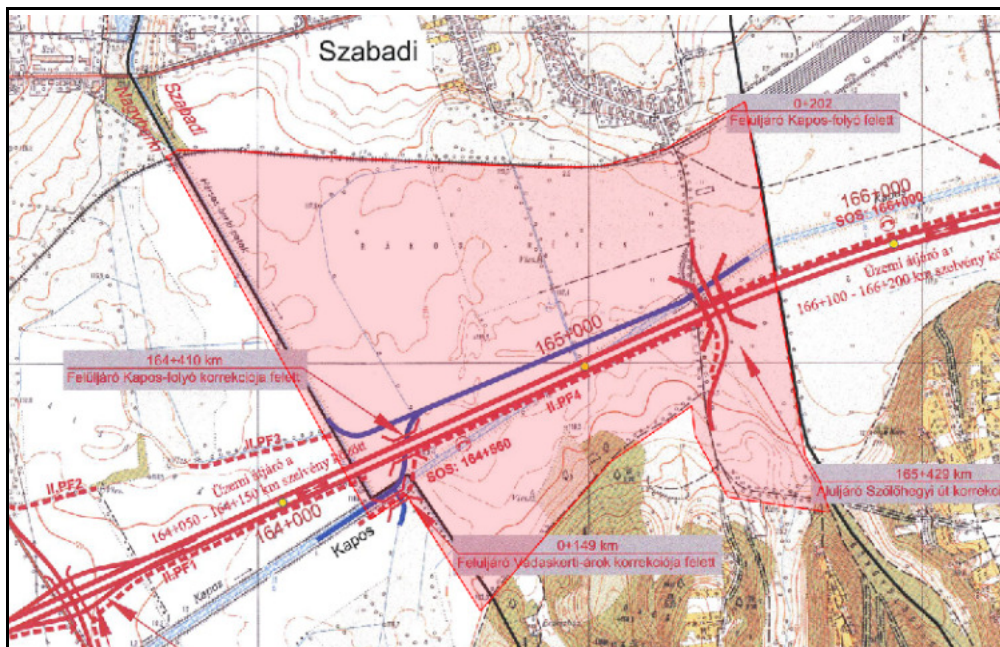


# SZABADI KÖZSÉG TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZEINEK „M1/2015-OTÉK” MÓDOSÍTÁSA

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

## Jóváhagyott tervdokumentáció



Budapest, 2015. november

**SZABADI KÖZSÉG**  
**TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZEINEK „M1/2015-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 György*

*Lázár Tibor*

Városrendezés :	Bárdosi Andrea Bárdosi György	Város és Ház Bt. Város és Ház Bt.	<i>Bárdosi György</i>
Tájrendezés, zöldfelület, környezetvédelem:	Lázár Tibor TK1 01-5041/12	Környezetterv Kft.	<i>Lázár Tibor</i>
Közlekedés:	Heckenast Judit KÖ-T, TRk-T 01-5295	Heckenast & Heckenast Bt.	<i>Judit Heckenast</i>
Közművek:	Nagy Szabolcs	Pannonia Tervstúdió Bt.	<i>Nagy Szabolcs</i>
Munkatársak:	Balha Gabriella Tahi-Tóth Orsolya	Város és Ház Bt. Város és Ház Bt.	
Megbízó:	Szabadi Önkormányzata Antal Lajos 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

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

**Szabadi Önkormányzat képviselő testülete a 75/2015. (VI.22.) számú önkormányzati határozat alapján támogatja a NIF Zrt. mint építető közreműködésével megvalósuló az „M9 gyorsforgalmú út Kaposvár-Szekszárd közötti szakasz környezeti hatástanulmány készítése, környezetvédelmi engedély megszerzése, és M9 Kaposvár-Bonyhád szakasz autópályai építési engedélyezési tervek készítése” tárgyú beruházást, mely a KÖZOP-3.3.0.-08-2008-0002 Támogatási Szerződés keretében valósul meg.**

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

A Településrendezési eszközök módosításának véleményezési eljárása a 314/2012. (XI.8.) Kom. Rendelet VI. fejezet eljárási szabályai szerint, ún. tárgyalásos eljárással történik, tekintettel arra, hogy a 345/2015. (XII.6.) Kom. rendelet alapján **nemzetgazdaságilag kiemelt beruházás**.

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

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

A NIF Zrt. az autópályai építési tervek készítésével a RODEN-UVATERV Konzorciumot bízta meg. Az út engedélyezésének feltétele, hogy tervezett nyomvonalára megfelelően az érintett települések rendezési terv einek, 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 ügyiratszám (Előiratszám: 15/02978/2014) **környezetvédelmi engedélyt adott ki** a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. részére a Roden Mérnöki Iroda Kft. által készített környezeti hatástanulmány, valamint a közreműködő szakhatóságok nyilatkozatai alapján **az M9 gyorsforgalmi út Kaposvár Szekszárd közötti szakasz betétváltozatok nélküli I. nyomvonalváltozat létesítésére**.

Miután a környezetvédelmi engedély rendelkezésre áll, ezért az Önkormányzat Képviselő-testülete a **75/2015. (VII.22.)** határozattal döntött arról, hogy **a 2/2005. (I.11.) Kormányrendelet szerinti környezeti értékelés készítése és környezeti vizsgálati eljárás lefolytatása nem szükséges**.

Az Épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. Törvény 8.§.(2) bekezdése és a 314/2012.(XI.8) Kormányrendelet 29.§-a szerinti feladatkörben a Településrendezési eszköz módosítás **partnerségi egyeztetése** 2015 szeptember 21 és október 6-a között lezajlott az önkormányzat **75/2015. (VII.22.) számú önkormányzati határozattal** megalkotott partnerségi egyeztetés szabályai szerint.

A partnerségi egyeztetés alatt a partnerektől észrevétel nem érkezett, így az Önkormányzat Képviselő-testülete a partnerségi egyeztetést Képviselő-testületi határozattal lezárta.

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

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



**A módosítás célja:**

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

**A módosítás hatása:**

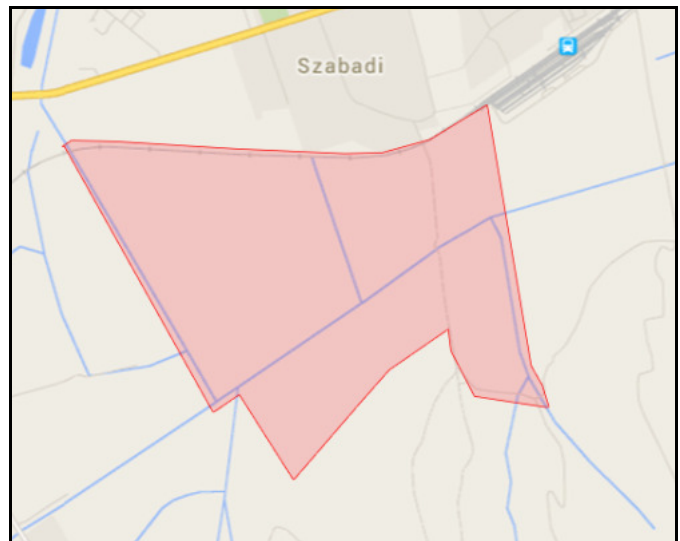
Az M9 gyorsforgalmi út regionális szinten a dél-Dunántúlhoz tartozó három megye közlekedési kapcsolatait erősíti. Nemzetközi szinten keletre, Románia, Bulgária, nyugatra, Ausztria és Németország irányába javítja a térség és ezen belül a település eljutási esélyeit, országos szinten csökkenti az egyébként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

**A tervezési terület határai:**

A tervezési terület északi határát a 41-es (Gyékényes-Kaposvár-Dombóvár) vasút vonal képezi. A nyugati és keleti határok azonosak a településhatárral. A tervezési terület déli határvonala pedig megegyezik az azonos területfelhasználási egységbe tartozó, Má, illetve M40 övezeti besorolásba tartozó mezőgazdasági terület határával.



A tervezési területek elhelyezkedése (légifotó Google Earth)



A tervezési területek elhelyezkedése (Openstreetmap)

## I. ELŐZMÉNYEK

### 1.1 FEJLESZTÉSI SZÁNDÉKOK

Az M9 gyorsforgalmi út Kaposvár – Bonyhád közötti szakaszának beillesztését Szabadi 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 kötött és vállalt kötelezettségek, valamint a megvalósuló településrendezési cél között közvetlen összefüggés van.

Szabadi Önkormányzata kötelezettséget vállalt arra, hogy a NIF Zrt. mint építető közreműködésével megvalósuló, előzőekben megjelölt tárgyú építési beruházás tevszerű és 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 töri.***

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

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

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

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

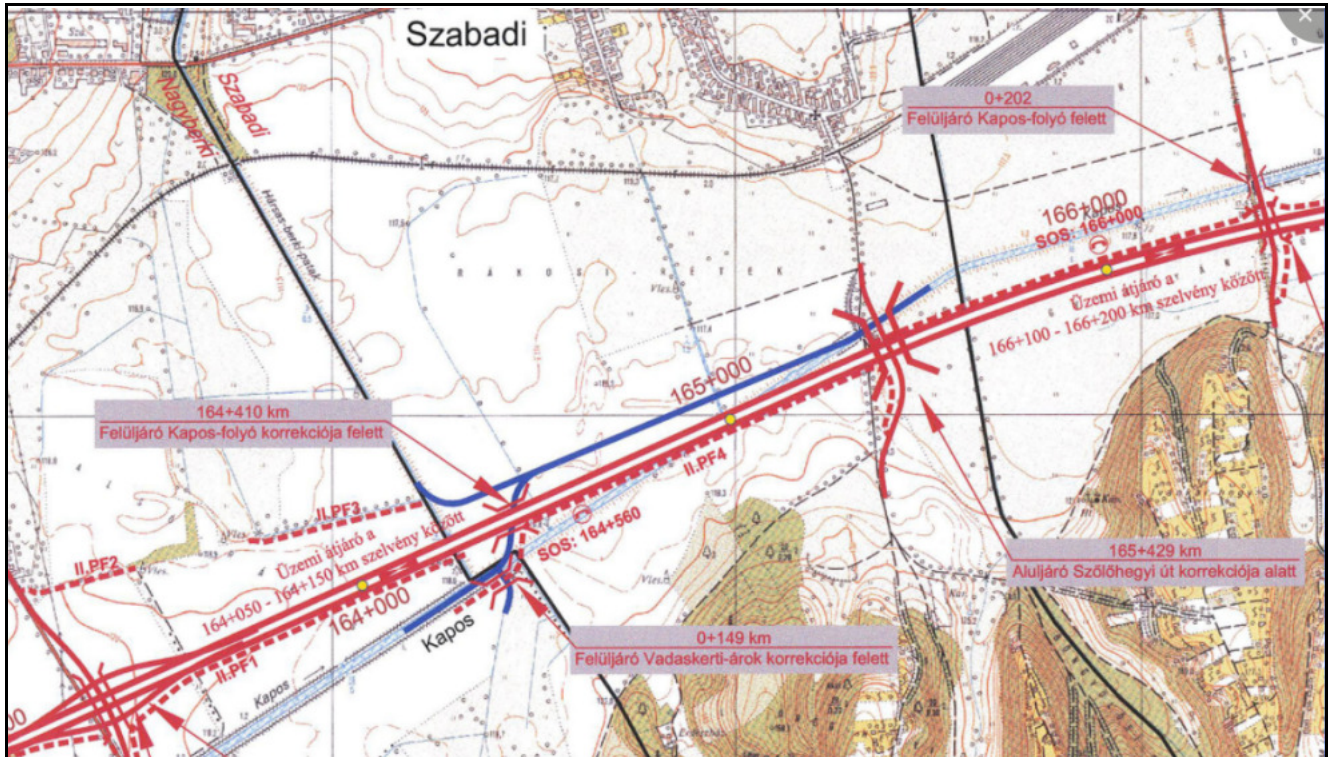
*A Területrendezési tervekkel összefüggő adatszolgáltatás a 282/2009. (XII. 11.) Kom. rendelet szerint:*

- magterület,
- ökológiai folyosó,
- pufferterület,
- tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület
- kiváló termőhelyi adottságú erdőterület
- erdőtelepítésre javasolt terület
- országos vízminőség-védelmi terület
- ásványi 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 készült el a jelen településrendezési eszközök módosítása



