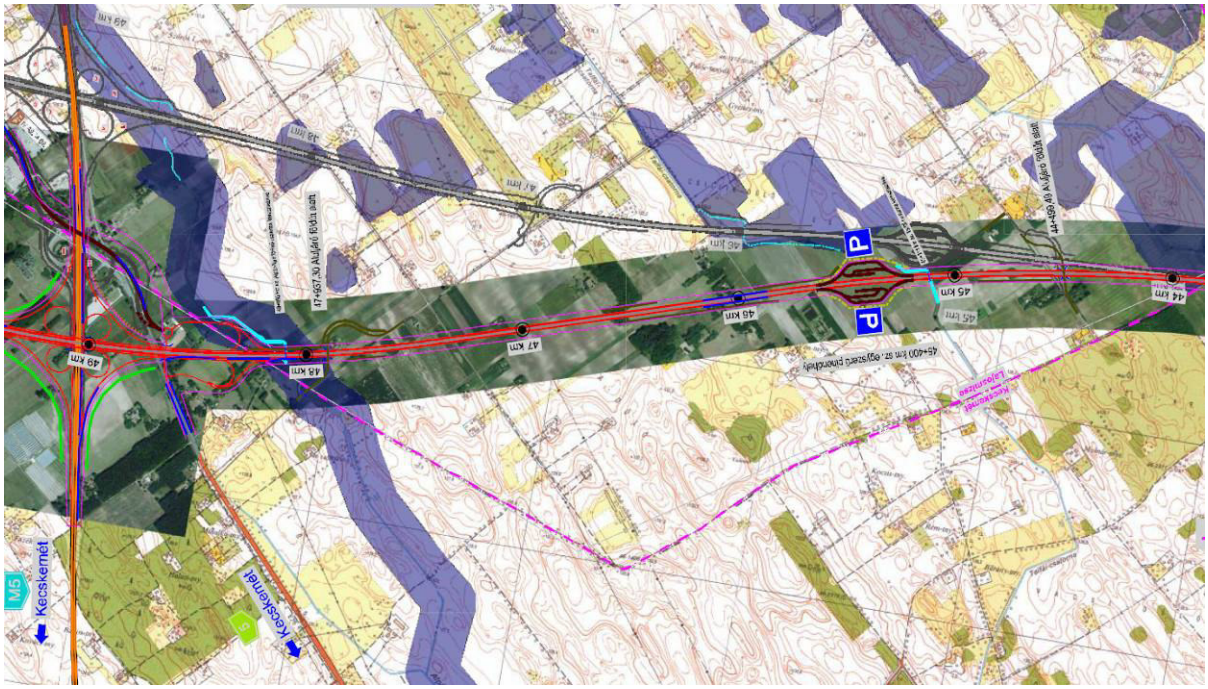


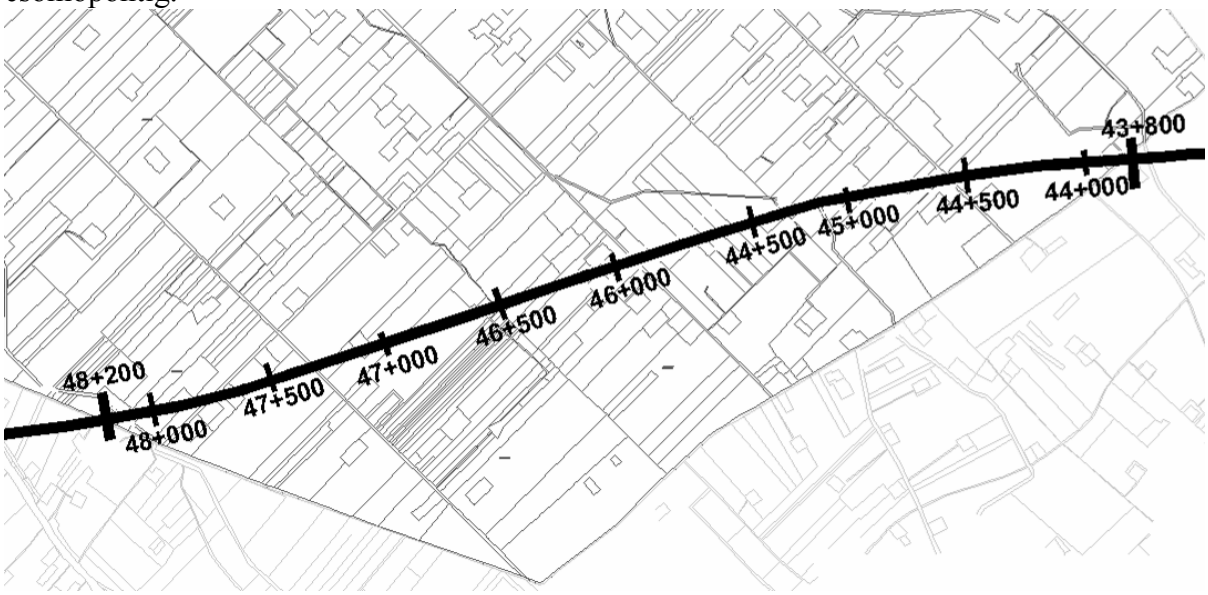
2.2.
ALÁTÁMASZTÓ JAVASLAT

1. Településrendezés, változással érintett területek, területrendezési tervi megfelelés
2. Tájrendezés
3. Közlekedés
4. Közművesítés
5. Szabályozási koncepció
6. Környezeti értékelés

1. Településrendezés, településszerkezeti változás, területrendezési tervi megfelelés

Területfelhasználás és településszerkezet
Lajosmizse településszerkezeti terve tartalmazza a közlekedési ágazati fejlesztéseknek és területrendezési terveknek megfelelő kelet-nyugat irányú országos főúthálózat részeként megvalósítandó M8 közút nyomvonalát.
A 2008. évi településszerkezeti terv az akkor hatályos OTrT-nek és Bács-Kiskun Megye Településrendezési Tervének megfelelően helybiztosítási rögzíti a nyomvonalat.

Az M8 Kecskemét (M5) Nagykőrös (M44) közötti szakasza 43+800-48+200 km szelvények közötti szakasza halad Lajosmizse igazgatási területén a közigazgatási határtól az M5 csomópontig.



Nyomvonala a hatályos terv szerint javasolt nyomvonaltól lényegileg nem tér el.

M8 tervezett szakasza szaggatva
Településszerkezet terv szerinti nyomvonal feketével, módosuló nyomvonal pirossal.

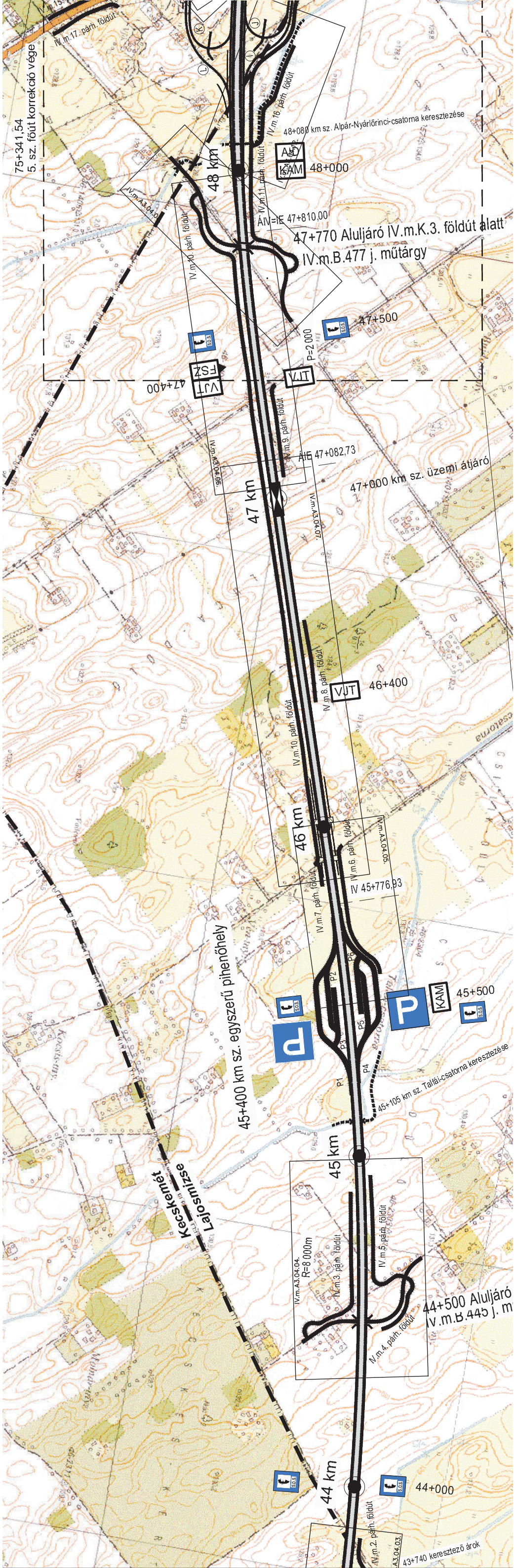
A külterület feltárását, a mezőgazdasági és erdőterületek és a tanyák megközelítést biztosító földúthálózat egyes szakaszon való kiváltását és az autóúttal párhuzamosan vezetett új utak a következők:

IV.m2. j. párhuzamos út
IV.m3. j. párhuzamos út
IV.m4. j. párhuzamos út
IV.m5. j. párhuzamos út
IV.m6. j. párhuzamos út
IV.m7. j. párhuzamos út
IV.m8. j. párhuzamos út
IV.m9. j. párhuzamos út
IV.m10. j. párhuzamos út
IV.m11. j. párhuzamos út
IV.m12. j. párhuzamos út
IV.m13. j. párhuzamos út
IV.m14. j. párhuzamos út
IV.m15. j. párhuzamos út

Fenti utakat a szabályozási terv ábrázolja és „egyéb közlekedési célú közterület” felületi jellel ábrázolja.

Az M8 nyomvonala mentén új beépítésre szánt terület nem kerül kijelölésre.

Közlekedési célú **védőterület**ként az M8 tengelyétől mért 100-100m-es sáv kerül kijelölésre.



75+341,54
5. sz. főút korrekció vége
48+080 km sz. Alpár-Nyárlőrinci-csatorna keresztezése
48 km
48+000
ÁIV=IE 47+810,00
47+770 Aluljáró IV.m.K.3. földút alatt
IV.m.B.477 j. műtárgy
47+500
P=2 000
47+400
ÁIE 47+082,73
47+000 km sz. üzemi átjáró
47 km
46+400
46 km
IV 45+776,93
45+400 km sz. egyszerű pihenőhely
45+500
45+105 km sz. Talfái-csatorna keresztezése
45 km
Kecskemét
Lajosmizse
R=8 000m
44+500 Aluljáró
44 km
44+000
43+740 keresztező árok

Kulturális örökségvédelmi elemek

A település történeti előzményeiből jelentős számban találhatók **régészeti lelőhelyek** a nyomvonal mentén, ezeket a hatályos terv mind tartalmazza.
A hatályos terv jelen tervezéssel érintett térségben jelölt lelőhelyek a következők:

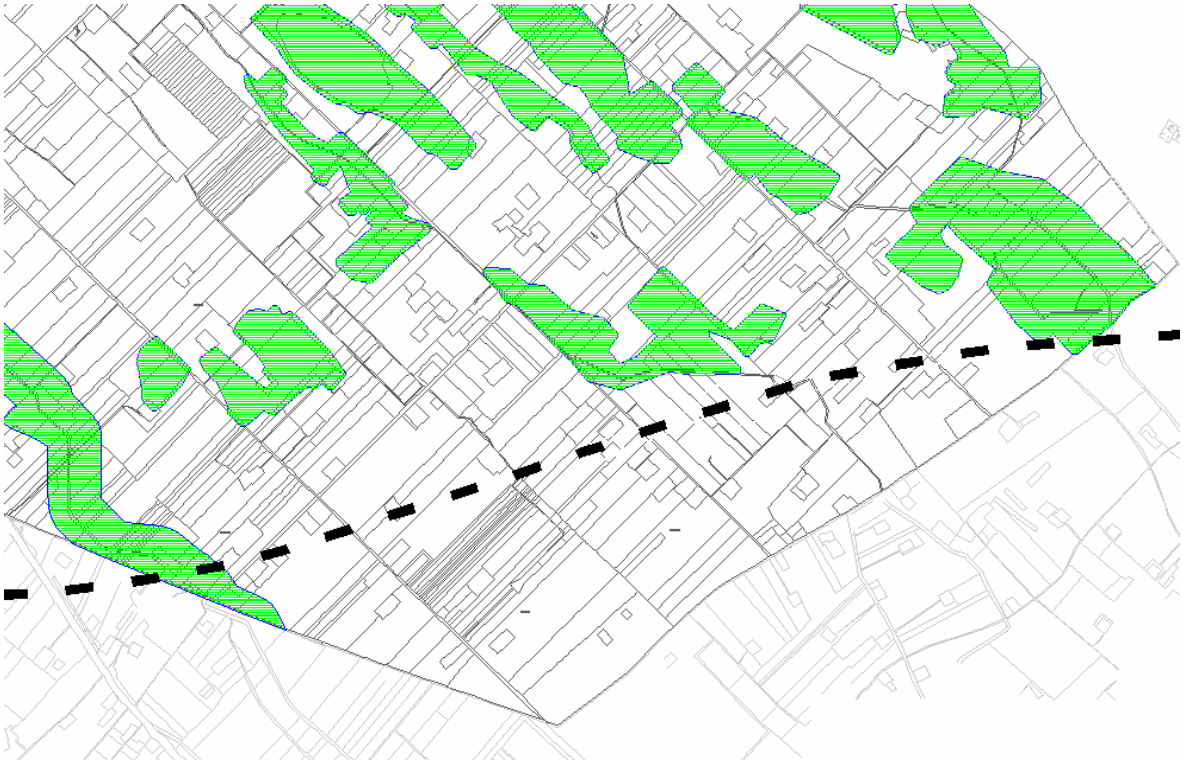
Jelen tervezéshez megkértük a Forster Központtól a régészeti adatokat. 2018. augusztus. 08. adatszolgáltatása szerint a tervezési terület régészeti lelőhelyei a következők:

Fentiekből látható, nincs különbség, tehát jelen módosítás a régészeti lelőhelyeket nem érinti.

