

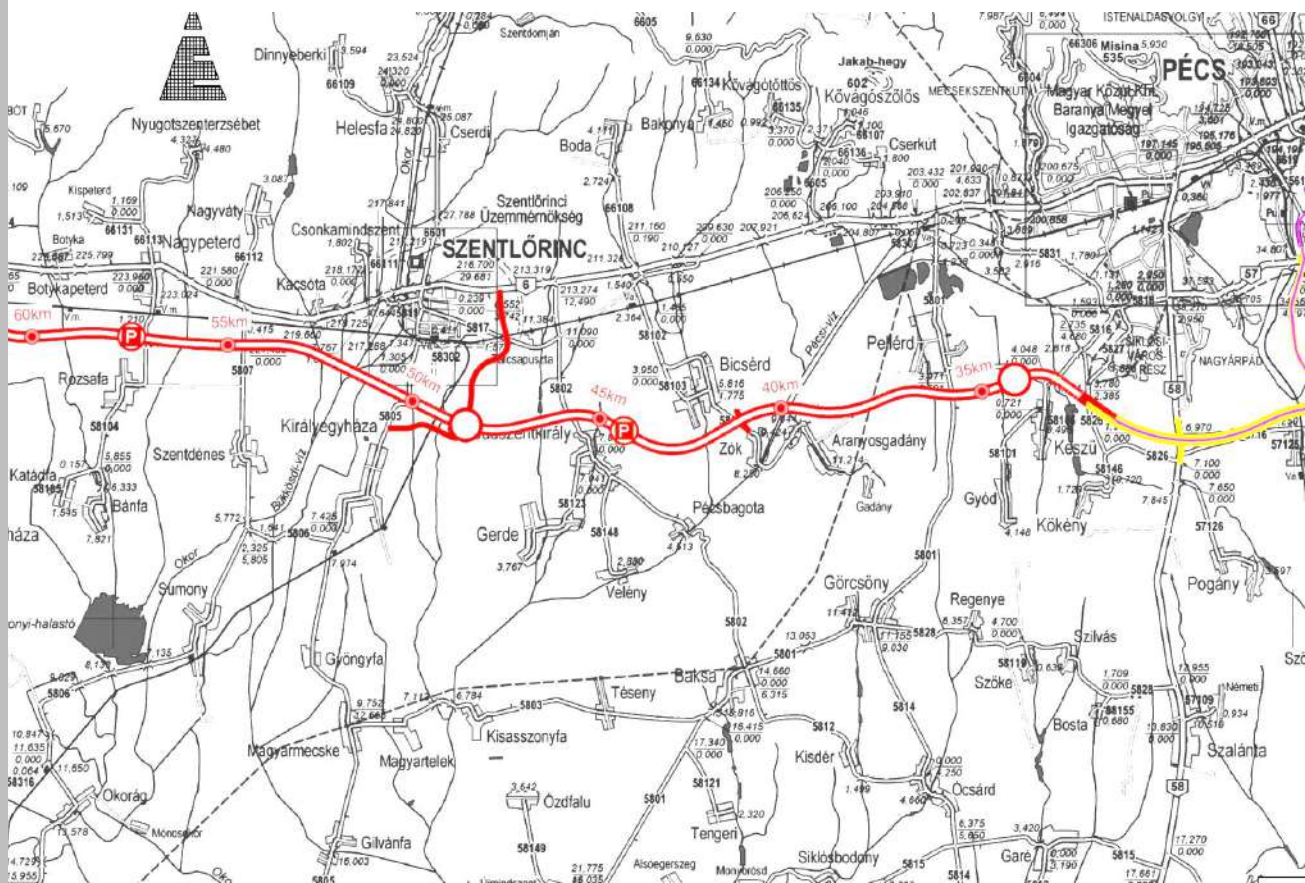
ARANYOSGADÁNY KÖZSÉG

TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZEINEK MÓDOSÍTÁSA

AZ **M60** GYORSFORGALMI ÚT PÉCS-SZIGETVÁR KÖZÖTTI
SZAKASZÁNAK KIÉPÍTÉSÉHEZ

TÁRGYALÁSOS ELJÁRÁSBAN

PARTNERSÉGI EGYEZTETÉS DOKUMENTÁCIÓ



KÉSZÍTETTE:
ST ÉPÍTÉSZETI ÉS VÁROSFEJLESZTÉSI KFT.

ARANYOSGADÁNY KÖZSÉG

TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZEINEK MÓDOSÍTÁSA

TÁRGYALÁSOS ELJÁRÁSBAN

TELEPÜLÉSTERVEZÉS:


KOVÁCS PÉTER
TT-02-0656



2021. OKTÓBER

TARTALOMJEGYZÉK

I. ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK

1. ELŐZMÉNYEK.....	4.
2. A MÓDOSÍTÁSI SZÁNDÉK BEMUTATÁSA.....	5.
3. A MÓDOSÍTÁS HELYSZÍNE.....	9.
4. A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVEK MÓDOSÍTÁSA.....	10.
5. ALÁTÁMASZTÓ SZAKÁGI MUNKARÉSZEK.....	14.

II. JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK

1. TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV MÓDOSÍTÁSÁNAK HATÁROZAT-TERVEZETE	50.
2. HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT MÓDOSÍTÁSÁNAK RENDELET-TERVEZETE	53.

MELLÉKLETEK

1. számú melléklet: TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI DÖNTÉS.....	57.
2. számú melléklet: FŐÉPÍTÉSZI NYILATKOZATOK.....	60.

ARANYOSGADÁNY KÖZSÉG TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVÉNEK MÓDOSÍTÁSA

TÁRGYALÁSOS ELJÁRÁSBAN

I. JÓVÁHAGYÁSRA NEM KERÜLŐ MUNKARÉSZEK

1. ELŐZMÉNYEK

Aranyosgadány Község hatályos településrendezési tervei 2001-ben készültek el. Az Önkormányzat képviselő-testülete a településszerkezeti terv jóváhagyásáról és helyi építési szabályzatának megállapításáról szóló rendeletét 2001-ben fogadta el a 4/2001. (VII.04.) számon.

Jelen módosítást az M60 gyorsforgalmi út Pécs-Szigetvár közötti szakasz kiépítéséhez szükséges változások indokolják.

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (továbbiakban NIF) közbeszerzési eljárás eredményeként szerződést kötött az UNITEF'83 Zrt. és az UTIBER Kft.-vel, mint közös ajánlattevővel az „M60 Pécs - Szigetvár nyugat, visszakötéssel a 6. sz. főútra, közötti szakasz engedélyezési terveinek elkészítése, hatósági engedélyek megszerzésében közreműködés” tárgyú tervezési feladat elkészítésére.

A NIF és az ajánlattevők között megkötött Tervezési Szerződés szerint abban az esetben, ha a települések érvényben lévő rendezési tervei nem egyeznek a tervezési feladat tartalmával, a közös ajánlattevőknek gondoskodnia kell a rendezési tervek szükség szerinti módosításáról.

Jelen módosítási eljárás Aranyosgadány település közigazgatási területét érintő M60 gyorsforgalmi út megvalósíthatóságához szükséges szabályozási környezet módosítását célozza. Az elkészült, módosult útépitési tervekben az M60 gyorsforgalmi út nyomvonala, igénybevett területe eltér a hatályos településrendezési tervekben rögzítettekhez képest. Ezért módosítani szükséges a település szerkezeti tervét, és a HÉSZ szöveges rendelkezéseit, és a HÉSZ mellékleteként megjelenő külterületi szabályozási tervet.

Az M60 gyorsforgalmi közúthálózati útvonal Aranyosgadány közigazgatási területére eső szakaszának tervezett fejlesztéséhez kapcsolódó, szükséges módosítások nem érintik a község kialakult fő szerkezetét, a település fejlesztési céljaival továbbra is összhangban van. A módosítások a település külterületi, főként mezőgazdasági területeit érintik, és az M60 gyorsforgalmi út Pécs és Barcs, országhatár közötti szakasz megvalósítását célozzák, mely több helyen együtt jár a mezőgazdasági területek művelésből való kivonásával, és területfelhasználások módosításával. A településrendezési eszközök tervi és szöveges munkarészeinek módosítása a gyorsforgalmi út közlekedési és egyéb kiszolgáló területek kijelölését, nyomvonal és védőterület ábrázolását-, valamint a régészeti lelőhelyek lehatárolásának pontosítását igénylik.

Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet „Az M60 gyorsforgalmi út Pécs és Barcs, országhatár közötti szakasz megvalósítása” nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházásnak minősül, ami így megfelel az Elj. 32.§ (6) bekezdés a) pontjában foglaltaknak, mely alapján a településrendezési eszközök módosítása tárgyalásos eljárásban történik.

A módosítás a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos

jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet (továbbiakban: Elj.) 45. § (2) a) pontja szerint az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet (továbbiakban: OTÉK) 2012 augusztus 6.-án hatályos településrendezési tartalmi követelményeinek alkalmazásával történik, a hatályos tervekkel összhangban.

Önkormányzat a tervezés előtt, a teljes körű nyilvánosság biztosításával döntött a partnerségi egyeztetés szabályairól (2/2017. (IX.28.) önkormányzati rendelet), melyet jelen eljárás során is alkalmazni kíván.

Aranyosgadány Község Önkormányzata megbízta az 5T Építészeti és Városfejlesztési Kft-t településfejlesztési döntésében meghatározott tervezési munka elvégzésével. A tervezési munka a generáltervezéssel megbízott tervező cégnél dr. Kovács Péter településrendező tervező (TT-02-0656) irányításával készül.

Aranyosgadány Község Önkormányzata a 93/2021. (X.28.) számú határozatában (1.számú melléklet) döntött a módosítási eljárás megindításáról.

2. A MÓDOSÍTÁSI SZÁNDÉK BEMUTATÁSA

A módosítás célja az M60 gyorsforgalmi út Pécs-Barcs közötti szakaszának engedélyezéséhez és kivitelezéséhez kapcsolódóan, a szakági úttervekben megfogalmazott fejlesztések megvalósításához szükséges terület, terület-felhasználás, övezet biztosítása érdekében Aranyosgadány településrendezési eszközeinek módosítása.

Az M60 gyorsforgalmi út tervezett nyomvonala környezetvédelmi engedéllyel rendelkezik. UNITEF '83 Zrt. előzetes vizsgálatában megállapította, a nyomvonal és Aranyosgadány Község településrendezési tervének az összehangolásához a településrendezési terv módosítása szükséges.

Közvetlen tervelőzmények a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megrendelésére az UNITEF_VIKÖTI Konzorcium által 2017. áprilisban 2929 tervszámon készített M60 gyorsforgalmi út Pécs-Barcs közötti szakasz Környezeti Hatástanulmány és Megvalósíthatósági tanulmány volt NIF Zrt. diszpozíciójának megfelelően „M” jelű gyorsforgalmi útkategóriának megfelelő kiépítéssel. A Megvalósíthatósági tanulmány része volt a Pécs – Aranyosgadány közötti szakaszon az érvényes környezetvédelmi, de lejárt érvényességű építési engedéllyel rendelkező nyomvonal felülvizsgálata, továbbá a Aranyosgadány – Barcs szakaszon a korábbi nyomvonalak felülvizsgálata, szükség szerint új nyomvonalak feltárása, a meglévők kiegészítése.

Tervezési előzmények

Az M60 gyorsforgalmi út Pécs-Aranyosgadány szakaszra vonatkozóan a 2003-ban készült hatástanulmányra a hatóság környezetvédelmi engedélyt adott. Ez az engedély 2006-ban meghosszabbításra került, majd módosítva lett. Ezt követően elkészültek engedélyezési és a kiviteli tervek is erre a szakaszra, és a területmegvásárlások is megtörténtek.

Aranyosgadány-Barcs összekötő szakaszra 2016-ban érintettség vizsgálat készült, melyben a műszaki megvalósíthatóság, a forgalmi, hálózati viszonyok, környezetvédelmi kötöttségek és a gazdaságossági szempontok alapján történt a változatok értékelése és összehasonlítása. Ezen tanulmány alapján a beruházó kiválasztott a Megvalósíthatósági tanulmány szintjén továbbtervezendő változatokat. A kiválasztott vizsgálandó változatok vonatkozásában az összes érintett települések meghívásával tervbemutatóval egybekötött Önkormányzati egyeztetéseket tartottak 2016-ban összevontan Pécs-Szigetvár-Barcs településeken.

Az Aranyosgadány-Barcs szakasz vonatkozásában előzményes nyomvonal nem állt rendelkezésre, ezért a nyomvonalváltozatok a lehető legtöbb adat beszerzésével, előzetes konfliktusszűréssel kerültek kijelölésre és a lehető leghamarabb bevonásra kerültek a két érintett megye képviselői, a megyei közútkezelő, valamint az érintett önkormányzatok, élővilág-védelmi szakértől, régészeti szakértők a műszaki tervezést és a legkevesebb konfliktussal járó változatok kialakítása érdekében. A szakaszon először három változat készült, majd ez a megyei Közútkezelő, az érintett Baranya megye és a térségi központ Szigetvár kérésére, a Beruházó támogatásával egy negyedik Szigetvárt É-ről elkerülő változattal egészült ki. 2016.09.18-án megtartott tervtanács a Környezeti hatástanulmányban továbbtervezendő változatként az 1. változat (piros színnel jelölt nyomvonal) mellett döntött.



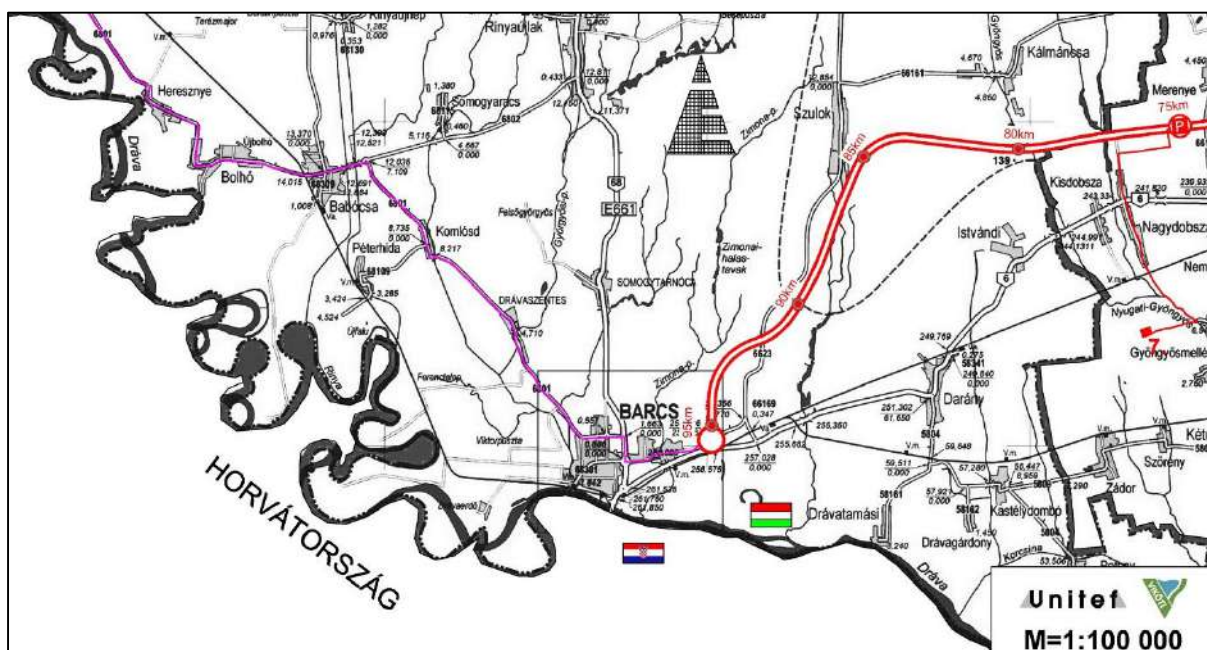
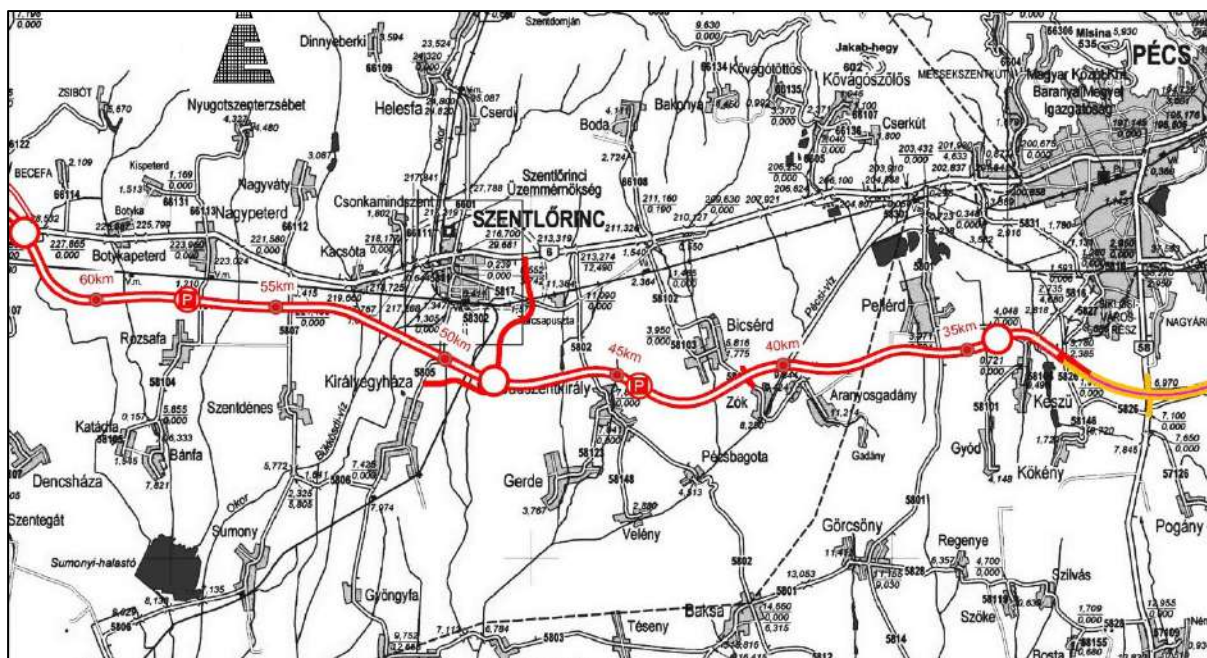
*Forrás: Környezeti hatástanulmány 2017. (Tervező: UNITEF'83 Zrt.)
Aranyosgadány - Barcs: Nyomvonal-változatok az 1. szintű változatelemzésben*

2019. szeptemberben a NIF Zrt. megrendelte a M60 gyorsforgalmi út Pécs – Szigetvár (Nyugat, 6607 jelű úti csomópontig visszakötéssel a 6. sz. főútra) közötti szakasz – mint a Pécs-Barcs szakasz I. üteme – engedélyezési tervének K.II. autóúti tervezési osztály szerinti elkészítését és az építési engedély megszerzését, valamint a környezetvédelmi engedély módosítását és a Megvalósíthatósági tanulmány felülvizsgálatát.

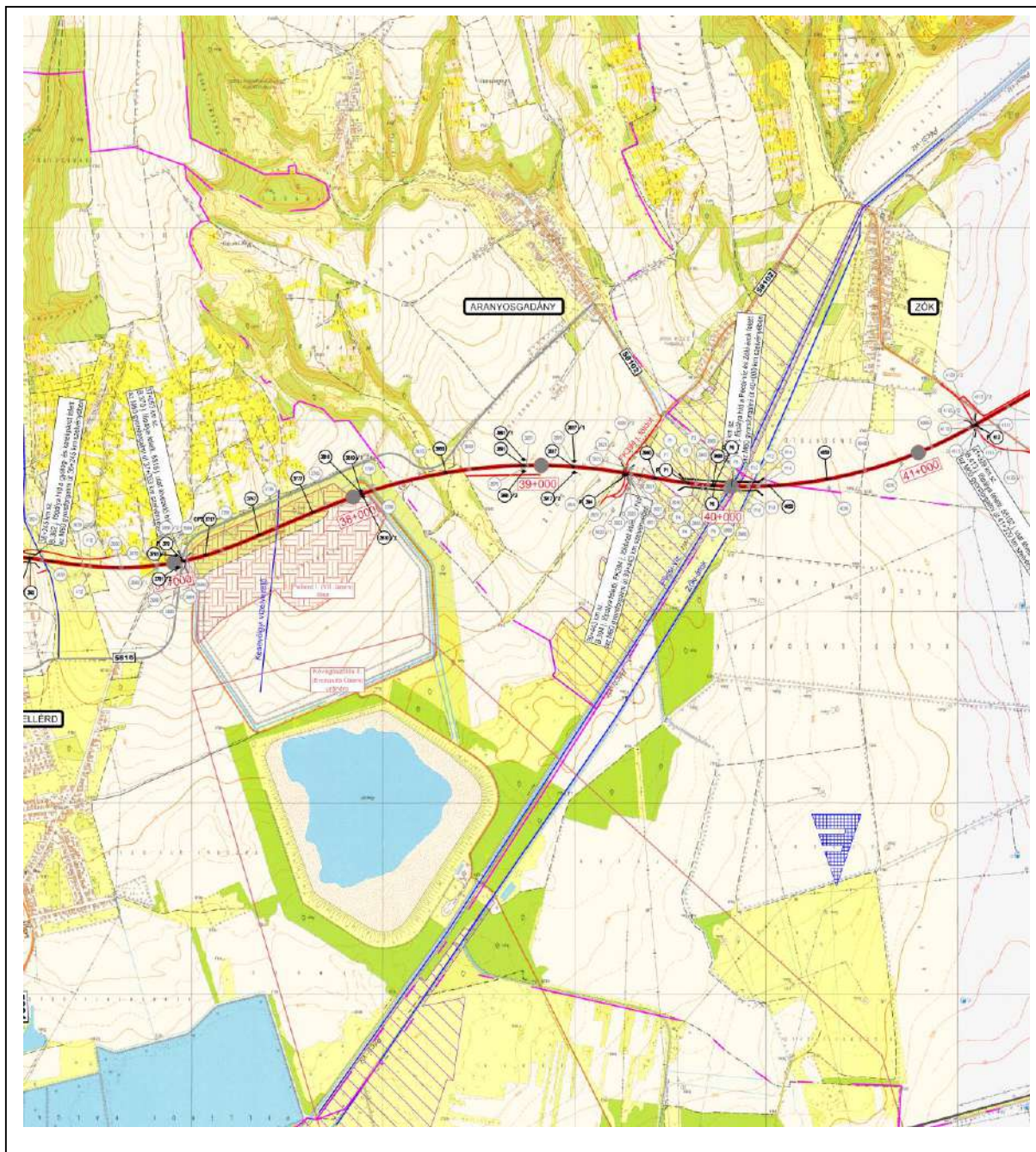
A projekt hazai forrásból, az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet által „Az M60 gyorsforgalmi út Pécs és Barcs, országhatár közötti szakasz megvalósítása”

nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségűvé nyilvánított projekt első ütemeként kerül megvalósításra.

A tervezett M60 gyorsforgalmi út Baranya megye területén vezet, Pécs, Keszű, Pellérd, Aranyosgadány, Zók, Bicsérd, Szabadszentkirály, Királyegyháza, Szentlőrinc, Aranyosgadány, Nagypeterd, Rózsafa, Botykapeterd, Szigetvár, Basal települések közigazgatási területét érintve. Az építés két ütemben zajlik, első üteme Pécs-Szigetvár között (31+000 – 68+000 km sz.) – ezen ütembe tartozik Aranyosgadány település is-, második üteme Szigetvár és Barcs között (68+050 – 95+613 km sz.) valósul meg. Az átadás várható időpontja 2029.



Forrás: M60 gyorsforgalmi út Pécs-Barcs közötti szakasz – Engedélyezési terv
Készítette: Unitef-83 Zrt.



*Forrás: Engedélyezési terv részlet 37+000 41+000 km szelvény között
Készítette: Unitef '83 Zrt. és UTIBER Kft. (a terv délre tájolt)*

Az M60 gyorsforgalmi út megvalósításához érvényes környezetvédelmi engedéllyel rendelkezik. A gyorsforgalmi út megvalósíthatóságának feltétele a településrendezési tervnek való megfeleltetés.

