CSOMA KÖZSÉG

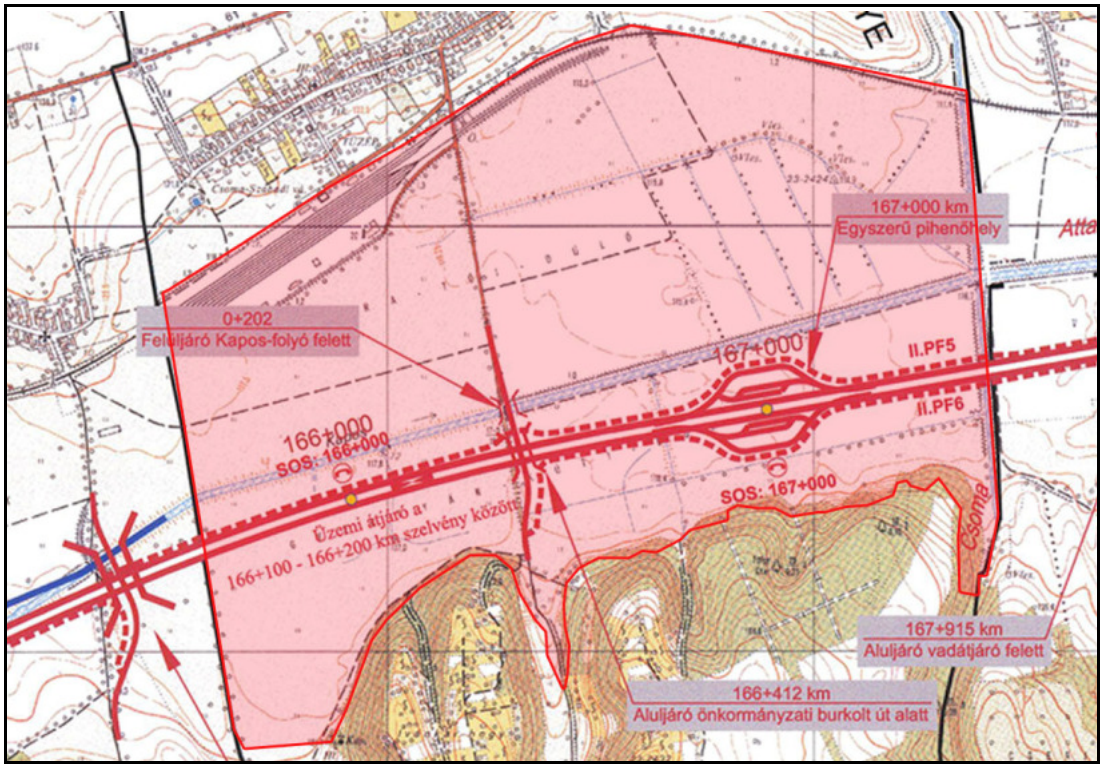
TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVÉNEK „M3/2015-OTÉK” MÓDOSÍTÁSA

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

Végső szakmai véleményezési tervdokumentáció

A 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet 42. § szerinti tárgyalásos eljáráshoz

Partnerségi tervdokumentáció



Budapest, 2015. szeptember

CSOMA KÖZSÉG

TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVÉNEK „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

Végső szakmai véleményezési tervdokumentáció

A 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet 42. § szerinti tárgyalásos eljáráshoz

Partnerségi 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

Városrendezés :	Bárdosi Andrea Bárdosi György	Város és Ház Bt. Város és Ház Bt.
Tájrendezés, zöldfelület, környezetvédelem:	Lázár Tibor TK1 01-5041/12	Környezetterv Kft.
Közlekedés:	Heckenast Judit KÖ-T, TRk-T 01-5295	Heckenast & Heckenast Bt
Közművek:	Nagy Szabolcs	Pannonia Tervstúdió Bt
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. szeptember

TARTALOMJEGYZÉK

BEVEZETÉS

I. ELŐZMÉNYEK

1.1 Fejlesztési szándékok
1.2 Tervi előzmények
1.2.1 Csoma Településszerkezeti Terve
1.2.2 Csoma Szabályozási Terve

II. JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK
A településszerkezeti terv módosítása (határozattervezet)
A Helyi Építési Szabályzat módosítása (rendelettervezet)
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
Képviselő-testületi határozat

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 hatályos helyi építési szabályrendeletét (HÉSZ) a **Képviselőtestület 7/2006. (IV.19.) számú rendelet**ével hagyta jóvá. A külterületi Szabályozási Terv módosítására került sor 2010-ben, melyet a 9/2010. (XI.6.) sz. Kt. rendelettel hagytak jóvá.

Csoma Önkormányzat képviselő testülete a 68/2015. (VII. 21.) számú önkormányzati határozat alapján támogatja a NIF Zrt. mint építtető közreműködésével megvalósuló ***az „M9 gyorsforgalmú út Kaposvár-Szekszárd közötti szakasz környezeti hatástanulmány készítése, környezetvédelmi engedély megszerzése, és M9 Kaposvár-Bonyhád szakasz autóúti 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 terveinek megfelelő beillesztés érdekében.

A Településrendezési eszközök módosításának véleményezési eljárása a 314/2012. (XI.8.) Korm. Rendelet VI. fejezet eljárási szabályai szerint, ún. tárgyalásos eljárással történik, tekintettel arra, hogy a 345/2015. (XII.6.) Korm. 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 üggyé 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 közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény 1. számú mellékletében felsorolt projekteket". A törvény 1. számú mellékletében az „M9 autóút M86-53. sz. főút (új út építése, kapacitásbővítés)" címmel szerepel. „

A NIF Zrt. az autóút engedélyezési terveinek készítésével a RODEN-UVATERV Konzorciumot bízta meg. Az út engedélyezésének feltétele, hogy tervezett nyomvonala megfeleljen az érintett települések rendezési terveinek, törvényben rögzített keretek között összhangban legyen az országos és megyei területrendezési tervekkel. A beruházás megalapozása érdekében környezetvédelmi hatástanulmány készült, melyre az **Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőség** 2015. január 19.-én OKTF-KP/605-1/2015 ügyiratszámon (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 környezetvédelmi engedély rendelkezésre áll, ezért az Önkormányzat Képviselő-testülete a **68/2015. (VII.21.) számú önkormányzati határozat**tal 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** jelen eljárásban zajlik, az önkormányzat **68/2015. (VII.21.) számú önkormányzati határozat**tal megalkotott partnerségi egyeztetés szabályai szerint.

A módosítás célja:

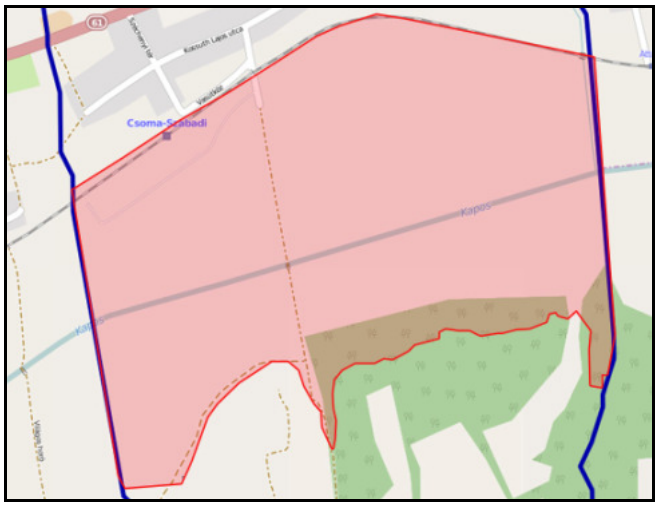
Az M9 gyorsforgalmi út Kaposvár – Bonyhád közötti szakaszának megvalósítása Csoma területén. A módosítás célja az elkészült és engedélyezés alatt álló engedélyezési és kiviteli terveknek megfelelő nyomvonal és egyéb közlekedési létesítmények átvezetése a hatályos településrendezési eszközökön ill. e 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-, Baranya- és Tolna megyén halad keresztül, két megyeszékhely között teremtve 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)

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 építtető 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 e tervezési szerződés finanszírozása is az „M9 gyorsforgalmivá fejleszthető út Dombóvár dél-Bonyhád kelet szakasz terveztetési 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 építtető 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 tévő módon tartalmazza az M9 gyorsforgalmi út és a csatlakozó tervezett úthálózat adatait: (tengelyvonalát, igényelt közterület szélességét, minta keresztszelvényét) 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.

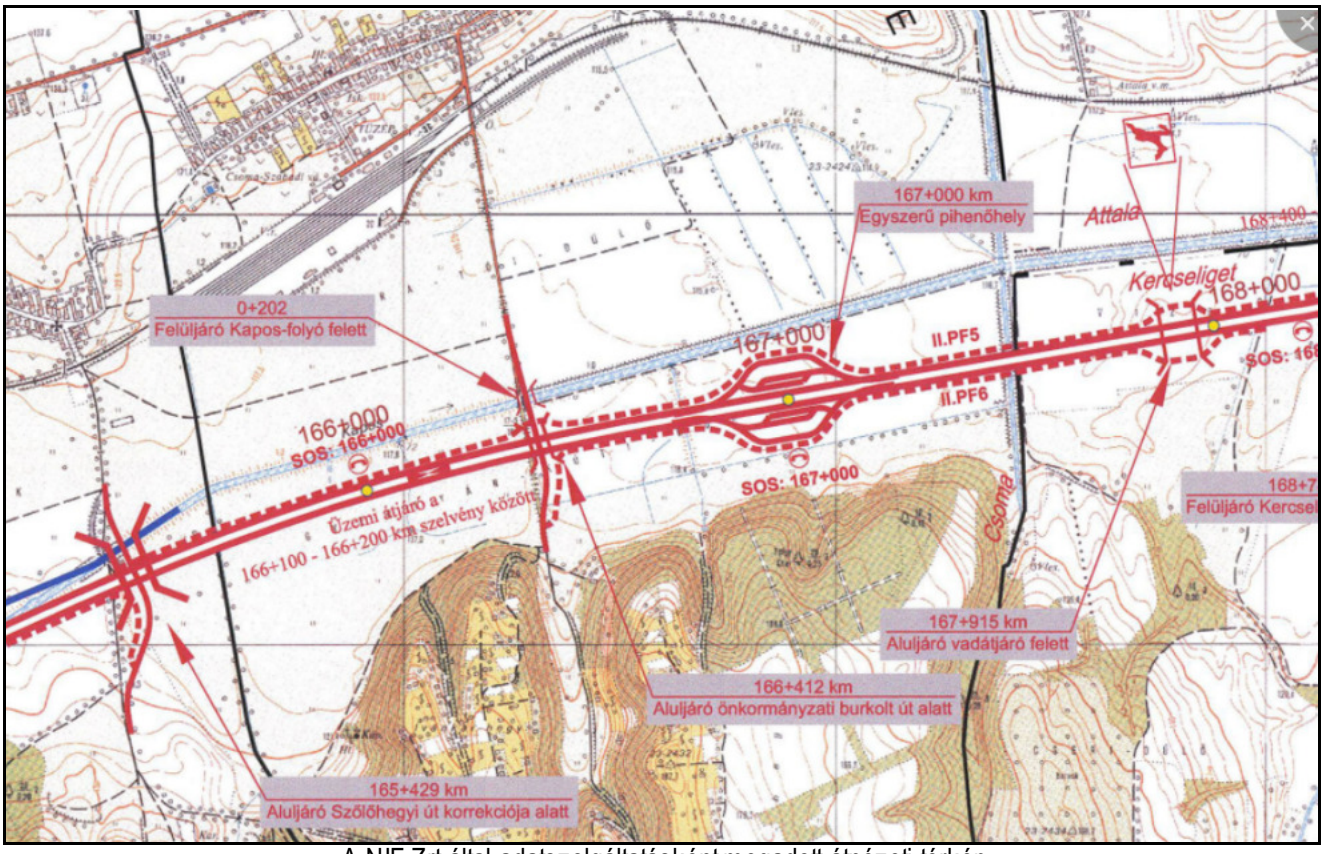
A fenti adatokon kívül az Önkormányzat az alábbi adatszolgáltatást kérte meg az illetékes államigazgatási szervektől:

A Területrendezési tervekkel összefüggő adatszolgáltatás a 282/2009. (XII.11.) Korm. rendelet szerint:
- magterület,
- ökológiai folyosó,
- puffer terület,
- tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület
- kiváló termőhelyi adottságú erdőterület
- erdőtelepítésre javasolt terület
- országos vízminőség-védelmi terület
- ásványi nyersanyagvagyon területe
- 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 alapján, azok figyelembevételével készült a jelen településrendezési terv módosítás.

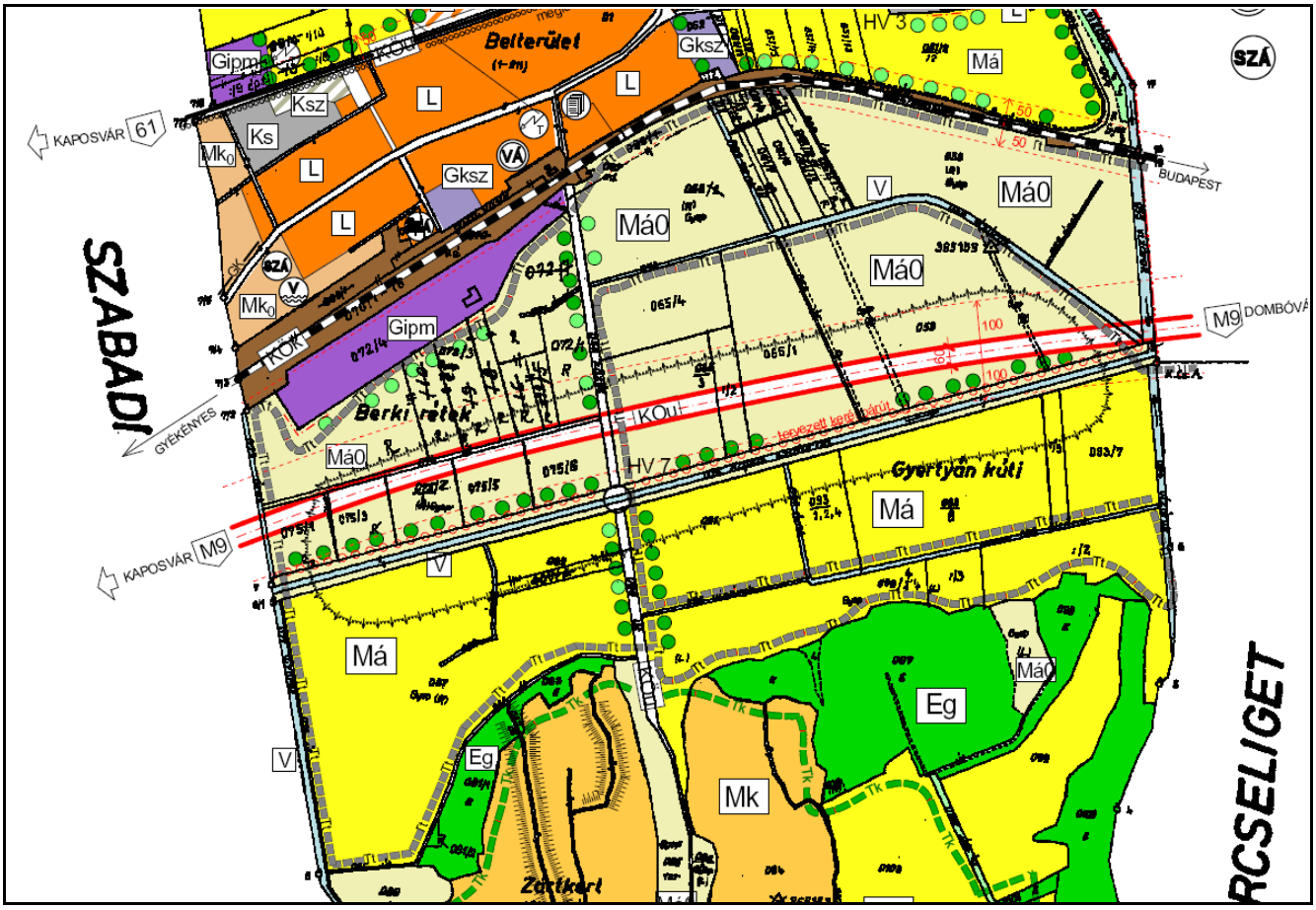


A NIF Zrt által adatszolgáltatásként megadott átnézeti térkép

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 autóút II. szakaszának egykori tervezett nyomvonala jellemzően külterület, MÁ0 övezeti besorolású, általános mezőgazdasági területet érint.
Az akkori tervezett út keresztezi a 166+412 km szelvénynél lévő önkormányzati burkolt utat, ahol aluljáró kerül kialakításra.
A tervezett M9 gyorsforgalmi út bővíti a térszerkezeti kapcsolatokat, mely az országos hálózat egyik leglényegesebb eleme. A megye szempontjából ez a nyomvonal — mely kelet-nyugati irányban súlyvonalában metszi majd a megyét és Csomát is — lényeges kapcsolatokat teremt meg gyors elérhetőséggel. Az M9 Sopron–Szombathely–Zalaegerszeg–Nagykanizsa–Kaposvár–Dombóvár–Szekszárd–Szeged irányú vonala mind a nyugati, északnyugati, mind a keleti, az alföldi összeköttetéseket tudja biztosítani.



Hatályos Településszerkezeti terv részlet

1.2.1. Csoma Szabályozási Terve, Helyi Építési Szabályzata

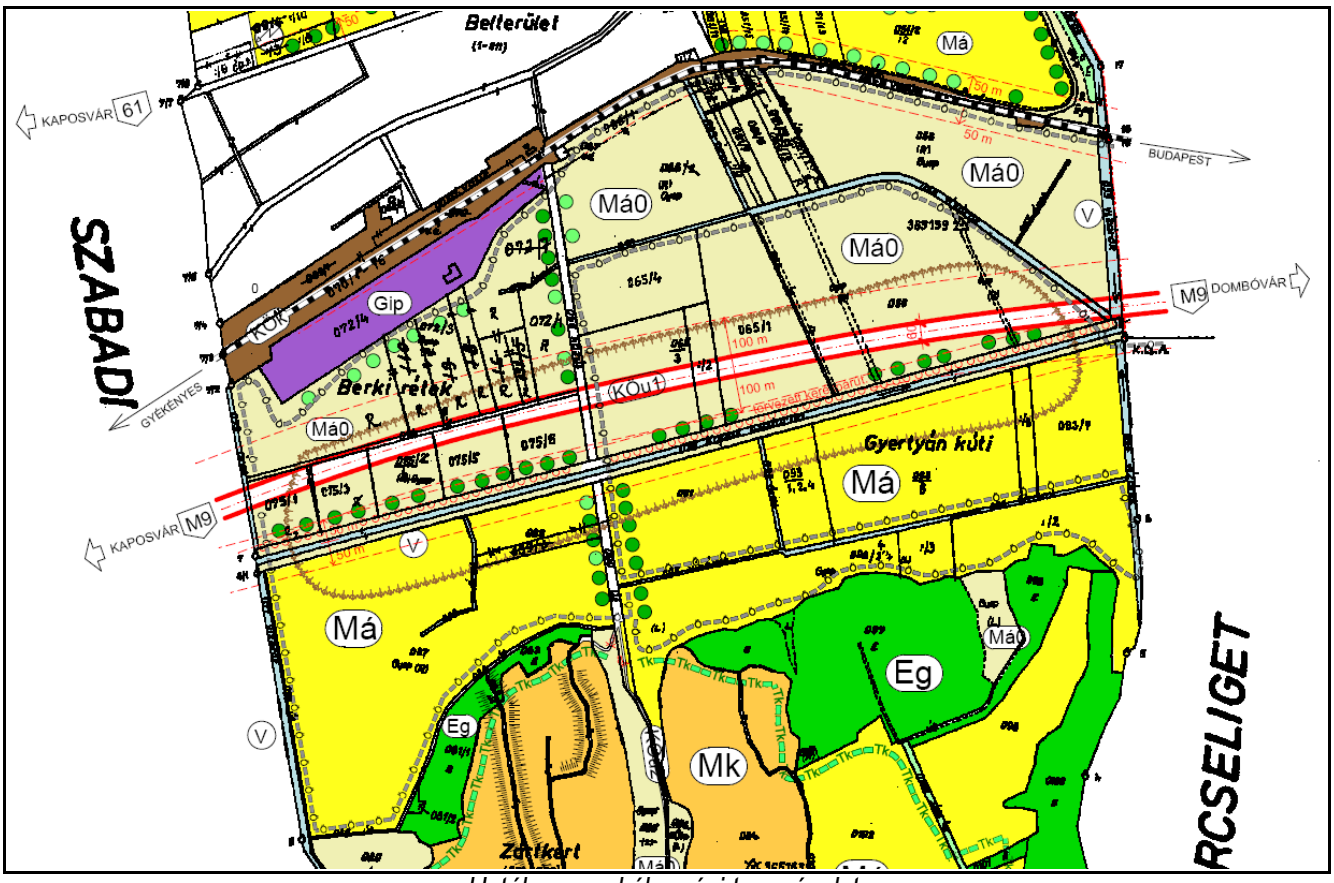
Csoma hatályos helyi építési szabályrendeletét (HÉSZ) a **Képviselőtestület 7/2006. (IV.19.) számú rendeletével** hagyta jóvá. Ennek módosítása készült el 2010-ben, ez a 9/2010 (XI.16.) sz. Kt. rendelettel került jóváhagyásra.
A HÉSZ előírásait a jelenlegi és a tervezett érintett területet érintően az alábbi pontok tartalmazzák:
Má0, be nem építhető általános mezőgazdasági területek:

- A be nem építhető általános mezőgazdasági területek a természetvédelem és vízvédelem érdekeit szolgálják. A területek a szabályozási terven Má0-val jelöltek.

