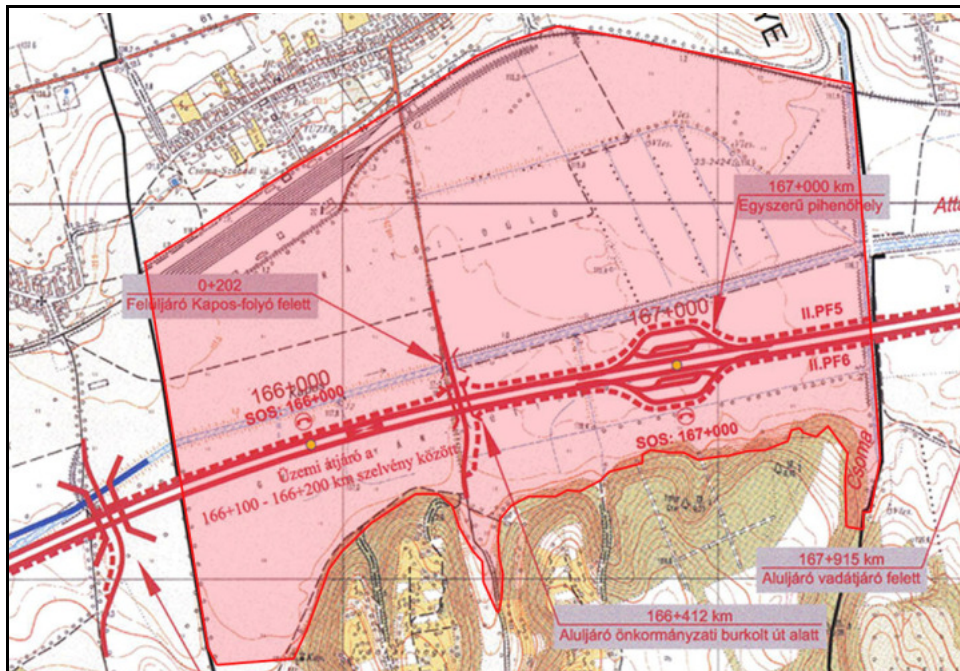


# CSOMA KÖZSÉG

## TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZEINEK „M3/2015-OTÉK” MÓDOSÍTÁSA

Az „M9 gyorsforgalmú út Kaposvár-Szekszárd közötti szakasz környezeti hatástanulmány készítése, környezetvédelmi engedély megszerzése, és M9 Kaposvár-Bonyhád szakasz autóúti építési engedélyezési tervek készítése” elnevezésű KÖZOP projekt megvalósítása érdekében

### Jóváhagyott tervdokumentáció



Budapest, 2015. november

# CSOMA KÖZSÉG

## TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZEINEK „M3/2015-OTÉK” MÓDOSÍTÁSA

Az „M9 gyorsforgalmú út Kaposvár-Szekszárd közötti szakasz környezeti hatástanulmány készítése, környezetvédelmi engedély megszerzése, és M9 Kaposvár-Bonyhád szakasz autóúti építési engedélyezési tervek készítése” elnevezésű KÖZOP projekt megvalósítása érdekében

### Jóváhagyott tervdokumentáció

**Generál tervező:** Város és Ház Bt.  
1146 Budapest, Abonyi utca 8.  
Iroda: 1149 Budapest, Várna utca 12-14.  
Telefon/fax: 06-1-340-2382  
email: varoseshaz@varoseshaz.hu  
Ügyvezető: Bárdosi György

**Vezető településrendező tervező:**  
Bárdosi Andrea: TT/1 01-4073, Lázár Tibor TT/1 01-5041

*Bárdosi György*

*Lázár Tibor*

Városrendezés :	Bárdosi Andrea Bárdosi György	Város és Ház Bt. Város és Ház Bt.	<i>Bárdosi György</i>
Tájrendezés, zöldfelület, környezetvédelem:	Lázár Tibor TK1 01-5041/12	Környezetterv Kft.	<i>Lázár Tibor</i>
Közlekedés:	Heckenast Judit KÖ-T, TRk-T 01-5295	Heckenast & Heckenast Bt.	<i>Judit Heckenast</i>
Közművek:	Nagy Szabolcs	Pannonia Tervstúdió Bt.	<i>Nagy Szabolcs</i>
Munkatársak:	Balha Gabriella Tahi-Tóth Orsolya	Város és Ház Bt. Város és Ház Bt.	
Megbízó:	Csoma Önkormányzata Szűts András polgármester		
Főépítész:	Nagy László		
Költségviselő:	Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt		

Budapest, 2015. november

# TARTALOMJEGYZÉK

## BEVEZETÉS

### I. ELŐZMÉNYEK

- 1.1 Fejlesztési szándékok
- 1.2 Tervi előzmények

### II. JÓVÁHAGYOTT MUNKARÉSZEK

A településszerkezeti terv módosítása (határozat)  
A Helyi Építési Szabályzat módosítása (rendelet)  
Szabályozási terv M= 1:10000

### III. ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK

- 3.1. TELEPÜLÉSRENDEZÉS
  - 3.1.1. Településszerkezeti összefüggések
  - 3.1.2. A településrendezési eszközök módosításának indokolása
- 3.2. A TERÜLETRENDEZÉSI TERVEK ÉS A TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV ÖSSZHANGJÁNAK IGAZOLÁSA
- 3.3. ÖRÖKSÉGVÉDELEM
- 3.4. TÁJRENDEZÉSI JAVASLAT
- 3.5. KÖRNYEZETALAKÍTÁSI JAVASLAT
- 3.6. KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLAT ÉS JAVASLAT
- 3.7. KÖZMŰ ÉS HÍRKÖZLÉSI VIZSGÁLAT ÉS JAVASLAT
- 3.8. TERVEZŐI NYILATKOZAT

### MELLÉKLETEK

Egyeztető tárgyalás jegyzőkönyve  
Záró szakmai vélemény

## BEVEZETÉS

A településrendezési terv most folyó módosításával Csoma Község Önkormányzata a Város és Ház Bt. tervező csoportot bízta meg, melyet a cég pályázat útján nyert el. A módosítás NIF Zrt. költségviselésével készül.

**Csoma Önkormányzat képviselő testülete a 68/2015. (VII. 21.) számú önkormányzati határozat alapján támogatja a NIF Zrt. mint építető közreműködésével megvalósuló az „M9 gyorsforgalmú út Kaposvár-Szekszárd közötti szakasz környezeti hatástanulmány készítése, környezetvédelmi engedély megszerzése, és M9 Kaposvár-Bonyhád szakasz autópályai építési engedélyezési tervek készítése” tárgyú beruházást, mely a KÖZOP-3.3.0.-08-2008-0002 Támogatási Szerződés keretében valósul meg.**

A fenti beruházás megvalósítás érdekében a Képviselő-testület kezdeményezte a hatályos **Településrendezési eszközök módosítását** az M9 gyorsforgalmú út engedélyezési terv einek megfelelő beillesztés érdekében.

A Településrendezési eszközök módosításának véleményezési eljárása a 314/2012. (XI.8.) Kom. Rendelet VI. fejezet eljárási szabályai szerint, ún. tárgyalásos eljárással történik, tekintettel arra, hogy a 345/2012. (XII.6.) Kom. rendelet alapján **nemzetgazdaságilag kiemelt beruházás.**

*„A településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012.(XI.8.) Korm. rendelet (TFR.) 32 § (6) bekezdés a.) pontja értelmében a településrendezési eszközök egyeztetésére „a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló törvény hatálya alá tartozó ügy tárgyát képező építési beruházás megvalósítása miatt” a településrendezési terv módosítására tárgyalásos eljárást kell lefolytatni. Ennek részletes szabályait a TFR. 42. § szabályozza.*

*Az „egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII.6.) Korm. rendelet 1. sz. mellékletének 1.1. pontja tartalmazza „a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény 1. számú mellékletében felsorolt projekteket”. A törvény 1. számú mellékletében az „M9 autópályát M86-53. sz. főút (új út építése, kapacitásbővítés)” címmel szerepel.*

A NIF Zrt. az autópályai engedélyezési terv einek készítésével a RODEN-UVATERV Konzorciumot bízta meg. Az út engedélyezésének feltétele, hogy terv ezett nyomonlata megfelelően az érintett települések rendezési terv einek, törvényben rögzített keretek között összhangban legyen az országos és megyei területrendezési terv ekekkel. A beruházás megalapozása érdekében környezeti hatástanulmány készült, melyre az **Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőség** 2015. január 19.-én OKTF-KP/605-1/2015 ügyiratszám (Előiratszám: 15/02978/2014) **környezetvédelmi engedélyt adott ki** a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. részére a Roden Mérnöki Iroda Kft. által készített környezeti hatástanulmány, valamint a közreműködő szakhatóságok nyilatkozatai alapján **az M9 gyorsforgalmi út Kaposvár Szekszárd közötti szakasz betétváltozatok nélküli I. nyomvonalváltozat létesítésére.**

Miután a környezeti hatástanulmány engedély rendelkezésre áll, ezért az Önkormányzat Képviselő-testülete a **68/2015. (VII.21.) számú önkormányzati határozattal** döntött arról, hogy **a 2/2005. (I.11.) Kormányrendelet szerinti környezeti értékelés készítése és környezeti vizsgálati eljárás lefolytatása nem szükséges.**

Az Épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. Törvény 8.§(2) bekezdése és a 314/2012.(XI.8) Kormányrendelet 29.§-a szerinti feladatkörben a Településrendezési eszköz módosítás **partnerségi egyeztetése** 2015 szeptember 21 és október 6-a között lezajlott az önkormányzat **68/2015. (VII.21.) számú önkormányzati határozattal** megalkotott partnerségi egyeztetés szabályai szerint. A partnerségi egyeztetés alatt a partnerektől észrevétel nem érkezett, így az Önkormányzat Képviselő-testülete a partnerségi egyeztetést Képviselő-testületi határozattal lezárta.

Az egyeztető tárgyalás megtartására 2015. október 26.-án került sor. Az egyeztető tárgyalás jegyzőkönyve és az Állami Főépítész záró szakmai véleménye a dokumentáció mellékletében található.

A Képviselő testület a tervet 2015. november 9.-én jóváhagyta.

**A módosítás célja:**

Az M9 gyorsforgalmi út Kaposvár – Bonyhád közötti szakaszának megvalósítása Csoma területén. A módosítás célja az elkészült és engedélyezés alatt álló engedélyezési és kiviteli terveknek megfelelő nyomvonal és egyéb közlekedési létesítmények átvezetése a hatályos településrendezési eszközökön ill. e tekintetben a hatályos településszerkezeti és szabályozási terven jelölt nyomvonal ill. terület módosítása.

**A módosítás hatása:**

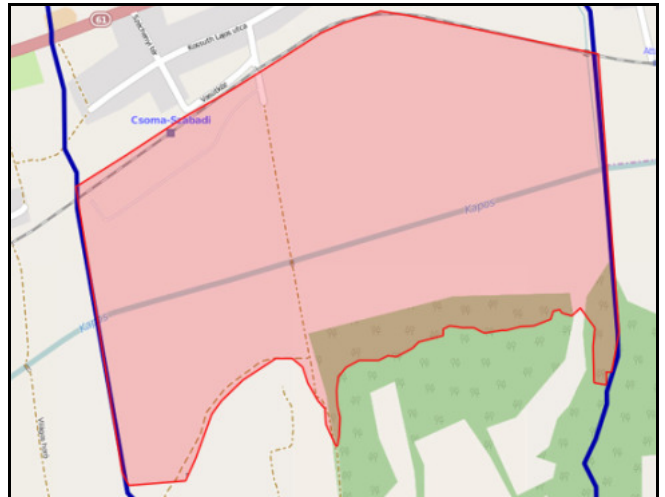
Az M9 gyorsforgalmi út regionális szinten a dél-Dunántúlhoz tartozó három megye közlekedési kapcsolatait erősíti. Nemzetközi szinten keletre, Románia, Bulgária, nyugatra, Ausztria és Németország irányába javítja a térség és ezen belül a település eljutási esélyeit, országos szinten csökkenti az egyébként túlterhelt főváros centrikus úthálózatot. Regionális szinten az M9 gyorsforgalmi út Kaposvár—Dombóvár—Bonyhád—Szekszárd szakasza 3, a Dél-Dunántúli Régióhoz tartozó megyén, Somogy-, Barany- és Tolna megyén halad keresztül, két megyeszékhely között teremti meg gyors és közvetlen összeköttetést, valamint a környező települések kapcsolatát biztosítja a gyorsforgalmi hálózatba.

**A tervezési terület határai:**

A tervezési terület északi határát a 41-es (Gyékényes-Kaposvár-Dombóvár) vasútvonal képezi. A nyugati és keleti határok azonosak a településhatárral. A tervezési terület déli határvonala pedig megegyezik az azonos területfelhasználási egységbe tartozó, Má0 övezeti besorolásba tartozó mezőgazdasági terület határával.



A tervezési területek elhelyezkedése (légifotó Google Earth)



A tervezési területek elhelyezkedése (Openstreetmap)

## I. ELŐZMÉNYEK

### 1.1. FEJLESZTÉSI SZÁNDÉKOK

Az M9 gyorsforgalmi út Kaposvár – Bonyhád közötti szakaszának beillesztését Csoma településrendezési eszközeibe a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt kezdeményezte az Önkormányzatnál.

A NIF Zrt. mint építető közreműködésével valósul meg a „M9 gyorsforgalmú út Kaposvár-Szekszárd közötti szakasz környezeti hatástanulmány készítése, környezetvédelmi engedély megszerzése, és M9 Kaposvár-Bonyhád szakasz autóúti építési engedélyezési tervek készítése” tárgyú beruházás, amely érinti az Önkormányzat közigazgatási területét. A beruházás előkészítése, így a tervezési szerződés finanszírozása is az „M9 gyorsforgalmi út fejlesztendő út Dombóvár dél-Bonyhád kelet szakasz tervezési munkái” tárgyú, KÖZOP-3.3.0.-08-2008-0002 Támogatási Szerződés keretében valósul meg.

Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 30/A §.-ában rögzítettek alapján a Megrendelő Önkormányzat a Tervezési szerződésben kijelentette, hogy a jelen szerződésben kikötött és vállalt kötelezettségek, valamint a megvalósuló településrendezési cél között közvetlen összefüggés van.

Csoma Önkormányzata kötelezettséget vállalt arra, hogy a NIF Zrt. mint építető közreműködésével megvalósuló, előzőekben megjelölt tárgyú építési beruházás tervszerű és határidőben történő megvalósítása érdekében szükséges településrendezési eljárást lefolytatja.

***A Településrendezési terv módosítás más fejlesztési, módosítási igényt nem tartalmazhat ebben az eljárásban, csak amit ami a kiemelt beruházással kapcsolatos, így a módosítás csak a fenti nyomvonal és kapcsolódó létesítmények beillesztésére irányul, illetve a hatályos tervekben szereplő gyorsforgalmi utat és védőtávolságát törli.***

Az M9 gyorsforgalmi út beillesztéséhez a településrendezési eszközökbe a NIF Zrt a tervezői által (RODEN-UVATERV Konzorcium) biztosította a következő adatokat:

- Útépítési (engedélyezési) terv, amely a szabályozási terv korrekt módosítását lehetővé téve módon tartalmazza az M9 gyorsforgalmi út és a csatlakozó tervezett úthálózat adatait: (tengelyvonalát, igényelt közterület szélességét, minta keresztmetszelyét) valamint az engedélyezési tervhez tartozó teljes körű műszaki leírást.
- Az M9 gyorsforgalmi út Kaposvár-Bonyhád tervezési szakaszra vonatkozó környezetvédelmi hatástanulmányát, a módosításokkal együtt.
- Az M9 gyorsforgalmi út Kaposvár-Bonyhád tervezési szakaszra vonatkozó környezetvédelmi engedélyt.

A Tervezési szerződés egyben tartalmazta az átadandó dokumentumok között az Előzetes Régészeti Hatástanulmányt is, azonban a szerződés megkötése után derült ki, hogy a Régészeti Hatástanulmány még nem készült el, annak csak az Előkészítő első munkarésze (adatgyűjtés) készült el.

A fenti adatokon kívül az Önkormányzat az alábbi adatszolgáltatást kérte meg az illetékes államigazgatási szervektől:

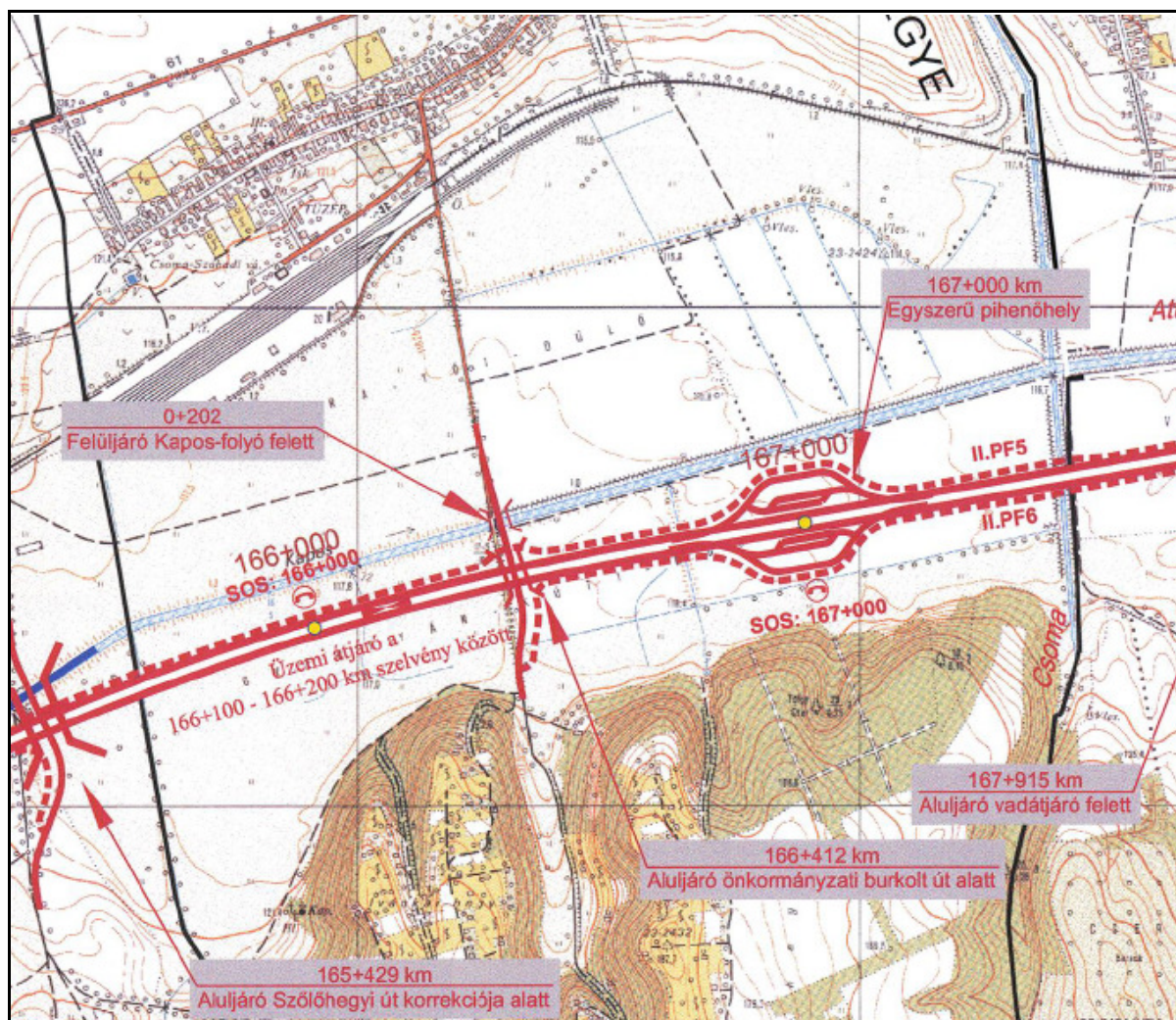
*A Területrendezési tervekkel összefüggő adatszolgáltatás a 282/2009. (XII. 11.) Kom. rendelet szerint:*

- magterület,
- ökológiai folyosó,
- pufferterület,
- tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület
- kiváló termőhelyi adottságú erdőterület
- erdőtelepítésre javasolt terület
- országos vízminőség-védelmi terület
- ásványi nyersanyagvagyonterülete
- földtani veszélyforrás területe