A módosítás során a szerkezeti terven jelölésre kerül az M60 autótút nyomvonala, a helyi építési szabályzat mellékletét képező külterületi szabályozási tervlapon pedig új közlekedési terület kerül rögzítésre. A hatályos szerkezeti terven jelölt tervezett (bizonytalan nyomvonalú) M57 jelű út nyomvonal jelölése törlésre kerül.

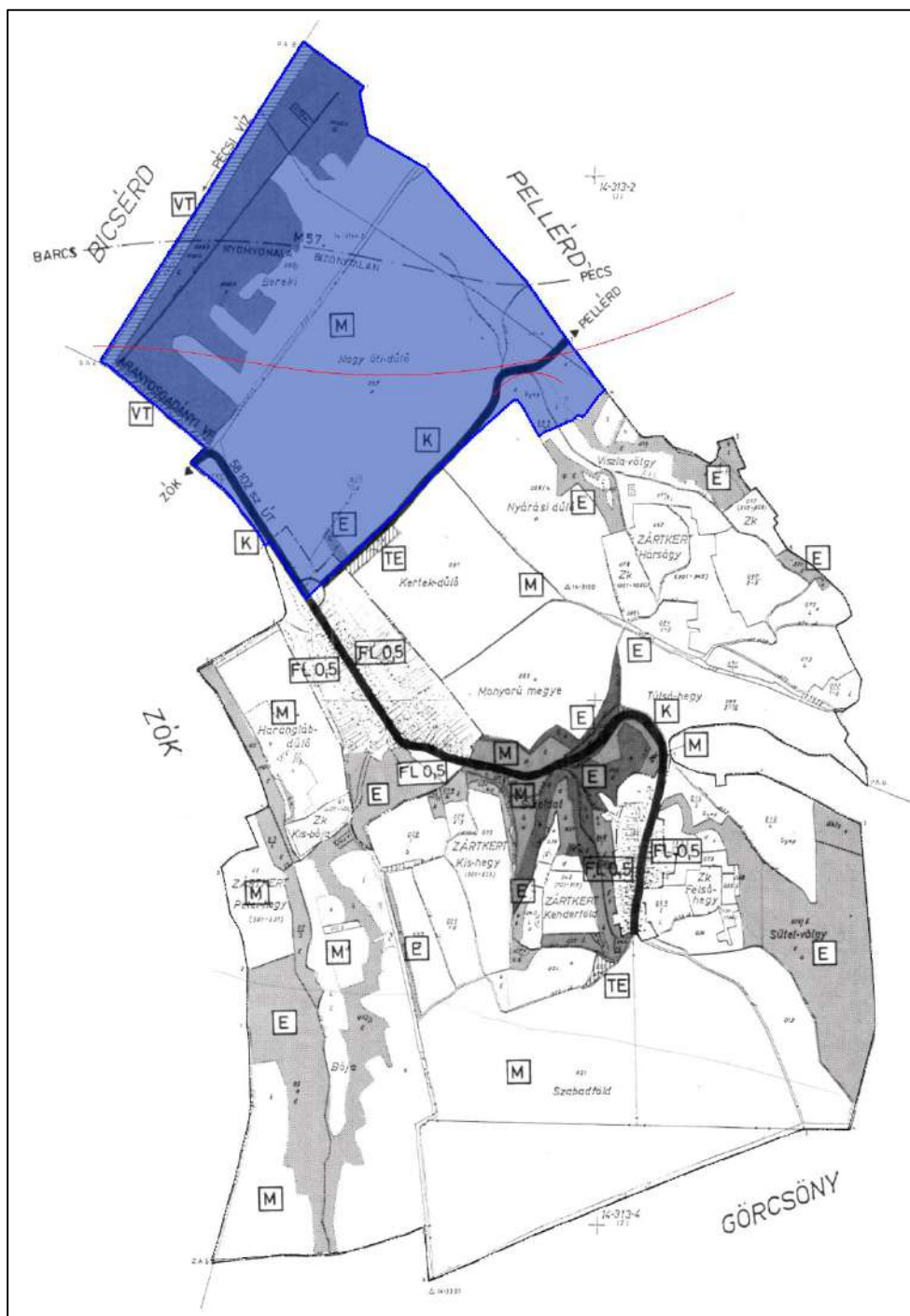
Az M60 gyorsforgalmi út Pécs-Barcs közötti szakaszának Aranyosgadány közigazgatási területére eső hossza kb. 1800 m.

Aranyosgadány területét a beruházás kb. a 38+250 és a 40+050 szelvényhossz között érinti.

Aranyosgadány közigazgatási területén mezőgazdasági területeket érintett a gyorsforgalmi út kialakítása, a művelés alóli kivonások megtörténtek, erdőterületek érintettsége nem állt fenn.

3. A MÓDOSÍTÁS HELYSZÍNE

A településrendezési tervek rajzi részeit érintő módosítása főként a település külterületének vasútvonaltól délre eső részét érinti, az alábbiak szerint:



A módosítási terület
- Átnézeti térkép

4. A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVEK MÓDOSÍTÁSA

Előzőek alapján, az úttervezők adatszolgáltatása szerint, a településrendezési eszközökben a következő módosítások szükségesek:

A hatályos településrendezési eszközök (TSZ-1 jelű Szerkezeti terv, HÉSZ, SZ-1 jelű Külterület szabályozási terv) a tervekészítéskor még nem ábrázolták az M60 tervezett nyomvonalát. A szerkezeti terv a településhatár északi részén jelöli - bizonytalan tengelyvonallal - az akkor még M57 jelzésű gyorsforgalmi utat, azonban kiszabályozásra nem került az út területigénye. Ennek jelölése a módosítással érintett területen belül törlésre kerül.

2021-ben elkészült az előzetes régészeti dokumentáció előkészítő munkarésze is (készítette: Várkapitányság Nonprofit Zrt.), mely alapján az azonosított régészeti lelőhelyek lehatárolása, ábrázolása is megtörténik.

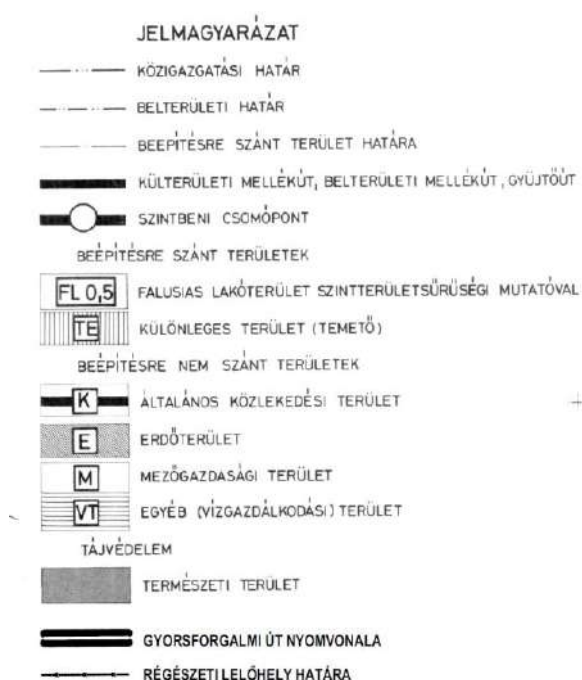
Hatályos HÉSZ (4/2001. (VII.04.) számú rendelet) szöveges rendelkezéseinek módosítására is szükség van az eddig nem jelölt útkategória szabályozási tervi jelölése, és a gyorsforgalmi út előírásainak rögzítése céljából.

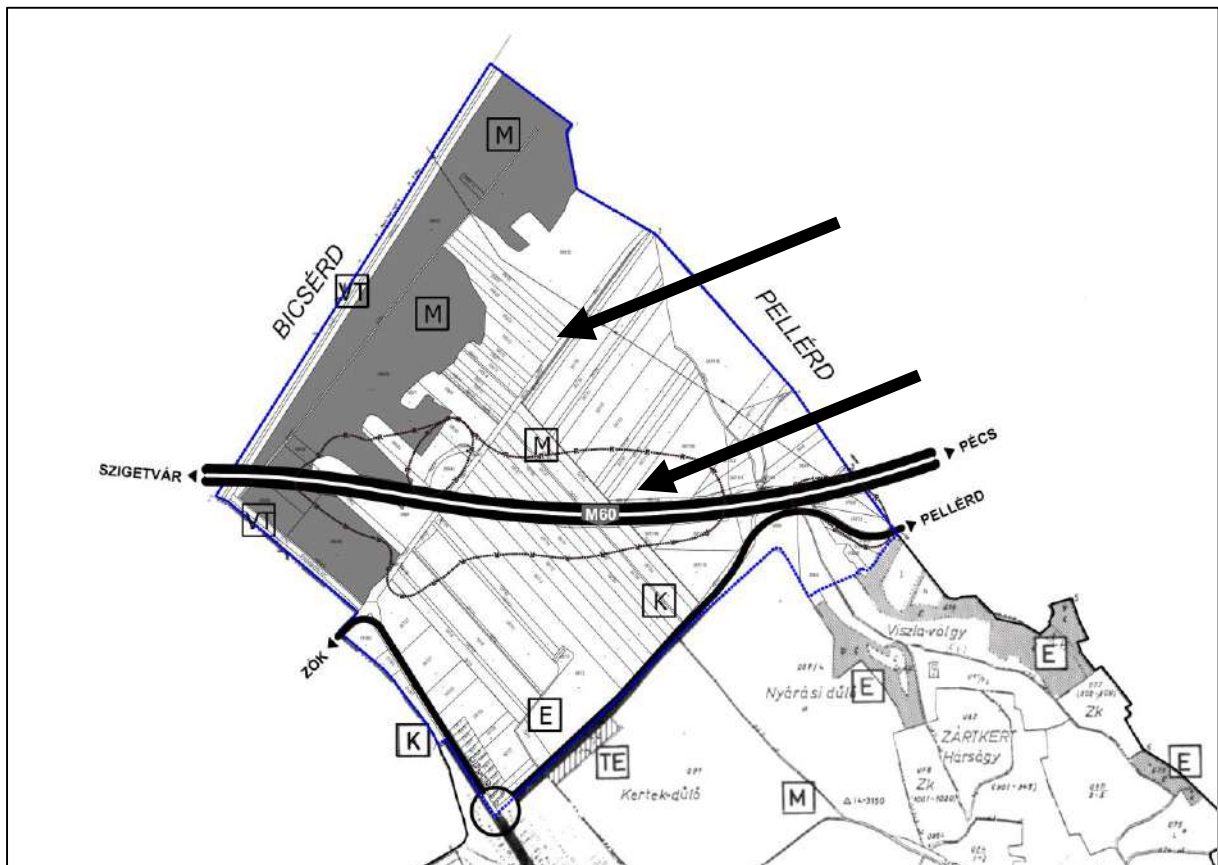
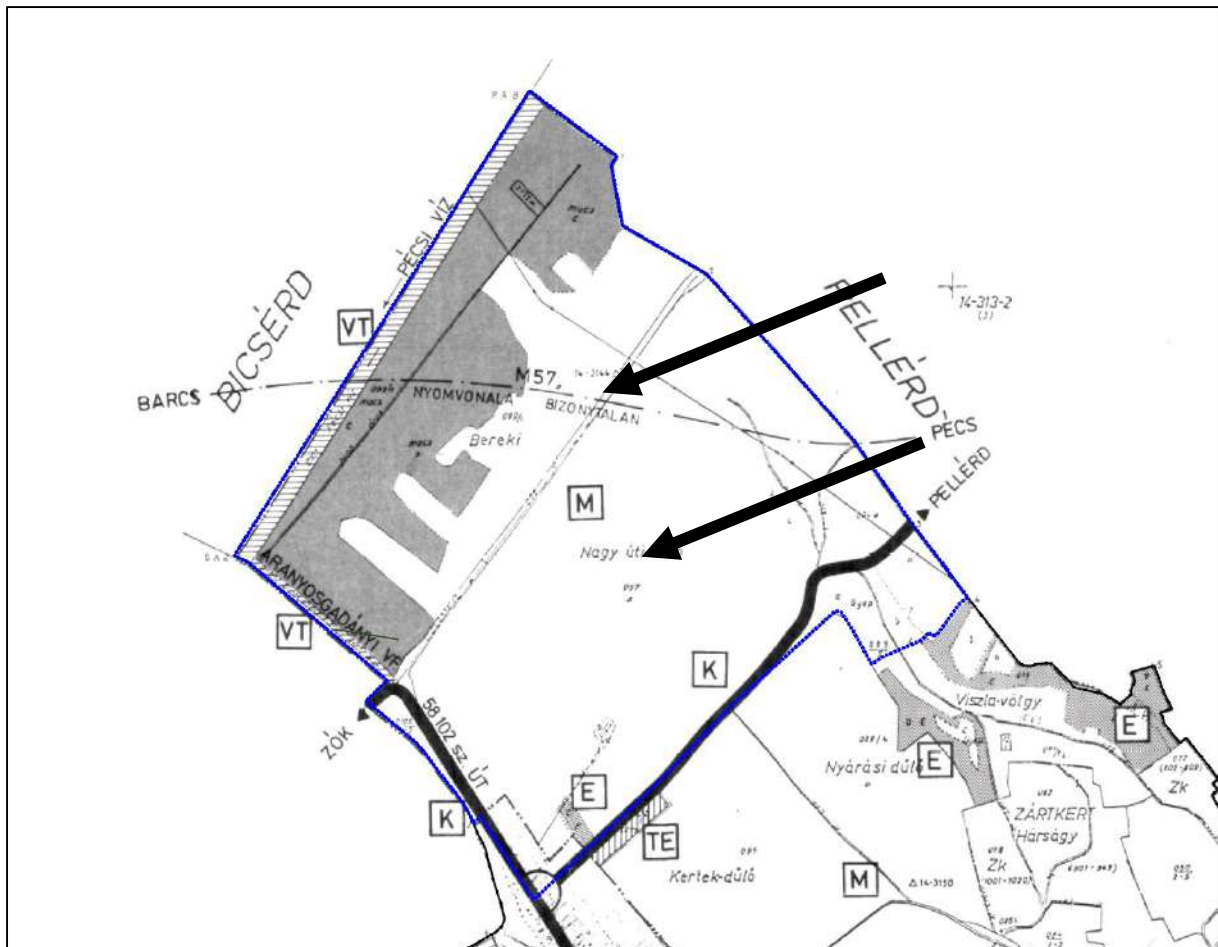
A módosítás során ábrázolt autóút a belterületől északra eső külterületi mezőgazdasági területet kettévágja, és kiegészül a településszerkezetet meghatározó műszaki infrastruktúra főhálózat, azonban újonnan beépítésre szánt terület kijelölése nem történik. A község kialakult fő szerkezetét nem befolyásolja, a módosítás a település fejlesztési céljaival továbbra is összhangban van.

Szerkezeti tervet érintően

A TSZ-1 jelű szerkezeti terven ábrázolásra kerül az M60 jelű gyorsforgalmi út nyomvonala. Az északi mezőgazdasági területet érintő tervezett, és bizonytalan nyomvonalú M57 törlésre kerül. A régészeti adatszolgáltatás alapján a szerkezeti terven a 30822, 30821 és 30799 számú lelőhelyek határvonala ábrázolásra kerül.

A szerkezeti terv jelmagyarázata kiegészül a gyorsforgalmi út nyomvonalas -, valamint a régészeti lelőhely elemével az alábbiak szerint:





A hatályos és tervezett szerkezeti terv részlet

Helyi építési szabályzatot érintően

A HÉSZ szöveges rendelkezései pontosításokat igényelnek, mint az gyorsforgalmi út övezetének beillesztése:

“A BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK Közlekedési és közműterület

9.§.

1. A közlekedési területek a következő övezetekre tagolódnak:
 - a./ a külterületi mellékutak (K III. b.B) övezete: az 58102 sz. és az Aranyosgadány-Pellérd út telkei,
 - b./ a külterületi mellékutak (K III. c.B) övezet: az Aranyos falurészt Gadány falurésszel összekötő út telkei,
 - c./ a belterületi mellékutak, gyűjtőutak (B III.a.B) övezete: az 58102 sz.út és az Aranyosgadány-Pellérd út belterületi szakaszának telkei,
 - d./ a belterületi mellékutak, gyűjtőutak (B III. a.C) övezete: a Petőfi utvca telke,
 - e./ a kiszolgáló utak (B III.b.) övezete: a 32,45,53,59,120,125,126 hrsz. utak telkei.
 - f./ M60 jelű gyorsforgalmi út telkei (K-0)
2. A közutak elhelyezése céljára a következő építési területet kell biztosítani:
 - a./ a külterületi mellékutak (K III.b.B) övezeteiben legalább 30 m,
 - b./ a külterületi mellékutak (K III. c.B) övezeteiben a kialakult állapot szerint legalább 16 m,
 - c./ a belterületi gyűjtőutak (B III.a.B) övezetében a kialakult állapot szerint 16-22 m,
 - d./ a belterületi gyűjtőutak (B III.a.C) övezetében a kialakult állapot szerint 14-30 m,
 - e./ a kiszolgáló utak övezetében legalább 12 m.
3. A közlekedési területen az OTÉK 26.§. (3) bekezdés 1.pontja szerinti építmények helyezhetők el.
4. Országos közút beépítésre nem szánt területen lévő szakasza mentén annak tengelyétől számított 50m távolságon belül építmény csak a külön jogszabályokban előírt feltételek szerint helyezhető el.
5. Az eddig még nem fásított utcákat kertész szaktervező bevonásával fásítani kell.
6. A település igazgatási területén a közművek elhelyezésére szolgáló terület az orvosi rendelő telekvégében kialakított vízmű kút területe. Figyelőkútként működik, a település ivóvízellátásában nem játszik szerepet.
7. **A K-0 jelű gyorsforgalmi út szabályozási területén az út fenntartásához szükséges, a közlekedést kiszolgáló, a területet igénybe vevők ellátását szolgáló, és közműlétesítmények helyezhetők el. A legnagyobb beépíthetőség mértéke 5%.”**

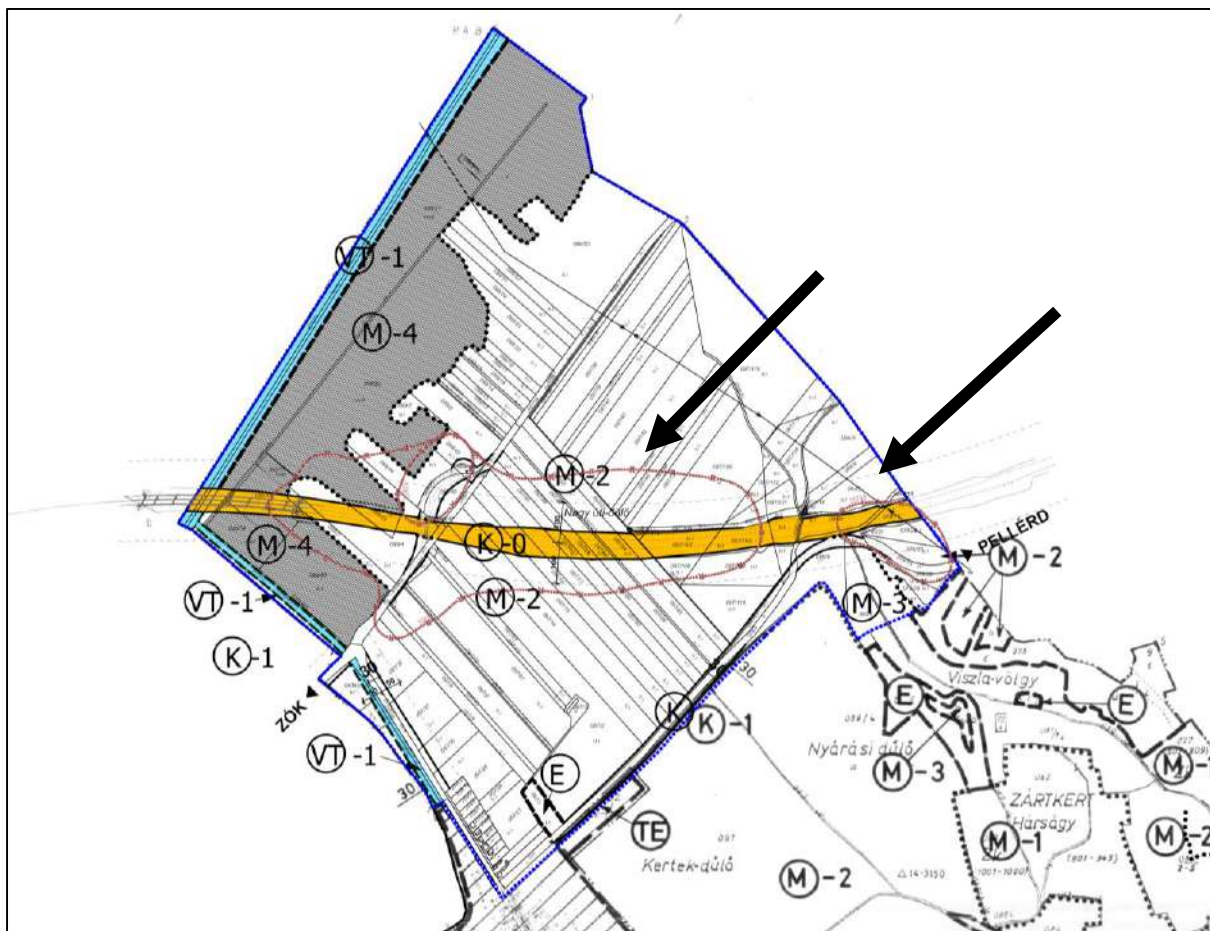
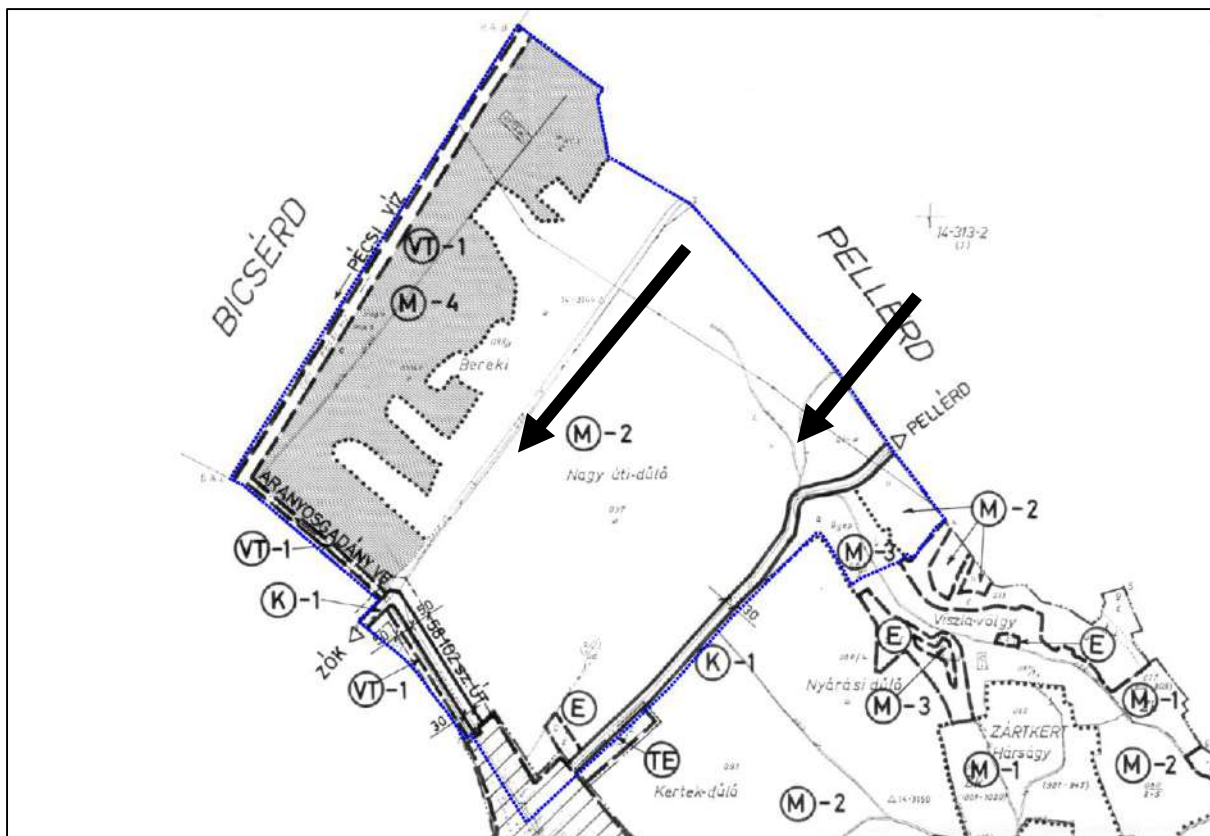
A módosítás a T-2 jelű belterület szabályozási tervet nem érinti.

