



**NAGYBERKI KÖZSÉG**  
**TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZEINEK „M5/2015-OTÉK” MÓDOSÍTÁSA**  
 Az „M9 gyorsforgalmú út Kaposvár-Szekszárd közötti szakasz környezeti  
 hatástanulmány készítése, környezetvédelmi engedély megszerzése, és M9 Kaposvár-Bonyhád szakasz  
 autópálya 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 Andrea*

*Lázár Tibor*

Városrendezés :	Bárdosi Andrea Bárdosi György Dr. Fazekas Sándorné	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:	Nagyberki Önkormányzata Deák Gyula 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 JAVASLAT
- 3.8. TERVEZŐI NYILATKOZAT

### MELLÉKLETEK

Egyeztető tárgyalás jegyzőkönyve  
Záró szakmai vélemény

## BEVEZETÉS

Jelen munka elkészítésével Nagyberki Önkormányzat bízta meg a Város és Ház Bt. Tervező csoportját, aki pályázat útján nyerte el a megbízást. A településrendezési eszközök módosítása a NIF Zrt költségviselésével készül.

Nagyberki Önkormányzat képviselő testülete a **184/2015. (VII.20) Kt** határozatával támogatta a NIF Zrt., mint építető közreműködésével megvalósuló **„M9 gyorsforgalmú út Kaposvár-Szekszárd közötti szakasz környezeti hatástanulmány készítése, környezetvédelmi engedély megszerzése, és M9 Kaposvár-Bonyhád szakasz autópálya építési engedélyezési tervek készítése”** tárgyú beruházást, amely 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 tervének megfelelő beillesztése 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 345/2012 (XII./.) 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 autópálya M86-53. sz. főút (új út építése, kapacitásbővítés)” címmel szerepel.*

A NIF Zrt. az autópálya engedélyezési tervének készítésével a RODEN-UVATERV Konzorciumot bízta meg. Az út engedélyezésének feltétele, hogy a tervezett nyomvonal megfelelően az érintett települések településrendezési eszközeinek, 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 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 betétváltozatok nélküli I. nyomvonalváltozat létesítésére**.

Miután a környezetvédelmi engedély rendelkezésre áll, ezért az Önkormányzat Képviselő-testülete a **184/2015. (VII.20) Kt** 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 eszközök módosítás **partnerségi egyeztetése** 2015 szeptember 21 és október 6-a között lezajlott az önkormányzat **184/2015. (VII.20) Kt 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 Nagyberki 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.

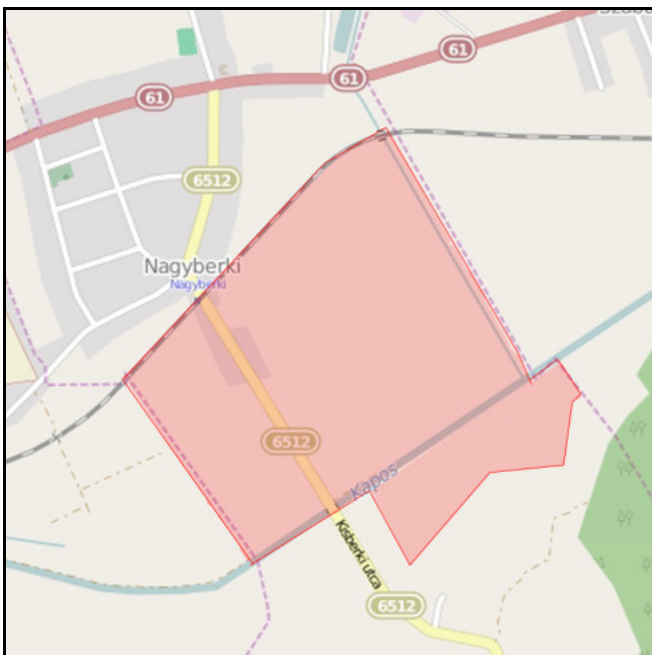
**A módosítás hatása:**

Az M9 autópályát a hatályos településrendezési terv már eredetileg is kijelölte, az akkor ismert tanulmányterv alapján. Az új nyomvonal azonban, mely a Budapest-Gyékényesi vasútvonal és a Kapos folyó között tervezett, a hatályos településrendezési tervben jelölt nyomvonaltól eltér, attól mintegy 300 m-rel délebbre tervezett. A község keleti határán túl, az út 164+410 km szelvényében, felüljáróval keresztezi a Kapos folyót.

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 túlerhelt 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 a Kapos folyó - Kisberki belterület északnyugati határa – a 079 és 088 hrsz-ú árkok ill. a közigazgatási határ.



A tervezési területek elhelyezkedése (légifotó Google Earth)



A tervezési területek elhelyezkedése (Google Maps)

## I. ELŐZMÉNYEK

### 1.1. FEJLESZTÉSI SZÁNDÉKOK

Az M9 gyorsforgalmi út Kaposvár – Bonyhád közötti szakaszának beillesztését Nagyberki 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.

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

***A Településrendezési terv módosítás más fejlesztési, módosítási igényt nem tartalmazhat ebben az eljárásban, csak 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 törlő.***

A tervezési területen belüli kapcsolódó szerkezeti és szabályozási elemek szükséges módosításán túl a területrendezési tervekkel való összhang biztosítása érdekében a kapott adatszolgáltatás szerinti a térségi övezetek aktualizálása is megtörténik.

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 korrektt módosítását lehetővé téve módon tartalmazza az M9 gyorsforgalmi út és a csatlakozó tervezett úthálózat adatait: (tengelyvonalat, igényelt közterület szélességét, mint a 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.
- Előzetes Régészeti Hatástanulmány (ERD) elkészült munkarészeit

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:*

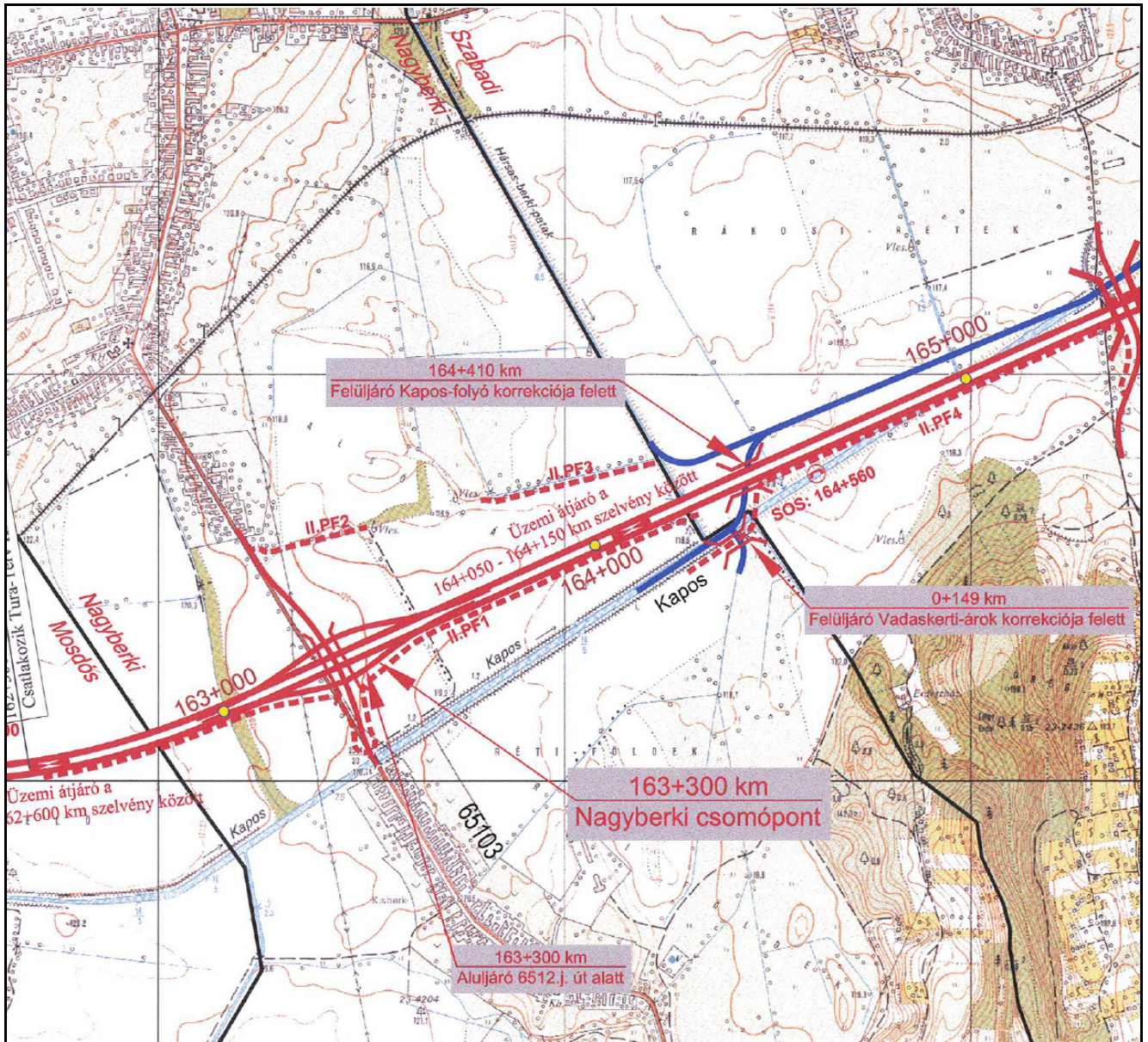
- magterület,
- ökológiai folyosó,
- pufferterület,
- tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület
- kiváló termőhelyi adottságú erdőterület
- erdőtelepítésre javasolt terület
- országos vízminőség-védelmi terület
- ásványi nyersanyagvagyon területe
- földtani veszélyforrás területe

*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 tervezési területre vonatkozó adatainak figyelembe vételével elkészült a jelen településrendezési eszközök módosítása



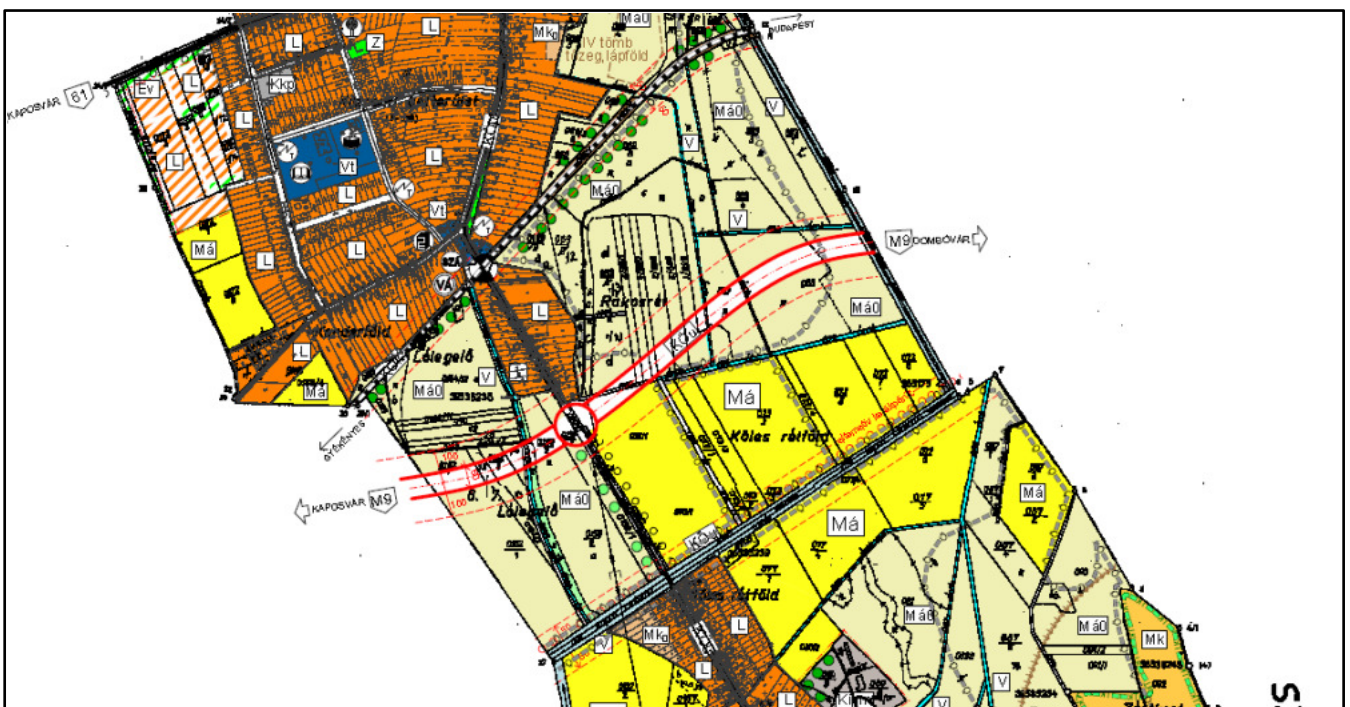
## 1.2 TERVI ELŐZMÉNYEK

### 1.2.1 Nagyberki Településszerkezeti Terve

Nagyberki község településszerkezeti tervét Dr. Fazekas Sándorné (TT1 14-0282/02) készítette el 2005-ben. A tervet Nagyberki Önkormányzata a 21/2006. (IV. 20.) számú képviselő-testületi határozattal hagyta jóvá, melyet eddig több alkalommal; 3/2009.(V.27.), 88/2010.(XI.24.), 176/2015.(VI.22.) Kt. határozataival módosított.

A tervezési területen belül az M9 autópálya II. szakaszának egykori tervezett nyomvonal a külterületen a vasút és a Kapos folyó között, azoktól csaknem egyforma távolságra vezetett, a Dózsa György utat – Kisberki utat keresztezve a belterületől nem messze haladt. A nyomvonal általános mezőgazdasági területeken haladt át. Az autópálya 60 m szélességgel került feltüntetésre, a 100-100 m védőtávolsággal együtt. A tervlap feltünteti még, az autópályaival is érintetten a természeti terület határát, az ökológiai zöld folyosó határát és a Dózsa György út mentén a meglévő fasort is. A Dózsa György úton meglévő kerékpárút halad, míg a Kapos folyó északi oldalán alternatív tervezett kerékpárút jelölt.

A Településszerkezeti terv feltünteti az övezeti jeleket is.



Hatályos Településszerkezeti terv részlet

### 2.2.1. Nagyberki Szabályozási Terve, Helyi Építési Szabályzata

Nagyberki hatályos helyi építési szabályrendeletét (HÉSZ) a Képviselő-testület 6/2006.(IV.20.) Kt. számú rendeletével hagyta jóvá, melyet eddig négy alkalommal; 6/2009.(V.27.), 9/2010.(XI.24.), 1/2014.(II.05.) és 10/2015.(VI.22.) Kt. rendeleteivel módosított. A módosítások során megtörtént a HÉSZ aktualizálása (2015-ben), az időközben megjelent jogszabályoknak megfelelő módosítása.

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

Az autópálya az általános mezőgazdasági terület M10 és M11 jelű övezeteit érinti, melyekre vonatkozó előírásokat a HÉSZ 16.§ és 18. §-a tartalmazza.