A 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet szerint:

- védett természeti terület
- Natura 2000 terület
- Ex lege védett terület
- bányatelek
- Országos Erdőállomány Adattár szerinti erdőterületek
- régészeti lelőhelyek és műemlékek

A fenti adatszolgáltatások tervezési területre vonatkozó adatainak figyelembe vételével készült el a jelen településrendezési eszközök módosítása



Az M9 gyorsforgalmi út Kaposvár – Bonyhád közötti szakasza Csoma területén

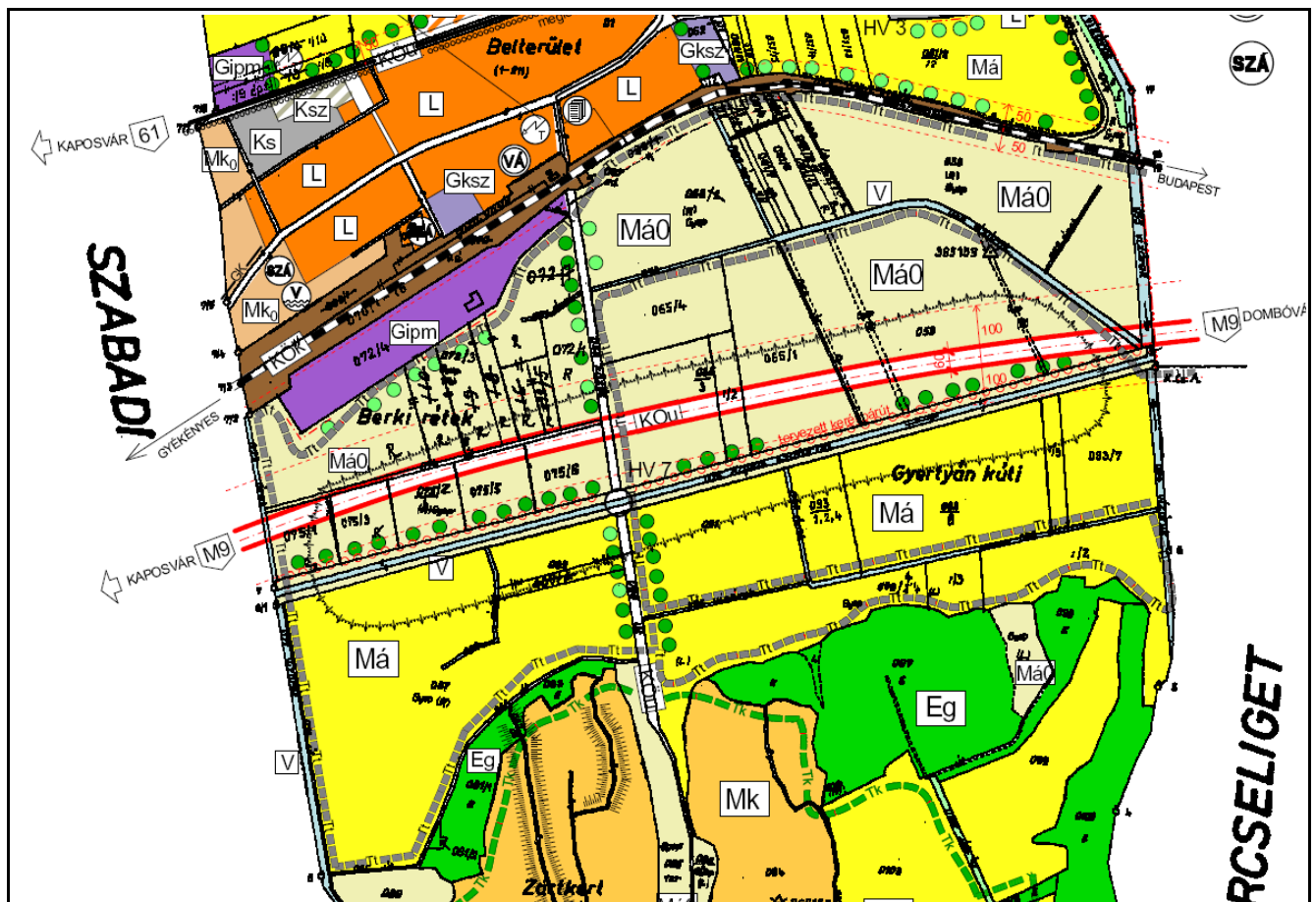
## 1.2 TERVI ELŐZMÉNYEK

### 1.2.1. Csoma Településszerkezeti Terve

Csoma község településszerkezeti tervét Dr. Fazekas Sándorné (TT1 14-0282/02) készítette el 2005-ben. A tervet Csoma Önkormányzata a 17/2006. (IV. 19.) számú képviselő-testületi határozattal hagyta jóvá. Majd a 72/2010. (XI. 16.) számú képviselő-testületi határozattal módosították.

A tervezési területen belül az M9 autót út II. szakaszának egykori tervezett nyomvonal jellemzően külterület, MÁ0 övezeti besorolású, általános mezőgazdasági területet érint, a Kapostól kissé északra. Az autópálya 60 m szélességgel került feltüntetésre, a 100-100 m védőtávolsággal egyúttal. A tervlap feltünteti még, az autópálya által érintetten a természeti terület határát, az ökológiai zöld folyosó határát, meglévő és tervezett fasortokat is. A Kapos folyó északi oldalán alternatív tervezett kerékpár utat jelölt.

A Településszerkezeti terv feltünteti az övezeti jeleket is.



Hatályos Településszerkezeti terv részlet

### 1.2.1. Csoma Szabályozási Terve, Helyi Építési Szabályzata

Csoma hatályos helyi építési szabályrendeletét (HÉSZ) a Képviselőtestület 7/2006. (IV.19.) számú rendeletével hagyta jóvá. Ennek módosítása készült el 2010-ben, ez a 9/2010 (XI.16.) sz. Kt. rendelettel került jóváhagyásra.

Az autópálya az SZK jelű külterületi szabályozási tervben került feltüntetésre, gyakorlatilag a Településszerkezeti tervben jelölt módon. Az egyéb jelek és területfelhasználások is a Településszerkezeti tervhez hasonlóan kerültek feltüntetésre.

Az autópálya az általános mezőgazdasági terület Má0 és Má jelű övezeteit érinti, melyekre vonatkozó előírásokat a HÉSZ 13, 14. § és 16.§-a tartalmazza.

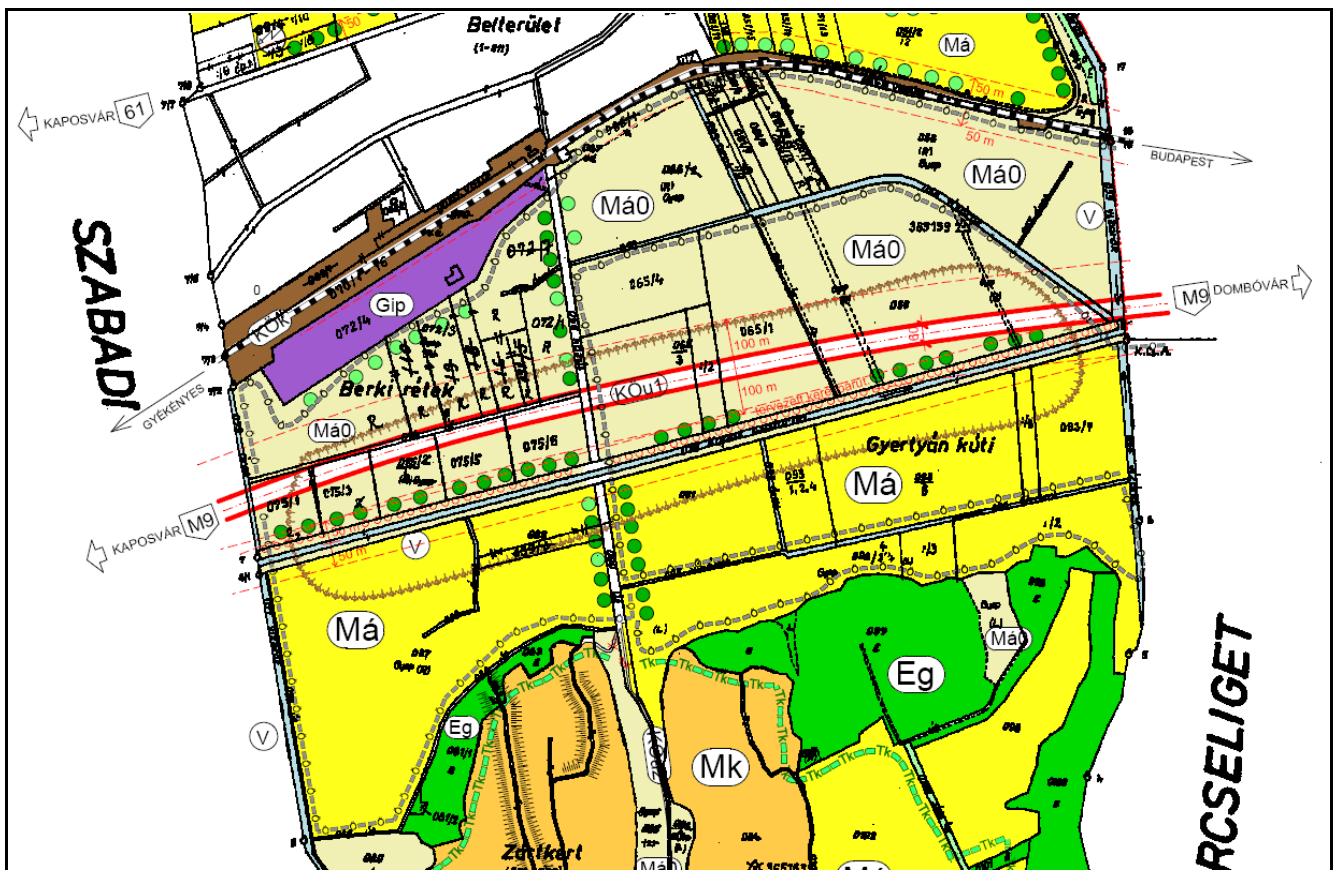
A közlekedési területeket azonban a HÉSZ 11.§ (2) bekezdése illetve a szabályozási terv külön övezetekbe sorolja a következők szerint:



„(2) A közutak (KÖu) elhelyezéséhez szükséges területeket a kialakult és a tervezett állapot figyelembe vétele mellett, a szabályozási terv és az OTÉK 26.§-ban előírtak alapján kell biztosítani.”

övezet jele	közlekedési terület jellege	min. szabályozási szélesség	
KÖu <sub>1</sub>	Országos közút	meglévő	kialakult állapot szerint
		tervezett	60 m
KÖu <sub>2</sub>	mezőgazdasági út	meglévő	kialakult állapot szerint
		tervezett	8 m
KÖu <sub>3</sub>	kiszolgáló út	meglévő	kialakult állapot szerint
		tervezett	12 m
KÖu <sub>4</sub>	kerékpárút	1,5 m	
	elválasztás nélküli gyalog- és kerékpársáv	2,5 m	
KÖu <sub>5</sub>	gyalogút, sétány	3 m	

Az M9 autótúny omv onalának tervezett módosítása a külterületi szabályozási terv érintett tömbjeinek módosítását igényli. Szükségessé vált az 1. számú függelék régészeti lelőhelyekre vonatkozó adatainak a Forster Központ adatszolgáltatásának megfelelő pontosítása is.



Hatályos szabályozási terv részlet

## **II. JÓVÁHAGYOTT MUNKARÉSZEK**

## Kivonat

Mely készült Csoma Község Önkormányzat Képviselő-testületének 2015. november 09. napján, hétfőn megtartott nyilvános testületi ülésének jegyzőkönyvéből.

A szavazásban mind a négy képviselő részt vesz.

Ezután a testület 4 igen szavazattal nem szavazat és tartózkodás nélkül az alábbi határozatot hozta:

### **104/2015. (XI.09.) számú önkormányzati határozat**

Csoma Község Képviselő-testülete megtárgyalta a településrendezési eszköz módosítására vonatkozó előterjesztést és úgy határozott, hogy a többször módosított 17/2006. (IV.19.) számú határozatával jóváhagyott településszerkezeti tervnek a 1. mellékleten körülhatárolt területre vonatkozó normatartalmát az 1. melléklet szerint, a településszerkezeti tervmódosításának leírását a 2. melléklet szerint fogadja el.

Határidő: azonnal

Felelős: Szűts András Ervin polgármester

Kmft.

Szűts András Ervin s.k.  
Polgármester

Kaposvölgyiné Dr. Hangyál Margit s.k.  
Jegyző

A kivonat hiteles:

Csoma, 2015. november 10.



*Kaposvölgyiné!*  
Kaposvölgyiné Dr. Hangyál Margit  
Jegyző

JELMAGYARÁZAT  
(a hatályos terv jelkulcsa alapján)

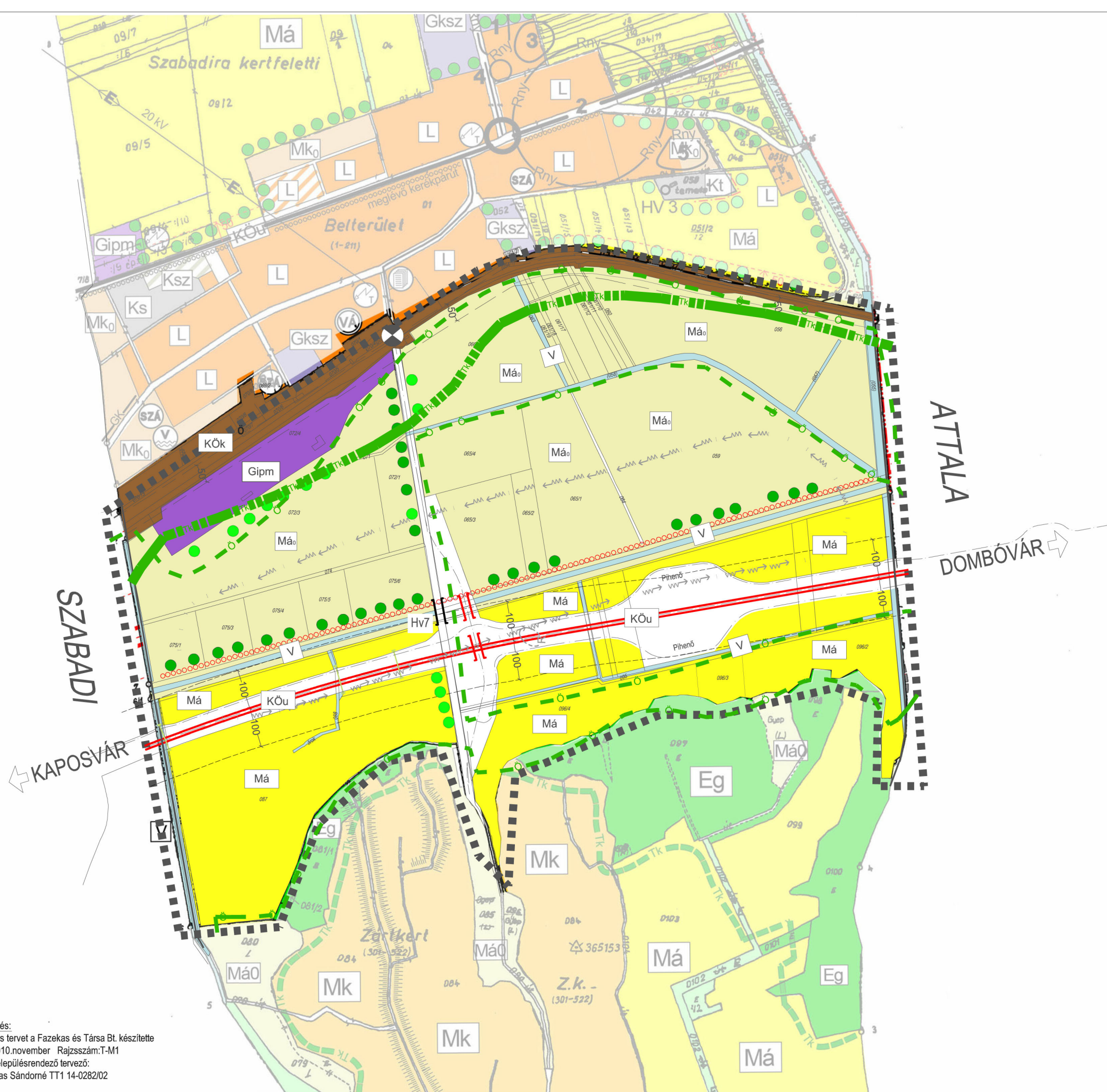


Területfelhasználási módok

- Má<sub>o</sub> Általános mezőgazdasági terület be nem építhető
- Má Általános mezőgazdasági terület
- V Vízgazdálkodási terület
- KÖu Közlekedési és közműterület
- KÖk Kötőpályás Közlekedési és Közműterület
- Gipm Gazdasági terület-mezőgazdasági üzemi-meglévő

Egyéb szerkezeti elemek

- ökológiai folyosó (Adatszolg.: Duna-Dráva NPI)
- tájképvédelmi terület (Adatszolg.: Duna-Dráva NPI)
- tervezett gyorsforgalmi út
- úttengely
- szintbeni vasúti kereszteződés
- tervezett kerékpárút
- tervezett híd
- fasor meglévő
- fasor tervezett
- ökológiai átjáró
- védőterület, védőtávolság határa
- közigazgatási határ
- tervezési terület határa
- nyilvántartás alatt álló régészeti terület
- Hv7 megőrzendő helyi védett érték (kőhíd)



Megjegyzés:  
A hatályos tervet a Fazekas és Társa Bt. készítette  
Dátum: 2010. november Rajzszám: T-M1  
Felelős településrendező tervező:  
Dr. Fazekas Sándorné TT1 14-0282/02

**A 104/2015. (XI.09.) kt. határozat 1. melléklete**

**VÁROS ÉS HÁZ**  
ÉPÍTŐIPARI TERVEZŐ KERESKEDELMI ÉS SZOLGÁLTATÓ BT.  
1146 BUDAPEST ABONYI UTCA 8. Tel/fax: 06-1-340-2382

**CSOMA KÖZSÉG T-M1 jelű SZERKEZETI TERV MÓDOSÍTÁSA**  
Az M9 gyorsforgalmi út beillesztése vonatkozásában

Ügyvezető: Bárdosi György	Vezető településrendező tervező: Lázár Tibor TT/1 01-5041 Bárdosi Andrea TT/1 01-4073	Munkatárs: Balha Gabriella	Dátum: 2015. november Méretarány: M=1:10000
------------------------------	---	-------------------------------	--

**KÉSZÜLT AZ ÁLLAMI ALAPADATOK FELHASZNÁLÁSÁVAL**

**2. számú melléklet**  
**a 104/2015. (XI.09.) számú önkormányzati határozathoz**

Csoma Önkormányzat Képviselő-testületének Településszerkezeti tervi leírása az alábbiak szerint módosul:

*Az M9 gyorsforgalmú út nyomvonala az elkészült engedélyezési terveknek megfelelően a hatályos tervtől eltérően kerül feltüntetésre a Kapos folyótól délre, a Kapos folyó és a 095 hrsz-ú árok közötti területen.*

*A közlekedési terület tartalmazza a szükséges kisajátítási területeket a gyorsforgalmi út és a 068, 090 hrsz-ú önkormányzati út kereszteződés korrekcióhoz valamint a tervezett pihenőhöz szükséges területekkel együtt.*

*A közlekedési terület Má jelű általános mezőgazdasági területből kerül átsorolásra.*



*Kapornagy*

**Csoma Község Önkormányzat Képviselő-testületének  
14/2015.(XI.09.) önkormányzati rendelete  
Csoma község Helyi Építési Szabályzatáról szóló  
7/2006.(IV.19.) önkormányzati rendelet  
módosításáról**

Csoma Község Önkormányzatának Képviselő-testülete az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (továbbiakban: Étv.) 6/A.§ (3) bekezdés valamint a 62. § (6) bekezdése 6. pontjában kapott felhatalmazás alapján, a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 13.§ (1) bekezdés 1. pontjában és az Étv. 6. § (1) bekezdésében meghatározott feladatkörében eljárva a következőket rendeli el:

1. § Csoma község Helyi Építési Szabályzatáról szóló 7/2006. (IV.19) számú rendelet (a továbbiakban: Rendelet.) kiegészül a következő §-al és az azt megelőző címmel:

**„27/A. §  
Melléletek**

1. melléklet: *Helyi védelem alatt álló épületek és egyéb objektumok*
2. melléklet: *A növényzet telepítésére vonatkozó előírások*
3. melléklet: *SZK külterületi Szabályozási terv*
4. melléklet: *SZ-1 belterületi szabályozás terv*
5. melléklet: *SZ-2 belterületi szabályozás terv*”

2. § A Rendelet 3. mellékletét képező SZK jelű Külterület Szabályozási terv e rendelet 1. sz. mellékletén a szabályozott terület határa által jelölt részterületre vonatkozó normatartalma helyébe e rendelet 1. sz. melléklete szerinti részletterven meghatározott normatartalom lép.