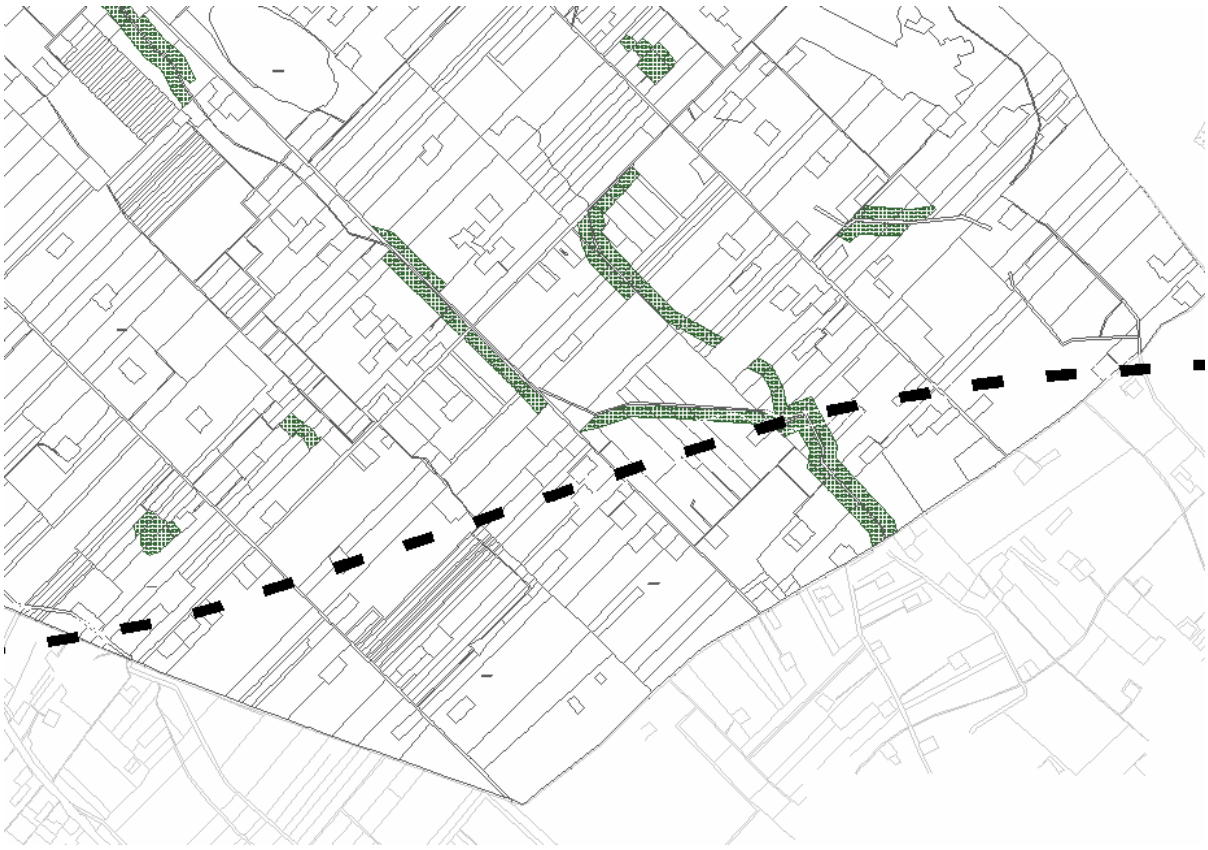
Épített örökségvédelmi elemek
A tervezési területen országos vagy helyi védettségű építészeti érték nem található..

Természetvédelmi elemek
Településszerkezeti terv a KNP Igazgatóság adatszolgáltatása szerint lehatárolja a természetvédelemmel érintett területeket. A jelölések változatlanul maradnak.

Ökológiai hálózat folytonos folyosó

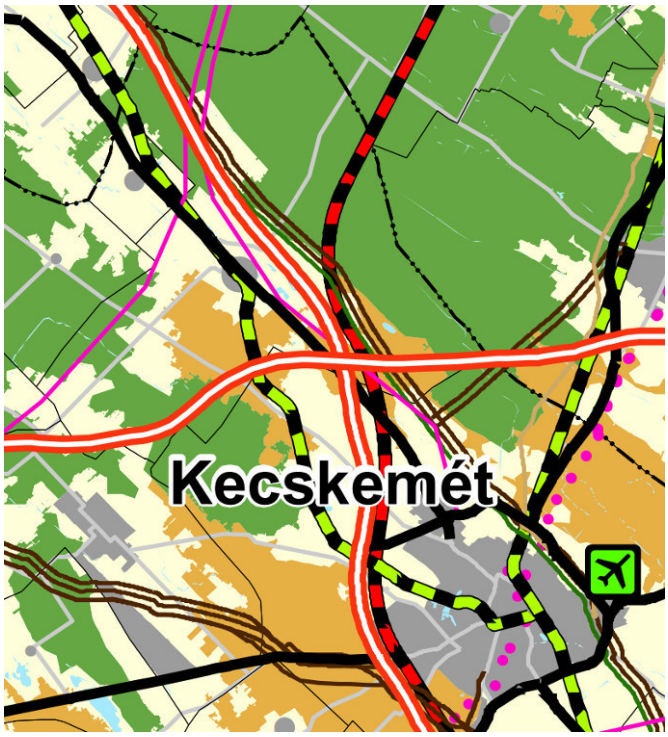


Ökológiai hálózat pufferterülete, mint a természetes növényzet megtartásának helyszíne

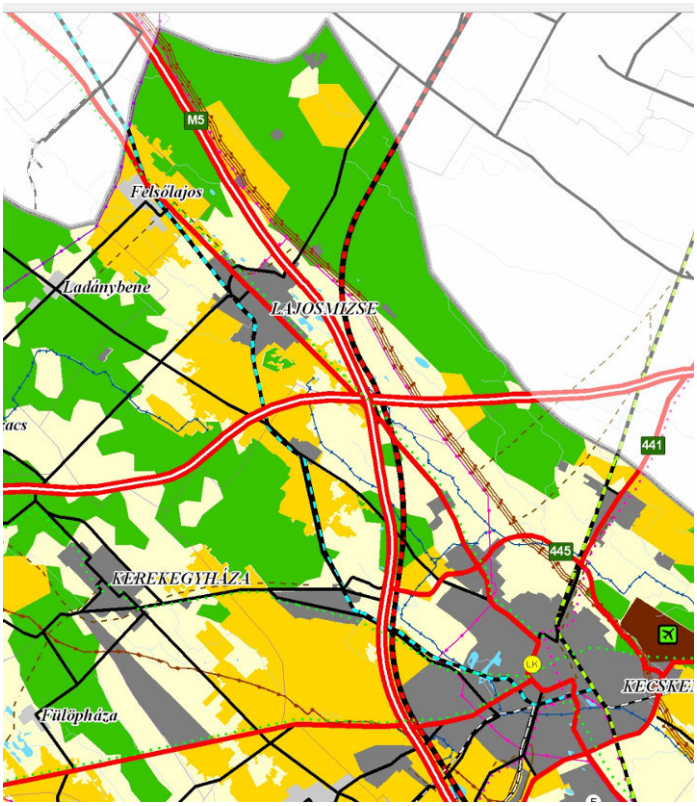


Területrendezési tervi megfelelés

Az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény (OTrT) szöveges része (főutak táblázat) térszerkezetet meghatározó főútként nevesíti az M8 nyomvonalát.
Térképi melléklet az Ország Szerkezeti Terv léptékének megfelelő pontossággal a jelen tervnek megfelelő nyomvonalon rögzíti az M8 utat.
Az OTrT -vel megegyezően jelenik meg Bács-Kiskun Megye hatályos Területrendezési tervében is.



OTrT kivonat



BKKM-i területrendezési terv

2. Tájrendezés

A térség területhasználatait a mezőgazdaság által elfoglalt területek dominanciája jellemzi.

[1]

A tervezett gyorsforgalmi út Kiskunsági Löszös Hát nevű kistáj É-i részén halad keresztül. A kistáj Bács-Kiskun, Csongrád és Pest megye területén helyezkedik el, a tervezett nyomvonal ebből csak Bács-Kiskun megye É-i részét és Pest megye D-i részét érinti.

A kistáj 81,1 és 142,7 m közötti tszf-i magasságú, lösszel és homokkal fedett hordalékkúp-síkság. A mozaikszerűen elhelyezkedő tipológiai egységek között elzárt, kisméretű, időnként tavakkal, mocsárral kitöltött mélyedések és tágas, szikes láposok (különösen Kiskunfélegyházától K-DK-re) találhatók.

A felszíni víz tekintetében a csatornák a meghatározók a vizsgált területen Lajosmizsétől Nagykőrösig. E csatornák vizüket a Tiszába vezetik le. A nyomvonal – a km szelvényezésnek megfelelően K-Ny-ra – három jelentősebb csatornát keresztez: a Peitsik-eret, a Talfája-csatornát és Lajosmizse közelében az Alpár-Nyárlőrinci csatornát. Ezek mellett a nyomvonal még két névtelen csatornát is érint. Egyébiránt a kistáj vizsgált szakasza száraz, gyér lefolyású, erősen vízhiányos terület, amit bizonyít, mint hogy az érintett csatornák az év legnagyobb százalékában szárazak.

A táj zöldfelületi rendszerét a külterületeken található növényekkel időszakosan vagy tartósan fedett, biológiailag aktív mezőgazdasági területek, gyepek, erdőterületek, utakat kísérő fasorok, gyümölcsösök, vízfolyásokat kísérő zöld sávok alkotják. A zöldfelületi rendszer a hosszú idő óta civilizált, mezőgazdasági művelés alá vont területek jellegzetességeit mutatja. A rétek, legelők elsősorban a községek környezetében azok belterületéhez csatlakozva helyezkednek el, de megtalálhatók apró mozaikjaik a szántóterületek között, illetve helyenként a kisebb erdőfoltok között beékelődve.
Természet-közeli állapotok csak a mélyebben fekvő területeken és a természetes vízfolyások mentén lelhetők fel.

A mezőgazdasági táblák között, utak, vízfolyások mellett húzódó zöld növénysáv a terület természetes élővilágának szolgál ökológiai folyosóul. Ezek a zöld folyosók biztosítják a különböző tájszerkezeti elemek közötti kapcsolatot és bekapcsolják a különböző élettereket az ökológiai hálózatba.

A nyomvonal nem érint helyi jelentőségű védett természeti területet.

A környezeti vizsgálat és a NATURA hatásbecslés szerint az M8 Lajosmizse közigazgatási szakaszon nem érint európai közösségi jelentőségű területet és védett természeti területet.

