFEJLESZTÉSI TANÁCS  
TITKÁR

*Handwritten signature*

TER/1640/3 /2008.

Ügyintéző: dr. Koncz Dániel  
Telefon: 441-7246  
Hiv. szám: 1640  
E-mail: daniel.koncz@meh.gov.hu  
Tárgy: vélemény megküldése

**Dr. Ódor Ferenc úr,**  
**elnök**  
**Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Közgyűlés**

**MISKOLC**  
Városház tér 1.  
3525

BORSOD-ABAÚJ-ZEMPLEN MEGYEI ÖNKORMÁNYZAT	
HIVATALA <b>(234)</b>	
TERÜLETFEJLESZTÉSI ÉS VAGYONKEZELÉSI FŐOSZTÁLY	
Érk.: 20	2008 OKT. 01 hó nap
<b>4526-108/2008</b> iktatószám	
Mell. száma:	Előadó: <b>Szaló P.</b>

**Tisztelt Elnök Úr!**

Szíves felhasználásra mellékelten megküldöm a Borsod-Abaúj-Zemplén Megye Területrendezési Terv felülvizsgálat, javaslattevő fázisára az Országos Területfejlesztési Tanács által tett szakmai észrevételeket.

Budapest, 2008. szeptember „14 „  
**Melléklet!**

**Tisztelettel:**



*Handwritten signature of Dr. Szaló Péter*  
**Dr. Szaló Péter**

## Melléklet

# Borsod-Abaúj-Zemplén Megye Területrendezési Terv felülvizsgálat javaslattevő fázisának részletes véleményezése

## SZERKEZETI TERV

1. Nincsenek összhangban a rendelettervezet 2. számú melléklete (továbbiakban: melléklet) és a térségi szerkezeti tervlap kategóriái, megnevezései, illetve több helyen az ábrázolt illetve leírt elemek. A két munkarészt harmonizálni kell.
2. A területfelhasználási egységek, megnevezések, kategóriák több helyen eltérnek az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. XXVI. törvényben (továbbiakban: OTrT) előírtaktól. Az említett jogszabályban leírt kategóriákat, megnevezéseket kérjük szerepeltetni a megyei tervben.
3. Eltérések mutatkoznak az OTrT tartalmától, annak mellékletekben leírt szerkezeti elemek megjelenítésében.
4. **Közlekedés**
  - A mellékletben és a szerkezeti terven jelölt tervezett főút: Miskolc (M30) - Miskolc, Centrum (3. sz. főút) törlése szükséges, az OTrT nem tartalmazza ezt a főúti elemet;
  - A szerkezeti terv (és jelmagyarázata) főúti nyomvonalváltozatot jelöl a 26. sz. főút egy szakaszán (Vadna, Dubicsány térségében). A nyomvonalváltozat elhagyása szükséges;
  - A mellékletben felsorolt főutak közül a 3. sz. és a 38. sz. főút esetében „javításra került” az OTrT, melynek korrigálása szükséges;
  - A mellékletben felsorolt országos kerékpárút törzshálózat elemei felülvizsgálandók az OTrT július-ban hatályba lépett rendelkezése szerint. A nyomvonalaknak érinteniük kell a törvényben szereplő települések közigazgatási területét;
  - A mellékletben és a szerkezeti tervben lévő országos vasúti törzshálózat kategóriáit összhangba kell hozni az OTrT 1/4. sz. mellékletével;
  - Javítani szükséges a mellékletben a Sajóecseg – Tornanádaska – Hídvégardó – (Szlovákia) egyéb országos törzshálózati vasútvonal nyomvonalleírását az OTrT szerinti Miskolc – Tornanádaska – Hídvégardó – (Szlovákia) nyomvonala;
  - A mellékletben felsorolásra került tiszai hidak közül a térségi jelentőségű hidak között kell szerepeltetni a 3814.j.ök. út hídját (Cigánd-Tiszakanyár között);
  - A mellékletben a tervezett Tisza-hídként Tokaj térsége (új főút), illetve a tervezett Hernád-híd esetében Encs térsége (új főút) szerepeltetése szükséges;
  - A „Térségi jelentőségű rév- és kompátkelő” kategória a mellékletben hiányzik;
  - A mellékletben a térségi jelentőségű nyilvános kereskedelmi repülőtér fel van tüntetve, holott nem tartalmaz elemet;
  - Nincs összhangban a repülőterek kategorizálása a szerkezeti terv és melléklet között (a térségi jelentőségű polgári célú nem nyilvános repülőterek kategóriát törölni szükséges, ellentétes a területfejlesztési koncepciók, programok és a területrendezési tervek tartalmi követelményeiről szóló 18/1998. (VI. 25.) KTM rendelettel);
  - A 25-ös főút – az OTrT-vel ellentétben – nem kerül el Ózdot;
  - A megyei tervben tervezett, 39 sz. főútként feltüntetett nyomvonalat az OTrT szerint szám nélküli „új főúti kapcsolat”-ként kérjük szerepeltetni;
  - Az OTrT-ben jelzett 38 sz. főút nem jelenik meg (Bodrogkiszfalud-Bodrogkeresztúr-Rakamaz-Nyírtelek-Nyírcgyháza) a megyei terven;