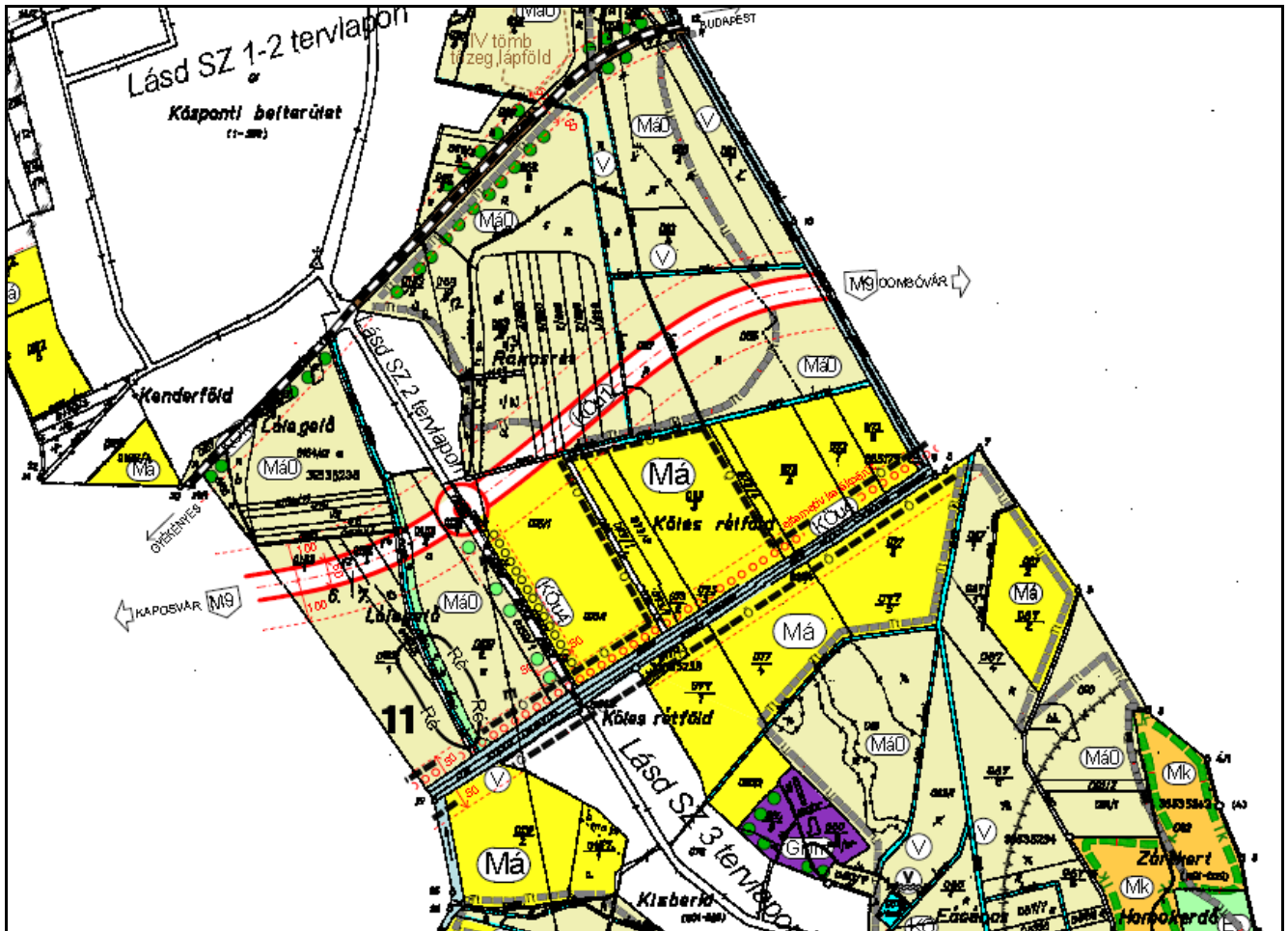
A közlekedési területeket azonban a HÉSZ 12.§ (2) bekezdése illetve a szabályozási terv külön övezetekbe sorolja a következők szerint:



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

Az M9 autótúny nyomvonalának tervezett módosítása a külterületi szabályozási terv érintett tömbjeinek módosítását igényli. Szükségessé vált az 1. számú függelék régészeti lelőhelyekre vonatkozó adatainak a Forster Központ 600/1716-2 számú adatszolgáltatásának megfelelő pontosítása is.

A Képvisező-testület 184 /2015. (VII.20) Kt. határozatával döntött az M9 autótúny községet érintő szakaszának támogatásáról, a partneri egyeztetésbe bevonandók köréről, ennek módjáról. A településrendezési terv módosításának kezdeményezője és finanszírozója a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (NIF Zrt.)



A hatályos szabályozási terv részlete

## **II. JÓVÁHAGYOTT MUNKARÉSZEK**

## Kivonat

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

A szavazásban mind az öt képviselő részt vesz.

Ezután a testület 5 igen szavazattal nem szavazat és tartózkodás nélkül az alábbi határozatot hozta:

### **254/2015. (XI.09.) számú önkormányzati határozat**

Nagyberki Község Képviselő-testülete megtárgyalta a településrendezési terv M5/2015-OTÉK jelzőszámú módosítására vonatkozó előterjesztést és úgy határozott, hogy a többször módosított 21/2006.(IV.20.) számú határozatával jóváhagyott településszerkezeti tervnek a belterületi határ – vasútvonal - közigazgatási terület keleti határa - Kapos folyó- közigazgatási terület nyugati határa által határolt tömbökre vonatkozó normatartalmát az 1. melléklet szerint, a településszerkezeti tervmódosításának leírását a 2. melléklet szerint fogadja el.

Felelős: Deák Gyula polgármester

Határidő: azonnal

Kmft.

Deák Gyula s.k.  
Polgármester

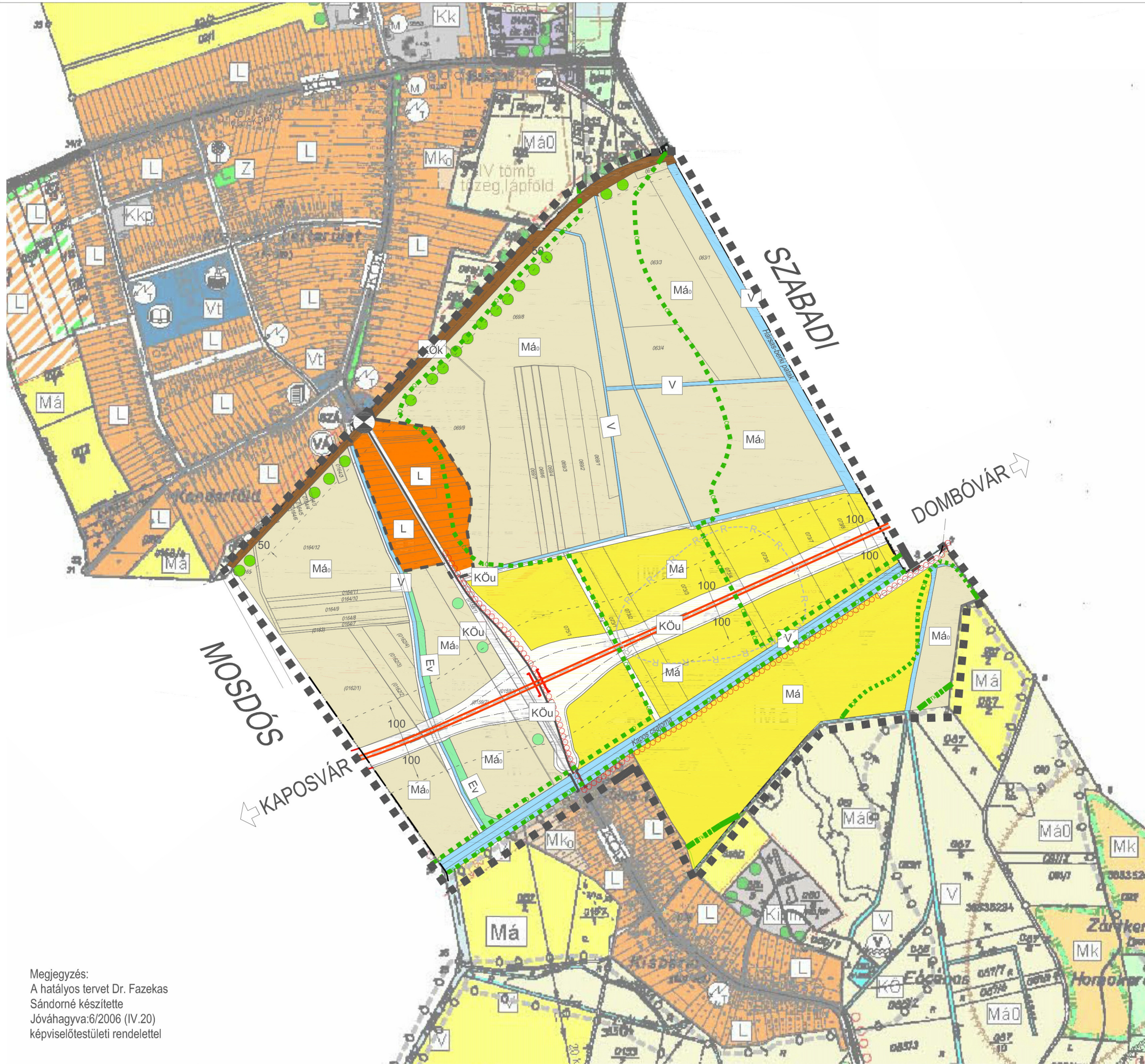
Kaposvölgyiné Dr. Hangyál Margit s.k.  
Jegyző

A kivonat hiteles:

Nagyberki, 2015. november 10.



*Kaposvölgyiné*  
Kaposvölgyiné Dr. Hangyál Margit  
Jegyző



Területfelhasználási módok

- Má Általános mezőgazdasági terület
- Máo Általános mezőgazdasági terület
- Ev Védelmi erdő (meglévő)
- V Vízgazdálkodási terület
- KÖu Közlekedési terület közút
- KÖk Közlekedési terület vasút
- L Lakóterület-meglévő

Egyéb szerkezeti elemek

- ökológiai folyosó (Adatszolg.: Duna-Dráva NPI)
- tájképvédelmi terület (Adatszolg.:Duna-Dráva NPI)
- Tervezett gyorsforgalmi út (M9)
- országos mellékút
- úttengely
- szintbeni vasúti kereszteződés
- tervezett kerékpárút
- tervezett híd
- meglévő híd
- fasor meglévő
- fasor tervezett
- T védőtávolság
- közigazgatási határ
- szabályozott terület határa

Megjegyzés:  
A hatályos tervet Dr. Fazekas  
Sándorné készítette  
Jóváhagyva:6/2006 (IV.20)  
képviselőtestületi rendelettel

A 254/2015. (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



**NAGYBERKI KÖZSÉG T-1 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 254/2015. (XI.09.) számú önkormányzati határozathoz**

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

*Az M9 gyorsforgalmú út nyomvonala az elkészült engedélyezési terveknek megfelelően a hatályos terven szereplő nyomvonalától déli irányba 300 m-rel tolódik el, megközelítve a Kapos folyót. A 6512. számú mellékút átvezetését külön szintű forgalmi csomópont biztosítja a Nagyberkitől délre fekvő területek irányába.*

*A közlekedési terület tartalmazza a szükséges kisajátítási területeket a gyorsforgalmi út és a 6512. sz. mellékút csomópontjához szükséges területekkel együtt.*

*A közlekedési terület Má, Máo jelű általános mezőgazdasági területből kis részben vízgazdálkodási és erdőterületből kerül átsorolásra.*



*Kapcsolgipint!*

**Nagyberki község Képviselő-testületének  
16/2015.(XI.09.) Önkormányzati rendelete  
Nagyberki község helyi építési szabályzatáról szóló  
6/2006.(IV.20.) Önkormányzati rendelet módosításáról**

Nagyberki 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. § (1) Nagyberki község Helyi Építési Szabályzatáról szóló 6/2006. (IV.20) számú rendelet (a továbbiakban: Rendelet.) 3. számú mellékletét képező SZ-3 jelű Belterület 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) A Rendelet 4. számú mellékletét képező SZK jelű Külterület Szabályozási terv e rendelet 2. sz. mellékletén a szabályozott terület határa által jelölt részterületre vonatkozó normatartalma helyébe e rendelet 2 sz. melléklete szerinti részletterven meghatározott normatartalom lép.

2. § A Rendelet 12.§ (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*	<b>Mezőgazdasági kiszolgáló út</b>	<b>meglévő</b>	-
		<b>tervezett</b>	<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

- 3.§ A R. 1. számú függeléke „Nyilvántartott régészeti lelőhelyek” című táblázata helyébe e rendelet Függeléke szerinti táblázat lép.

4. § Ez a rendelet az elfogadást követő napon lép hatályba.

Nagyberki, 2015. november 9.

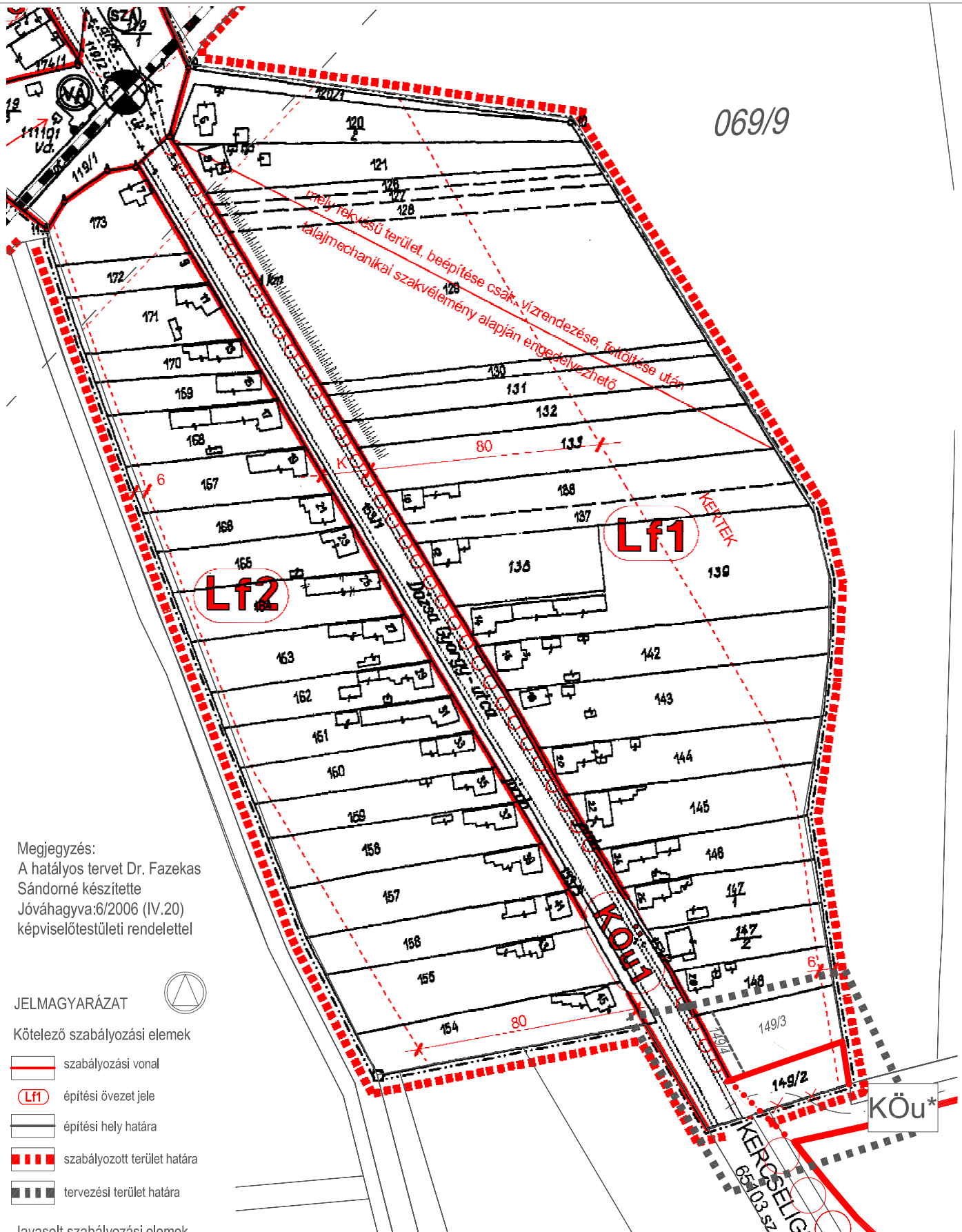
Deák Gyula  
polgármester




Kaposvolgyiné Dr Hangyál Margit  
jegyző




069/9



Megjegyzés:  
 A hatályos tervet Dr. Fazekas  
 Sándorné készítette  
 Jóváhagyva: 6/2006 (IV.20)  
 képviselőtestületi rendelettel