Külterületi szabályozási tervet érintően (T-1)

A településrendezési tervek módosítása során, a módosítással érintett területen belül frissül a tervezési alaptérkép.

Az útépítési tervekhez előzetes régészeti dokumentáció készült, mely meghatározta a terület régészeti érintettségét. Ennek eredményeképpen a módosítással érintett területen a szerkezeti tervvel összhangban három lelőhely ábrázolásra kerül (30822, 30821 és 30799 jelű régészeti lelőhelyek).

Az M60 gyorsforgalmi út kialakításához szükséges közlekedési terület, az elkészült úttervek alapján, ma már pontosan rögzíthető. Az úttervező pontos adatszolgáltatása alapján kerülnek rögzítésre a településrendezési terveken a közlekedési területek határai, területe, valamint annak védőtávolsága (100-100 méter).



A hatályos és tervezett külterületi szabályozási terv részlet



A szabályozási terv jelmagyarázata kiegészül a gyorsforgalmi út övezetével, melynek övezeti jele K-0, valamint a régészeti lelőhely határának elemével.

5. ALÁTÁMASZTÓ SZAKÁGI MUNKARÉSZEK

4.1. A területrendezési tervekkel való összhang

Aranyosgadány hatályos településrendezési eszközei a területrendezési tervek tervekészítéskori elhatározásaival összhangban vannak. A közelmúltban megváltozott az ország és a kiemelt térségekre, és a megyei tervekre vonatkozó térségi szabályok jogszabályi környezete. Jelen felülvizsgálat során az új jogszabályoknak (Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény, a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet) és az új Baranya Megye Területrendezési tervének való megfelelést vizsgáltuk.

A felülvizsgálat során végbemenő változások a területrendezési tervek elvárásaival összhangban vannak.

Az M60 gyorsforgalmi út Pécs-Barcs közötti tervezett, még ki nem épült gyorsforgalmi út nyomvonalát a területrendezési tervek mindegyike ábrázolja.

A módosítás nem befolyásolja sem a térségi területfelhasználási kategóriákat sem a térségi övezeteket.

Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény

A törvény 2. melléklete tartalmazza az Ország Szerkezeti Tervét, 3. melléklete pedig rögzíti az Országos Övezeti Terv tervlapjait az alábbiak szerint:

- 3/1. melléklet az ökológiai hálózat magterületének övezetét, az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetét és az ökológiai hálózat pufferterületének övezetét (érintett az ökológiai folyosó és magterület övezete által),
- 3/2. melléklet a kiváló termőhelyi adottságú szántók övezetét (érintett),
- 3/3. melléklet az erdők övezetét (érintett),
- 3/4. melléklet a világörökségi és világörökségi várományos területek övezete által érintett településeket (nem érintett),
- 3/5. melléklet a honvédelmi és katonai célú terület övezete által érintett településeket (nem érintett).

A területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet

Az Országos Övezeti Terv részét képező, e rendeletben megállapított országos övezetek a következők:

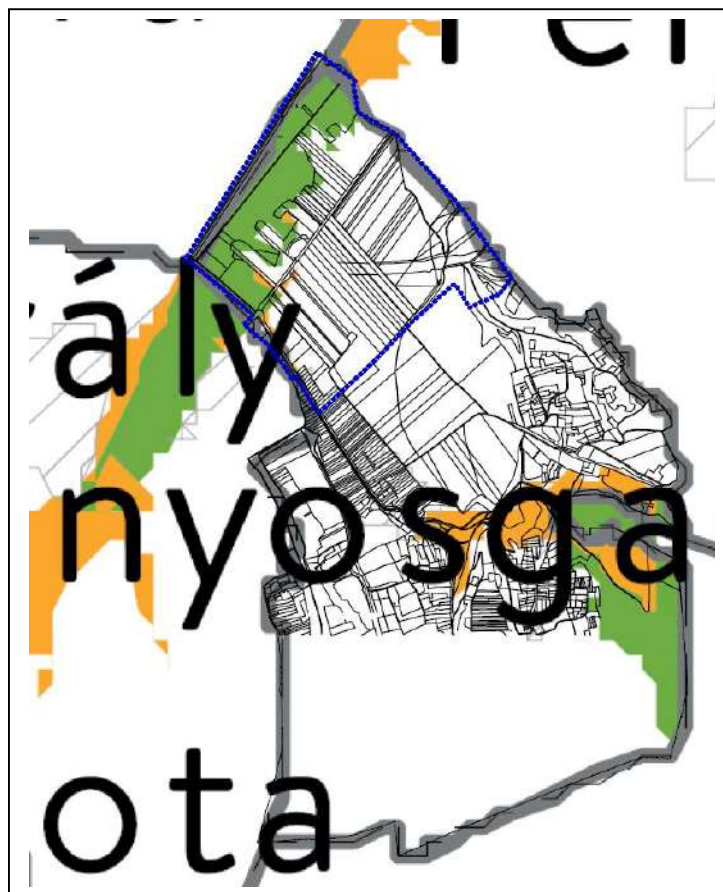
- 1. melléklet szerinti jó termőhelyi adottságú szántók övezete (érintett),
- 2. melléklet szerinti erdőtelepítésre javasolt terület övezete (érintett),
- 3. melléklet szerinti tájképvédelmi terület övezete (érintett),
- 4. melléklet szerinti vízminőség-védelmi terület övezete (érintett),
- 5. melléklet szerinti nagyvízi meder övezete (nem érintett),
- 6. melléklet szerinti VTT-tározók övezete (nem érintett).

Aranyosgadány érintettségét az alábbi kivonatok mutatják be:

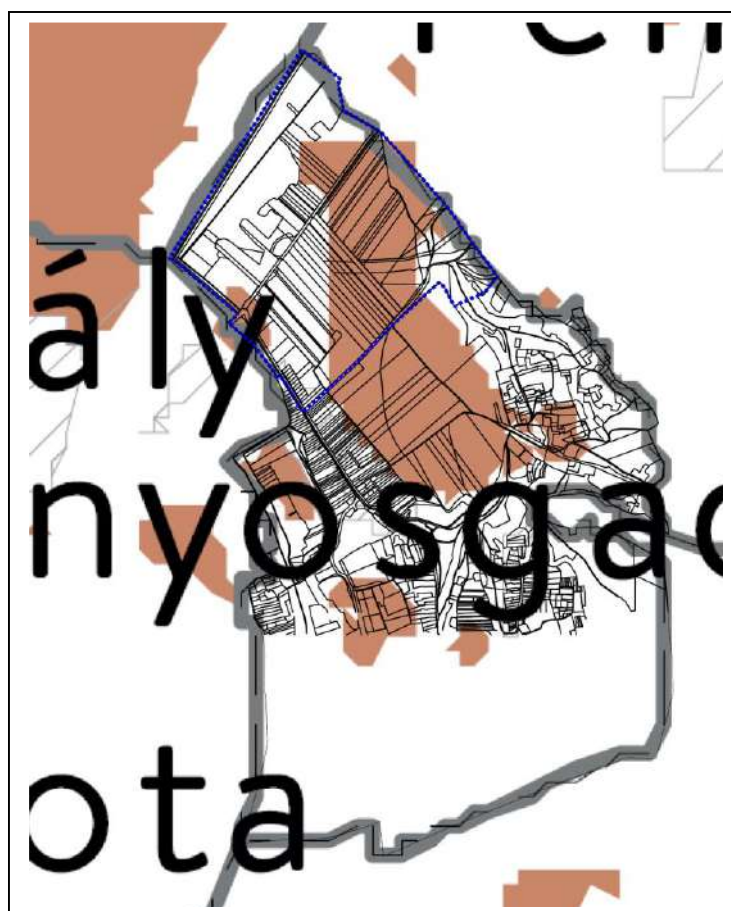
Aranyosgadány területét érinti az országos ökológiai hálózat övezete, a kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete, az erdők övezete, valamint a jó termőhelyi adottságú szántók-, erdőtelepítésre javasolt terület-, tájképvédelmi terület-, valamint a vízminőség-védelmi terület övezete.

A módosítással érintett területen belül az alábbi övezetek érintettsége áll fenn: kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete, a jó termőhelyi adottságú szántók-, és az erdőtelepítésre javasolt terület övezete.



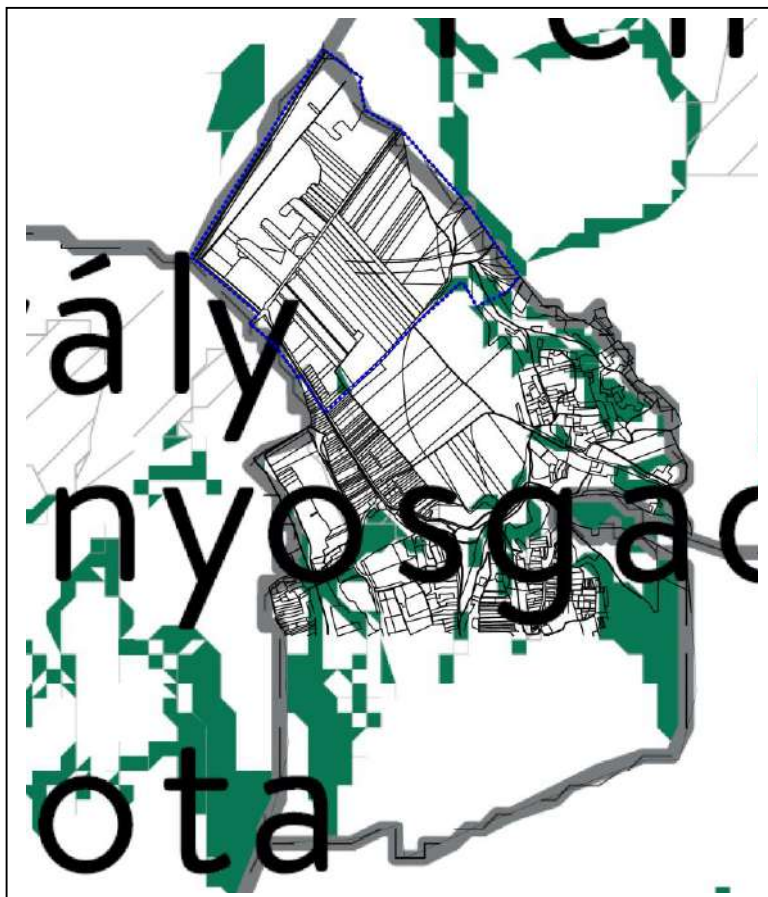


Kivonat az OTrT 3.1. mellékletéből - Országos ökológiai hálózat övezete (van érintettség)



Kivonat az OTrT 3.2. mellékletéből - Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete (van érintettség)

Kivonat az OTrT 3.3.
mellékletéből - Erdők övezete
(nincs érintettség)



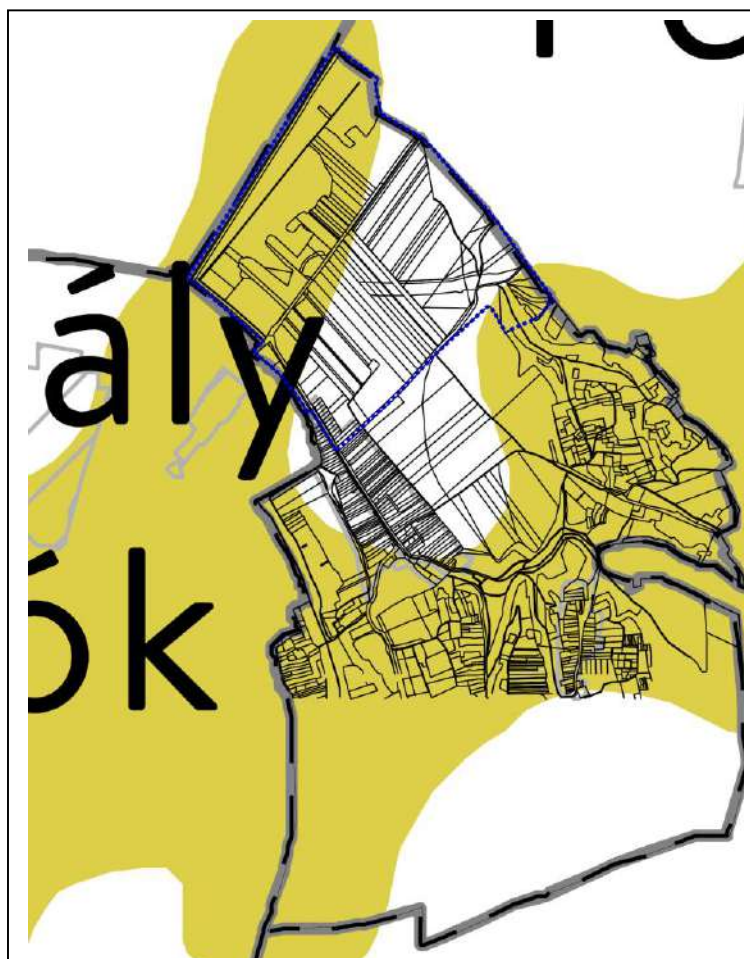
Kivonat a 9/2019. (IV.14.)
MvM rendelet 1. mellékletéből
- Jó termőhelyi adottságú
szántók övezete
(van érintettség)



**Kivonat a 9/2019. (IV.14.) MvM
rendelet 2. mellékletéből –
Erdőtelepítésre javasolt terület
övezete**
(van érintettség)



**Kivonat a 9/2019. (IV.14.) MvM
rendelet 3. mellékletéből –
Tájképvédelmi terület övezete**
(van érintettség)



Baranya Megye Területrendezési Terve

A 2020-ban készült megyei területrendezési terv összhangban van a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvénnyel, és a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelettel. A megyei területrendezési terv jelen felülvizsgálat készítése közben, Baranya Megye Területrendezési terve a 4/2020. (IV.22.) rendeletszámmal elfogadásra került.



Jelmagyarázat			
Térképi területfelhasználási kategóriák			
	Értéktudományi terület		Megyévi főút
	Szőlő termesztésére alkalmas terület		Megyévi térségi szemesítő övezet
	Mezőgazdasági terület		Tervezett térségi szemesítő övezet
	Települési terület		Megyévi mellékút
	Vízgazdálkodási terület		Tervezett mellékút
	Regionális központi központ		Megyévi egyéb országos közlekedési vasúti pályák
	Térképi központi központ		Megyévi országos vasúti mellékutak
	Közlekedési hálózati elemek		Megyévi országos kerékpárútvonal
	Megyévi gyoraszíri út		Tervezett országos kerékpárútvonal
	Tervezett gyoraszíri út		Megyévi térségi kerékpárútvonal
			Tervezett térségi kerékpárútvonal
			Közműhálózati elemek
			Megyévi 400 kV-os átviteli hálózati átvonások
			Tervezett 400 kV-os átviteli hálózati átvonások
			Megyévi átviteli befolyékos 132 kV-os elemző hálózat
			Megyévi térségi elemző hálózat
			Tervezett térségi elemző hálózat
			Megyévi termelővezeték
			Megyévi főfeszítésű vezetékek
			Tervezett főfeszítésű vezetékek
			Megyévi főfeszítésű vezetékek
			Egyéb szerkezeti elemek
			Megyévi egyéb 10 MW vagy annál nagyobb névleges teljesítményű erőmű
			Megyévi 5-10 MW névleges teljesítményű erőmű
			Megyévi térségi repülőter
			Megyévi térségi logisztikai központ
			Megyévi elektromos átviteli távvezeték
			Megyévi 1 millió m ³ -al meghaladó és 10 millió m ³ -al kevesebb terítendő víztárolási célú tározó
			Megyévi országos jelentőségű csatorna
			Megyévi térségi jelentőségű csatorna
			Közigazgatási határok
			Települési közigazgatási határ
			Magyarhatár
			Országhatár

Baranya Megyei szerkezeti terv

Kivonatok a 4/2020. (IV.22.) Baranya Megyei Önkormányzat 3.számú mellékleteiből:



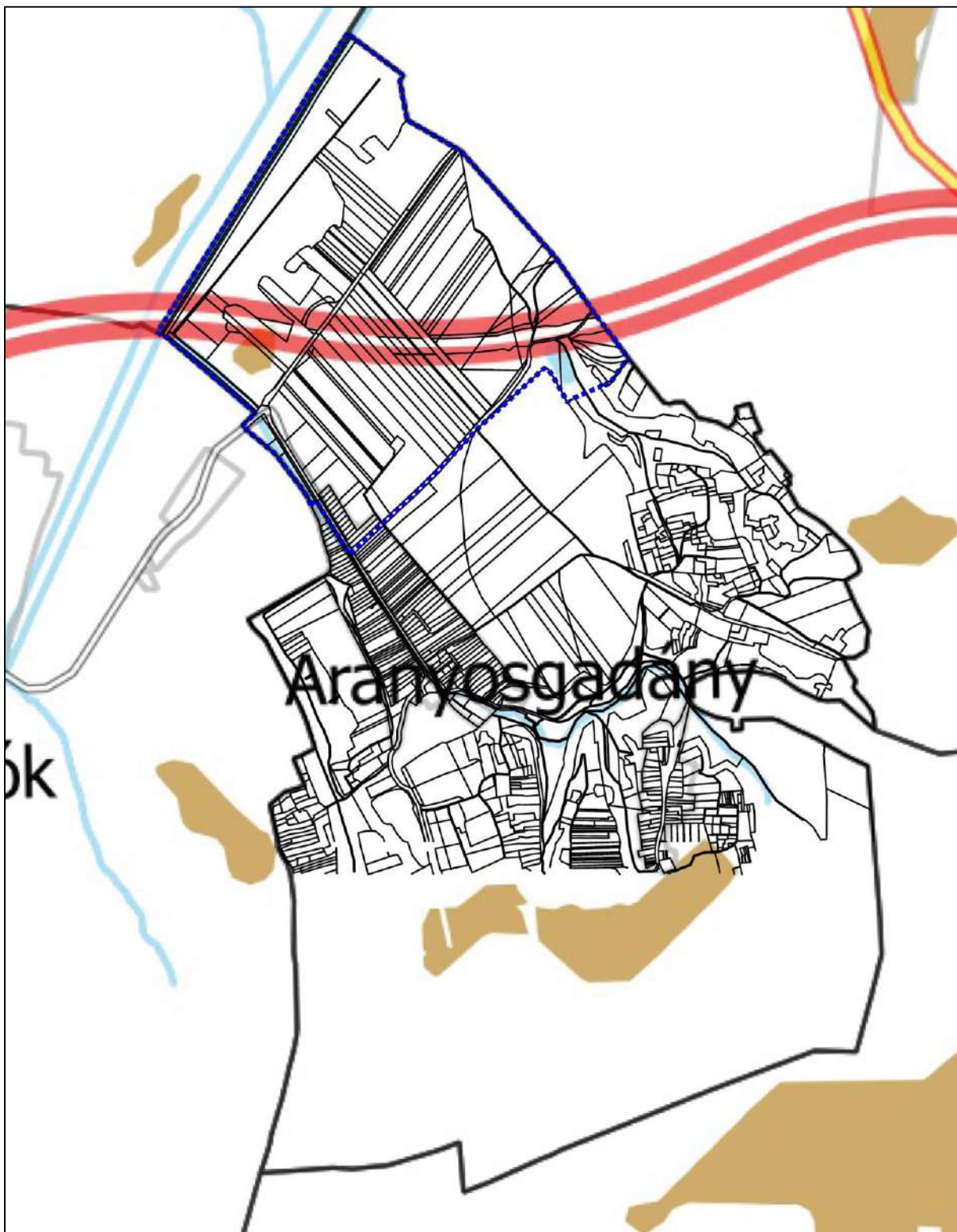
Baranya Megyei Területrendezési Terv 3.1, 3.2, 3.3. számú melléklet– Ökológiai hálózat
övezete
(van érintettség)



Baranya Megyei Területrendezési Terv 3.4. számú melléklet– Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete (van érintettség)

Belterületbe vonás, beépítésre szánt terület kijelölése nem történik!

Kiváló termőhelyi adottságú területeken támogatandó a talaj fizikai, kémiai és biológiai degradációjának megakadályozása.



Baranya Megyei Területrendezési Terv 3.5. számú melléklet– Jó termőhelyi adottságú szántók övezete (van érintettség)

Belterületbe vonás, beépítésre szánt terület kijelölése nem történik!

A jó termőhelyi adottságú területeken támogatandó a talaj fizikai, kémiai és biológiai degradációjának megakadályozása.