3. § A Rendelet 11.§ (2) bekezdés helyébe az alábbi bekezdés lép:

*„(2) A közutak (KÖu) elhelyezéséhez szükséges területeket a kialakult és a tervezett állapot figyelembe vétele mellett, a szabályozási terv és az OTÉK-ban előírtak alapján kell biztosítani. „*

övezet jele	közlekedési terület jellege		min. szabályozási szélesség
KÖu <sub>1</sub>	Országos közút	meglévő	kialakult állapot szerint
		tervezett	<b>szabályozási terv szerint</b>
KÖu <sub>2</sub>	mezőgazdasági út	meglévő	kialakult állapot szerint
		tervezett	8 m
KÖu <sub>3</sub>	kiszolgáló út	meglévő	kialakult állapot szerint
		tervezett	12 m
KÖu <sub>4</sub>	kerékpárút		1,5 m
	elválasztás nélküli gyalog- és kerékpársáv		2,5 m
KÖu <sub>5</sub>	gyalogút, sétány		3 m

4.§ A Rendelet 1. számú függeléke helyébe e rendelet Függeléke lép.

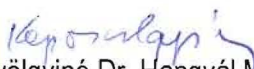
5.§ (1) Ez a rendelet az elfogadást követő napon lép hatályba.

(2) Jelen rendelet hatálybalépésével egyidejűleg hatályát veszti a R. 1.§ (1) bekezdése.

Csoma, 2015. november hó 09.-én.

  
Szűts András Ervin  
polgármester



  
Kaposvölgyiné Dr. Hangyál Margit  
jegyző



**JELMAGYARÁZAT**  
(a hatályos terv jelkulcsa alapján)

**Kötelező szabályozási elemek**

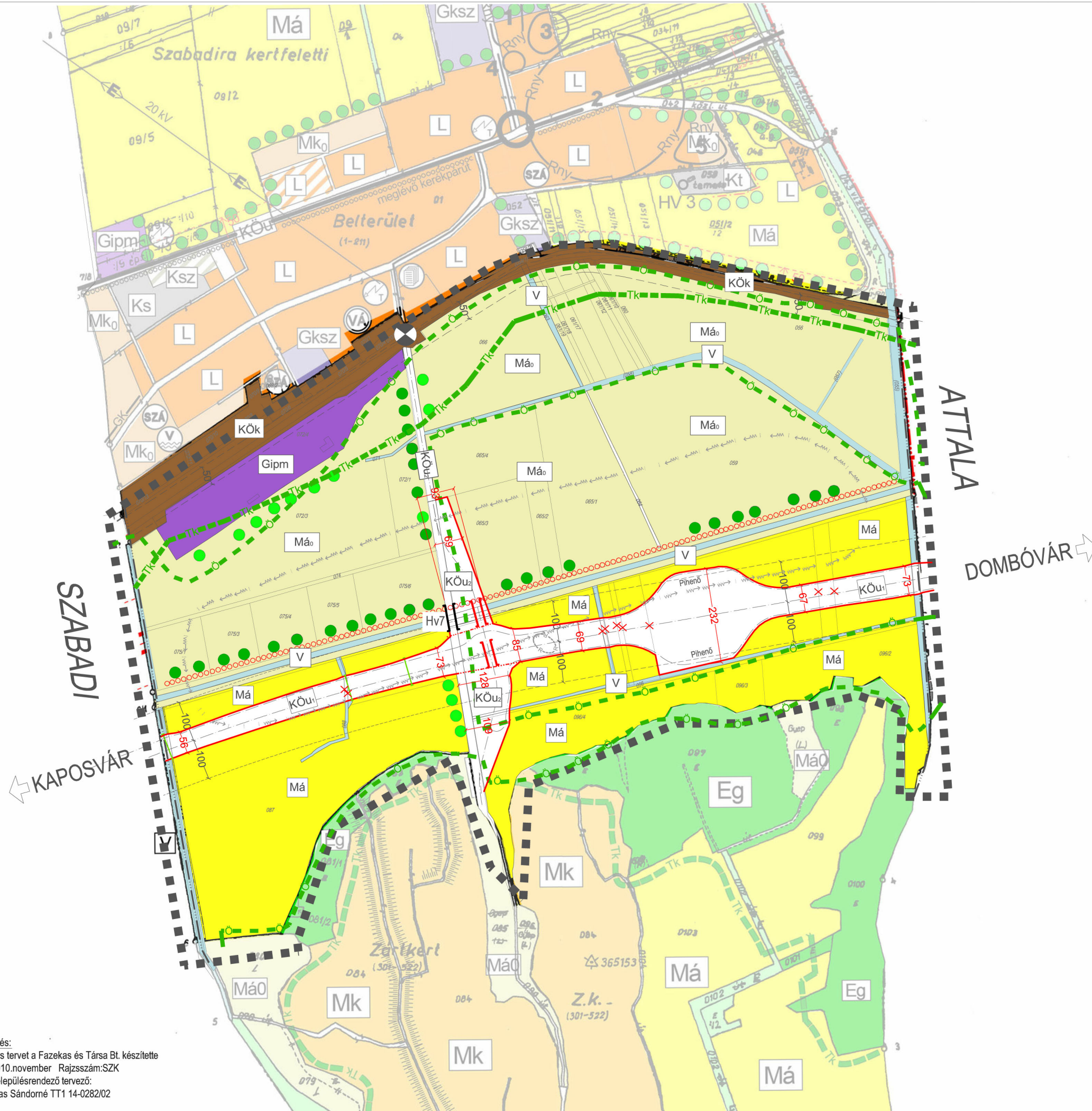
- szabályozási vonal
- övezethatár
- Má<sub>0</sub> Általános mezőgazdasági terület övezete
- Má Általános mezőgazdasági terület övezete
- V Vízgazdálkodási terület övezete
- KÖu<sub>1</sub> Országos közút övezete
- KÖk Kötőpályás Közlekedési terület övezete
- Gipm Gazdasági terület övezete-mezőgazdasági-üzemi-meglévő
- szabályozott terület határa
- tervezett híd

**Javasolt elemek**

- fasor tervezett
- tervezett kerékpárút
- megszüntető jel

**Tájékoztató elemek**

- tervezési terület határa
- közigazgatási határ
- tervezett gyorsforgalmi út
- úttengely
- védőterület, védőtávolság határa
- fasor meglévő
- szintbeni vasúti kereszteződés
- ökológiai átjáró
- tájképvédelmi terület (Adatszolg.:Duna-Dráva NPI)
- ökológiai folyosó (Adatszolg.: Duna-Dráva NPI)
- vízerózió kitért terület
- nyilvántartás alatt álló régészeti terület



Megjegyzés:  
A hatályos tervet a Fazekas és Társa Bt. készítette  
Dátum: 2010. november Rajzszám: SZK  
Felelős településrendező tervező:  
Dr. Fazekas Sándorné TT1 14-0282/02

A 14/2015. (XI.09.) önkormányzati rendelet 1. melléklete

**VÁROS ÉS HÁZ**  
ÉPÍTŐIPARI TERVEZŐ KERESKEDELMI ÉS SZOLGÁLTATÓ BT.  
1146 BUDAPEST ABONYI UTCA 8. Tel/fax: 06-1-340-2382

**CSONMA KÖZSÉG SZK jelű SZABÁLYOZÁSI TERV MÓDOSÍTÁSA**  
Az M9 gyorsforgalmi út beillesztése vonatkozásában

Ügyvezető: Bárdosi György	Vezető településrendező tervező: Lázár Tibor TT/1 01-5041 Bárdosi Andrea TT/1 01-4073	Munkatárs: Balha Gabriella	Dátum: 2015. november Méretarány: M=1:10000
------------------------------	---	-------------------------------	--

KÉSZÜLT AZ ÁLLAMI ALAPADATOK FELHASZNÁLÁSÁVAL



1. Függelék a 7/2006. (IV.19) számú önkormányzati rendelethez

**Nyilvántartott régészeti lelőhelyek**

A Forster központ adatszolgáltatása (kelt 2015. július 7.-i 600/1711-2/2015. lkt. szám) alapján

Azonosító	Lelőhely száma	Lelőhely neve	Hrsz
19459	1	Göllei út	34, 39, 36, 37, 38, 35, 33, 31
19460	2	Göllei út II.	46, 47, 43, 42, 44, 45, 49, 50, 48, 51, 52, 92/14, 84, 83, 86, 85, 87, 66, 67, 65, 64, 69, 68, 63, 70, 80, 88, 61, 092/2, 092/9, 092/10, 092/11, 092/12, 092/14, 58/3, 89, 90, 60, 91, 92/12, 92/11, 92/9, 92/10, 59, 92/2, 56, 57, 53, 54, 55, 047, 034/11, 034/16, 035, 034/13, 034/14, 034/12, 034/15, 041/2, 041/4, 041/3, 036/1, 036/2, 042, 034/10, 82, 81, 58/2, 58/1, 41/2, 40, 033, 034/9, 041/1, 041/5, 041/6, 046, 62
19461	3	Göllei út III.	034/9, 34, 39, 40, 36, 37, 38, 35, 033, 034/10, 034/8, 034/7, 034/6, 46, 47, 45, 49, 48, 43, 44
19462	4	Göllei és Attalai út sarka	80, 93, 58/2, 58/3, 24, 41/2, 31, 58/1
19463	5	Temető	050, 049, 092/14, 092/13
19464	6	Nyúlházi dűlő	031/2
19465	7	Nyúlházi dűlő Észak	019/25, 019/26, 019/27, 019/7, 019/28, 019/30, 019/6, 027, 019/29, 019/8, 026
19471	8	Petőfi u. 1.	55, 56, 54, 53, 57, 92/10, 042, 58/3, 58/2, 58/1

**Az M9 gyorsforgalmi út Kaposvár-Bonyhád közötti szakaszának kialakításának Előzetes Régészeti Dokumentációja alapján (ERD)**

Sorszám	Nyilvántartási szám	Lelőhely neve	Hrsz
ERD_20	Új lelőhely	Gyertyánkúti-dűlő Csomától D-re, a Kapos D-i oldalán	093

### **III. ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK**

### 3.1. TELEPÜLÉSRENDEZÉS

#### 3.1.1. TELEPÜLÉSSZERKEZETI ÖSSZEFÜGGÉSEK

A tervezett M9 gyorsforgalmi út regionális szinten az M9 gyorsforgalmi út Kaposvár—Dombóvár—Bonyhád—Szekszárd szakasza három, a Dél-Dunántúli Régióhoz tartozó megyén, Somogy-, Baranya- és Tolna megyén halad keresztül, két megyeszékhely között teremtve gyors és közvetlen összeköttetést, valamint a környező települések kapcsolatát biztosítja a gyorsforgalmi hálózatba.

Az európai gyorsforgalmi úthálózathoz kapcsolódva az M9 gyorsforgalmi út teljes megépülése esetén a nyugati EU-s országok (Ausztria, Németország) és a keleti EU-s országok (Románia, Bulgária és hazánk) között javítja a közúti kapcsolatokat.

A hatályos Településszerkezeti terven tervezett M9 gyorsforgalmi út nyomvonal módosítása szükséges. Az M9 tervezett nyomvonalát a hatályos településszerkezeti terv már eredetileg kijelölte az akkor ismert tanulmánytervek alapján.

Az új nyomvonal azonban a régivel ellentétben, ami a Budapest-Gyékényesi vasútvonal és a Kapos folyó közti tervezett, a hatályos településrendezési tervben jelölt nyomvonalától eltér, a Kapos folyótól délre került.

#### 3.1.2. A településrendezési eszközök módosításának indokolása

A Településszerkezeti terv módosítása csak a gyorsforgalmi út engedélyezési és kiviteli terv szerinti beillesztésre terjed ki. Az autópálya tervezett nyomvonala végig a környezetvédelmi engedély által meghatározott nyomvonal folyósóban halad, a települést a környezetvédelmi engedélyben meghatározott „védőtávolsággal” elkerülve.

A tervezett gyorsforgalmi úttal szemben támasztott főbb tervezési szempontok az alábbiak (a Roden Mérnöki Iroda Kft által készített engedélyezési tervé műszaki leírása szerint):

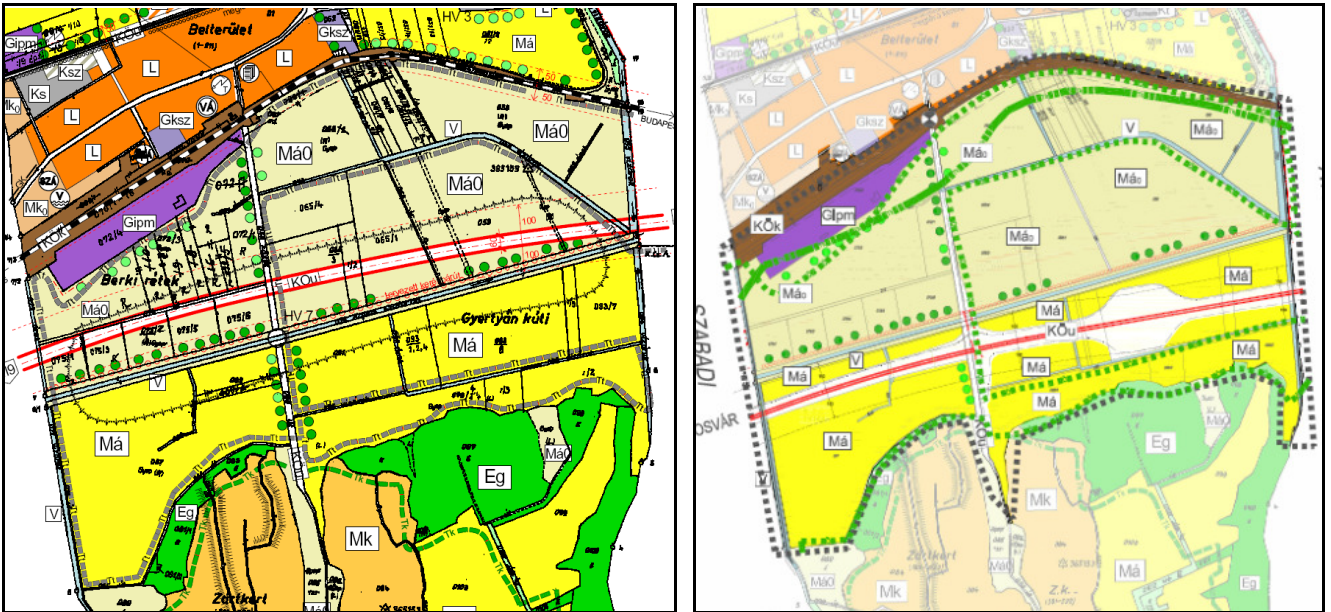
- *A teljes tervezési szakaszon 2x2 sávós autópályát kell tervezni.*
- *Folyópálya 2\*2 sávós, 22,00 m-es koronaszélességgel.*
- *Az M9 jelen tervezési szakaszán a távlati kiépítési követelményeknek megfelelően a vízszintes vonalvezetésnél figyelembe veendő tervezési sebesség  $v_t=130$  km/h, míg magassági értelemben – a terepi adottságokat figyelembe véve – minimum  $v_t=110$  km/h.*
- *Az M9 jelen kiépítését 2x2 sávós autópályaként K.II.A. tervezési osztálynak megfelelő paraméterekkel kell tervezni az e-UT 03.01.11 (ÚT 2-1.201:2008) „Közutak tervezése” utügyi műszaki előírás 1.1 táblázata szerint.*
- *A gyorsforgalmi úton alkalmazandó úrszelvény min. 5,0 m legyen.*
- *A gyorsforgalmi úton az elválasztó sáv szélessége 3,00 m legyen.*
- *A tervezés során különös tekintettel kell lenni a Környezetvédelmi engedélyben lévő előírásokra.*
- *Mérnökségi telep a tervezési szakaszon nem kerül kialakításra.*
- *A tervezés során törekedni kell a műtárgyak gyorsforgalmi úttal történő keresztezési szögeinek megfelelő, közel 90°-os kialakítására.*

#### **A Településszerkezeti terv módosítása**

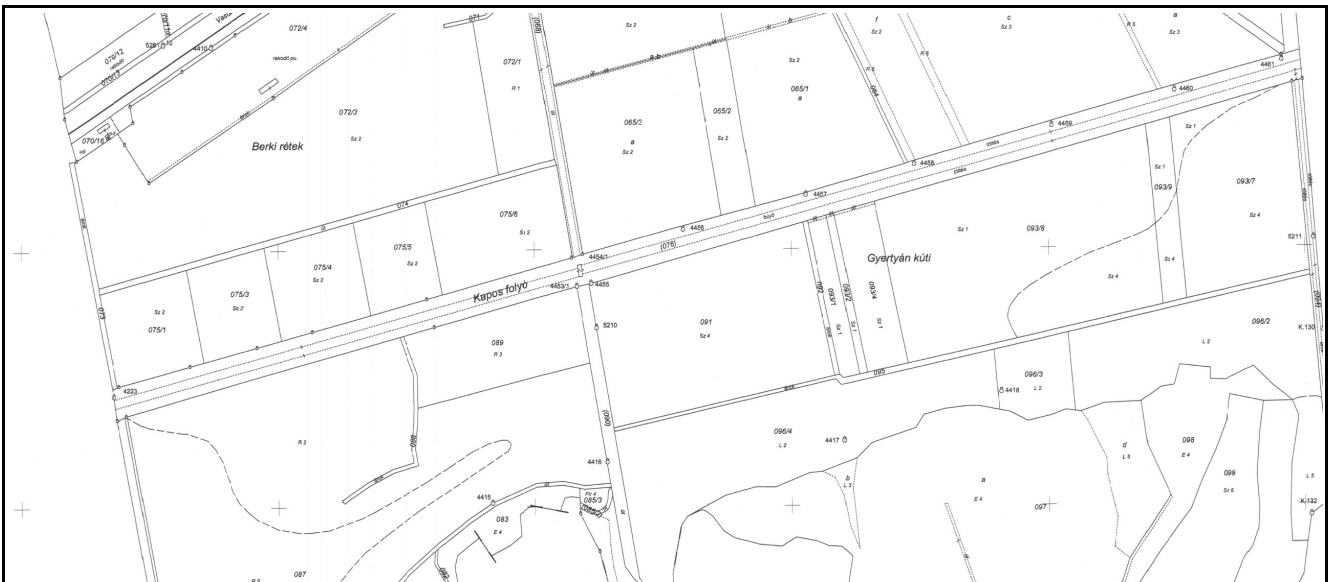
A hatályos Településszerkezeti terv 60 m szélességben jelöli a gyorsforgalmi út közlekedési területét a Kapos folyótól északra.

A Településszerkezeti terv i módosítások a következők:

- A gyorsforgalmi út a hatályos szerkezeti tervben a kijelölt nyomvonalától déli irányba tolódik el, ezzel távolabb kerül Csoma belterületétől, a Kapos folyó déli oldalára kerül. Az M9 autópálya új tervezett nyomvonala Csoma települést a 165+610-167+530 közötti km-nél érinti.
- Mivel a hatályos terv is feltünteti a közlekedési területet 60 m-es szélességben, ezért a területi változás a hatályos Településszerkezeti tervhez képest nem jelentős, még akkor sem, ha a kisajátításhoz szükséges szélesség jellemzően kismértékben meghaladja a 60 m-es szélességet.
- Az elfogadott nyomvonal illetve az engedélyezési tervek alapján a nyomvonal ill. a közlekedési terület a Kapos folyótól délre, a Kapos folyó és a 095 hrsz-ú árok közötti területen kerül feltüntetésre.