- Javasoljuk, hogy a tervlapon a csomópontot a megyei terv ne rögzítse („Különszintű csomópont”).
- 5. Szennyvíz**
- Emőd, Korlát, Sátoraljaújhely településeken jelöl szennyvíztisztító telepek, a mellékletben nem szerepelnek
  - Hernádkércs, Ózd településeken jelöli a mellékletben a szennyvíztisztító telepek, a tervlapon nem szerepelnek
- 6. Energia**
- A mellékletben tételesen fel vannak sorolva a szükséges vezetékek, a tervlapon egyes elemek hiányoznak vagy nincsenek egyértelműen jelezve. Szükséges a hálózati rendszer ellenőrzése, összevetése az OTrT-vel;
  - A Debrecen felé tartó 400 kV-os és 220 kV-os vezetékek jóval a megyehatár előtt, Tuszaújvároson véget érnek;
  - A Tiszaújvárosra érkező (azt északról megkerülő) 220 kV-os vezeték 400 kV-osként van ábrázolva a megyei terven;
  - Nyíregyháza felé az OTrT-ben két 400 kV-os vezeték indul Sajószögedről, a megyei terven csak egy;
  - Nem szerepeltetik az engedéllyel rendelkező szerencsi térségi jelentőségű erőművet;
  - Megjegyzés: a jelkulcs kategóriái nehezen megkülönböztethetőek.
- 7. Árvízvédelem**
- Egyes, az OTrT-ben megjelenített elsőrendű árvízvédelmi tövédvonal-szakaszok nincsenek a tervlapon ábrázolva: Olaszliszka-Viss-Zalkod; Tiszalúc-Tiszakenéz; Ároktő-Tiszakeszi-...-Tiszaújváros.
- 8. Egyéb**
- Elhagyásra javasoljuk az ipari park megjelölést.

## ÖVEZETEK

1. A Térségi hulladéklerakó hely kijelöléséhez vizsgálat alá vonható terület övezetét akkor lehet elhagyni, amennyiben a tervhez csatolják a térségi hulladéklerakók listáját.
2. Az ökológiai folyosó az OTrT-hez képest több helyen jelentős mértékben bővült, ezáltal túlnyúlik az Országos ökológiai hálózat határain, holott a megyei tervben a hálózat részeit kell magterületként, pufferterrületként és ökológiai folyosóként ábrázolni. Például:
  - Harsány-Vatta-Csincse vonalban,
  - Irota-Gadna-Szakácsi-Felsővadász-Lak-Kupa-Tomor vonalban.
3. Az országos tájképvédelmi területeket a megyei tervben nem települési közigazgatási határosan kell lehatárolni (2008. L. tv. az OTrT módosításáról 40§ (4) bekezdése alapján az 1996. évi XXI. tv. 23/A§ (6) bekezdése), kérjük tegyék meg az övezet teljes kiterjedésnek megfelelő lehatárolást.
4. A Világörökség és világörökség-várományos területek nagysága jelentősen túlterjed az OTrT-ben feltüntetett Kulturális örökség szempontjából kiemelten kezelendő terület által definiált települések területén (Aggteleki karszt és védőterülete).
5. Komlóska Történeti település kategóriában szerepel, az országos tervben nem szerepel a Kulturális örökség szempontjából kiemelten kezelendő terület által definiált települések között. A 2. pontban leírt elvet kell a 4.-5. pont esetében is alkalmazni.