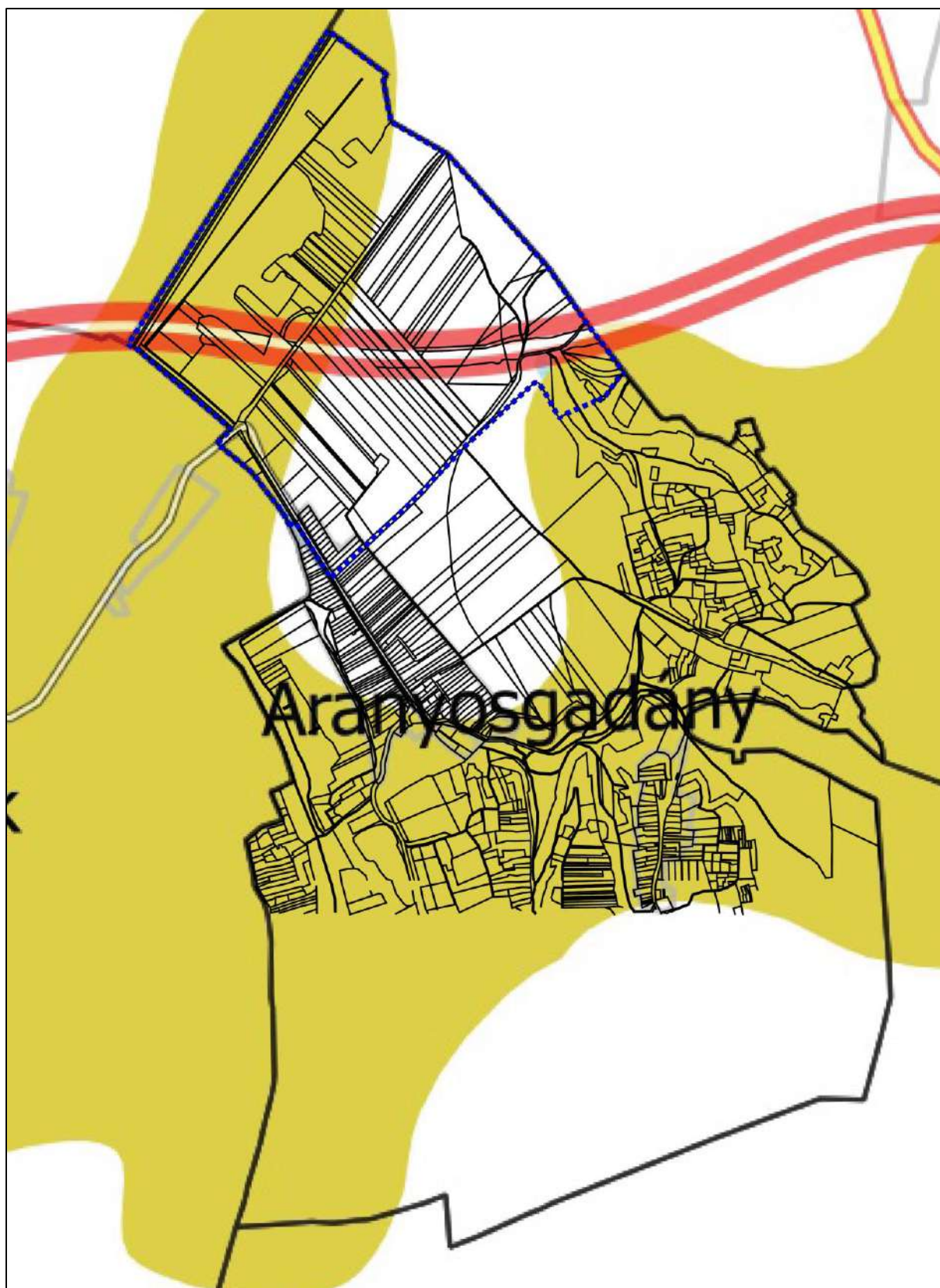


Baranya Megyei Területrendezési Terv 3.6. számú melléklet– Erdők övezete
(van érintettség)

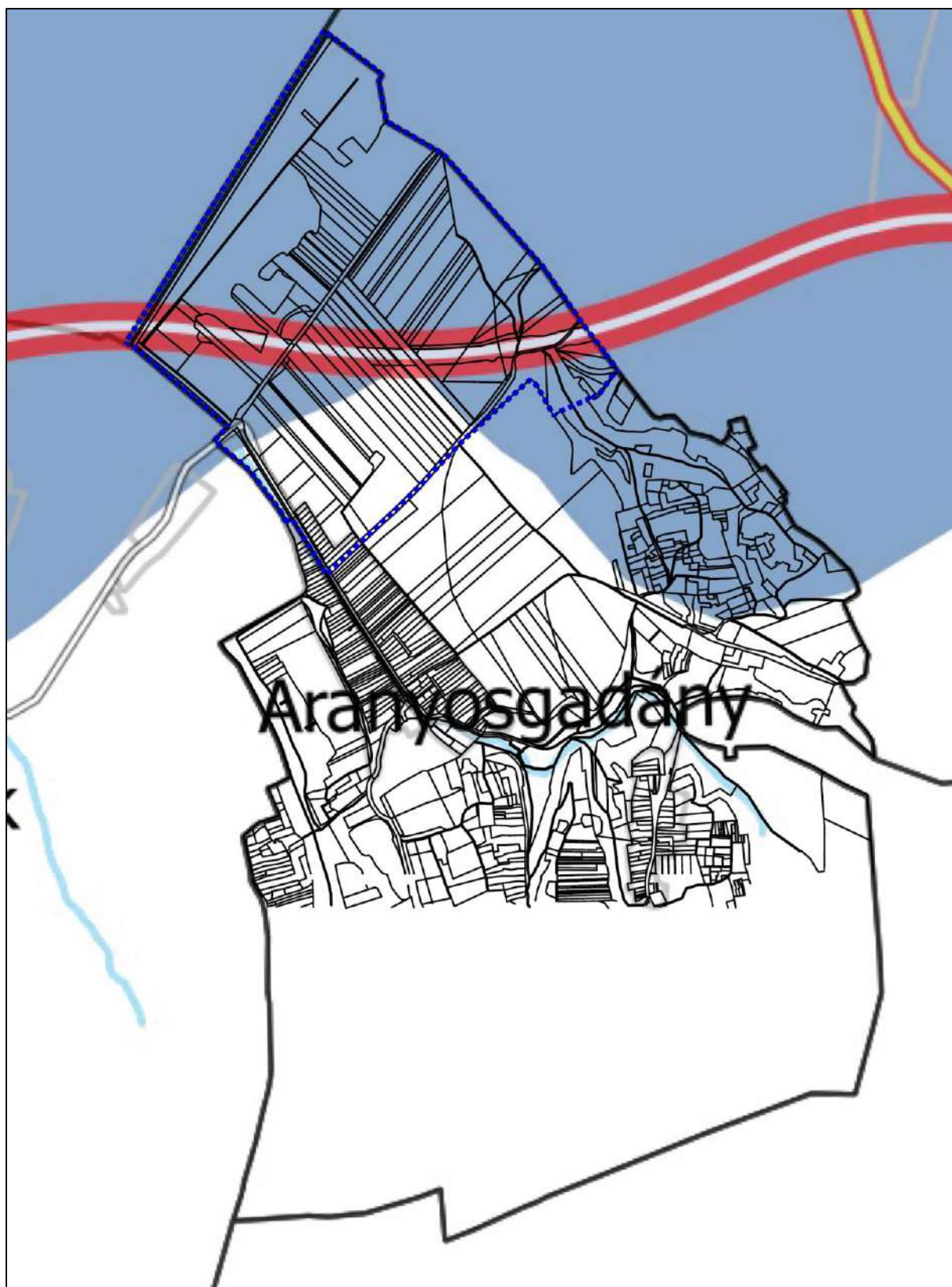


**Baranya Megyei Területrendezési Terv 3.7. számú melléklet– Erdőtelepítésre javasolt terület
övezete
(van érintettség)**

Az erdőtelepítés megvalósulásáig az övezetben csak az erdőtelepítés lehetőségét megőrző területhasználat folytatható.



Baranya Megyei Területrendezési Terv 3.8. számú melléklet– Tájképvédelmi terület övezete
(van érintettség)



**Baranya Megyei Területrendezési Terv 3.10. számú melléklet Vízminőségvédelmi terület
övezete
(van érintettség)**

Baranya Megye Szerkezeti Terve alapján a módosítással érintett terület mezőgazdasági térségbe tartozik, a gyorsforgalmi út, mint vonalas szerkezeti elem nyomvonala nem tér el a térségi rendezési tervben ábrázoltaktól.

A megyei szerkezeti terven vonalas elemei:

Érintett tervezett gyorsforgalmi út: M60 autópálya Pécs-Szigetvár-Barcs (Horvátország) településeket összekötő még nem kiépült szakasza

Meglévő főút: 6. sz. főút (Budapest – Dunaújváros – Szekszárd) – Pécs – Barcs (Horvátország)

Ezenfelül a települést érinti a Nagykanizsa – Pécsset összekötő országos vasúti mellékvonal, földgázelosztó vezeték, meglévő térségi ellátást biztosító 132kV-os elosztó hálózat, és tervezett földgázszállító vezeték.

Baranya Megye Területrendezési Terve a szerkezeti terven kívül az alábbi országos övezeteket tartalmazza:

- 3/1. melléklet szerinti ökológiai hálózat magterületének övezete (érintett),
- 3/2. melléklet szerinti ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete (érintett),
- 3/3. melléklet szerinti ökológiai hálózat puffterületének övezete (nem érintett),
- 3/4. melléklet szerinti kiváló termőhelyi adottságú szántók övezete (érintett),
- 3/5. melléklet szerinti jó termőhelyi adottságú szántók övezete (érintett),
- 3/6. melléklet szerinti erdők övezete (érintett),
- 3/7. melléklet szerinti erdőtelepítésre javasolt terület övezete (érintett),
- 3/8. melléklet szerinti tájképvédelmi terület övezete (érintett),
- 3/9. melléklet szerinti világörökségi és világörökségi várományos területek övezete (nem érintett),
- 3/10. melléklet szerinti vízminőség-védelmi terület övezete (érintett),
- 3/11. melléklet szerinti nagyvízi meder övezete (nem érintett),
- 3/12. melléklet szerinti honvédelmi és katonai célú terület övezete (nem érintett).

A megyei övezetek a következők:

- 3/13. melléklet szerinti ásványi nyersanyagvagyon övezete (nem érintett),
- 3/14. melléklet szerinti rendszeresen belvízjárta terület övezete (nem érintett),
- 3/15. melléklet szerinti földtani veszélyforrás terület övezete (nem érintett).
- 3/16. melléklet szerinti gazdaságfejlesztés célterületeinek övezete (nem érintett),
- 3/17. melléklet szerinti turizmusfejlesztés célterületeinek övezete (nem érintett),
- 3/18. melléklet szerinti építészeti örökség szempontjából kiemelten kezelendő területek övezete (nem érintett),
- 3/19. melléklet szerinti együtt tervezésre javasolt térségek övezete (nem érintett).

4.2. Környezetalakítási, tájrendezési, természetvédelmi munkarész

(„M60 gyorsforgalmi út Pécs-Szigetvár közötti szakasz előzetes vizsgálati dokumentáció” - Összefoglaló a környezeti hatásvizsgálat anyagából.

Készítette: UNITEF'83 Zrt., VIKÖTI Mérnök Iroda Kft., Doronicum Kft.)

4.2.1. Hatásfolyamatok

Az alábbiakban áttekintést adunk a hatásfolyamatokról, hatásokról, a hatásviselők állapotának várható változásáról.

A létesítés, üzemelés és üzemeltetés hatásait, valamint az építésre vonatkozó általánosan előforduló hatásokat környezeti elemenként az alábbiakban adjuk meg.

4.2.1.1. Talaj, felszín alatti víz

A létesítmény hatása

Általánosságban az út területfoglalása a burkolatlan felület csökkenését eredményezi. Mértéke függ a kisajátítandó terület nagyságától, amely magában foglalja a műszakilag szükséges területen túl a környezetvédelmi létesítmények által elfoglalt területeket is.

Ugyancsak hatásként lép fel – elsősorban magas töltések esetében – a talaj szerkezetének, tömörségének változása. Jelen projekt esetében ez kevésbé jellemző, mivel a pálya többnyire 2-3 m magas töltésen vezet.

A beszivárgás megváltoztatása által a terület talajvíz háztartására van hatással, különösen akkor, ha a burkolt felületek arányának jelentős növekedése folytán a beszivárgás csökken.

A létesítmény üzemének hatása

Üzemelés során a talajt elsősorban a légszennyező anyagok kicsapódásából éri szennyezés. Ezen anyagok diffúz jelleggel, nem lehatárolható területen csapódnak ki, ami egyben azt is jelenti, hogy a koncentráció az út melletti területsávban is elhanyagolható.

Az út üzeme során az olajszenyezés elsősorban a haváriák esetében lehet jelentős. Általános esetben elsősorban a padka és az árok környezetének talaját szennyezi. Közvetett hatásként – beszivárgás esetén a talajvízmozgások következtében – nagyobb területeken is jelentkezhet.

A talajon keresztül a beszivárgó szennyezés a talaj minőségétől függően elérheti a talajvizet, bizonyos esetekben a rétegvizet is. Így vizsgálatunk kiterjed az üzemelő és megkutatott vízbázisok vizsgálatára is.

A létesítmény üzemeltetésének hatása

A téli síkosságmentesítés szintén a talaj minőségi változását idézi elő. Közvetlen hatása az útpadka és az árok környezetében érvényesül. A talajvizet beszivárgás útján szintén elérheti, ebben az esetben a talajvízmozgás következtében hatása nagyobb területre is kiterjedhet.

Az építés hatása

Az építés hatása egyrészt többlet terület-igénybevételként jelentkezik, amely a kisajátítási területen túli területek átmeneti használatát jelenti. Az ideiglenesen igénybe vett területet az építést követően helyre kell állítani. Ugyancsak az építés hatása lehet a munkagépek tárolására használt telepeken létrejövő talajszennyezés, vagy a veszélyes anyagok tárolásából eredő szennyezés.

Hatásviselők

A terület hatásviselői a pálya melletti termőtalaj, a talajvíz, adott esetben a rétegvíz is, valamint az erre települt működő és megkutatott vízbázisok.

4.2.1.2. Felszíni víz

Út létesítése általános esetben megnyilvánulhat a vízgyűjtő terület változásában, megváltoztathatja a felszíni lefolyási viszonyokat.

A vízháztartás változását okozza a nagy területen megjelenő burkolt felület, ahol a beszivárgás a pálya alatti területen lecsökken, ezáltal az útpályára hulló csapadék szinte teljes mértékben felszíni vízként fog megjelenni.

A pálya területfoglalásának következtében szükség lehet a vízfolyás medrének korrekciójára.

Az **út üzemének** hatása elsősorban a vízfolyások vízminőségére terjedhet ki. A hatások az alkatrészkopásból, az elcsöpögő üzemanyagból, kisebb mennyiségben a légszennyező anyagok kicsapódásából, illetve a balesetek során előforduló haváriás szennyeződések miatt érik a vízfolyásokat.

Az **üzemeltetés** káros hatása elsősorban a téli síkosságmentesítés során jelentkezik. A tavaszi hóolvadás után a felszíni vizekben időszakosan magas a sótartalom. Ennek hatása rövid idejű, de a bevezetés utáni szakaszon intenzív. Az év további részében nem kell számolni az út csapadékából eredő sóterheléssel.

Építés alatt a vízfolyások minőségére gyakorolt hatások lehetnek jelentősek. Ezek adódhatnak abból, hogy a vízfolyások környezetében végeznek gépkarbantartást, javítást. A hidak és a pályaszerkezet építése során a munkagépek elcsöpögő üzemanyaga okozhat szennyezést.

A mederállapot időszakos változását okozhatja vonali építés és szállítás esetén az, ha ideiglenes csőátereszek fektetésével biztosítják az átkelést a vízfolyáson. A munka végeztével a medret helyre kell állítani.

A terület **hatásviselője** felszíni víz tekintetében a keresztező vízfolyások.

4.2.1.3. Levegő

A létesítmény építésének és üzemének hatása

A levegőre, mint környezeti elemre gyakorolt hatások az üzemelés során és az építés időtartama alatt léphetnek fel. Ez utóbbi időszakos hatás, nagyobb területen érvényesülhet a szállítási útvonalak, anyagnyerőhelyek kapcsán, de az építés befejeztével megszűnik.

Az üzemelés során a gépjárművek károsanyag kibocsátása okoz a területen terhelést. Ennek mértéke függ a nyomvonal adottságaitól, a forgalom nagyságától, a gépjárművek emissziójától, ami összefüggésben van a vizsgált időtávval, valamint a meteorológiai viszonyokkal.

Hatásviselő

A hatásviselő a közvetlen és a közvetett hatásterületen élő lakosság.

4.2.1.4. Élővilág, ember, növény, állat

Egészségügyi hatások

A lakosság egészségügyi helyzetének változása az út üzembehelyezése után, elsősorban a forgalom által okozott hatások változása miatt következhet be. A hatások időben eltolódva, tartósan, a terhelés alatt álló lakosság körében jelentkehetnek.

Egészségügyi szempontból megkülönböztetünk pozitív és negatív hatásokat. A jelenleg zajjal és légszennyezéssel erősen terhelt utak mentén – amennyiben ott forgalomcsökkenés várható –, lehet pozitív hatásokról beszélni, míg az új út mentén a terhelésnövekedés miatt – ha ez jelentős mértékű és lakott területet érint – elsősorban negatív hatások jelentkeznek.

Társadalmi-gazdasági hatások

A társadalmi-gazdasági életre gyakorolt hatások infrastruktúra fejlesztés esetében általában pozitív irányúak, de adott esetben lehetnek közömbösek is a fejlődésre. A pozitív hatás elsősorban a gazdasági élet területén jelentkezik. Negatív hatás akkor lép fel, ha a beruházás olyan kedvezőtlen folyamatokat indukál, amelyek idegenek a térség fejlődési tendenciáitól, a hagyományoktól, adottságoktól és a környezettől, oda nem illeszkedő további beruházásokat indítanak el, vagy ezen beruházások léptéke nem illeszkedik a környezeti adottságokhoz.

Hatásviselők: A térség lakossága.

Élővilág: növény, állat

A külterületi utak létesítése mindenekelőtt élettér- és élőhelymegszűnést okoz. Az élőhelyvesztés mértéke függ az építendő útszakasz hosszától, a kiszolgáló létesítmények területfoglalásától, az érintett élőhelyek számától és kiterjedésétől.

Az út létesítésével kapcsolatban megváltozik a környező élettér is. A bevágásban, vagy töltésen vezetett út megváltoztatja a domborzati viszonyokat, változtat a mikroklímikus adottságokon, és bizonyos esetekben megváltoztatja a vízháztartási viszonyokat is. Ezen tényezők együttesen az utak környezetében a vegetáció változását eredményezhetik, amely hatás közvetve a faunát is érinti.

A nyomvonalas létesítmények esetében a létesítés és az üzemelés legjelentékenyebb veszélyeztető hatása az élőhelyfeldarabolás. Az élőhelyek elszigetelése egy-egy populáció genetikai állományának elszigetelődésével jár, így közvetve genetikai sodródáshoz vezet. A megmaradó kisebb populációk ellenállóképessége sok tekintetben csökken. Az élőhely-fragmentáció az élettér növényzetében idéz elő változásokat, ami közvetve a faunára is visszahat. A habitat-fragmentáció, a forgalom hatása "leglátványosabban" az állatok elütésében mutatkozik meg. Az útpálya leszűkíti, illetve leszűkítheti a napi mozgásteret, és vándorlási útvonalakat vághat el.

Az útmenti szegélynövényzetnek, de magának az úttestnek is van speciális csalogató hatása. A megépített utak padka- és rézsűnövényzete rendszerint eltér a környező területek vegetációjától – pl.: a szántók között vezető utaké sokkal változatosabb –, így távolabbról is odavonzza az állatokat. Hasonlóan csalogató hatású a környezettől eltérő hőmérsékletű útburkolat, illetve az utak bevezető szakaszain elhelyezett lámpasor fénye.

Az építés hatása az élővilágra

Az útépítés további, időleges élőhelyvesztést is okoz. A szállítási útvonalak, az építési anyagok lerakóhelyei jelentős méretű területet foglalnak el, roncsolva, szennyezve a természetes élőhelyeket. Ez a veszély különösképpen akkor jelentős, ha az építkezés

védendő, vagy értékes élővilágú terület közelében folyik. Ebben az esetben a felesleges élőhely-igénybevételt a lehető legkisebb mértékűre kell korlátozni.

Úgyszintén az élőhely időleges megszűnését vagy tartós megváltozását eredményezi az útépitésekkel kapcsolatos anyagnyerőhelyek létesítése is. Minden útépités nagy mennyiségű föld megmozgatásával jár. A jelentős szállítási költségek miatt a kivitelezők az építkezés környezetében keresnek anyagnyerőhelyet. Új anyagnyerőhely kialakítása csak környezetvédelmi engedély birtokában lehetséges. Értékes élővilágú területen nem szabad anyagnyerőhelyet nyitni.

Az építés a szállítás okozta megnövekedett forgalommal, időlegesen a későbbinél nagyobb térségben jelent környezetszennyezést (levegőminőség romlást, zajterhelést, talajszennyezést). A környezetszennyezés speciális formája az emberi jelenlét okozta zavaró hatás. Ez a zavarás egyes időszakokban (pl.: a reprodukciós periódusban, vagy a téli táplálékínség időszakában, amikor számos állatfaj nagyobb csapatokba verődik össze) jelentősen megváltoztathatja az állatok szokásos viselkedését.

A nyomvonalas létesítmények, így az utak építése is a felszín roncsolásával, a természetes növényzet megbontásával utat enged a jövevényfajoknak az addig természetes élővilágú területek belsejébe, elgyomosítva azokat, így "negatív ökológiai folyosóként" működik.

A tervezési szakasz több helyen keresztezi, vagy határos az **Országos Ökológiai Hálózat** (Nemzeti Ökológiai Hálózat) különböző övezeti besorolásba tartozó terület egységeivel. Az érintettségek részben értékes, részben kevésbé értékes élőhelyen valósulnak meg. Az érintettségeket az alábbi táblázat foglalja össze. Forrás: Duna-Dráva Nemzeti Park Igazgatóság biotikai adatbázisa.

Település	Tervezési szakasz [km. sz.]	Terület típusa – érintettség formája, hossza [m]
Aranyosgadány	39+520 – 39+590	ökológiai folyosó –Zóki árok és Pécsi-víz keresztezi [70 m]
Aranyosgadány	39+725 – 40+100	ökológiai folyosó –Zóki árok és Pécsi-víz keresztezi [375 m]

A tervezési szakasz több ponton, összesen 7070 m hosszan keresztezi, valamint 328 m hosszan határos az Országos Ökológiai Hálózat (Nemzeti Ökológiai Hálózat) különböző övezeti besorolásba tartozó terület egységeivel, az **ökológiai hálózat pufferterület-és magterület övezetével**.

Kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület

A nyomvonal a 39+530-40+035 km szelvények között áthalad a Pécsi-sík HUDD20066 kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területén. Az érintett területre Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció készült.

A tervezési szakasz nem érint nemzetközi jelentőségű vizes élőhelyeket (Ramsari területek).



Aranyosgadányt érintő országos ökológiai hálózat elmei: zöld: magterület övezete, narancssárga: ökológiai folyosó övezete Készítette: 5T Kft.

4.2.1.5. Épített környezet

A létesítmény hatása

Létesítmény hatása megnyilvánul az út külterületi vagy belterületi területrészeket elválasztó hatásában, a területfelhasználásból adódó területcsökkenésben, valamint a területek értékének változásában (fel- illetve leértékelődés). Ez utóbbi közvetett hatásként, az út üzembehelyezése után időben eltolódva jelentkezik. Az elválasztó hatás, valamint a területcsökkenés közvetlen hatásként az építés megkezdésével, illetve az üzembe helyezéssel egyidőben lép fel. Az elválasztó hatás csökkentését útátvezetésekkel, csomópontok építésével lehet mérsékelni.

Az út üzeméből adódó hatás a forgalmi átrendeződéssel függ össze, a települések egyes részeire ható zaj- és légszennyezés terhelések változását jelenti.

A létesítés és üzemelés hatásai lehetnek irányukat tekintve pozitívak, vagy negatívak.

4.2.1.6. Táj

Létesítmény hatása a térfoglalás kapcsán a következőkben nyilvánul meg:

- egyedi tájértékekre gyakorolt hatás
- tájhasználati módokban bekövetkező változások
- kapcsolatok átvágása
- tájképben bekövetkező változások

A létesítmény elsődleges hatása a térfoglalás. A kisajátítási területen belül megváltoznak a korábbi művelési ágak, természetközeli területek, egyedi tájértékek, helyettük közlekedési sáv alakul ki.

Az egyedi tájértékek általában elszórtan, szigetszerűen jelennek meg a tájban. A pálya létesítésének hatása kettős, negatív, ha megszünteti a tájértéket, pozitív, ha hozzájárul feltárulásához, bemutatásához. Az egyedi tájértékek a nyomvonalától számított 200-200 m-en belül felmérésre kerültek.

A nyomvonal kialakítása megváltoztatja a térség korábbi kapcsolatrendszerét is. Elsősorban a jelenlegi úthálózat rendszere alakul át, de a változások kihatnak az ökológiai kapcsolatokra és a vízhálózatra is. Az átvágott területek megközelítési nehézségeiből adódóan csökkenhet az egyes területeken folyó gazdálkodás rentabilitása, amely átvezetés hiányában akár a művelés felhagyásához is vezethetne. A hatás megszüntetését, illetve csökkentését az országos közutak tekintetében a pálya alatt, illetve felett híd műtárgyon történő átvezetéssel, míg a földutak tekintetében keresztező és párhuzamos földutak tervezésével lehet mérsékelni, annak érdekében, hogy a pálya megépítésével ne alakulhassanak ki olyan területek, melyeket nem lehet megközelíteni.

Az ökológiai hálózatban a biológiailag aktív felületek, ezen belül a legfejlettebb életközösséggel bíró erdőket és a vízfolyásokat, vízállásos területeket követő gyepek nádasok élőhelyi kapcsolatait akadályozza a pálya léte. Tömbszerűen elhelyezkedő biológiailag aktív terület átvágása esetén, ha a pálya két oldalára kerülő tömbök önmagukban is életképesek, összeköttetést lehetővé tevő ökológiai folyosót kell kialakítani.

A mozaikossá vált, a pálya által megosztott élőhelyek méretüktől függően önállóan sok esetben nem életképesek. Éppen ezért azokon a területeken, ahol a pálya kisméretű élőhelyeket választ le, ott a pályatest területfoglalása mellett következményként az értékes élővilág megszűnésével, esetleg a terület jellegének teljes megváltozásával is számolni kell. A tájképben bekövetkező változások az út vízszintes és magassági vonalvezetésével függnek össze. A domborzati viszonyok jelentősen befolyásolják az út tájbaillesztését, láthatóságát, illetve takartságát.