Az M9 gyorsforgalmi út Kaposvár – Bonyhád közötti szakasza Szabadi területén

## 2.2 TERVI ELŐZMÉNYEK

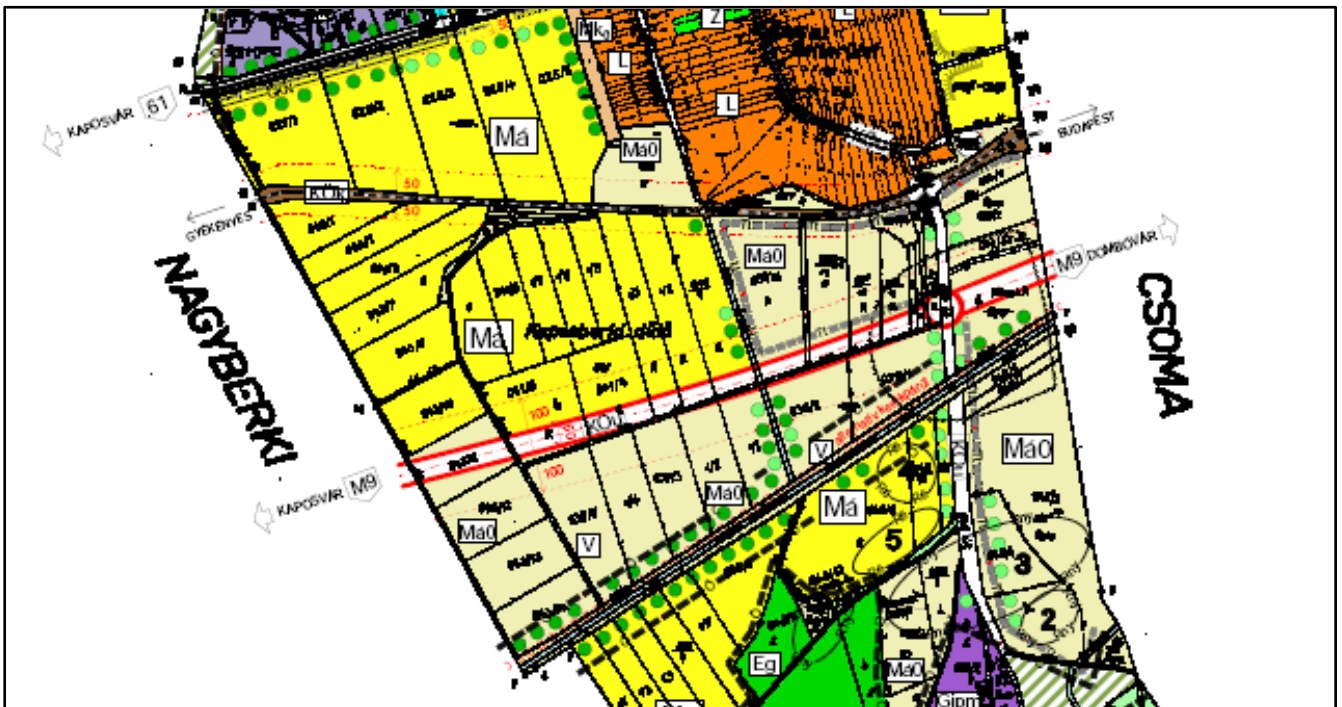
### 2.2.1 Szabadi Településszerkezeti Terve

Szabadi hatályos Településszerkezeti tervét Dr. Fazekas Sándorné (TT/1 14-028/06) készítette 2005-ben. A tervet Szabadi Önkormányzata a 24/2006. (IV.21.) önk. számú képviselőtestületi határozattal hagyta jóvá.

A tervezési területen belül az M9 autópút II. szakaszának egykori tervezett nyomvonalja jellemzően külterület, Má és Má0 övezeti besorolású, általános mezőgazdasági területen és be nem építhető általános mezőgazdasági beültetési kötelezettségű területen halad keresztül.

A tervezési területen belül az M9 autópút II. szakaszának egykori tervezett nyomvonalja jellemzően külterület, Má0 övezeti besorolású, általános mezőgazdasági területet érint, a Kapostól kissé északra. Az autópálya 60 m szélességgel került feltüntetésre, a 100-100 m védőtávolsággal együtt. A tervlap feltünteti még, az autópályával is érintetten a természeti terület határát, az ökológiai zöld folyosó határát, meglévő és tervezett fasortokat is. A Kapos folyó északi oldalán alternatív tervezett kerékpár utat jelölt.

A Településszerkezeti terv feltünteti az övezeti jeleket is.



*Hatályos Településszerkezeti terv részlet*

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

Szabadi hatályos helyi építési szabályrendeletét (HÉSZ) a Képviselőtestület 7/2006. (IV.19.) számú rendeletével hagyta jóvá.

A HÉSZ előírásait a jelenlegi és a tervezett érintett területet érintően az alábbi pontok tartalmazzák:

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.

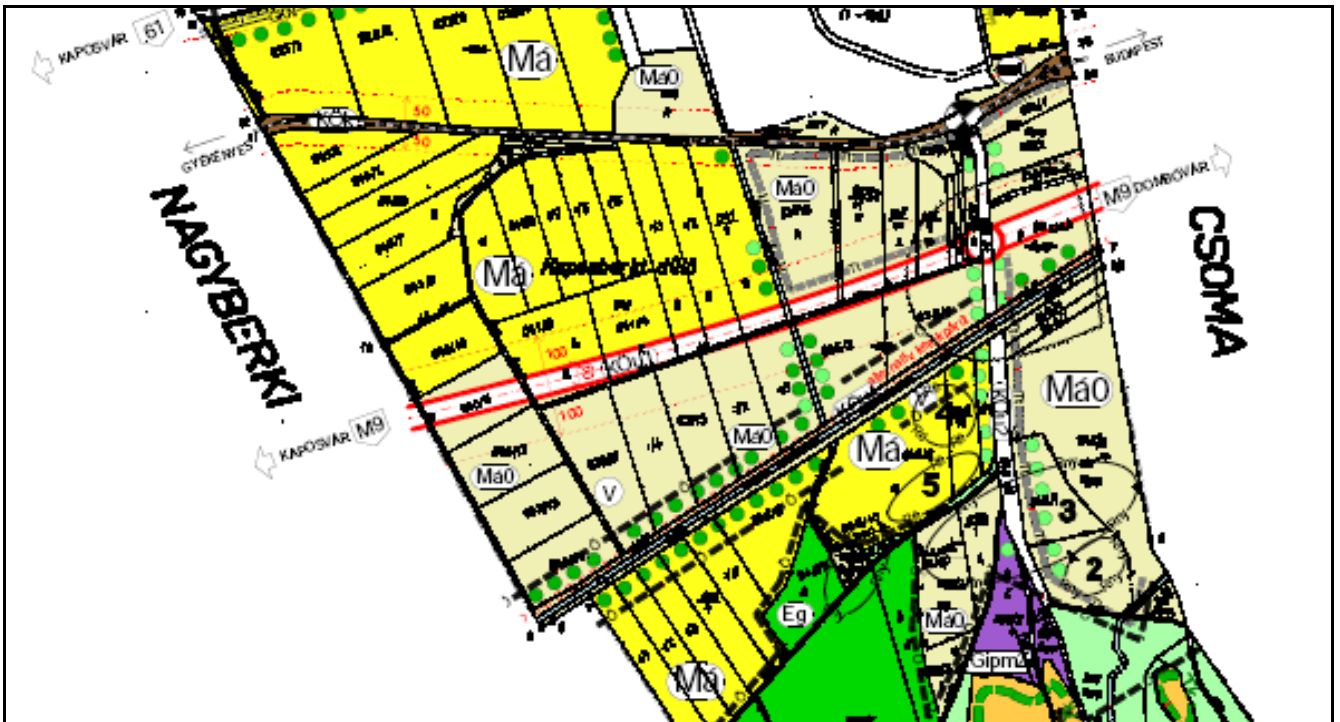
Az autópálya az általános mezőgazdasági terület Má0 és Má jelű övezeteit érinti, melyekre vonatkozó előírásokat a HÉSZ 12, 14. §-a tartalmazza.



A közlekedési területeket azonban a HÉSZ 8.§ (2) bekezdése illetve a szabályozási terv külön övezetekbe sorolja a következők szerint:

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

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



Hatályos szabályozási tervi részlet

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

## **II. JÓVÁHAGYOTT MUNKARÉSZEK**

# Kivonat

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

A szavazásban mind a négy képviselő részt vesz.

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

## **103/2015. (XI.09.) számú önkormányzati határozat**

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

Felelős: Antal Lajos polgármester

Határidő: azonnal

Kmft.

Antal Lajos s.k.  
Polgármester

Kaposvölgyiné Dr. Hangyál Margit s.k.  
Jegyző

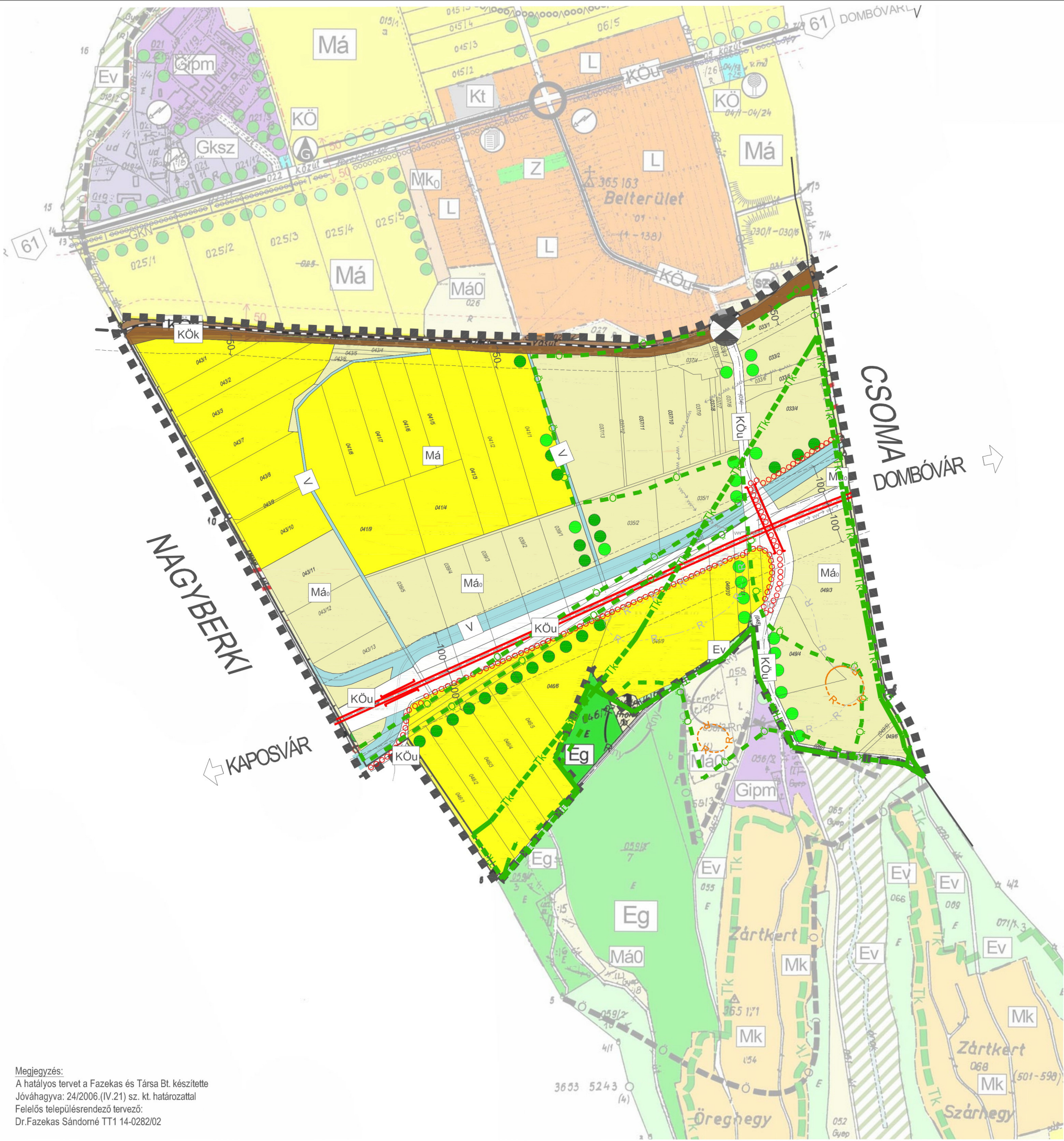
A kivonat hiteles:

Szabadi, 2015. november 10.



*Kaposvölgyiné*  
Kaposvölgyiné Dr. Hangyál Margit  
Jegyző





JELMAGYARÁZAT  
(a hatályos terv jelkulcsa alapján)



Területfelhasználási módok

- Má<sub>1</sub> Általános mezőgazdasági terület
- Má<sub>0</sub> Általános mezőgazdasági terület be nem építhető
- V Vízgazdálkodási terület
- KÖu Közlekedési és közműterület
- KÖk Kötőpályás Közlekedési és Közműterület

Egyéb szerkezeti elemek

- régészeti lelőhely (Adatszolg: Forster Kp)
- Nyilvántartás alatt álló régészeti lelőhely(Adatszolg: Forster Kp)
- tájképvédelmi terület (Adatszolg.:Duna-Dráva NPI)
- ökológiai folyosó (Adatszolg.: Duna-Dráva NPI)
- Tervezett gyorsforgalmi út
- úttengely
- szintbeni vasúti kereszteződés
- tervezett kerékpárút
- tervezett híd
- fasor meglévő
- fasor tervezett
- védőterület, védőtávolság határa
- vízerózió kitért terület
- közigazgatási határ
- tervezési terület határa

Megjegyzés:  
A hatályos tervet a Fazekas és Társa Bt. készítette  
Jóváhagyva: 24/2006.(IV.21) sz. kt. határozattal  
Felélős településrendező tervező:  
Dr.Fazekas Sándorné TT1 14-0282/02

A 103/2015. (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

**SZABADI 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 103/2015. (XI.09.) számú önkormányzati határozathoz**

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

*Az M9 gyorsforgalmú út nyomvonala az elkészült engedélyezési terveknek megfelelően a hatályos tervtől eltérően kerül feltüntetésre a Kapos folyó medrét keresztezve, azt kiváltva.*

*A közlekedési terület tartalmazza a szükséges kisajátítási területeket a gyorsforgalmi út és a 034, hrsz-ú önkormányzati út kereszteződés korrekcióhoz szükséges területekkel együtt.*

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



*Kapornagyiné*

**Szabadi Község Önkormányzat Képviselő-testületének  
14/2015.(XI.09.) önkormányzati rendelete  
Szabadi község Helyi Építési Szabályzatáról szóló  
6/2006.(IV.21.) önkormányzati rendelet  
módosításáról**

Szabadi 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. § Szabadi község Helyi Építési Szabályzatáról szóló 6/2006.(IV.21.) számú rendelet (a továbbiakban: Rendelet.) kiegészül a következő §-al és az azt megelőző címmel:

**„24/A. §  
Mellékletek**

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

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

3. § A Rendelet 8.§ (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-vonatkozó előírásai 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	

- 4.§ (1) A Rendelet kiegészül egy 1. számú Függelékkel e rendelet Függeléke szerint.