Összeállította:

Dömötör Tamás, Gyarmati Edit  
Budapest, 2008. 09. 12.

**NEMZETI FEJLESZTÉSI ÉS GAZDASÁGI MINISZTERIUM – ORSZÁGOS TERÜLETFEJLESZTÉSI TANÁCS**

1. A térségi szerkezeti tervlap kategóriáit, megnevezéseit illetve a rendelet 2. számú mellékletének megnevezéseit és elemeit összehangoltuk.
2. A megyei térségi szerkezeti terv kategóriáit, megnevezéseit a 2008. évi L. törvénnyel módosított Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. XXVI. törvénnyel összhangban javítottuk.
3. Az OTrT által meghatározott szerkezeti elemeket átnéztük, és a törvény szerint javítottuk.
4. Közlekedés
  - Tekintettel arra, hogy az M30 autópálya városközponti kapcsolatának kialakítása a 3 sz. főút átkelési szakaszának forgalomcsillapítása szempontjából fontos szerkezeti elem (Miskolc MJV Település-szerkezeti Tervében a városközponti kapcsolat gyorsforgalmi útként szerepel), ezért a MTrT-ben a nyomvonal szerepeltetése feltétlenül indokolt. Jellemét tekintve azonban a MTrT-ben nem gyorsforgalmi kapcsolatként, hanem az OTrT-vel térségi jelentőségű mellékútként javasoljuk szerepeltetni.
  - A 26 sz. főút Kazincbarcika-Putnok közötti szakaszán a meglévő főúttól É-ra önállóan vezetett új nyomvonalat töröltük, a MTrT-ben az OTrT-nek megfelelően Vadna és Dubicsány elkerülése szerepel.
  - A Miskolc-Kassa között távlatban közúti kapcsolatot biztosító M30-3 sz. főút párhuzamosan vezetett nyomvonalak közül az M30 gyorsforgalmi út jelentős hosszban új nyomvonalon vezetve szakaszaiban felhasználja a 3 sz. főút elkerülő szakaszaiként megvalósult új nyomvonalakat, a 3 sz. főút ezzel párhuzamosan visszakerül régi, eredeti nyomvonalára, a településeken átvezetve távlatban elsősorban azok egymás közötti kapcsolatát biztosítja.
  - A 38 sz. főút megyét érintő Bodrogkeresztúr-Tokaj közötti szakasza nehézgépjármű-forgalommal erősen terhelt, ami a települési átkelési szakaszok kiváltását indokolja. Az OTrT ennek megfelelően tartalmazza Bodrogkisfalud és Bodrogkeresztúr elkerülő szakaszainak megvalósítását.  
A 38 sz. főút térségében az OTrT új főúti nyomvonalat tartalmaz Tiszanagyfalu (38 sz. főút)-Mád-Encs térsége (3 sz. főút) nyomvonalon. Ez a nyomvonal ÉNY-DK-i irányú regionális forgalom levezetésére hivatott, valamint ez a nyomvonal biztosítja Tokaj átkelési szakaszának tehermentesítését.