JELMAGYARÁZAT



Kötelező szabályozási elemek

- szabályozási vonal
- építési övezet jele
- építési hely határa
- szabályozott terület határa
- tervezési terület határa

Javasolt szabályozási elemek

- megszüntető jel
- kerékpárút tervezett

Tájékoztató elemek

- közigazgatási határ
- tengelyvonal
- védőtávolság

A 16/2015. (XI.09.) önkormányzati rendelet 1. melléklete



VÁROS ÉS HÁZ

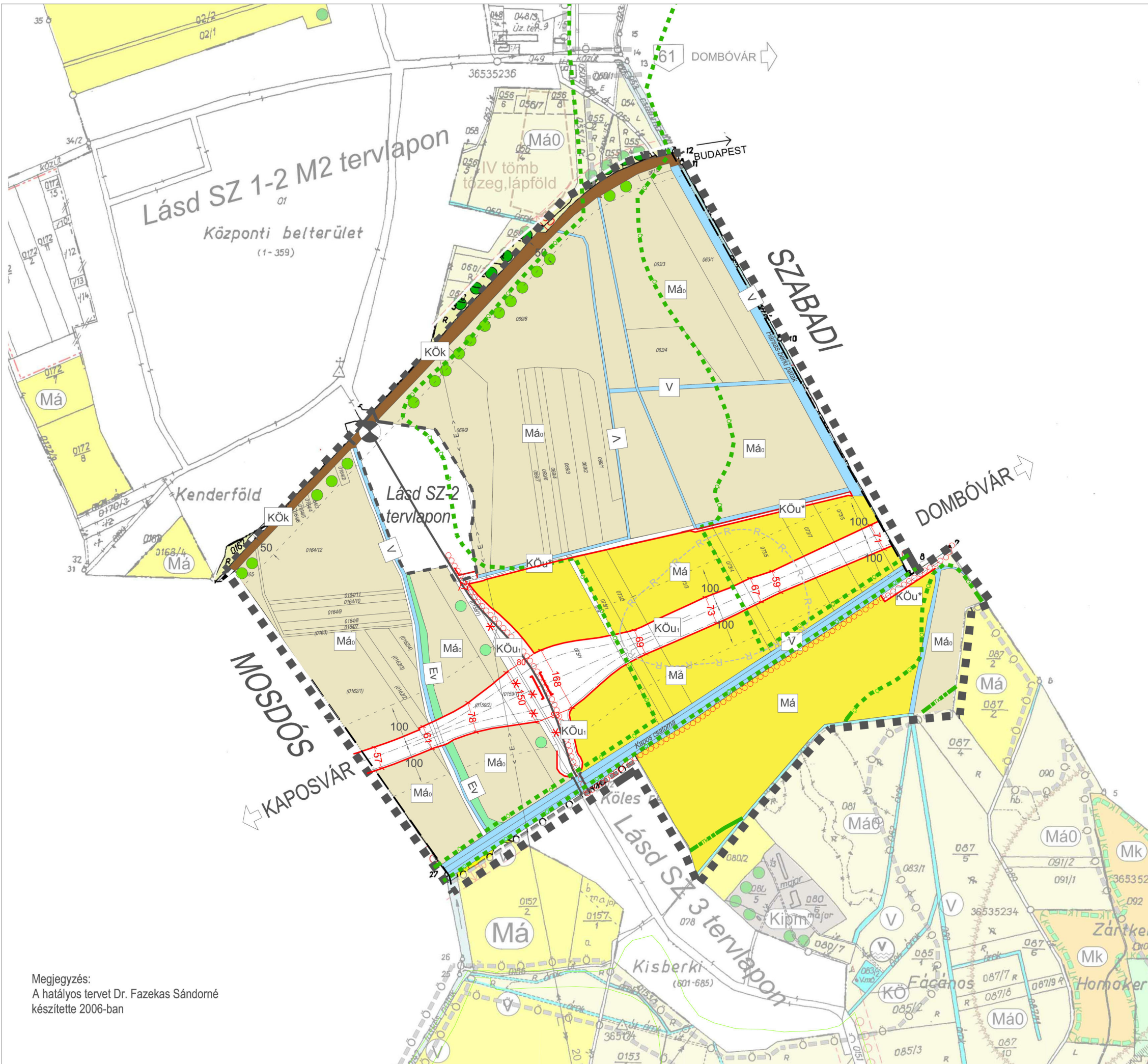
ÉPÍTŐIPARI TERVEZŐ KERESKEDELMI ÉS SZOLGÁLTATÓ BT.  
 1146 BUDAPEST ABONYI UTCA 8. Tel/fax: 06-1-340-2382



NAGYBERKI KÖZSÉG SZ-2 jelű  
 BELTERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERV MÓDOSÍTÁSA  
 Az M9 autópálya 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=1:2000
------------------------------	---	-------------------------------	---

KÉSZÜLT AZ ÁLLAMI ALAPADATOK FELHASZNÁLÁSÁVAL



JELMAGYARÁZAT  
(a hatályos terv jelkulcsa alapján)



Kötelező szabályozási elemek

- szabályozási vonal
- Máo Általános mezőgazdasági terület övezete
- Má Általános mezőgazdasági terület övezete
- V Vizgazdálkodási terület övezete
- KÖu<sub>1</sub> Országos közút övezete
- KÖu\* Mezőgazdasági kiszolgáló út övezete
- KÖk Közlekedési terület vasút övezete
- Ev Védelmi erdő övezete(meglévő)
- szabályozott terület határa
- tervezett híd
- meglévő híd
- szabályozási szélesség

Javasolt szabályozási elemek

- javasolt telekhatár
- fasor tervezett
- kerékpárút tervezett

Tájékoztató elemek

- szabályozott terület határa
- közigazgatási határ
- országos mellékút
- tengelyvonal
- védőtávolság
- fasor meglévő
- ökológiai folyosó (Adatszolg.: Duna-Dráva NPI)
- tájképvédelmi terület (Adatszolg.: Duna-Dráva NPI)
- nyilvántartás alatt álló régészeti terület
- szintbeni vasúti kereszteződés

Megjegyzés:  
A hatályos tervet Dr. Fazekas Sándorné készítette 2006-ban

A 16/2015. (XI.09.) önkormányzati rendelet 2. melléklete

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

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

Ügyvezető: Bárdosi György	Vezető településrendező tervező: Lázár Tibor TK/1 01-5041/12 Bárdosi Andrea TT/1 01-4073	Munkatárs: Balha Gabriella	Dátum: 2015. november Méretarány: M=1:10000
------------------------------	--	-------------------------------	--

KÉSZÜLT AZ ÁLLAMI ALAPADATOK FELHASZNÁLÁSÁVAL



Függelék a 16 /2015.(XI.09.) számú rendelethez

**Nyilvántartott régészeti lelőhelyek**

(A Forster Központ 600/1716-2/2015 számú, 2015 július 7-én kelt adatszolgáltatása szerint)

S.SZ.	AZON	LSZAM	BÍRSÁG	NEV	VÉDELEM	HRSZ
1.	32370	1	I	Szalacska-Szentkúti halomsírok	kiemelten védett	0124/14, 0124/15, 0124/18, 0124/19, 0124/20, 0136/1, 0136/3
2.	32372	2	I	Csillétől délre, Szalacsikai-erdei halomsírcsoport	szakmai	0115/10
3.	47862	3	I	Szalacska - középkori templom	kiemelten védett	
4.	47866	4	I	Csillei - rész	szakmai	0115/10, 0115/5, 0122, 0127/6, 0127/7, 831, 832, 833, 834, 835, 836/1, 836/2, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844/1, 844/2, 845/1, 845/2, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 861/1, 861/2, 862, 863/1, 863/2,
5.	47869	5	I	Szalacska földvár	kiemelten védett	0115/5, 0115/6, 801/3, 801/4, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809/1, 809/2, 809/3, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817/1, 818/3, 818/4, 819/1, 821/1, 822/1, 851, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883/2, 885, 886,
6.	47872	6	I	Szalacska - Kecskés - dűlő	szakmai	1238, 1275, 1277, 1278, 1279, 1280, 1281, 1282, 1283, 1284, 1285, 1286/1, 1286/2, 1287, 1288, 1289/1, 1289/2, 1290, 1291, 1292, 1293, 1294, 1295/1, 1295/2, 1296, 1297, 1298,
7.	47873	7	I	Kecskési - horhó	szakmai	0136/3, 0136/4, 0136/1, 0129, 0124/19, 0124/20, 0130/1, 0130/3
8.	47877	9	I	Szalacsikai halomsírmező Szalacsikai majori csoportja	kiemelten védett	0144/2, 0144/10, 0144/11, 0144/8, 0144/9, 0144/12, 0144/14, 0144/18, 0144/19, 0145, 0144/15, 0134
9.	56873	10	I	Szalacsikai halomsírmező Piaci-réti csoportja	kiemelten védett	0144/4, 0144/11, 0149, 0155
10.	88033	11	I	Szalacsikai földvártól nyugatra (volt TSZ-szőlő)	szakmai	0126, 0125, 0127/3

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

Sorszám	Nyilvántartási szám	Lelőhely neve	Hrsz
ERD_17	Új lelőhely	Gólya-hegy Szabaditól D-re, a Kapos D-i partján, a Kapos- hídjától DNy-ra	075/1, 073/1, 073/2, 073/3, 073/4, 073/5

### **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 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.

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 autópálya nyomvonalát a hatályos településszerkezeti terv már eredetileg kijelölte, az akkor ismert tanulmánytervek alapján.

Az új nyomvonal azonban a régivel ellentétben, a hatályos terven szereplő nyomvonaltól déli irányba 300 m-rel tolódik el, megközelítve a Kapos folyót, de a Budapest-Gyékényesi vasútvonal és a Kapos folyó között marad. A 6512. számú mellékút átvezetését külön szintű forgalmi csomópont biztosítja

#### 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 folyószélességben 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):

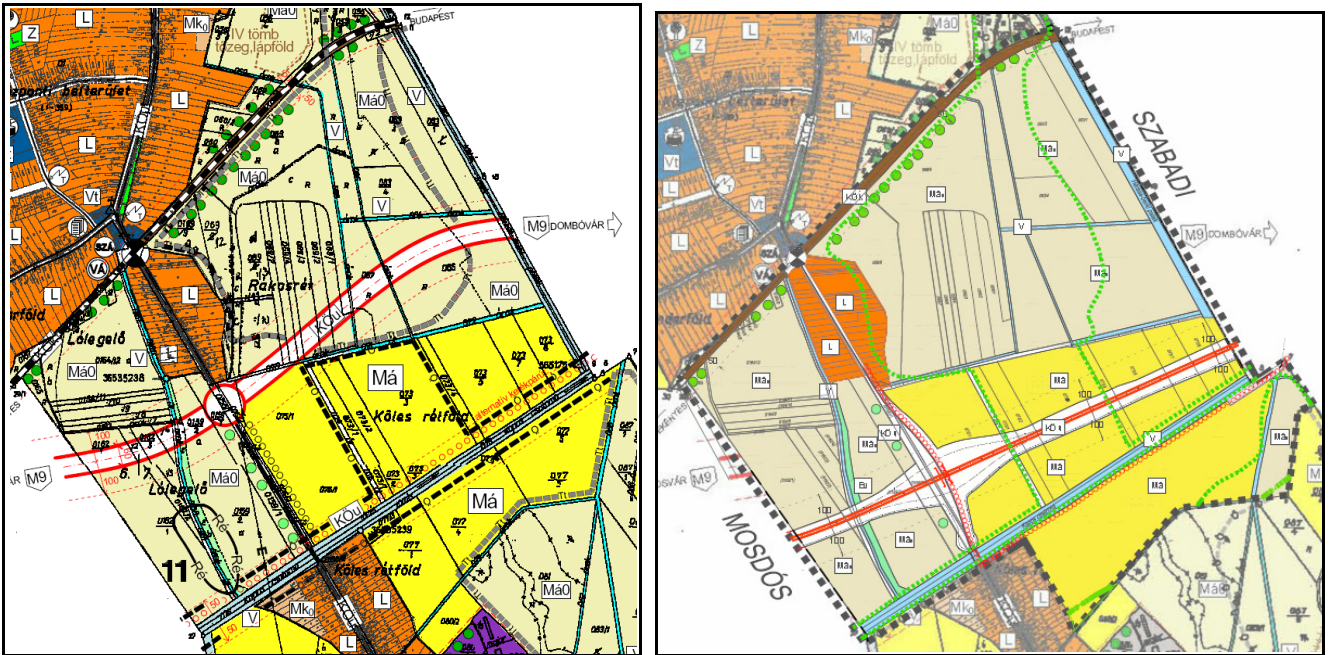
- A teljes tervezési szakaszon 2x2 sávú autópályát kell tervezni.
- Folyópálya 2\*2 sávú, 22,00 m-es koronaszélességgel.
- Az M9 jelen tervezési szakaszán a távlati kiépítési követelményeknek megfelelően a vízszintes vonalvezetésnél figyelembe veendő tervezési sebesség  $v_t=130$  km/h, míg magassági értelemben – a terepi adottságokat figyelembe véve – minimum  $v_t=110$  km/h.
- Az M9 jelen kiépítését 2x2 sávú 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.