- A területen csak köztárgyak, közutak, közterek, nyomvonalas létesítmények; vezetékek, közmű és közműpótló berendezések (a szennyvíztisztító és komposztáló telepek, adótorony, távközlési magas-építmény, magasfeszültségű villamos távvezeték kivételével), a vízgazdálkodás létesítményei, geodéziai jelek, vadász lesek és a természetvédelem kutató, bemutató építményei helyezhetők el.
- A területen már meglévő építmény a 3%-os beépítettség határáig, legfeljebb egy alkalommal, 25 m2-el bővíthető, e rendelet hatálybalépését követően.
- A terület beépítésére vonatkozó korlátozás nem vonatkozik a Bányatörvényben1 szabályozott eljárásokra, létesítményekre.

Má, általános mezőgazdasági területek:

- Az általános mezőgazdasági területek a szabályozási terven (Má)-val jelöltek.
- A területeken kialakítható földrészlet minimális nagysága 3.000 m2, amelynek megközelítését közhasználatú vagy magán úttal kell biztosítani.
- 3000 m2-t meghaladó nagyságú területen a növénytermesztés, az állattartás és a halászat, továbbá az ezekkel kapcsolatos termékfeldolgozás, valamint a tárolás építményei helyezhetők el, maximálisan 3%-os beépítettséggel. Lakóépület csak a 6000 m2 –t meghaladó teleknagyság esetén építhető, úgy, hogy a megengedhető maximálisan 3%-os beépíthetőség felét-, a különálló lakóépület homlokzatmagassága az 5 m-t,- nem haladhatja meg.
- (4) A területen kerítés, a lakóépülettel és gazdasági épülettel beépített birtoktest kivételével nem építhető



Hatályos szabályozási terv részlet

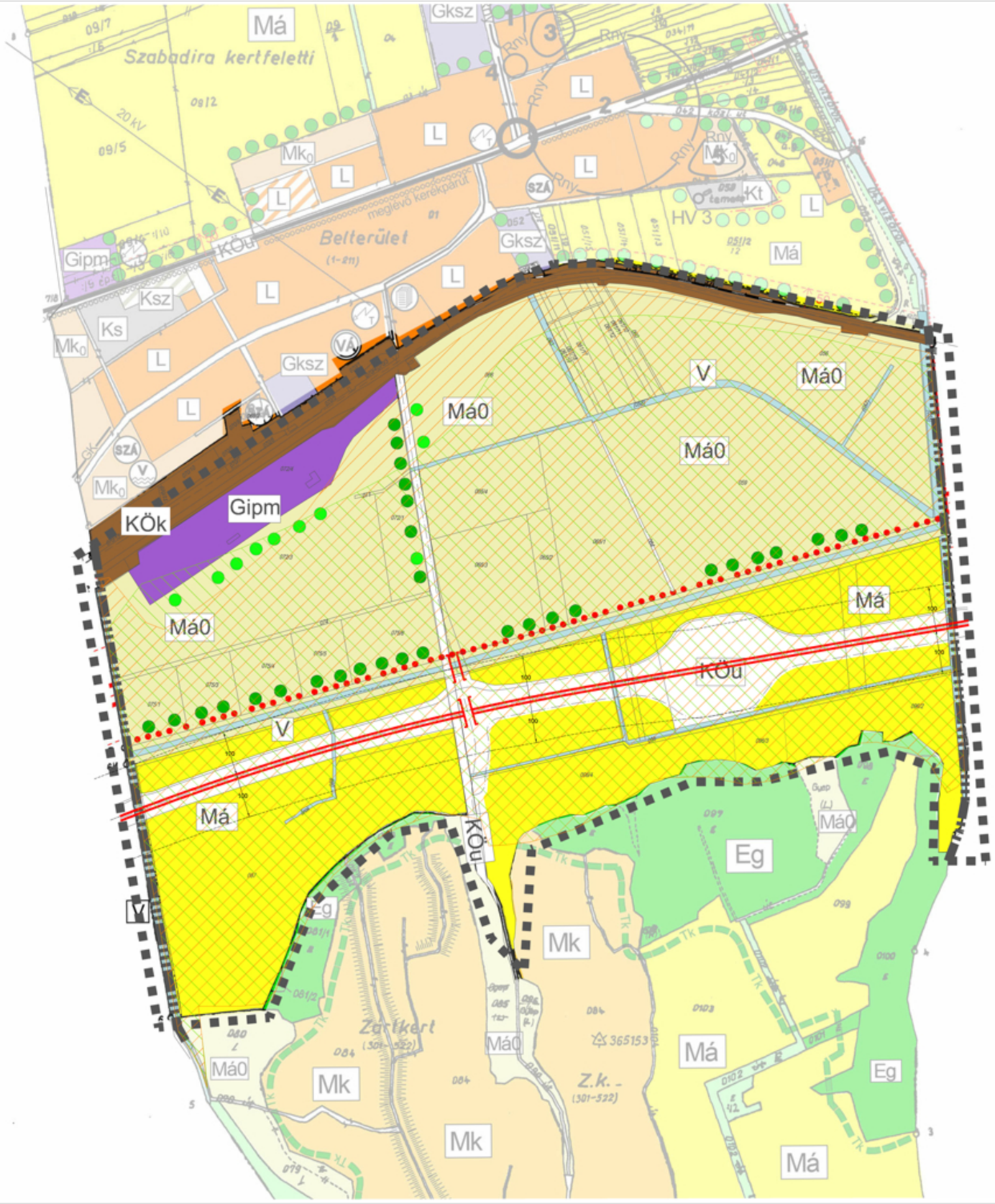
II. JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK

A TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV MÓDOSÍTÁSA

Csoma Önkormányzat Képviselő-testületének
../2015 (……).sz. határozata (tervezet)

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.

Felelős: Szűts András Ervin polgármester
Határidő: azonnal



JELMAGYARÁZAT

Területefelhasználási módok

- KÖu — Közlekedési és közműterület
- KÖk — Kötöttpályás Közlekedési és Közműterület
- Má0 — Általános mezőgazdasági terület be nem építhető
- Má1 — Általános mezőgazdasági terület
- V — Vízgazdálkodási terület
- Gipm — Gazdasági terület-mezőgazdasági üzemi-meglévő

Egyéb területfelhasználási elemek

- R — régészeti lelőhely (Adatszolg: Forster Kp)
- RÉ — régészeti érdekű terület
- tájképvédelmi terület (Adatszolg.:Duna-Dráva NPI)
- ökológiai folyosó (Adatszolg.: Duna-Dráva NPI)
- híd
- tervezési terület határa
- közigazgatási határ
- Tervezett főközlekedési út (M9)
- tengelyvonal
- 100M — védőterület, védőtávolság határa
- fasor meglévő
- fasor tervezett

A .../2015. (....) önkormányzati rendelet 1. melléklete

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

CSOMA KÖZSÉG SZERKEZETI TERV MÓDOSÍTÁSA
M= 1:10000

Ügyvezető:	Vezető településrendező tervező:	Munkatárs:	
Bárdosi György	Lázár Tibor TK/1 01-5041/12 Bárdosi Andrea TT/1 01-4073	Balha Gabriella	2015. szeptember

KÉSZÜLT AZ ÁLLAMI ALAPADATOK FELHASZNÁLÁSÁVAL

2. számú melléklet

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.

A HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT MÓDOSÍTÁSA

Csoma Község Önkormányzat Képviselő-testületének
../2015 (……..) 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:

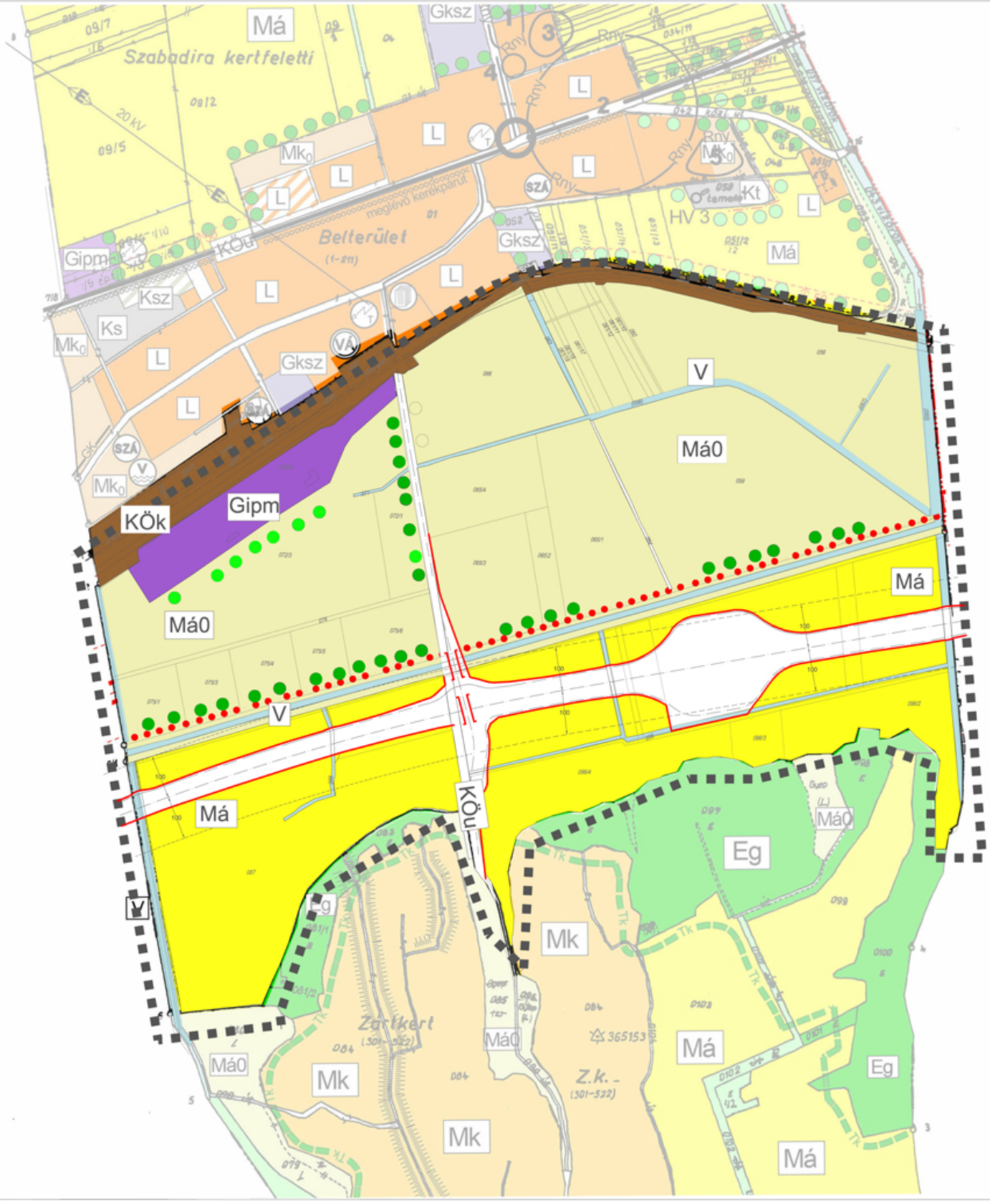
1. § Csoma község Helyi Építési Szabályzatáról szóló 7/2006. (IV.19) számú rendelet (a továbbiakban: Rendelet.) mellékletét képező SZK-M1 jelű Külterület Szabályozási terv *e rendelet 1. sz. mellékletén a szabályozott terület határa által jelölt részterületre vonatkozó normatartalma helyébe e rendelet 1 sz. melléklete szerinti részletterven meghatározott normatartalom lép.*

2. § Ez a rendelet az állami főépítész hatáskörében eljáró megyei kormányhivatalnak és az érintett államigazgatási szerveknek történt közlést követő 5. napon, de legkorábban az elfogadástól számított 15. napon lép hatályba.

Csoma , 2015.. …….hó ….-án.

Szűts András Ervin
polgármester

Kaposvölgyiné Dr. Hangyál Margit
körjegyző



JELMAGYARÁZAT

Kötelező szabályozási elemek

- szabályozási vonal
- szabályozott terület határa
- Má0 — Általános mezőgazdasági terület
- Má — Általános mezőgazdasági terület
- V — Vízgazdálkodási terület
- KÖu — Közlekedési és közműterület
- KÖk — Kötöttpályás Közlekedési és Közműterület
- Gipm — Kötöttpályás Közlekedési és Közműterület

Tájékoztató elemek

- közigazgatási határ
- tengelyvonal
- védőtávolság
- régészeti lelőhely (Adatszolg: Forster Kp)
- RÉ — régészeti érdekű terület
- tájképvédelmi terület (Adatszolg.:Duna-Dráva NPI)
- ökológiai folyosó (Adatszolg.: Duna-Dráva NPI)
- kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi terület határvonala r=500
- híd

A .../2015. (....) önkormányzati rendelet 1. melléklete

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

CSOMA KÖZSÉG SZABÁLYOZÁSI TERV MÓDOSÍTÁSA
M= 1:10000

Ügyvezető:	Vezető településrendező tervező:	Munkatárs:	
Bárdosi György	Lázár Tibor TK/1 01-5041/12 Bárdosi Andrea TT/1 01-4073	Balha Gabriella	2015. szeptember

KÉSZÜLT AZ ÁLLAMI ALAPADATOK FELHASZNÁLÁSÁVAL

III. ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK

3.1. TELEPÜLÉSRENDEZÉS

3.1.1. TELEPÜLÉSSZERKEZETI ÖSSZEFÜGGÉSEK

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 közé tervezett, a hatályos településrendezési tervben jelölt nyomvonaltól eltér, a Kapos folyótól délre került.

3.1. 2 A TELELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK MÓDOSÍTÁSÁNAK INDOKOLÁSA

A Településszerkezeti terv módosítása csak a gyorsforgalmi út engedélyezési és kiviteli terve szerinti beillesztésre terjed ki.
A hatályos Településszerkezeti terv 60 m szélességben jelöli a gyorsforgalmi út közlekedési területét a Kapos folyótól északra.
A gyorsforgalmi út a hatályos szerkezeti tervben a kijelölt nyomvonaltól déli irányba tolódik el, ezzel távolabb kerül Csoma belterületétől. Az M9 autóút új tervezett nyomvonala Csoma települést a 165+610-167+530 közötti km- nél érinti.
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 közlekedési terület szélessége változó, de 60 m-nél kissé több a kisajátítási terv alapján. Szintén nagyobb a közlekedési terület az 068 ill. 090 hrsz-ú észak-déli irányú önkormányzati út korrekciójánál, mely felüljáróval keresztezi a gyorsforgalmi utat. Csoma területén egy egyszerű pihenő is tervezett, melynek szintén nagy helyigénye van.

A közlekedési terület Má jelű általános mezőgazdasági területből kerül átsorolásra. Más területfelhasználálás változás nem történik.

A tervezett gyorsforgalmi úttal szemben támasztott főbb tervezési szempontok az alábbiak (a műszaki leírás szerint):

- *A teljes tervezési szakaszon 2x2 sávos autóutat kell tervezni.*
- *Folyópálya 2*2 sávos, 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 sávos autóútként K.II.A. tervezési osztálynak megfelelő paraméterekkel kell tervezni az e-UT 03.01.11 (ÚT 2-1.201:2008) „Közutak tervezése" útügyi műszaki előírás 1.1 táblázata szerint.*
- *A gyorsforgalmi úton alkalmazandó űrszelvény 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 90º-os kialakítására.*

Az autóút tervezett nyomvonala végig a környezetvédelmi engedély által meghatározott nyomvonalfolyosóban halad, a települést a környezetvédelmi engedélyben meghatározott „védőtávolságokkal" elkerülve.

A 166+412 km szelvényben ***önkormányzati burkolt út keresztezi a nyomvonalat, amely különszinten kerül átvezetésre*** az autóút 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 autóút mellett szimmetrikusan kerül elhelyezésre mindkét oldalon.

Tárgyi tervezési szakaszon az alábbi keresztező és párhuzamos földutak kapcsolódnak az autóút építéséhez:

KF2 ***Keresztező földút*** az autóút 166+412 km szelvényében Csoma - Önkormányzati út korrekciója

Az útépítés helyszínrajzai tartalmazzák az ***üzemi átjárókat***. Az átjárók hossza 100 m. Az átjáró a tervezett hosszon biztosítani tudja a 2*2 sávos forgalomtereléshez szükséges irányonkénti 2 sávos terelést.

Az üzemi átjárók listája:

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

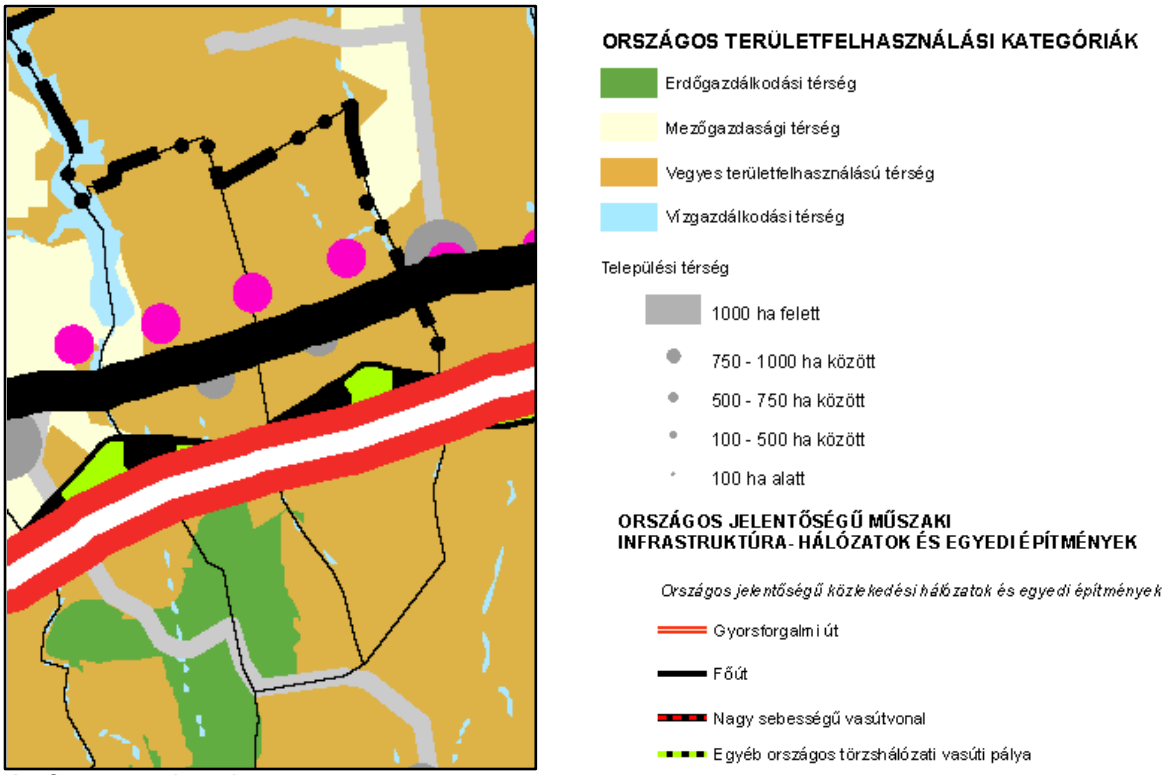
A módosítás beépítésre szánt területeket nem hoz létre, ezért a biológiai aktivitás érték számítást sem kell elvégezni.
A gyorsforgalmi út szélességét az engedélyezési és kisajátítási terveknek megfelelően vettük figyelembe, mely az OTÉK előírásainak is megfelel miután jellemzően az autóutakra előírt min. 60 m szélességű építési területet meghaladja,- a műtárgyaknál az engedélyezési terveknek megfelelően került kialakításra.