[1] Környezeti hatástanulmány vonatkozó fejezetének átvétele ariel betűtípussal

Az utak, elsősorban is a gyorsforgalmi utak a környezetre drasztikus hatást gyakorolnak, megépítésük önmagában is nagy területet igényel. Egy négysávos, egy kilométeres útszakasz megépítése, a kiegészítő létesítményekkel együtt kb. 10 hektárnyi földterület valamilyen szintű igénybevételével jár. A gyorsforgalmi utak helyi mikroklimatikus hatása kilométerenként mintegy 60-70 hektárnyi területen érezhető. [SÜTŐ L. (SZERK.] (1999): Autópálya- és autóút-építések környezeti hatásai Magyarországon.)

Az út a területfoglalás, terület előkészítés következtében megváltoztatja a tájszerkezetet, valamint a tájképben is maradandó változásokat okoz. Az út létesítésével és üzemeltetésével hosszútávon változik meg a környező élettér, hiszen a töltésen vagy bevágásban vezetett út megváltoztatja a domborzati, lefolyási és mikroklimatikus viszonyokat, ezáltal az út környezetében található természeti viszonyokat is. A létesítés során megváltozik a táj esztétikája és funkciója. Azokon a területeken, ahol a nyomvonal keresztülhalad az addigi területhasználat megszűnik, és mesterséges felszínné válik (pl. mezőgazdasági/erdő stb. területek válnak az építés helyszínévé), a megváltozott vegetáció pedig a fauna megváltozását vonja maga után.

Az út létesítése elsősorban terület csökkenést, így élőhely veszteséget okoz. Ez a hatás függ az út hosszától, szélességétől illetve a vonalas létesítmény további kapcsolódó létesítményeinek szükségességétől és azok elhelyezési lehetőségeitől, mivel ezek mind területfoglalással járnak. Tájvédelmi szempontból azonban az sem mindegy, hogy a nyomvonal milyen területet érint, ugyanis minél természetközelibb egy területet, annál nagyobb lesz az út létesítése (és később az üzemeltetése) által okozott negatív hatások mértéke. A vizsgált útszakasz országos védelem alatt álló területet illetve tájképi szempontból kiemelt területet nem érint.

Az út építése során nem csak a nyomvonal által közvetlenül elfoglalt terület változik meg, hanem annak környezete is, hiszen a felvonulási utak és az építéshez kapcsolódó egyéb létesítmények kialakítása is átmeneti élettér- és élőhelycsökkenést okoz. Ennek legjelentősebb hatása akkor van, ha ezek természetközeli, nem bolygatott területeken valósulnak meg. Érintetlenebb élőhelyek esetében a zavarás nem csak ideiglenes jelleggel jelentkezik. Egy tájrészlet természetes növény- és talajtakarójának károsítása akár a tájidegen fajok olyan mértékű elterjedésével is járhat, amely során tájra jellemző fajok kiszorulhatnak, olyannyira, hogy a terület már nem képes regenerálódni.

Hatásterület

Tájvédelmi szempontból a hatásterület kiterjedését elsősorban a domborzati viszonyok, növénytakaró, a területi beépítettség és a javasolt intézkedések befolyásolják. A közvetlen hatásterület a tájegységnek az a része, melynek tájképére, egyedi tájértékére, tájhasználati módjára az út közvetlenül hat. Közvetetten érinti mindazokat a területeket is, ahonnan az út látszik, és azokat a táji elemeket, melyek az útról látszanak. A vizuális hatások a hatótényezőktől (beavatkozásoktól) és az egyes hatásviselőktől (tájelemektől) függően változók lehetnek. Az egyes beavatkozások a táj érzékenysége, a beavatkozások intenzitása és a hatások kiterjedése szerint szintén eltérhetnek.

Az út nemcsak a tájképben okoz változásokat, de megváltoztatja a tájszerkezetet is a területfoglalás, terület előkészítés következtében. A növényzet irtásával csökken a biológiailag aktív felületek aránya. Ennek aránya, valamint megoszlása az egyes nyomvonalszakaszokon természetesen eltérő. A területfoglalás következtében feldarabolódhatnak, megszűnhetnek egyes természetes élőhelyek és másfajta – diverzitás szempontjából szegényebb – életközösségek alakulhatnak ki, az élőhelyek közti átjárhatóság csökken.

Nem csak maga az építés, hanem a munkálatokkal együtt járó anyagtárolás is területfoglalással és a természetes erőforrások készletének megváltozásával jár, ami átalakítja a tájat, csökkenti a természetes élőhelyeket. Bizonyos területrészeken változás történik a tájhasználati módokban, minek következtében átalakul a terület- és tájszerkezet, romlik a tájkép minősége. A területek kijelölését mindezekre tekintettel kell végezni.

A vizuális hatások tekintetében a nagy műtárgyak esetében a hatásterület sokkal kiterjedtebb, mint ha csak az útpálya tájképre gyakorolt hatásait vesszük alapul. A tájképben bekövetkező hatás a csomópontok környezetében területfejlesztő is lehet, elsősorban a csomóponti ágak által bezárt területek növénytelepítésén keresztül.

A vizsgált útszakasz a tervek szerint 2x2 sávval valósul meg. A gyorsforgalmi út közvetlen terület igénybevétele a teljes keresztmetszeti kiépítés esetén mintegy 60 m széles sáv. Ehhez járul hozzá a csomópontok és pihenők többlet területe. A mezőgazdasági területeken az út tengelyétől számított 100 méteres sáv, a természetes vagy természetszerű vegetációval borított területeknél pedig 200

Javaslatok

A tájképi átalakító hatást csökkentendő tervezett a rézsű-burkolatok tájba illő, annak színeit, textúrájá lehetőség szerint felhasználó kialakítása, mely így látványában nem válik el nagyon a környező területektől.

A környezetvédelmi engedély előírásai között szerepel:

Rézsűfelületek növénytelepítése során a megfelelő vastagságú termőtalaj réteg elhelyezéséről, annak vízmegtartó képességének fokozásáról gondoskodni kell. A növényalkalmazás során a tájjellegnek megfelelő, gyors növekedésű, magas ökológiai tűrőképességű fajok (illetve ezek kertészeti változatai) alkalmazhatók.

Az igénybe vett erdőterületek (nem ültetvények) térségi pótlásáról gondoskodni kell, olyan módon, hogy a megbontott zöldfelületi rendszer folytonos elemei kiegészítésre kerüljenek.

Kedvezőtlen rálátási szakaszokon, a zavaró tájképi hatás mérséklésére csoportos tájfásítás e telepítéséről kell gondoskodni.

A növénytelepítési terv ezen elveknek megfelelően kerül kialakításra az engedélyezési tervben.

A térképen megjelenített tájvédelmi javaslatok, intézkedések a következők:

- Rehabilitáció során kiemelten kezelendő szakasz,
- Felvonulási útvonalak megfelelő kialakítása,
- Ökológiai kiegyenlítő felületek helyreállítása növénytelepítéssel,
- Növénytelepítési formák,
  - cserje telepítés,
  - erdőszegély jellegű, többszintű növényállomány telepítése,
  - erdősáv telepítése,
  - ligetes telepítés,
  - fasor telepítése.

Rehabilitáció során kiemelten kezelendő szakasz

A tervezett nyomvonal teljes szakaszán a kivitelezés során hátramaradó rombolt felszíneket rehabilitálni szükséges. A rehabilitáció az útpálya és az árok területén kívül végzendő, a kisajátítási határon belül, illetve az építkezés során igénybe vett egyéb munkaterületeken, az építkezés előtti területhasználat és ökológiai adottság alapfeltételeinek biztosításával. Különösen fontos, tájvédelmi szempontból kiemelt figyelmet érdemlő ((2 éven keresztüli utógondozást igénylő) szakaszok a következők:

- 40+580 (125+380) kmsz-ben Peitsik-éri mocsárrét;
- 41+630 (126+400) kmsz közelében lévő Névtelen-csatorna melletti üde gyep;
- 41+900 (126+700) – 43+125 (127+925) kmsz közötti Natura 2000 erdőterületek;
- 48+093 (132+893) kmsz-ben kettévágott Alpár-Nyárlőrinci-csatorna menti üde kaszálók;

Ökológiai érzékeny területek terhelésének csökkentése növénytelepítéssel

A tervezett nyomvonal által keresztezett, ökológiai szempontból jelentős funkciót ellátó csatornák mentén a közúti forgalomból eredeztethető terhelések enyhítése érdekében lehetséges növénytelepítés alkalmazása. A növénytelepítés megfelelő kialakítása egyben a csatornamedrek ökológiai folyosóként való működését is nagymértékben elősegítheti. A következő helyszínen szükséges a kivitelezés befejezését követően növénytelepítést végezni:

- 40+580 (125+380) kmsz-ben Peitsik-éri mocsárrét;
- 41+630 (126+400) kmsz közelében lévő Névtelen-csatorna melletti üde gyep;
- 48+093 (132+893) kmsz-ben kettévágott Alpár-Nyárlőrinci-csatorna menti üde kaszálók;

A növénytelepítés tervezése során további kiemelt szempontnak tekintendő, hogy a kialakítani kívánt növényállomány lehetőleg ne vonzza táplálkozás vagy fészkelés céljából a területen potenciálisan megjelenő madárfajok egyedeit.

A csatornák mentén gyepesíteni a Peitsik-ér melletti vadátjáró miatt pedig cserjésíteni szükséges a kisajátított területeket.

Növénytelepítési formák

A jelenlegi felszínborításra való tekintettel és a várható hatások alapján a gyorsforgalmi út tájbaillesztésének célja:

- a tájrészlet jelenlegi tájpotenciáljának megőrzése;
- a térségre jellemző egyedi tájszerkezet és tájkarakter megőrzése;
- a gyorsforgalmi út és kapcsolódó létesítményeinek látványa és az értékes tájképi együttesek közötti összhang megteremtése.
- a vidékre jellemző hagyományok, természeti és kultúrtörténeti értékek, illetve emlékek megőrzése;
- a helyi társadalmi és gazdasági érdekek fennmaradásának biztosítása és a területen jelenlévő védelmi célú érdekekkel való összhang biztosítása;

Tájvédelmi szempontból tekintve a gyorsforgalmi út és kapcsolódó létesítményeinek tájbaillesztésén a tervezett vonalvezetés kialakítása, valamint a tervezett növénytelepítés segíthet.

Az útépítés miatt kivágásra kerülő, út menti fás szárú növényzet pótlásáról gondoskodni kell, az úton közlekedők biztonságos közlekedését is elősegítő optikai vezetést biztosítva.

Gyepesítés javasolható az 5 méternél alacsonyabb, illetve fás szárú (cserje vagy ligetes) növénytelepítés javasolható az 5-10 méternél magasabb szintkülönbségű töltések rézsűjén, a különszintű csomópontokban és keresztezésekben, valamint az út menti egyéb létesítmények közvetlen környezetében. Töltések esetén cserje telepítése elfogadható.

Az útpálya mentén, a különszintű csomópontok és útkereszteződések környezetében elsősorban a mindenkori közlekedésbiztonsági előírások figyelembevételével és betartásával javasolt

2. Tájrendezés

A térség területhasználatait a mezőgazdaság által elfoglalt területek dominanciája jellemzi.

[1]

A tervezett gyorsforgalmi út Kiskunsági Löszös Hát nevű kistáj É-i részén halad keresztül. A kistáj Bács-Kiskun, Csongrád és Pest megye területén helyezkedik el, a tervezett nyomvonal ebből csak Bács-Kiskun megye É-i részét és Pest megye D-i részét érinti.

A kistáj 81,1 és 142,7 m közötti tszf-i magasságú, lösszel és homokkal fedett hordalékkúp-síkság. A mozaikszerűen elhelyezkedő tipológiai egységek között elzárt, kisméretű, időnként tavakkal, mocsárral kitöltött mélyedések és tágas, szikes láposok (különösen Kiskunfélegyházától K-DK-re) találhatók.

A felszíni víz tekintetében a csatornák a meghatározók a vizsgált területen Lajosmizsétől Nagykőrösig. E csatornák vizüket a Tiszába vezetik le. A nyomvonal – a km szelvényezésnek megfelelően K-Ny-ra – három jelentősebb csatornát keresztez: a Peitsik-eret, a Talfája-csatornát és Lajosmizse közelében az Alpár-Nyárlőrinci csatornát. Ezek mellett a nyomvonal még két névtelen csatornát is érint. Egyébiránt a kistáj vizsgált szakasza száraz, gyér lefolyású, erősen vízhiányos terület, amit bizonyít, mint hogy az érintett csatornák az év legnagyobb százalékában szárazak.