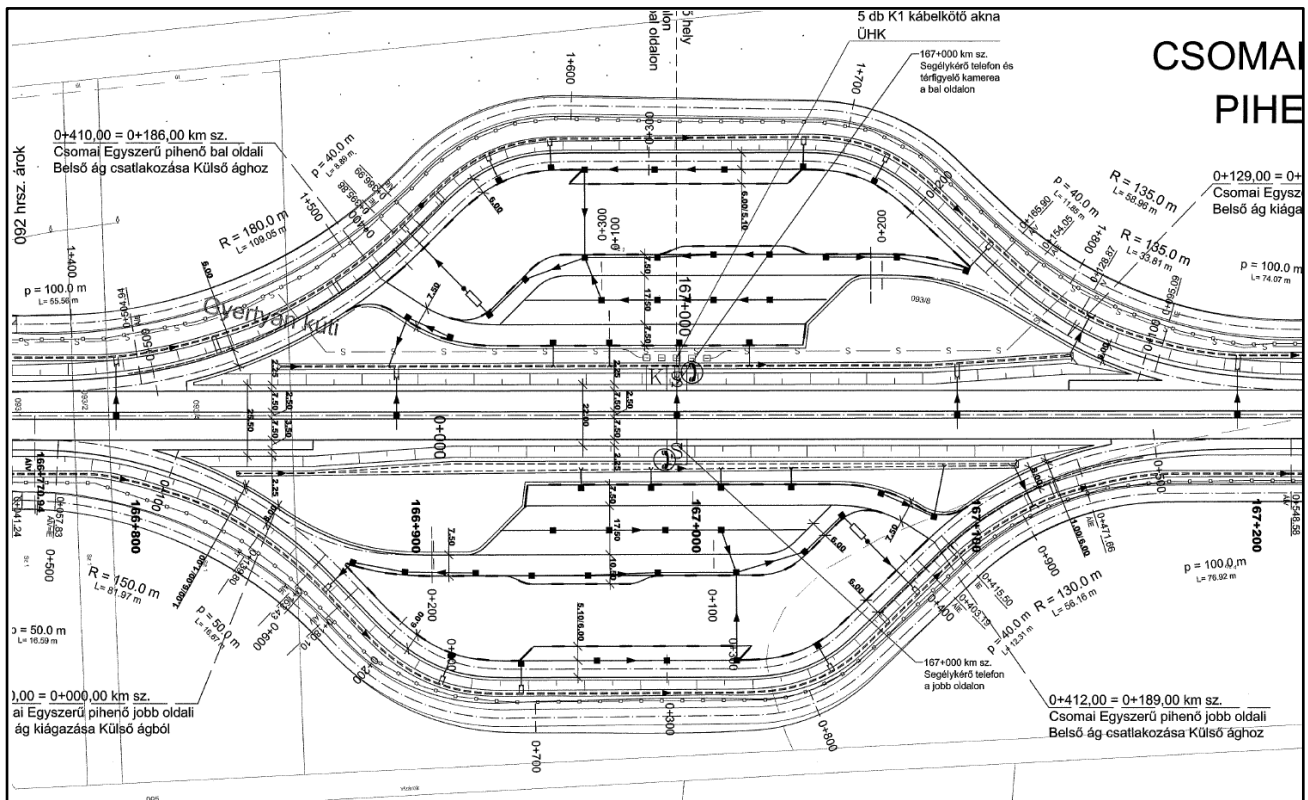


A hatályos és a módosított Településszerkezeti terv



Alaptérkép részlet – külterület (Kaposvári Járási Földhivatal 2015 augusztus)

- A közlekedési terület Má jelű általános mezőgazdasági területből kerül átsorolásra. Más területfelhasználás változás nem történik.
- A 166+412 km szelvényben **önkormányzati burkolt út keresztezi a nyomvonalat, amely külön szinten kerül átvezetésre** az autótú felett. A meglévő út a keresztezésben korrekcióra kerül, itt csomópont nem létesül.
- A nyomvonalon a 167+000 km szelvényben található a **Csomai egyszerű pihenőhely**, amely az autótú mellett szimmetrikusan kerül elhelyezésre mindkét oldalra.



Részlet az engedélyezési tervből (Roden Mérnöki Iroda Kft)

- Tárgyi terv ezési szakaszon az alábbi keresztező és párhuzamos földutak kapcsolódnak az autópálya építéséhez:

Az útépítés helyszínrajzai tartalmazzák az **üzemi átjárókat**. Az átjárók hossza 100 m. Az átjáró a tervezett hosszban biztosítani tudja a 2\*2 sáv os forgalomtereléshez szükséges irányonkénti 2 sáv os tereletet.

Az üzemi átjárók listája:

Sorszám	Szelvény	Elhelyezkedés	Hossz(m)
3	166+ 100 / 166+ 200	Csoma egyszerű pihenő előtt	100

### A Helyi Építési Szabályzat módosítása

A Helyi Építési Szabályzat előírásait a gyorsforgalmi út nyomvonalának módosítása miatt nem kell módosítani. Azonban szükséges a HÉSZ Közlekedési előírásokra vonatkozó 11. § (2) bekezdés szerinti táblázat kiegészítése. A HÉSZ ill. a szabályozási tervek ugyanis külön övezetekbe sorolják a közlekedési területeket.

HÉSZ mellékletei egy § alá kerülnek beiktatásra, ezért a 1. § (1) bekezdését hatálytalanítani kell.

A hatálytalanított előírás a következő:

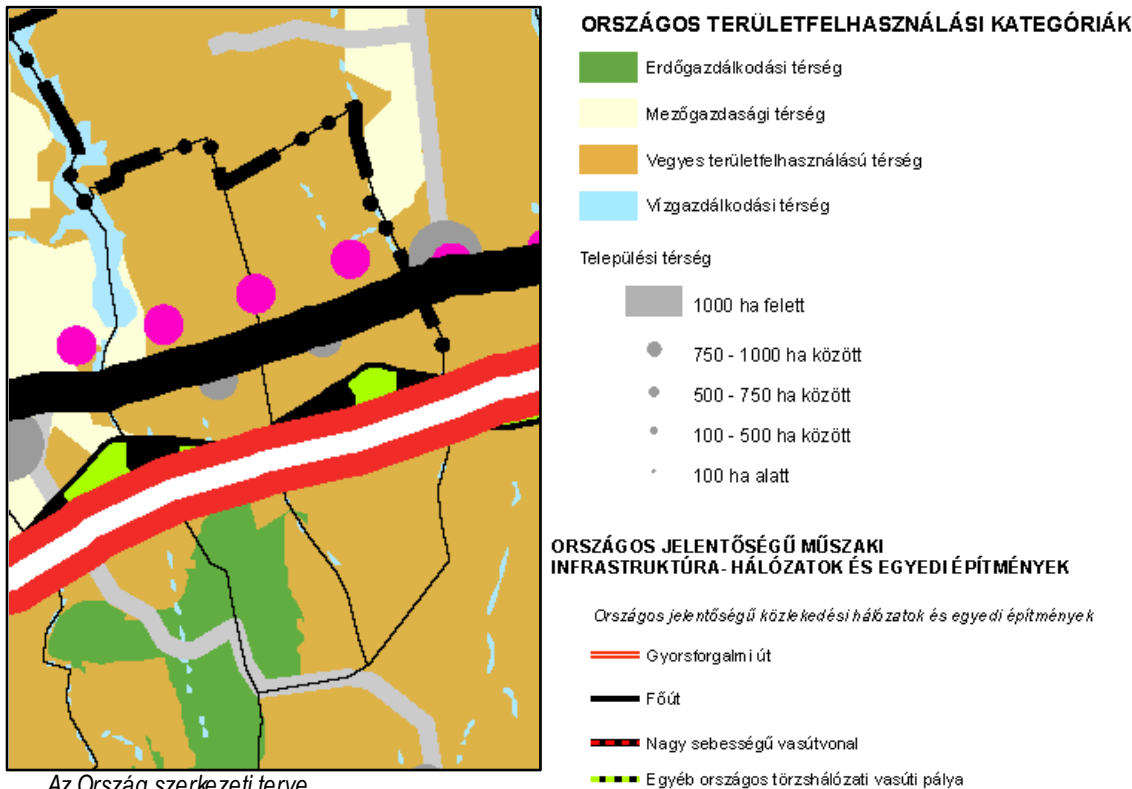
„(1) A rendelet területi hatálya Csoma község közigazgatási területére terjed ki és Dr Fazekas Sándorné vezető településtervező által készített 3/2004 jelű számú kül- és belterületi szabályozási tervvel (SZK, SZ-1, SZ-2 jelű) együtt alkalmazható.”

A Településszerkezeti tervlap és a Szabályozási tervlap a kapott adatszolgáltatás szerint tünteti fel az ökológiai folyosó területét. Szintén feltüntetésre kerül a Duna-Dráva Nemzeti Park Igazgatóság adatszolgáltatás alapján a tájképvédelmi terület is, mely csaknem a teljes tervezési területet lefedi.

A régészeti lelőhelyek is aktualizálásra kerültek a Forster központ adatszolgáltatása alapján.

### 3.2. A TERÜLETRENDEZÉSI TERVEK ÉS A TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV ÖSSZHANGJÁNAK IGAZOLÁSA

Az **Országos Területrendezési Tervről** szóló 2003. évi XXVI. Törvény (OTrT) módosítását 2013. december 9-én fogadta el az országgyűlés a 2013. évi (módosító) CCXXIX. Törvény el (MTv.). Az új OTrT 2014. január 01.-től hatályos. Somogy Megye hatályos Területrendezési Tervét a megyei közgyűlés 13/2011. (IV.26.) önk. rendeletével fogadta el. Ebből következően vizsgálni kell a településszerkezeti terv módosítás megyei területrendezési tervvel és a módosított OTrT-vel való összhangját is.



Az Ország szerkezeti terve

#### Az OTrT és a szerkezeti terv módosítás összhangja

Az Ország Szerkezeti Terve Csoma közigazgatási területén mezőgazdasági térség, vegyes területfelhasználású térséget és erdőgazdálkodási térséget jelölt ki. A települési térséget szimbólummal jelöli.

A gyorsforgalmi út közvetlen térségében – a módosítással érintett területen – vegyes területfelhasználású térség van. Mivel a módosítás a hatályos településszerkezeti terv szerinti területfelhasználás rendjén nem változtat, így az összhangot nem kell vizsgálni. Ennek ellenére megállapítható, hogy a tervezési területre eső általános mezőgazdasági területek összhangban vannak az OTrT-vel.

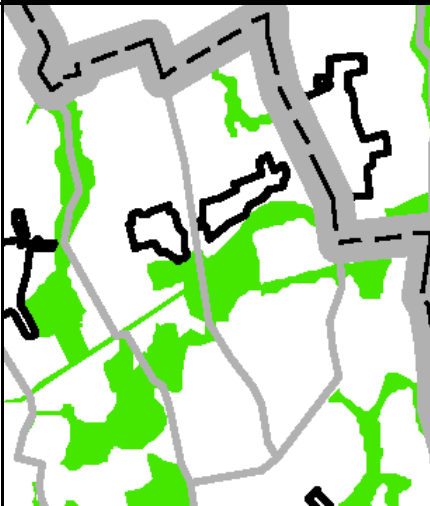


Az országos jelentőségű közlekedési hálózat a települést a Budapest-Gyékényes vasúttal, a 61-es főúttal és a tervezett M9 gyorsforgalmi úttal érinti. A 61-es főút meglévő nyomvonalát az OTrT módosítás nem érinti. Az M9-es főút nyomvonalát az OTrT módosítás nem változtatta meg, így a megyei terv szerint pontosított nyomvonalat kell figyelembe venni. A 61-es út mellett az Ország Szerkezeti Terve kerékpárutat vezet, amely szintén nem érinti a módosítás területét.

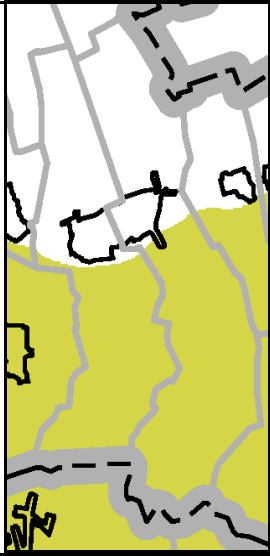
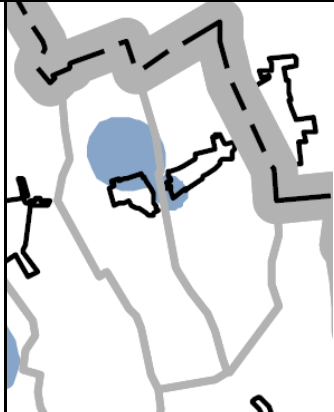
#### Az Országos Területrendezési Terv községet érintő övezetei az alábbiak:

- ökológiai hálózattal területének övezete;
- kiváló termőhelyi adottságú szántó terület övezete;
- jó termőhelyi adottságú szántó terület övezete;
- tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezete.

Az OTrT szerinti gyorsforgalmi út nyomvonalát a Somogy Megyei Területrendezési terv kismértékben pontosította, a nyomvonal hosszának megfeleltetését a megyei terv i nyomvonalhoz szükséges viszonyítani.

Az OTrT Csomát érintő övezeti a következők:

Az Országos Területrendezési terv övezetei		
Erintettség		Területe
3.1.	Országos ökológiai hálózat övezete	
	<p>Az országos ökológia hálózat övezete érinti a tervezett módosítás területét. Az országos ökológiai hálózat övezetén belül vezet az OTrT az M9 nyomvonalát, így a településszerkezeti terv módosítása azzal összhangban van.</p>	
3.2.	Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete	
	<p>Az övezet érinti a települést, de a tervezési területre nem fed rá. Az illetékes adatszolgáltató (FŐMI) adatot nem tudott szolgáltatni.</p>	
3.3.	Jó termőhelyi adottságú szántóterület övezete	
	<p>Az övezet érinti a települést, de a tervezési területre nem fed rá. Az illetékes adatszolgáltató (FŐMI) adatot nem tudott szolgáltatni.</p>	

3.5.	Tájképvédelem szempontjából kiemelten kezelendő terület övezete
<p>A tájképvédelem szempontjából kiemelten kezelendő terület övezete részben fedi a módosítással érintett területet.</p> <p>A Duna-Dráva Nemzeti Park Igazgatóság által szolgáltatott adatok szerint Csoma területén a tervezési érinti az övezet. Az övezet az adatszolgáltatás szerint kerül a Településrendezési eszközökben ábrázolásra, pontosítás nem történik.</p>	
3.7.	Országos vízminőség-védelmi terület
<p>Az OTrT szerint a településrendezési tervben kell kijelölni a vízvédelemmel érintett területeket és a HÉSZ-ben külön szabályokat kell megalkotni. Mindezek a feladatok a településrendezési eszközök felülvizsgálatánál végezhetők el. A terület megegyezik az OTrT által megszüntetett, melyei tervben alkalmazott Kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőségvédelmi terület övezetében jelölt területekkel.</p>	

**Somogy Megye Területrendezési Tervét** a Közgyűlés 15/2004.(XII.27.) önk. rendeletével hagyta jóvá, majd 13/2011.(IV.26.) önk. rendeletével módosította

A **Somogy Megye Területrendezési Tervének** térségi szerkezeti terv az érintett területre vonatkozóan a következőket tartalmazza:





Térségi szerkezeti terv

## TÉRSÉGI TERÜETFELHASZNÁLÁSI KATEGÓRIÁK

	Erdőgazdálkodási térség
	Mezőgazdasági térség
	Vegyes területfelhasználású térség
	Vízgazdálkodási térség
	Városias települési térség
	Hagyományosan vidéki települési térség

## Országos és térségi jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózatok és egyedi építmények

## Közlekedési hálózatok és építményeik

## Meglévő Tervezett

		Gyorsforgalmi út és csomópontja
		Gyorsforgalmi úttá fejlesztendő főút
		Főút
		Főúttá fejlesztendő mellékút
		Kiemelt jelentőségű mellékút
		Egyéb mellékút

A megye térségi szerkezeti terve Csoma területén mezőgazdasági térség vegyes területfelhasználási térség, erdőgazdálkodási térség és hagyományosan vidéki települési térség (OTrT módosítás szerint települési térség) területfelhasználási egységeket jelölt ki. Megállapítható, hogy a módosított OTrT és megyei terv figyelembevételével jelölte ki az országos területfelhasználás rendszerét.

A módosítás terület vegyes területfelhasználású térség területére esik. Mivel ezen terület szinte teljes egészében általános mezőgazdasági terület és ezen területfelhasználáson a módosítás nem változtat így az összhang biztosított.

A megyei terv az M9 tervezett nyomvonalát a vasútvonallal párhuzamosan vezeti, nyomvonalának hossza 1,902 km. A módosítás az M9 engedélyezési és kiviteli terv e alapján jelöli ki a nyomvonalat, amelynek hossza 1,898 km

Az OTrT 9.§ (6) bekezdése alapján:

„(6)<sup>22</sup> A településrendezési eszközök készítése során




- a) az országos és térségi jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózatok és az egyedi építmények helyét a kiemelt térségi és megyei területrendezési tervekben meghatározott térbeli rend figyelembevételével kell meghatározni,
- b) az országos és térségi jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózatoknak a település közigazgatási területére vetített hossza legfeljebb  $\pm 5\%$ -kal térhet el a kiemelt térségi és megyei területrendezési tervek szerkezeti tervében megállapított nyomvonalváltozattól, kivéve, ha a területi (könyveti, társadalmi és gazdasági) hatásvizsgálat alapján lefolytatott területrendezési hatósági eljárás szerint nagyobb eltérés indokolt.”


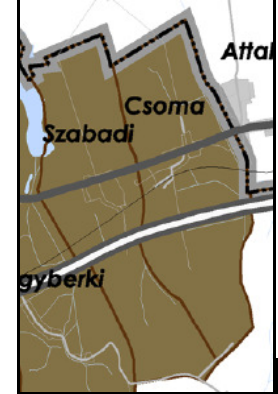

A tervezett gyorsforgalmi út nyomvonala megfelel a Somogy megyei Területrendezési tervnek, hiszen **a gyorsforgalmi út hossza Csoma közigazgatási területére vonatkozóan – 0,22 %-al tér el.**

A 61-es főút meglévő nyomvonala és a kijelölt térségi szénhidrogén szállító vezeték nyomvonala a módosítás területén kívül halad. Ugyancsak nem érinti a tervezési területet a 61-es főút mellett vezetett országos kerékpárút.