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

(2) Jelen rendelet hatálybalépésével egyidejűleg hatályát veszti a R. 1.§ (1) bekezdése valamint az 1. sz. mellékletből a „Nyilvántartott régészeti lelőhelyek” és a „Régészeti érdekű területek” cím és a hozzá tartozó szövegrész.

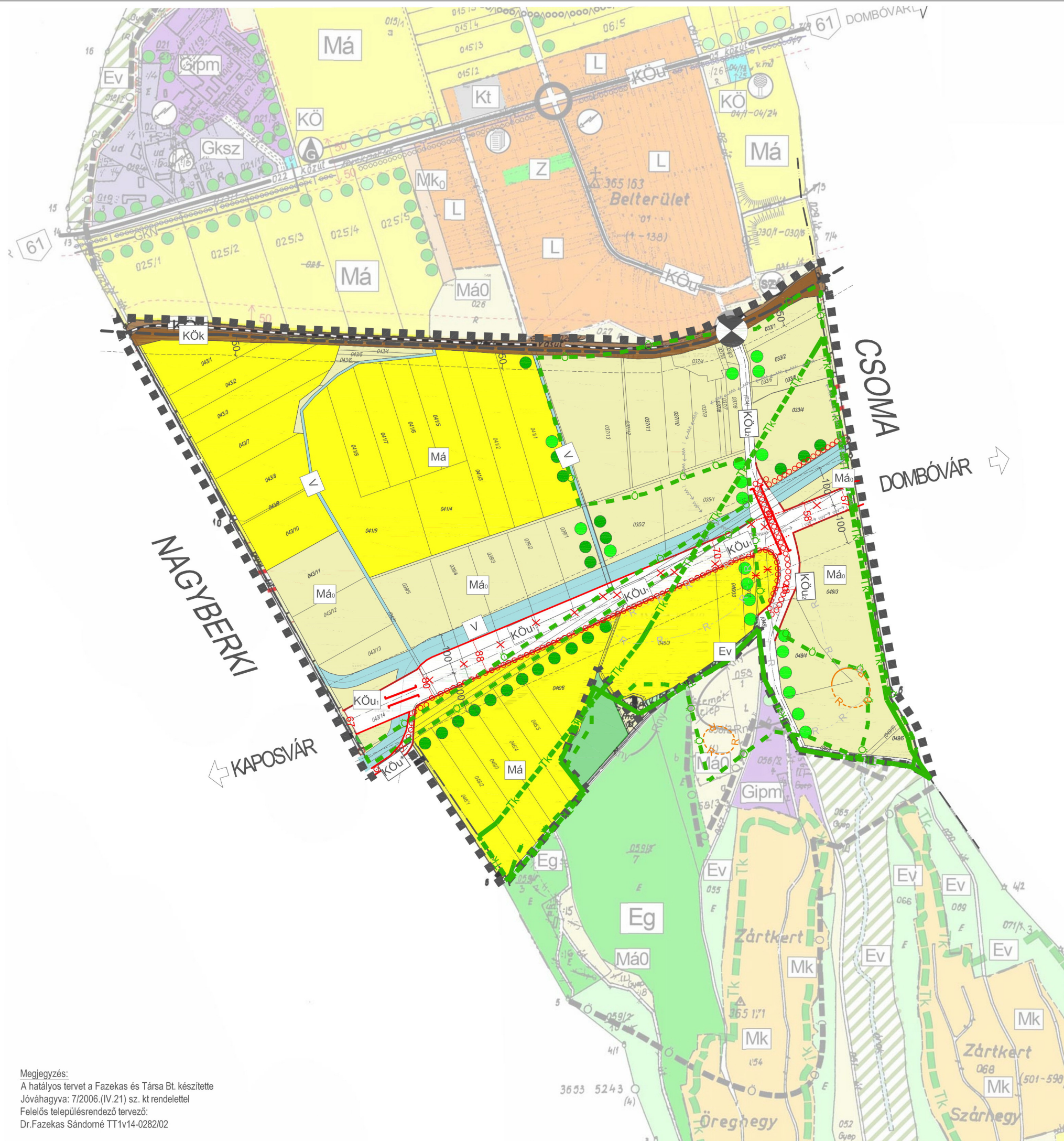
Szabadi, 2015. november 9.

  
Antal Lajos  
polgármester



  
Kaposvölgyiné Dr. Hangyál Margit  
jegyző





JELMAGYARÁZAT  
(a hatályos terv jelkulcsa alapján)



Kötelező szabályozási elemek

- szabályozási vonal
- szabályozási szélesség
- övezet határ
- Má<sub>0</sub> Általános mezőgazdasági terület övezete
- Má Általános mezőgazdasági terület övezete
- V Vízgazdálkodási terület övezete
- KÖu Közlekedési és közműterület övezete
- KÖu<sub>1</sub> Országos közút övezete
- KÖu<sub>2</sub> mezőgazdasági út övezete
- KÖu\* mezőgazdasági út kiszolgáló út övezete
- KÖk Kötőpályás Közlekedési terület övezete
- tervezett híd
- szabályozott terület határa

Javasolt elemek

- tervezett fasor
- tervezett kerékpárút
- megszüntető jel

Tájékoztató elemek

- közigazgatási határ
- úttengely
- védőtávolság
- szintbeni vasúti kereszteződés
- régészeti lelőhely (Adatszolg.: Forster Kp)
- nyilvántartás alatt álló régészeti lelőhely (Adatszolg.: Forster Kp)
- tájképvédelmi terület (Adatszolg.: Duna-Dráva NPI)
- ökológiai folyosó (Adatszolg.: Duna-Dráva NPI)
- fasor meglévő
- vízerózió kitért terület

Megjegyzés:  
A hatályos tervet a Fazekas és Társa Bt. készítette  
Jóváhagyva: 7/2006.(IV.21) sz. kt rendelettel  
Felelős településrendező tervező:  
Dr.Fazekas Sándorné TT1v14-0282/02

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



**VÁROS ÉS HÁZ**

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



**SZABADI KÖZSÉG SZK jelű 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= 1:10000
------------------------------	---	-------------------------------	---

KÉSZÜLT AZ ÁLLAMI ALAPADATOK FELHASZNÁLÁSÁVAL



1. Függelék a 6/2006.(IV.21.) számú önkormányzati rendelethez

**Nyilvántartott régészeti lelőhelyek**

(A Forster központ 600/1713-2/2015 lkt. számú adatszolgáltatása alapján)

Azonosító	Lelőhely száma	Lelőhely neve	Hrsz
49141	2	Öreg-hegy-alja II.	049/3, 049/4
66152	3	Szabadi-hegy	0263/1, 058/2

**Az M9 gyorsforgalmi út Kaposvár-Bonyhád közötti szakaszának kialakításának Előzetes Régészeti Dokumentációja (ERD) által megállapított Nyilvántartás alatt álló régészeti lelőhelyek**

Sorszám	Nyilvántartási szám	Lelőhely neve	Hrsz
ERD_18	Új lelőhely	Gólya-hegy Szabaditól D-re, a Kapos D-i partján, a Kapos-hídjától DNy-ra	046/6, 046/9, 046/10, 046/11
ERD_19	49141 (módosult)	Öreg-hegy-alja II. Szabaditól D-re, a Kapos D-i partján, a Kapos-hídjától DK-re, jól elkülönülő kiemelkedésen	049/4, 049/3, 048

### **III. ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK**



### 3.1. TELEPÜLÉSRENDEZÉS

#### 3.1.1. TELEPÜLÉSSZERKEZETI ÖSSZEFÜGGÉSEK

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

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

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

Az új nyomvonal azonban, mely a Budapest-Gyékényesi vasútvonal és a Kapos folyó között tervezett, a hatályos településrendezési tervben jelölt nyomvonaltól eltér, a Kapos folyótól délre került. A község nyugati határánál, az út 164+410 km szelvényében, - felüljáróval keresztezi a Kapos folyót.

#### 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 autótútnyomvonal végig a környezetvédelmi engedély által meghatározott nyomvonal folyosóban halad, a települést a környezetvédelmi engedélyben meghatározott „védőtávolságokkal” elkerülve.

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

- *A teljes tervezési szakaszon 2x2 sávós autótútnyomvonalat kell tervezni.*
- *Folyópálya 2\*2 sávós, 22,00 m-es koronaszélességgel.*
- *Az M9 jelen tervezési szakaszán a távlati kiépítési követelményeknek megfelelően a vízszintes vonalvezetésnél figyelembe veendő tervezési sebesség  $v_t=130$  km/h, míg magassági értelemben – a terepi adottságokat figyelembe véve – minimum  $v_t=110$  km/h.*
- *Az M9 jelen kiépítését 2x2 sávós autótútnyomvonalként K.II.A. tervezési osztálynak megfelelő paraméterekkel kell tervezni az e-UT 03.01.11 (ÚT 2-1.201:2008) „Közutak tervezése” útügyi műszaki előírás 1.1 táblázata szerint.*
- *A gyorsforgalmi úton alkalmazandó 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.*
- *Mérműködési 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.

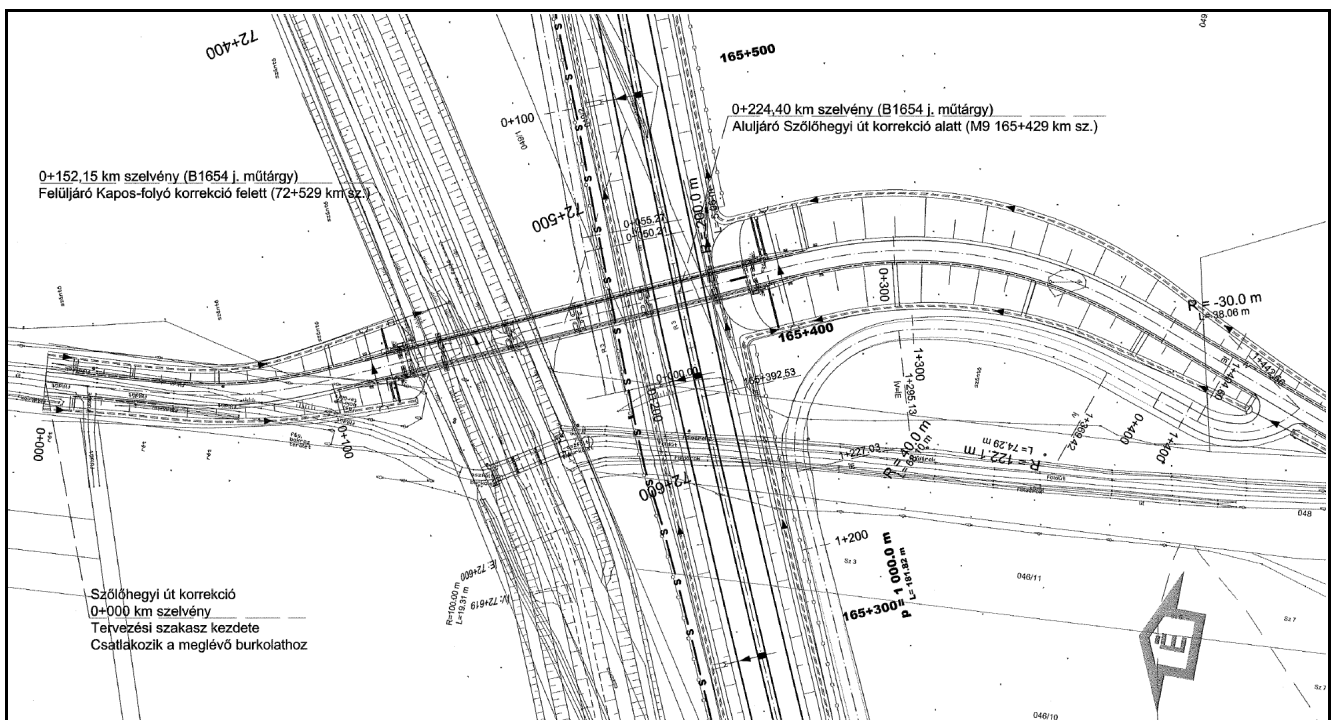
A Településszerkezeti tervi módosítások a következők:

- A gyorsforgalmi út a hatályos szerkezeti tervben a kijelölt nyomvonaltól déli irányba tolódik el, ezzel távolabb kerül Szabadi belterületétől. Az M9 autótútnyomvonal új tervezett nyomvonal Szabadi települést a 164+230 – 165+610 közötti km- néli érinti. A nyomvonal a Kapos folyót keresztezi, így a folyómeder észak felé kiváltásra kerül.
- A hatályos terv szerint az egykori tervezett nyomvonal M4 és M40 jelű, általános mezőgazdasági területet, illetve nem beépíthető mezőgazdasági területet érint, míg a módosítással ez átkerült szintén az M4, M40 jelű általános mezőgazdasági területre és nem beépíthető mezőgazdasági területre, valamint a V jelű, vízgazdálkodási területre.
- A közlekedési terület M4 jelű általános mezőgazdasági területből kerül átsorolásra. Más területfelhasználás változás nem történik.