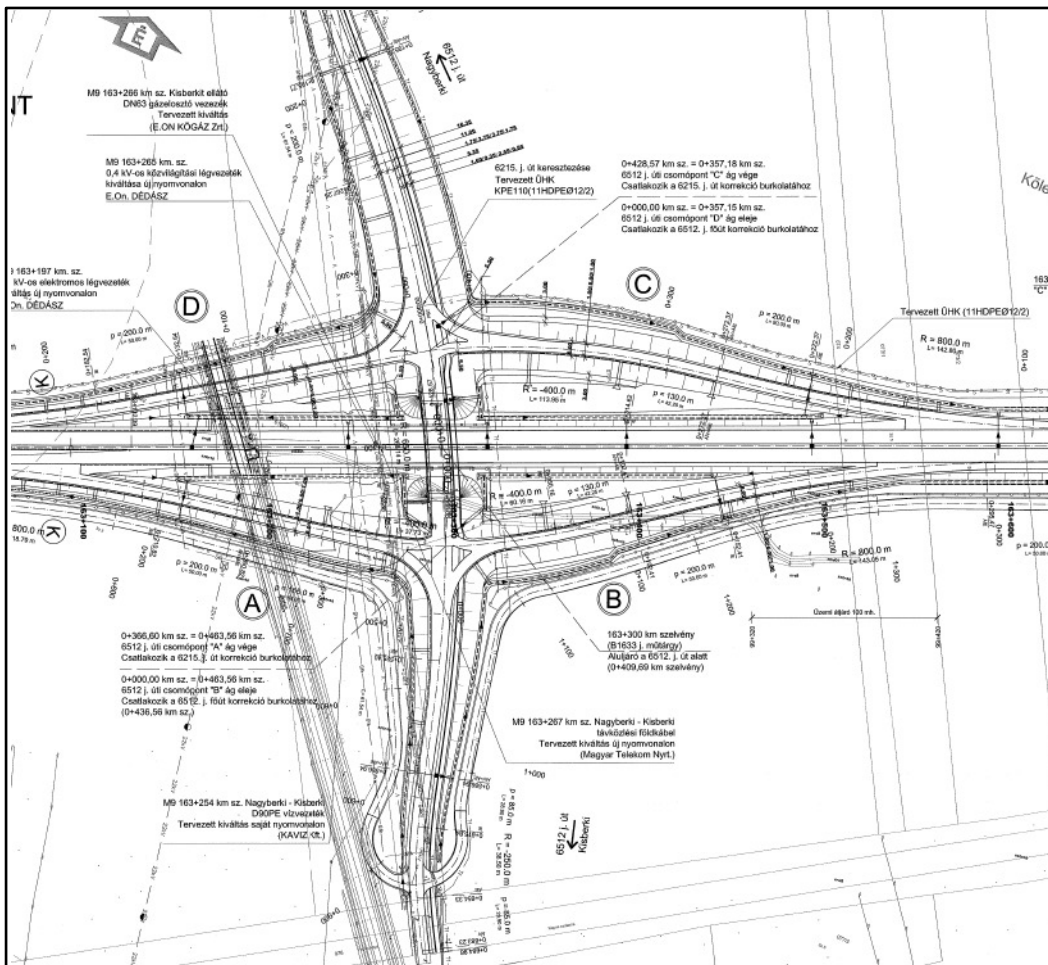
A Településszerkezeti terv módosítások a következők:

- A nyomvonal a hatályos szerkezeti tervben jelölt nyomvonalától déli irányba 300 m-rel tolódik el, megközelítve a Kapos folyót. Ezzel távolabb Nagyberkit belterületétől, de közelebb kerül a Kisberki településrészhez. A terv jelöli a nyomvonalat és a 100-100 m-es védőtávolságot, ugyanakkor a kapott adatszolgáltatás alapján feltünteti a közlekedési területet is. 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.



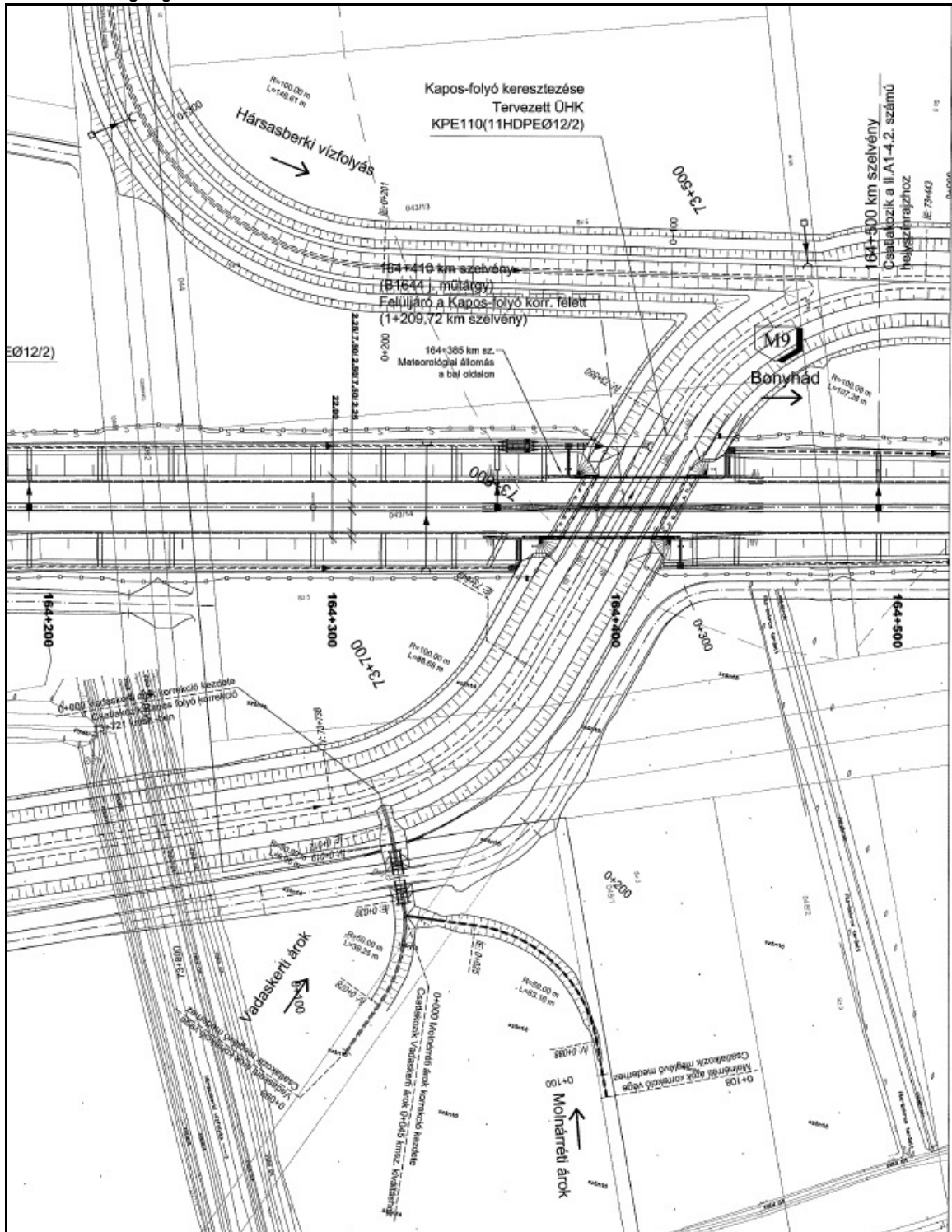
A hatályos és a módosított Településszerkezeti terv

- A községet egy jelentősebb műtárgy érinti; az engedélyezési terv szerinti 163+300 km szelvényben létesülő külön szintű, rombusz típusú forgalmi csomópont, mely a 6512. számú mellékút átvezetését biztosítja a Nagyberkitől délre fekvő területek irányába. Ennek helyigényét (az engedélyezési tervekhez tartozó kisajátítás alapján) feltünteti a szerkezeti terv, ahogy a gyorsforgalmi út felett áthaladó hidat is. Az út nyomvonalának korrekciója is megtörténik.



Részlet az engedélyezési tervből (Roden Mémőki Iroda Kft)

- A hatályos szerkezeti terv a 163+300 km szelvényben lévő csomópontnál egy részben már megvalósult kerékpárutat jelöl. A kerékpárutat az autótűt terv ei is figy elembe veszik, azt az út feletti műtárgy on vezet ik át, ezt a terv lap terv eztként tünteti fel.
- Nagyberki közigazgatási területet keletről elhagyva az autótűt nyomvonala Szabadi területén, - keresztezi a Kapos folyót, ennek járulékos létesítményei érintik Nagyberkit is. A Kapos folyó keleti kivezető szakaszánál, a Vadaskerti árok korrekciója felett egy kisebb felüljáró létesül, ezt azonban a Településszerkezeti terv lap léptéke miatt már csak részben tudja ábrázolni.
- A Hársas-berki patak Kaposba történő direkt bevezetése megszűnik, a patak korrekciójára kerül sor, mely szintén Szabadi közigazgatási területét érinti.



Részlet az engedélyezési tervből (Roden Mémöki Iroda Kft)

- Az M9 autópályát kialakítása szükségessé teszi a határos ingatlanok megközelítését biztosító utak kialakítását, illetve földutak korrekcióját. Ezek tervezett nyomvonalát a 070 és 072 hrsz-ú árkok déli oldalán jelöltük.
- A hatályos terv szerinti Kapos északi oldalán vezetett alternatív kerékpárút a meglévő kerékpárúthoz csatlakozva a Kapos folyó déli oldalára kerül át, mivel Szabadi közigazgatási területén a Kapos folyó mederkorrekciójára kerül sor.
- A hatályos terv szerint a tervezett nyomvonal Má0 jelű, nem beépíthető mezőgazdasági területet érint, míg a módosítással részben Má jelű általános mezőgazdasági területre került. A külterület Nagyberkit belterületétől délkeletre eső szakaszán az út egy kisebb vízfolyást (0160 hrsz) és a mellette lévő egy keskeny erdősávot érinti (ez utóbbi a 0159/2 hrsz-ú földrészlet b) alrészlete, mely az Országos Erdészeti Adattárban nem szerepel üzemtervezett erdőként.)



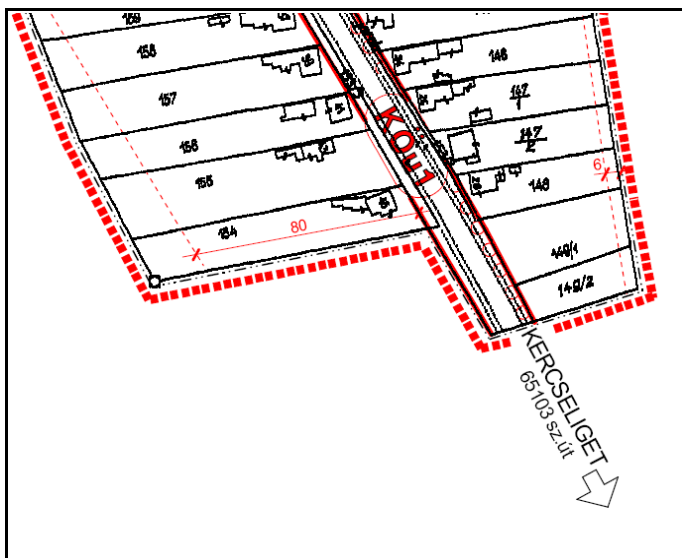
Alaptérkép részlet – külterület (Kaposvári Járási Földhivatal 2015 augusztus)

### A Helyi Építési Szabályzat módosítása

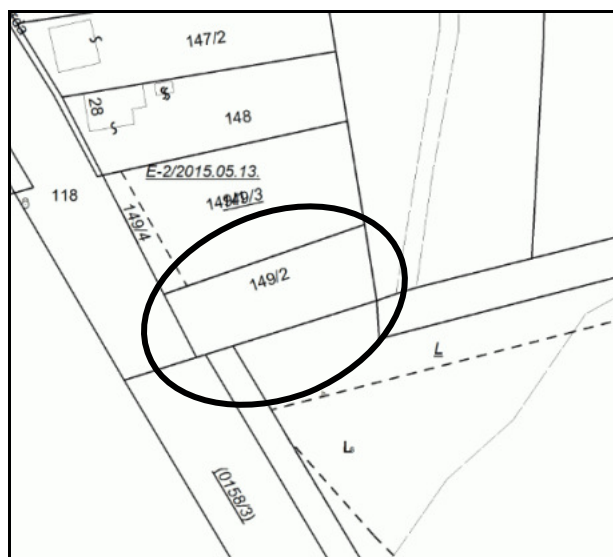
A Helyi Építési Szabályzat előírásait a gyorsforgalmi út nyomvonalának módosítása miatt nem kell módosítani. Azonban szükséges a HÉSZ Közlekedési előírásokra vonatkozó 12. § (2) bekezdés szerinti táblázat kiegészítése. A HÉSZ ill. a szabályozási tervek ugyanis külön övezetekbe sorolják a közlekedési területeket.

A tervezett gyorsforgalmi út északi oldalán ugyanis földút kiváltás történik a 070 és 072 hrsz-ú árkok mellett, melybeleköt a 6512 sz. mellékút (Dózsa György útba). A földút kiváltás a földrészletek megközelítésére szolgál, ugyanakkor a gyorsforgalmi út megvalósításához tartozó kapcsolódó kisajátítás, ezért ehhez egy külön útkategóriát indokolt bevezetni, mely az „Állami közút kiszolgáló útja” nevet kapja és Köu\* jellel jelölt. A 12.§ (2) bekezdés táblázata tehát e tekintetben kiegészül, illetve az országos közút kategória min. szabályozási szélessége 60 m helyett a szabályozási terv szerinti „feliratot jelöli.

Az említett földútbekötés a kisajátítási terv alapján egy belterületi telket is érint, a belterület déli határán. Ez az SZT-2 jelű Szabályozási terven feltüntetésre kerül, e tekintetben a Belterületi Szabályozási terv módosítására van szükség (a HÉSZ módosítás rendelettervezetének 2. jelű melléklete).



Hatályos belterületi Szabályozási terv (SZT-2)



Helyszínrajz – a földútbeiktetéssel érintett 149/2 hrsz-ú telek

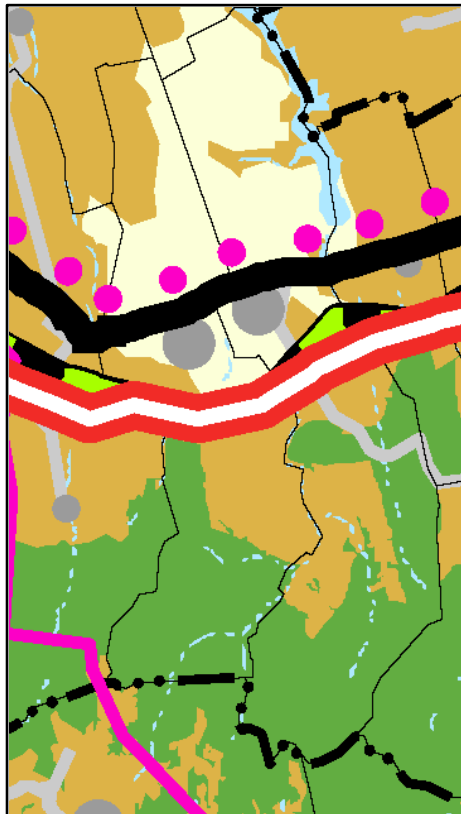
A Településszerkezeti tervlap és a Szabályozási tervlap a kapott adatszolgáltatás szerint tünteti fel az ökológiai folyosó területét. Szintén feltüntetésre kerül a Duna-Dráva Nemzeti Park Igazgatóság adatszolgáltatása alapján a tájképvédelmi terület is, mely csak a tervezési terület déli részét érinti.

A régészeti lelőhelyek aktualizálásra kerültek a Forster központ adatszolgáltatása alapján a tervezési területre vonatkozóan. A HÉSZ 1.- Sz Függelékében a nyilvántartott régészeti lelőhelyek felsorolását tartalmazó táblázat helyébe a Forster Központ 600/1716-2/2015 számú, 2015 július 7-én kelt adatszolgáltatása szerinti táblázat kerül.



### 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. Törvényel (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.