A gyorsforgalmi út a nyomvonal vízszintes és a magassági vonalvezetés helyes kialakítása mellett is markáns, határozott elem a tájban. Annak ellenére, hogy a pálya íve többnyire harmonikusan illeszkedik a meglévő domborzati adottságokhoz a korábbi tájszerkezet jelentősen átalakul. Az út tájképre gyakorolt hatásának negatív következménye olyan probléma, amely nem kezelhető a létesítés, üzemelés, építés munkafázisaiban, és a pálya tervezésének keretein belül is kevéssé orvosolható. A tervezés során ugyan lehetőség kínálkozik a kedvezőtlen látványok kitakarására, azonban a látóhatár szűkítése nagy mértékben csökkenti az utazás élményét. A tájképi kapcsolatokban, a rálátási és kilátási viszonyokban felmerülő kedvezőtlen helyzetek javítása ezért sokkal inkább településrendezési feladat.

Nem tud a gyorsforgalmi út tervezése közvetlenül hatást gyakorolni a csonkán maradó tájelemek átalakítására sem. A kisajátítási területen kívül eső fasorok, erdők átalakítása e területek tulajdonosainak döntésétől függ, feljűk e tervezés keretein belül csak javaslatotok fogalmazhatók meg, illetve más keretek között a településrendezés eszközrendszerével kényszeríthetők.

A pálya építésének hatása

Építés hatása tájvédelmi szempontból általában időleges változásokat okoz, de hatása az építési munkálatokhoz szükséges felvonulási területek igénybevételével és a hulladékok elhelyezéséből származó bolygatás, területi igénybevétel a pályatest számára szabályozott nyomvonalon kívül eső területekre is kiterjedhet. Ezeket az építést követően helyre kell állítani.

A pálya üzemelésének hatása

Üzemelés hatása a tájra, mint komplex egységre hat a különböző környezeti elemek változásán keresztül.

4.2.1.7. Zaj, rezgés

A **zaj** levegőben terjedő hatás és egyben veszélyeztető tényező, ezért vizsgálata szükséges. A környezeti zaj a levegőnek olyan mértékű és minőségű nyomásingadozása, amely a védendő környezetben észlelhető.

A zaj- és rezgésterhelés hatásainak feltárásánál a 284/2007 Korm. rendeletben foglaltak figyelembe vételével készítettük el. A rendeletben az alábbi, a vizsgálat szempontjából lényeges fogalom meghatározások szerepelnek:

Védendő környezet: védendő terület és védendő épület, helyiség, amely emberi tartózkodásra, tevékenység végzésére szolgál, és ahol az emberi tevékenység zavarásának megakadályozása vagy az emberi egészség védelme érdekében a környezeti zaj, rezgés mértékét korlátozni kell.

Közlekedési zajforrás: közlekedési útvonal üzemeltetése, kezelése.

Veszélyes mértékű környezeti zaj: olyan környezeti zaj, amely meghaladja a külön jogszabályban megállapított zajszennyezettség (zajterhelés) illetőleg zajkibocsátás megengedett mértékét.

Háttérterhelés: a környezeti zajforrás hatásterületén a vizsgált zajforrás működése nélkül, de a forrás típusának megfelelő zajterhelés.

A közvetítő elemen keresztül gyakorolt hatások az üzemelés során és az építés időtartama alatt léphetnek fel. Ez utóbbi időszakos hatás, nagyobb területen érvényesülhet a szállítási útvonalak, anyagnyerőhelyek kapcsán. Az építés befejeztével a hatás megszűnik.

Üzemelés során a tervezett út és a kapcsolódó úthálózat forgalma okozza a környező területek zajterhelését.

A **rezgés** sem környezeti elem, hanem valamely külső hatás (gerjesztés) következtében a „szilárd részecskékből álló testek” nyugalmi helyzetük körüli időben ismétlődő, növekvő vagy csökkenő (lecsengő) intenzitású rugalmas alakváltozása. Természetesen ez az alakváltozás többnyire igen kis mértékű, szabad szemmel nem követhető (akkor már elmozdulásnak nevezhetnénk), de a rezgés – mértékétől függően - kellemetlen érzetet kelthet, esetleg épületkárokat okozhat, ezért panaszra adhat okot.

A tárgyi beruházás kapcsán a rezgéshatással elsősorban az építés időszakában kell számolni: a földmunka, a műtárgyépítés (cölöp alapok stb.) időszakában, amikor a különböző munkagépek a földfelszín és a mélyebb rétegek megbontását, tömörítését végzik. Az építés befejeztével a hatás megszűnik.

4.2.1.8. Hulladék

Szintén a környezetet veszélyeztető tényezők közé tartozik. A talajra, a talajvízre és a felszíni vízre lehet káros hatással.

Az út építése és üzemeltetése során a keletkező hulladékok megfelelő gyűjtéséről és az üzemi gyűjtőhelyen történő tárolásáról az érvényes jogszabályoknak megfelelően kell gondoskodni. Ezzel elkerülhetőek a környezeti elemekre gyakorolt káros hatások.

4.2.2. A hatásterület kiterjedés

A hatásterület kiterjedés

(314/2005.(XII. 25.) Korm. rendelet 4. számú mellékletének 1. bk pontja)

A hatásterület kiterjedésének megállapításakor a 314/2005.(XII. 25.) Korm. rendelet 7. számú mellékletét vettük figyelembe, mely a hatásterület meghatározásának módjáról szól.

A zaj- és rezgés elleni védelem vonatkozásában a 284/2007 (X.29.) Korm. rendeletben rögzítetteket kell figyelembe venni.

Az egyes környezeti elemekre, veszélyeztető tényezőkre vonatkozó hatásterületek lehatárolása alább megtalálható. A levegő- és zajterhelési ábrákon (a vonatkozó fejezetekben) feltüntettük a beruházás közvetlen és közvetett az adott szakágra vonatkozó hatásterületeit. Átnézeti helyszínrajzunkra a zaj közvetlen hatásterületét jelöltük. Ennél nagyobb területet fed le az élővilágvédelmi vizsgálatoknál meghatározott 250-250 m széles hatásterület, ezért ezt tekintjük a létesítmény teljes hatásterületének. Ennek kiterjedése az élővilágvédelmi helyszínrajzokon látható.

4.2.2.1. Talaj

Közvetlen hatásterületnek a nyomvonal által igénybevett területet vehetjük, mely a kisajátítási terület nagyságával egyezik meg. A gyorsforgalmi út esetében átlagosan 60 m, a mellékutaknál 30 m széles sáv. A folyópálya által elfoglalt területen túl ugyancsak a közvetlen hatásterület részei a csomópontok, pihenők területei, illetve a kapcsolódó létesítmények által a kisajátítási határon túl elfoglalt területek.

Az építés közvetlen hatásterülete továbbá kiterjed a felvonulási területekre és az ideiglenesen igénybe veendő többlet területekre is. Ezek pontos helyét csak az építés megkezdése előtt, a kivitelező kijelölése és az organizációs terv elkészülte után lehet meghatározni. A járulékos területek igénybevétele az építés idejére korlátozódik. Utána a területet helyre kell állítani. Haváriákra vonatkozóan a közvetlen hatásterület többnyire nem lépi túl a kisajátítási határt.

4.2.2.2. Felszín alatti víz

A létesítendő útpálya a beszivárgási és párolgási viszonyokat ugyan kis mértékben megváltoztathatja, de ennek ellenére a szakági vizsgálatok szerint a talajvízszintben érzékelhető változást nem okoz a burkolt felület kialakítása.

A sokévi, átlagos talajvízszintek, a nyomvonal által érintett területen általában a terepszint alatt 2-5 m között helyezkednek el. Az engedélyezési terv során elkészülő részletes terepfelvétel és a talajmechanikai fúrások alapján pontosításra fognak kerülni a talajvíz adottságok; az azonban valószínű, hogy az útpálya a talajvíz-szintekben érzékelhető, számottevő változásokat nem okoz. Ezért a talajvíz szintjével kapcsolatban közvetlen hatásterületről nem beszélhetünk. Minőségi tekintetben a közvetlen hatásterület az üzemi területen belül marad, mivel a szennyező komponensek nagyrészt a vízelvezető árkokban ülepednek ki.

A közvetlen hatásterület részei az öntözött területek, valamint azok a figyelő kutak, amiket a nyomvonal közvetlenül érint és kiváltásukról gondoskodni kell.

A tervezett nyomvonalhoz közeli víztermelő, vagy vízmű kutak a közvetett hatásterület részei. Havária esetben a talajon keresztül a szennyezés elérheti a talajvizet. Tekintettel arra, hogy a talajvíz átlagos mélysége 2-5 m körüli, az elérési idő nagysága miatt a talajvíz szennyezésének valószínűsége nagyon kicsi, mert elegendő idő áll rendelkezésre a kárelhárításhoz. Ahol ettől eltérőek a feltételek, ott védelmi intézkedést terveztünk a kedvezőtlen hatások elkerülésére.

4.2.2.3. Felszíni víz

A közvetlen hatásterület részei a vízfolyások, melyeket a pálya keresztesz. A közvetlen hatásterület a csapadékvizek bevezetésének helyén a felvízi oldalon általában 25-50 m, az

alvízi oldalon a vízfolyás jellegétől függően 50-100 m, de akár ennél lényegesen több is lehet, különösen, ha a haváriás szennyezések hatásait is figyelembe vesszük. Az esetleges szennyezések a befogadók folyásirányának megfelelően a gyorsforgalmi út nyomvonala alatti mederszakaszokat, illetve területeket érinthetnek. Ez az érintett vízfolyások esetében döntően a tervezett út nyomvonalától délre lévő, ugyanakkor a Keszü-Kökényi, a Gyódi- és a Pellérdi-patak esetében a folyásiránynak megfelelően északi mederszakaszokat jelent.

A mederkorrekcióknál a teljes korrigált szakasz a közvetlen hatásterület része.

A vízgyűjtő terület a közvetett hatásterület része, ugyancsak a közvetett hatásterület a felszíni lefolyási viszonyokban okozott változás által érintett terület is.

4.2.2.4. Levegő

A levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet 17. pont 29. § (1) értelmében autópálya, autótűt vonalforrás létesítése esetén a közlekedési létesítmény tengelyétől számított 50 méteren belül nem lehet és nem helyezhető el lakóépület, üdülőépület, oktatási, nevelési, egészségügyi, szociális és igazgatási épület. Aranyosgadány közigazgatási területen belül épület érintettsége nem áll fenn.

A 314/2005. (XII.25) Korm. rendelet 7. sz. melléklet I./1. és 2. pontja határozza meg a közvetlen és közvetett hatásterület fogalmát.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 7. számú mellékletének II. fő pontja alapján a környezeti hatástanulmány készítésekor a hatásterület meghatározásának az alábbi szempontok szerint kell történnie:

A hatásterület kiterjedése az NO₂ órás egészségügyi határérték 10%-a, azaz 10 µg/m³-hez tartozó távolságokban történt lehatárolásra. A Aranyosgadányi útszakaszokhoz tartozó hatásterület távolságot az alábbi táblázat tartalmazza.

Útszakasz	Hatásterület távolsága (m)
M60 (Keszü - Szentlőrinc)	107 - 115

A kapcsolódó létesítmények 10 µg/m³-nél kisebb immissziós értékekkel rendelkeznek, így az ehhez tartozó hatásterületi távolságuk 0.

Építés hatásterülete

Közvetlen hatásterület az építkezés során közvetlenül igénybevett terület, és a tervezett út nyomvonala melletti terület. Az útépítés légszennyezéssel (elsősorban porszennyezéssel) terhelt területei elsősorban az építési és felvonulási területek és ezek közvetlen, kb. 20 – 50 m-es környezete.

Az üzemelés alatt a levegőszennyezettség hatásterületét a járműforgalom nagyságából, összetételéből adódó károsanyag-kibocsátás és a terjedési törvényszerűségek alapján lehet becsülni.

Havária események levegővédelmi hatásterületének lehatárolása

A gázfelhőkkel kapcsolatos veszélyek bizonytalan mértékben és előre nem, vagy nehezen becsülhető távolságokban jelenthetnek kockázatot. Például egy erősen mérgező anyag, a klórgáz kiszabadulása esetén percekben belül halálos koncentráció alakulhat ki több száz méterre az esemény helyétől, döntően az időjárási viszonyoktól függően.

A közúti veszélyes anyag szállítása során bekövetkező havária események (amelynél nagyobb lehatárolható esemény a közút üzemszerű használata során nem feltételezhető) levegővédelmi hatásterületének határa alapvetően a szennyező (veszélyes) anyag érzékszervi észlelésének távolságával jellemezhető. Ez azonban a hatásviselő meglétén túlmenően az egyedi érzékenységtől is függ.

Fenti körülményekre tekintettel a közúti veszélyes anyag szállítása során bekövetkező havária események hatásterületének határára vonatkozóan azzal a becsléssel lehet élni, hogy az jellemzően 300-1000 m közötti.

A hatásterület alakzatára jellemző az ovális alakzat – szélirányú terjedés esetén, jelentős domborzati akadályt nem feltételezve.

4.2.2.5. Élővilág- ember

A lakosság egészségügyi helyzete nagyon sok tényezőtől függ. Bizonyos mértékben összefüggésbe hozható a település környezeti állapotával is. A területen élő lakosságot a közlekedésből eredő kibocsátások közül egészséget károsító mértékben elsősorban a zaj és légszennyezés érheti. Ennek a két környezeti elemnek a változását vizsgálva következtethetünk az esetleges kedvező vagy kedvezőtlen tendenciákra, arra, hogy a terhelés változásával a távlatban bekövetkezh-e javulás, ha az egyéb egészséget befolyásoló tényezőket elhanyagoljuk. Így vizsgálatunkban az egészségügyi hatásterületet a forgalommal összefüggő két legfontosabb környezeti elem hatásterületével fogjuk jellemezni, a zajjal és a levegőével.

Társadalmi-gazdasági hatásterület - az adott térség, melyek fejlődését befolyásolja az út megléte, segíti, vagy gátolja.

4.2.2.6. Élővilág- növény, állat

Élővilágvédelmi szempontból a közvetlen hatásterület a közvetlenül érintett természetes, vagy természetközeli élőhelyek nyomvonal melletti területe. Kisebb kiterjedésű élőhelyek esetében a teljes élőhely is lehet. A közvetlen hatásterület kijelölésénél figyelembe kell venni a zaj- és levegőtisztaság-védelmi szempontból kijelölt közvetlen hatásterületet is, ha az adott élőhely érzékeny azokra. A hatásterület kiterjed az építés során igénybevett természetes, vagy természetközeli élővilágú területekre, ha azt az építésből származó káros hatás éri (taposás, depónia létesítés, mederállapot változás, vízháztartás változás stb.).

Közvetlen hatásterülete a tervezett gyorsforgalmi útnak a nyomvonal mintegy 100 m-es környezete. Itt élőhely megszüntető, feldaraboló hatás tapasztalható.

Közvetve a domborzat, a mikroklíma, a mozgástér megváltoztatása által, fajonként eltérő nagyságú közvetett hatásterület adódik. Jelen tervezés során a nyomvonal mellett 250-250 m széles sáv került vizsgálatra.

A tervezési terület Pécs –Barcs tervezési szakaszon szinte teljes egészében mező- vagy erdőgazdasági táj, ahol alig találkozhatunk a természetes növénytakaró maradványaival. A vizsgált élőhelyek többsége degradált; nem rendelkezik jelentős potenciállal. Két kiemelkedő élőhely található a szakaszon, ezek részletes vizsgálatát elvégeztük. A Aranyosgadány - Barcs szakaszon nagyobb számban található jelentős élőhelyek, azonban Aranyosgadány közigazgatási területe nem tartozik bele.

4.2.2.7. Épített környezet

A gyorsforgalmi út közvetlen hatásterülete a pálya melletti 100-100 m széles sáv.

Azokat a településeket célszerű a közvetlen hatásterület részének tekinteni, amelyek esetében a pálya tengelyétől mért 100 m-es sávban jelenleg épített környezeti elem található, vagy a fejlesztési tervek szerint várhatóan a későbbiekben megvalósul. A közvetlen hatásterületen esetünkben csak a települések külterületi része található, lakott terület nem válik érintetté.

Közvetett hatásterületnek kell tekinteni minden olyan területet, települést, ahol bármilyen hatása érzékelhető a beruházásnak (területfejlesztés, forgalmi átrendeződés, elválasztó hatás, területfoglalás).

A közvetett hatásterület települései: Pécs, Keszü, Gyód, Pellérd, Aranyosgadány, Zók, Bicsérd, Szabadszentkirály, Királyegyháza, Szentlőrinc, Aranyosgadány, Nagypeterd, Rózsafa, Botykapeterd, Szigetvár, Basal, Patapoklosi, Tótszentgyörgy, Merenye, Nemeske-Görösgalpuszta, Nagydobsza, Kisdobsza, Kálmánca, Szulok, Istvándi, Barcs.

4.2.2.8. Táj

A **közvetlen hatásterület** a tájegység azon része, ahol a nyomvonal halad, melynek tájhasználati módjára, az egyedi tájértékére közvetlenül hat. A közvetlen hatásterület megegyezik a tervezett nyomvonal által közvetlen igénybevétellel érintett területtel (út koronaszélesség, csomóponti ágak, töltés-bevágás), valamint a kapcsolódó létesítmények, tervezett műtárgyak területi igénybevételével, továbbá a létesítés következtében művelési ág váltással érintett területrészekkel. Előzetes becslés alapján a teljes tervezett nyomvonal szakasz tekintetében kb. 325 hektár terület-igénybevétellel szükséges számolni. Aranyosgadány esetében ez 19,728 ha.

A **közvetett hatásterület**, amely általában elméleti, a táj azon része, ahonnan az út látszik, illetve azok a táji, tájképi elemek, melyek az útról látszanak. Tájvédelmi szempontból közvetett hatásterületnek tekinthető a táj azon része, ahonnan az út és kapcsolódó létesítményeinek látványa a tájképben beazonosítható, illetve azok a táji, tájképi elemek, melyek az útról látszanak. A láthatóság érvényesülése a tengerszint feletti magasságtól, a lejtők hajlásától, hosszától, a hegy-völgy formációk jellegétől, ill. az út vízszintes és függőleges nyomvonalvezetésétől függ. A láthatóságot, az át-, a ki- és a rálátást a geomorfológiai adottságok mellett a borítottság, a használati mód és a beépítettség határozza meg.

A nyomvonal első szakasza a Dél-Baranyai dombság kistáján halad. A második szakasz a Dél-Zselic, Kelet-Belső Somogy és Közép-Dráva völgy kistájakon halad át. A teljes nyomvonal 70 %-ban mezőgazdasági területeket érint, Aranyosgadány közigazgatási területén belül kizárólag mezőgazdasági területek érintettsége áll fenn.

4.2.2.9. Zaj, rezgés

Zajvédelmi hatásterület

A közvetlen zajvédelmi hatásterületet jelző zajgörbék, amelyeket a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 6. § (1) a) bekezdésének értelmében lakóterületek esetében éjjel 45 dB értékre, üdülőterületek és csendes övezetek esetében éjjel 40 dB érték került megállapításra, a tervezett nyomvonallal közel párhuzamosan futnak.

A hatástanulmány szakági munkarészeinek elkészítéséhez részletes forgalmi hatásvizsgálat készült, amelyben lehatárolásra került a projekt ún. közvetett forgalmi hatásterülete, vagyis azon kapcsolódó úthálózati elemeknek a meghatározása, amelyek forgalmára az új gyorsforgalmi út közvetve hatást gyakorol.

A vonatkozó jogszabályok szerint azonban a tervezett létesítményt megközelítő környező úthálózaton bekövetkező zajterhelés változások alapján ezek az utak nem minősíthetők hatásterületnek.

A teljes körű és alapos zajvédelmi szempontú vizsgálatok érdekében fentieket figyelmen kívül hagyva minden forgalmi hatásterületi útra vonatkozóan megvizsgálásra került a projekt megvalósulása esetén várható zajterhelés változás.

A jogszabályi meghatározásoktól eltekintve a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 7. § (1) bekezdésben megfogalmazott lehatárolási elvet alkalmazva a megközelítő utak ún. közvetett zajhatásterületi lehatárolása (az összes vizsgált kapcsolódó úthálózati elem közül) az alábbi utakat foglalja magába:

2031. évben, Barcsig történő teljes kiépítés esetén:

Zajterhelés csökkenéssel érintett közvetett hatásterületek:

- 57. sz. főút Pécs,
- 5805. j. ök. út Szentlőrinc,
- sz. főút Aranyosgadány, Nagypeterd, Botykapeterd, Szigetvár, Geremalom, Nagydobsza, Kisdobsza, Istvándi, Darány,
- 6607. j. ök. út Szigetvár.

Zajterhelés növekedéssel érintett közvetett hatásterület nincs.

4.2.2.10. Hulladék

Közvetlen hatásterület hulladék szempontjából a kisajátítási határon belüli terület, amelyen a hulladék keletkezik, gyűjtésre kerül.

Ugyancsak a közvetlen hatásterülethez tartoznak az építés által ideiglenesen igénybe vett felvonulási területek, ahol szintén keletkezhetsz hulladék, és gyűjtése szükségessé válhat.

A **közvetett hatásterületet** a hulladék elszállításával és elhelyezésével kapcsolatban lehet kijelölni. A pálya mellett keletkező hulladékot - elsősorban a veszélyes hulladékot - az üzemeltető telephelyén működő üzemi gyűjtőhelyre szállítják, így az a közvetett hatásterület része.

4.2.3. Környezeti elemek vizsgálata

Föld, felszín alatti víz

Szennyeződésre érzékeny területek vizsgálata

A felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken lévő települések besorolásáról szóló 27/2004.(XII.25.) KvVM rendelet értelmében Aranyosgadány felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken fekvő település.

Aranyosgadány - víziközmű rendszerét a Baranya – Víz Zrt. üzemelteti. A Baranya – Víz Zrt. megküldte a nyomvonal közelében lévő kutak adatait és a vízbázis védőterület lehatárolását. Ezen a területen a vízbázis védőterület Hatósági kijelölése még nem történt meg.

Felszíni vizek védelme

A Bükkösdí-vízfolyástól nyugatra, a Dél-Baranyai dombság nyugati irányú elvégződése beékelődik a Zselic kistáj északra emelkedő eróziós lejtőlábi háttérülete és a Dráva-menti síkság alacsonyan fekvő tájegysége közé.

A nyomvonal ~52+000 km szelvényétől a Aranyosgadányi 6. sz. főközlekedési útba való csatlakozásig az észak felé emelkedő domborzaton a Zselic kistáj 120 méteres magasságú, déli lejtőoldali, domblábi területeit éri el.

A Pécsi medencében a legfontosabb víztartó képződmények a pannon tengeri üledékek. Vízföldtani szempontból a pellérdi és tortyogói részmedence között alapvető különbségek mutatkoznak.

A Vízügyi Igazgatóságtól kapott adatszolgáltatás szerint a tervezett út nyomvonala az alábbi meliorált területeket érinti, illetve érintheti, megjegyezve, hogy a táblázatban ismertetett valamennyi meliorált területre részletes nyilvántartási tervvel nem rendelkeznek, a *-gal jelölt területek pontos elhelyezkedése nem ismert, az település érintettsége alapján került megadásra.

Vízikönyvi szám:	Engedélyes:	Meliorált terület helye:	Tárgy:
B. LVI/73	Szentlőrinci Tsz.	Szentlőrinc, Aranyosgadány, Királyegyháza	Üzemen belüli vízrendezés I. ütem

A szakaszra készült forgalmi előrebecslés forgalom növekedést jósol a korábbiakhoz képest, a Pécs-Szentlőrinc szakaszon 2036-ra 1528 E/jóra a MOF. Ez olyan mértékű változás, ami még mindig nem teszi indokolttá tisztító műtárgyak betervezését a szakaszon, mivel a becsült olajszennyezés még így sem lépi túl a megengedett határértéket (tetőszelvényű pálya és burkolt árok esetén 3,2 mg/l TPH, füvesített árok esetén 1,9 mg/l TPH). Tehát kijelenthető, hogy a becslések szerint a befogadódba jutó olajszennyeződés a határérték alatt van, ezért nem szükséges külön tisztító műtárgyak betervezése.

A korábbi tervezés során javasolt védelmi intézkedések továbbra is indokoltak, további intézkedés jelenlegi információink szerint nem szükséges.