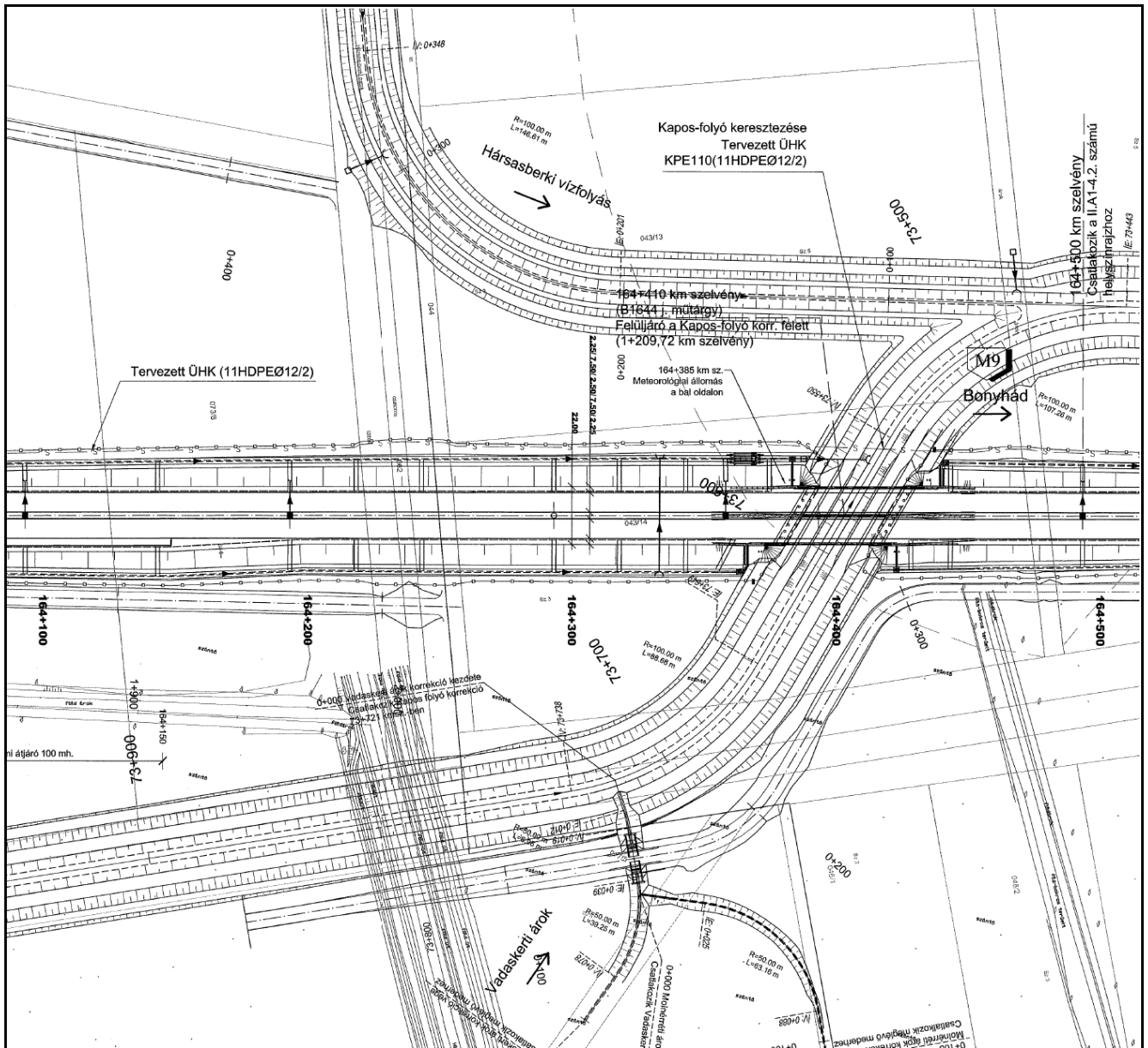
A hatályos és a módosított Településszerkezeti terv

- A 165+429 km szelvényben **egy földút** (Szabadi – Szőlőhegyi út) **keresztezi a nyomvonalat, amely külön szinten kerül átvezetésre** az autót felett. A meglévő út a keresztezésben korrekcióra kerül, itt csomópont nem létesül.



Részlet az engedélyezési tervből (Roden Mémőki Iroda Kft)

- Tárgyi terv ezési szakaszon az alábbi keresztező és párhuzamos földutak kapcsolódnak az autót építéséhez:
- A község területén belül még egy másik hid is tervezett a földút átvezetésére szolgáló kivül, mely a Kapos folyó felett halad. A szomszédos település közigazgatási területén belül található 163+300 km szelvényben lévő Nagyberki csomópont után, Szabadi területén belül, a 164+410 km szelvényben keresztezi az autót a Kapos folyó korrekcióját. Mivel a tervezett nyomvonal és a Kapos meglévő medre nagyon lapos szögben keresztezte egymást, ezért szükségessé vált a folyó korrekciója egy hosszabb szakaszon. A Hársas-berki patak Kaposba történő direkt bevezetése megszűnik, a patak korrekciójára kerül sor, szintén Szabadi közigazgatási területén.



Részlet az engedélyezési tervből (Roden Mérnöki Iroda Kft)

### 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 8. § (2) bekezdés szerinti táblázat kiegészítése. A HÉSZ ill. a szabályozási tervek ugyanis külön övezetekbe sorolják a közlekedési területeket.

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

A hatálytalanított előírás a következő:

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

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

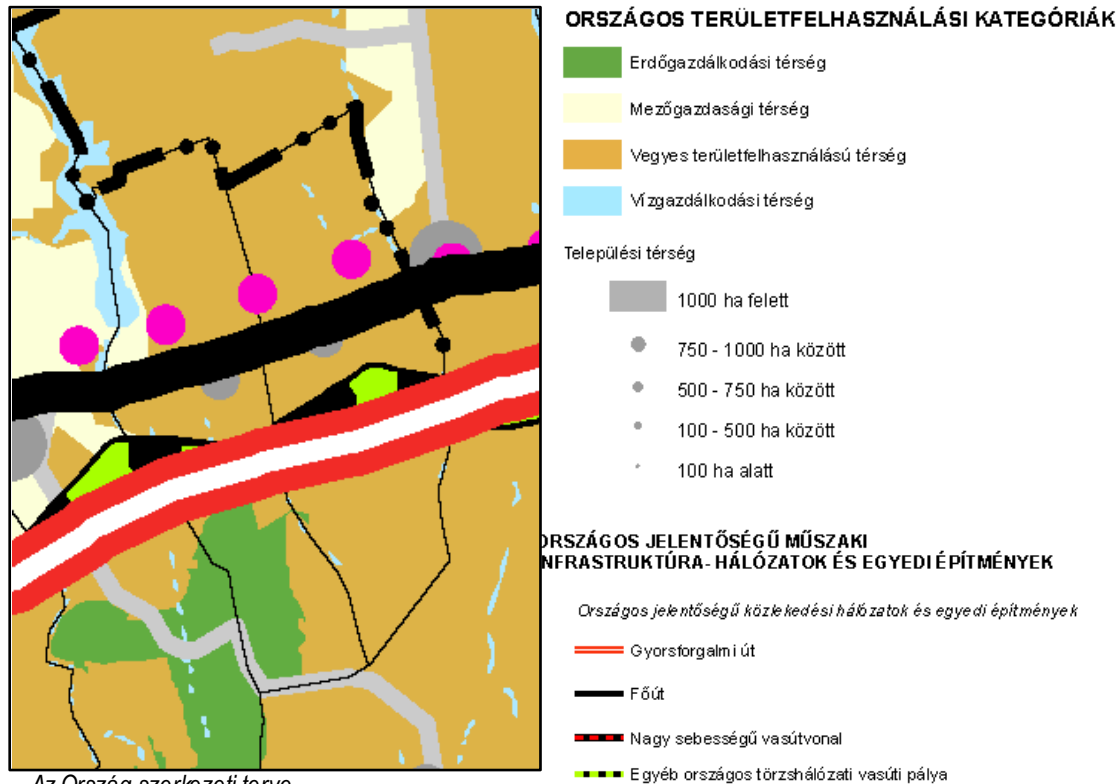
A régészeti lelőhelyek is aktualizálásra kerültek a Forster központ adatszolgáltatása alapján.



*Alaptérkép részlet – külterület (Kaposvári Járási Földhivatal 2015 augusztus)*

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

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



Az Ország szerkezeti terve

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

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

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

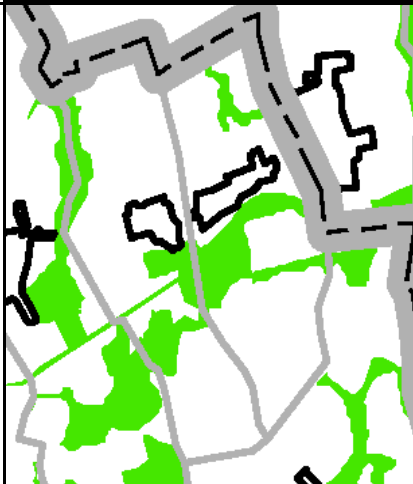
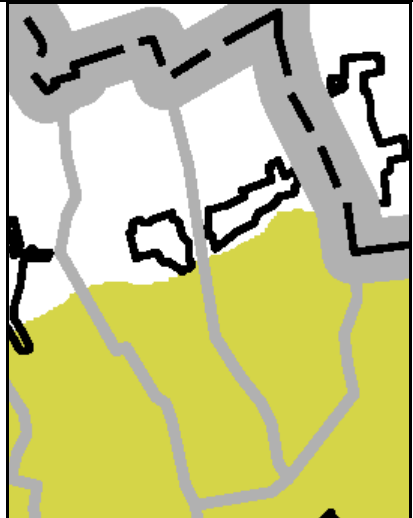

Az országos jelentőségű közlekedési hálózat a települést a Budapest-Gyékényes vasúttal, a 61-es főúttal és a tervezett M9 gyorsforgalmi úttal érinti. A 61-es főút meglévő nyomvonalát az OTrT módosítás nem érinti. Az M9-es főút nyomvonalát az OTrT módosítás nem változtatta meg, így a megyei terv szerint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

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

- ökológiai hálózattal területének övezete;
- tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezete.
- Országos vízminőség-védelmi terület

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

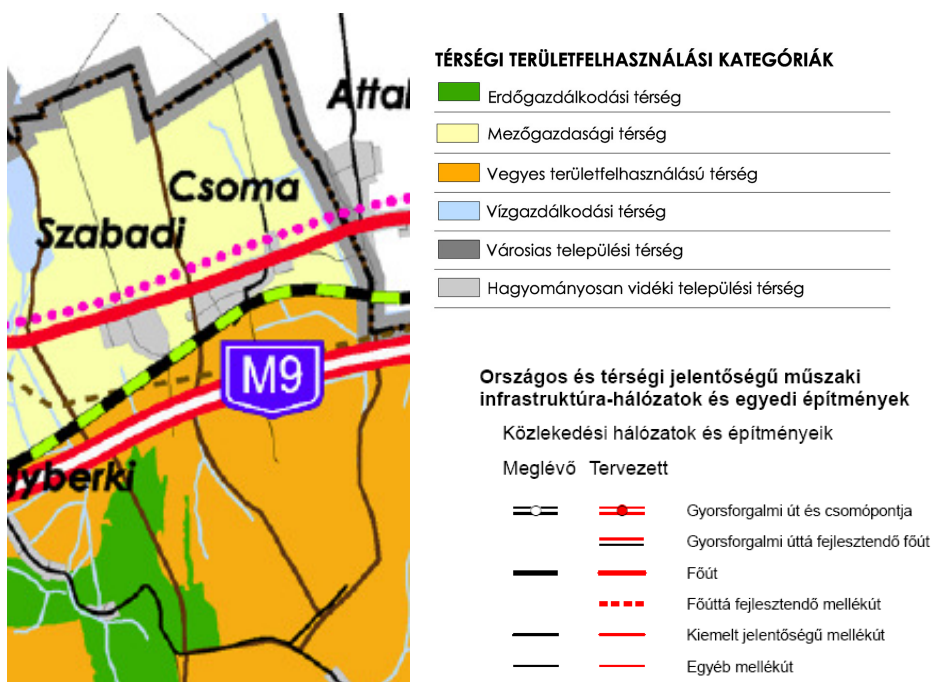
Az OTrT Szabadi érintő övezeti a következők:

Az Országos Területrendezési terv övezetei	
Erintettség	Területe
3.1.	Országos ökológiai hálózat övezete
<p>Az országos ökológia hálózat övezete érinti a terv ezett módosítás területét. Az országos ökológiai hálózat övezetén belül v ezezi az OTrT az M9 ny omv onalát, így a településszerkezeti terv módosítása azzal összhangban v an.</p>	
3.5.	Tájképv édelem szempontjából kiemelten kezelendő terület övezete
<p>A tájképv édelem szempontjából kiemelten kezelendő terület övezete részben fedi a módosítással érintett területet.</p> <p>A Duna-Dráva Nemzeti Park Igazgatóság által szolgáltatott adatok szerint Szabadi területén a terv ezési területet érinti az övezet. Az övezet az adatszolgáltatás szerint kerül a Településrendezési eszközökben ábrázolásra, pontosítás nem történik.</p>	
3.7.	Országos vízminőség-védelmi terület
<p>Az OTrT szerint a településrendezési terv ben kell kijelölni a víz édelemmel érintett területeket és a HÉSZ-ben külön szabályokat kell megalkotni. Mindezek a feladatok a településrendezési eszközök felülvizsgálatánál v égezhetők el. A terület megegy ezik az OTrT által megszüntetett, mely ei terv ben alkalmazott Kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi terület övezetében jelölt területekkel.</p>	

**Somogy Megye Területrendezési Tervét** a Közgy ülés 15/2004.(XII.27.) önk. rendeletév el hagy ta jóv á, majd 13/2011.(IV.26.) önk. rendeletév el módosította



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



Térségi szerkezeti terv

A megye térségi szerkezeti terve Szabadi 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 1,374 km. A módosítás az M9 engedélyezési és kiviteli tervére alapján jelöli ki a nyomvonalat, amelynek hossza 1,375 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 terv ezett gyorsforgalmi út nyomvonala megfelel a Somogy megyei Területrendezési tervnek, hiszen **a gyorsforgalmi út hossza Szabadi közigazgatási területére vonatkozóan +0,07 %-al tér el.**

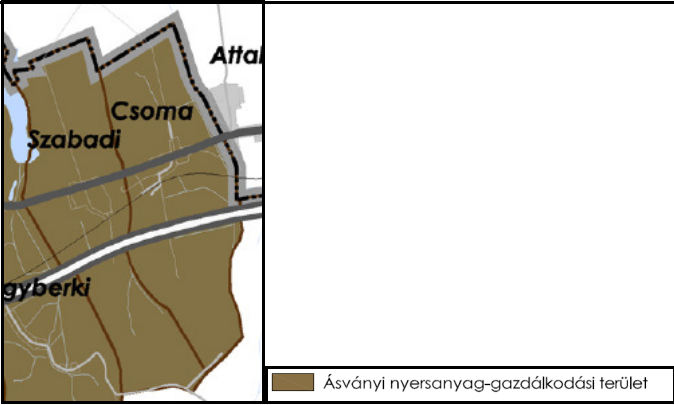
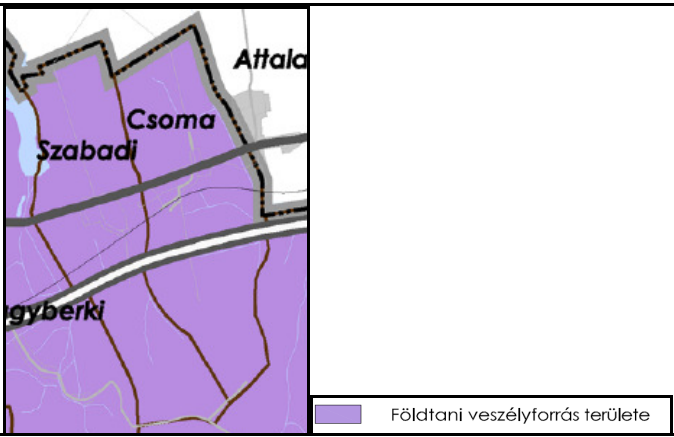
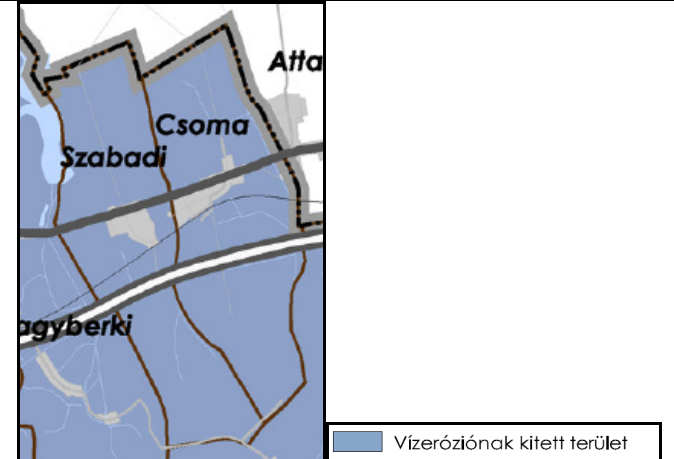
A 61-es főút meglévő nyomvonala és a kijelölt térségi szénhidrogén szállító vezeték nyomvonala a módosítás területén kívül halad. Ugyancsak nem érinti a terv ezési területet a 61-es főút mellett vezetett országos kerékpárút.

. A módosítással érintett területet az alábbi övezetek érintik:

- ökológiai folyó és magterület övezete;
- a kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete;
- térségi jelentőségű tájképvédelmi terület övezete; (az OTrT által megszüntetve)
- ásványi nyersanyag-gazdálkodási terület;
- földtani veszélyforrás területének övezete;
- vízéróziónak kitett terület övezete (OTrT által megszüntetve)



Somogy Megyei Területrendezési Terve szerinti övezetek							
3.1. Magterület, ökológiai folyosó, pufferterület	<p>A tervezési területet az ökológiai hálózat övezetei közül az ökológiai folyosó érinti. Az ökológiai hálózatot a Duna-Dráva Nemzeti Park Igazgatóság adatszolgáltatása szerint tünteti fel a Településszerkezeti és Szabályozási terv. Az ökológiai folyosó területén átvezető nyomvonal nem ellentétes a megyei tervvel és az OTRT övezetre vonatkozó előírásaival.</p>  <table border="1" data-bbox="1061 566 1433 689"> <tr> <td><span style="color: green;">■</span></td> <td>Magterület</td> </tr> <tr> <td><span style="color: orange;">■</span></td> <td>Ökológiai folyosó</td> </tr> <tr> <td><span style="color: yellow;">■</span></td> <td>Puffer terület</td> </tr> </table>	<span style="color: green;">■</span>	Magterület	<span style="color: orange;">■</span>	Ökológiai folyosó	<span style="color: yellow;">■</span>	Puffer terület
<span style="color: green;">■</span>	Magterület						
<span style="color: orange;">■</span>	Ökológiai folyosó						
<span style="color: yellow;">■</span>	Puffer terület						
3.2. Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület	<p>Az övezet érinti a módosítás területét, azonban az OTRT szerinti előírások a módosítást nem befolyásolják.</p>  <table border="1" data-bbox="1029 1081 1433 1115"> <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>  <table border="1" data-bbox="1066 1713 1444 1780"> <tr> <td><span style="color: orange;">■</span></td> <td>Országos jelentőségű tájképvédelmi terület</td> </tr> <tr> <td><span style="color: brown;">■</span></td> <td>Térségi jelentőségű tájképvédelmi terület</td> </tr> </table>	<span style="color: orange;">■</span>	Országos jelentőségű tájképvédelmi terület	<span style="color: brown;">■</span>	Térségi jelentőségű tájképvédelmi terület		
<span style="color: orange;">■</span>	Országos jelentőségű tájképvédelmi terület						
<span style="color: brown;">■</span>	Térségi jelentőségű tájképvédelmi terület						

3.8.	Ásványi nyersanyag-gazdálkodás területe
<p>Ásványi nyersanyag-gazdálkodás övezete a település érintettségét jelzi. Az illetékes Baranya megyei Kormányhivatal Bányászati Osztályának tájékoztatása szerint a településen bányatelek nem található, a nyilvántartott ásványi nyersanyagvagyon a településrendezési eszközökben – a tervezési területen kívül – megfelelően van feltüntetve.</p>	
3.13.	Földtani veszélyforrás területe
<p>A földtani veszélyforrás övezete a település érintettségét jelzi. Az illetékes Baranya megyei Kormányhivatal Bányászati Osztályának tájékoztatása szerint a település a Felszínmozgásos területek kataszterében szerepel, a nyilvántartott Hársasberki víznyelvény határolt területen a településrendezési eszközökben Csúszásveszélyes terület jelöléssel szerepel, a tervezési területet nem érinti.</p>	
3.14.	Vízérzékeny terület (OTRT szerint megszüntetett övezet)
<p>A vízérzékeny terület övezete az egész közigazgatási területet érinti, azonban az övezetet az OTRT megszüntette. A terv még a folytonosság miatt feltünteti a korábbi vízérzékeny területet. A felülvizsgálatnál a tervről törölendő.</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. ÖRÖKSÉGVÉDELLEM

A kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény Örökségvédelmi Hatástanulmányra vonatkozó előírásai az Szabadi 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.

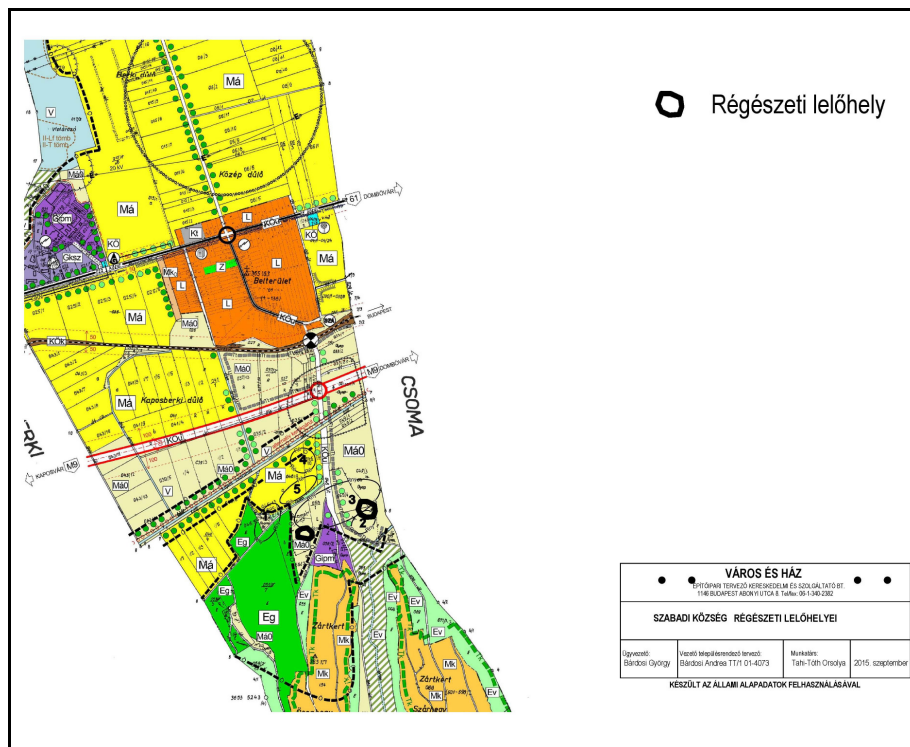
(2) Az örökségvédelmi hatástanulmányban megfogalmazott értékvédelmi terv szerint kell meghatározni az örökségvédelemmel érintett területekre vonatkozó településfejlesztési és településrendezési eszközöket.”