#### ORSZÁGOS TERÜLETFELHASZNÁLÁSI KATEGÓRIÁK

- Erdőgazdálkodási térség
- Mezőgazdasági térség
- Vegyes területfelhasználású térség
- Vízgazdálkodási térség

#### Települési térség

- 1000 ha felett
- 750 - 1000 ha között
- 500 - 750 ha között
- 100 - 500 ha között
- 100 ha alatt

#### ORSZÁGOS JELENTŐSÉGŰ MŰSZAKI INFRASTRUKTÚRA-HÁLÓZATOK ÉS EGYEDI ÉPÍTMÉNYEK

Országos jelentőségű közlekedési hálózatok és egyedi építmények

- Gyorsforgalmi út
- Főút
- Nagy sebességű vasútvonal
- Egyéb országos törzshálózati vasúti pálya

Az Ország szerkezeti terve

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

Az Ország Szerkezeti Terve Nagyberki közigazgatási területén mezőgazdasági térség, vegyes területfelhasználási 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.

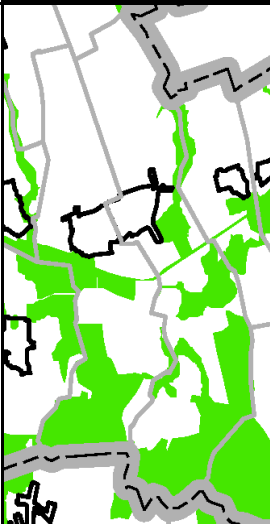
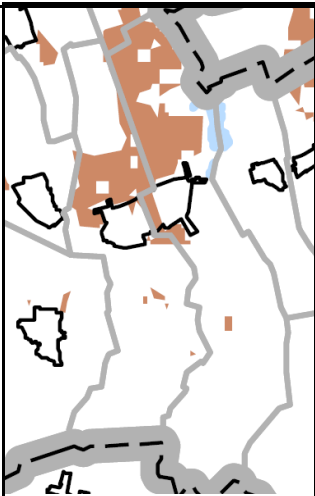
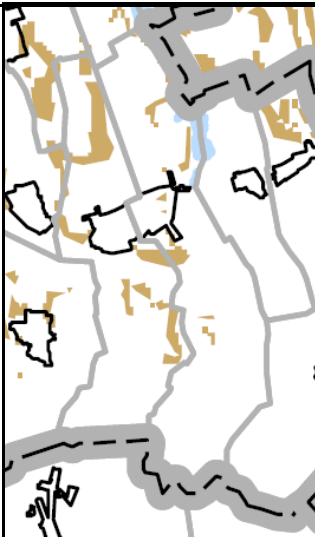
Az országos jelentőségű közlekedési hálózat a települést a Budapest-Gyékényes vasúttal, a 61-es főúttal és a tervezett M9 gyorsforgalmi úttal érinti. A 61-es főút meglévő nyomvonalát az OTrT módosítás nem érinti. Az M9-es főút nyomvonalát az OTrT módosítás nem változtatta meg, így a megyei terv szerint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

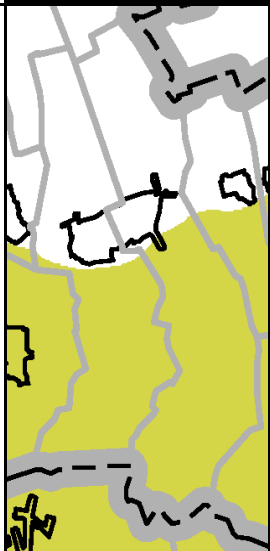
#### Az Országos Területrendezési Terv községet érintő övezetei az alábbiak:

- 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 megfelelőségét a megyei terv i nyomvonalhoz szükséges viszonyítani.

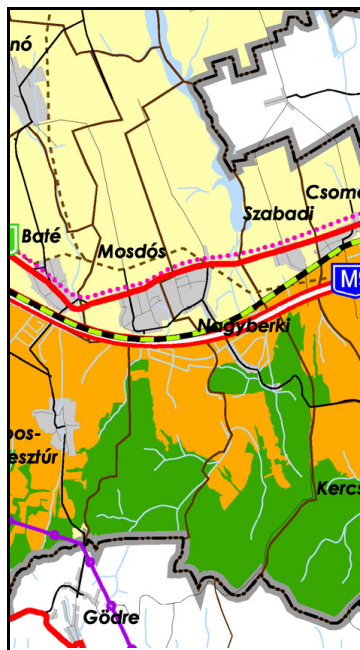
Az OTrT Nagyberkit érintő övezeti a következők:

Az Országos Területrendezési terv övezetei		Területe	
Érintettség			
3.1.	Országos ökológiai hálózat övezete		
<p>Az országos ökológia hálózat övezete érinti a tervezett módosítás területét. Az országos ökológiai hálózat övezetén belül vezeti 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 tervezési területet, azonban az illetékes adatszolgáltató (FŐMI) adatot nem tudott szolgáltatni.  Az OTrT szerinti előírások a módosítást nem befolyásolják. A módosítás beépítésre szánt területet nem jelöl ki az övezet területén.</p>			
3.3.	Jó termőhelyi adottságú szántóterület övezete		
<p>Az övezet érinti a tervezési területet, azonban az illetékes adatszolgáltató (FŐMI) adatot nem tudott szolgáltatni.  Az OTrT szerinti előírások a módosítást nem befolyásolják. Az M9 nyomvonalának módosításán kívül a területfelhasználás nem változik.</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 Nagyberki területén a tervezési területet nem, ill. csak igen kis mértékben érinti az övezet. Az övezet az adatszolgáltatás szerint kerül a Településrendezési eszközökben ábrázolásra, pontosítás nem történik.</p>	







**Somogy Megye Területrendezési Tervét** a Közgazdálkodási és Statisztikai Hivatal 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 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 megye térségi szerkezeti terve Nagyberki 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 szerint teljes egészében általános mezőgazdasági terület és ezen területfelhasználáson a módosítás nem változtat így az összhang biztosított.

A megyei terv az M9 tervezett nyomvonalát a vasútvonalal párhuzamosan vezeti, nyomvonalának hossza 1,469 km. A módosítás az M9 engedélyezési és kiviteli terv alapján jelöli ki a nyomvonalat, amelynek hossza 1,436 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,

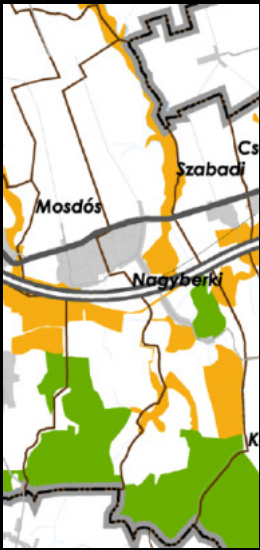
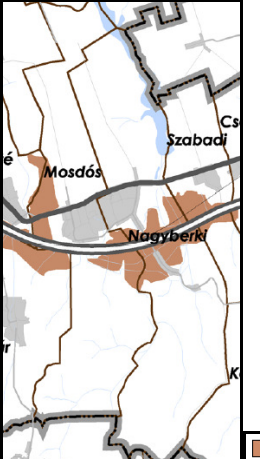
b) az országos és térségi jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózatoknak a település közigazgatási területére vetített hossza legfeljebb  $\pm 5\%$ -kal térhet el a kiemelt térségi és megyei területrendezési tervek szerkezeti tervében megállapított nyomvonalváltozattól, kivéve, ha a területi (környezeti,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

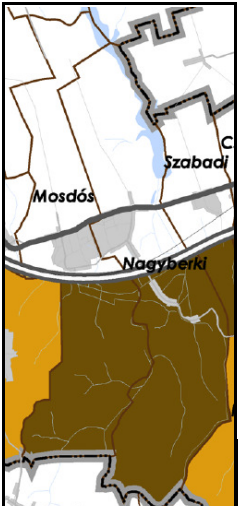
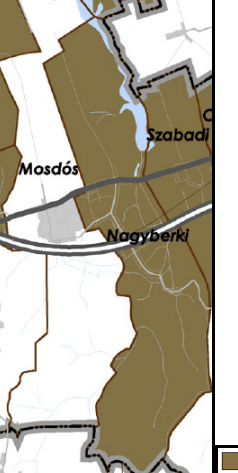
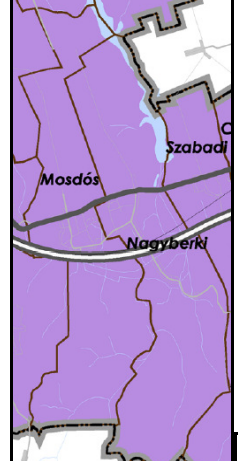
A tervezett gyorsforgalmi út nyomvonala megfelel a Somogy megyei Területrendezési tervnek, hiszen **a gyorsforgalmi út hossza Nagyberki közigazgatási területére vonatkozóan – 2, 25 %-al tér el.**

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 folyósó és magterület övezete;
- a kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete;
- 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;
- vízterhelésnek kitett terület övezete (OTRT által megszüntetve)

Somogy Megyei Területrendezési Terve szerinti övezetek							
3.1.	Magterület, ökológiai folyósó, pufferterület						
<p>A tervezési területet az ökológiai hálózat övezetei közül az ökológiai folyósó érinti, illetve kis részben a magterület is, azonban a nyomvonala és tervezett létesítményei a magterületre nem fednek rá.</p> <p>Az ökológiai hálózatot a Duna-Dráva Nemzeti Park Igazgatóság adatszolgáltatása szerint tünteti fel a Településszerkezeti és Szabályozási terv.</p> <p>Az ökológiai folyósó területén átvetett nyomvonala nem ellentétes a megyei tervvel és az OTRT övezetre vonatkozó előírásaival.</p>	 <table border="1" data-bbox="1023 1417 1398 1541"> <tr> <td><span style="color: green;">■</span></td> <td>Magterület</td> </tr> <tr> <td><span style="color: orange;">■</span></td> <td>Ökológiai folyósó</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 folyósó	<span style="color: yellow;">■</span>	Puffer terület
<span style="color: green;">■</span>	Magterület						
<span style="color: orange;">■</span>	Ökológiai folyósó						
<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="1023 2011 1398 2038"> <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						

3.4.	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>Országos jelentőségű tájképvédelmi terület Térségi jelentőségű tájképvédelmi terület</p>
3.8.	Ásványi nyersanyag gazdálkodás területe
<p>Ásványi nyersanyag gazdálkodás övezete a település érintettségét jelzi. Az illetékes Baranya megyei Körmény hivatal Bányászati Osztályának tájékoztatása szerint a településen bányatelek nem található, az egyetlen nyíltántartott ásványi nyersanyagvagyon a településrendezési eszközökben – a tervezési területen kívül – megfelelően van feltüntetve.</p>	 <p>Ásványi nyersanyag-gazdálkodási terület</p>
3.13.	Földtani veszélyforrás területe
<p>A földtani veszélyforrás övezete a település érintettségét jelzi. Az illetékes Baranya megyei Körmény hivatal Bányászati Osztályának tájékoztatása szerint a település a Felszínmozgások területének 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>Földtani veszélyforrás területe</p>

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

### 3.3. ÖRÖKSÉGVÉDELME

A kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény Örökségvédelmi Hatástanulmányra vonatkozó előírásai az Nagyberki 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.”*

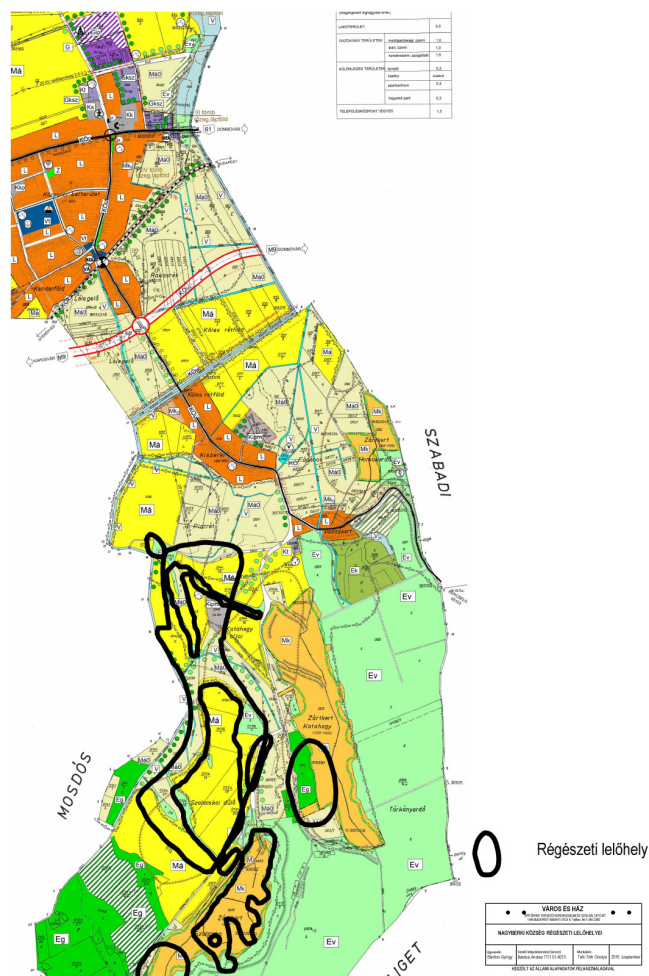
Az előírás alapján a Településfejlesztési koncepcióhoz szükséges elkészíteni az Örökségvédelmi Hatástanulmányt. Nagyberki teljes területére vonatkozóan utóljára 2005-ben készült átfogó Örökségvédelmi Hatástanulmány. Régész munkatárs: Dr. Magyar Kálmán volt.

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 tervben is a tervezési területen belül.

A Forster központ adatszolgáltatása (kelt 2015. július 7. 600/1716-2/2015 lkt. szám) alapján az alábbi lelőhelyek találhatóak a településen:

Azonosító	Lelőhely száma	Lelőhely neve	Hrsz
32370	1	Szalacska-Szent-kúti halomsírok	0136/3, 0136/1, 0124/20, 0124/19, 0124/18, 0124/15, 0124/14
32372	2	Csillétől délre, Szalacsikai-erdei halomsírcsoport	0115/10, 0121, 0118
47862	3	Szalacska - középkori templom	901, 897, 896/4, 896/3, 896/1, 895
47866	4	Csillei - rész	850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 861/1, 861/2, 862, 863/1, 863/2, 864, 865, 866, 867/1, 867/2, 868, 0115/10, 0127/6, 0127/7, 831, 832, 833, 834, 835, 836/1, 836/2, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844/1, 844/2, 845/1, 845/2, 846, 847, 848, 849
47869	5	Szalacska földvár	0115/5, 0115/6, 801/2, 801/3, 801/4, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809/1, 809/2, 809/3, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817/1, 818/3, 818/4, 819/1, 821/1, 822/1, 851, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883/2, 885, 886, 887/1, 887/2, 888, 889/1, 889/3, 889/4, 889/5, 892, 893, 894, 895, 896/1, 896/2, 896/3, 896/4, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 910, 911/1, 911/2, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 921/1, 921/2, 922, 923, 924, 925, 926/1,

			926/2, 928, 929, 930/1, 930/2, 931/1, 931/2, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 939, 941, 942/1, 942/2, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953/1, 953/2, 954, 955, 956, 957/1, 957/2, 957/3, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969/1, 969/2, 970, 971, 972/1, 972/2, 973, 974
47872	6	Szalacska - Kecskés - dűlő	1238, 1275, 1277, 1278, 1279, 1280, 1281, 1282, 1283, 1284, 1285, 1286/1, 1286/2, 1287, 1288, 1289/1, 1289/2, 1290, 1291, 1292, 1293, 1294, 1295/1, 1295/2, 1296, 1297, 1298, 1299, 1300/1, 1300/2, 1301, 1302, 1303, 1304, 1305, 1306, 1307, 1308, 1309, 1310, 1311, 1312, 1313, 1352, 0113/1, 0112, 0131, 0130/1
47873	7	Kecskési - horó	0136/4, 0136/1, 0129, 0124/19, 0124/20, 0130/1
47477	9	Szalacsikai halomsímező Szalacsikai majori csoportja	0144/15, 0134, 0144/2, 0144/10, 0144/11, 0144/8, 0144/9, 0144/12, 0144/14, 0144/18, 0144/19, 0145
56873	10	Szalacsikai halomsímező Piaciréti csoportja	0144/4, 0144/11, 0149, 0155
88033	11	Szalacsikai földvártól nyugatra (volt TSZ-szőlő)	0126, 0125, 0127/3



A tervezett területet a Forster Központ által adatszolgáltatásként megadott régészeti lelőhelyek nem érintik.