A módosítással érintett területet az alábbi övezetek érintik:

- ökológiai folyó és magterület övezete;
- a kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete;
- kiváló termőhelyi adottságú erdőterület és erdőtelepítésre alkalmas terület
- térségi jelentőségű tájképvédelmi terület övezete; (az OTrT által megszüntetve)
- ásványi nyersanyag-gazdálkodási terület;
- együtt tervezhető térség (Kaposvári agglomeráció) (OTrT által megszüntetve)
- földtani veszélyforrás területének övezete;
- vízéróziónak kitett terület övezete (OTrT által megszüntetve)

Somogy Megyei Területrendezési Terve szerinti övezetek								
3.1.	Magterület, ökológiai folyosó, pufferterület	<p>A tervezési területet az ökológiai hálózat övezetei közül az ökológiai folyosó érinti. Az ökológiai hálózatot a Duna-Dráva Nemzeti Park Igazgatóság adatszolgáltatása szerint tünteti fel a Településszerkezeti és Szabályozási terv. Az ökológiai folyosó területén átvezető nyomvonal nem ellentétes a megyei tervvel és az OTRT övezetre vonatkozó előírásaival.</p>  <table border="1" data-bbox="1102 618 1417 723"> <tr> <td><span style="color: green;">■</span></td> <td>Magterület</td> </tr> <tr> <td><span style="color: orange;">■</span></td> <td>Ökológiai folyosó</td> </tr> <tr> <td><span style="color: yellow;">■</span></td> <td>Puffer terület</td> </tr> </table>	<span style="color: green;">■</span>	Magterület	<span style="color: orange;">■</span>	Ökológiai folyosó	<span style="color: yellow;">■</span>	Puffer terület
<span style="color: green;">■</span>	Magterület							
<span style="color: orange;">■</span>	Ökológiai folyosó							
<span style="color: yellow;">■</span>	Puffer terület							
3.2.	Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület	<p>Az övezet érinti a módosítás területét, azonban az OTRT szerinti előírások a módosítást nem befolyásolják.</p>  <table border="1" data-bbox="1029 1111 1422 1137"> <tr> <td><span style="color: brown;">■</span></td> <td>Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület</td> </tr> </table>	<span style="color: brown;">■</span>	Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület				
<span style="color: brown;">■</span>	Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület							
3.3.	Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület - erdőtelepítésre alkalmas terület	<p>A kiváló termőhelyi adottságú erdő csak határolja a módosítás területét.</p>  <table border="1" data-bbox="1050 1536 1417 1597"> <tr> <td><span style="color: darkgreen;">■</span></td> <td>Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület</td> </tr> <tr> <td><span style="color: lightgreen;">■</span></td> <td>Erdőtelepítésre alkalmas terület</td> </tr> </table>	<span style="color: darkgreen;">■</span>	Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület	<span style="color: lightgreen;">■</span>	Erdőtelepítésre alkalmas terület		
<span style="color: darkgreen;">■</span>	Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület							
<span style="color: lightgreen;">■</span>	Erdőtelepítésre alkalmas terület							

3.4.	OTrT szerinti Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület
<p>A megyei terv által kijelölt térségi jelentőségű tájképvédelmi terület figyelembevételével jelölte ki az OTrT az új tájképvédelmi övezetet. Ezt megerősítette a DDNP Igazgatóság adatszolgáltatása is. Az adatszolgáltatás eltérése a megyei tervhez képest, hogy nem a gyorsforgalmi út nyomvonala az övezet északi határa. Ez valószínűsíthetően annak a következménye, hogy nem a megyei terv által pontosított nyomvonalat, hanem az OTrT szerinti nyomvonalat követi az övezet határa. Jelen terv nem változtat az övezet határán, mivel a módosítás célja az M9 gyorsforgalmi út nyomvonalának beillesztése a rendezési tervbe. Az övezetre vonatkozó OTrT előírások nem tiltják a gyorsforgalmi út átvezetését. A tájbeillesztést a növénykiültetés biztosítja.</p>	 <p>Legend:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Országos jelentőségű tájképvédelmi terület</li> <li>Térségi jelentőségű tájképvédelmi terület</li> </ul>
3.8.	Ásványi nyersanyag-gazdálkodás területe
<p>Ásványi nyersanyag-gazdálkodás övezete a település érintettségét jelzi. Az illetékes Baranya megyei Kormányhivatal Bányászati Osztályának tájékoztatása szerinti a településen bányatelek nem található, nyilvántartott ásványi nyersanyagvagyon nem ismeretes.</p>	 <p>Legend:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ásványi nyersanyag-gazdálkodási terület</li> </ul>
3.13.	Földtani veszélyforrás területe
<p>A földtani veszélyforrás övezete a település érintettségét jelzi. Az illetékes Baranya megyei Kormányhivatal Bányászati Osztályának tájékoztatása szerint a település a Felszínmozgásos területek kataszterében nem szerepel, azonban a település egyes részei geológiai felépítésük és morfológiai tulajdonságuk alapján a földtani veszélyforrás terület övezetébe tartoznak. A hatályos településrendezési eszközökben ezek a területek „meredek partfalak” jelöléssel szerepelnek, de a tervezési területet nem érintik.</p>	 <p>Legend:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Földtani veszélyforrás területe</li> </ul>

**Összefoglalóan megállapítható, hogy a tervezett módosítás az OTrT-vel és a megye területrendezési tervével összhangban van, illetve a területrendezési tervekkel nem ellentétes.**

### 3.3. ÖRÖKSÉGVÉDELLEM

A kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény Örökségvédelmi Hatástanulmányra vonatkozó előírásai az Csoma területére vonatkozó hatályos településrendezési eszközök készítése óta megváltozott. A tv. korábbi Örökségvédelmi Hatástanulmányra vonatkozó 66.§-át hatályon kívül helyezte a 2014. évi CVI. törvény 81. § (1) d). pontja, Hatálytalan: 2015. I. 1-től. Ugyanakkor új előírásként beiktatta az Örökségvédelmi Hatástanulmányra vonatkozó előírásokat ugyanaz a 2014. évi CVI. törvény 71. §. Hatályos: 2015. I. 1-től. Eszerint

*„85/A. §(1) Örökségvédelmi hatástanulmányt kell készíteni a település településfejlesztési koncepciójának kidolgozása során. Ha a településfejlesztési koncepció készítésekor nem készült, vagy a rendezés alá vont területre nincs örökségvédelmi hatástanulmány, vagy van, de az tíz évnél régebbi, akkor azt a rendezés alá vont területre el kell készíteni. Nem kell örökségvédelmi hatástanulmányt készíteni, ha az Étv. 8. § (2) bekezdése szerinti véleményezési eljárásban az illetékes államigazgatási szerv véleménye szerint a rendezés alá vont terület örökségvédelmi szempontból nem érintett.*

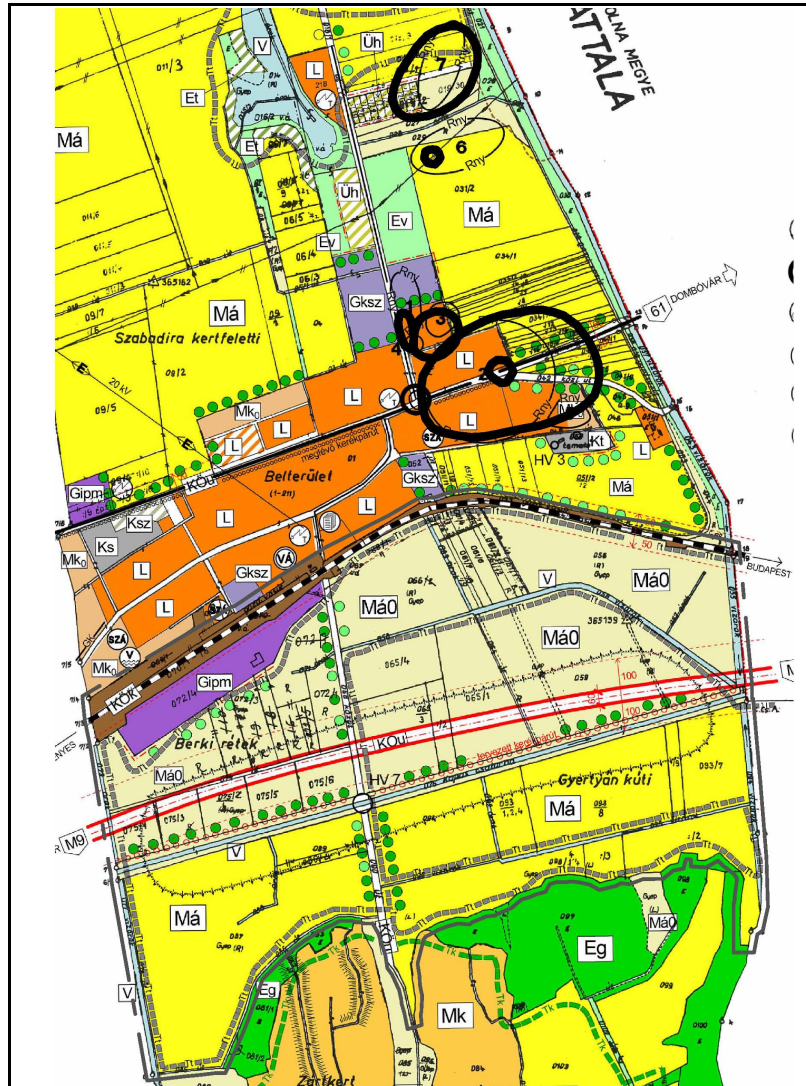
*(2) Az örökségvédelmi hatástanulmányban megfogalmazott értékvédelmi terv szerint kell meghatározni az örökségvédelemmel érintett területekre vonatkozó településfejlesztési és településrendezési eszközöket.”*

Az előírás alapján a Településfejlesztési koncepcióhoz szükséges elkészíteni az Örökségvédelmi Hatástanulmányt. Csoma teljes területére vonatkozóan utólag 2005-ben készült átfogó Örökségvédelmi Hatástanulmány. Régész munkatárs: Dr. Magyar Kálmán volt.

A jelen Településrendezési eszköz részleges módosítása során kiküldött tájékoztatásra a Forster Gyula Nemzeti Örökségvédelmi és Vagyongazdálkodási Központ elküldte az új adatszolgáltatást, mely alapján aktualizálásra kerültek a régészeti területek a Településszerkezeti és a Szabályozási terven is a tervezési területen belül.

A Forster központ adatszolgáltatása (kelt 2015. július 7.-i 600/1711-2/2015. lkt. szám) alapján az alábbi lelőhelyek találhatóak a településen:

Azonosító	Lelőhely száma	Lelőhely neve	Hrsz
19459	1	Göllei út	34, 39, 36, 37, 38, 35, 33, 31
19460	2	Göllei út II.	46, 47, 43, 42, 44, 45, 49, 50, 48, 51, 52, 92/14, 84, 83, 86, 85, 87, 66, 67, 65, 64, 69, 68, 63, 70, 80, 88, 61, 092/2, 092/9, 092/10, 092/11, 092/12, 092/14, 58/3, 89, 90, 60, 91, 92/12, 92/11, 92/9, 92/10, 59, 92/2, 56, 57, 53, 54, 55, 047, 034/11, 034/16, 035, 034/13, 034/14, 034/12, 034/15, 041/2, 041/4, 041/3, 036/1, 036/2, 042, 034/10, 82, 81, 58/2, 58/1, 41/2, 40, 033, 034/9, 041/1, 041/5, 041/6, 046, 62
19461	3	Göllei út III.	034/9, 34, 39, 40, 36, 37, 38, 35, 033, 034/10, 034/8, 034/7, 034/6, 46, 47, 45, 49, 48, 43, 44
19462	4	Göllei és Áttalai út sarka	80, 93, 58/2, 58/3, 24, 41/2, 31, 58/1
19463	5	Temető	050, 049, 092/14, 092/13
19464	6	Nyúlházi dűlő	031/2
19465	7	Nyúlházi dűlő Észak	019/25, 019/26, 019/27, 019/7, 019/28, 019/30, 019/6, 027, 019/29, 019/8, 026
19471	8	Petőfi u. 1.	55, 56, 54, 53, 57, 92/10, 042, 58/3, 58/2, 58/1



A régészeti lelőhelyek elhelyezkedése a Forster központ adatszolgáltatása alapján a hatályos Szabályozási terven

**A tervezési területet a kapott adatok alapján régészeti lelőhelyek nem érintik.**

**A tervezett módosítások műemléki érdeket nem érintenek.** A módosítással érintett terület környezetében sem műemlék, sem műemléki környezet nem található.

A tervezési területre a RODEN Mérnöki Iroda Kft. megbízásából a Forster Gyula Nemzeti Örökségvédelmi és Vagyongazdálkodási Központ elkészítette az **Előzetes Régészeti Dokumentáció (ERD) Előkészítő Első Munkarészt**. Az ERD kidolgozása a nagyberuházások esetén a kulturális örökségvédelemről szóló 2001. évi LXIV. törvény (Köv.) 23/C.§ alapján kötelező.

Az érintett örökségi elemek számbavételéhez adattári, szakirodalmi, térképészeti, levéltári adatgyűjtés történt.

Az értékvizsgálat eredményének összefoglalása:

„Az elvégzett adatgyűjtés és a tervezett beruházás által érintett területen (M9 gyorsforgalmi út Kaposvár-Bonyhád közötti szakaszán), valamint annak 250 méteres környezetében 61 régészeti lelőhelyet azonosítottak be, melyből a beruházás 100 m-es pufferzónájában 34 lelőhely érintett. A beazonosított területeken az ERD készítés során mindenképpen további vizsgálatok szükségesek. Az adattári gyűjtés alapján számított, a lelőhelyek által érintett szakaszok a minimális régészeti érintettségét jelzik, amit a bejárás eredményei még jelentősebb mértékben módosíthatnak. „

**Csoma település a tervezett terület 100 méteres pufferzónájában nem érintett lelőhellyel.**

A teljes Előzetes Régészeti Dokumentáció 2015 október 30.-ára készül el, ezért a terepbejárás és az értékvizsgálat eredményeinek összefoglalása valamint az ehhez tartozó intézkedések legfeljebb a 314/2012 (XI.8.) Kom. Rendelet 42. § szerinti tárgyaláson kerülhet bemutatásra.

### 3.4. TÁJRENDEZÉSI JAVASLAT

A hatályos településszerkezeti terv módosítása védett és védelemre javasolt természeti területeket nem érint.

Az **országos ökológiai folyosó hálózat övezetébe** tartozik a tervezési terület csaknem teljes területe, amelyeket az M9 autópályát nyomvonalára keresztez, a területet a Somogy Megyei Területrendezési Terv is ökológiai folyosóként jelöli. Az ökológiai folyosót a Duna-Dráva Nemzeti Park Igazgatóság adatszolgáltatása alapján tünteti fel a módosított Településszerkezeti és Szabályozási terv.

A közigazgatási terület déli része, a vasúttól délre **tájékvédelem szempontjából kiemelten kezelendő terület** övezetébe tartozik, melyet a tervezett nyomvonal érint. A tájvédelmi szempontból kiemelten kezelendő területet szintén a Duna-Dráva Nemzeti Park Igazgatóság adatszolgáltatása alapján ábrázoljuk a terven.

**Natura 2000 területek nincsenek a községben.**

A módosítás a hatályos szerkezeti tervhez képest lényeges terület-felhasználási változást nem eredményez. Az M9 autópályát nyomvonalát a hatályos terv is ökológiai folyosó területén vezeti.

A tájhasználatra a mezőgazdasági hasznosítás dominanciája jellemző. A nyomvonal a Budapest-Gyékényes vasútvonalaltól délre a Kapos folyóval párhuzamosan halad, mezőgazdasági területeken.

**A tervezett módosítás a tájhasználatban és a természetvédelemben érdemi változást nem eredményez.**

A módosítás a **biológiai aktivitás érték** szinten tartását nem igényli, mivel új beépítésre szánt terület nem kerül kijelölésre.

**Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőség** 2015. január 19.-én OKTF-KP/605-1/2015

ügyiratszámom kiadott **környezetvédelmi engedély természetvédelmet érintő** II. Környezetvédelmi és természetvédelmi fejezet továbbtervezésre vonatkozó fontosabb előírásai az alábbiak:

„Ahol az út olyan ökológiai folyosószakaszokat metsz, amelyeken a migrációs folyamatok egyértelműen több taxonra is kiterjednek és intenzíven zajlanak, megfelelő keresztmetszeti kialakítással 'tájátjáró' jellegű, több faj egyidejű zavartalan mozgását lehetővé tévő műszaki létesítmény kialakítása szükséges. Kisebb léptékű (helyi), néhány fajra, illetve egymással szoros kölcsönhatásban álló élőhelyek (pl. búvó- és táplálkozó területek) közötti kapcsolat megőrzésére kiterjedő intézkedésként a gímszarvas célcsoportra méretezett nagyvadátjárók és a kisemlős- és közepes természetű emlősök átjáróinak létesítése szükséges.

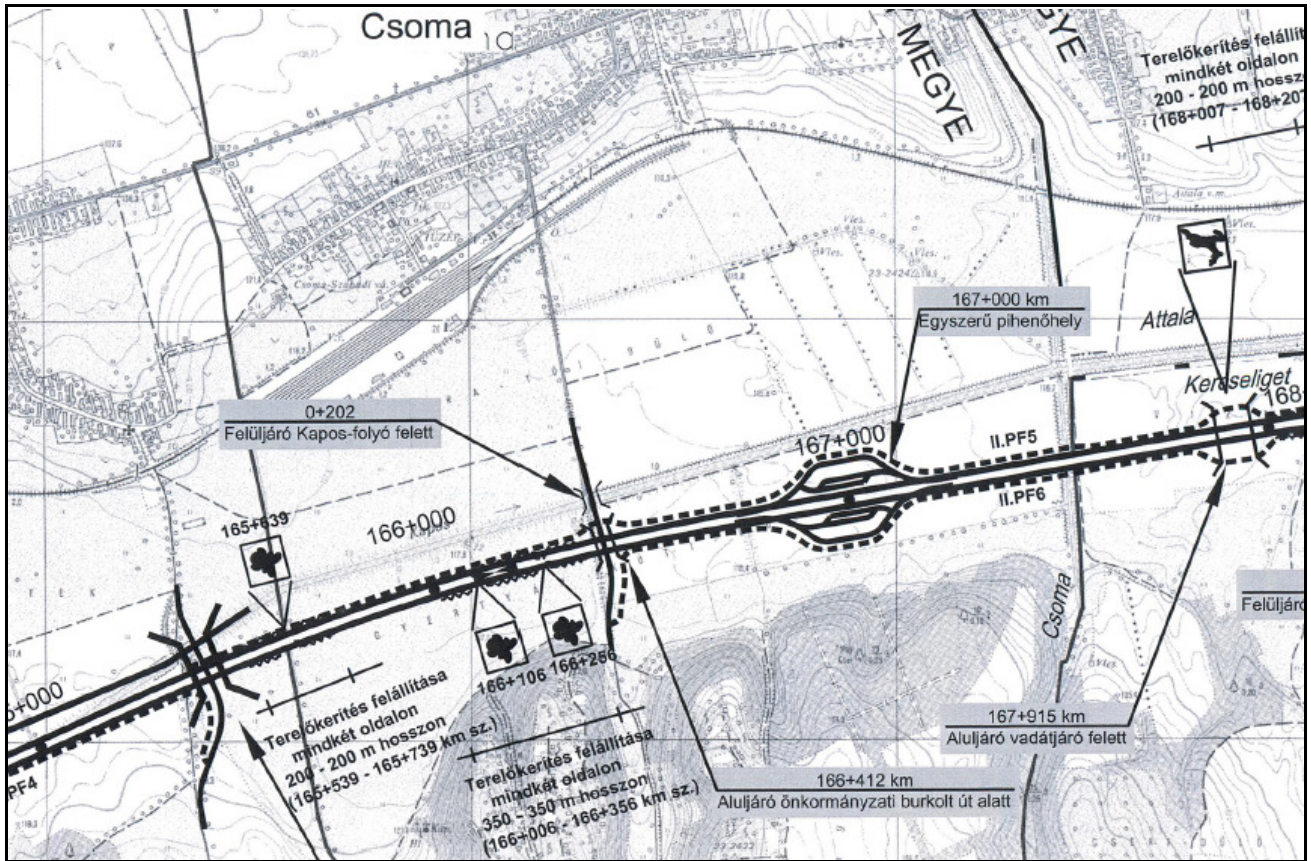
A gyorsforgalmi út mentén többszintű növényállományt kell kialakítani növénytelepítési terv alapján. A növénytelepítési tervet funkcionális és esztétikai szempontok figyelembevételével, természetadottságoknak és tájlevegőnek megfelelő fajok alkalmazásával kell elkészíteni. A csomóponti ágak által közrezárt területeken ligetes fás kiültetésekkel, a földművek részsűjén cserjekiültetésekkel kell a tájbaillesztésről gondoskodni, figyelembe véve a közlekedésbiztonsági szempontokat. A ligeterdő foltok esetében javasolt a szegélyek mentén őshonos fa- és cserjefajok (fehér fűz (*Salix alba*), veresgyűrűs som (*Cornus sanguinea*), kányabangita (*Viburnum opulus*), kutyabenge (*Frangula alnus*)) ültetése az erdőszegélybe, amely árnyékolásával lezárja az erdő szegélyét a lágyszárú inváziós fajok elöl. „

Az engedélyezési terv keretében a fenti előírásokat is figyelembe vevő „Táj- és természetvédelem, növénytelepítés” szakterv készült. (Tura-Terv Mérnökiroda Kft). A környezeti hatástanulmány a természeti értékek védelme érdekében a következő javaslatokat tartalmazza.