A MTrT egyeztetési anyaga a 38 sz. főút Bodrogkisfalud - Tiszanagyfalu közötti szakaszán a főúti nyomvonal visszaminősítését javasolta. Konceptcionálisan a főúti szerepkör, ezáltal az ÉK-D-i irányú tranzit nehézgépjármű-forgalom levezetése az újonnan megvalósuló, előbbieken tárgyalt főút Mezőzombor-Tiszanagyfalu szakaszon bonyolódhat le. Ez a kapcsolat mind Bodrogkisfalud, Bodrogkeresztúr, illetve Tokaj átkelési szakaszait teljes mértékben tehermentesíteni tudja a nehézgépjármű-forgalom alól, ezen települések elkerülő szakaszainak megvalósítása aktualitását veszti. Tervezői álláspontunk alapján a térségben két, jelentős hosszban párhuzamosan vezetett főúthálózati elem szerepeltetése nem indokolható.

Az egyeztetési anyagra érkezett észrevételeknek megfelelően azonban a MTrT-t a 38 sz. főút tekintetében az OTrT-ben foglaltaknak megfelelően korrigáljuk.

- A kerékpárút törzshálózat elemeit az OTrT alapján megvizsgáltuk, és a térségi szerkezeti tervlapot, valamint az alátámasztó közlekedési munkarészt ennek megfelelően javítottuk.
- Az országos vasúti törzshálózat kategóriáit az OTrT nomenklatúrája alapján javítottuk a térségi szerkezeti tervlapon és a rendelet 2. számú mellékletében.

- A jelzett vasútvonal nyomvonalleírását javítottuk az észrevétel szerint.
- A hidak feltüntetését megvizsgáltuk: a térségi szerkezeti terven – az OTrT mellékletének logikáját követve – csak a tervezett nagyhidakat, és a tervezett térségi jelentőségű hidakat tüntetik fel a tervezők.
- A hidak elhelyezésének meghatározását a kérés szerint korrigáljuk a 2. számú mellékletben
- A Térségi jelentőségű rév- és kompátkelő kategóriát pótoljuk a mellékletben
- A térségi jelentőségű nyilvános kereskedelmi repülőterek tartalmát pótoljuk, a nem nyilvános repülőterek kategóriáját töröljük.
- A 25 sz főút ózdi átkelési szakaszának az OTrT-ben szereplő kiváltása kapacitás-problémákkal nem indokolható, annak a hivatkozott tv. szerinti kialakítása mind műszaki-, mind gazdasági szempontból megkérdőjelezhető.  
Megjegyezzük azonban, hogy az ózdi térség közúti megközelítése mind a megyeszékhely, mind az autópálya-hálózat szempontjából kedvezőtlennek mondható, mely közvetve a térség gazdasági fejlődését is befolyásolja. Tekintettel arra, hogy az OTrT-ben Ózd térségében gyorsforgalmi kapcsolat kialakítása nem tervezett, alapvetően a fő kapcsolati irányokban a főúthálózati elemek korszerűsítése javasolt. Ezek közül Ózd és Miskolc közötti szakaszon a 26 sz. főúton az OTrT –lényegében kivétel nélkül- rendelkezik a települési átkelési szakaszok kiváltásáról. Az M3 autópálya, ill. a Főváros közúti elérhetőségének javítására a megyét érintő szakaszon a borsodnádasi hegyvidéki jellegű szakasz kapacitásbővítése (reálisan 2+1 forgalmi sáv, a domborzati viszonyoknak megfelelően kialakított váltott irányú kapaszkodó- ill. előző sávok) javasolt. A Szentdomonkos-Borsodnádasi szakasz kiváltására készültek előzménytervek, melyek jelentős hosszban műtárgyépítést teszik szükségessé. Ennek megvalósítása nem realizálható. A 25 sz. főúton a borsodnádasi szerpentin kiváltása az OTrT elhatározásai között nem szerepel.
- A jelzett 39-es utat új főúti kapcsolatként ábrázoljuk, a főút számozását a térségi szerkezeti tervlapon nem jelezzük.
- A 38. számú főutat feltüntetjük a tervlapon.
- A csomópontok rögzítését fontosnak tartjuk legalább a gyorsforgalmi utak esetében. A csomópontoknak – főként a gyorsforgalmi út csomópontjainak – jelentős fejlesztő hatásuk van környezetükre, és az érintett településekre. A térszerkezetet térségi szinten jelentősen befolyásolja, így ezeknek a pontonkénti fejlesztő hatásoknak a rendszerbe szervezését, valamint az adott terület (érintett települések) fejlesztési irányait segíti elő a csomópontok rögzítése.