A táj zöldfelületi rendszerét a külterületeken található növényekkel időszakosan vagy tartósan fedett, biológiailag aktív mezőgazdasági területek, gyepek, erdőterületek, utakat kísérő fasorok, gyümölcsösök, vízfolyásokat kísérő zöld sávok alkotják. A zöldfelületi rendszer a hosszú idő óta civilizált, mezőgazdasági művelés alá vont területek jellegzetességeit mutatja. A rétek, legelők elsősorban a községek környezetében azok belterületéhez csatlakozva helyezkednek el, de megtalálhatók apró mozaikjaik a szántóterületek között, illetve helyenként a kisebb erdőfoltok között beékelődve.
Természet-közeli állapotok csak a mélyebben fekvő területeken és a természetes vízfolyások mentén lelhetők fel.

A mezőgazdasági táblák között, utak, vízfolyások mellett húzódó zöld növénysáv a terület természetes élővilágának szolgál ökológiai folyosóul. Ezek a zöld folyosók biztosítják a különböző tájszerkezeti elemek közötti kapcsolatot és bekapcsolják a különböző élettereket az ökológiai hálózatba.

A nyomvonal nem érint helyi jelentőségű védett természeti területet.

A környezeti vizsgálat és a NATURA hatásbecslés szerint az M8 Lajosmizse közigazgatási szakaszon nem érint európai közösségi jelentőségű területet és védett természeti területet.

[1] Környezeti hatástanulmány vonatkozó fejezetének átvétele ariel betűtípussal

Az utak, elsősorban is a gyorsforgalmi utak a környezetre drasztikus hatást gyakorolnak, megépítésük önmagában is nagy területet igényel. Egy négysávos, egy kilométeres útszakasz megépítése, a kiegészítő létesítményekkel együtt kb. 10 hektárnyi földterület valamilyen szintű igénybevételével jár. A gyorsforgalmi utak helyi mikroklimatikus hatása kilométerenként mintegy 60-70 hektárnyi területen érezhető. [SÜTŐ L. (SZERK.] (1999): Autópálya- és autóút-építések környezeti hatásai Magyarországon.)

Az út a területfoglalás, terület előkészítés következtében megváltoztatja a tájszerkezetet, valamint a tájképben is maradandó változásokat okoz. Az út létesítésével és üzemeltetésével hosszútávon változik meg a környező élettér, hiszen a töltésen vagy bevágásban vezetett út megváltoztatja a domborzati, lefolyási és mikroklimatikus viszonyokat, ezáltal az út környezetében található természeti viszonyokat is. A létesítés során megváltozik a táj esztétikája és funkciója. Azokon a területeken, ahol a nyomvonal keresztülhalad az addigi területhasználat megszűnik, és mesterséges felszínné válik (pl. mezőgazdasági/erdő stb. területek válnak az építés helyszínévé), a megváltozott vegetáció pedig a fauna megváltozását vonja maga után.

Az út létesítése elsősorban terület csökkenést, így élőhely veszteséget okoz. Ez a hatás függ az út hosszától, szélességétől illetve a vonalas létesítmény további kapcsolódó létesítményeinek szükségességétől és azok elhelyezési lehetőségeitől, mivel ezek mind területfoglalással járnak. Tájvédelmi szempontból azonban az sem mindegy, hogy a nyomvonal milyen területet érint, ugyanis minél természetközelibb egy területet, annál nagyobb lesz az út létesítése (és később az üzemeltetése) által okozott negatív hatások mértéke. A vizsgált útszakasz országos védelem alatt álló területet illetve tájképi szempontból kiemelt területet nem érint.

Az út építése során nem csak a nyomvonal által közvetlenül elfoglalt terület változik meg, hanem annak környezete is, hiszen a felvonulási utak és az építéshez kapcsolódó egyéb létesítmények kialakítása is átmeneti élettér- és élőhelycsökkenést okoz. Ennek legjelentősebb hatása akkor van, ha ezek természetközeli, nem bolygatott területeken valósulnak meg. Érintetlenebb élőhelyek esetében a zavarás nem csak ideiglenes jelleggel jelentkezik. Egy tájrészlet természetes növény- és talajtakarójának károsítása akár a tájidegen fajok olyan mértékű elterjedésével is járhat, amely során tájra jellemző fajok kiszorulhatnak, olyannyira, hogy a terület már nem képes regenerálódni.

Hatásterület

Tájvédelmi szempontból a hatásterület kiterjedését elsősorban a domborzati viszonyok, növénytakaró, a területi beépítettség és a javasolt intézkedések befolyásolják. A közvetlen hatásterület a tájegységnek az a része, melynek tájképére, egyedi tájértékére, tájhasználati módjára az út közvetlenül hat. Közvetetten érinti mindazokat a területeket is, ahonnan az út látszik, és azokat a táji elemeket, melyek az útról látszanak. A vizuális hatások a hatótényezőktől (beavatkozásoktól) és az egyes hatásviselőktől (tájelemektől) függően változók lehetnek. Az egyes beavatkozások a táj érzékenysége, a beavatkozások intenzitása és a hatások kiterjedése szerint szintén eltérhetnek.

Az út nemcsak a tájképben okoz változásokat, de megváltoztatja a tájszerkezetet is a területfoglalás, terület előkészítés következtében. A növényzet irtásával csökken a biológiailag aktív felületek aránya. Ennek aránya, valamint megoszlása az egyes nyomvonalszakaszokon természetesen eltérő. A területfoglalás következtében feldarabolódhatnak, megszűnhetnek egyes természetes élőhelyek és másfajta – diverzitás szempontjából szegényebb – életközösségek alakulhatnak ki, az élőhelyek közti átjárhatóság csökken.

Nem csak maga az építés, hanem a munkálatokkal együtt járó anyagtárolás is területfoglalással és a természetes erőforrások készletének megváltozásával jár, ami átalakítja a tájat, csökkenti a természetes élőhelyeket. Bizonyos területrészeken változás történik a tájhasználati módokban, minek következtében átalakul a terület- és tájszerkezet, romlik a tájkép minősége. A területek kijelölését mindezekre tekintettel kell végezni.

A vizuális hatások tekintetében a nagy műtárgyak esetében a hatásterület sokkal kiterjedtebb, mint ha csak az útpálya tájképre gyakorolt hatásait vesszük alapul. A tájképben bekövetkező hatás a csomópontok környezetében területfejlesztő is lehet, elsősorban a csomóponti ágak által bezárt területek növénytelepítésén keresztül.

A vizsgált útszakasz a tervek szerint 2x2 sávval valósul meg. A gyorsforgalmi út közvetlen terület igénybevétele a teljes keresztmetszeti kiépítés esetén mintegy 60 m széles sáv. Ehhez járul hozzá a csomópontok és pihenők többlet területe. A mezőgazdasági területeken az út tengelyétől számított 100 méteres sáv, a természetes vagy természetszerű vegetációval borított területeknél pedig 200

Javaslatok

A tájképi átalakító hatást csökkentendő tervezett a rézsű-burkolatok tájba illő, annak színeit, textúrájá lehetőség szerint felhasználó kialakítása, mely így látványában nem válik el nagyon a környező területektől.

A környezetvédelmi engedély előírásai között szerepel:

Rézsűfelületek növénytelepítése során a megfelelő vastagságú termőtalaj réteg elhelyezéséről, annak vízmegtartó képességének fokozásáról gondoskodni kell. A növényalkalmazás során a tájjellegnek megfelelő, gyors növekedésű, magas ökológiai tűrőképességű fajok (illetve ezek kertészeti változatai) alkalmazhatók.

Az igénybe vett erdőterületek (nem ültetvények) térségi pótlásáról gondoskodni kell, olyan módon, hogy a megbontott zöldfelületi rendszer folytonos elemei kiegészítésre kerüljenek.

Kedvezőtlen rálátási szakaszokon, a zavaró tájképi hatás mérséklésére csoportos tájfásítás e telepítéséről kell gondoskodni.

A növénytelepítési terv ezen elveknek megfelelően kerül kialakításra az engedélyezési tervben.

A térképen megjelenített tájvédelmi javaslatok, intézkedések a következők:

- Rehabilitáció során kiemelten kezelendő szakasz,
- Felvonulási útvonalak megfelelő kialakítása,
- Ökológiai kiegyenlítő felületek helyreállítása növénytelepítéssel,
- Növénytelepítési formák,
  - cserje telepítés,
  - erdőszegély jellegű, többszintű növényállomány telepítése,
  - erdősáv telepítése,
  - ligetes telepítés,
  - fasor telepítése.

Rehabilitáció során kiemelten kezelendő szakasz

A tervezett nyomvonal teljes szakaszán a kivitelezés során hátramaradó rombolt felszíneket rehabilitálni szükséges. A rehabilitáció az útpálya és az árok területén kívül végzendő, a kisajátítási határon belül, illetve az építkezés során igénybe vett egyéb munkaterületeken, az építkezés előtti területhasználat és ökológiai adottság alapfeltételeinek biztosításával. Különösen fontos, tájvédelmi szempontból kiemelt figyelmet érdemlő ((2 éven keresztüli utógondozást igénylő) szakaszok a következők:

- 40+580 (125+380) kmsz-ben Peitsik-éri mocsárrét;
- 41+630 (126+400) kmsz közelében lévő Névtelen-csatorna melletti üde gyep;
- 41+900 (126+700) – 43+125 (127+925) kmsz közötti Natura 2000 erdőterületek;
- 48+093 (132+893) kmsz-ben kettévágott Alpár-Nyárlőrinci-csatorna menti üde kaszálók;

Ökológiai érzékeny területek terhelésének csökkentése növénytelepítéssel

A tervezett nyomvonal által keresztezett, ökológiai szempontból jelentős funkciót ellátó csatornák mentén a közúti forgalomból eredeztethető terhelések enyhítése érdekében lehetséges növénytelepítés alkalmazása. A növénytelepítés megfelelő kialakítása egyben a csatornamedrek ökológiai folyosóként való működését is nagymértékben elősegítheti. A következő helyszínen szükséges a kivitelezés befejezését követően növénytelepítést végezni:

- 40+580 (125+380) kmsz-ben Peitsik-éri mocsárrét;
- 41+630 (126+400) kmsz közelében lévő Névtelen-csatorna melletti üde gyep;
- 48+093 (132+893) kmsz-ben kettévágott Alpár-Nyárlőrinci-csatorna menti üde kaszálók;

A növénytelepítés tervezése során további kiemelt szempontnak tekintendő, hogy a kialakítani kívánt növényállomány lehetőleg ne vonzza táplálkozás vagy fészkelés céljából a területen potenciálisan megjelenő madárfajok egyedeit.

A csatornák mentén gyepesíteni a Peitsik-ér melletti vadátjáró miatt pedig cserjésíteni szükséges a kisajátított területeket.

Növénytelepítési formák

A jelenlegi felszínborításra való tekintettel és a várható hatások alapján a gyorsforgalmi út tájbaillesztésének célja:

- a tájrészlet jelenlegi tájpotenciáljának megőrzése;
- a térségre jellemző egyedi tájszerkezet és tájkarakter megőrzése;
- a gyorsforgalmi út és kapcsolódó létesítményeinek látványa és az értékes tájképi együttesek közötti összhang megteremtése.
- a vidékre jellemző hagyományok, természeti és kultúrtörténeti értékek, illetve emlékek megőrzése;
- a helyi társadalmi és gazdasági érdekek fennmaradásának biztosítása és a területen jelenlévő védelmi célú érdekekkel való összhang biztosítása;

Tájvédelmi szempontból tekintve a gyorsforgalmi út és kapcsolódó létesítményeinek tájbaillesztésén a tervezett vonalvezetés kialakítása, valamint a tervezett növénytelepítés segíthet.

Az útépítés miatt kivágásra kerülő, út menti fás szárú növényzet pótlásáról gondoskodni kell, az úton közlekedők biztonságos közlekedését is elősegítő optikai vezetést biztosítva.

Gyepesítés javasolható az 5 méternél alacsonyabb, illetve fás szárú (cserje vagy ligetes) növénytelepítés javasolható az 5-10 méternél magasabb szintkülönbségű töltések rézsűjén, a különszintű csomópontokban és keresztezésekben, valamint az út menti egyéb létesítmények közvetlen környezetében. Töltések esetén cserje telepítése elfogadható.