A főpályával keresztezett vízfolyások Aranyosgadány közigazgatási területén belül:

M60 szelvény szám [km]	Érintett vízfolyás	nyílásméret [m]
40+000	Pécsi víz	336
40+105	Zóki árok	336

A nyílásméreteket a vízfolyás átvezetéséhez szükséges méretek, valamint kombinált átjárók esetében az egyéb funkciók ellátásához szükséges átvezetés méretei (vadátjárás, földút, vasút átvezetése, stb.) együttesen határozták meg.

A Pécs - Kacsóta szakaszra korábban készült részletes környezeti hatástanulmány és annak módosítása elvi vízvezetési megoldásokat tartalmazott, melyek között szerepelt tározók kialakítása, szikkasztás. A pályavizek kezelésére a felszíni befogadóba történő bevezetés előtt tisztító műtárgyak kerültek betervezésre. A jelen tervezés során a tervezett gyorsforgalmi út kapcsán felszíni vizek szempontjából az Aranyosgadányt befogadó vízfolyások a következők:

Út szelvény- szám [km]	Befogadó vízfolyás
40+000	Pécsi víz
40+105	Zóki árok

A tervezett létesítmény Aranyosgadány tekintetében a Pécsi-víz és Zóki árok vízfolyásokat keresztezi az alábbi táblázat szerint, melyek jellemzően állandó vízfolyások. Ezen vízfolyások egyben a csapadékvíz nagy részének befogadói is. A burkolt felületekről koncentráltan érkező vízmennyiség – a talajba történő beszivárgás hiányában – a vízfolyások csekély mértékű többletterhelését fogja okozni a bevezetés utáni szakaszokon.

Vízfolyás átvezetésére szolgáló hidak

Út szelvény- szám [km]	Érintett vízfolyás	Keresztezés helye a vízfolyás szelvényében [km]	Érintett terület HRSZ- a	Meder- szelvény típusa	Támaszköz/nyílásm éret [m]
40+012	Pécsi víz	33+259	Aranyosgad. 0101	Összetett	336

Befogadó vízfolyás hiányában tározó medence tervezett/készült a gyorsforgalmi út mentén a 39+520 km szelvényénél bal oldalon.

4.4 Közlekedési és közmű munkarész

4.4.1. Forgalmi vizsgálat

A forgalmi vizsgálatot az Utiber Kft. készítette, és a tervezett beavatkozásokat - a projekt kiírása alapján - az M60 autópályát Pécs–Szigetvár közötti szakaszát és a kapcsolódó projektelemeket (Szentlőrinc elkerülő út, 6 sz. főúti visszakötés) egy modellben kezelte.

A közlekedési hálózatok tervezésénél a legfontosabb feladat a forgalom előrebecslése, azaz a forgalmi tervezés. Ennek alapján lehet egy adott közlekedési infrastruktúra műszaki paramétereit vagy például egy közösségi közlekedési viszonylat járatsűrűségét meghatározni. Az újonnan tervezett létesítmények esetében, a meglévő közlekedési hálózatra gyakorolt hatását vagy a meglévő hálózati elemekbe történő beavatkozások közvetlen és közvetett hatásai oly mértékben összetettek magára a hálózatra és a környezetre, hogy azok értékelése csak korszerű forgalomtervező szoftverekkel végezhető el.

A **jelenlegi állapotban** a tervezési terület térségében a kelet-nyugati irányú forgalom alapvetően a 6. sz. főúton halad (12000 Ejm/nap). A kapcsolódó úthálózat főbb szakaszait a meglévő M60 végcsomópontjához kapcsolódva az 5826 és 5819 j. utak jelentik, majd az észak-déli közlekedési irányok útszakaszai is közvetve vagy közvetlenül a 6. sz. főúthoz csatlakoznak (például a 67 sz. főút, 5801., 5802., 5805., 5807., 5808. és 6607 j. utak).

A jelenlegi állapotban a 6 sz. főút 2x1 sávú szakaszain a csúcsórai időszakokban előfordulnak torlódások. A forgalom sűrűségének függvényében a tehergépjárművek előzésére kevés lehetőség nyílik. A 6 sz. főút több település (pl. Szentlőrinc) esetében is a lakott területen keresztül haladó, belterületi átkelési szakasszal rendelkezik. A kapcsolódó utak keresztezésénél általánosságban csak irányrendezési sávok, de helyenként jelzőlámpás forgalomirányítás is található. A térség úthálózata erősen Pécs központú. A forgalom gördülékeny levezetését kapacitás bővítéssel (6 sz. főút), illetve elkerülő jellegű útszakaszokkal (57 sz. főút) lehetett megoldani/elősegíteni. Az eddig megépült M60 útszakasz csak részben tudja tehermentesíteni Pécs belvárosi úthálózatát, jellemzően az 58 sz. főúti csomópontig.

Nélküle eset

A 2029. évi projekt nélküli esetben a közvetlen kapcsolódó utak közül egyedül a 67 sz. főút Szigetvár – Zaláta oh. közötti útszakasszal kell számolni. A távlati, 2036. évi projekt nélküli esetben azonban az M60 Szigetvár – Barcs és az M90 Kaposvár – Szentlőrinc közötti útszakaszokat is figyelembe vettük. Ezt leszámítva a nélküle esetekben a meglévő úthálózati elemeken a természetes forgalmi növekmény miatti forgalmi többlettel kell számolni, ami elsősorban a 6 sz. főúton számottevő, ami 2029-ben 14500 Ejm/nap, 2036-ban pedig 20000 Ejm/nap forgalomnagyságot jelent.

Vele eset

A tervezett beavatkozások szerint a 2029. évi vele esetben az M60 autóút megépül a 6607 j. útig. A jelenlegi körforgalmi végcsomópont az 5826 j. útnál elbontásra kerül, az új csomópontok: Pécs-nyugati csomópont (5816. és 5801. j. utak térsége), Szentlőrinci csomópont (5805 j. út és Szentlőrinc elkerülő út térsége), Szigetvár-keleti csomópont (6 és távlati 67 sz. főutak térsége), Szigetvár-északi csomópont (67 sz. és 66122 j. utak térsége), Szigetvár-nyugati csomópont (6607 j. út térsége).

A közvetlen kapcsolódó utak közül 2029-ben a 67 sz. főút Szigetvár – Zaláta oh. közötti útszakaszt, majd a távlati, 2036. évi vele esetben az M60 Szigetvár – Barcs és az M90 Kaposvár – Szentlőrinc közötti útszakaszokat is figyelembe vettük.

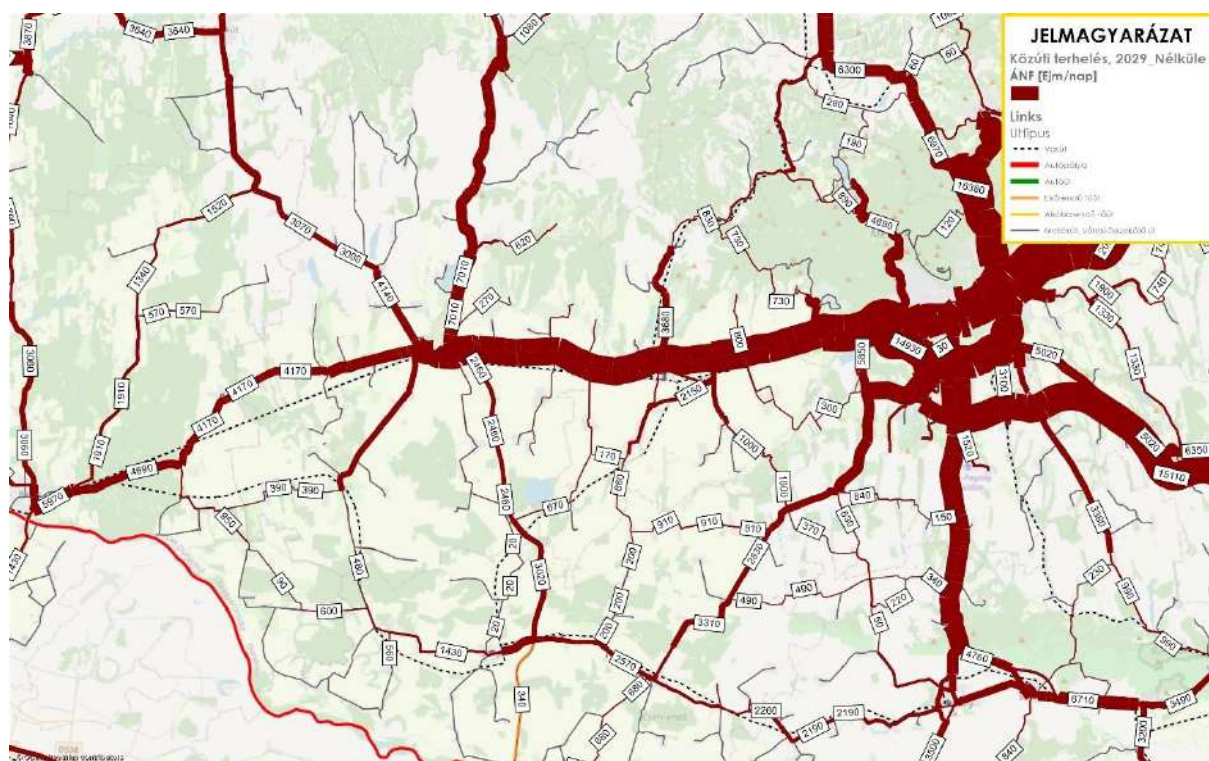
A következő forgalmi terhelési ábrákat a jelenlegi, a „Nélküle” (tárgyi projekt megvalósulása nélküli állapot) és „Vele” (tárgyi projekt megvalósulásával) állapotokra mutatjuk be. Ezen kívül a távlati két-két állapot közötti különbségábrákon szemléltetjük a forgalmi áramlatok átrendeződését. Ezekon az ábrákon pirossal a forgalomnövekedés, zölddel a forgalomcsökkenés látható a projekt megvalósulásának esetében.



Forrás: M60 gyorsforgalmi út Pécs-Szigetvár közötti szakasz előzetes vizsgálati dokumentáció

Készítette: Utiber Kft.

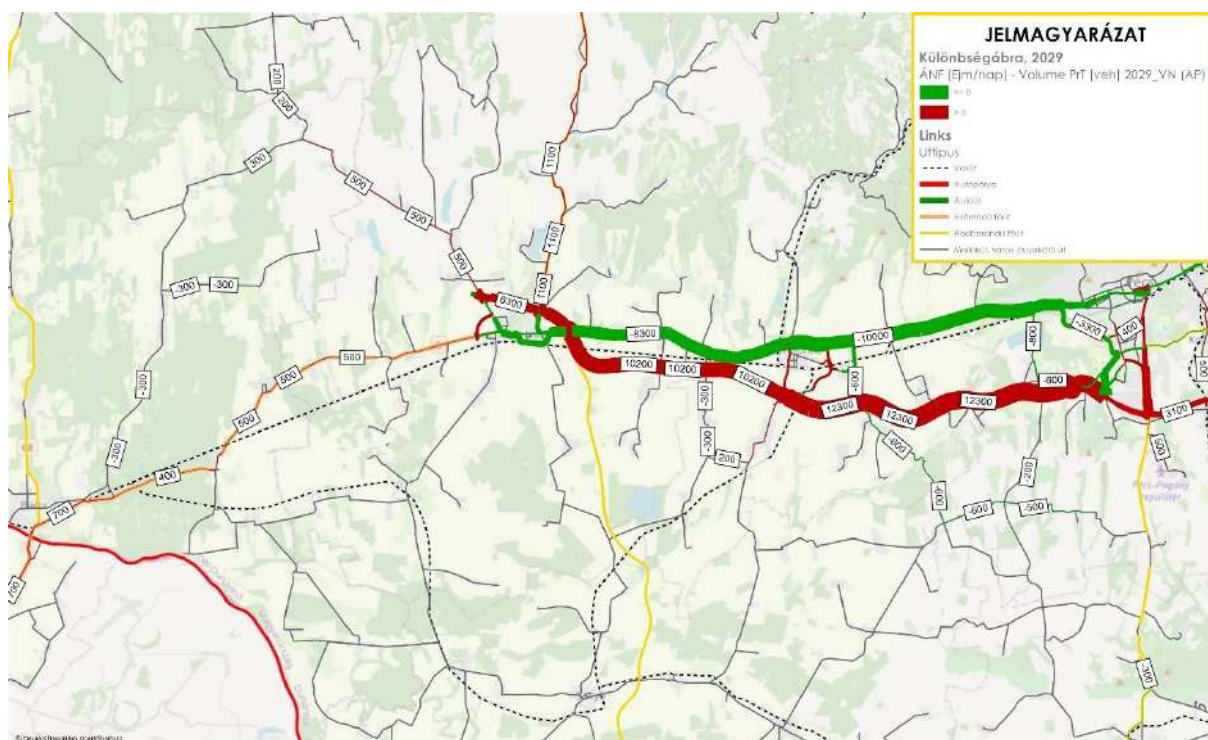
Meglévő állapot forgalmi terhelése, 2021 [Ejm/nap]



Forrás: M60 gyorsforgalmi út Pécs-Szigetvár közötti szakasz előzetes vizsgálati dokumentáció

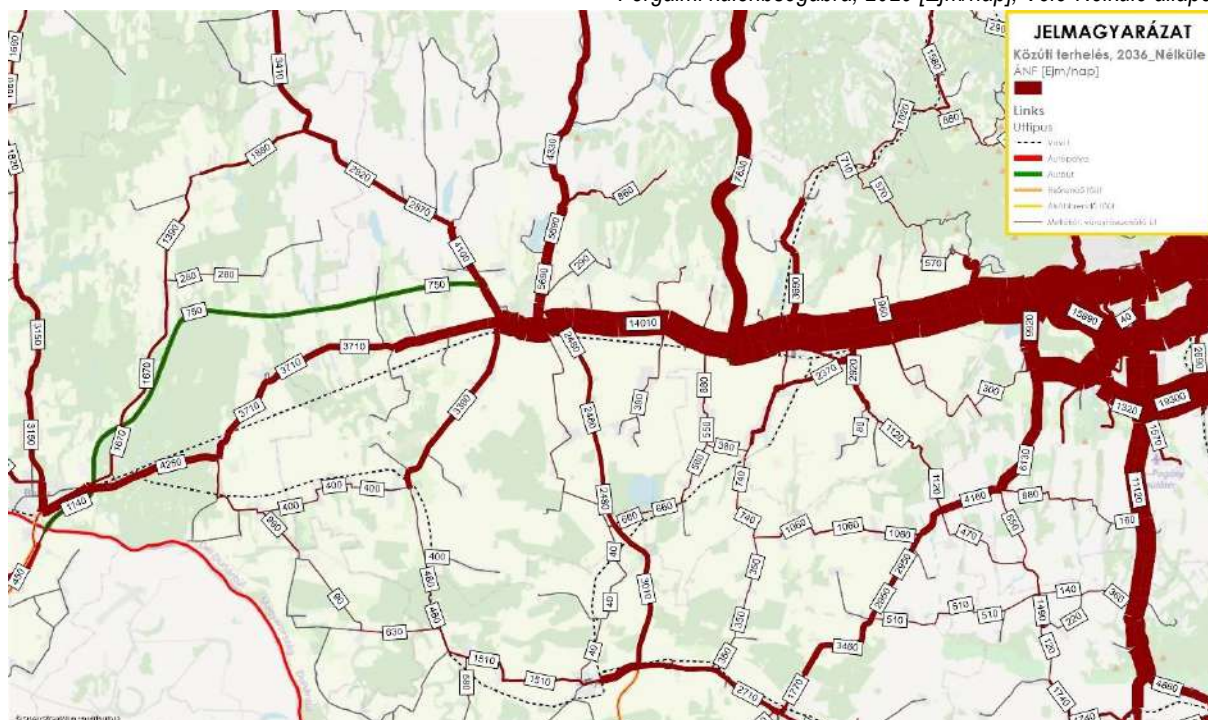
Készítette: Utiber Kft.

Távlati állapot forgalmi terhelése, 2029 [Ejm/nap] Vele állapot



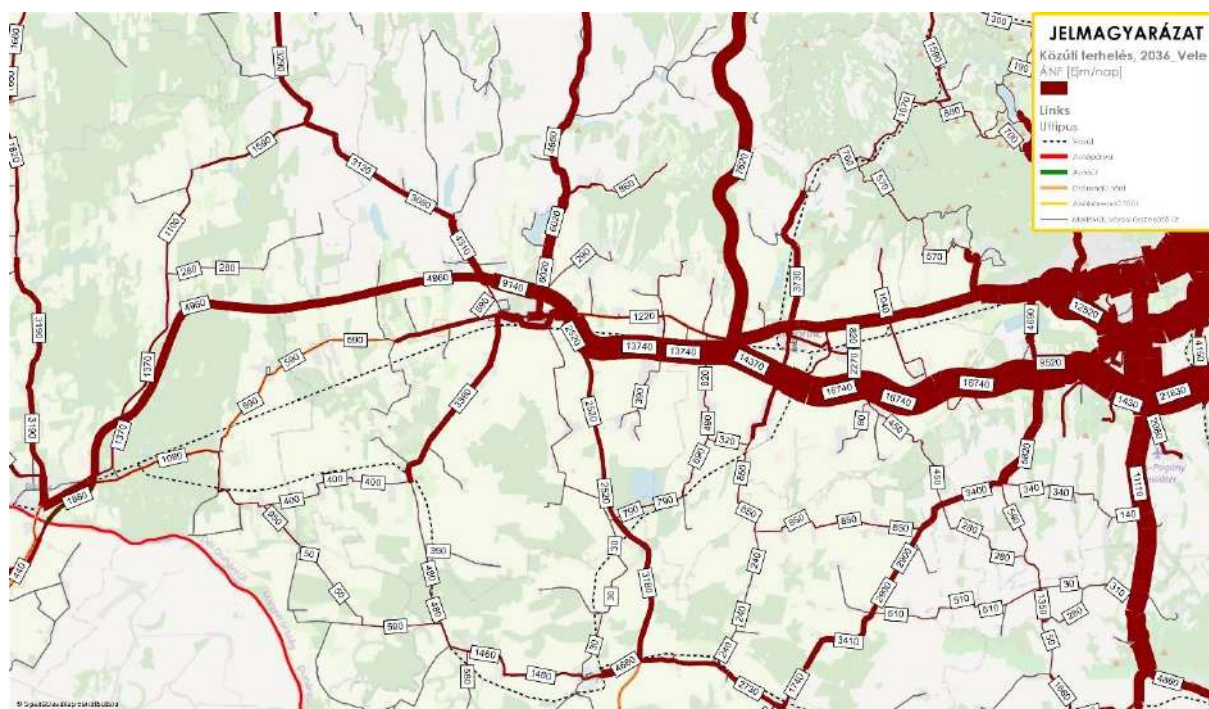
Forrás: M60 gyorsforgalmi út Pécs-Szigetvár közötti szakasz előzetes vizsgálati dokumentáció
Készítette: Utiber Kft.

Forgalmi különbségábra, 2029 [Ejm/nap], Vele-Nélküle állapot

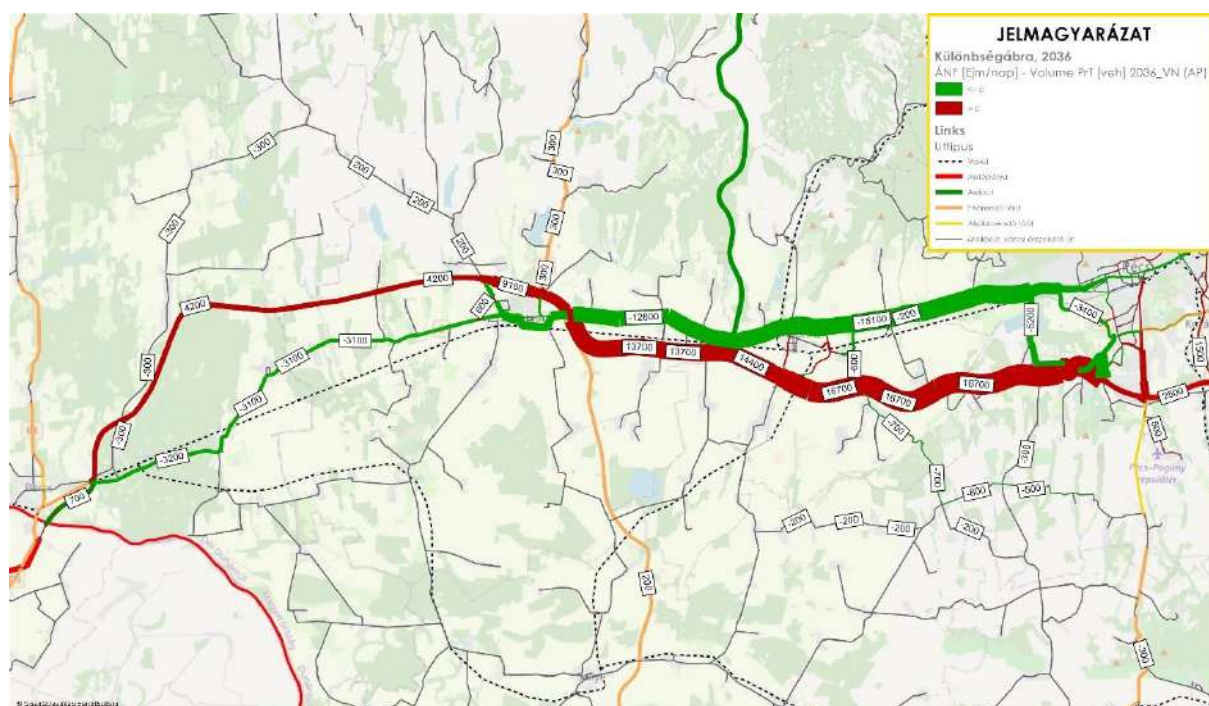


Forrás: M60 gyorsforgalmi út Pécs-Szigetvár közötti szakasz előzetes vizsgálati dokumentáció
Készítette: Utiber Kft.

Távlati állapot forgalmi terhelése, 2036 [Ejm/nap] Nélküle állapot



Forrás: M60 gyorsforgalmi út Pécs-Szigetvár közötti szakasz előzetes vizsgálati dokumentáció
Készítette: Utiber Kft.
Távlati állapot forgalmi terhelése, 2036 [Ejm/nap] Vele állapot



Forrás: M60 gyorsforgalmi út Pécs-Szigetvár közötti szakasz előzetes vizsgálati dokumentáció
Készítette: Utiber Kft.
Forgalmi különbségábra, 2036 [Ejm/nap], Vele-Nélküle állapot

A projekt megvalósítása esetén az M60 autópályát várható forgalma az alábbiak szerint alakul.

	2029. év	2036.év
M60	[Ejm/nap]	
Pécs – Szentlőrinc	12-13 000	14-17 000

Szentlőrinc - Szigetvár	10-11 000	13-14 000
--------------------------------	-----------	-----------

A forgalmi átrendeződést jól szemlélteti a projekt megvalósulása és a projekt nélküli állapot különbségábrája. A nélküle állapotokhoz képest az M60 továbbépítésével távlatban a 6. számú főúton számottevő mértékű forgalom csökkenés várható.

Forgalomcsökkenés	2029. év	2036.év
6 sz. főút	[Ejm/nap]	
Pécs – Szentlőrinc	-10 000	15 000
Szentlőrinc - Szigetvár	-8 300	12 800

Az alsóbbrendű úthálózaton a csomóponti ráhordó útszakaszokon általánosságban kismértékű forgalom növekedés becsülhető előre. Egyébként pedig a meglévő úthálózaton a regionális közlekedés marad meg, így általánosságban a forgalom csökkenésére lehet számítani.

4.4.2. A nyomvonal ismertetése

Az M60 gyorsforgalmi út Pécs-Barcs közötti szakaszának Aranyosgadány közigazgatási területére eső hossza kb. 1800 m.