„**Élőhelyekre és fajcsoportokra ható izolációs hatások** csökkentése, illetve elhárítása érdekében tervezett intézkedések a közutakon és autópályákon alkalmazott UME 2.1-304 szerinti ökológiai átjárók telepítését jelentik. Nagy léptékű, több fajra, fajcsoportra is kiterjedő izoláló hatást az **ökológiai folyosók** átvágásával okoz az út. Az ökológiai folyosókon „táj léptékben”, több, egymástól különböző taxonra is kiterjedő migráció zajlik. Ott, ahol az út olyan ökológiai folyosószakaszokat metsz, amelyeken a migrációs folyamatok egyértelműen több taxonra is kiterjednek és intenzíven zajlanak, **tájátjáró** műszaki létesítmény telepítését javasoljuk. A tervezett M9 Kaposvár-Szekszárd közötti szakasza esetében az érintett

területeket (pl.: Kiskonda-patak völgye, Bikali tőrendszer keresztezése stb.), a domborzat morfológiájából adódóan, elev e olyan nagy műtárgy al kell keresztezni, mely kimeríti a tájtájáró fogalmát.”

„A közlekedési hatások szempontjából érzékeny, védett fajok populációinak és egyedeinek veszélyeztetettségét csökkentő, illetve elhárító intézkedések. Ezek az intézkedések szintén a közutakon és autópályákon alkalmazott ÚME 2.1-304 szerinti **ökológiai átjárók** telepítését, továbbá természetvédelmi célú fényvédő, zajárnyékoló falak és takarófasítások alkalmazását jelentik. A közlekedési hatásokra különösen érzékeny csoportok a kétéltűek, elsősorban a szaporodási időszakban vízhez kötődő fajok (varangyok, unkákat, ásóbékák, erdei- és mocsári béka). A szaporodóhely (vízes élőhelyek) és a telető-, táplálkozóhelyek közötti kapcsolat megőrzése békaátjárók telepítésével történik.”



Az ökológiai átjárók helyét a Környezetvédelmi határozat tartalmazza, melyek a település közigazgatási területén belül a tervezett szakaszra az alábbiak:

Szelvényszám	Átjáró típusa	Célfaj
165+612 – 165+639	kétéltű	kétéltű
166+080 – 166+106	kétéltű	kétéltű
166+256	kétéltű	kétéltű

### 3.5. KÖRNYEZETALAKÍTÁSI JAVASLAT

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából a Roden Mérnöki Iroda Kft. (1089 Budapest, Villám utca 13.) elkészítette és 2014. április 25. napján benyújtotta az Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőségre az M9 gyorsforgalmi út Kaposvár – Szekszárd közötti szakaszára készült tervének **környezeti hatástanulmányát** és kérte a környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatását, valamint a környezetvédelmi engedély megadását.

A Főfelügyelőség megállapította a tárgyi ügyben a hatáskörét és illetékességét, ezért a kérelem alapján a Főfelügyelőségen környezetvédelmi engedély megszerzésére irányuló **környezeti hatásvizsgálati eljárás** indult.

A Főfelügyelőség a kérelem és a dokumentáció benyújtását és hiánypótlását követően a 314/2005. Korm. rendelet 8. §(1)-(3) bekezdésének megfelelően a hivatalában, honlapján és a [hirdetmeny.magyarorszag.hu](http://hirdetmeny.magyarorszag.hu) honlapon közzétette az eljárásról szóló közleményt (hirdetmény) továbbá azt – közhírré tétel céljából – megküldte a 314/2005. Korm. rendelet 8. §(2) bekezdésének megfelelően a tervezett tevékenység helye szerint érintett és lehetségesen érintett települések jegyzőinek.

Az eljárás során a 314.2005. Korm. rendelet 9. §-a alapján a Főfelügyelőség Szekszárd Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatalában közmeghallgatást tartott 2014. július 16. napján.

**A Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőség 2015. január 19.-én OKTF-KP/605-1/2015 ügyiratszámom (Előiratszám: 15/02978/2014) környezetvédelmi engedélyt adott ki** a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. részére a Roden Mérnöki Iroda Kft. által készített környezeti hatástanulmány, valamint a közreműködő szakhatóságok nyilatkozatai alapján **az M9 gyorsforgalmi út Kaposvár Szekszárd közötti szakasz betétváltások nélküli I. nyomvonalváltozat létesítésére.**

2015 júniusában a Roden Mérnöki Iroda Kft. elkészítette a **M9 gyorsforgalmi út Kaposvár-Szekszárd közötti szakasz Környezeti Hatástanulmányának módosítását**, melynek elkészülése az alábbiak miatt volt szükséges:

- szelvényezés változása, emiatt megváltozó műtárgy, csomópont, pihenő szelvényszámok,
- műtárgyak kialakításának, szelvényének változása, elmaradó műtárgyak
- Bonyhádi visszakötő szakasz kialakítása, emiatt szükségessé váló környezeti hatások becslése, szükséges intézkedések megfogalmazása

**A módosítás nem érinti Csoma települést**

A beadott Környezeti Hatástanulmány módosítására Határozat még nem került kiadásra.

Miután a környezetvédelmi engedély rendelkezésre áll, ezért az Önkormányzat Képviselő-testülete a **68/2015. (VII.21.) számú önkormányzati határozattal** döntött arról, hogy **a 2/2005. (I.11.) Kormányrendelet szerinti környezeti értékelés készítése és környezeti vizsgálati eljárás lefolytatása nem szükséges.**

A Környezetalakítási javaslat keretében a Környezeti Hatástanulmányban és a Határozatban általánosan megfogalmazott ill. a településre vonatkozó előírásokat ismertetjük, hiszen azok betartásával a környezetvédelmi feltételek teljesülnek.

**Levegő védelme:**

A 306/2010. (XII. 23.) sz. Kormány rendelet előírja a levegőtisztaság védelmének általános szabályait, a 4/2011. (I. 14.) sz. VM rendelet pedig a levegőtisztasági követelményeket rögzíti.

A tervezési területen közlekedési légszennyezést a közúti forgalom okoz. A tervezett úttal egy hosszabb szakaszon párhuzamosan futó 41. Dombóvár - Kaposvár (- Gyékényes) vasútvonal már villamosított, így légszennyező hatása minimális.

A Főfelügyelőség építés idejére vonatkozó előírásai:

Az építés alatti levegőtisztaság védelmi, a tapasztalatok alapján nem jelentős, az üzembehelyezést követően megszűnik.

- A szállítási útvonalakat úgy kell kijelölni, hogy a szállítás minél kisebb környezeti zavarást okozzon.
- Az anyagszállításra az építendő út nyomvonalát kell használni. Kerülni kell az éjszakai szállítást és építést.
- Az anyagbeszerzést lehetőleg a meglévő út, és az új út nyomvonalát érintett települések vonzáskörzetében található anyag-nyerőhelyekből kell lebonyolítani.



- A szállításra használt útvonalakat és a deponált földanyagot a újrafelhasználásig a kiporzás elleni védelem érdekében rendszeres időközönként locsolni kell.
- Anyagszállítás, rakodás, szabadtéri tárolás esetén gondoskodni kell, hogy a mozgatott anyag levegőterhelést ne okozzon. Anyagszállítás során a porszennyezés megakadályozásáról gondoskodni kell.
- Az építést végző gépek és berendezések telephelyeit a nyomvonalhoz minél közelebb, a lakott területektől távol kell kijelölni, kerülve a főleges mozgásokat a környező úthálózaton.
- A diffúz légszennyezés csökkentése érdekében a kivitelezési munkálatok során törekedni kell a kiporzás megelőzésére, szükség szerint locsolással.
- A bontási és az építési munkálatokat úgy kell végezni, hogy a levegőterhelés megelőzhető, illetve a lehető legkisebb mértékű legyen.

Üzemelésre vonatkozó előírások:

- Levegőtisztaság-védelmi szempontból az üzemeltetési időszak alatt az alábbi helyeken kell monitoring vizsgálatokat végezni:
  - o Baté község nyomvonalhoz legközelebb eső épületnél
  - o Dombóvár-Szőlőhegy nyomvonalhoz legközelebb eső épületnél
  - o Kisvejte és Majos gyorsforgalmi úthoz legközelebbi lakóépületek környezetében
  - o Mosdós, Tabód, Szentgálszőlőhegy település gyorsforgalmi úthoz legközelebbi lakóépületek környezetében
- az út tengelyétől számított 50 méteren belüli terület rendszeres karbantartásáról gondoskodni kell, ott sem allergizáló, sem karantén gyom nem lehet.

A levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet 17. pont 29. § értelmében a tengelytől mért 50 m-es távolságon belül nem lehet és nem helyezhető el lakóépület, üdülőépület, oktatási, nevelési, egészségügyi, szociális és igazgatási épület.

A nyomvonal mentén nincs ezen a védelmi övezeten belül védendő épület. Csoma belterületének legközelebbi pontja 750 méter távolságra van a tervezett gyorsforgalmi úttól.

A gyorsforgalmi út tengelytől mért 50 m-es távolságában a szennyezőanyagok az elvégzett számítások szerint határérték alá csökkennek.

Levegőtisztaság-védelmi szempontból az üzemeltetési időszakra vonatkozóan védelmi intézkedésre nincs szükség.

### Vizek védelme:

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. tv. 18. § (1) bekezdése szerinti „a víz védelme kiterjed a felszíni és felszín alatti vizekre, azok készleteire, minőségére és mennyiségére, a felszíni vizek medrére és partjára, a víztartó képződményekre és azok fedőrétegeire, valamint a vízzel kapcsolatosan – jogszabályban vagy hatósági határozatban – kijelölt megkülönböztetett védelem alatt álló (védett) területekre.”

A felszín alatti, illetve felszíni vizek védelme szempontjából meghatározó jogszabályok:

- A felszíni vizek védelme szempontjából meghatározó jogszabály a felszíni vizek minősége védelmének szabályairól szóló 220/2004. (VII. 21.) Kormányrendelet.
- A felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII.21.) Kormányrendelet,
- A felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken lévő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII.25.) KvVM rendelet,
- Az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. Törvény (OTrT)
- 1995. évi LVII. törvény a vízgazdálkodásról
- 72/1996. (V. 22.) kormányrendelet a vízgazdálkodási hatósági jogkör gyakorlásáról
- 123/1997. (VII. 18.) kormányrendelet a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási létesítmények védelméről
- 147/2010. (IV. 29.) kormányrendelet a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó általános szabályokról

- 30/2008. (XII. 31.) KvVM rendelet a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó műszaki szabályokról

A Környezetvédelmi Hatástanulmány a vizek védelmével kapcsolatban az alábbiakat jegyzi meg:

Építés előtt elvégzendő általános feladatok a teljes gyorsforgalmi útszakaszra:

- A hidrogeológiai védőövezet „B” zónáján belül vízáróan burkolt csapadékvízgyűjtő- és elvezető rendszert kell kialakítani.
- Az építés megkezdése előtt szükséges az ívív bázis védőterületének egyeztetése.
- Minden vízi létesítmény más nyomvonalas létesítménnyel való keresztezéséhez szükséges a vízi létesítmény kezelőjének, annak hiányában tulajdonosának hozzájárulása.
- A magas természetes talajvíz megléte miatt figyelembe kell venni a csapadékvíz elvezetésénél a talajvizet is.
- Az építési munkálatok megkezdése előtt számba kell venni a meliorált területek tényleges helyzetét, a megépített műtárgyak állapotát.
- Csapadékvízgyűjtő és szikkasztó berendezések megfelelő kiépítése a nyomvonal azon szakaszán, amely ívív bázis védőterületet érint vízáróan burkolt csapadékvíz elvezetés szükséges.
- Az épített útpálya széleitől 15-15 m-es sávban növényzet telepítése szükséges
- Az útpálya szélétől 30 m-es sávban rendszeres monitoring vizsgálatok elvégzése javasolt a talaj felső 30 cm-ben
- A tervezett gyorsforgalmi út egészének környezetében vizsgálni kell, hogy a tervezett vízelvezetések hatása, valamint a téli időszakban a síkosság mentesítést szolgáló anyagok hatása nem eredményezi a földtani közeg és a felszín alatti víz határértékeket meghaladó szennyezettséget
- A tisztított víz szikkasztása, illetve időszakos vízfolyásba történő bevezetése esetén meg kell tervezni a felszín alatti vízre és a földtani közegre vonatkozó határértékek betartását ellenőrző monitoring rendszert.
- Az út környezetében már meglévő megfigelő kutakból rendszeres vízvizsgálat szükséges.

Építés hatása:

A felszín alatti víztesteket a gyorsforgalmi út építése alatti hatások csak abban az esetben érik, ha a talajvíz felszín közel van. Ebben az esetben a felszínre kerülő bármilyen szennyeződés a talajvízbe jut.

Építés idejére vonatkozó előírások:

- Mind az út építése, mind a kapcsolódó létesítmények építése során felhasználásra kerülő, valamint a keletkező veszélyes, illetve szennyezőanyagok tárolását, kezelését szolgáló létesítményeket a felszín alatti víz és a földtani közeg szennyeződését kizáró módon kell kialakítani

Üzemeltetésre vonatkozó előírások:

- Elsősorban az útpálya áról lemosott, és a haváriák alkalmával kiömlő szennyező anyagok veszélyeztethetik a felszín alatti vizeket. Védelmi intézkedés csak ott szükséges, ahol a szennyeződés mélyebbre szivárogva elérheti a vízadó réteget

Üzemelés hatása:

A levegőből kiülepedő por és egyéb szennyező anyagok a talajra jutva, onnan a lehulló és beszivárgó csapadék közvetítésével a talajvíz tárolóig is eljuthatnak. Az útpálya áról lefolyó vizek olajszennyeződése a rézsűk talajába bejutva a felszín alatti vizekbe kerülhet. Az út üzemeltetése során téli síkosság mentesítés szintén a talaj minőségi változását idézheti elő. Közvetlen hatása az útpadka és az árok környezetében érvényesül. A talajvizet beszivárgás útján szintén elérheti, ebben az esetben a talajvízmozgás következtében hatása nagyobb területre is kiterjedhet.

Az Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőség előírásai:

*„A tanulmányban a csapadékvizek elvezetésére javasolt völgyfenéki, illetve terepen való szétterítés a környező mezőgazdasági területeken az erózió és a belvíz kialakulásának lehetősége miatt talajvédelmi szempontból nem elfogadható. Javasolt a csapadékvíz elvezetésénél annak közvetlen befogadóba vezetése. Felhívom továbbá a figyelmet*

arra, hogy a csapadékeseményeket követően a környező területek vízelvezetését figyelmen kívül hagyó tervezés esetén lefolyó vizek az útszéli árkok, valamint út szerkezetét megbonthatják, helyenként iszapelőntés következhet be. Az út menti rézsűk erózióval és lejtős tömegmozgásokkal veszélyeztetettek, ezért a tervezésnél kellő figyelmet kell fordítani a rézsűk megkötésére. „ (Somogy Megyei Köormány hivatal Növény- és Talajvédelmi Igazgatóságának szakhatósági állásfoglalása)

Szennyvízelvezetés vonatkozásában a 91/271/EGK irányelv és a 25/2002 (II. 27.) Kormányrendelet alapján 2010. dec. 31-ig a 15.000 LEÉ feletti eddig még nem csatormázott 13 db település, - a dombóvári szennyvízelvezetési agglomerációhoz csatlakozó (Döbrököz, Szabadi, Attala, Kapospula, Csoma) és 9 db kaposvári agglomerációban tartozó település - szennyvíz elvezetését és tisztítását kell megoldani, valamint 2015. december 31-ig meg kell oldani a 2000 LEÉ-nél nagyobb települések (Pincehely, Irgeszemcse) szennyvízelvezetését és tisztítását.

Építés időszakára vonatkozó részletes előírások:

- A tározó-szikasztó árkok aljzatának minőségét a közlekedési létesítmény átadása előtt (alapállapot), majd azt követően évente egyszer az alábbi komponensekre kell megvizsgálni: Szikkasztóárkok talaja: TPH, ólom, cink.

Az üzemelés időszakára vonatkozó részletes előírások:

- Az autópálya létesítményeinek üzemeltetése nem okozhat a földtani közeg és a felszín alatti víz szennyezéssel szembeni védelméhez szükséges határértékekről és a szennyezések mérésről szóló 6/2009. (IV. 14.) Kv VM-EÜM-FVM együttes rendeletben meghatározott szennyezettség határértéknél kedvezőtlenebb állapotot.
- Az üzemeltetés során minden olyan jellegű üzemzavar esetében, rendkívüli esemény bekövetkeztekor, amely a földtani közegre veszély forrást jelent, a szennyezőanyagok környezetbe jutását meg kell akadályozni.

#### **Föld védelme:**

A környezet védelmének általános szabályairól szóló törvény 14. § (1) bekezdése szerint a „föld védelme kiterjed a föld felszínére és a felszín alatti rétegeire, a talajra, a kőzetekre és az ásványokra, ezek természetes és átmeneti formáira és folyamataira. (2) A föld védelme magában foglalja a talaj termőképessége, szerkezete, víz- és levegőháztartása, valamint élővilág védelmét is.”

2007. évi CXXIX. törvény rendelkezik a termőföld védelméről. A törvény szerint a termőtalaj védelméről gondoskodni kell. A termőtalajt az építkezést megelőzően a nyomvonalról eltávolítják.

A nyomvonal Csoma területén meghatározóan mezőgazdasági területfelhasználású területek mellett halad, kisebb részben vízgazdálkodási területet érint, így a gyorsforgalmi út kialakítása termőföld igénybevétele nélkül jár.

A Környezeti Hatástanulmány az alábbiakat fogalmazza meg a föld védelmével kapcsolatban

Építés idejére vonatkozó előírások:

- A termőtalaj védelméről szóló jogszabályok alapján a humuszban gazdag termőréteggel való gondos gazdálkodásra kell a figyelmet felhívni.
- Figyelemmel kell lenni a felszíni és felszín alatti vizek elvezetésére.
- Figyelni kell a lösz eredetű talajok átmozgatása utáni töltés anyagként való felhasználás veszélyeire.
- A felhasználásra kerülő, valamint a keletkező veszélyes, illetve szennyezőanyagok tárolását, kezelését szolgáló létesítményeket a felszín alatti víz és a földtani közeg szennyeződését kizáró módon kell kialakítani.

Üzemeltetésre vonatkozó előírások:

Üzemeltetés alatt a földtani-talajtani tényezőket közvetlen környezeti hatás nem éri.

A föld védelmére vonatkozóan az Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőség határozatában az alábbi előírások találhatóak:

„Mérések és eddigi tapasztalatok alapján az összes talajszennyeződés jelentős része az útpálya szélétől 30 méterig tartó sávban, a talaj felső 30-40 cm-es rétegében kiülepszik. Szennyezőanyagok további része a szikkasztók talajában halmozódik fel. A talajra vonatkozó hatásterület az útpálya szélétől mért 15-15 méteres sáv, ahol a talajszennyezés közvetlenül érezteti hatását.”

Az építés idejére vonatkozó előírások:

- Az építés során a területek igénybevétele a lehető legkisebb mértékűre kell korlátozni.
- A nyomvonal megközelítésére kizárólag a meglévő földutakat lehet használni, munkaterületként a kisajátított területek vehetők igénybe.

Az üzemelés időszakára vonatkozó előírások:

- Az autópálya létesítményeinek üzemeltetése nem okozhat a földtani közeg és a felszín alatti víz szennyezéssel szembeni védelméhez szükséges határértékekről és a szennyezések mérésről szóló 6/2009. (IV. 14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendeletben meghatározott szennyezettség határértéknél kedvezőtlenebb állapotot.
- Az üzemeltetés során minden olyan jellegű üzemzavar esetében, rendkívüli esemény bekövetkeztekor, amely a földtani közegre veszélyforrást jelent, a szennyezőanyagok környezetbe jutását meg kell akadályozni.

### Zaj és rezgésvédelem:

A zaj elleni védelem szempontjából betartandó jogszabályok:

- a környezeti zaj- és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X.29.) Kormányrendelet,
- a környezeti zaj-, és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII.3.) KvVM – EüM együttes rendelet.

A Kormányrendelet 9.§.(1) bekezdése szerint a „környezetbe zajt vagy rezgést kibocsátó létesítményeket úgy kell tervezni és megvalósítani, hogy a védendő területen, épületben és helyiségben a zaj- vagy rezgésterhelés feleljen meg a zaj- és rezgésterhelési követelményeknek.

Építés előtt elvégzendő feladatok:

- Az építkezésre az organizációs terv ismeretében környezetvédelmi tervet kell készíteni, a kedvezőtlen hatások minimális értéken tartása, ill. a határértékek betartása érdekében.