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

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

A Forster központ adatszolgáltatása (kelt. 2015. július 7. 600/1713-2/2015 lkt. szám) alapján az alábbi lelőhelyek találhatóak a településen:

Azonosító	Lelőhely száma	Lelőhely neve	Hrsz
49141	2	Óreg-hegy-alja II.	049/3, 049/4
66152	3	Szabadi-hegy	0263/1, 058/2



A régészeti lelőhelyek elhelyezkedése a Forster központ adatszolgáltatása alapján



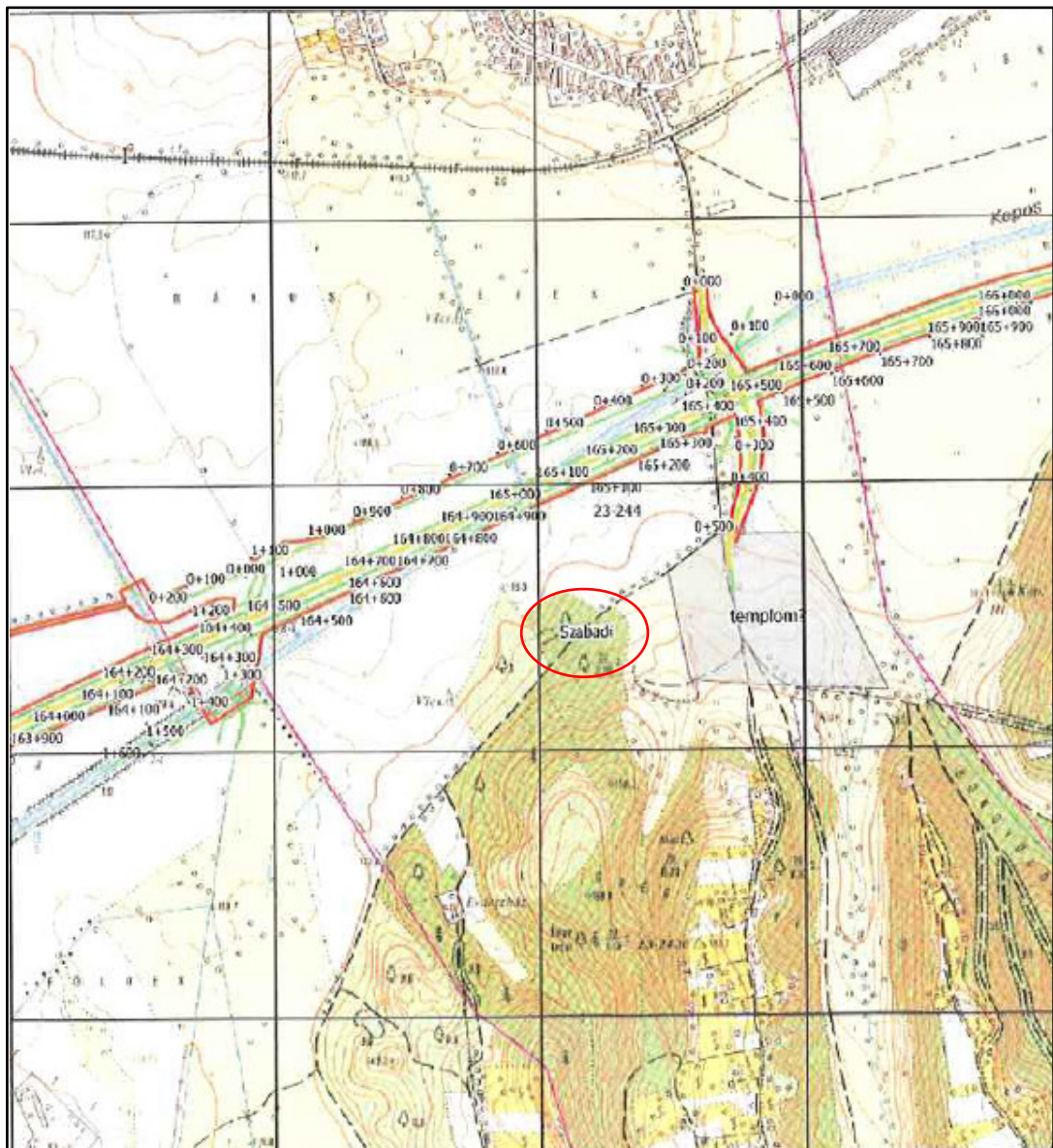
**A tervezett területet a Forster Központ által adatszolgáltatásként megadott régészeti lelőhelyek nem érintik.**

**A tervezett módosítások műemléki érdeket nem érintenek.** A módosítással érintett terület környezetében ill. az egész településen 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:

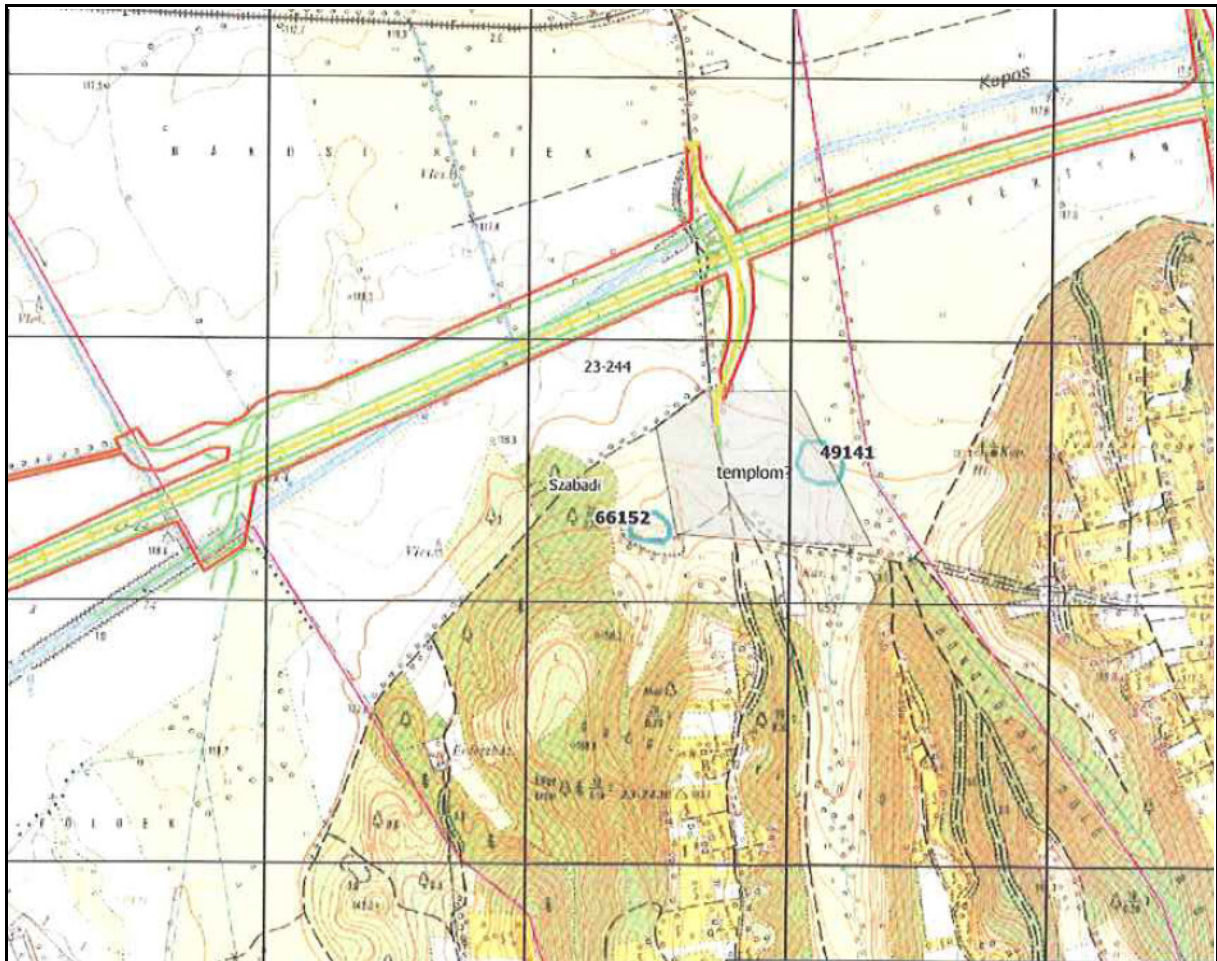
Az elvégzett adatgyűjtés és a tervezett beruházás által érintett területen (M9 gyorsforgalmi út Kaposvár-Bonyhád közötti szakaszán), valamint annak 250 méteres környezetében 61 régészeti lelőhelyet azonosítottak be, melyből a beruházás 100 m-es pufferzónájában 34 lelőhely érintett. A beazonosított területeken 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.



Előzetes régészeti dokumentáció első munkarész – Topográfiai térkép

Az adattári gyűjtés eredményei alapján a tervezett nyomvonal 100 méteres pufferzónájában további két, illetve három helyen (43932, Bonyhád – Aranybánya szántók; 43950, Bonyhád – Urasági legelő földek; Szabadi – Jó-kuti-dűlő /Disznólegelő/ Gólya-hegy – templom?) lehet számítani olyan, a Korm. R. 4. § (3) c) és Korm. R. 26. § (1) – (2) bekezdésében meghatározott, helyszínen megőrzendő régészeti emlékre, amely veszélyezteti a beruházás eredeti helyszínén, vagy a technológiáján történő megvalósítását.

Szabadiban található középkori templom és temető a Rippl Rónai Múzeum adattárából származó jelentés a dűlő-nevek alapján feltételezett helyének pontosításához ellenőrző terepbejárás szükséges. Az M9-hez kapcsolódó munkákat a megfigyelés befolyásolhatja, a Szabadinál keresztező híd érintheti a lelőhelyet.



Előzetes régészeti dokumentáció első munkarész – Adatgyűjtés térkép

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

### 3.4. TÁJRENDEZÉSI JAVASLAT

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

**Az országos ökológiai folyosó** hálózatát az M9 autót út nyomvonala keresztezi, a területet a Somogy Megyei Területrendezési Terv ökológiai folyosóként jelöli.

A közigazgatási terület déli része, a vasúttól délre **tájékvédelem szempontjából kiemelten kezelendő terület** övezetében tartozik, melyet a tervezett nyomvonal érint.

Natura 2000 területek nincsenek a községben.

A módosítás a hatályos szerkezeti tervhez képest lényeges terület-felhasználási változást nem eredményez. Az M9 autót út nyomvonalát a hatályos terv is ökológiai folyosó területén vezeti. A tájhasználatra a mezőgazdasági hasznosítás dominanciája jellemző. A nyomvonal a Budapest-Gyékényes vasút vonalától délre a Kapos folyót keresztezve halad, mezőgazdasági területeken.

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

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

**Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőség** 2015. január 19.-én OKTF-KP/605-1/2015 ügyiratszámom kiadott **környezetvédelmi engedély** 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 tevő 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 kismilős- és közepes természetű emlősök átjáróinak létesítése szükséges.

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

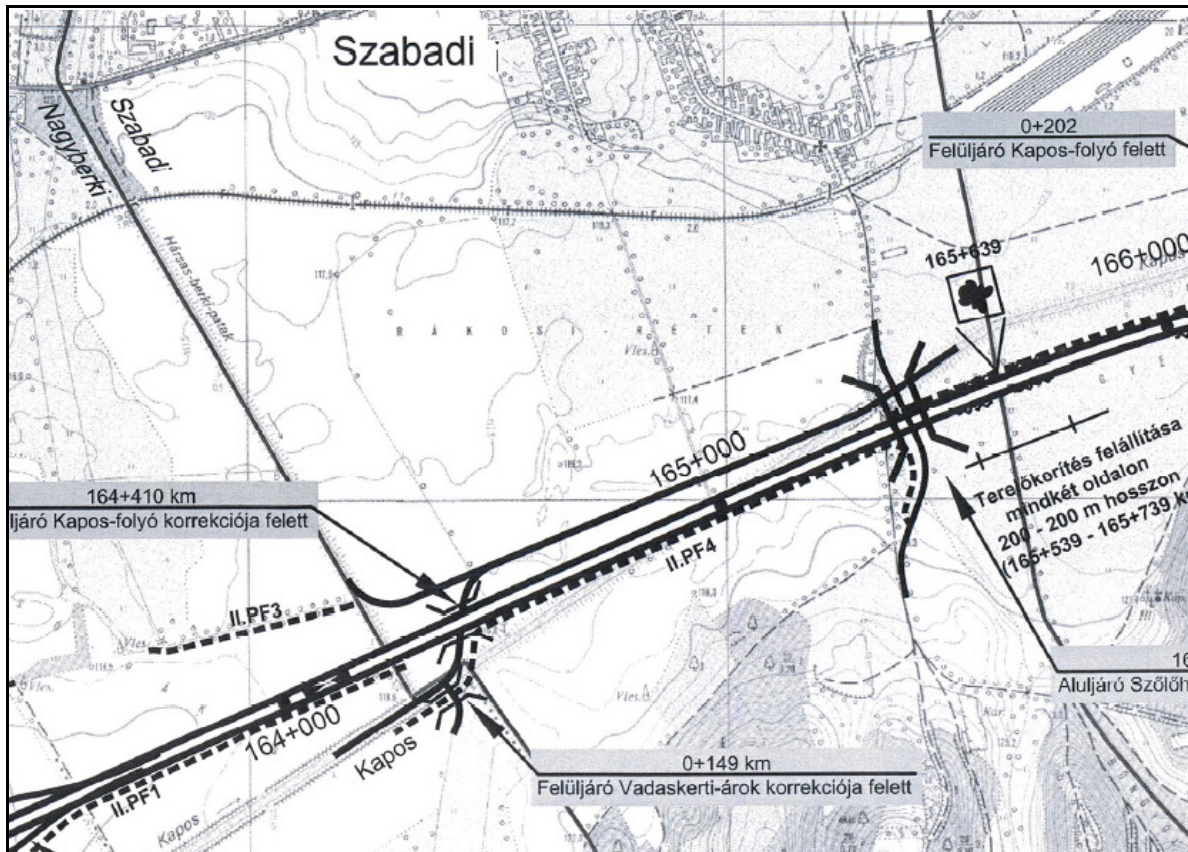
A ligeterdő foltok esetében javasolt a szegélyek mentén őshonos fa- és cserjefajok (fehér fűz (*Salix alba*), veresgyűrűs som (*Cornus sanguinea*), kányabangita (*Viburnum opulus*), kutyabenge (*Frangula alnus*)) ültetése az erdőszegélybe, amely árnyékolásával lezárja az erdő szegélyét a lágyszárú inváziós 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 UME 2.1-304 szerinti ökológiai átjárók telepítését jelentik. Nagy léptékű, több fajra, fajcsoportra is kiterjedő izoláló hatást az **ökológiai folyosók** átvágásával okoz az út. Az ökológiai folyosókon „táji 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 keresztezése stb.), a domborzat morfológiájából adódóan, eleve olyan nagy műtárggyal kell keresztezni, 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 UME 2.1-304 szerinti **ökológiai átjárók** telepítését, továbbá természetvédelmi célú fényvédő, zajárnyékoló falak és takarófasítások alkalmazását jelentik. A közlekedési hatásokra különösen érzékeny csoportok a kétélűek, elsősorban a szaporodási időszakban vízhez kötődő fajok (varangyok, unkákat, ásóbékák, erdei- és mocsári béka). A szaporodóhely (vízes élőhelyek) és a teledő-, táplálkozóhelyek közötti kapcsolat megőrzése békaátjárók telepítésével történik.”