Aranyosgadány területét a beruházás kb. a 38+250 és 40+050 km szelvényhossz között érinti, és az alábbi tervezett műtárgyak érintik:

Híd száma, megnevezése	Keresztezés szelvénye	Támaszköz /nyílásméret [m]
B.394 j. aluljáró a(z) F2 földút alatt az M60 gyorsforgalmi út 39+443 km sz.-ben	39+443	62
B.400 j. felüljáró a(z) Pécsi-víz és Zóki-árok felett az M60 gyorsforgalmi út 40+012 km sz.-ben	40+012	336

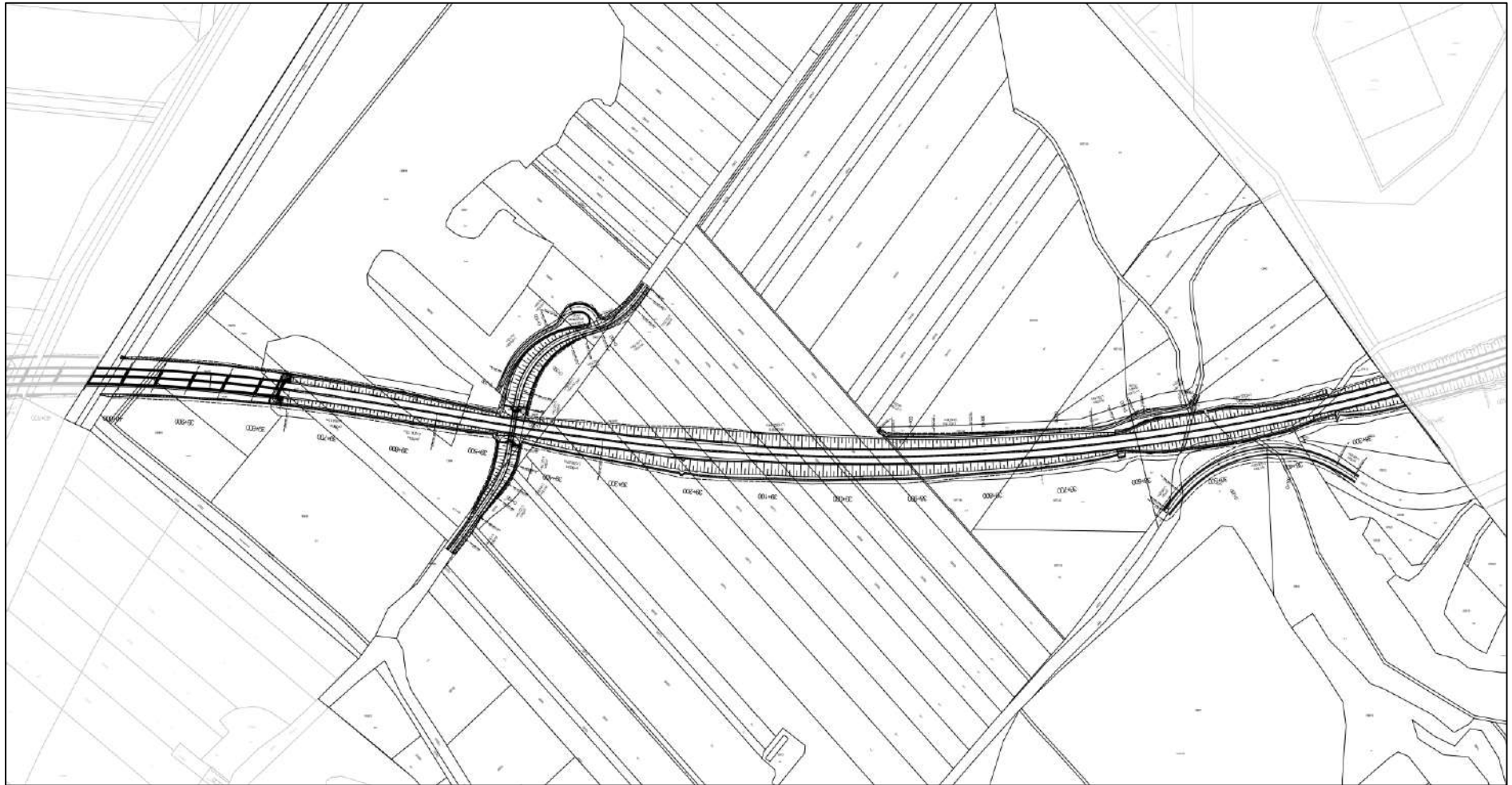
A 2x2 sávós nyomvonal Aranyosgadány külterületét érinti.

Vízszintes vonalvezetés

A nyomvonal 37+090 – 38+070 km sz. között áthalad a Mecsekérc Zrt. Pellérd I. (VII. üzem) – lösz bányaművelésű területén. A Lito Flóra Kft. tájékoztatása szerint a bánya jelenleg is üzemel. A területen ~1000 t ásványi anyag található, jelenleg ugyan kitermelés nem folyik a piaci kereslet csökkenése miatt. A letermelést követően elkészül a tájrendezési terv, amely során az M60-as gyorsforgalmi út fogadására képes állapotra rendezik a területet.

A nyomvonal a 39+530 - 40+035 km szelvények között áthalad a Pécsi-sík Natura 2000 területén. A Natura 2000 területen hídszerkezet létesítése javasolt az előzményes tervekhez hasonlóan.

A nyomvonal az alábbi települések külterületét érinti: Pécs, Keszü, Gyód, Pellérd, Aranyosgadány, Zók, Bicsérd, Szabadszentkirály, Királyegyháza, Szentlőrinc, Aranyosgadány, Nagypeterd, Rózsafa, Botykapeterd, Szigetvár, Basal, Patapoklosi, Tótszentgyörgy, Merenye, Nemeske-Görösgalpuszta, Nagydobsza, Kisdobsza, Kálmánca, Szulok, Istvándi, Barcs.



M60 gyorsforgalmi út átnézeti helyszínrajza az Aranyosgadányi szakaszon
Készítette: UTIBER Kft.

Magassági vonalvezetés az aranyosgadányi szakaszt érintően

A 37+090 – 38+070 km szelvények között a nyomvonal rekultiválás alatt álló bányaterületen halad keresztül, melynél a rekultiválás során végzett földmunkavégzés hatására a terepszint folyamatosan változik. A szakasz eleje töltésen vezet, melynek magassága 0,5-3,8 m között változik, majd a 37+150 km szelvénytől bevágásban halad.

A 37+950-38+350 km szelvények között a szakasz változó magasságú töltésen halad, a megelőző bevágásos szakasztól távolodva a töltésmagasság 0,5 m-ről 7,0 m-re nő a legmagasabb pontban, majd a szakasz végére ismét 0,5 m-re csökken.

A 38+350-38+650 km szelvények között a szakasz végig bevágásban halad.

A 38+650-39+270 km szelvények között a szakasz változó magasságú töltésen halad, a megelőző bevágásos szakasztól távolodva a töltésmagasság 0,5 m-ről 8,5 m-re nő a legmagasabb pontban, majd a szakasz végére ismét 0,5 m-re csökken.

A 39+270-41+650 km szelvények között a szakasz ismét bevágásban halad.

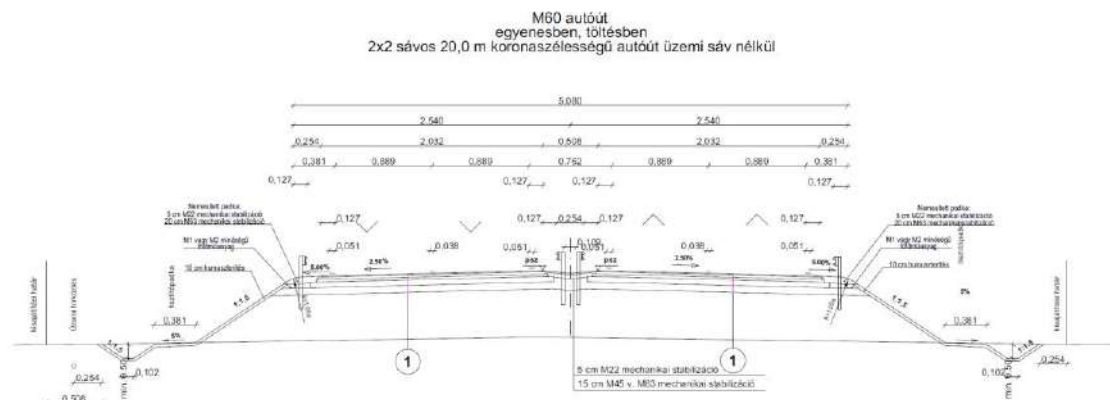
Keresztmetszeti kialakítás

Koronaszélesség:	20,00 m
Forgalmi sáv szélessége:	3,50 m
Forgalmi sáv száma folyópályán:	2 x 2
Burkolat szélessége	2 x 8m
Padka szélessége	1,50 m

Műszaki jellemzők:

Útkategória: .K.II. tervezési osztály,

Tervezési sebesség: 110 km/h, (helyszínrajzi és magassági vonalvezetés Vt=130 km/h-nak megfelelő elemekkel)



Mintakeresztmetsvény
Készítette: UTIBER Kft.

4.4.3. Közművek

A nyomvonal megépítése esetén az alábbi közművek válnak érintetté: földkábel, nagyfeszültségű villamosvezeték, szennyvízvezeték, üzemi hírközlés, szénhidrogén szállítóvezeték.

Út száma	Megnevezés	Keresztezési km sz.	Beavatkozás jellege (kiváltás, védelembe helyezés, bontás, stb.)
M60	Elektromos légvezeték – KÖF 22 kV	39+393	kiváltás 400 m hosszon, új vezeték a 39+168 km sz.-ben
M60	Elektromos légvezeték - NAF 132 kV	38+297	szabványosítás 350 m hosszon
M60	Segélykérő telefon	39+325	tervezett



Az M60 Aranyosgadányt érintő közművezetékei - piros: 22 kV-os villamos vezeték, sárga: középnyomású szénhidrogén vezeték

Készítette: 5T Építészeti és Városfejlesztési Kft.

4.5. Egyéb munkarészek

A tervezett módosítások egyéb szakági kérdéseket érdemben nem érintenek.

A módosítás során újonnan nem kerül kijelölésre beépítésre szánt terület, ezért az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 7.§ (3) bekezdés b) pontja értelmében a biológiai aktivitásérték változásának igazolásának, számításának szükségessége nem merül fel.

II. JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK

1. TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV MÓDOSÍTÁSÁNAK HATÁROZAT-TERVEZETE

Aranyosgadány Község Önkormányzata Képviselőtestülete
..... határozata
ARANYOSGADÁNY KÖZSÉG SZERKEZETI TERVÉRŐL
szóló

3/2006. (VII.28.) számú Önkormányzati határozat
módosításáról

1. Aranyosgadány Község Önkormányzata Képviselő-testülete az 3/2006. (VII.28.) számú Önkormányzati határozattal jóváhagyott Aranyosgadány Község Szerkezeti Tervét jelen határozat mellékletében megjelölt tömbre vonatkozóan az 1. mellékletekben foglaltak szerint módosítja.

1. Aranyosgadány Község Önkormányzata Képviselő-testülete az 3/2006. (VII.28.) számú Önkormányzati határozattal jóváhagyott Aranyosgadány Község Szerkezeti Tervnek jelmagyarázatát a 2. mellékletekben foglaltak szerint módosítja.

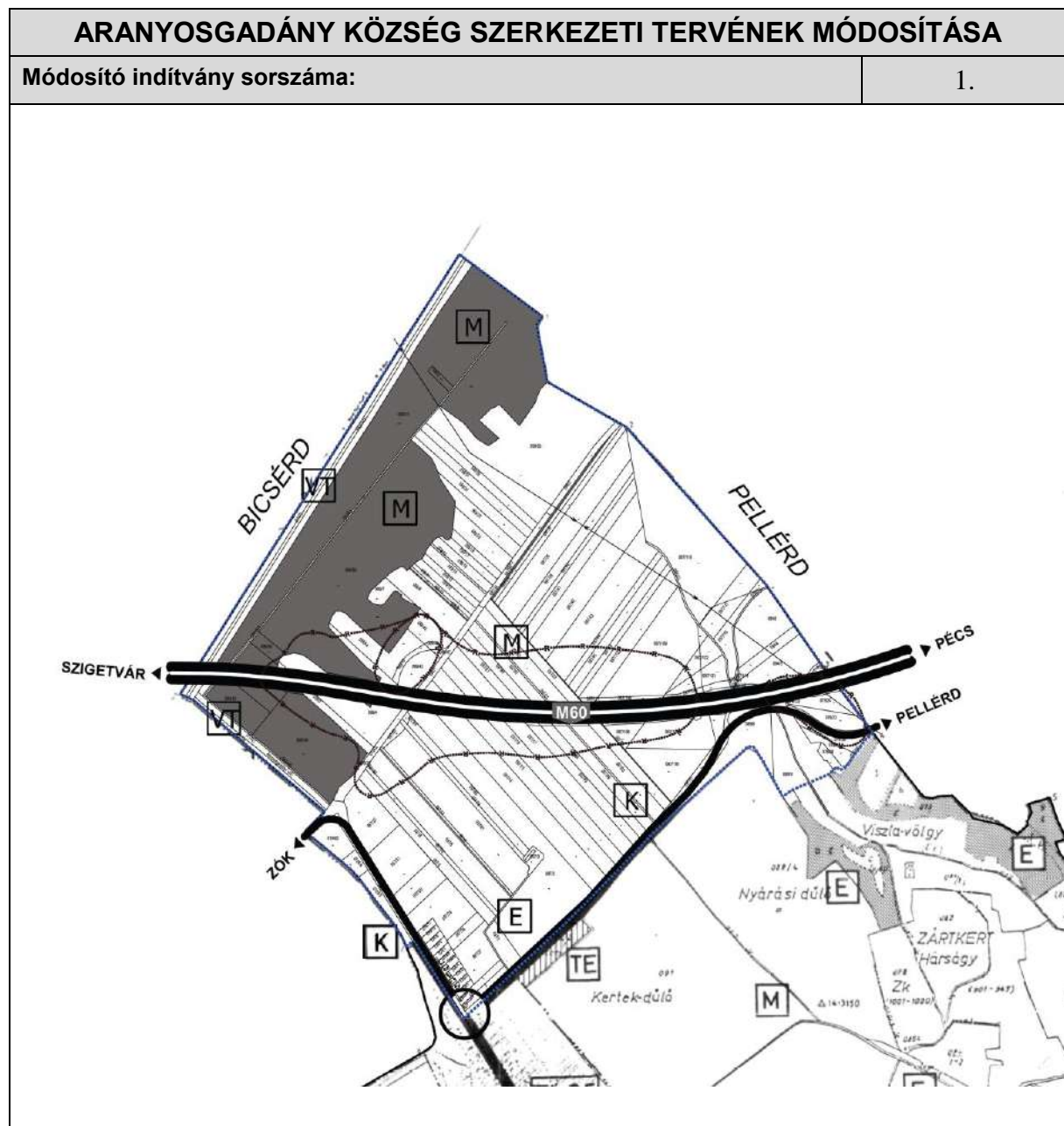
Aranyosgadány, 2021.

Csurgyók Lajosné
Polgármester

Dávor Lászlóné Dr. Farkas Ildikó
jegyző

Záradék:
A rendelet kihirdetése

Csurgyók Lajosné
polgármester

1. számú melléklet a/2021. (....) önkormányzati határozathoz

2. számú melléklet a/2021. (...) önkormányzati határozathoz

JELMAGYARÁZAT

— ··· — KÖZIGAZGATÁSI HATÁR

— ··· — BELTERÜLETI HATÁR

— ··· — BÉEPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET HATÁRA

▬ KÜLTERÜLETI MELLÉKÚT, BELTERÜLETI MELLÉKÚT, GYÜJTŐÚT

○ SZINTBENI CSOMÓPONT

BÉEPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK

FL 0,5 FALUSIAS LAKÓTERÜLET SZINTTERÜLETSŰRÜSÉGI MUTATÓVAL

TE KÜLÖNLEGES TERÜLET (TEMETŐ)

BÉEPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK

K ÁLTALÁNOS KÖZLEKEDÉSI TERÜLET

E ERDŐTERÜLET

M MEZŐGAZDASÁGI TERÜLET

VT EGYÉB (VÍZGAZDÁLKODÁSI) TERÜLET

TÁJVÉDELEM

▬ TERMÉSZETI TERÜLET

▬ GYORSFORGALMI ÚT NYOMVONALA

— ··· — RÉGÉSZETI LELŐHELY HATÁRA

3. HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT MÓDOSÍTÁSÁNAK RENDELET-TERVEZETE

Aranyosgadány Község Önkormányzata Képviselő-testületének/2021. (.....) önkormányzati rendelete

a közigazgatási területének helyi építési szabályzatáról szóló
4/2001. (VII.04.) önkormányzati rendelet módosításáról

Aranyosgadány Község Önkormányzata Képviselő-testülete az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXVIII. törvény (továbbiakban: Étv.) 7.§ (3) bekezdés c.) pontjában kapott felhatalmazás alapján, Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 13.§ (1) bekezdés 1. pontjában és az Étv. 6. (1) bekezdésében meghatározott feladatkörében eljárva, a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 38.§ (2) bekezdésében biztosított véleményezési jogkörében eljáró partnerek és államigazgatási szervek véleményének kikérésével a következőket rendeli el:

- 1. §** Aranyosgadány Község Önkormányzatának Képviselő-testülete Aranyosgadány Község Önkormányzatának a község közigazgatási területének helyi építési szabályzatáról szóló 4/2001. (VII.04.) önkormányzati rendelet (továbbiakban: R) 9.§ helyébe az alábbi rendelkezés lép:

9.§

2. A közlekedési területek a következő övezetekre tagolódnak:
 - a./ a külterületi mellékutak (K III. b.B) övezete: az 58102 sz. és az Aranyosgadány-Pellérd út telkei,
 - b./ a külterületi mellékutak (K III. c.B) övezet: az Aranyos falurészt Gadány falurésszel összekötő út telkei,
 - c./ a belterületi mellékutak, gyűjtőutak (B III.a.B) övezete: az 58102 sz.út és az Aranyosgadány-Pellérd út belterületi szakaszának telkei,
 - d./ a belterületi mellékutak, gyűjtőutak (B III. a.C) övezete: a Petőfi utca telke,
 - e./ a kiszolgáló utak (B III.b.) övezete: a 32,45,53,59,120,125,126 hrsz. utak telkei.
 - f./ **M60 jelű gyorsforgalmi út telkei (K-0)**
3. A közutak elhelyezése céljára a következő építési területet kell biztosítani:
 - a./ a külterületi mellékutak (K III.b.B) övezeteiben legalább 30 m,
 - b./ a külterületi mellékutak (K III. c.B) övezeteiben a kialakult állapot szerint legalább 16 m,
 - c./ a belterületi gyűjtőutak (B III.a.B) övezetében a kialakult állapot szerint 16-22 m,
 - d./ a belterületi gyűjtőutak (B III.a.C) övezetében a kialakult állapot szerint 14-30 m,
 - e./ a kiszolgáló utak övezetében legalább 12 m.
6. A közlekedési területen az OTÉK 26.§. (3) bekezdés 1.pontja szerinti építmények helyezhetők el.
7. Országos közút beépítésre nem szánt területen lévő szakasza mentén annak tengelyétől számított 50m távolságon belül építmény csak a külön jogszabályokban előírt feltételek szerint helyezhető el.
8. Az eddig még nem fásított utcákat kertész szaktervező bevonásával fásítani kell.
8. A település igazgatási területén a közművek elhelyezésére szolgáló terület az orvosi rendelő telekvégében kialakított vízmű kút területe. Figyelőkútként működik, a település ivóvízellátásában nem játszik szerepet.
9. **A K-0 jelű gyorsforgalmi út szabályozási területén az út fenntartásához szükséges, a közlekedést kiszolgáló, a területet igénybe vevők ellátását szolgáló, és közműlétesítmények helyezhetők el. A legnagyobb beépíthetőség mértéke 5%."**

- 2.§** A R. külterület T-1 jelű szabályozási tervlapja e rendelet 1. és 2. mellékletében ábrázoltak szerint módosul.

3. § (1) E rendelet a kihirdetést követő napon lép hatályba.

(2) E rendelet – az építetőkérésére – a hatálybalépése napján folyamatban lévő ügyekben is alkalmazható.

Aranyosgadány, 2021.

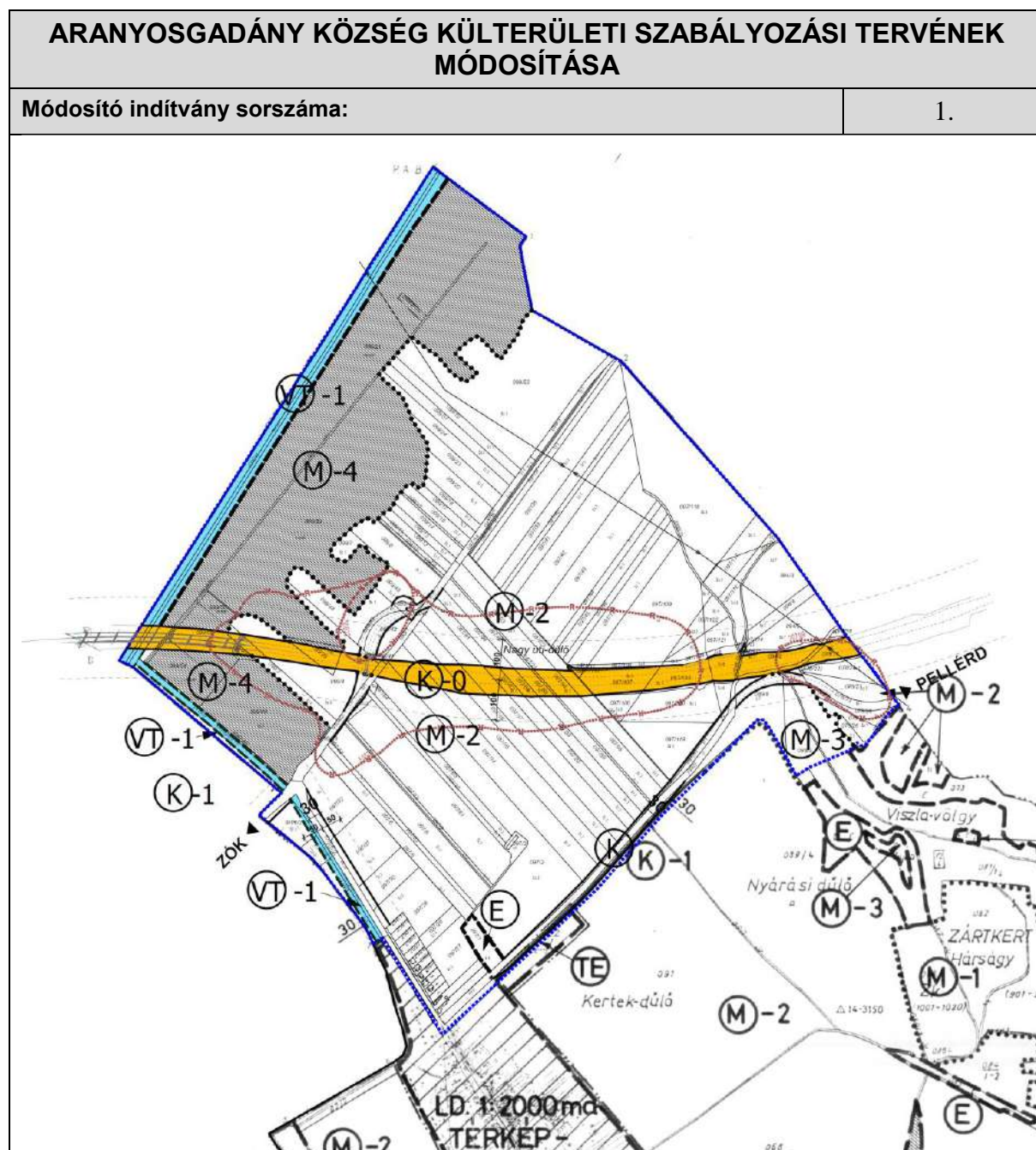
Csurgyók Lajosné
Polgármester

Dávor Lászlóné Dr. Farkas Ildikó
jegyző

Záradék:
A rendelet kihirdetése

Csurgyók Lajosné
polgármester

1. melléklet a/2021. (...) önkormányzati rendelethez



2. melléklet a/2021. (...) önkormányzati rendelethez

JELMAGYARÁZAT

- — — — — KÖZIGAZGATÁSI TERÜLET HATÁRA
- — — — — BELTERÜLETI HATÁR
- — — — — BEÉPÍTÉSRE SZÁNT-NEM SZÁNT TERÜLET HATÁRA
- SZABÁLYOZÁSI VONAL (KÖZTERÜLET-NEM KÖZTERÜLET HATÁRA)
- — — — — TERÜLETFELHASZNÁLÁSI MÓD HATÁRA
- ÖVEZET HATÁRA

A BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK

KÜLÖNLEGES TERÜLETEK

TE TEMETŐ TERÜLETE

A BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK

K-0 GYORSFORGALMI ÚT

K-1 KÜLTERÜLETI MELLÉKÚT K III. b.B

K-2 KÜLTERÜLETI MELLÉKÚT K III. c.B

E ERDŐTERÜLET

MEZŐGAZDASÁGI TERÜLET

M-1 KERT- ÉS ÜLTETVÉNYTERÜLET (VOLT ZÁRTKERT)

M-2 SZÁNTÓTERÜLET

M-3 GYEPTERÜLET (RÉT, LEGELŐ, KASZÁLÓ)

M-4 MOCSÁR

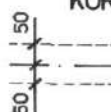
EGYÉB TERÜLET

VT-1 VÍZGAZDÁLKODÁSI TERÜLET

TERMÉSZET-ÉS TÁJVÉDELEM

 TERMÉSZETI TERÜLET

KÖRNYEZETVÉDELEM

 ORSZÁGOS KÖZÚT VÉDŐTÁVOLSÁGA

 RÉGÉSZETI LELOHÉLY HATÁRA

**1. számú melléklet
TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI DÖNTÉS**

KIVONAT

Készült: Aranyosgadány Önkormányzat Képviselő-testületének
2021. október 28-án megtartott ülése jegyzőkönyvéből .