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

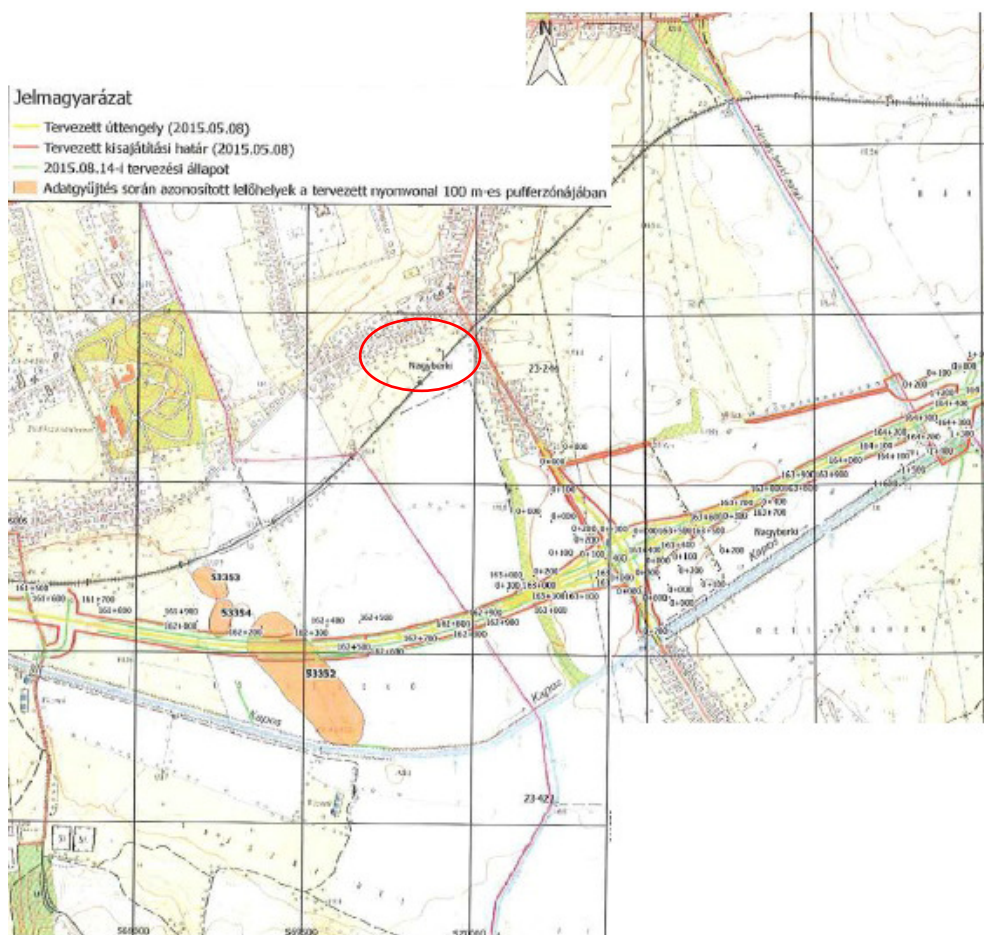
A tervezési területre a RODEN Mérnöki Iroda Kft. megbízásából a Forster Gyula Nemzeti Örökségvédelmi és Vagyongazdálkodási Központ elkészítette az Előzetes Régészeti Dokumentáció Előkészítő Első Munkarészt. Az érintett örökségi elemek számbavételéhez adattári, szakirodalmi, térképészeti, levéltári adatgyűjtés 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.

Nagyberki 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 kerülhetnek bemutatásra.

### 3.4. TÁJRENDEZÉSI JAVASLAT

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

Az országos ökológiai hálózat övezetében tartozik, a 024, 073/1, 073/2, 073/3 hrsz-ú ingatlan, melyeket az M9 autótúrnívonalja keresztez, a területet a Somogy Megyei Területrendezési Terv ökológiai folyosóként jelöli. A közigazgatási terület déli része, a 070, 072 hrsz-árkoktól kezdődően térségi jelentőségű tájképvédelmi terület, melyet a tervezett útvonal szintén érint. Natura 2000 területek nincsenek a községben.

A módosítás a hatályos szerkezeti tervhez képest lényeges területfelhasználási változást nem eredményez. Az M9 autótúrnívonalát a hatályos terv is ökológiai folyosó területén vezeti. Érintett mezőgazdasági és erdőterületet, keresztezett vízfolyást, tájképvédelmi területet azonban nem érintett.

A tájhasználatra a mezőgazdasági hasznosítás dominanciája jellemző. Az eredeti növénytakaró a területet csak mozaikszerűen, kisebb ártéri ligeterdő formájában maradt fenn, ezek megtartása kiemelt jelentőséggel bír, mert fontos tájképi értéket képviselnek. A útvonal a Budapest-Gyékényes vasútvonalától délre a Kapos folyó mentén halad. A térség kiemelkedően fontos erőforrásai a táji-természeti adottságok.

**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** II. Környezetvédelmi és természetvédelmi fejezet továbbtervezésre vonatkozó fontosabb természetvédelmet érintő 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 termetű emlősök átjáróinak létesítése szükséges.

A gyorsforgalmi út mentén többszintű növényállományt kell kialakítani növénytelepítési terv alapján. A növénytelepítési tervet funkcionális és esztétikai szempontok figyelembevételével, termőhelyi adottságoknak és tájjelegnek 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.

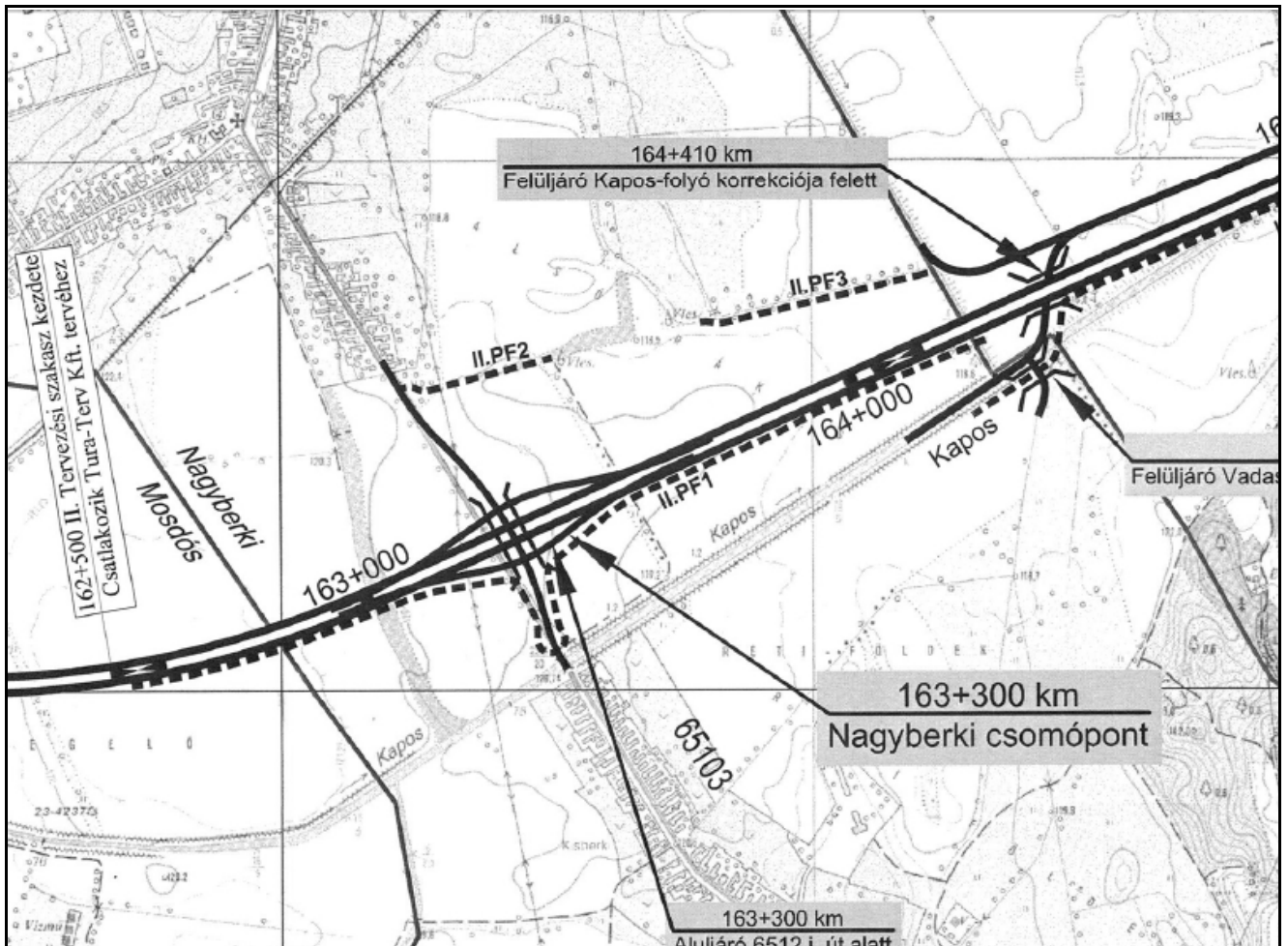
A ligeterdő foltok esetében javasolt a szegélyek mentén őshonos fa- és cserjefajok (fehér fűz (*Salix alba*), veresgyűrűs som (*Cornus sanguinea*), kányabangita (*Viburnum opulus*), kutyabenge (*Frangula alnus*)) ültetése az erdőszegélybe, amely árnyékolásával lezárja az erdő szegélyét a lágyszárú inváziós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

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 ÜME 2.1-304 szerinti ökológiai átjárók telepítését jelentik. Nagyléptékű, 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 tórendszer keresztvezése stb.), a domborzat morfológiájából adódóan, eleve olyan nagy műtárggyal kell keresztelni, mely kimeríti a tájátjáró 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 ÜME 2.1-304 szerinti **ökológiai átjárók** telepítését, továbbá természetvédelmi célú fényvédő, zajárnyékoló falak és takarófásítások alkalmazását jelentik. A közlekedési hatásokra különösen érzékeny csoportok a kételtűek, elsősorban a szaporodási időszakban vízhez kötődő fajok (varangyok, unkák, ásóbékák, erdei- és mocsári béka). A szaporodóhely (vizes élőhelyek) és a telető-, táplálkozóhelyek közötti kapcsolat megőrzése békaátjárók telepítésével történik.”



Az ökológiai átjárók helyét a Környezetvédelmi határozat tartalmazza. A településre nincs előírva ökológiai átjáró létesítése.

### 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 tárgyban 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 tervhez tevékenység helye szerint érintett és lehetségesen érintett települések jegyzőinek. Jelen 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 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 Nagyberki 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 Környezetalkotási javaslat keretében a Környezeti Hatástanulmányban és a Határozatban általánosan megfogalmazott ill. a településre vonatkozó előírásokat ismertetjük, hiszen azok betartásával a környezetvédelmi feltételek teljesülnek.

#### **A levegő védelme:**

A 306/2010. (XII. 23.) sz. Kormányrendelet 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 Főfelügyelőiség építés idejére vonatkozó előírásai:

Az építés alatti levegőtisztaság-átmeneti, 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 által érintett települések vorzaskörzetében 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 fölösleges 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, illetőleg 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 Kisvajak 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 gomba nem lehet.

A levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Kom. 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. Nagyberki belterülete a nyomvonalnál több, mint 300 méterre található.

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

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

### 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 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 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 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 talajvízmeleglete miatt figyelembe kell venni a csapadékvíz elvezetésénél a talajvíz 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 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 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 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 eljuthatnak.

Az útpályáról lefolyó vizek olajszenyeződése 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 talajvíz 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 árkokat, 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. „ (Somogy Megyei Komáromi Hivatal Növény- és Talajvédelmi Igazgatóságának szakhatósági állásfoglalása)*

**Vízbázisok érintettsége**

A nyomvonalak a 150+855 – 163+000 km sz. között áthaladnak a Kaposvári Vízművek Fácánosi és Nagyberki vízbázisának „B” hidrogeológiai védőövezetén.

A nyomvonalváltozatok az alábbi **vízbázis védelmi területeket** érintik:

- Kaposvár nagyberki vízbázis: a nyomvonalváltozatok kiinduló pontja a vízbázis: „B” jelű hidrogeológiai védőövezetén belül van, ebből következően mindkét nyomvonal áthalad rajta. (Ezen a részen a két nyomvonalváltozat közös nyomvonalon halad, tehát nincs különbség a két nyomvonalváltozat hatása között).

**Építés időszakára vonatkozó részletes előírások:**

- A tározó-szikkasztó 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 veszélyforrást 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 Nagyberki területén meghatározóan mezőgazdasági területfelhasználású területek mellett halad, kisebb részben vízgazdálkodási területet érint, így a gyorsforgalmi út kialakítása termőföld igénybevételével 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 szennyezését kizáró módon kell kialakítani.

Üzemeltetésre vonatkozó előírások:

Üzemeltetés alatt a földtani-talajtani tényezőket környezeti közvetlen 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 kiülekszik. 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 igénybevételét 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.

A Környezeti Hatástanulmány az alábbiakat fogalmazza meg:

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 út kopórétegének folyamatos állagmegóvása,
- 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 környezetében található anyag-nyerőhelyekből kell lebonyolítani.
- Az építést végző gépek és berendezések telephelyeit a nyomvonalhoz minél közelebb, a lakott területektől távol kell kijelölni, kerülve 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 Kisvajak 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 útépítés előtt mért megítélési A-hangnyomásszintet, akkor a szakvéleményben a zajcsökkentés érdekében tervezett intézkedéseket és azok várható eredményeit is ismertetni kell.

A nyomvonal Nagyberki területén meghatározóan mezőgazdasági területfelhasználású területek mellett halad. Lakóterület 300 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.

A környező úthálózat mentén, a települések területén a számítással meghatározott zajterhelés értékei alapján, amelyet a „4. melléklet—Zaj” ZMK1. táblázata jelenít meg, megállapítható, hogy a hivatkozott utak mentén a 7,5 m-es referencia távolságban a jelenlegi zajterhelés

- 61. sz. főút Baté – Nagyberki területén nappal 1,1 dB-lel, éjjel 5 dB-lel
- 61. sz. főút Nagyberki – Kospula területén nappal 1,1 dB-lel, éjjel 5 dB-lel haladja meg a vonatkozó követelmény értékeket

A jelentősebb forgalmú útszakaszok közül forgalomcsökkenés várható a 6. és a 61. sz. főutak egyes szakaszain, ami Baté, Nagyberki, Kospula és Dombóvár érintett lakossága számára kedvező.



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.