Építés idejére vonatkozó előírások:

- Az építési tervvel együtt zajvédelmi tervet kell készíteni

Üzemeltetésre vonatkozó előírások:

- A tervezett útkiépítés üzemeltetése során zajvédelmi szempontból az alábbi kritériumok megtartása szükséges a zajvédelmi határértékek folyamatos teljesüléséhez:
  - o az útkopórétegének folyamatos állagmegóvása,
  - o a gépjárművek előírt (tervezési) sebességének betartatása.

Az Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőség határozata az alábbi előírásokat tartalmazza:

Az építés időszakára vonatkozó részletes előírások:

- A szállítási útvonalakat úgy kell kijelölni, hogy a szállítás minél kisebb környezeti zavarást okozzon.
- Az anyagszállításra az építendő út nyomvonalát kell használni. Kerülni kell az éjszakai szállítást és építést.
- Az anyagbeszerzést lehetőleg a meglévő út, és az új út nyomvonalára által érintett települések vorzaskörzetében található anyag-nyerőhelyekből kell lebonyolítani.
- Az építést végző gépek és berendezések telephelyeit a nyomvonalhoz minél közelebb, a lakott területektől távol kell kijelölni, kerülni a főleges mozgásokat a környező úthálózaton.

Az üzemelés időszakára vonatkozó részletes előírások:

- Az ideiglenes forgalomba helyezést követően, a kialakult, szokásos gépjármű forgalom nagyság mellett (90-120 nap közötti intervallumon belül), a zajszintmérések alapján készült szakvéleményben kell bizonyítani, hogy a közlekedésből származó zajterhelés a zajtől védendő építmények homlokzatai előtt 2 m-re nem haladja meg a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet (a továbbiakban: 27/2008. együttes rendelet) 3. sz. mellékletében előírt zajterhelési határértéket. A szakvéleményt a mérést követően 30 napon belül be kell nyújtani az Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőség (a továbbiakban Főfelügyelőség) részére.

- Az ideiglenes forgalomba helyezést követően a zajszintmérést az alábbi monitorpontokon kell végezni:
  - o Baté település gyorsforgalmi úthoz legközelebbi lakóépületek környezetében
  - o Kisvejke és Majos gyorsforgalmi úthoz legközelebbi lakóépületek környezetében
  - o Mosdós, Tabód, Szentgálszőlőhegy település gyorsforgalmi úthoz legközelebbi lakóépületek környezetében.
- Amennyiben a zajszintmérések eredményei alapján a közvetett hatásterületen lévő utak közlekedéséből származó zaj meghaladja az útépités előtt mért megítélési A-hangnyomásszintet, akkor a szakvéleményben a zajcsökkentés érdekében tervezett intézkedéseket és azok várható eredményeit is ismertetni kell.

A nyomvonal Csoma megye területén meghatározóan mezőgazdasági területfelhasználású területek mellett halad, lakóterület 750 méteren túl található.

Az M9 gyorsforgalmi út mentén a zajterhelés a védendő épületek környezetében távlati állapotban nem haladja meg a megengedett zajterhelési határértékeket, ezért zajvédelmi intézkedés megtétele nem indokolt.

Rezgésvédelmi szempontból a közvetlen hatásterületi és megközelítő utak menti vizsgált területeken az út és az épületek közötti távolság alapján megállapítható, hogy a meglévő épületekben a rezgés súlyozott egyenértékű gyorsulása távlati állapotban továbbra sem haladja meg a határértéket.

### Hulladékgazdálkodás

A gyorsforgalmi út esetében hulladékok, illetve átmenetileg hulladékként kezelendő anyagok mind az építés, mind az üzemeltetés, mind az esetleges megszüntetés során keletkeznek. Azonban ezek tartós befolyással nem bírnak a környezetre, mivel az építőnek és az üzemeltetőnek szigorú előírások alapján gondoskodni kell nyilvántartásukról és elhelyezésükről is. A hulladékok keletkezésének hatása rövid idejű és egyszerre kis területre korlátozódik. A közvetett hatásterületen, megfelelő engedéllyel rendelkező lerakóra vagy átvételehelyre történő szállítást követően sem lehet jelentősebb hatással számolni.

A Környezeti Hatástanulmány az alábbiakat fogalmazza meg:

Az építés idejére vonatkozó előírások:

- Az anyaggyűjtő helyeken, a felvonulási területen, a munkaterületeken a keletkező hulladékok elkülönített gyűjtését biztosítani kell.
- A veszélyes hulladékokkal összefüggő tevékenységeket a veszélyes hulladékokról szóló 98/2001. (VI.15.) Kormányrendelet előírásai szerint kell megszervezni.
- A keletkező építési-bontási hulladékokat a legközelebbi feldolgozó üzembe kell szállítani hasznosítás céljából.
- Az építési területről történő levonulás során, a területen található valamennyi hulladékot össze kell gyűjteni és jellegétől függően ártalmatlanításra vagy hasznosításra átadni szükséges.
- A keletkezett hulladékok csak átmenetileg tárolhatók, elszállításukról gondoskodni kell.

Üzemeltetésre vonatkozó előírások:

- A keletkező nem veszélyes hulladékokat zárt tárolóban szükséges gyűjteni és kommunális hulladéklerakóra szállítani.
- A nem veszélyes hulladékok hasznosítható frakcióit célszerűen szelektíven gyűjteni és hasznosításra átadni.
- A zöldfelületek gondozása során keletkező zöldhulladékot a legközelebbi komposztáló telepre kell szállítani.
- A keletkező építési-bontási hulladékokat a legközelebbi feldolgozó üzembe kell szállítani hasznosítás céljából.
- Az üzemelés során keletkező veszélyes hulladékok a jogszabály előírásai szerint egymástól elkülönítve, környezetszennyezést kizáró módon szükséges összegyűjteni, azokról nyilvántartást vezetni, bejelentést tenni és további kezeléséről ill. ártalmatlanításáról gondoskodni kell.

Az Főfelügyelői határozata az alábbi előírásokat tartalmazza:

Építés időszaka vonatkozóan:

- A kivitelezés során keletkező hulladékokat elkülönítetten, a környezet veszélyeztetését kizáró módon kell gyűjteni.
- Veszélyes hulladékot a kommunális hulladék közé juttatni tilos. Az összegyűjtött veszélyes hulladékok gyűjtését a környezet szennyezését kizáró módon – a mérnökségi telepen kialakított üzemi gyűjtőhelyen – kell végezni, majd azokat a környezetvédelmi hatóság érvényes engedéllyel rendelkező szervezetnek át kell adni.

- A kommunális szilárd hulladékot zárt konténerben vagy megfelelő gyűjtőzsákban kell gyűjteni, és a hulladékra vonatkozó érvényes hulladékgazdálkodási engedéllyel rendelkező szakképzett cégnek átadni.
- Az építési-bontási hulladékok gyűjtéséről, megfelelő kezeléséről az építési és bontási hulladék kezelésének részletes szabályairól szóló 45/2004. (VII. 26.) BM-Kv VM együttes rendelet (továbbiakban: 45/2004. együttes rendelet) szerint kell gondoskodni.
- A munkálatok során kitermelt földet szennyezettsége esetén a hulladékjegyzékről szóló 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet (a továbbiakban: 72/2013. VM rendelet) alapján be kell sorolni és hulladékként kell kezelni.
- Tereprendezésre feltöltésre csak szennyezetlen, hulladéknak nem minősülő inert anyagot szabad alkalmazni.
- A hulladékok szállítását csak arra jogosult, hulladékszállítási engedéllyel rendelkező végezheti.
- Rendkívüli esemény bekövetkeztekor a szennyezőanyagok környezetbe jutását meg kell akadályozni. A munkagépek meghibásodása, üzemzavara esetén kifolyt üzemanyag, olaj felitatásáról haladéktalanul gondoskodni kell, a kitermelt szennyezett talajt, a szennyezett felitató anyagot veszélyes hulladékként kell kezelni. A tevékenység végzése során bekövetkező esetleges haváriát – a kárelhárítás egyidejű megkezdésével – az illetékes vízügyi hatóságnak – a területileg illetékes környezetvédelmi hatóság tájékoztatása mellett – késedelem nélkül be kell jelenteni.
- Az építési eljárás során keletkezett bármilyen hulladék nyílt téri elhelyezése tilos.

Az üzemelés időszaka rá vonatkozó előírások:

- A pályaszakaszon – beleértve a pihenőket – keletkező hulladékok folyamatos összegyűjtéséről és megfelelő kezeléséről gondoskodni kell.
- Az összegyűjtött veszélyes hulladékok gyűjtését a mérnökségi telepen kialakított üzemi gyűjtőhelyeken kell végezni, és azok érvényes környezetvédelmi hatósági engedéllyel rendelkező szervezetnek történő átadásáról gondoskodni kell.
- Baleset, rendkívüli esemény bekövetkeztekor a szennyezőanyagok környezetbejutását meg kell akadályozni. Az esetlegesen kifolyt üzemanyag, olaj felitatásáról haladéktalanul gondoskodni kell, a kitermelt szennyezett talaj, szennyezett felitató anyagot veszélyes hulladékként kell kezelni. A tevékenység végzése során bekövetkező esetleges haváriát – a kárelhárítás egyidejű megkezdésével – az illetékes vízügyi hatóságnak – a területileg illetékes környezetvédelmi hatóság tájékoztatása mellett – késedelem nélkül be kell jelenteni.

#### **Az élővilág védelme:**

Országos jelentőségű védett természeti területek a tervezett nyomvonal 500 m-es körzetében nem találhatóak. Élővilág védelmi szempontból a tervezett nyomvonal az ember által már erősen átalakított, degradált élőhelyeket érintenek, elsősorban nagyüzemi mezőgazdasági területeket, tájidegen fajokkal vagy azokkal elegyesen ültetett erdőterületeket. Ezt támasztja alá, hogy sem országos jelentőségű védett természeti területet, sem Natura 2000 védeltség alatt álló területet, sem Ramsari területet nem érint a nyomvonal. A természetvédelmi besorolású területek közül csak az alábbiakat érinti a nyomvonal:

- o NÖH ökológiai folyosó területei.

Természetközeli élőhelyek elsősorban a nagyobb vízfolyások mentén még előforduló nedves réteken, kaszálókon, puhafás ligeterdőkben találhatóak meg. A völgyekben mesterségesen felduzzasztott nagy kiterjedésű tavak melletti vizes élőhelyek is hordoznak élővilágvédelmi szempontból értékeket. Ezen területek madárvilága és kételtűállománya érdemel említést, valamint a nagyobb vízfolyásokban és tavakban előforduló vidra előfordulása emeli a vizes élőhelyek értékét.

A nyomvonal élővilágvédelmi vizsgálata alapján kijelenthető, hogy Csoma közigazgatási területén természetközeli élőhelyet nem érint.

A Főfelügyelőség határozata az alábbi előírásokat tartalmazza:

Az építés időszaka rá vonatkozóan:

- Az építési tevékenység előtt a fás szárú növény letermelését, irtását fészkelési időszakon kívül, folyó év augusztus 1-től március 1-ig lehet végezni. Amennyiben ezt az építési ütemezés különlegesen indokolt esetben nem teszi lehetővé, a fakivágás, cserjeirtás előtt a területileg illetékes nemzeti park igazgatósággal kell egyeztetni a fészkelő madárfajok védelme érdekében.

- Az építéssel bolygatott, roncsolt területeket rehabilitálni kell tereprendezéssel, termőréteg ráhordásával és növénytelepítéssel.
- A tervezett nyomvonal hatásterületén lévő vízes élőhelyen és belvizeken a kétéltűek védelme érdekében március 1 – május 15. között nem lehet földmunkát végezni. A kubikgödöröket a szaporodási időszak előtt föl kell számolni, vagy csapadékos-áradásos időszak esetén a gödörökben lévő lárvákat és kifejlett egyedeket természetvédelmi szakember bevonásával biztonságos helyre kell telepíteni.

Előírások az üzemelés időszakára vonatkozóan:

- Az élővilág-védelmi műszaki létesítményeket rendszeresen ellenőrizni szükséges, karbantartásukról folyamatosan gondoskodni kell működésük biztosítása érdekében.
- Az invazív fajok terjedésének megakadályozása érdekében, a gyalogakácot, zöldbuhart, magas aranyvesszőt mechanikusan el kell távolítani a regenerálódó felületekről. A gyorsforgalmi út mezsgyéjét, a töltések és beágások részűjét az invazív fajok terjedésének megakadályozása érdekében legalább évente kétszer kaszálni szükséges, a nem kívánt gyomosodás és az invazív fajok terjedésének megakadályozása érdekében a bolygatott gyepes területek kaszálásáról három éven keresztül legalább évi két alkalommal gondoskodni kell.
- A botanikai szempontból érzékeny élőhelyeken a kisajátítási határtól számított 100 méteres sávban a botanikai monitoring vizsgálat szükséges a márciusi, áprilisi, májusi és június eleji időszakban. A botanikai monitoring vizsgálatokat havonta egyszer kell elvégezni és az adott időjárási viszonyok figyelembevételével kell tervezni. Élővilág védelmi szempontból monitoring vizsgálatot kell végezni, különösen az ökológiai átjárókra vonatkozóan a célfajok figyelembevételével az út forgalomba helyezésétől számított 3 éven keresztül. A vizsgálat módszerét és eredményeit magába foglaló jelentést minden év december 31.-ig meg kell küldeni a Főfelügyelőiség, valamint az illetékes nemzeti park igazgatóság részére.

#### **Az épített környezet védelme:**

A tervezett nyomvonal külterületen halad, települési környezetet nem zavar. A nyomvonal 100-100 m-es térségén belül műemléki oltalom, vagy helyi védettség alatt álló építészeti és művi érték, továbbá világörökségi, világörökség várományos terület nem található. Emlékhelet, történeti kertet, történeti tájat a nyomvonal nem érint és 100-100 méteres térségében sem található.

### **3.6. KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLAT ÉS JAVASLAT**

A Város és Ház Bt megbízásából 5 településre készül Közlekedési vizsgálat és javaslat: Mosdós, Nagyberki, Szabadi, Csoma, és Kercseliget településre.

A módosítás célja az M9 gyorsforgalmi út Kaposvár és Bonyhád közötti szakaszára, valamint a kapcsolódó úthálózatra és egyéb létesítményekre elkészült komplett engedélyezési tervek beépítése. A gyorsforgalmi út megvalósítása 2030-ig várható.

A nyomvonal a gyorsforgalmi út részeként megépült Kaposvár elkerülőút (61sz. főút) nyugati végpontjánál, a 151+000 km szelvénytől indul. A távlati kiépítési követelményeknek megfelelően a vízszintes vonalvezetésnél figyelembe vett tervezési sebesség  $v_t=130$  km/h, míg magassági értelemben – a terepi adottságokat figyelembe véve – minimum  $v_t=110$  km/h volt. A jelen kiépítést 2x2 sávós autópályaként, K.II.A. tervezési osztálynak megfelelő paraméterekkel kellett tervezni.

Az engedélyezési tervek dokumentáció szakaszokra bontva készült. A Somogy megyét érintő két szakasz az:

- I. 151+000 – 162+500 km közötti szakasz (tervező TURA-TERV Kft.), és a
- II. 162+500 – 168+800 km közötti szakasz (tervező Roden Mérnöki Iroda Kft.).

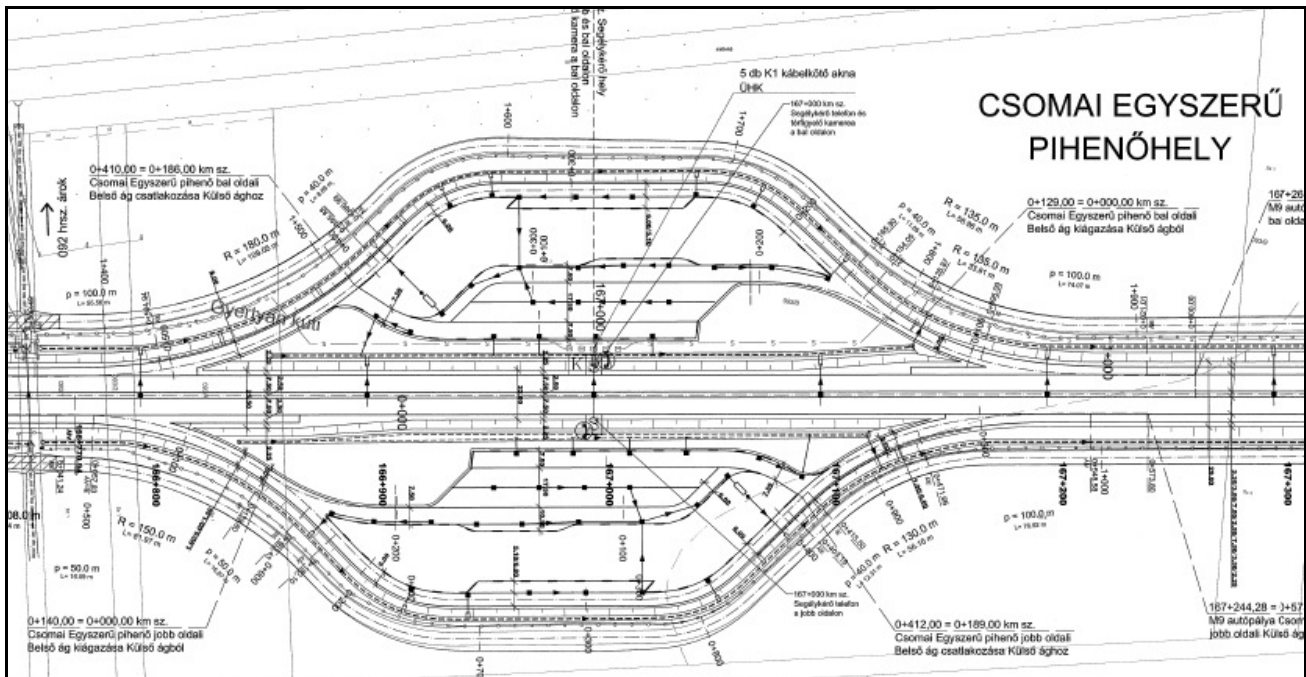
Közigazgatási határok szerint (településrendezési szempontból) szakaszolva az I. szakasz vége és a II. szakasz összesen öt település közigazgatási területét érinti az alábbiak szerint (a szelvények közelítő értékek):

Érintett települések listája		
Település neve	Közigazgatási határ	
	Eleje	Vége
Mosdós (I. vége, II. eleje)	160+072	162+820
Nagyberki	162+820	164+256
Szabadi	164+256	165+631
Csoma	165+631	167+530
Kercseliget	167+530	168+789

Az I. szakasz vége egy átmeneti ív utáni egyenessel érkezik Mosdósra. A II. szakasz a 162+500 km szelvénytől egy  $R=1800$  m sugarú bal ívben indul. A kezdeti szakaszon a nyomvonal szántó területen vezet. A 163+013 km szelvényben meglévő csatornát keresztez, amely környezetében erdő területen halad keresztül. A 163+300 km szelvényben keresztezi a 6512j. utat, amelyen a Nagyberki csomópont található. Az autót a II. tervezési szakaszon ezzel az egy különbszintű csomóponttal biztosítja a kapcsolatot a közúthálózattal. A csomópontban az alárendelt út nyomvonalra korrekcióra kerül. A csomópontot követően a nyomvonal egyenesen halad szántó területeken keresztül. A 162+243 km szelvényben keresztezi a meglévő Hársasberki csatornát, de a meglévő csatorna kiváltásra kerül (a módosított vonalvezetésű Kapos folyóhoz csatlakoztatják), és a korrigált csatornaág az autót nem keresztezi. Mivel a tervezett autótí nyomvonal és a Kapos meglévő medre nagyon lapos szögben keresztezte egymást, szükségessé vált a folyó korrekciója egy hosszabb szakaszon. A módosított vonalvezetésű Kapos folyót a 164+410 km szelvényben keresztezi az autót. A Kapos folyó keresztezése után a nyomvonal előbb egyenesen halad, majd egy  $R=5500$  m sugarú jobb ívvel keleti irányba fordul, azután ismét egyenessel folytatódik a tervezési szakasz végéig. Ezen a szakaszon szántó és rét besorolású területeken halad keresztül, a szakaszon több csatorna is található, amelyek a pálya alatt átvzetésre kerülnek. Az autót a 161+606 km szelvényben (Mosdós), a 165+429 km szelvényben (Szabadiban), és a 166+412 km szelvényben (Csomán) egy-egy önkormányzati út keresztezi, amelyek különbszintben kerülnek átvzetésre, az autót felett. A meglévő utak nyomvonalai a keresztezésben korrekcióra kerül.