„A napirend I. pontja”

93/2021. (X.28.) határozat

Aranyosgadány Községi Önkormányzat Képviselő-testülete úgy határozott, hogy

1. az ”M60 gyorsforgalmi út Pécs és Barcs, országhatár közötti szakasz megvalósítása” nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházás megvalósulása érdekében jelen határozat 1. számú mellékletében lehatárolt területet kiemelt fejlesztési területté nyilvánítja.
2. A településrendezési eszközök módosítását a kiemelt fejlesztési területre tekintettel megindítja, az eljárást tárgyalásos eljárás keretében folytatja le.
3. A településrendezési eszközök módosításának tervezési feladataira megbízza az 5T Építészeti és Városfejlesztési Kft-t (ügyvezető: Kovács Péter, 7635 Pécs, Donátusi út 61.) a településrendezési eszköz tervezetének, a megalapozó vizsgálat és alátámasztó javaslat elkészítésére.
4. A képviselő-testület hatáskörében eljárva a polgármester a településfejlesztési, településrendezési és településképi feladatokkal összefüggő partnerségi egyeztetések szabályairól szóló 4/2017. (III.22.) önkormányzati rendelet szerinti partnerségi egyeztetési eljárást megindítja.

Határidő: értelemszerű

Felcélós: Csurgyók Lajosné polgármester

Csurgyók Lajosné sk.
polgármester

Dávor Lászlóné dr. Farkas Ildikó sk.
jegyző

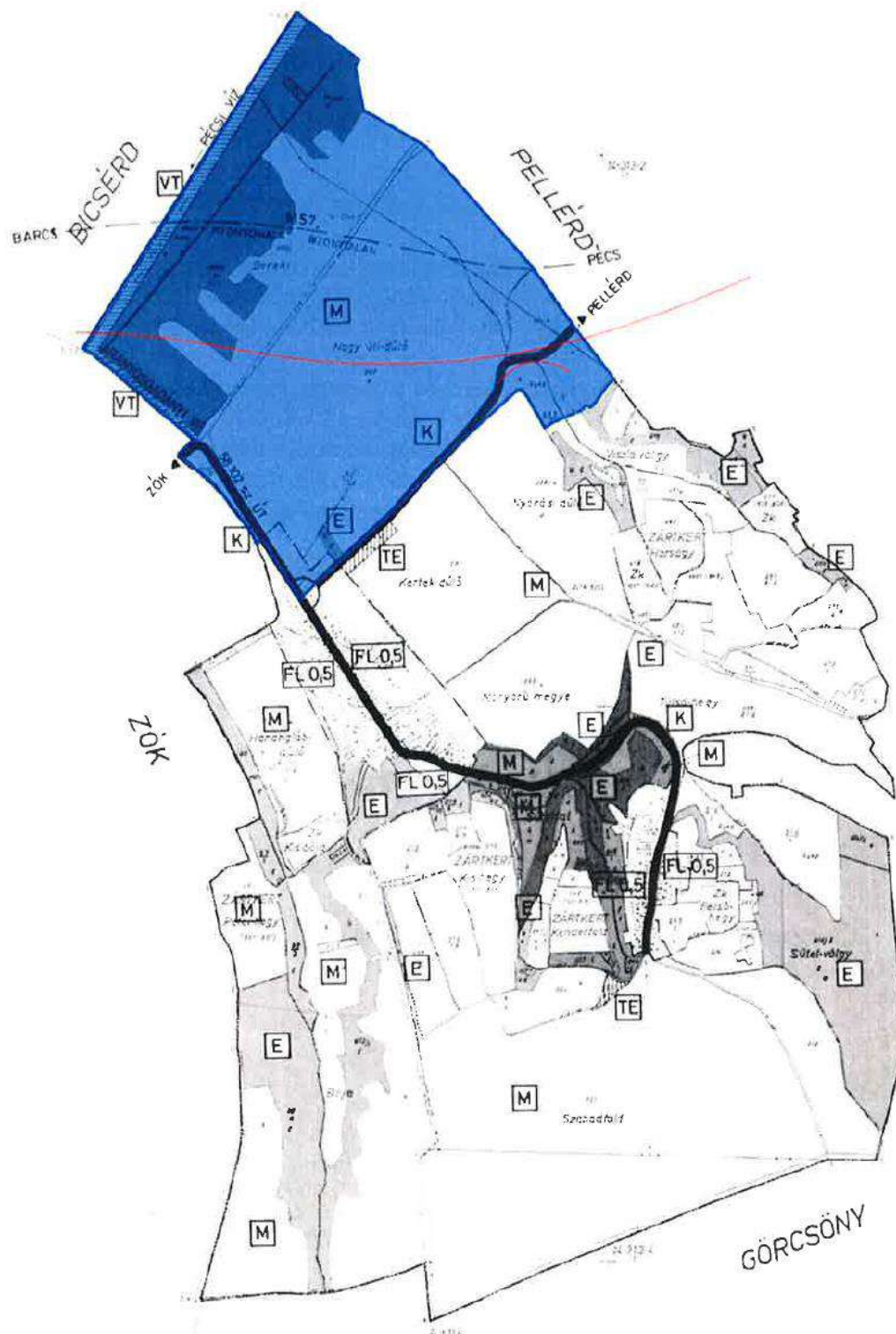
A kivonat hiteléről:

Aranyosgadány, 2021. november 4.

Dávor Lászlóné dr. Farkas Ildikó jegyző



93/2021. (X.28.) határozat 1. számú melléklete



2. számú melléklet
FŐÉPÍTÉSZI NYILATKOZATOK

MEGALAPOZÓ VIZSGÁLATOK

MUNKARÉSZ	MUNKARÉSZ SZÜKSÉGESÉGE
1. HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ	
1.1. Településhálózati összefüggések, a település helye a településhálózatban, térségi kapcsolatok	nem szükséges
1.2. A területfejlesztési dokumentumokkal (Országos Területfejlesztési Konceptióval és a területileg releváns megyei, valamint térségi területfejlesztési koncepciókkal és programokkal) való összefüggések vizsgálata	nem szükséges
1.3. A területrendezési tervekkel való összefüggések vizsgálata	szükséges
1.4. A szomszédos települések hatályos településszerkezeti terveinek – az adott település fejlesztését befolyásoló – vonatkozó megállapításai	nem szükséges
1.5. Hatályos településfejlesztési döntések bemutatása	
1.5.1. A hatályos fejlesztési koncepció, integrált településfejlesztési stratégia vonatkozó megállapításai	nem szükséges
1.5.2. Hatályos településfejlesztési és településrendezési szerződések	
1.6. A település településrendezési tervi előzményeinek vizsgálata	
1.6.1. A hatályban lévő településrendezési eszközök	szükséges
1.6.2. A hatályos településszerkezeti terv megállapításai, megvalósult elemek	nem szükséges
1.7. A település társadalma	
1.7.1. Demográfia, népesesség, nemzetiségi összetétel, képzettség, foglalkoztatottság, jövedelmi viszonyok, életminőség	nem szükséges
1.7.2. Térbeli-társadalmi rétegződés, konfliktusok, érdekviszonyok	
1.8. A település humán infrastruktúrája	
1.8.1. Humán közszolgáltatások (oktatás, egészségügy stb.)	nem szükséges
1.8.2. Esélyegyenlőség biztosítása	
1.9. A település gazdasága	
1.9.1. A település gazdasági súlya, szerepköre	nem szükséges
1.9.2. A település főbb gazdasági ágazatai, jellemzői	
1.9.3. A gazdasági szervezetek jellemzői, fontosabb beruházásai települést érintő fejlesztési elképzelése	
1.9.4. A gazdasági versenyképességet befolyásoló tényezők (elérhetőség, munkaerő képzettsége, K+F stb.)	
1.9.5. Ingatlanpiaci viszonyok (kereslet-kínálat)	
1.10. Az önkormányzat gazdálkodása, a településfejlesztés eszköz- és intézményrendszere	
1.10.1. Költségvetés, vagyongazdálkodás, gazdasági program	nem szükséges
1.10.2. Az önkormányzat településfejlesztési tevékenysége, intézményrendszere	
1.10.3. Gazdaságfejlesztési tevékenység	
1.10.4. Foglalkoztatáspolitikai	
1.10.5. Lakás- és helyiséggazdálkodás	
1.10.6. Intézményfenntartás	
1.10.7. Energiagazdálkodás	

1.11. Településüzemeltetési szolgáltatások	nem szükséges
1.12. A táji és természeti adottságok vizsgálata	Természetvédelmi érintettség ellenőrzése szükséges
1.12.1. Természeti adottságok	
1.12.2. Tájhasználat, tájszerkezet	
1.12.2.1. tájtörténeti vizsgálat	
1.12.2.2. tájhasználat értékelése	
1.12.3. Védett, védendő táji-, természeti értékek, területek	
1.12.3.1. tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő területek	
1.12.3.2. nemzeti és nemzetközi természetvédelmi oltalom alatt álló vagy védelemre tervezett terület, érték, emlék	
1.12.3.3. ökológiai hálózat	
1.12.4. Tájhasználati konfliktusok és problémák értékelése	
1.13. Zöldfelületi rendszer vizsgálata	
1.13.1 A települési zöldfelületi rendszer elemei	nem szükséges
1.13.1.1. szerkezeti-, kondicionáló szempontból lényeges valamint a zöldfelületi karaktert meghatározó elemek	
1.13.1.2. zöldfelületi ellátottság értékelése	
1.13.2. A zöldfelületi rendszer konfliktusai és problémái	
1.14. Az épített környezet vizsgálata	nem szükséges
1.14.1. Területfelhasználás vizsgálata	
1.14.1.1. a település szerkezete, a helyi sajátosságok vizsgálata	
1.14.1.2. az ingatlan-nyilvántartási adatok alapján, termőföld esetén a művelési ágak és a minőségi osztályok	
1.14.1.3. beépítésre szánt és beépítésre nem szánt területek	
1.14.1.4. funkció vizsgálat (intézményi ellátottság, funkcionális és ellátási kapcsolatos)	
1.14.1.5. alulhasznosított barnamezős területek	
1.14.1.6. konfliktussal terhelt (szlömösödött, degradálódott) terület	
1.14.2. A telekstruktúra vizsgálata	
1.14.2.1. telekmorfológia és telekméret vizsgálat	
1.14.2.2. tulajdonjogi vizsgálat	
1.14.3. Önkormányzati tulajdon kataszter	
1.14.4. Az épületállomány és a környezet geodéziai felmérése	
1.14.5. Az építmények vizsgálata	
1.14.5.1. funkció, kapacitás	
1.14.5.2. beépítési jellemzők (beépítési mód, beépítési mérték, sűrűség)	
1.14.5.3. magasság, szintszám, tetőidom	
1.14.5.4. településkarakter, helyi sajátosságok: utcakép, térarány, jellegzetes épülettípusok	
1.14.6. Az épített környezet értékei	Érintettség ellenőrzése szükséges
1.14.6.1. településszerkezet történeti kialakulása, történeti településmag	
1.14.6.2. régészeti terület, védett régészeti terület, régészeti érdekű terület	
1.14.6.3. védett épített környezet, a helyi, egyedi arculatot biztosító építészeti jellemzők	
1.14.6.4. világörökségi és világörökségi várományos terület	
1.14.6.5. műemlék, műemlékegyüttes	

1.14.6.6. műemlékvédelem sajátos tárgyai: a történeti kert, temető és temetkezési emlékhely	
1.14.6.7. műemléki terület: történeti táj, műemléki jelentőségű terület, műemléki környezet	
1.14.6.8. nemzeti emlékhely	
1.14.6.9. helyi védelem	
1.14.7. Az épített környezet konfliktusai, problémái	
1.15. Közlekedés	
1.15.1. Hálózatok és hálózati kapcsolatok	
1.15.2. Közúti közlekedés	
1.15.3. Közösségi közlekedés	
1.15.3.1. közúti	Nem szükséges
1.15.3.2. kötöttpályás	
1.15.4. Kerékpáros és gyalogos közlekedés	
1.15.5. Parkolás	
1.16. Közművesítés	
1.16.1. Víziközművek	
1.16.1.1. vízgazdálkodás és vízellátás (ivó-, ipari-, tűzoltó-, öntözővíz, termásvíz hasznosítás)	
1.16.1.2. szennyvízelvezetés	
1.16.1.3. csapadékvíz elvezetés, felszíni vízrendezés	
1.16.2. Energia	Nem szükséges
1.16.2.1. energiagazdálkodás és energiaellátás (villamos energia, közvilágítás, gázellátás, távhőellátás és más ellátórendszerek)	
1.16.2.2. megújuló energiaforrások alkalmazása, a környezettudatos energiagazdálkodás lehetőségei	
1.16.2.3. az önkormányzati intézmények energiahatékonysági értékelése	
1.16.3. Elektronikus hírközlés (vezetékes elektronikus hálózat, vezeték nélküli hírközlési építmények)	
1.17. Környezetvédelem (és településüzemeltetés)	
1.17.1. talaj	
1.17.2. felszíni és a felszín alatti vizek	
1.17.3. levegőtisztaság és védelme	
1.17.4. zaj- és rezgésterhelés	nem szükséges
1.17.5. sugárzás védelem	
1.17.6. hulladékkezelés	
1.17.7. vizuális környezetterhelés	
1.17.8. árvízvédelem	
1.17.9. Fennálló környezetvédelmi konfliktusok, problémák	
1.18. Katasztrófavédelem (területfelhasználást, beépítést, befolyásoló vagy korlátozó tényezők)	
1.18.1. építésföldtani korlátok	nem szükséges
1.18.1.1. alábányászott területek, barlangok és pincék területei	
1.18.1.2. csúszás-, süllyedésveszélyes területek	
1.18.1.3. földrengés veszélyeztetett területei	

1.18.2. vízrajzi veszélyeztetettség	
1.18.2.1. árvízveszélyes területek	
1.18.2.2. belvízveszélyes területek	
1.18.2.3. mély fekvésű területek	
1.18.2.4. árvíz és belvízvédelem	
1.18.3. egyéb	
1.18.3.1. kedvezőtlen morfológiai adottságok (pl. lejtés, falszakadás)	
1.18.3.2. mélységi, magassági korlátozások	
1.18.3.3. tevékenységből adódó korlátozások	
1.19. Ásványi nyersanyag lelőhely	nem szükséges
1.20. Városi klíma	
2. HELYZETELEMZŐ MUNKARÉSZ	
2.1. A vizsgált tényezők elemzése, egymásra hatásuk összevetése	nem szükséges
A vizsgálatok alapján a tényleges állapotok elemzése, egymásra hatásuk összevetése, folyamataik elemzése	
3. HELYZETÉRTÉKELŐ MUNKARÉSZ	
3.1. A helyzetelemzés eredményeinek értékelése, szintézis	
A tényleges állapot értékelése, továbbá a szélsőséges, a települési környezettel szemben támasztott általános követelményeknek ellentmondó, problematikus témakörök kiemelése. A település adottságainak, lehetőségeinek és a fejlesztés korlátainak összefoglalása, a település-veszélyeztető hatások alapján készített kockázatértékelés figyelembevételével.	
3.1.1. A folyamatok értékelése	
3.1.2. A település és környezetének fejlesztését befolyásoló külső és belső tényezők összefoglaló értékelése	
3.1.3. A településfejlesztés és -rendezés kapcsolata	
3.2. Problématérkép/értéktérkép	nem szükséges
A település problémáinak és értékeinek összefoglalója térképi formában, a területi lehetőségek és korlátok térképi ábrázolása	
3.3. Eltérő jellemzőkkel rendelkező településrészek	
3.3.1. településrészek kijelölése, pontos lehatárolása, a lehatárolás indoklása, térképi ábrázolása, a lehatárolt településrészek rövid bemutatása	
3.3.2. szegregált vagy szegregációval veszélyeztetett területek lehatárolása, térképi ábrázolása és helyzetelemzése (potenciális akcióterületek)	
3.3.3. egyéb szempontból beavatkozást igénylő területek lehatárolása, térképi ábrázolása és helyzetelemzése (potenciális akcióterületek)	

Aranyosgadány, 2021.....

.....
főépítész

ALÁTÁMASZTÓ JAVASLATOK

1.	A	B	C	D	E	munkarész szükségessége
		Településszerkezeti terv		Helyi építési szabályzat		
2.		szöveges	rajzi	szöveges	rajzi	
3.	1. A KÖRNYEZETALAKÍTÁS TERVE					
4.	1.1. TELEPÜLÉSRENDEZÉSI JAVASLATOK (a javasolt településszerkezet és a területfelhasználási rendszer bemutatása, szerkezetalkotó elemek és értékek ismertetése)					
5.	1.1.1. Javasolt településszerkezet, területfelhasználási rendszer	igen	igen	nem	nem	nem szükséges
6.	1.1.1.1. Beépítésre szánt területek (lakóterületek, üdülőterületek, vegyes területek, gazdasági területek, intézményi területek, különleges területek)	igen	igen	nem	nem	
7.	1.1.1.2. Beépítésre nem szánt területek (közlekedési területek, zöldterületek, erdőterületek, mezőgazdasági területek, vízgazdálkodási területek, természetközeli területek, különleges területek)	igen	igen	nem	nem	
8.	1.1.1.3. Szerkezet meghatározó nyomvonalas és tagoló elemek – szerkezetalkotó és tagoló közlekedési elemek, – szerkezetet meghatározó, tagoló egyéb nyomvonalas elemek, – szerkezetalkotó zöldfelületi rendszerek, vízfolyások.	igen	igen	nem	nem	
9.	1.1.1.4. Védelmi és korlátozó elemek – védőtávolságok, – táj és természetvédelmi elemek, területek, – kulturális örökségvédelmi elemek, – egyéb védelmi és korlátozó elemek.	igen	igen	nem	nem	
10.	1.2.A VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT TERÜLETEK ÖSSZEFOGLALÓJA					
11.	1.2.1. A településszerkezeti változások bemutatása (az egyes területfelhasználási, illetve egyéb szerkezeti változások pontokba szedve, lehatárolva az adott változás bemutatása) – a terület a hatályos településszerkezeti tervben. – a javasolt módosítás és indoklása.	igen	igen	nem	nem	szükséges
12.	1.2.2. A településszerkezeti változások területrendezési tervekkel való összefüggéseinek bemutatása	igen	igen	nem	nem	szükséges
13.	1.2.3. A változások hatályos településfejlesztési koncepcióval való összhangjának bemutatása (a településrendezési javaslatok összhangja a koncepcióban megfogalmazott jövőképpel és célokkal)	igen	nem	nem	nem	
14.	2. SZAKÁGI JAVASLATOK					
15.	2.1. TÁJRENDEZÉSI JAVASLATOK					
16.	2.1.1. Tájhasználat, tájszerkezet javaslata	igen	nem	igen	nem	szükséges
17.	2.1.2. Természetvédelmi javaslatok	igen	igen	igen	igen	
18.	2.1.3. Tájvédelmi és tájképvédelmi javaslatok	igen	igen	igen	igen	
19.	2.1.4. Biológiai aktivitásérték változása	igen	nem	nem	nem	szükséges
20.	2.2. ZÖLDFELÜLETI RENDSZER FEJLESZTÉSE (zöldterületek, intézményi és lakókertek, erdő és mezőgazdasági területek, vonalas zöldfelületi elemek, történeti kert)					szükséges

21.	2.2.1. Zöldfelületi rendszer elemeinek fejlesztési javaslatok	igen	igen	igen	igen	
22.	2.2.2. Zöldfelületi ellátottság alakulása	igen	igen	igen	igen	
23.	2.2.3. Zöldfelületek ökológiai szerepének erősítésére vonatkozó javaslatok	igen	igen	igen	igen	
24.	3. KÖZLEKEDÉSI JAVASLATOK (a település közlekedési javaslatának ismertetése, hálózatok, csomópontok, keresztmetszetek, a magasabb rendű szakági úthálózati elemek integrálása, területbiztosítás)					
25.	3.1. Közúti hálózati kapcsolatok	igen	igen	igen	igen	szükséges
26.	3.2. Főbb közlekedési csomópontok	igen	igen	nem	nem	
27.	3.3. Belső úthálózat (keresztmetszeti szelvények, közterületi parkolás)	igen	igen	igen	igen	
28.	3.4. Közösségi közlekedés (közúti és kötőtpályás tömegközl.)	igen	igen	nem	nem	
29.	3.5. Kerékpáros közlekedés	igen	igen	igen	igen	
30.	3.6. Főbb gyalogos közlekedés	igen	igen	igen	igen	
31.	3.7. Gépjármű elhelyezés, parkolás	nem	nem	igen	igen	
32.	4. KÖZMŰVESÍTÉSI JAVASLATOK (a település közműhálózati javaslatának ismertetése)					
33.	4.1. Víziközművek (vízellátás, szennyvízelvezetés, csapadékvíz-elvezetés)	igen	igen	igen	igen	szükséges
34.	4.2. Energiaellátás (villamos energia, gázenergia, távhő, megújuló erőforrások, egyéb)	igen	igen	igen	igen	
35.	4.3. Hírközlés (távközlés, műsorszórás, adatátvitel)	igen	igen	igen	igen	
36.	4.4. Megújuló energiaforrások alkalmazása, környezettudatos energiagazdálkodás, egyedi közműpótlók	igen	igen	igen	nem	
37.	5. KÖRNYEZETI HATÁSOK ÉS FELTÉTELEK (a településrendezési javaslatok környezetvédelmi összefüggéseinek bemutatása, várható környezeti hatások, környezeti feltételek a föld, felszíni és felszín alatti vizek, levegőtisztaság-védelem, zaj- és rezgésterhelés, hulladékkezelés vonatkozásában)	igen	nem	igen	nem	szükséges
38.	6. HATÁLYOS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVVEL VALÓ ÖSSZHANG BEMUTATÁSA (a településrendezési javaslatok összhangja a hatályos településszerkezeti tervben rögzített elhatározásokkal, területek aktiválása, ütemezése)	nem	nem	igen	igen	nem szükséges
39.	7. SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ (a szabályozás céljainak és eszközeinek ismertetése, azok összefüggései, a szabályozás alapelve, a változtatási szándékok javaslata, a szabályozás eszközeinek összefoglalása)	nem	nem	igen	nem	nem szükséges
40.	8. BEÉPÍTÉSI TERV (a 7. melléklet szerint)	nem	nem	nem	igen	nem szükséges
41.	9. KÖRNYEZETI ÉRTÉKELÉS (környezeti vizsgálati kötelezettség esetén)	külön jogsz. szerint	külön jogsz. szerint	külön jogsz. szerint	külön jogsz. szerint	

Aranyosgadány, 2021.....

.....
főépítész