Az útpálya mentén, a különszintű csomópontok és útkereszteződések környezetében elsősorban a mindenkori közlekedésbiztonsági előírások figyelembevételével és betartásával javasolt

[1]3. K ö z l e k e d é s

Térségi kapcsolatok

Az elmúlt években Európában bekövetkező politikai és gazdasági változások következtében felértékelődtek a kelet-nyugat irányú gazdasági útvonalak. Ennek nyomán Európa közlekedési hálózata is átalakult. A TEM (Trans-European Motorways) hálózatot felváltotta a TEN (Trans-European Network) a Transzeurópai Közlekedési hálózat. Az M8 autópálya szóban forgó szakasza a Pó-síkságtól (Genova) – Milánó – Grác – Dunaújváros - Nagyvárad – Brassó – Bukaresten át Constanzáig (Fekete-tenger) tartó nyugat-kelet irányú nemzetközi TEN-T hálózat részét képezi.

A TEN-T hálózat elemeként a nyugati országhatártól a keleti országhatárig tartó mintegy 600 km hosszú M8-M4 gyorsforgalmi úti tengely (Rábafüzes-Veszprém-Dunaújváros-Kecskemét-Szolnok-Berettyóújfalu-Nagykereki) jelenti a legrövidebb elérhetőséget az észak-olasz gazdasági térségbe, lehetővé teszi az osztrák autópálya-hálózat (A1-A4 vonala), a Bécs térségi közutak, a magyarországi M1 és M3 autópályák, a Budapest körüli úthálózat, beleértve az M0 útgyűrűt is, valamint az érintett magyarországi úthálózati elemek tehermentesítését.

Ez teremti meg a hiányzó Nyugat-Magyarország–Kelet-Magyarország régiók közötti kapcsolatot és biztosít az egyre növekvő tranzitforgalom számára Budapest elkerülésével kiváló dunai átkelést, gyors országhatár elérést. Ezen szakasz jelentősége a helyi kistérségi kapcsolatok tekintetében is fontos, mivel a jelenlegi úthálózat sűrűsége nem megfelelő.

Az 1991-2003 közötti időszakban az M8-as gyorsforgalmi útra, illetve annak érintett szakaszára számos tanulmányterv és döntés-előkészítő tanulmány készült.

A Nemzeti Autópálya Zrt. megbízásából a Tura-Terv Kft. készítette el az M8 gyorsforgalmi út Dunavecse-Szolnok közötti szakaszának tanulmánytervét és előzetes vizsgálati dokumentációját 2003-ban. A benyújtott dokumentáció alapján az Alsó-Duna-völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség, mint elsőfokú környezetvédelmi hatóság 47078-208/04 számú határozatában részletes környezeti hatástanulmány elkészítését és benyújtását írta elő. A részletes környezeti hatásvizsgálatot a Nemzeti Autópálya Zrt. megbízásából az UTIBER Kft. készítette 2006-2007-ben. Az M8 autópálya Kecskemét-Szolnok közötti szakaszára 2008-ban az OKTVF környezetvédelmi engedélyt adott az OKTVF 14/130-10/2008 sz. határozatával.

Ezzel egyidőben megtervezésre, illetve 2007-ben megépítésre került a dunaújvárosi Duna-híd.

2009-ben a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (NIF Zrt.) megbízásából az UTIBER-TURA-TERV – KONZORCIUM konzorciumvezető UTIBER Kft. irányításával készült az M8 gyorsforgalmi út Kecskemét (M5) – Szolnok (Abony elkerülő) (87+000-133+000 km sz.) közötti szakasz (Új szelvényezés:4+000-51+200 km sz.) engedélyezési terve. A környezetvédelmi engedély módosítása az engedélyezési terv készítésével párhuzamosan indult el. Az OKTVF 14/3493-33/2011 sz. határozatában módosította a környezetvédelmi engedélyt.

[1] Átvéve M8 -M5 autópálya csomópont és csatlakozó szakasza engedélyezési tervének módosítása és kiviteli tervének előkészítése dokumentációból.

Útszakasz leírása

A tervezési szakasz az M8-M44 elválási csomópontjából, a 34+250 km szelvényben indul. Az elválási csomópontban az M44 gyorsforgalmi úttal összekötő ág biztosítja a forgalmi kapcsolatot, ami a Nagykőrös-Tiszakürt Konzorcium *„M44 autóút Nagykőrös-Tiszakürt közötti szakasz kiviteli terv és tenderdokumentáció elkészítése”* című tervéhez csatlakozik. Az elválási csomópont többi eleme nem része a tervezési feladatnak.

A nyomvonal helyszínrajzi és magassági vonalvezetése a 43+592,68 km szelvényig megegyezik az előzményterv vonalvezetéseivel. Innen új nyomvonalon, az előzménytervben szereplőhöz képest déli irányba elmozdulva, a 48+695 km szelvényben éri el az 5 sz. főút M5 autópálya és Kecskemét közötti szakaszát. Az 5 sz. főutat felüljárón keresztezve magas töltésben halad az M5 autópálya felé, amit szintén felüljárón keresztez. Az M5-M8-5 sz. főút csomópontja egy teljes értékű autópálya lóhere csomópontból, a főpályák mellett gyűjtő-elosztó pályákból, valamint az M8-5 sz. főút keresztezésében egyoldali fél-lóhere csomópontból áll.

A tervezési szakasz az M5-M8 különszintű csomópont után az 50+000 km sz. -ben ér véget.

A 2x2 sávos gyorsforgalmi út az alsóbbrendű úthálózati elemekkel különszintű csomópontokon keresztül teremt kapcsolatot.

A tervezett gyorsforgalmi út jellemzően töltésben, rövidebb szakaszokon kis bevágásban halad. A keresztező országos utak és földutak az autópálya fölött, a Cegléd-Szeged vasútvonal a tervezett út alatt kerülnek átvezetésre. A tervezéssel érintett ingatlanok elérése a tervezett (és meglévő) földúthálózaton keresztül történik.

A tervezett kialakítás a teljes tervezési szakaszon figyelembe veszi az M8 távlati 2x2 sávos autópályává bővítését, a keresztező híd műtárgyak, csomóponti ágak és az egyszerű pihenő tervei ennek figyelembevételével lettek kialakítva.

A terv tartalmazza az ütemezett kiépítést is. A végleges kialakítást megelőző I. ütemben a tervezett út az 5. sz. főúttal alkotott csomópontban végződik. Az ütemezett kiépítés a végleges kiépítésben is szereplő csomóponti elemek felhasználásával biztosítja a tervezési szakasz végén a közúti csatlakozást.

Műszaki paraméterek

A tervezett létesítmények geometriai jellemzői az e-ÚT 03.01.11 Közutak tervezése c. Műszaki Előírás feltételeinek megfelelnek.

A tervezett földutak az alábbi tervezési osztályba tartoznak:

- Burkolt út és földút átvezetések: K.VI. tervezési osztály, v_t = 50 km/h
- Párhuzamos és csatlakozó burkolt- és földutak: K.VI. tervezési osztály, vt = 30 km/h

A következőkben az egyes tervezési sebességekhez tartozó előírt és alkalmazott műszaki paraméterek értékei szerepelnek.

Tervezési sebesség: 50 km/h	Min. érték	Alk. érték
Legkisebb vízszintes körívsugár R (m)	80	80
Legkisebb átmeneti ív paraméter p (m)	48	50
Legnagyobb emelkedés e (%)	9,0	7,0
Legkisebb domború ív R_d (m)	700	700
Legkisebb homorú ív R_h (m)	800	800

Tervezési sebesség: 30 km/h	Min. érték	
Legkisebb vízszintes körívsugár R (m)	25	
Legkisebb átmeneti ív paraméter p (m)	21	
Legnagyobb emelkedés e (%)	11,0	
Legkisebb domború ív R_d (m)	160	
Legkisebb homorú ív R_h (m)	250	

M8 gyorsforgalmi utat keresztező utak

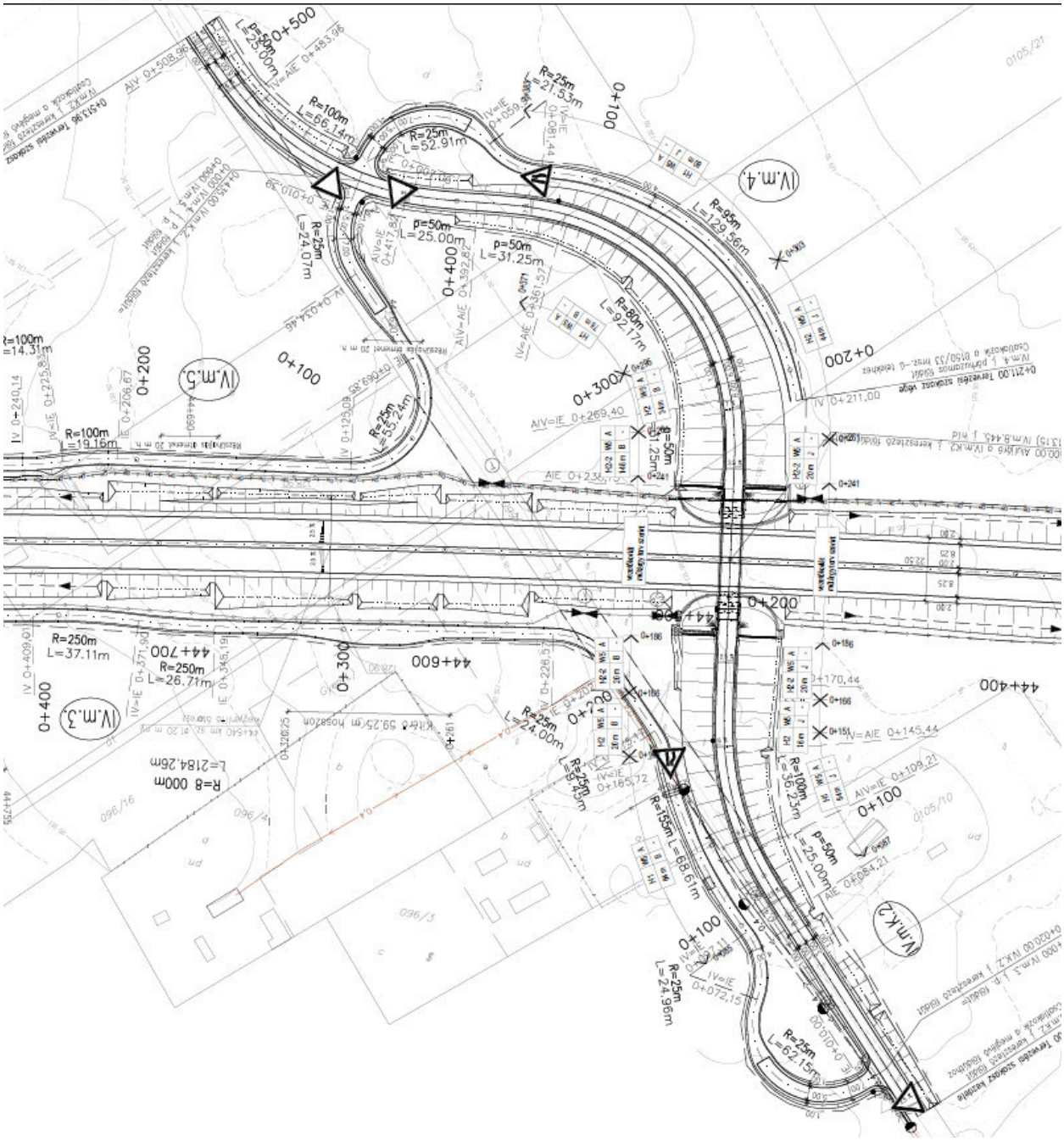
44-5000 km. szelvénynél: IV.m.K2 jelű keresztező út

Vízszintes vonalvezetés:

A tervezett út R=200 és R=80 m sugarú ívekkel kerül elhúzásra a jelenlegi nyomvonalától, merőlegesen keresztezi az M8 nyomvonalát, majd 80 és 100 m sugarú ellentétes ívekkel tér vissza a földút nyomvonalára.

Hossz-szelvényi vonalvezetés:

A tervezett út a tervezett M8 gyorsforgalmi út felett kerül átvezetésre. A magassági ívviszonyok a tervezési sebességhez tartozó minimál értékek. A tervezett legnagyobb emelkedő 7,0%.