A Helyi Építési Szabályzat előírásait a gyorsforgalmi út nyomvonalának módosítása miatt nem kell módosítani.

A Településszerkezeti terv lap és a Szabályozási terv lap 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. Törvénnyel (MTv.). Az új OTrT 2014 január 01.-től hatályos.

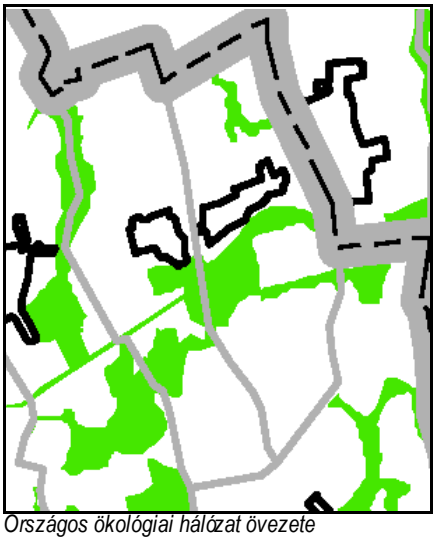


Az Ország szerkezeti terve

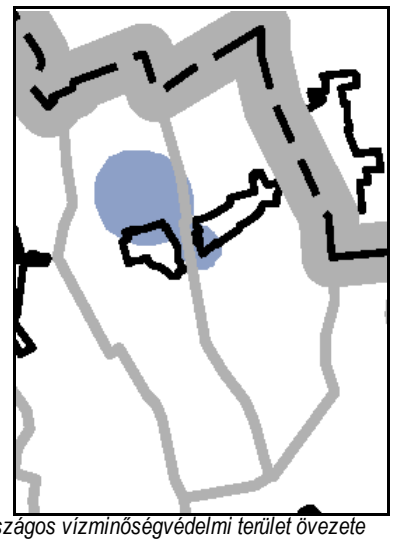
Az OTrT-ben jelölt nyomvonal a tervezett nyomvonalnak megfelel, attól nem tér el nagy mértékben, így megfelel a törvény 9.§ (5) bekezdés azon elvárásának, hogy az országos jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózatoknak a tervezési területre vetített hossza legfeljebb ±10%-kal térhet el az ország szerkezeti tervében megállapított nyomvonal változattól.

Összefoglalóan megállapítható, hogy a módosítás, illetve az M9 autóút nyomvonala a területhasználatban kedvezőtlen hatást nem okoz, az OTrT-ben szereplő nyomvonalnak megfelel.

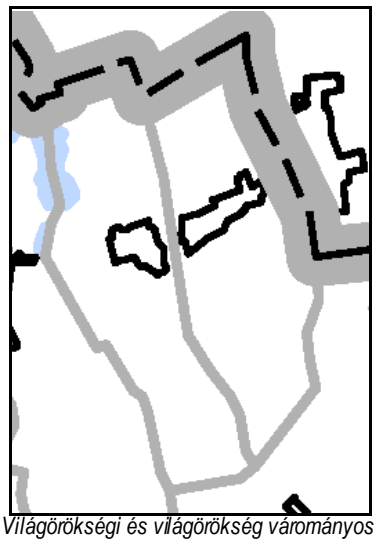
Az OTrT Csomát érintő övezeti a következők:



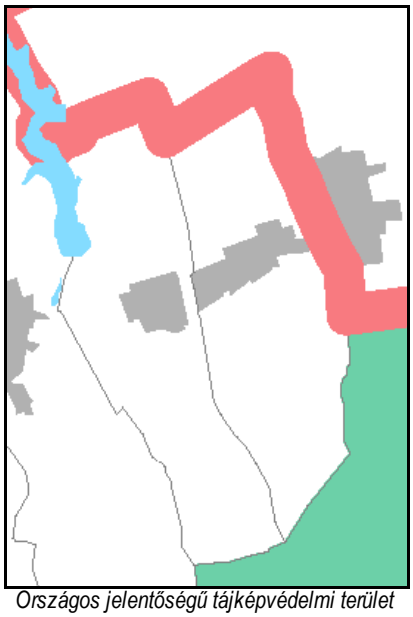
Országos ökológiai hálózat övezete



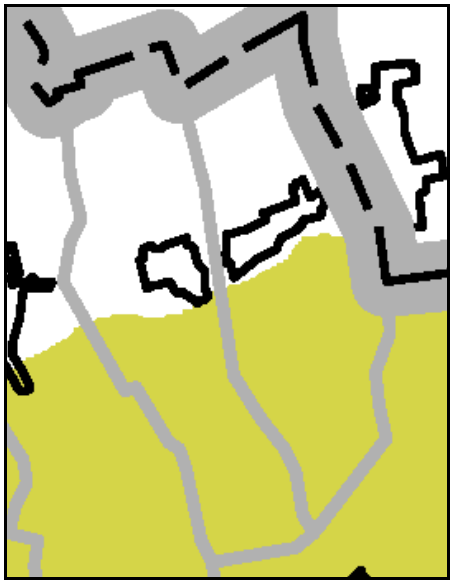
Országos vízminőségvédelmi terület övezete



Világörökségi és világörökség várományos terület



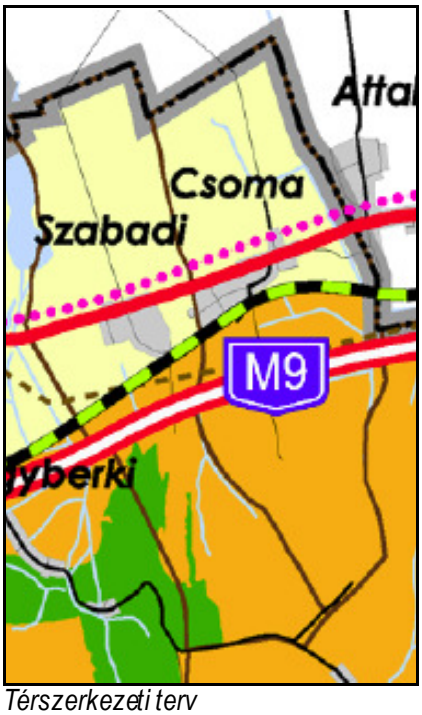
Országos jelentőségű tájképvédelmi terület



Tájképvédelem szempontjából kiemelten kezelendő terület övezete (2014 12.30-tól).

Az országos ökológiai hálózat övezete a terület középső, illetve északi területét érinti Szabadinak és Csomának. Az országos vízminőség védelmi övezete középső részén, világörökségi és világörökségi várományos övezet pedig a terület északi részét fedi. Az országos jelentőségű tájképvédelmi terület övezete északi területen, míg a tájképvédelem szempontjából kiemelten kezelendő terület övezete déli részein érinti a területet.

A ***Somogy Megye Területrendezési Tervének*** elfogadásáról szóló határozat szerintett az érintett területére vonatkozóan a következőket tartalmazza:



Térszerkezeti terv

TÉRSÉGI TERÜLETFELHASZNÁLÁSI KATEGÓRIÁK

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

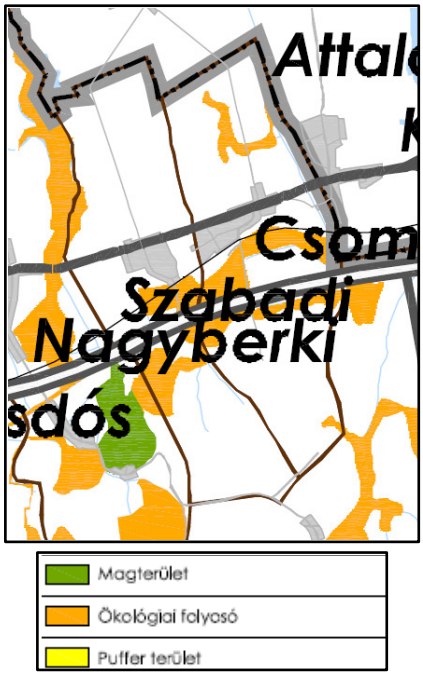
Országos és térségi jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózatok és egyedi építmények

Közlekedési hálózatok és építményeik

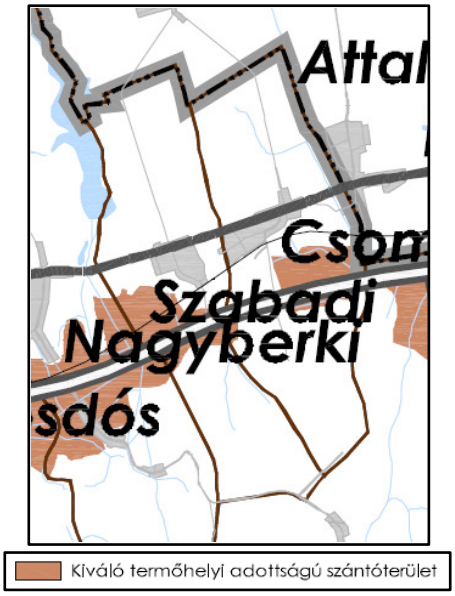
Meglévő Tervezett

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

A módosítással érintett területek a vegyes területfelhasználású térségbe tartoznak.
A következő övezetek érintik Csoma területét:

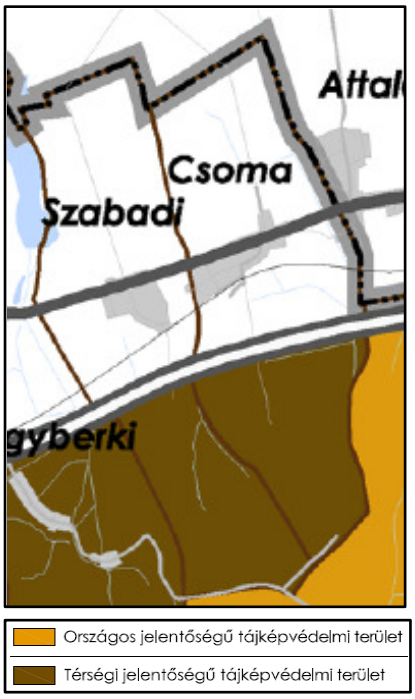


Az ökológiai folyosó övezete fedi a módosításokkal érintett területet.