Az ökológiai átjárók helyét a Környezetvédelmi határozat tartalmazza. A településre nincs előírva az 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 tárgyú ügyben a hatáskörét és illetékességét, ezért a kérelem alapján a Főfelügyelőségen környezetvédelmi engedély megszerzésére irányuló környezeti hatásvizsgálati eljárás indult.

A Főfelügyelőség a kérelem és a dokumentáció benyújtását és hiánypótlását követően a 314/2005. Korm. rendelet 8. §(1)-(3) bekezdésének megfelelően a hivatalában, honlapján és a [hirdetmeny.magyarorszag.hu](http://hirdetmeny.magyarorszag.hu) honlapon közzétette az eljárásról szóló közleményt (hirdetmény) továbbá azt – közhíreléssel céljából – megküldte a 314/2005. Korm. rendelet 8. § (2) bekezdésének megfelelően a tervezett 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 Szabadi 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 Környezetalkítási 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. Kormány rendelet előírja a levegőminőség védelmének általános szabályait, a 4/2011. (I. 14.) sz. VM rendelet pedig a levegőminőségi követelményeket rögzíti.

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

A Főfelügyelőiség építés idejére vonatkozó előírásai:

Az építés alatti levegőszennyezés 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 nyomvonalával érintett települések vonzáskörzetében található anyag-nyerőhelyekből kell lebonyolítani.
- A szállításra használt útvonalakat és a deponált földanyagot a újrafelhasználásig a kiporzás elleni védelem érdekében rendszeres időközönként locsolni kell.
- Anyagszállítás, rakodás, szabadtéri tárolás esetén gondoskodni kell, hogy a mozgatott anyag levegőterhelést ne okozzon. Anyagszállítás során a porszennyezés megakadályozásáról gondoskodni kell.
- Az építést végző gépek és berendezések telephelyeit a nyomvonalhoz minél közelebb, a lakott területektől távol kell kijelölni, kerülni 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 épületénél
  - o Kisvejte és Majos gyorsforgalmi úthoz legközelebbi lakóépületek környezetében
  - o Mosdós, Tabód, Szentgálszőlőhegy település gyorsforgalmi úthoz legközelebbi lakóépületek környezetében
- az út tengelyétől számított 50 méteren belüli terület rendszeres karbantartásáról gondoskodni kell, ott sem allergizáló, sem karantén gyom nem lehet.

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

A nyomvonal mentén nincs ezen a védelmi övezeten belül védendő épület. Szabadi belterülete a nyomvonalától több, mint 500 méterre található.

Levegőtisztaság-védelmi szempontból az üzemeltetési időszakra 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 út szakaszra:

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

Építés hatása:

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

Építés idejére vonatkozó előírások:

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

Üzemeltetésre vonatkozó előírások:

- Elsősorban az útpályáról lemosott, és a hátrák alkalmával kiömlő szennyezőanyagok 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 talaj víz 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 talajvizet beszivárgás útján szintén elérheti, ebben az esetben a talajizmozgás 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 vízvezetését 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 Kormányhivatal Növény- és Talajvédelmi Igazgatóságának szakhatósági állásfoglalása)*

Felszín alatti víz szempontjából a 27/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet melléklete szerint a nyomvonal által érintett települések zömének közigazgatási területe „érzékeny” besorolású. Kedvezőtlenebb, szennyeződésekre „fokozottan érzékeny” besorolású települések: Mosdós, Szabadi, Szekszárd és Vásárosdombó.

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

Építés időszakára vonatkozó részletes előírások:

- A tározó-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.) 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.

**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 CXIX. törvény rendelkezik a termőföld védelméről. A törvény szerint a termőtalaj védelméről gondoskodni kell. A termőtalajt az építkezést megelőzően a nyomvonalról eltávolítják.

A nyomvonal Szabadi 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 szennyeződését kizáró módon kell kialakítani.

Üzemeltetésre vonatkozó előírások:

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

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

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

### **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.) Kv VM – 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,
  - o a gépjárművek előírt (tervezési) sebességének betartatása.

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

Az építés időszakára vonatkozó részletes előírások:

- A szállítási útvonalakat úgy kell kijelölni, hogy a szállítás minél kisebb környezeti zavarást okozzon.
- Az anyagszállításra az építendő út nyomvonalát kell használni. Kerülni kell az éjszakai szállítást és építést.
- Az anyagbeszerzést lehetőleg a meglévő út, és az új út nyomvonalát 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, kerülni a fölösleges 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 Kisvejeke 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-hangnyomósszintet, akkor a szakvéleményben a zajcsökkentés érdekében tervezett intézkedéseket és azok várható eredményeit is ismertetni kell.

A nyomvonal Szabadi területén meghatározóan mezőgazdasági területfelhasználású területek mellett halad, lakóterület 500 méterrel túl található.

Az M9 gyorsforgalmi út mentén a zajterhelés ellen védendő nem találhatóak, ezért zajvédelmi intézkedés megtétele nem indokolt.

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

### Hulladékgazdálkodás

A gyorsforgalmi út esetében hulladékok, illetve átmenetileg hulladékként kezelendő anyagok mind az építés, mind az üzemeltetés, mind az esetleges megszüntetés során keletkeznek. Azonban ezek tartós befolyással nem bírnak a



környezetre, mivel az építőnek és az üzemeltetőnek szigorú előírások alapján gondoskodni kell nyilvántartásukról és elhelyezésükről is. A hulladékok keletkezésének hatása rövid idejű és egyszerre kis területre korlátozódik. A közvetett hatásterületen, megfelelő engedéllyel rendelkező lerakóra vagy átvételehelyre történő szállítást követően sem lehet jelentősebb hatással számolni.

A Környezeti Hatástanulmány az alábbiakat fogalmazza meg:

Az építés idejére vonatkozó előírások:

- Az any agynerő helyeken, a felv onulási területen, a munkaterületeken a keletkező hulladékok elkülönített gy űjtését 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 lev onulás során, a területen található valamennyi hulladékot össze kell gy űjteni 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 gy űjteni és kommunális hulladéklerakóra szállítani.
- A nem veszélyes hulladékok hasznosítható frakcióit célszerű szelektíven gy űjteni 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 összegy űjteni, azokról ny ilvántartást vezetni, bejelentést tenni és további kezeléséről ill. ártalmatlanításáról gondoskodni kell.

A Főfelügyelőség határozata az alábbi előírásokat tartalmazza:

Építés időszakára vonatkozóan:

- A kiv itelezés során keletkező hulladékokat elkülönítetten, a környezet veszélyeztetését kizáró módon kell gy űjteni.
- Veszélyes hulladékot a kommunális hulladék közé juttatni tilos. Az összegy űjtött veszélyes hulladékok gy űjtését a környezet szennyezését kizáró módon – a mérnökségi telepen kialakított üzemi gy űjtőhely en – kell végezni, majd azokat a környezetvédelmi hatóság érvényes engedélyével rendelkező szervezetnek át kell adni.
- A kommunális szilárd hulladékot zárt konténerben vagy megfelelő gy űjtőzsákban kell gy űjteni, és a hulladéokra vonatkozó érvényes hulladékgazdálkodási engedéllyel rendelkező szakcégnak átadni.
- Az építési-bontási hulladékok gy űjtéséről, 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 felvitásáról 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 v izügyi hatóságnak – a területileg illetékes környezetvédelmi hatóság tájékoztatása mellett – késedelem nélkül be kell jelenteni.
- Az építési eljárás során keletkezett bármilyen hulladék ny ilvtéri égetése tilos.

Az üzemelés időszakára vonatkozó előírások:

- A pályaszakaszon – beleértve a pihenőket - keletkező hulladékok folyamatos összegy űjtéséről 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 szennyözőanyagok környezetbejutását meg kell akadályozni. Az esetlegesen kifolyt üzemanyag, olaj felitatásáról haladéktalanul gondoskodni kell, a kitermelt szennyezett talaj, szennyezett felitató anyagot veszélyes hulladékként kell kezelni. A tevékenység végzése során bekövetkező esetleges haváriát – a kárelhárítás egyidejű megkezdésével – az illetékes vízügyi hatóságnak – a területileg illetékes környezetvédelmi hatóság tájékoztatása mellett – késedelem nélkül be kell jelenteni.

### Az élővilág védelme:

Országos jelentőségű védett természeti területek a tervezett nyomvonal 500 m-es körzetében nem található. Élővilág védelmi szempontból a tervezett nyomvonal az ember által már erősen átalakított, degradált élőhelyeket érintenek, elsősorban nagyüzemi mezőgazdasági területeket, tájidegen fafajokkal vagy azokkal elegyesen ültetett erdőterületeket. Ezt támasztja alá, hogy sem országos jelentőségű védett természeti területet, sem Natura 2000 védetség alatt álló területet, 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 található meg. A völgyekben mesterségesen felduzzasztott nagy kiterjedésű tavak melletti vizes élőhelyek is hordoznak élővilágvédelmi szempontból értékeket. Ezen területek madárvilága és kételtűállománya érdemel említést, valamint a nagyobb vízfolyásokban és tavakban előforduló vidra előfordulása emeli a vizes élőhelyek értékét.

A nyomvonal élővilágvédelmi vizsgálata alapján kijelenthető, hogy Szabadi 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 vizes 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 gödörökben lévő lávákat és kifejlett egyedeket természetvédelmi szakember bevonásával biztonságos helyre kell telepíteni.

Előírások az üzemelés időszakára vonatkozóan:

- Az élővilág-védelmi műszaki létesítményeket rendszeresen ellenőrizni szükséges, karbantartásukról folyamatosan gondoskodni kell működésük biztosítása érdekében.
- Az invazív fajok terjedésének megakadályozása érdekében, a gyalogakácot, zöldjuhart, magas aranyvesszőt mechanikusan el kell távolítani a regenerálódó felületekről. A gyorsforgalmi út mezsgyéjét, a töltések és beágások részsűjét az invazív fajok terjedésének megakadályozása érdekében legalább évente kétszer kaszálni szükséges, a nem kívánt gyomosodás és az invazív fajok terjedésének megakadályozása érdekében a bolygatott gyepkegyedek kaszálásáról három éven keresztül legalább évi két alkalommal gondoskodni kell.
- A botanikai szempontból érzékeny élőhelyeken a kisajátítási határtól számított 100 méteres sávban a botanikai monitoring vizsgálat szükséges a márciusi, áprilisi, májusi és június eleji időszakban. A botanikai monitoring vizsgálatokat havonta egyszer kell elvégezni és az adott időjárási viszonyok figyelembevételével kell tervezni. Élővilág védelmi szempontból monitoring vizsgálatot kell végezni, különösen az ökológiai átjárókra vonatkozóan a célfajok figyelembevételével az út forgalomba helyezésétől számított 3 éven keresztül. A vizsgálat módszerét és

eredményeit magába foglaló jelentést minden év december 31.-ig meg kell küldeni a Főfelügyelőiség, valamint az illetékes nemzeti park igazgatóság részére.

### Az épített környezet védelme:

A tervezett nyomvonal külterületen halad, települési környezetet nem zavar. A nyomvonal 500 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 sávós autópályaként, K.II.A. tervezési osztálynak megfelelő paraméterekkel kellett tervezni.