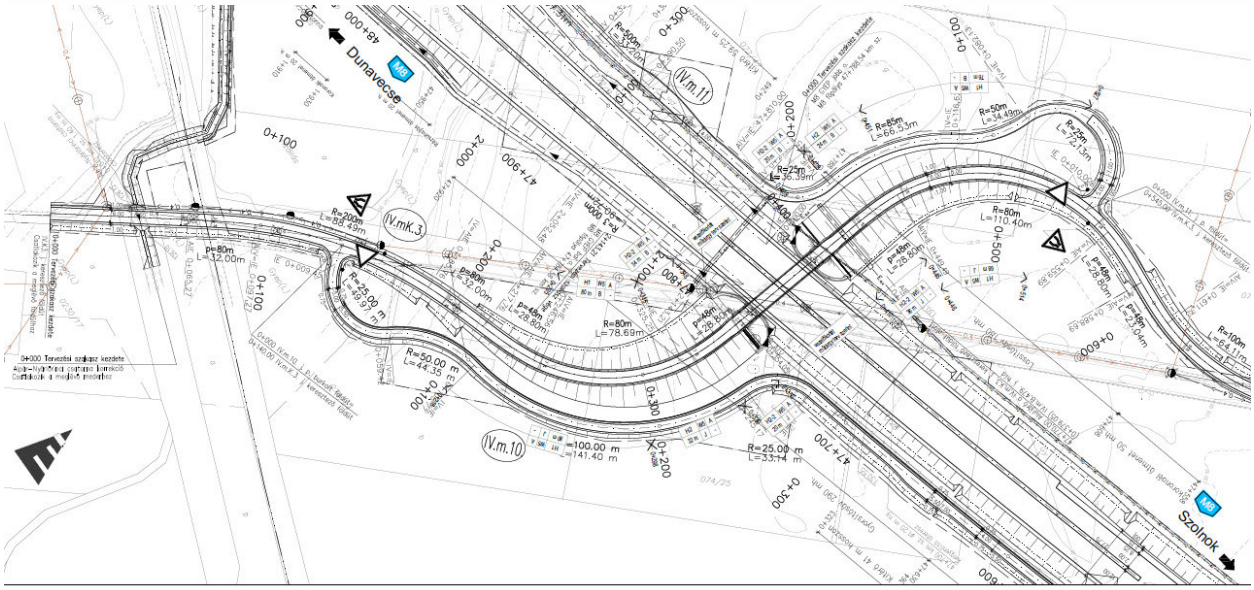
47+770 km. szelvénynél: IV.m.K3 jelű keresztező út

Vízszintes vonalvezetés:

A tervezett út R=100 m sugarú ívvel kerül elhúzásra a jelenlegi nyomvonalától, merőlegesen keresztezi az M8 nyomvonalát, majd 80 és 170 m sugarú ellentétes ívekkel tér vissza a földút nyomvonalára.

Hossz-szelvényi vonalvezetés:

A tervezett út a tervezett M8 gyorsforgalmi út felett kerül átvezetésre. A magassági ívviszonyok a tervezési sebességhez tartozó minimál értékek. A tervezett legnagyobb emelkedő 7,0%.



Egyéb utak

Keresztező burkolt utak főbb geometriai adatok:

- forgalmi sáv szélessége: ..... 2,50 m
- padka: ..... 1,00 m
- koronaszélesség:..... 7,00 m

Földutak sárrázós szakasza főbb geometriai adatok:

- burkolat szélessége: ..... 5,00 m
- padka: ..... 1,00 m
- koronaszélesség:..... 7,00 m

Párhuzamos burkolt út főbb geometriai adatok:

- burkolat szélessége: ..... 4,00 m
- padka: ..... 0,75 m
- koronaszélesség:..... 5,50 m

Párhuzamos földutak burkolatlan szakaszai főbb geometriai adatok:

- mechanikai stabilizáció szélessége:.....4,00 (5,50) m
- helybiztosítás:.....min. 7,00 m

A burkolat oldalesése egyenesben 2,5 %, egyoldali esés. A földpadkák oldalesése min. 5 %, figyelembe véve a relatív törésre vonatkozó 8,5 % maximális értéket is.

A stabilizációs szakaszokon a az oldalesés 5%, egyoldali esés.
A jelentősebb hálózati szerepű földutak 5,5 m szélességben, egyéb földutak 4,0 m szélességben és 300 m-ként kitérő öböllel kerülnek kialakításra, az öblöknél 7,0 m-es szélességben.

Pályaszerkezetek

(1) Keresztező földutak pályaszerkezete:

- 4 cm AC-11 kopó 50/70 kopóréteg
- 7 cm AC-22 kötő 50/70 kötőréteg
- 15 cm CKt-4 cementstabilizáció útalap

(2) Földutak sárrázós szakaszainak pályaszerkezete

- 4 cm AC-11 kopó 50/70 kopóréteg
- 7 cm AC-22 kötő 50/70 kötőréteg
- 25 cm M56 mechanikai stabilizáció útatalap

(3) Földutak burkolatlan szakaszai

- 25 cm M56 mechanikai stabilizáció

Az útkorrekciók meglévő pályaszerkezethez történő csatlakozásánál a jelenlegi pályaszerkezetet feltárással kell pontosítani, illetve teherbírás mérést kell végezni.

A meglévő utak szélesítésénél, vagy csatlakozó sávok csatlakoztatásainál a meglévő pályaszerkezet rétegrendjét meg kell határozni és a meglévő úton a csatlakozás (szélesítés) szakaszán a teljes keresztmetszetben kopóréteg cserét kell előirányozni.

[1]4. Közművesítés

Az M8 nyomvonalát keresztező közművek és a szükséges beavatkozások

Út	Keresztezési hely	Keresztező közmű	Tulajdonos	Beavatkozás
IV.m.K.2.	0+280 kmsz	ÜHK	Magyar Közút	Tervezett
IV.m.K.3.	0+024 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Meglévő – megmaradó
IV.m.K.3.	0+073 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó – kiváltandó
IV.m.K.3.	0+125 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó – kiváltandó
IV.m.K.3.	0+202 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó
IV.m.K.3.	0+369 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó – kiváltandó
IV.m.K.3.	0+418 kmsz	0,4kV-os földkábel	DÉMÁSZ Zrt.	Tervezett – kiváltó
IV.m.K.3.	0+622 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Meglévő – megmaradó
IV.m.K.3.	0+658 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó – kiváltandó
IV.m.K.3.	0+694 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Tervezett – kiváltó
IV.m.K.3.	0+408 kmsz	ÜHK	Magyar Közút	Tervezett
IV.m.3.	0+004 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó – kiváltandó
IV.m.3.	0+005 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Tervezett – kiváltó
IV.m.3.	0+152 kmsz	0,4kV-os földkábel	DÉMÁSZ Zrt.	Tervezett – kiváltó
IV.m.3.	0+155 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó – kiváltandó
IV.m.3.	0+162 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Meglévő – megmaradó

Út	Keresztezési hely	Keresztező közmű	Tulajdonos	Beavatkozás
IV.m.6.	0+016 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Meglévő – megmaradó
IV.m.7.	0+008 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó – kiváltandó
IV.m.7.	0+008 kmsz	0,4kV-os földkábel	DÉMÁSZ Zrt.	Tervezett – kiváltó
IV.m.9.	0+010 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Meglévő – megmaradó
IV.m.9.	0+173 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó
IV.m.10.	0+099 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó
IV.m.10.	0+688 kmsz	135kV-os légvezeték	NKM Zrt.	Meglévő – megmaradó
IV.m.10.	0+705 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó – kiváltandó
IV.m.10.	0+705 kmsz	0,4kV-os földkábel	DÉMÁSZ Zrt.	Tervezett – kiváltó
IV.m.10.	0+724 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó
IV.m.10.	2+064 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó – kiváltandó
IV.m.10.	2+114 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Tervezett – kiváltó
IV.m.10.	1+032 kmsz	DN600 Nagynyomású gázvezeték	FGSZ Zrt.	Nyomvonalában kiváltás
IV.m.10.	1+026 kmsz	DN300 Termékvezeték	MOL Nyrt	Nyomvonalában kiváltás
IV.m.10.	1+014 kmsz	DN700 Nagynyomású gázvezeték	FGSZ Zrt.	Nyomvonalában kiváltás

[1] Útépítési tervekből átvéve

Út	Keresztezési hely	Keresztező közmű	Tulajdonos	Beavatkozás
IV.m.6.	0+016 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Meglévő – megmaradó
IV.m.7.	0+008 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó – kiváltandó
IV.m.7.	0+008 kmsz	0,4kV-os földkábel	DÉMÁSZ Zrt.	Tervezett – kiváltó
IV.m.9.	0+010 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Meglévő – megmaradó
IV.m.9.	0+173 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó
IV.m.10.	0+099 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó
IV.m.10.	0+688 kmsz	135kV-os légvezeték	NKM Zrt.	Meglévő – megmaradó
IV.m.10.	0+705 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó – kiváltandó
IV.m.10.	0+705 kmsz	0,4kV-os földkábel	DÉMÁSZ Zrt.	Tervezett – kiváltó
IV.m.10.	0+724 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó
IV.m.10.	2+064 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó – kiváltandó
IV.m.10.	2+114 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Tervezett – kiváltó
IV.m.10.	1+032 kmsz	DN600 Nagynyomású gázvezeték	FGSZ Zrt.	Nyomvonalában kiváltás
IV.m.10.	1+026 kmsz	DN300 Termékvezeték	MOL Nyrt	Nyomvonalában kiváltás
IV.m.10.	1+014 kmsz	DN700 Nagynyomású gázvezeték	FGSZ Zrt.	Nyomvonalában kiváltás
IV.m.11.	0+266 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó
IV.m.11.	0+653 kmsz	20kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Tervezett – kiváltó
IV.m.11.	0+857 kmsz	20kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Tervezett – kiváltó
IV.m.11.	0+905 kmsz	20kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Tervezett – kiváltó
IV.m.11.	0+932 kmsz	20kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó – kiváltandó
IV.m.12.	0+070 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó – kiváltandó
IV.m.12.	0+235 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó – kiváltandó
IV.m.14.	0+027 kmsz	Közvilágítási földkábel	Önkormányzat, Kecskemét	Tervezett
IV.m.15.	0+169 kmsz	0,4kV-os földkábel	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó
IV.m.15.	0+088 kmsz	0,4kV-os földkábel	DÉMÁSZ Zrt.	Tervezett – kiváltó
IV.m.15.	0+117 kmsz	0,4kV-os földkábel	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó
IV.m.15.	0+152 kmsz	0,4kV-os földkábel	DÉMÁSZ Zrt.	Tervezett – kiváltó
IV.m.15.	0+180 kmsz	0,4kV-os földkábel	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó
IV.m.15.	0+050 kmsz	Távközlési földkábel	Magyar Telekom Nyrt.	Tervezett – kiváltó
IV.m.15.	0+088 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó – kiváltandó
IV.m.15.	0+117 kmsz	0,4kV-os földkábel	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó
IV.m.15.	0+152 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó – kiváltandó
IV.m.15.	0+169 kmsz	0,4kV-os földkábel	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó
IV.m.15.	0+180 kmsz	0,4kV-os földkábel	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó
IV.m.15.	0+387 kmsz	0,4kV-os légvezeték	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó – kiváltandó
IV.m.15.	0+387 kmsz	0,4kV-os földkábel	DÉMÁSZ Zrt.	Tervezett – kiváltó
IV.m.15.	0+399 kmsz	0,4kV-os földkábel	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó
IV.m.15.	0+930 kmsz	0,4kV-os földkábel	DÉMÁSZ Zrt.	Bontandó
IV.m.15.	0+965 kmsz	Távközlési földkábel	Magyar Telekom Nyrt.	Tervezett – kiváltó
IV.m.15.	0+980 kmsz	Távközlési földkábel	Magyar Telekom Nyrt.	Bontandó – kiváltandó