### Hulladékgyűjtés

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 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 területéről 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 Főfelügyelőség határozata az alábbi előírásokat tartalmazza:

Építés időszakára 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 engedélyével rendelkező szervezetnek át kell adni.
- A kommunális szilárd hulladékot zárt konténerben vagy megfelelő gyűjtőzsákban kell gyűjteni, és a hulladékra vonatkozó érvényes hulladékgyűjtési engedéllyel rendelkező szakszervezetnek 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 felvitálásáról 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 – késelem nélkül be kell jelenteni.

- Az építési eljárás során keletkezett bármilyen hulladék nyílt téri égetése tilos.

Az üzemelés időszakára 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 – késelem 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. Ezt támasztja alá, hogy sem országos jelentőségű védett természeti területet, sem Natura 2000 védetség alatt álló területeket, sem Ramsari területeket 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, kaszálókön, puhafás ligeterdőkben találhatóak meg. A völgyekben mesterségesen felduzzasztott nagy kiterjedésű tavak mellett vízes élőhelyek is hordoznak élővilágvédelmi szempontból értékeket. Ezen területek madárvilága és kételtűállománya érdemel említést, valamint a nagyobb vízfolyásokban és tavakban előforduló vidra előfordulása emeli a vízes élőhelyek értékét.

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

A Főfelügyelőség határozata az alábbi előírásokat tartalmazza:

Az építés időszakára 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 kételtűek 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 gödrökben lévő lávákat és kifejtett egyedekeket 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, zöldjuhart, magas aranyvesszőt mechanikusan el kell távolítani a regenerálódó felületekről. A gyorsforgalmi út megszűnését, a töltések és beépítések megszüntetését 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 Főfelügyelőnek, valamint az illetékes nemzeti park igazgatóság részére.

#### Az épített környezet védelme:

A tervezett nyomvonal külterületen halad, települési környezetet nem zavar. A nyomvonal 1000 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 nem érint.

### 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 sávú 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 autópályát a II. tervezési szakaszon ezzel az egy külön szintű 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 autót nem keresztezi. Mivel a tervezett autói 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 egyenesen 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 átvételre kerülnek. Az autót 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 különbszintben kerülnek átvételre, az autót felett. A meglévő utak nyomvonala a keresztezésben korrekcióra kerül.

A 167+000 km szelvényben található a Csomai egyszerű pihenőhely, amely az autót mellett szimmetrikusan kerül elhelyezésre, mindkét oldalon.

A 167+915 km szelvényben egy vadátjáró épül ki az autót feletti átvételrel, a 160+428, 161+105, 161+823 km szelvényekben ökológiai átjárók létesülnek (az autót 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 nyomvonalaéhoz. Az autót 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. Nagyberki közigazgatási területén az alábbi párhuzamos földutak kapcsolódnak az autót építéséhez:

Párhuzamos földút a gyorsforgalmi út jobb oldalán (déli oldal) a 162+530-164+270 km szelvények között

Párhuzamos földút a gyorsforgalmi út bal oldalán (északi oldal) a 163+300-163+500 km szelvények között

Párhuzamos földút a gyorsforgalmi út bal oldalán (északi oldal) a 163+750-164+230 km szelvények között

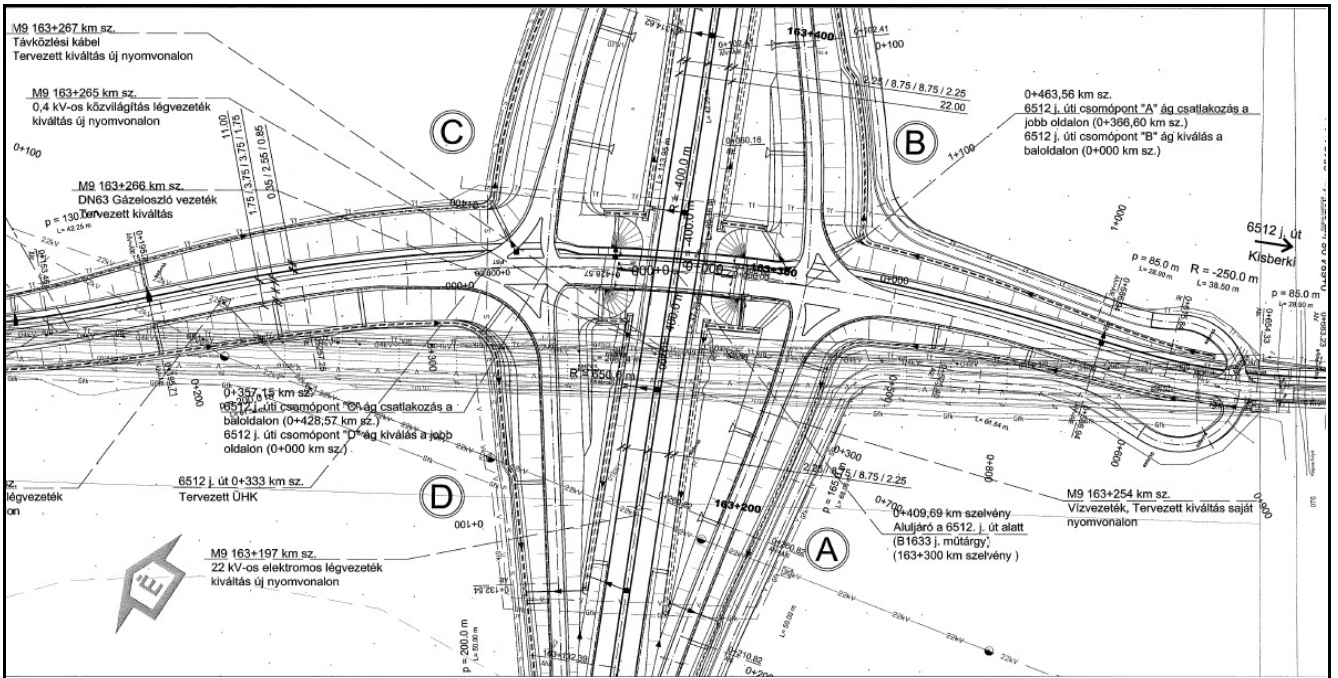
**Nagyberki** hatályos településrendezési eszközei tartalmazzák az M9 gyorsforgalmi út nyomvonalát. A tervezett nyomvonal a Kapos csatorna és a Bp.-Gyékényes vasút vonal közötti külterületen, épp a belterület déli határán halad át a közigazgatási területen. A szabályozási szélesség 60m. A gyorsforgalmi út keresztezi a 6512j. országos mellékutat, a keresztezésnél a hatályos terv csomópontot jelöl, sematikusán. Az országos út a 61sz. főúttól Kisberkin keresztül Kercseligetre vezet, a vasútvonalon szintbeli átjárója van. Az érintett területsávban az M9-en és az országos mellékúton kívül két fontosabb közlekedési elem szerepel, egy meglévő kerékpárút az országos út mellett, és egy alternatív kerékpárút, aminek a nyomvonala a Kapos csatorna északi oldalán vezet.

A módosítás az engedélyezési terveknek megfelelő vonalvezetéssel, és területigénnyel tartalmazza az autót. Az új nyomvonal ennek megfelelően kicsit délebbre kerül, távolabb a belterülettől. Az autótnak az engedélyezési terv szerint is csomópontja van a 6512j. országos mellékúttal, ezen a tervezési szakaszon ez az egyetlen csomópont. A csomópont rombusz típusú csomópont, a keresztező úton mindkét oldalon szintbeli, jelzőtáblás forgalomszabályozású csomópontok lesznek. Mindkét oldalon a főirányban balra-kanyarodó sávok találhatóak, míg az alárendelt irányban osztályozó nélküli, egysávos becsatlakozások kerülnek kialakításra. Maga a mellékút korrigált vonalvezetéssel, felüljárón halad át az autót fölött, azután még a Kapos-híd előtt visszatér a jelenlegi nyomvonalára. Az autót mellett a déli oldalon, és az autóttól kicsit távolabb északon, két rövid szakaszon is földútkiváltás történik, a földterületek megközelíthetősége érdekében. A közterület-szabályozás az adatszolgáltatásként kapott kisajátítási határokat figyelembe véve módosul.

A hatályos terv szerinti közúthálózat a fentiekben kívül nem változik, a hatályos közösségi közlekedési, parkolási/rakodási, és gyalogos javaslat nem módosul. Változik viszont a kerékpárutakra vonatkozó javaslat. Az országos mellékút melletti meglévő kerékpárút nyomvonala a csomóponti szakaszon módosul, mivel a mellékút korrekciójával párhuzamosan a meglévő kerékpárút is korrekcióra kerül. A kerékpárút az autót feletti műtárgyon kialakított járdán vezet keresztül. A kerékpárút szélessége 2,5 m, a közúttal közös koronán haladva. Ugyancsak változik a hatályos terv szerinti, a Kapos északi oldalán haladó tervezett (alternatív) kerékpárút nyomvonala. A nyomvonal módosítására a Hársas-berki patak és a Kapos

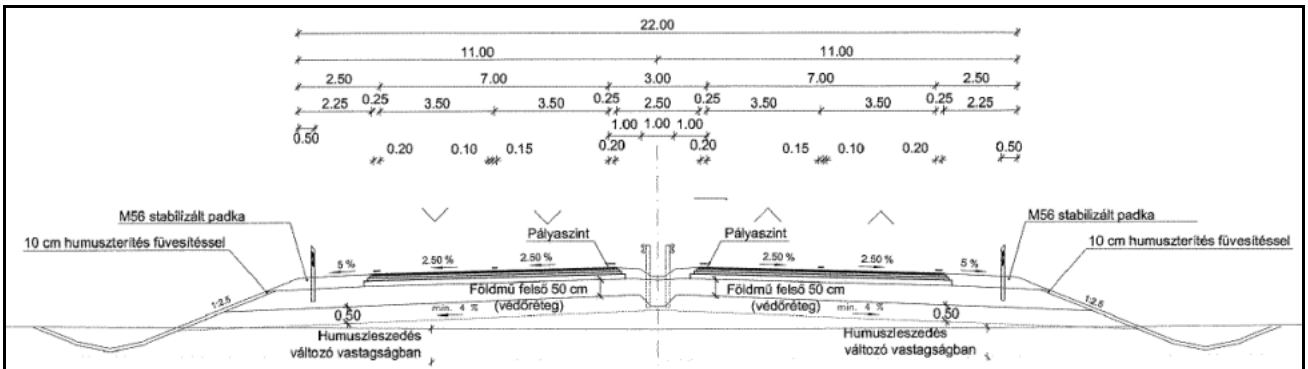
csatorna (Szabadi területére eső) mederkorrekciója miatt van szükség. A kerékpárút Nagyberkin, a 6512j. országos mellékút hidján átmegy a Kapos déli oldalára, majd az M9 déli oldalán halad tovább Szabadira. A hatályos HÉSZ közlekedési előírásainak kis pontosítására, és a KÖu\* mezőgazdasági kiszolgálóút övezettel történő kiegészítésére van szükség.

Csomópont:

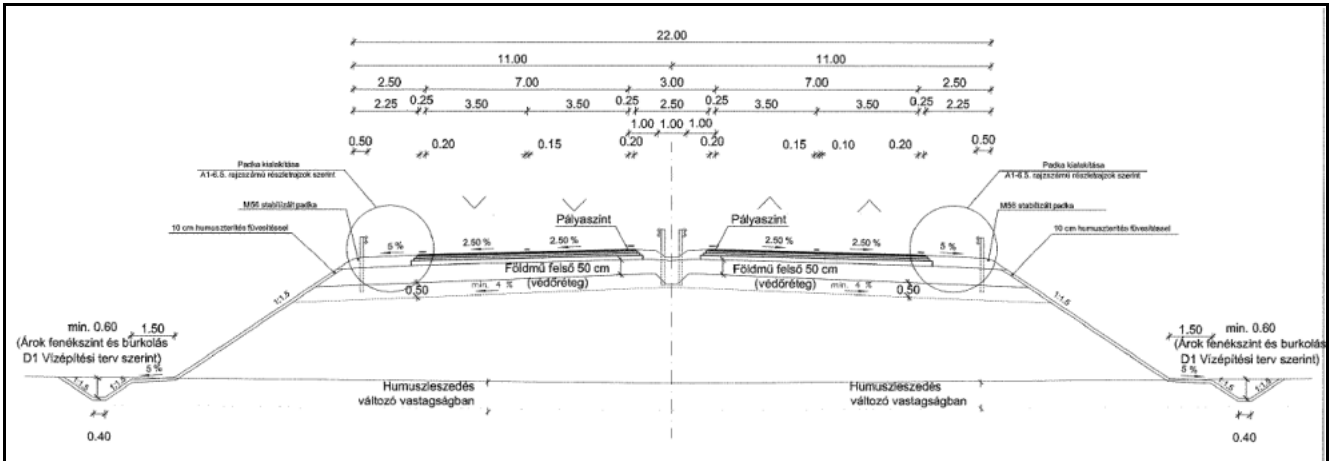


### Mintakeresztelvények

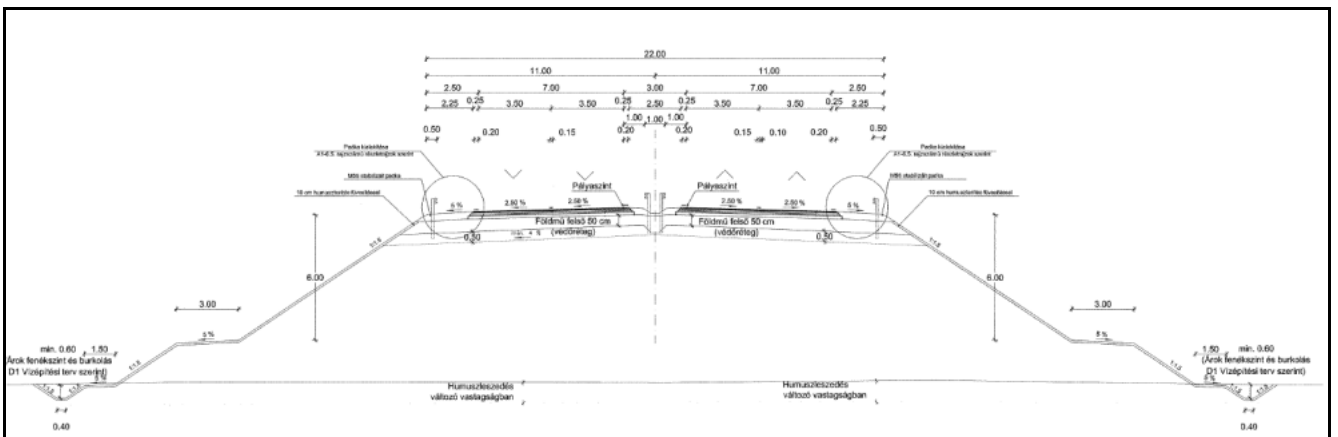
(Roden-Uv aterv Konzorcium Engedélyezési Terve)



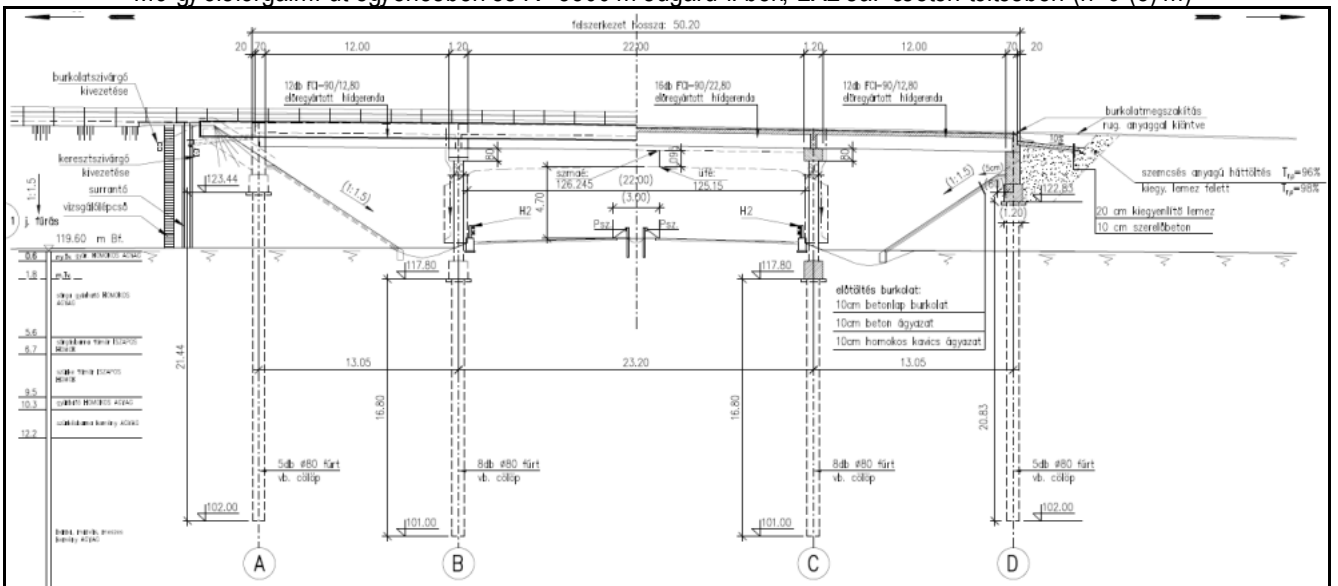
M9 gyorsforgalmi út egyenesben és  $R \geq 5500$  m sugarú ívben; 2x2 sáv esetén, töltésben ( $h < 3$ m).