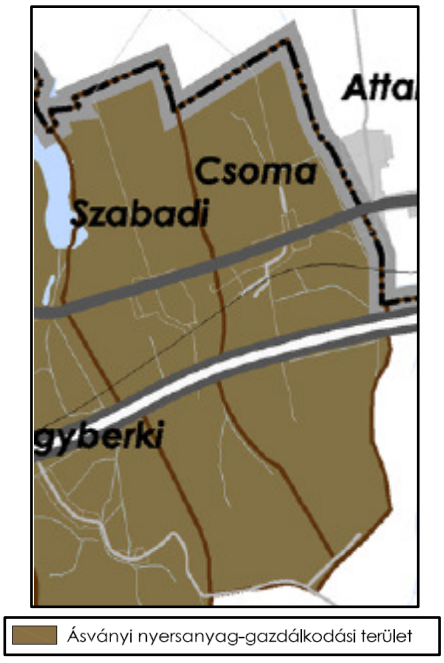


A kiváló termőhelyi adottságú szántóterület fedi a módosításokkal érintett területet.

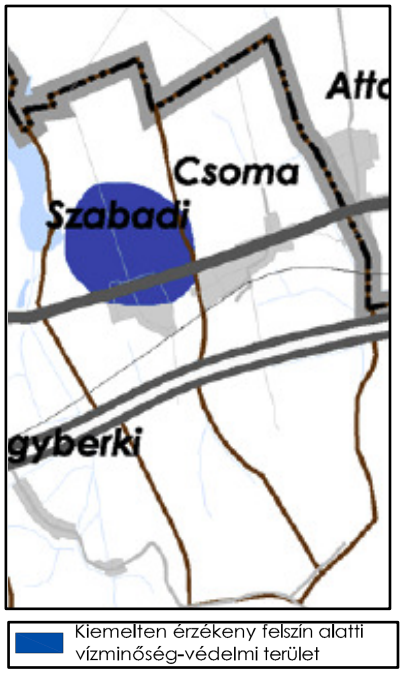
Az övezet nem fedi a módosításokkal érintett területet.



A térségi jelentőségű tájképvédelmi terület bizonyos mértékben fedi a módosításokkal érintett területet.



Az ásványi nyersanyag-gazdálkodási terület fedi a módosításokkal érintett területet.



Az övezet nem fedi a módosításokkal érintett területet.

A vízeróziónak kitett terület fedi a módosításokkal érintett területet.

Az földtani veszélyforrás területe fedi a módosításokkal érintett területet.

3.3. ÖRÖKSÉGVÉDELEM

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.”

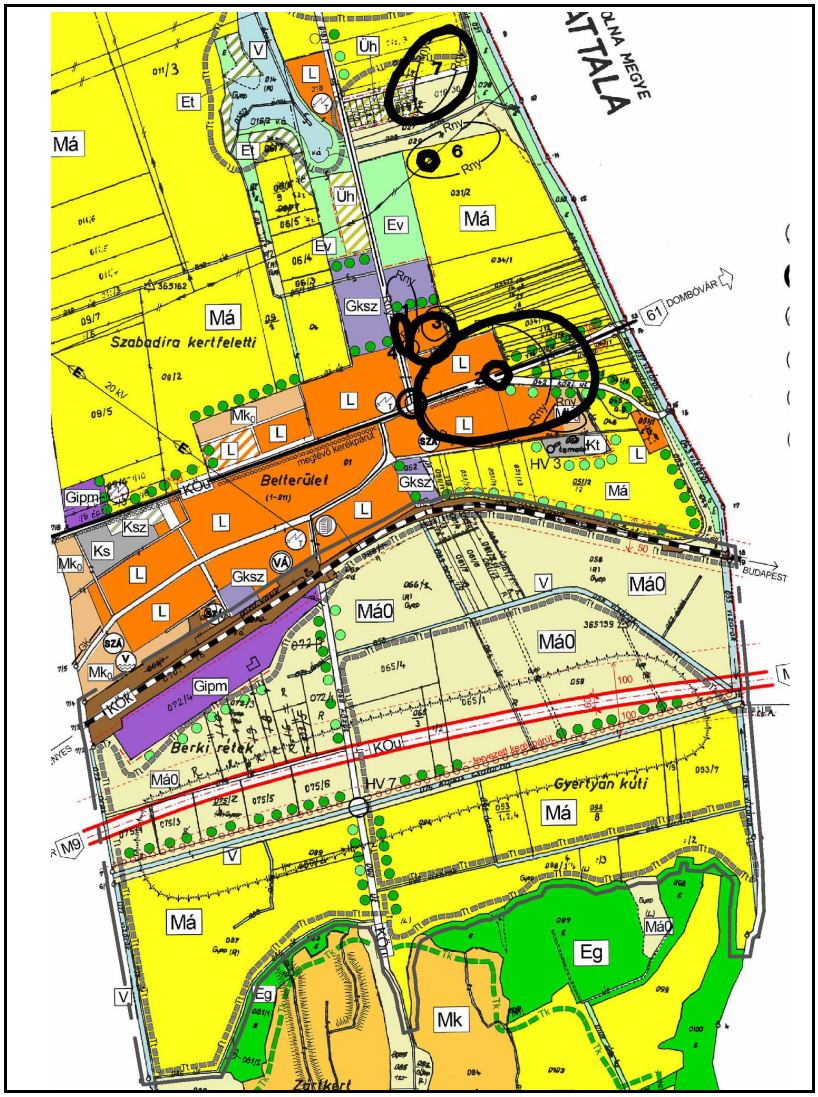
Az előírás alapján a Településfejlesztési koncepcióhoz szükséges elkészíteni az Örökségvédelmi Hatástanulmányt. Csoma teljes területére vonatkozóan utoljára 2005-ben készült átfogó Örökségvédelmi Hatástanulmány. Régész munkatárs: Dr. Magyar Kálmán volt.

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. Ikt. szám) alapján az alábbi lelőhelyek találhatók 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 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



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

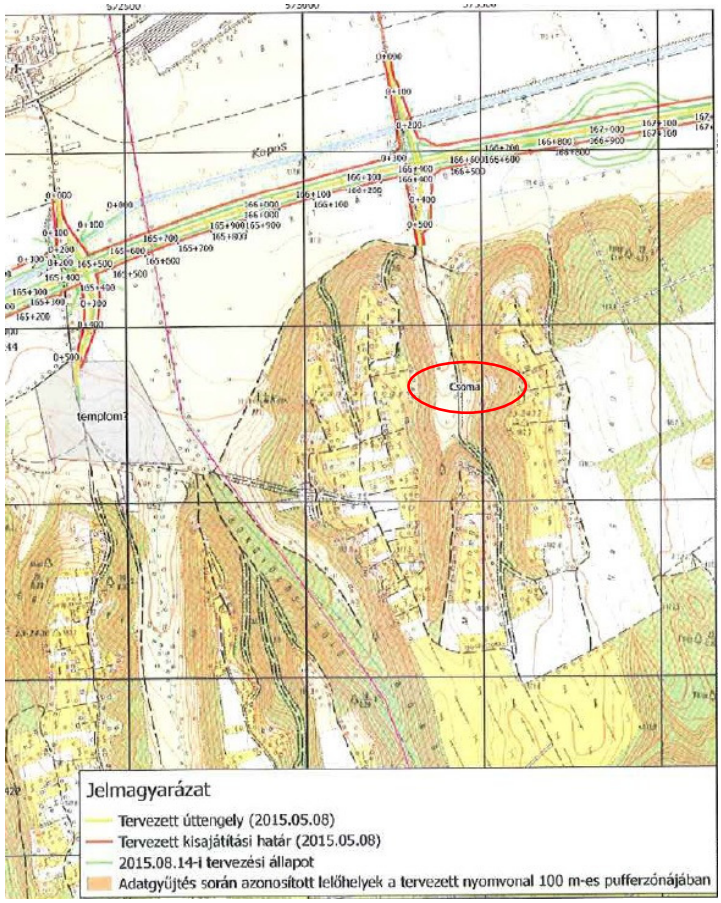
A tervezési területet a kapott adatok alapján régészeti lelőhelyek nem érintik.
A tervezett módosítások műemléki érdeket nem érintenek. A módosítással érintett terület környezetében sem műemlék, sem műemléki környezet nem található.

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 örökségvédelméről 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 szakaszhosszok 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.) Korm. Rendelet 42. § szerinti tárgyaláson kerülhet bemutatásra.



Előzetes régészeti dokumentáció első munkarész – Topográfiai térkép

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 autóút nyomvonala 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 ***tájképvédelem szempontjából kiemelten kezelendő terület*** övezetébe tartozik, melyet a tervezett nyomvonal érint. A tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő területet szintén a Duna-Dráva Nemzeti Park Igazgatóság adatszolgáltatása alapján ábrázoljuk a terveken.
Natura 2000 területek nincsenek a községben.
A módosítás a hatályos szerkezeti tervhez képest lényeges terület-felhasználási változást nem eredményez. Az M9 autóút nyomvonalát a hatályos terv is ökológiai folyosó területén vezeti.
A tájhasználatra a mezőgazdasági hasznosítás dominanciája jellemző. A nyomvonal a Budapest-Gyékényesi vasútvonaltól 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 ügyiratszámon kiadott **környezetvédelmi engedélyt** II. Környezetvédelmi és természetvédelmi fejezet továbbtervezésre vonatkozó fontosabb előírásai az alábbiak:

7. 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 termetű emlősök átjáróinak létesítése szükséges.
8. A gyorsforgalmi út mentén többszintű növényállományt kell kialakítani növénytelepítési terv alapján. A növénytelepítési tervet funkcionális és esztétikai szempontok figyelembevételével, termőhelyi adottságoknak és tájjellegnek megfelelő fajok alkalmazásával kell elkészíteni. A csomóponti ágak által közrezárt területeken ligetes fás kiültetésekkel, a földművek rézsűjén cserjekiültetésekkel kell a tájbaillesztésről gondoskodni, figyelembe véve a közlekedésbiztonsági szempontokat.