5. A szennyvíztisztító telepekkel kapcsolatos megjegyzések alapján a terv mellékleteit javítottuk. Hernádkércs területén nincs tervezve térségi jelentőségű szennyvíztisztító telep, így azt a felsorolásból töröltük.

6. Az energiahálózatok vezetékeit az OTrT-vel összevetve és a megállapítások szerint javítottuk, a jeleket láthatóbbá tettük. A megyei közgyűlés nem támogatja a Tokaji Borvidék térségében erőművek létesítését. A megyei közgyűlés döntésétől függ, hogy az erőmű ábrázolásra kerül vagy sem.

7. Az árvízvédelmi fővonalakat az észrevételek alapján kiegészítettük.

8. Fontosnak tartjuk az ipari parkok feltüntetését a térségi szerkezeti tervlapon, mint alaptérképi jel, ugyanis az ipari parkoknak, térségi jelentőségű nagy ipari területeknek jelentős fejlesztési hatásuk van nem csak az adott településre nézve, hanem a tágabb térségek szempontjából is. A megjelenítésükkel érthetőbbé válik a térségi szerkezeti tervlapon kötelezően megjelenítendő folyamatos változásban lévő települési területek növekedése, és az infrastruktúrahálózatok fejlesztése.

Övezetekkel kapcsolatos megjegyzések:

1. A térségi hulladéklerakó helyeket a szerkezeti tervlapon feltüntettük. A vélemény alapján a rendelet mellékletében is felsoroljuk azokat:

Rövidítések:

OTrT = Országos Területrendezésről szóló 2003. évi XXVI. törvény (módosította: 2008. évi L. tv.)

MTrT = Megyei Területrendezési Terv

meglévő térségi hulladéklerakó hely: Sajókaza  
Bodrogkeresztúr  
Hejőpapi  
tervezett térségi hulladéklerakó hely: Encs térsége

2. Az ökológiai hálózat területének pontosítása és azon belül a magterület, puffer terület, ökológiai folyosó lehatárolása a pontosítási szabályok szerint az illetékes nemzeti park igazgatóságok adatszolgáltatása alapján történt. A vonatkozó jogszabályok nem utalnak arra, hogy az ökológiai hálózat területe nem pontosítható.

3. az országos tájképvédelmi terület övezetét pontosítottuk azzal, hogy a területből kivettük a települési térségek területét. Mivel az OTrT összefüggő térségeket jelölt ki országos tájképvédelmi terület övezetként, így nem tartottuk indokoltnak az övezet településenkénti pontosítását a külterületek vonatkozásában.

4. A területfejlesztésről és a területrendezésről szóló 1996. évi XXI. tv. 23/A § c) bekezdése kimondja, hogy „az országos övezetek által érintett területeket az érdekelt államigazgatási szervek állásfoglalása alapján kell lehatárolni” a megyék területrendezési terveinek készítése során. Az Aggteleki Karszt és Szlovák-karszt barlangjai Világörökségi Terület pontos lehatárolása a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal Világörökség Magyar Nemzeti Bizottságának adatszolgáltatása alapján történt, melynek pontosságát véleményünkben is megerősítették. Sajnálatos módon a törvény nem határozza meg, hogy mennyiben lehet azokat az övezeteket pontosítani, amelyeket az OTrT igazgatási területtel határozott meg. Az övezet területét az OTrT szerint határozzuk meg.

5. Komlóska települést töröljük a történeti települések közül.