A 167+000 km szelvényben található a **Csoma**i egyszerű pihenőhely, amely az autót mellett szimmetrikusan kerül elhelyezésre, mindkét oldalon. A pihenőben a személy és teherparkoló helyek egymástól elválasztva kerülnek kialakításra. A személygépkocsi parkolók a külső körüljáró útról, míg a tehergépkocsi parkolóhelyek a belső utakról kerülnek kiszolgálásra. A pihenőhelyen oldalanként 20 személy parkolóhely kerül kialakításra, amelyek közül 2 db mozgáskorlátozottak részére kerül kiépítésre. A tehergépkocsi részére 18 db parkolóhely kerül kialakításra. A pihenőhelyen létesülő WC épület, és a pihenést szolgáló padok a személy és tehergépkocsi parkolóhelyek közötti területen helyezkednek el, ezek gyalogos kiszolgálását a parkoló bevezető utak mellett kialakított 2,0 m széles járdák biztosítják.





A 167+915 km szelvényben egy vadátjáró épül ki az autótűt feletti átvzetéssel, a 160+428, 161+105, 161+823 km szelvényekben ökológiai átjárók létesülnek (az autótűt alatt). A gyorsforgalmi út mentén mindkét oldalon vadvédő kerítés épül. A II. szakasz végén a 168+746 km szelvényben keresztezi a nyomvonal a Kercseligeti patak korrekcióját egy műtárggyal. A szakasz a 168+800 km szelvényben Somogy és Baranya megye határán csatlakozik a követő szakasz nyomvonalához. Az autótűt nyomvonala végig töltésben halad. A környezet édelmi engedély szerint zajvédő fal létesítésére nincs szükség.

Az M9 melletti területek megközelíthetőségének biztosítására további párhuzamos földutak létesítése is szükséges. Csoma közigazgatási területén az alábbi párhuzamos földutak kapcsolódnak az autótűt építéséhez:

- Párhuzamos földút a gyorsforgalmi út bal oldalán (északi oldal) a 165+400-168+990 km szelvények között
- Párhuzamos földút a gyorsforgalmi út jobb oldalán (déli oldal) a 166+400-168+100 km szelvények között

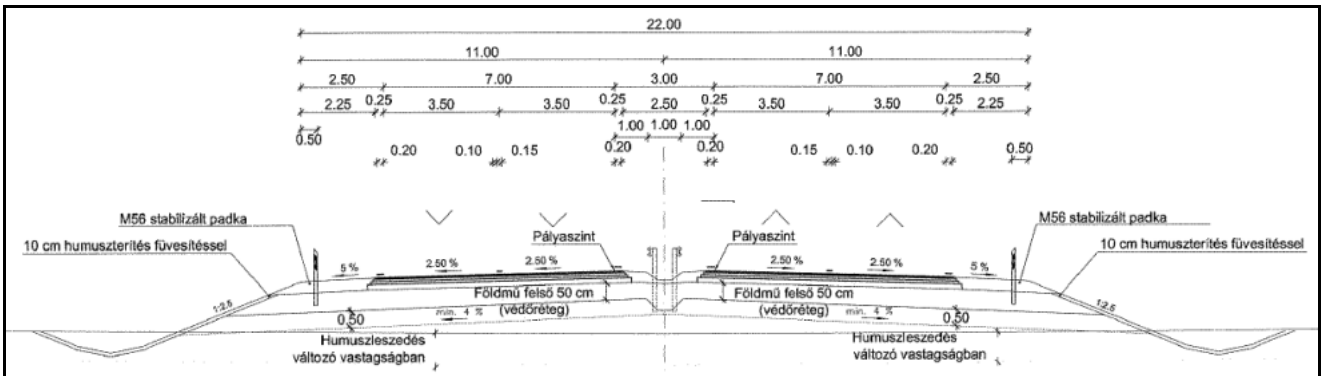
**Csoma** hatályos településrendezési eszközei tartalmazzák az M9 gyorsforgalmi út nyomvonalát. A tervezett nyomvonal ezekben a Kapos csatorna és a Bp.-Gyékes vasút vonal közötti külterületen halad át a közigazgatási területen. A szabályozási szélesség 60m, a gyorsforgalmi útnak nincs csomópontja az érintett szakaszon, egy jelentősebb helyi közutat keresztez, a 090hrs. utat (a hatályos tervek nem jelölik, hogy milyen módon). A helyi út a településközpontot (a 61sz. főutat) és a Mihály hegyet köti össze, a vasút vonalon szintbeli átjárója van. Az érintett területsávban az M9-en kívül egy fontosabb tervezett közlekedési elem szerepel, egy helyi kerékpárút, aminek a nyomvonala a Kapos csatorna északi oldalán vezet.

A módosítás az engedélyezési terveknek megfelelő vonalvezetéssel, és területigénnyel tartalmazza az autótűt. Az útnyomvonal ennek megfelelően átkerült a Kapos déli oldalára. Az autótűtnak továbbra sincs csomópontja a településen. Ugyanazt a helyi közutat keresztezi, amit a hatályos tervben is, viszont a keresztezés értelemszerűen délebbre helyeződik. A módosítás konkrétizálja, hogy a helyi út a keresztezésben felüljárón halad, a felüljárón és a csatlakozó útszakaszokon korrigált vonalvezetéssel. Az út a korrigált szakaszon új híddal keresztezi a Kapos, miközben a régi, védett kőhid gyalogoshídként megmarad. Az autótűt északi és déli oldalán is földút kiváltások történnek, a földterületek megközelíthetősége érdekében. Csoma területén az autótűton egyszerű pihenőhely is létesül, amit szerkezeti és szabályozási szinten is tartalmaz a módosítás. A közterület-szabályozás az adatszolgáltatásként kapott kisajátítási határokat figyelembe véve módosul.

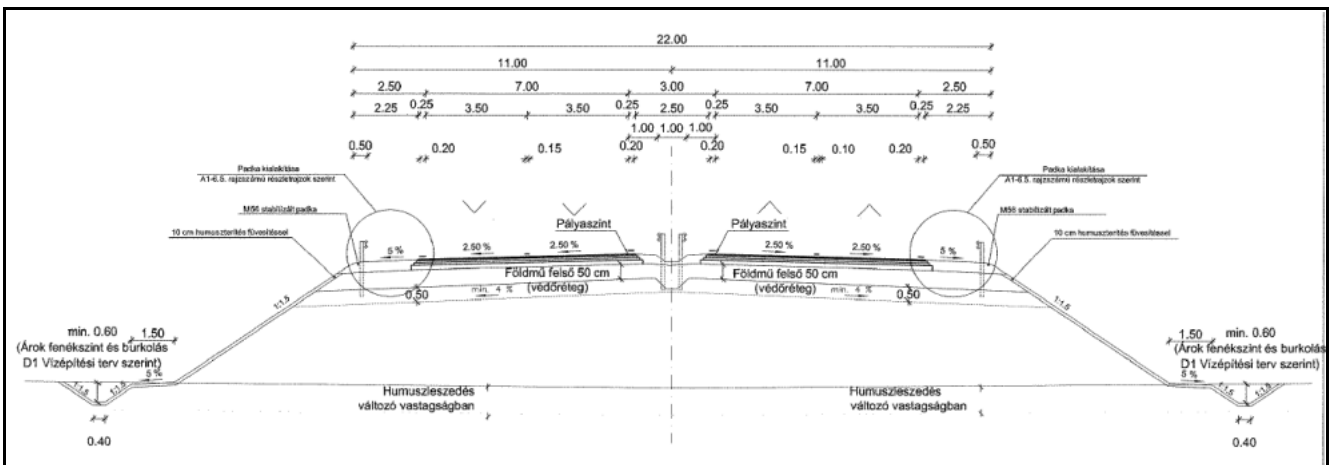
A hatályos terv szerinti közúthálózat ezen kívül nem változik, a hatályos közösségi közlekedési, parkolási/rakodási, gyalogos/kerékpáros javaslat nem módosul. Nem változik a hatályos terv szerinti, a Kapos északi oldalán haladó kerékpárút nyomvonala sem. A hatályos HÉSZ közlekedési előírásainak csak egészen kis pontosítására van szükség.

**Mintakeresztmetszvények**

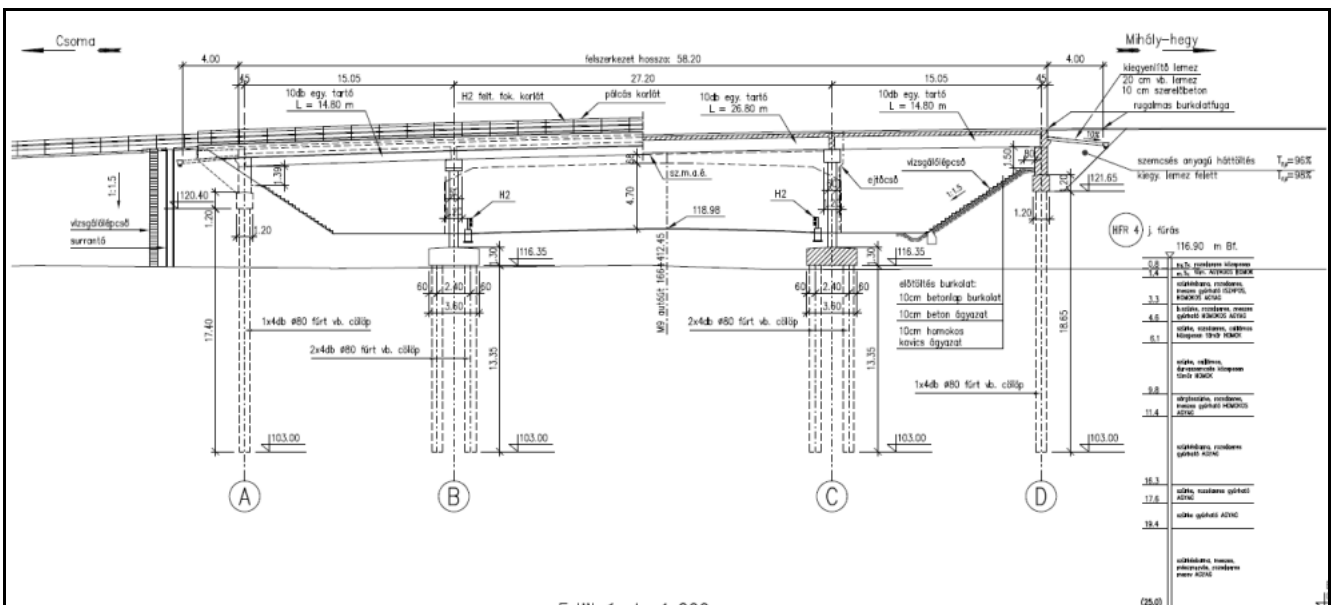
(Roden-Uv aterv Konzorcium Engedélyezési Terv e)



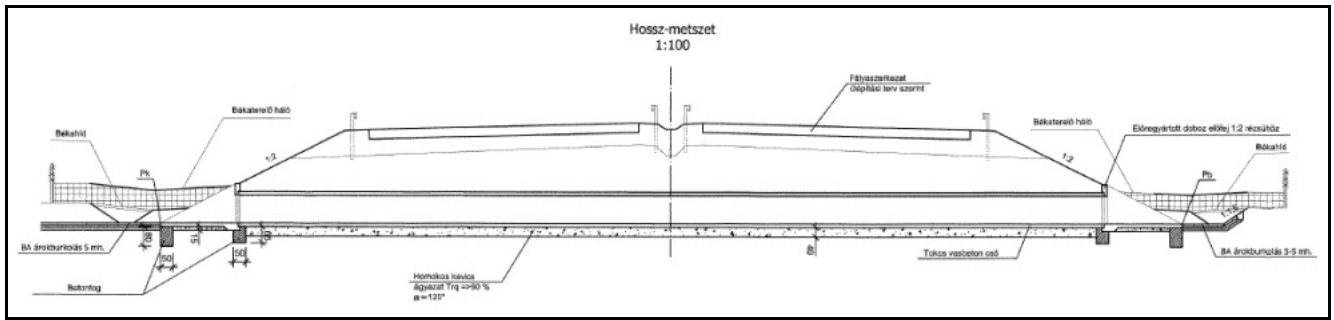
M9 gyorsforgalmi út egyenesben és  $R \geq 5500$  m sugarú ívben; 2x2 sáv esetén, töltésben ( $h < 3$ m).



M9 gyorsforgalmi út egyenesben és  $R \geq 5500$  m sugarú ívben; 2x2 sáv esetén, töltésben ( $6(8)m > h > 3$ m)



Aluljáró, helyi út (Szőlőhegyi út) alatt 166+412 km szelvényénél



Ökológiai átjáró mintarajza

### 3.7. KÖZMŰVESÍTÉSI ÉS HÍRKÖZLÉSI JAVASLAT

Jelen tervezési feladat **Csoma** község településrendezési tervének azon módosításaira irányul, melyek az M9 gyorsforgalmi út közigazgatási területen történő átvételéhez (annak engedélyezéséhez) szükségesek.

Az M9 engedélyezési bírálati tervanyaga (2015., tervező: Roden Kft. és társai) rendelkezésünkre állt.

Csoma település Kaposvártól 23 km-re, Dombóvártól 7 km-re helyezkedik el, a 61 sz. mentén, lélekszáma kb. 270 fő.

A település a Kapos – völgyben helyezkedik el, a Kapos közel nyugat-keleti irányban vezet a település belterületétől délre, 400-800 m-re. A települést határolva vezet a MÁV vonal, illetve északabbra a falut átszeli a 61 sz. közút. A Kapos településhez képest vett túlsó (déli) oldalán lakóterületek, működő gazdasági területek nem helyezkednek el, csupán a településhez tartozó és gazdasági jelentőséggel bíró mezőgazdasági és erdős területek.

A térségben a Kapos mindkét oldala a víznyelés felé enyhén lejtő terület, jellemzően szántó, rét használattal, melyeken a folyóhoz vezető víznyelések, árkok vezetnek, a szükséges vízi műtárgyakkal. Természetesen a Kaposhoz kötődnek a település(ek) vízi közművei, illetve a vízrendezés, vízvezetés is.

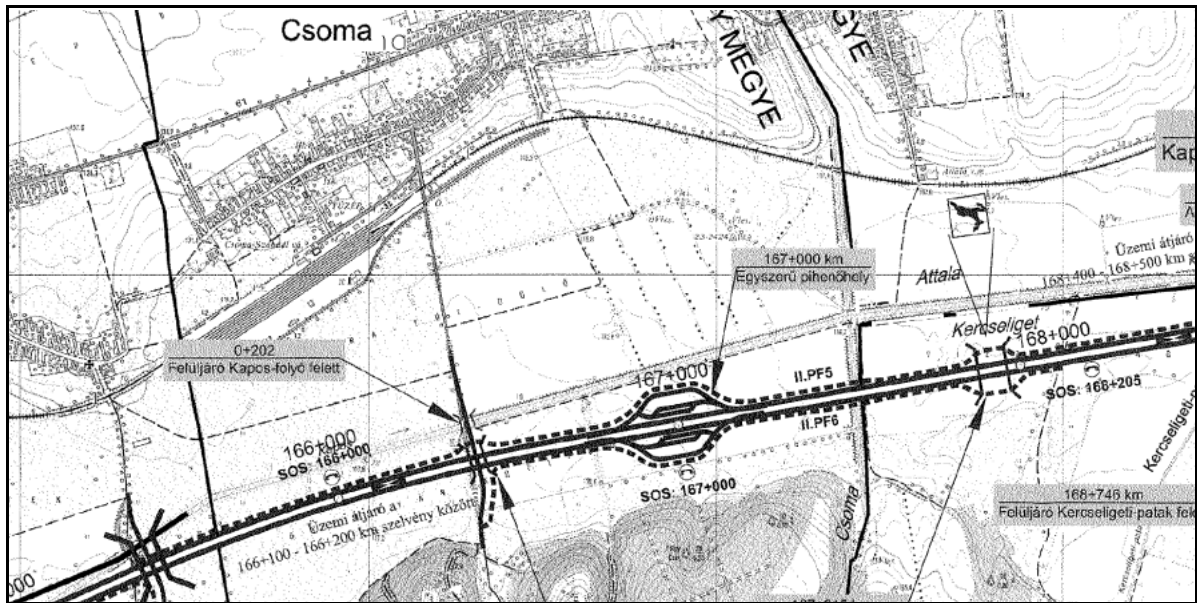
A hatályos településrendezési terven jelölt M9 nyomvonal a vasút és a Kapos között vezet, a folyóhoz kissé közelebb. Ez a nyomvonal még hálózati szintű megyei tervről került átételre.

Az engedélyezési terv szinten kidolgozott gyorsforgalmú útszakasz terv szerint a Kaposról délre kerül kialakításra az M9, mivel Nagyberki és Szabadó területén a folyó keresztezésre kerül.

Közigazgatási terület szelvényei: kb. **165+610 – 167+530 km** sz. között.

A Szőlőhegyre vezető út a beruházás során felüljáróval átvételre kerül (166+412), továbbá pihenő készül a 167+000 km sz.-ben, utóbbinak semmilyen külső közlekedési és közműkapcsolata nincs.

Közműátvételek és korrekciók nem tervezettek, mivel közművezetékek jelenleg sem keresztezi a nyomvonalat a közigazgatási területen.



Kivonat az engedélyezési bírálati tervből

A közigazgatási területen vízvezető csatornák korrekciója is történik: 077 hrsz. árok a 165+620 km sz.-ben, a 088 hrsz.-ú árok a 166+100 km sz.-ben, a 092 hrsz.-ú árok a 166+750 km sz.-ben, továbbá a 094 hrsz.-ú árok a 167+510 km sz.-ben. Mindezek a közlekedési területen belül helyezkednek el, külső igényük nincs, a terület szabályozása megfelelő.

### Hírközlés

Segélykérő hely tervezett a 166+000 km sz.-ben, továbbá a 167+000 km sz.-ben. Az autópálya tervezett szabályozási területén belül a pálya mellett üzemi hírközlési kábelek kerülnek elhelyezésre melyek a segélytelefonok, a kamerák, a változó jelzésekű táblák stb. adatátvitelét és megtáplálását szolgálják. Ez a belső hálózat külső rendszerekkel a szabályozási területen belül nincs vezeték összeköttetésen, elkülönült üzemi hálózatként, zavaró hatás nélkül fog működni. A szabályozási területen kívül nincs semmilyen terület igényük.

A tervezett autópálya térségében jelenleg hírközlési antennatorony nincs elhelyezve, illetve nincs olyan hírközlési magaspont, vagy épület/építmény, amelynek a környezettől jelentősen kiemelkedő magasságú hírközlési antenna elhelyezését kínálná. T-Mobil torony áll a kercseligeti közút mellett a Kata-hegyen. A térerő minden szolgáltatóhoz jó, ezt az autópálya beruházás sem fogja rontani.

A település belterületén kiépített, a Magyar Telekom NYRt. által üzemeltetett analóg telefonhálózatot működik, az ISDN hálózat is rendelkezésre áll, részben földkábeles, részben légekábeles kialakítással nagyelosztóból. A tervezett autópálya térségében kábeles hírközlési vezeték nincs.

Hírközlési létesítmények, vezetékek elhelyezésére vonatkozóan a HÉSZ módosítása és módosított településrendezési terv semmiféle szigorítást nem tartalmaz, a vonatkozó hatályos jogszabályok betartandók.

### 3.8. TERVEZŐI NYILATKOZAT

Csoma község Településrendezési eszközeinek módosítása az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (Étv.) alapján és a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI.8.) Kormányrendelet 45.§ (2) bekezdése szerint, az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Kormányrendelet (OTÉK) 2012. augusztus 6-án hatályos településrendezési tartalmi követelményeinek és jelmagyarázatának figyelembevételével készült.

A tervmódosítás összhangban van vonatkozó törvényekkel, rendeletekkel.

Budapest, 2015. 09.18.



Bárdosi Andrea  
Vezető településrendező tervező  
TT/1 01-4073