10. A ligeterdő foltok esetében javasolt a szegélyek mentén őshonos fa- és cserjefajok (fehér fűz (*Salix alba*), veresgyűrű som (*Cornus sanguinea*), kányabangita (*Viburnum opulus*), kutyabenge (*Frangula alnus*) ültetése az erdőszegélybe, amely árnyékolásával lezárja az erdő szegélyét a lágyszárú inváziós fajok elől.

Az engedélyezési terv keretében a fenti előírásokat is figyelembe vevő „Táj- és természetvédelem, növénytelepítés" szakterv készült. (Tura-Terv Mérnökiroda Kft). A növénytelepítés a kisajátítási határon belül (közlekedési területen) történik.

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 hatástanulmány**át 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 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 ügyiratszámon (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.***

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 határozat**tal 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 levegőminőség védelmének általános szabályait, a 4/2011. (I. 14.). sz. VM rendelet pedig a levegőminőségi 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 jelenlegi forgalom alapján végzett számítások szerint, a vizsgálatba vont közutak mentén az egyes szennyezőanyagokra előírt határértékek a tengelytől mért 10 m-es referenciatávolságon belül teljesülnek. Ezeken a távolságokon belül több védendő épület található, azonban az egyes immissziós értékek határérték alattiak, tehát a forgalom jelenlegi légszennyezőanyag-kibocsátása nem okoz határértéket meghaladó terhelést a meglévő utak környezetében élőknek.

Építés idejére vonatkozó előírások:
- Az építés alatti levegőszennyezés átmeneti, a tapasztalatok alapján nem jelentős, az üzembehelyezést követően megszűnik.

- Napnyugta utáni és napkelte előtti közúti szállítást kerülni kell lakott vagy természetvédelmi területek esetében.
- Építést végző gépek telephelyeit a nyomvonalhoz minél közelebb kell elhelyezni.
- A szállításra használt útvonalakt, deponált földanyagot az újrafelhasználásig a kiporzás megelőzése érdekében locsolni kell.
- Hulladékot égetni tilos!

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 vizsgált nyomvonalváltozatok egyike mentén sincs ezen a védelmi övezeten belül védendő épület.

A gyorsforgalmi út tengelytől mért 50 m-es távolságában a szennyezőanyagok az elvégzett számítások szerint határérték alá csökkennek.
A beruházás következtében az érintett közutak forgalmi viszonyaiban jellemzően jelentős csökkenés várható, azonban a forgalom mérete miatt ez csak néhánynál jelent kimutatható változást a levegő minőségében.
Levegőtisztaság-védelmi szempontból az üzemeltetési időszakra vonatkozóan védelmi intézkedésre nincs szükség.

Vizek védelme:
A környezetvédelmének 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 alatt 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 vízilétesítmények 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

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 csatornázott 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, Iregszemcse) szennyvízelvezetését és tisztítását.
Építés előtt elvégzendő feladatok:

- A hidrogeológiai védőövezet „B" zónáján belül vízzáróan burkolt csapadékvízgyűjtő- és elvezető rendszert kell kialakítani.
- Az építés megkezdése előtt szükséges az ivóvízbázis 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.

- Csapadékvíz gyűjtő és szikkasztó berendezések megfelelő kiépítése a nyomvonal azon szakaszán, amely ivóvízbázis védőterületet érint vízzáróan 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 megfigyelő 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 útpályáról 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 eljuthat. Az útpályáról lefolyó vizek olajszennyeződése a rézsűk talajába bejutva a felszín alatti vizekbe kerülhet. Az út üzemeltetésének 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 határozatában megismétli a fentieket és kiegészíti a következőkkel (Somogy Megyei Kormányhivatal Növény- és Talajvédelmi Igazgatóságának szakhatósági állásfoglalása):

„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 elvezetésnél 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 árkot, valamint út szerkezetét megbonthatják, helyenként iszapelöntés következhet be.
Az út menti rézsűk erózióval és lejtős tömegmozgásokkal veszélyeztetettek, ezért a tervezésnél kellő figyelmet kell fordítani a rézsűk megkötésére. „

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 élővilága védelmét is."
2007. évi CXXIX. törvény a termőföld védelméről. A termőtalajt az építkezést megelőzően a nyomvonalról eltávolítják. A termőtalaj védelméről gondoskodni kell (2007. évi CXXIX. törvény a termőföld védelméről.).
A nyomvonal Somogy, Tolna és Baranya megye területén meghatározóan mezőgazdasági területfelhasználású területek mellett halad, kisebb részben erdő és vízgazdálkodási területet érint.

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 környezeti közvetlen hatás nem éri.

Az Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőség határozatában megismétli a fentieket és kiegészíti a következőkkel:

„Mérések és eddigi tapasztalok 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 széleitől mért 15-15 méteres sáv, ahol a talajszennyezés közvetlenül érezteti hatását."

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:
    - az út kopórétegének folyamatos állagmegóvása,
    - a gépjárművek előírt (tervezési) sebességének betartatása.

Az Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőség határozatában megismétli a fentieket és kiegészíti a következőkkel:

A nyomvonal Somogy, Tolna és Baranya megye területén meghatározóan mezőgazdasági területfelhasználású területek mellett halad, kisebb részben erdő és vízgazdálkodási területet érint.
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.
Összegezve megállapítható, hogy a közvetlen hatásterületen a tervezett gyorsforgalmi út környezetében határérték feletti zajterhelés nem várható. A környező főutak közlekedési eredetű zajterhelése kismértékben csökkenni fog vagy nem változik, az érintett alacsonyabb rendű utak zajterhelése viszont növekedhet.

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

Az építés idejére vonatkozó előírások:

- Az anyagnyerő 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 célszerű 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.

A gyorsforgalmi út esetében hulladékok, illetve átmenetileg hulladékként kezelendő anyagok mind az építés, mind az üzemeltetés, mind az esetleges megszűntetés 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 átvevőhelyre történő szállítást követően sem lehet jelentősebb hatással számolni.

Hulladék szempontjából az egyes nyomvonalváltozatok megépülését kizáró tényező nem ismert.

Környezeti hatások:

Az építés hatása:

Az építés hatása többlet terület-igénybevételként jelentkezik, amely a kisajátítási területen túli szántóföldek átmeneti használatát jelentheti. Amennyiben erre sor kerül, a használat befejezése után a területet helyre kell állítani. Ugyancsak az építés hatása lehet a munkagépek tárolására használt telepeken esetlegesen kialakuló talajszennyezés, vagy a veszélyes anyagok tárolásából eredő szennyezés. Az építés alatt a munkagépeket mobil üzemanyagtöltő kutakról tankolják meg, vagy a tankolás szállító járművek esetén kiépített benzinkutakról történik.

Az üzemelés hatása:

Az üzemelés hatásaként az autópálya megvalósítása termőterület csökkenéssel jár. A forgalomból származó légszennyező anyagok kiülepedése a talaj szennyezésével járhat, azonban ezek hatása az út melletti sávban is elhanyagolható, mivel a légszennyező anyagok diffúz jelleggel nem lehatárolható területen ülepednek ki. Az utóbbi 15 évben a gépjárművek összetételének, műszaki állapotának és fajlagos emissziójának a javulásával és az ólmozatlan benzin bevezetésével a talaj kipufogógázból származó szennyezettsége jelentősen csökkent, a koncentráció az út melletti területsávban is elhanyagolható.

Hatásterület:
Közvetlen hatásterületnek a nyomvonal által igénybevett terület tekinthető, mely a kisajátítási terület nagyságával egyezik meg. A légszennyező anyagok kiülepedése miatt a talajszennyezés közvetett hatásterülete elvileg megegyezik a levegőre vonatkozó teljes hatásterülettel, hiszen a talaj a levegőből, kiülepedés során szennyeződhet.

Az építés és üzemeltetés várható környezeti hatásai:
Az útépítő gépek munkája talajszennyeződést okozhat (üzemanyagok, kenőanyagok, talajba szivárgása). Építőanyagok kitermeléséhez szükséges anyagnyerő-helyeken a talaj eltűnésével, a területhasználat megváltozásával, tájseb kialakulásával kell számolni.
Mérések és eddigi tapasztalatok alapján az összes szennyeződés jelentős része az útpálya szélétől 30 m-ig 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 széleitől mért 15-15 méteres sáv, ahol a talajszennyezés közvetlenül érezteti hatását.

Az élővilág védelme:
Országos jelentőségű védett természeti területek a tervezett nyomvonalak 500 m-es körzetében nem találhatók. A legközelebbi országos jelentőségű természetvédelmi terület a tervezési terület végpontjánál találhat Szekszárd és Tolna között elhelyezkedő Kapszeg-tó Természetvédelmi Terület.
Élővilágvédelmi szempontból a tervezett nyomvonalváltozatok jobbára az ember által már erősen átalakított, degradált élőhelyeket érintenek, elsősorban nagyüzemi mezőgazdasági területeket, tájidegen fafajokkal vagy azokkal elegyesen ültetett erdőterületeket, valamint nagyüzemi gyümölcsösöket érintenek a vizsgált nyomvonalak. Ezt támasztja alá, hogy sem országos jelentőségű védett természeti területet, sem Natura 2000 védettség alatt álló területeket, sem Ramsari területeket nem érint a nyomvonal. A természetvédelmi besorolású területek közül csak az alábbiakat érinti a nyomvonal:

- NÖH ökológiai folyosó területei;
- helyi védett természeti terület.

Természetközeli élőhelyek elsősorban a nagyobb vízfolyások mentén még előforduló nedves réteken, kaszálókon, puhafás ligeterdőkben találhatók meg. A völgyekben mesterségesen felduzzasztott nagy kiterjedésű tavak melletti vizes élőhelyek is hordoznak élővilágvédelmi szempontból értékeket. Ezen területek madárvilága és kétéltűállománya érdemel említést, valamint a nagyobb vízfolyásokban és tavakban előforduló vidra előfordulása emeli a vizes élőhelyek értékét.
A nyomvonalváltozatok élővilágvédelmi vizsgálata alapján kijelenthető, hogy az alábbi területeken találhatók természetközeli élőhelyek:

- Kapos-völgyében elszórt foltokban Kaposvár és Dombóvár között;
- Dombóvár alatt, az ún. „Tűzlepkés” réteken
- Tolnai dombság völgyeiben kialakított halastavak partján;
- A Völgységi-patak melletti nedves réteken és a patakon kialakított tórendszer mellett;
- Sió-csatorna mellett lévő nedves réteken.