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

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

Közigazgatási határok szerint (településrendezési szempontból) szakaszolja 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 autópályát nem keresztezi. Mivel a tervezett autópályai nyomvonal és a Kapos

meglévő medre nagyon lapos szögben keresztezte egy mást, 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 átvezetésre 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 átvezetésre, 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 átvezetéssel, 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 nyomvonalaához. 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. Szabadi közigazgatási területén az alábbi párhuzamos földutak kapcsolódnak az autót építéséhez:

Párhuzamos földút a gyorsforgalmi út jobb oldalán (déli oldal) a 164+190-165+400 km szelvények között

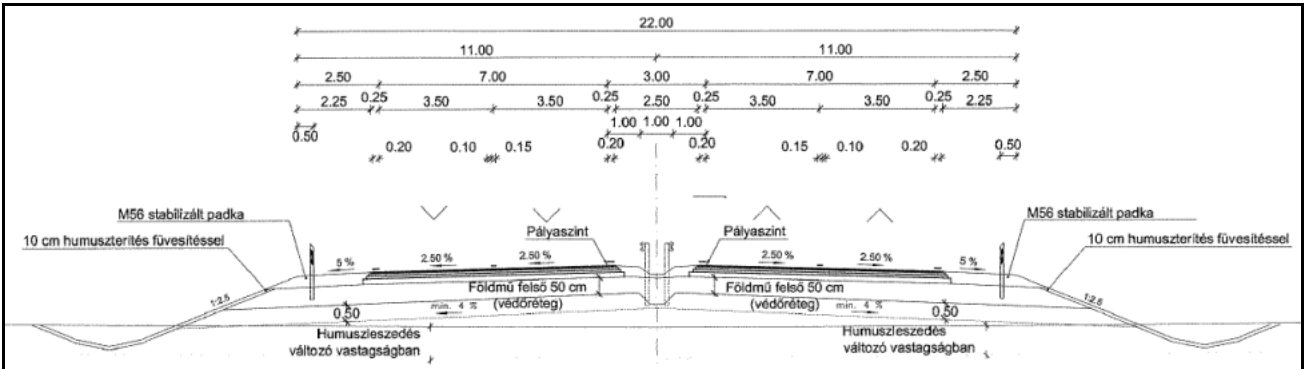
**Szabadi** hatályos településrendezési eszközei tartalmazzák az M9 gyorsforgalmi út nyomvonalát. A tervezett nyomvonal ezekben a Kapos csatorna és a Bp.-Gyékényes vasútvonal közötti külterületen halad át a közigazgatási területen, a szabályozási szélesség 60m. A gyorsforgalmi út egy jelentősebb helyi közutat keresztez, a 034 hrsz. Szőlőhegyi utat. A hatályos terv a keresztezésnél csomópontot jelöl, sematikusan. A helyi út a településközpontot (a 61sz. főutat) és a külterületi kertés területeket köti össze, a vasútvonalon szintbeli átjárója van. Az érintett területsávban az M9-en kívül egy fontosabb tervezett közlekedési elem szerepel, egy helyi (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 átkerült a Kapos déli oldalára. Az autót nincs csomópontja a településen. Ugyanazt a helyi közutat keresztezi, amit a hatályos tervben is, de a keresztezés értelemszerűen délebbre helyeződik, és a helyi út a keresztezésben felüljárón halad, a felüljárón és a csatlakozó útszakaszokon korrigált vonalvezetéssel. A felüljárótól nyugatra eső területen mederkorrekció történik a Hársas-berki patakon és a Kapos csatornán. A korrekció következtében a patak nem keresztezi az autót, a Kapos felett pedig új hídral halad át az autót. Az autót déli oldalán (és egy rövid kis szakaszon északon is) földútkiáltás történik, a földterületek megközelíthetősége érdekében. A közterület-szabályozás az adatszolgáltatásként kapott kisajátítási határokat figyelembe véve módosul.

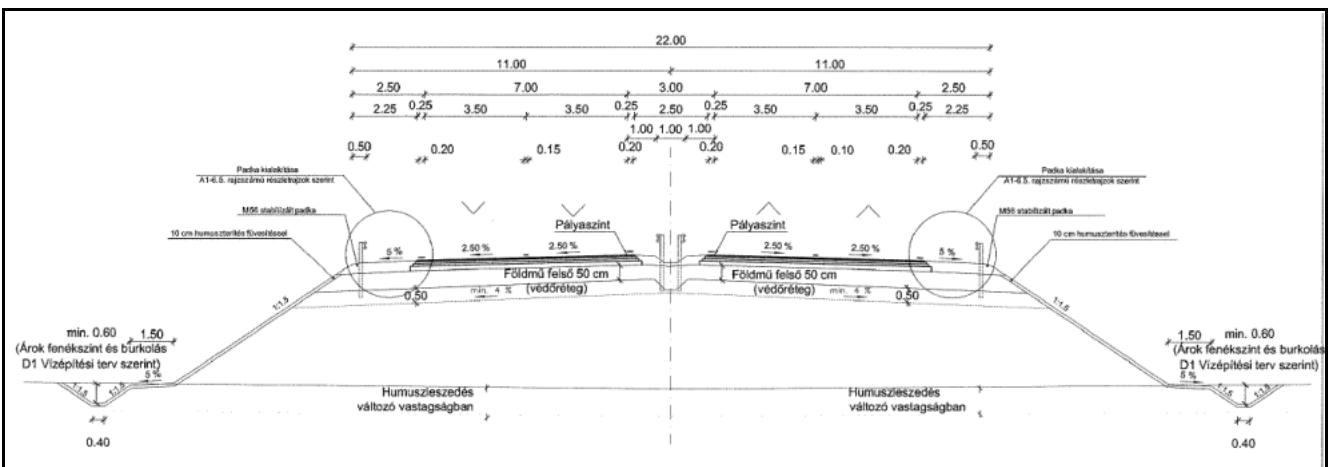
A hatályos terv szerinti közúthálózat ezen kívül nem változik, a hatályos közösségi közlekedési, parkolási/rakodási, és gyalogos javaslat nem módosul. Változik a hatályos terv szerinti, a Kapos északi oldalán haladó kerékpárút nyomvonala. A nyomvonal módosítására a Hársas-berki patak és a Kapos csatorna mederkorrekciója miatt van szükség. A kerékpárút Nagyberkin, a 6512j. országos mellékút hídján átmegy a Kapos déli oldalára, majd az M9 déli oldalán halad tovább Szabadin, egészen a Szőlőhegyi útig. A Szőlőhegyi út felüljáróján a kerékpárút visszatér a Kapos északi oldalára. A hatályos HÉSZ közlekedési előírásainak pontosítására, és a KÖÜ\* mezőgazdasági kiszolgálót övezettel történő kiegészítésére van szükség.

**Mintakeresztmetszvények**

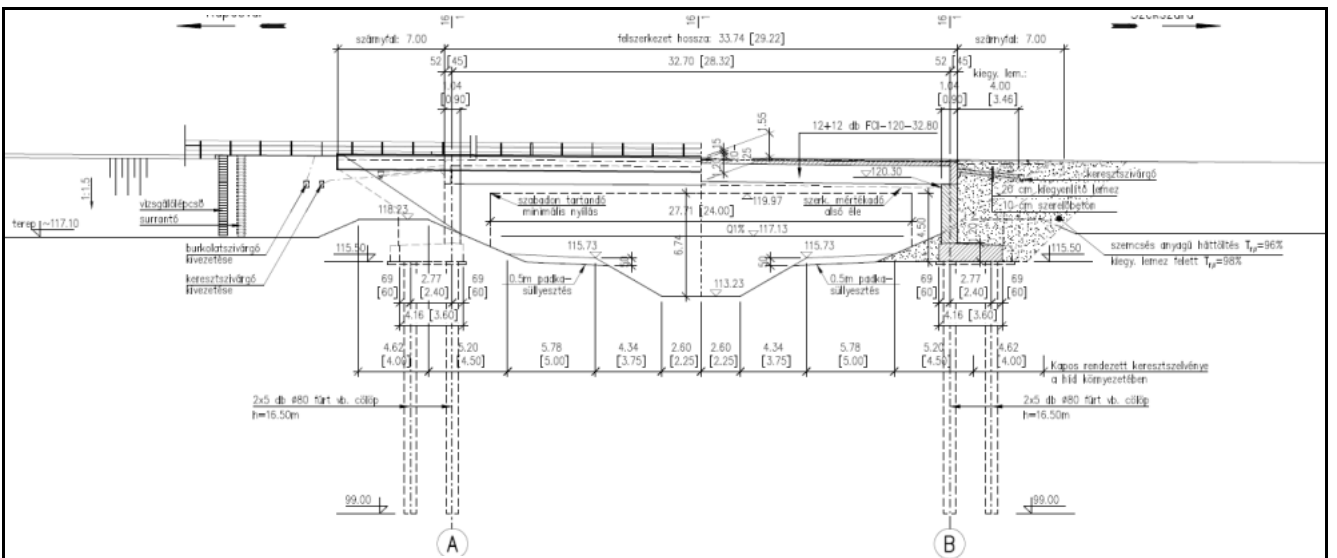
(Roden-Uvaterv Konzorcium Engedélyezési Terve)



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 ( $6$  ( $8$ )  $m > h > 3$ m)



Felüljáró a Kapos felett, 166+410 km szelvénynél



### 3.7. KÖZMŰ ÉS HÍRKÖZLÉSI VIZSGÁLAT ÉS JAVASLAT

Jelen tervezési feladat Szabadi község településrendezési tervének azon módosításaira irányul, melyek az M9 gyorsforgalmi út közigazgatási területen történő átvezetéséhez (annak engedélyezéséhez) szükségesek. Az M9 engedélyezési bírálati terv anyaga (2015, tervező: Roden-Uvatero Konzorcium) rendelkezésünkre állt.

Szabadi település Kaposvártól 22 km-re helyezkedik el, a 61 sz. mentén, lélekszáma kb. 270 fő.

A település a Kapos – völgyben helyezkedik el, a Kapos közel nyugat-keleti irányban vezet a település belterületétől délre, 1200-400 m-re. A belterületet délről közvetlenül határolva vezet a MÁV vonal, illetve északabbra a falut átszeli a 61 sz. közút.

A Kapos településhez képest vett túlsó (déli) oldalán lakóterületek, működő gazdasági területek nem helyezkednek el, de a településhez tartozó Szőlőhegy a falu számára gazdasági jelentőséggel bír.

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

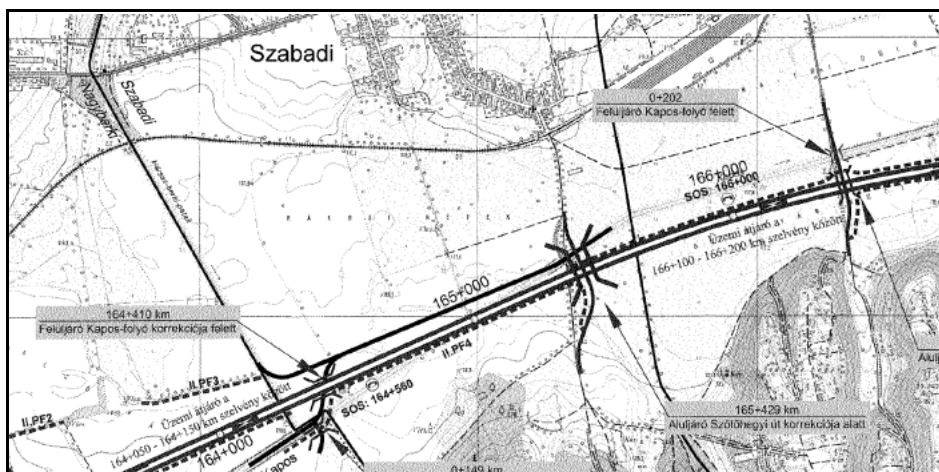
A hatályos településrendezési tervben jelölt M9 nyomvonal a vasút és a Kapos között vezet, a folyóhoz kissé közelebb. Ez a nyomvonal még hálózati szintű megyei tervről került átételre, mely a belterületől délre vezető út vonalánál még csomópontot is ábrázol.

Az engedélyezési terv szinten kidolgozott gyorsforgalmú útszakasz terv meghatározó része a Kapos keresztezése. Dombvár elkerülése miatt az M9 és a Kapos keresztezése mindenképpen szükséges, melyet Nagyberki és Szabadi között javasol megvalósítani az engedélyezési terv anyag, mégpedig úgy, hogy a folyómeder korrekcióra kerül, mellyel kb. 45°-ban kerül átvezetésre a gyorsforgalmú út a folyó felett. A folyó korrekció túlnyomó része Szabadi közigazgatási területén tervezett (kisebb rész még Nagyberki). Az átvezetés a Nagyberki határ közelében megtörténik, a Kapos a meglévő mederhez képest 150-0 m elközelebb vezet ezek után a településhez, egészen Csoma határáig.

Közigazgatási terület szelvényei: kb. **164+230 – 165+610 km** sz. között.

A Szőlőhegyre vezető út a beruházás során felüljáróval átvezetésre kerül (165+429), mely egyben adájtáró is. Egyéb nagy ájtáró, illetve közúti csomópont nem tervezett a közigazgatási területen.

Közmű átvezetések és korrekciók nem tervezettek, mivel közművezeték jelenleg sem keresztezi a nyomvonalat a közigazgatási területen.



Kivonat az engedélyezési bírálati tervből

A közigazgatási területen vízvezető csatornák korrekciója is történik: 046/12 sz. árok a 164+990 km sz.-ben, segélykérő telefon párt tervezett a 164+550 km sz.-ben. Ezek a közlekedési területen belül helyezkednek el, külső igényük nincs, a terület szabályozása megfelelő.

A Kapos jelenlegi vonalától még délebbre elhelyezkedő Szőlőhegy távlati fejlesztettségét a 165+429 km szelvényben kialakítandó ájtjáró alapvetően biztosítja. A gyorsforgalmi út építésekor a szükséges közművek (és hírközlés) kialakítása érdekében a Szőlőhegy felé védőcső (esetleg vezeték) kialakítása szükséges a tervezett ájtjáró térségében az akkor jelentkező igényeknek megfelelően.

### **Hírközlés**

A 164+680 km sz-ben változtatható jelzéseképű tábla és a bal pályánál forgalomszámláló kerül elhelyezésre. Az autópálya tervezett szabályozási területén belül a pálya mellett üzemi hírközlési kábelek kerülnek elhelyezésre melyek a segélytelefonok, a kamerák, a változó jelzéseképű táblák stb. adatátvitelét és megtáplálását szolgálják. Ez a belső hálózat külső rendszerekkel a szabályozási területen belül nincs vezeték összeköttetésen, elkülönült üzemi hálózatként, zavaró hatás nélkül fog működni. A szabályozási területen kívül nincs semmilyen terület igényük.

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

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

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

### **3.8. TERVEZŐI NYILATKOZAT**

Szabadi 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  
TT/1 01-4073