2.2. Alátámasztó javaslat

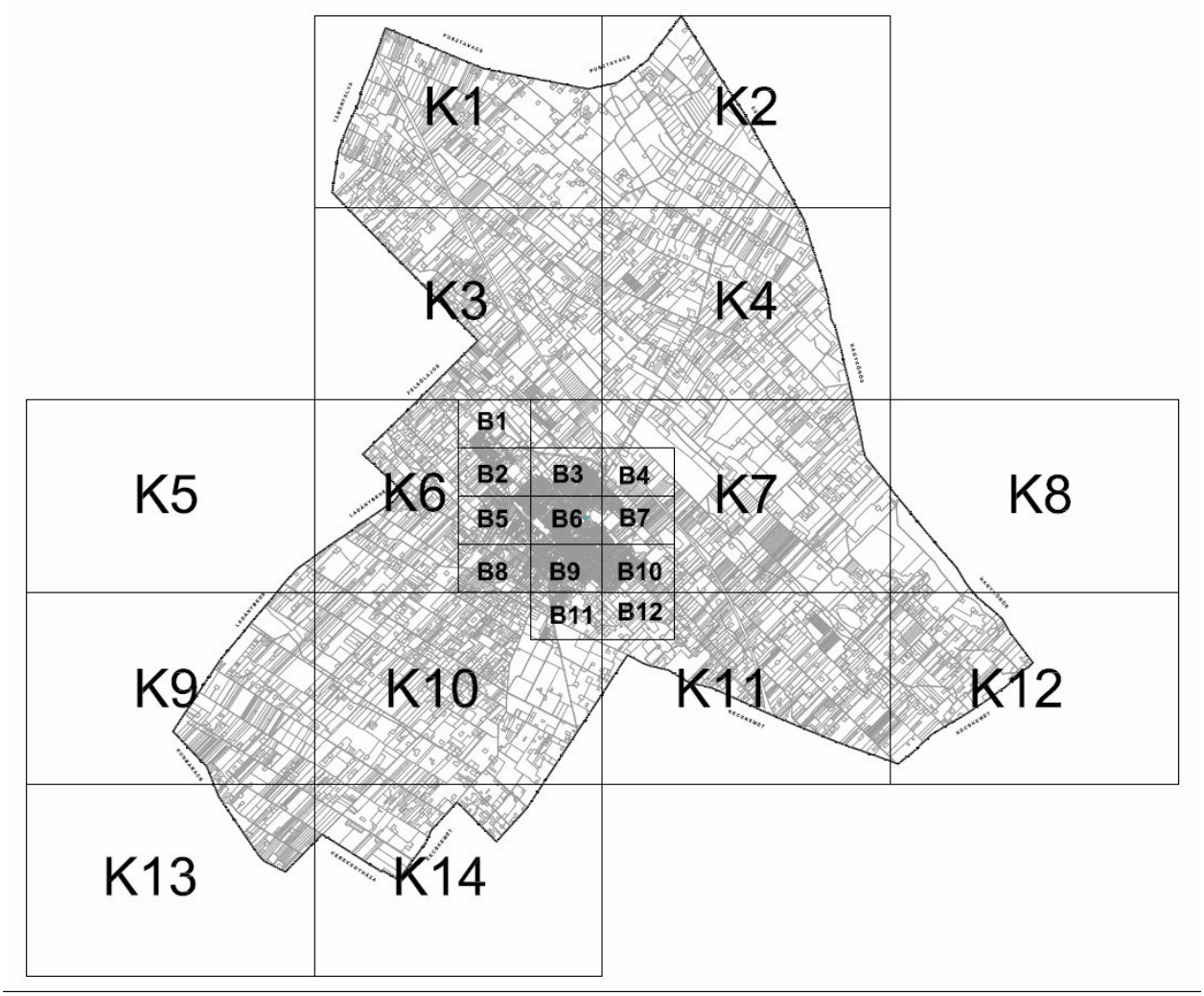
4. Közművek

5. Szabályozási koncepció

Lajosmizse hatályos szabályozása az M8 nyomvonalat helybiztosítási szinten tartalmazza.

M8 M5 és közigazgatási határ közötti szakasza a külterületi szabályozási terv 11. és 12. szelvényeit érinti:

Szabályozás szelvényezése



Jelen módosítással a gyorsforgalmi út környezetére vonatkozó szabályozás az útépítési terveknek megfelelően kiegészül

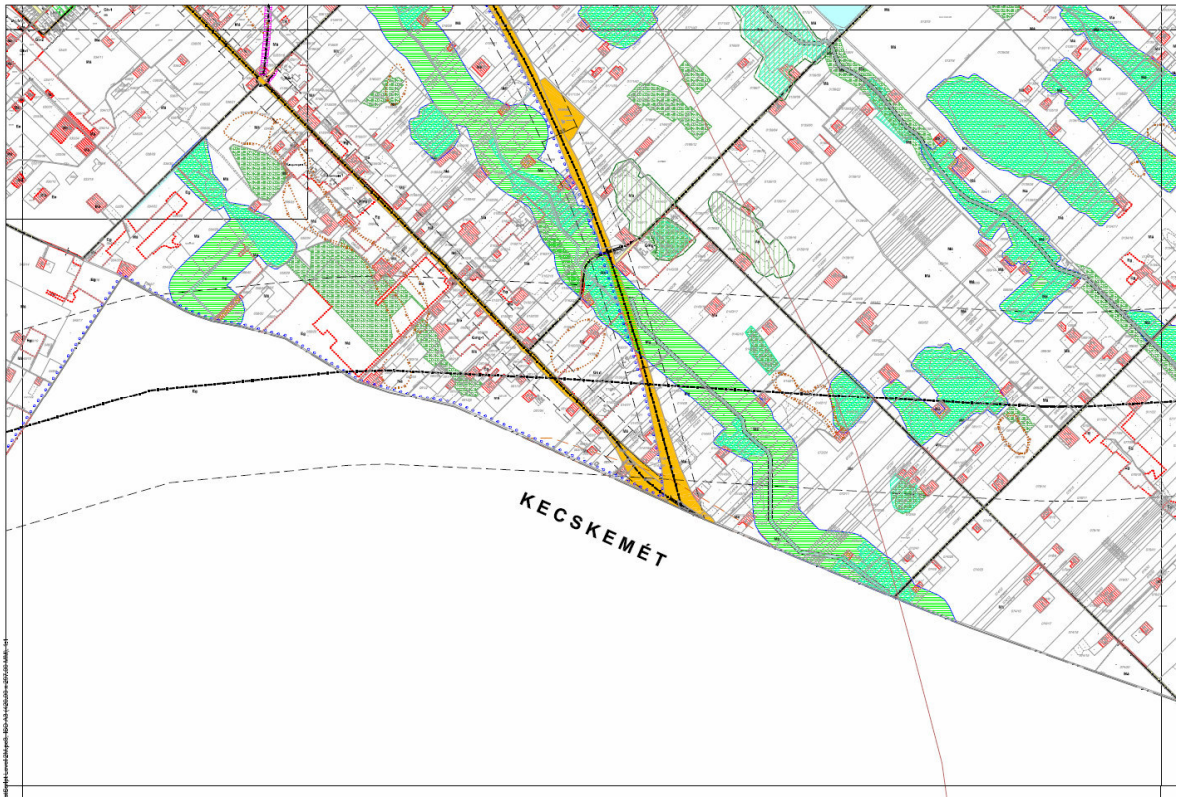
Az M8 gyorsforgalmi út területe „településszerkezeti jelentőségű közlekedési célú közterület” felületi jelet, a kapcsolódó egyéb utak „egyéb közlekedési célú közterület” felületi jelet kapnak.

A mezőgazdasági feltáró úthálózat kiegészülnek az M8 úton átvezetett 0129/2 hrsz-ú úttal.

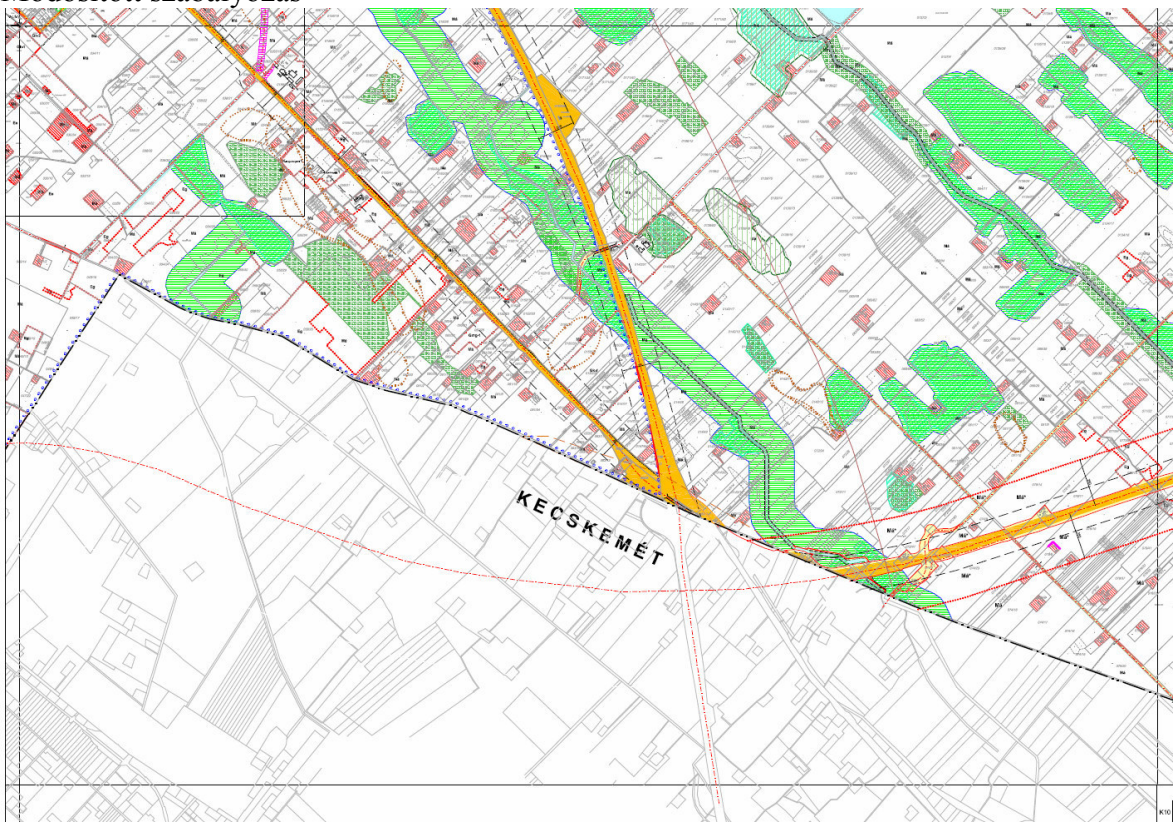
A külterületi szabályozási tervi változást a következők szemléltetik:

11. szelvény

Hatályos szabályozás



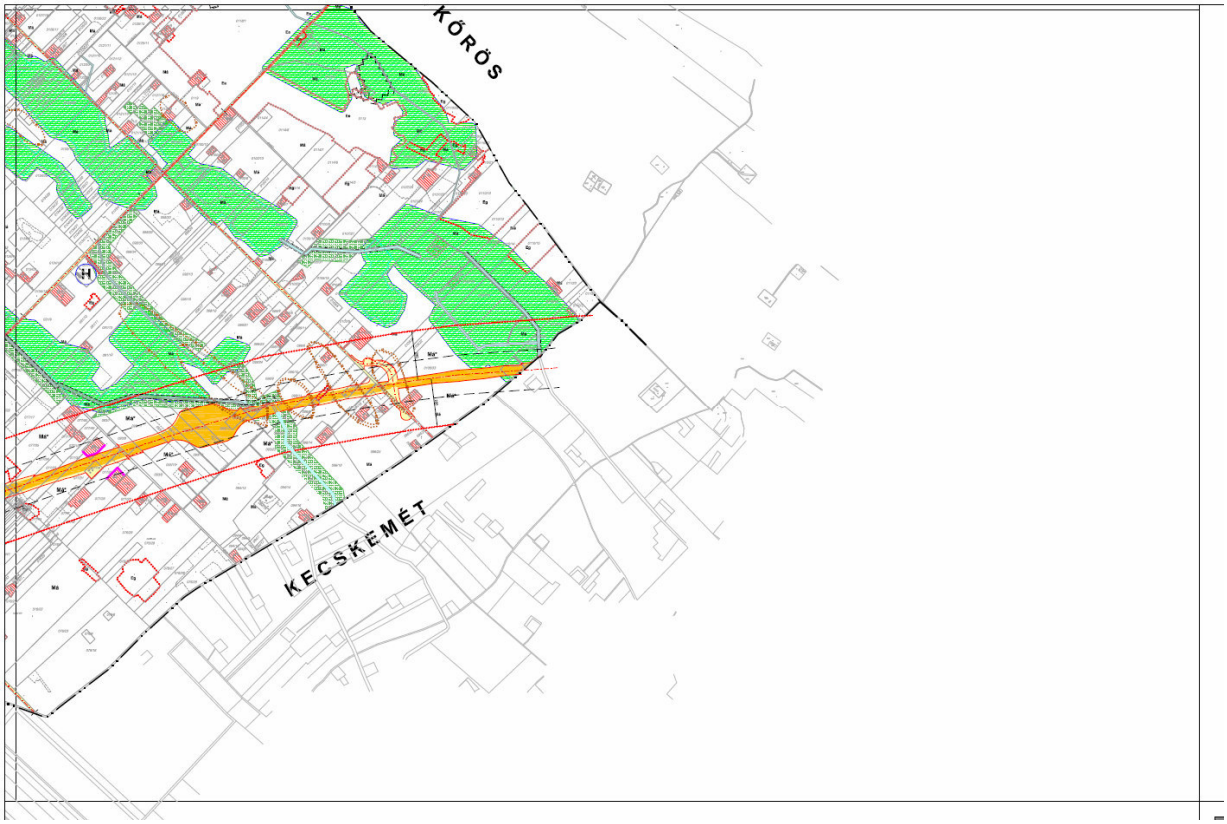
Módosított szabályozás



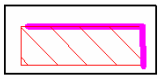
12. szelvény

Hatályos szabályozás

Módosított szabályozás



A szabályozási elemek „zajvédelemmel ellátandó tanya” jellel kiegészítendők.



zajvédelemmel ellátandó tanya

A helyi építési szabályzat (HÉSZ) mellékletei értelemszerűen a fentiek szerint változnak.