A területen az emlősök közül a fokozottan védett vidrát (Lutra lutra) kell megemlíteni, mely a Kapos-folyó és az abba torkoló vízelvezető árkokban tűnhet föl. Konkrét nyomát azonban csak a Kapos-medrében regisztráltuk a területen a Csomát és az Ivánkai-hegyet összekötő burkolt út Kapost átívelő hídja alatt.

Az épített környezet védelme:
A tervezett nyomvonalváltozatok mindegyike külterületen halad, települési környezetet nem zavar. A nyomvonalváltozatok 100-100 m-es térségén belül műemléki oltalom, vagy helyi védettség alatt álló építészeti és művi érték, továbbá világörökségi, világörökség várományos terület nem található. Emlékhelyet, történeti kertet, történeti tájat a nyomvonal változatok nem érintenek és 100-100 méteres térségükben sem található.

3.6. KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLAT ÉS JAVASLAT

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 sávos autóútként, K.II.A. tervezési osztálynak megfelelő paraméterekkel kellett tervezni.

Az engedélyezési terv 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.).

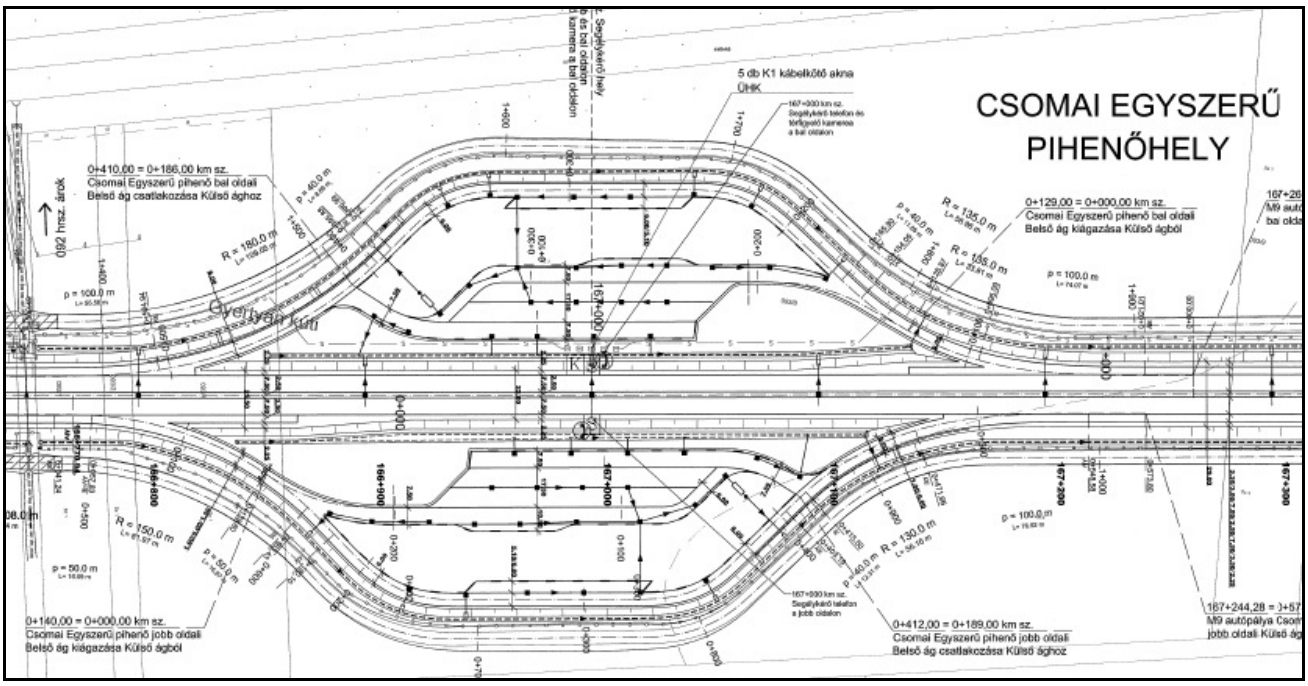
Közigazgatási határok szerint (településrendezési szempontból) szakaszolva az I.szakasz vége és a II. szakasz összesen öt település közigazgatási területét érinti az alábbiak szerint (a szelvények közelítő értékek):

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 autóút a II. tervezési szakaszon ezzel az egy különszintű csomóponttal biztosítja a kapcsolatot a közúthálózattal. A csomópontban az alárendelt út nyomvonala 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 autóutat nem keresztezi. Mivel a tervezett autóúti 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 autóút. 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 átvezetésre kerülnek. Az autóutat a 161+606 km szelvényben (Mosdóson), a 165+429 km szelvényben (Szabadiban), és a 166+412 km szelvényben (Csomán) egy-egy önkormányzati út keresztezi, amelyek különszintben kerülnek átvezetésre, az autóút felett. A meglévő utak nyomvonala a keresztezésben korrekcióra kerül.

A 167+000 km szelvényben található a Csomai egyszerű pihenőhely, amely az autóút 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 tehergépkocsik 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 autóút feletti átvezetéssel, a 160+428, 161+105, 161+823 km szelvényekben ökológiai átjárók létesülnek (az autóút 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 autóút nyomvonala végig töltésben halad. A környezetvédelmi 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 autóút 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.-Gyékényes vasútvonal 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 090hrsz. utat (a hatályos tervek nem jelölik, hogy milyen módon). A helyi út a településközpontot (a 61sz. főutat) és a Mihály hegyet köti össze, a vasútvonalon 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 autóutat. Az útnyomvonal ennek megfelelően átkerült a Kapos déli oldalára. Az autóútnak továbbra sincs csomópontja a településen. Ugyanazt a helyi közutat keresztezi, amit a hatályos tervben is, viszont a keresztezés értelemszerűen délebbre helyeződik. A módosítás konkretizálja, 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 Kapost. Az autóút északi és déli oldalán is földútkiváltások történnek, a földterületek megközelíthetősége érdekében. Csoma területén az autóúton 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 megváltoztatását a módosítás nem teszi szükségessé.

3.7. KÖZMŰVESÍTÉSI ÉS HÍRKÖZLÉSI JAVASLAT

Jelen tervezési feladat Csoma község településrendezési tervének azon módosításaira irányul, melyek az M9 gyorsforgalmi út közigazgatási területen történő átvezetéséhez (annak engedélyezéséhez) szükségesek.
Az M9 engedélyezési bírálati tervanyaga (2015., tervező: Roden Mérnökiroda Kft.) 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 tartózó és gazdasági jelentőséggel bíró mezőgazdasági és erdős területek.

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

Az engedélyezési terv szinten kidolgozott gyorsforgalmú útszakasz terv szerint a Kapostól 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 Szőllőhegyre vezető út a beruházás során felüljáróval átvezetésre kerül (166+412), továbbá pihenő készül a 167+000 km sz.-ben, de ennek semmilyen külső kapcsolat nincs

Közmű átvezetések és korrekciók nem tervezettek, mivel közművezeték nem tervezi a nyomvonalat a közigazgatási területen.

Csoma területén a csapadékvíz elvezetés rendszere kialakult. A csapadékvíz-elvezetés nyílt árkos rendszerű. A község felszíni és csapadékvizeinek befogadója a Kapos folyó.

A közigazgatási területen vízelvezető 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. Segélykérő hely tervezett a 166+000 km sz.-ben, továbbá a 167+000 km sz.-ben. Mindezek a közlekedési területen belül helyezkednek el, külső igényük nincs, a terület szabályozása megfelelő.

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

MELLÉKLET

Kivonat

Mely készült Csoma Község Önkormányzat Képviselő-testületének 2015. július 21. napján, kedden 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:

68/2015. (VII.21.) számú önkormányzati határozat

1. A Képviselő-testület támogatja a NIF Zrt, mint építtető közreműködésével megvalósuló az **„M9 gyorsforgalmú út Kaposvár-Szekszárd közötti szakasz környezeti hatástanulmány készítése, környezetvédelmi engedély megszerzése, és M9 Kaposvár-Bonyhád szakasz autóúti építési engedélyezési tervek készítése"** tárgyú beruházást, mely KÖZOP-3.3.0.-08-2008-0002 Támogatási Szerződés keretében valósul meg. A fenti beruházás megvalósítás érdekében a Képviselő-testület kezdeményezi a hatályos Településrendezési eszközök módosítását az M9 gyorsforgalmú út engedélyezési terveinek megfelelő beillesztés érdekében.
2. Az 1. pont szerinti Településrendezési eszközök módosításának véleményezési eljárása a 314/2012. (XI.8.) Korm. Rendelet VI. fejezet eljárási szabályai szerint, ún. tárgyalásos eljárással történik, tekintettel arra, hogy a 345/2012. (XII.6.) Korm. rendelet alapján **nemzetgazdaságilag kiemelt beruházás.** A terv az OTÉK 2012. augusztus 6-án hatályos tartalmi követelményei és jelmagyarázatával készül.
3. Az 1. pont szerinti beruházás keretében a környezetvédelmi előzetes hatástanulmány elkészült, a környezetvédelmi engedély rendelkezésre áll, ezért a 2/2005. (I.11.) Kormányrendelet szerinti környezeti értékelés készítése és környezeti vizsgálati eljárás lefolytatása nem szükséges.
4. 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 Képviselő-testület az 1-es pont szerinti Településrendezési eszköz módosítás partnerségi egyeztetésének szabályait a határozat 1. melléklete szerint állapítja meg.
5. A Képviselő-testület felhatalmazza a polgármestert, hogy az 1. pontban meghatározott településrendezési eszköz módosításához a szükséges intézkedéseket tegye meg, és a partnerségi egyeztetést a határozat 1. melléklete szerint bonyolítsa le.
6. Felkéri a polgármestert a fentiekkel kapcsolatos eljárások lebonyolítására, települési főépítész megbízására, melynek költségét szintén a NIF Zrt viseli és az ezzel kapcsolatos szerződések aláírására.

Határidő: folyamatos
Felelős: Szűts András Ervin polgármester

Kmft.

Szűts András Ervin s.k.
Polgármester

Kaposvölgyiné Dr. Hangyál Margit s.k.
Jegyző