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



M9 gyorsforgalmi út egyenesben és  $R \geq 5500$  m sugarú ívben, 2X2 sáv esetén töltésben (h>6 (8) m)



Aluljáró, a 6512 j. út alatt 163+300 km szelvényénél

### 3.7. KÖZMŰ ÉS HÍRKÖZLÉSI JAVASLAT

Jelen tervezési feladat **Nagyberki** 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 Kft. és társai) rendelkezésünkre állt.

Nagyberki település Kaposvártól 20 km-re helyezkedik el, a 61. sz. mentén, lélekszáma kb. 1450 fő.

A település a Kapos – völgyben helyezkedik el, a Kapos közel nyugat-keleti irányban vezet át a település közigazgatási területén, a központi belterületől délre kb. 700-1200 m-re. Ezt a központi belterület – melyet északabbra a 61. sz. közút szel át – dél felől alapvetően a MÁV vonal határolja, de a Dózsa György út kb. 400m-t elnyúl a Kapos felé. Az út tovább vezet hídon a Kapos túlsó oldalán lévő Kisberkire, mely a településhez tartozó lakóterület.

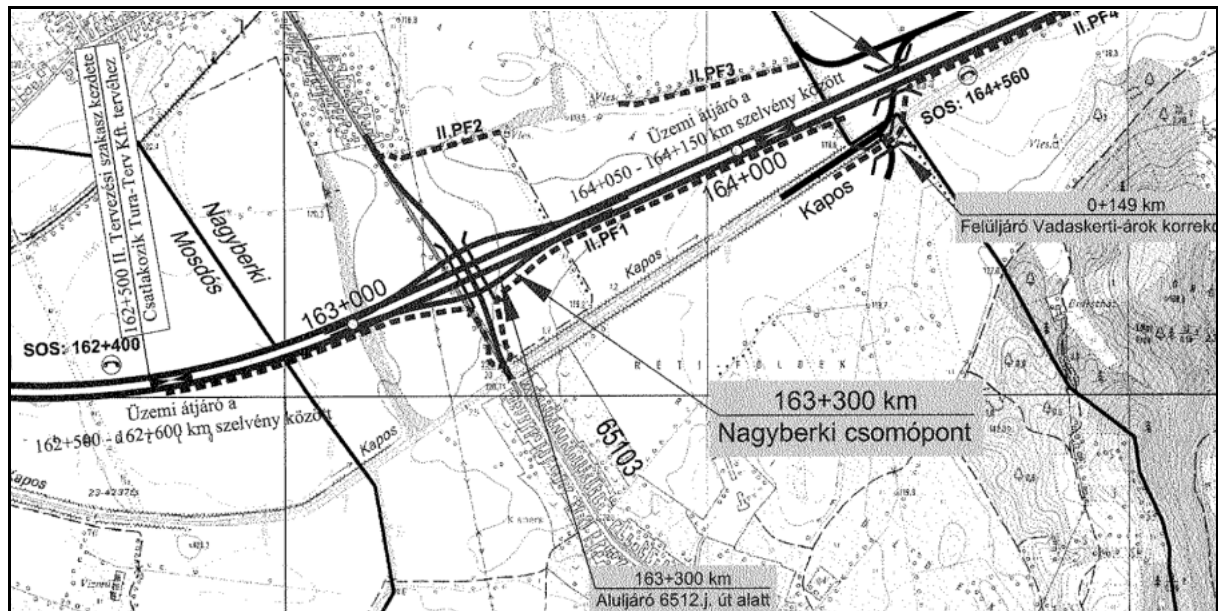
A térségben a Kapos mindkét oldala a víznyelés felé enyhén lejtő terület, jellemzően szántó, rét használattal, melyeken a folyóhoz vezető víznyelések, árkok vezetnek, a szükséges vízi műtárgyakkal. Természetesen a Kaphoz kötődnek a település(ek) vízi közművei, illetve a vízrendezés, vízvezetés is.

A hatályos településrendezési tervben jelölt M9 nyomvonal egészen a Nagyberki Dózsa György utca végének közelében vezet át a belterületi részek közötti szűk szakaszon csomópont jelölésével. Ez a nyomvonal még hálózati szintű megyei tervről került átételre, a folyópályán is inkább a központi belterülethez közel, a Kaphoz távolabb kerül ábrázolásra.

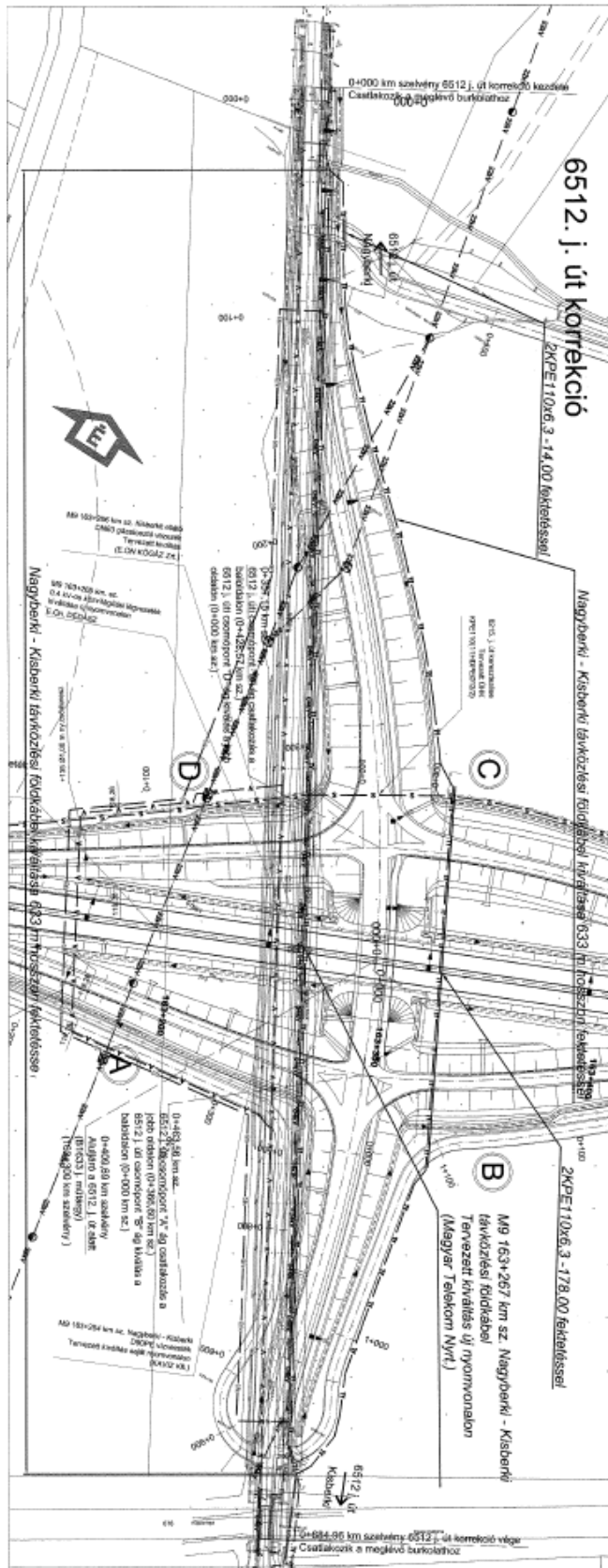
Az engedélyezési terv szinten kidolgozott gyorsforgalmú útszakasz és a csomópont a Kaphoz közelebb helyezkedik el, mivel a csomópont így alakítható ki kényelmesebben, de vízrendezési szempontból is kedvező az újabb tervezett elhelyezkedés. (Közigazgatási terület szelvényei: kb. **162+770 – 164+230 km** sz. között)

A Kisberki felé vezető 6512 sz. közút (tovább vezet Kercseligetre) a beruházás során felüljáróval átvezetésre kerül (163+300 km sz.). Egyéb nagy átjáró, illetve közúti csomópont nem tervezett a közigazgatási területen.

Dombóvár elkerülése miatt az M9 és a Kapos keresztezése mindenképpen szükséges, melyet Nagyberki és Szabadi között javasol megvalósítani az engedélyezési tervanyag, mégpedig úgy, hogy a folyómeder korrekcióra kerül, mellyel kb. 45°-ban kerül átvezetésre a gyorsforgalmú út a folyó felett. A folyó korrekció kisebb szakasza érinti Nagyberki közigazgatási területét.



Kivonat az engedélyezési bírálati tervből



Kivonat az engedélyezési bírálati tervből

### Közmű átvezetések és korrekciók kezelése:

A Kisberkire vezető 6512 sz. út mentén, annak telek területén (padkában) meglévő **vízvezeték** (D90 PE), az autópálya csomópont kialakításával összefüggésben kiváltásra kerül. Az új nyomvonal keletre elkerüli a csomópont hídját (163+254 km sz.-ről 163+155 km sz. re kerül az átvezetés). Védőcsőben tervezett az elhelyezése az autópálya földműve alatt (haszoncső: KPE, PE PN100, védőcső: NA 219x4,5 acél), szakaszoló aknákkal. Előzetes egyeztetések a tervek kidolgozása során megtörténtek az üzemeltető KAVIZ ZRt. szolgáltatóval.

A Kisberkire vezető 6512 sz. út mentén, annak telek területén meglévő Kisberkit ellátó **gázvezeték** (D63), az autópálya csomópont kialakításával összefüggésben kiváltásra kerül. Az új nyomvonal keletre elkerüli a csomópont hídját (163+266 km sz.-ről 163+155 km sz. re kerül az átvezetés). Burkolócsőben tervezett az elhelyezés az autópálya földműve alatt (haszoncső: PE100/G SDR11, PE PN100, burkolócső: DN110 PE80 SDR17,6). Előzetes egyeztetések a tervek kidolgozása során megtörténtek az üzemeltető EON KÖGÁZ ZRt. szolgáltatóval.

A Kisberkire vezető 6512 sz. út mentén, annak telek területén (kerékpárút mellett) meglévő Kisberkit ellátó **0,4 kV-os kisméretű közvilágítás** légyezetéke (163+265 km sz.) az autópálya csomópont kialakításával összefüggésben teljes átalakításra (földkábeles kialakítás) kerül, a csomópont, illetve a korrigált kerékpárút is megvilágításra kerül.

Előzetes egyeztetések a tervek kidolgozása során megtörténtek az üzemeltető EON DÉDÁSZ szolgáltatóval.

A Kisberkire vezető 6512 sz. út mentén meglévő Kisberkit ellátó **22 kV-os középfeszültségű** légyezeték az autópálya csomópont kialakításával összefüggésben kiváltásra kerül (163+197 km sz.), de közel azonos marad nyomvonala (5 oszlop bontása, 4 építése).

Előzetes egyeztetések a tervek kidolgozása során megtörténtek az üzemeltető EON DÉDÁSZ szolgáltatóval.

A terveken ábrázolt megoldások a település számára műszaki/ellátási/településfejlesztési szempontból megfelelők, a meglévő/megmaradó 6512 sz. úti Kapos hídnál már az eredeti nyomvonalon vezetnek a vezetékek. A HÉSZ-ben módosítás nem szükséges, ugyanakkor a vezetékváltások nemcsak tervezett az autópálya, illetve a csomópont területén



helyezkednek el. A víz és kifeszültségű vezetékek végig vezetékek közlekedési területen vezetnek, a 22 kV-os légvezeték vezetése nem közlekedési terület felett elfogadható. A gázvezeték részben kissé távolabb helyezkedik el a tervezett földműtől, javasolt a közterületi sáv szélességét úgy meghatározni, hogy a vezeték is közterületbe essen. Továbbá a gyorsforgalmi út építésekor a települési szennyvízhálózat kialakítása érdekében Kisberki és Nagyberki között szennyvíz nyomócső számára védőcső (és vezeték) kialakítása szükséges a tervezett vízvezeték nyomvonal mentén az akkor jelentkező igényeknek megfelelően a vonatkozó előírások betartásával.

A közigazgatási területen vízvezető csatornák korrekciója is történik: 0160 hrsz árok a 163+005 km sz-ben, meteorológiai állomás tervezett a 164+385 km sz.-ben, 164+400 km sz-ben kezdődik a Kapos keresztezése. Mindezek a közlekedési területen belül helyezkednek el, külső igényük nincs, a terület szabályozása megfelelő.

### Hírközlés

Az autópálya a 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 antenna torony nincs elhelyezve, illetve nincs olyan hírközlési magaspontról, vagy épület/építmény, amelynek a környezettől jelentősen kiemelkedő magasságú hírközlési antenna elhelyezését kínálná. T-Mobil torony áll a kerécsaligeti közút mellett a Katahegyen. A térről minden szolgáltatóhoz jó, ezt az autópálya beruházás sem fogja rontani.

A település belterületén kiépített, a Magyar Telekom NYRT. által üzemeltetett analóg telefon hálózatot működik, az ISDN hálózat is rendelkezésre áll, részben földkábeles, részben légekábeles kialakítással nagyelosztóból.

A 6512 sz. út mentén, annak telek területén (kerécsaliget alatt) meglévő Kisberkit ellátó fenti rendszerhez tartozó Telekom **távközlési földkábel** (163+267 km sz.) az autópálya csomópont kialakításával összefüggésben kiváltásra kerül. Az új nyomvonal nyugatra kerül el a csomópont hidját, védőcsőben tervezett az elhelyezése az autópálya földműve alatt. Előzetes egyeztetések a tervek kidolgozása során megtörténtek az üzemeltető Magyar Telekom NYRT -vel

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

Nagyberki 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