A mezőgazdasági területen belül új övezet kijelölésére kerül sor, az új tanyaépítésre a gyorsforgalmi út tengelyétől mért 250-250 m-es sávon belül nem lesz lehetőség.

HÉSZ változás szemléltetése

Részletes előírások

Má jelű általános mezőgazdasági terület

23.§

(1) *Az általános mezőgazdasági területen a növénytermesztés, az állattenyésztés és a halászat, valamint az ezekkel közvetlenül kapcsolatos termékfeldolgozás, -tárolás és -szolgáltatás építményei, idegenforgalmi létesítmények (pl. vendéglátás, lovas turizmus), szállásszolgáltató épületek, továbbá az Má* alövezet kivételével lakóépületek helyezhetők el.*

(2) Kialakítható legkisebb telekterület: 5000 m^2.

(3) Az övezetben új építmények elhelyezésének és új telek kialakításának feltételei a következők:

a) beépíthető telek közterületi homlokvonala összegének legkisebb szélessége

aa) épület elhelyezésnél legalább: 50 m, szőlő és gyümölcs művelési ág esetén: 30 m.

ab) építmény elhelyezésénél nem szabályozott.

b) Beépíthető legkisebb telek területe c) és d) pontokban foglalt eltérésekkel az általános előírások szerinti.

c) Beépíthető legkisebb telek területe szőlő, gyümölcsös művelési ág esetén:

ca) lakóépülettel: 3000 m^2

cb) gazdasági épülettel: 1500 m^2

d) Beépíthető legkisebb telek területe gyep (rét, legelő) művelési ág esetén:

da) lakóépülettel: 4 ha (40 000 m^2)

db) gazdasági épülettel: 2 ha (20 000 m^2)

e) Beépítés legnagyobb mértéke: 3 %.

f) Építménymagasság:

fa) lakóépületnél: legfeljebb 4,5 m,

fb) gazdasági épültnél: legfeljebb 7,5 m.

g) A gazdasági épületen belül a tulajdonos, használó és a személyzet számára, állandó tartózkodásra szolgáló helyiségek kialakíthatók.

h) Beépítési mód: szabadon álló, előkert: legalább 10,0 m, oldalkert: legalább 6,0 m.

i) Az ingatlan-nyilvántartás szerint beépített telek esetén az a)-d) pontban foglaltak alkalmazása nem kötelező.

(4) Ha egy telken belül több művelési ág van jelen, akkor a beépíthetőség teljesüléséhez legalább az egyik művelési ág esetén a (3) bekezdés szerinti művelési ághoz (szántó, szőlő, gyümölcsös, gyep) rendelt minimálisan beépíthető telek területét kell biztosítani.

(5) Földrészleten belül, ha gyep és szántó művelési ág is megtalálható, akkor épület, illetve építmény csak szántóterületen helyezhető el.

(6) Az övezetben a nádas, mocsár, vízállásos földhivatali besorolású telkeken, alrészleteken épület, illetve építmény nem helyezhető el.

(7) Birtokközpont telke csak szántó művelési ágú területen alakítható ki.

(8) Má alövezetben az Má övezetre vonatkozó előírások a következő eltéréssel érvényesek: Új építményként csak gazdasági célú építmény építhető, felújítási,- bővítési-, átalakítási munka a rendeltetéstől függetlenül nem korlátozott, amennyiben a közlekedésből eredő káros környezeti hatásoktól való védelem biztosított.*

6. K ö r n y e z e t i é r t é k e l é s

M8-M5 csomópont és csatlakozó szakaszra (Nagykőrös és M5 közötti szakasz) környezetvédelmi hatástanulmány készült.
A hatástanulmányra az Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség 14/130-10/2008. számon engedélyt adott, majd azt 14/3493-33/2011. határozatával és jogutódja a Pest megyei Kormányhivatal PE/KTF/79-83/2017. számú határozával módosította.
Településrendezési eszközök jelen módosítása az engedélyezett környezeti hatástanulmánnyal összhangban van.

Helyzetértékelés

A mező-, és erdőterületekkel szabdalt lakott, tanyás tájban vezetett út új vonalas elem.

T é r s é g i k a p c s o l a t o k

Térségi közlekedési kapcsolatokat, a település országos közúthálózati kapcsolatait javítja a tervezett az M8 gyorsforgalmi út. A területrendezési tervekben meglévő nyomvonalon halad.

T e l e p ü l é s r e n d e z é s

Az M8 Lajosmizse közigazgatási területét érintő szakasza mezőgazdasági-, és erdőterületek váltakozásával kialakult mozaikos területfelhasználású tájat, szórvány tanyás beépítést érint. A település déli igazgatási határa mentén haladó nyomvonal az déli határrész háromszögletű mintegy 250 ha-os területét leválasztja, a meglévő derékszögű ÉNY-DK és ÉK-DNY irányú úthálózatot átmetszi.

Fentiekből következően elhelyezkedése a településszerkezetet illetően, amennyiben az M8 által leszakított határrész kapcsolatát megoldják optimálisnak tekinthető.

A terület az elmúlt évek során csökkenő mértékben, de tanyákkal beépült. A tanyákra környezeti szempontból a lakóterületi normáknak való megfelelése követelmény. Ezért a gyorsforgalmi út és az ahhoz kapcsolódó műtárgyakon túl további környezetvédelmi szempontból indokolt területigénnyel is kell számolni.

V í z r e n d e z é s

A közel sík terület természetes vízgyűjtő vonulata a tervezett nyomvonalat keresztezi, ezért a Alpár-Nyárlőrinci és a Talfái csatornák átvezetése és a felszíni vízelvezetés megoldása az útépítés szerves részének tekinthető.

[1]Káros hatások csökkentésére vonatkozó tervi megoldások

Talaj

Környezetvédelmi engedély előírásai

- *Az építés közben csak kifogástalan állapotú gépek és szállítóeszközök alkalmazhatók a szennyezés elkerülése érdekében.*
- *A kivitelezéshez szükséges nyersanyagok, földmennyiség kizárólag jogerős engedéllyel rendelkező anyagnyerő helyről származhatnak.*
- *A kivitelezés és az üzemeltetés során a felszíni és felszín alatti vizek, valamint a talaj szennyezési lehetőségét ki kell zárni a környezethasználat megfelelő szervezésével az 1995. évi LIII törvény 6.§ (1) bekezdésének megfelelően.*
- *A kivitelezést úgy kell végezni, az építőanyagokat, az építéshez használt gépeket úgy kell tárolni, hogy biztosított legyen a többször módosított 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdése szerint a felszín alatti vizek jó minőségi állapota. Az építési tevékenység és a létesítmény üzemeltetése nem okozhatja a felszín alatti víz, a földtani közeg (B) szennyezettségi határértéknél kedvezőtlenebb állapotát.*

Építési engedélyek előírásai

- *Az építési munkák során a csapadékvíz-elvezető csatornákba szennyező anyag nem kerülhet, az építési tevékenység végzése nem okozhatja a felszíni vagy felszín alatti vizek szennyeződését, károsodását, beleértve az esetleges havária helyzeteket is.*

- *Az építési munkák során használt munkagépekre és szállító járművekre vonatkozóan az alábbi környezetvédelmi előírások betartása szükséges:*

- *A használt munkagépek rendszeres karbantartásáról arra alkalmas telephelyen – a környezetszennyezés elkerülése érdekében – gondoskodni kell. Az építési felvonulási területen a munkagépek javítása, karbantartása, valamint tisztítása tilos.*
- *A munkagépek tankolása során az esetleges elfolyások felfogásának érdekében, megfelelő kapacitású és méretű kármentő tálcát kell alkalmazni a talaj- és talajvíz-szennyeződés megelőzése érdekében.*
- *Az építés során megfelelő műszaki állapotú szállító járművek és munkagépek használhatóak a szennyeződés megelőzése érdekében.*

Felszíni víz

Építési engedélyek előírásai

- *Az építés során tilos felszíni vizekbe, illetve azok medrébe bármilyen halmazállapotú, vízszennyezést okozó anyagot juttatni.*

- *A kivitelezés során érintett belvíz- és kettősműködésű csatornák parti sávját az autópálya építése során – a csatornák fenntartási munkáinak és az egyéb szakfeladatok ellátása érdekében – szabadon kell hagyni.*

- *Az építési munkálatokat úgy kell végezni, hogy az építés alatt is mindenkor biztosított legyen a belvíz- és kettősműködésű csatornákban az akadálymentes vízelvezetés.*

[1] Dőlten az útépítési tervekből átvett szöveg

Levegőtisztaság-védelem

Környezetvédelmi engedély előírásai

- *Az út létesítése során törekedni kell arra, hogy az építési anyagok szállítási útvonala a lehető legrövidebb legyen. Ennek érdekében az alapanyagnyerő helyeket, ill. gyártó telepeket az épülő úthoz legközelebb kell kijelölni, az egyéb jogszabályi és hatósági előírások teljesülése mellett.*

- *Az elérhető elvárható legkorszerűbb forgalomszervezés és útkezelés alkalmazásával biztosítani kell a szállítás során, hogy*
  - a diffúz légszennyezőanyag kibocsátás a lehető legkisebb mértékű legyen,
  - tevékenység lakosságot zavaró légszennyezettséget, bűzhatást ne eredményezzen,

- *Az építési munkálatok során az építőnek biztosítania kell, hogy a szállított anyagok levegőterhelést ne okozzanak. Az építéssel kapcsolatos szállítási útvonalak lakott területeket érintő szakaszain a porfelverődés elleni védelemről az építő köteles gondoskodni.*
- *Az útépítéshez az aszfaltot kizárólag olyan gyártó telepről lehet szállítani, amely rendelkezik jogerős, a környezetvédelmi hatóság szakhatósági hozzájárulását is*

  tartalmazó telepengedéllyel, valamint jogerős, a környezetvédelmi hatóság által kiadott légszennyező forrásokra vonatkozó működési engedéllyel. z építési tevékenység során keletkezett bárminemű hulladékok nyílttéri, vagy környezetvédelmi hatóság által kiadott jogerős égetési engedéllyel nem rendelkező berendezésben való égetése tilos.

Építési engedélyek előírásai

- *A munkálatok végzése során keletkező hulladék nyílt téri, vagy a hulladékok égetésének feltételeit rögzítő jogszabályban foglaltaknak nem megfelelő berendezésben történő égetése tilos.*

- *Az építési tevékenységekkel kapcsolatos szállítások esetén a fuvarozó köteles gondoskodni megfelelő intézkedés megtételével (takarás, csomagolás, stb), hogy a szállított anyag levegőterhelést ne okozzon.*

- *Az építési tevékenységek végzése során az elérhető legjobb technika alkalmazásával meg kell akadályozni a szomszédos ingatlanok, továbbá az építéshez kapcsolódó szállításokkal érintett útvonalak, ill. az azok mentén elhelyezkedő lakóingatlanok diffúz porterhelését.*

Élővilág-védelem

Környezetvédelmi engedély előírásai

- *A nyomvonal mellett (az építéshez igénybe vett terület határától 50 méternél közelebb) található gyep, nádas, vízállás területek munkaterület felőli oldalát a kitűzéssel egy időben, jól látható módon (legalább 1 méter magasan kifeszített, széles, élénk színű jelzőszalaggal) le kell határolni*
- *Cserjeirtás, fakivágás kizárólag fészkelési időszakon kívül, tehát március 1. előtt és július 31. után történhet*

2.2.6. Alátámasztó javaslat

- *A kivitelezés során gyep, nádas, vízállás területeket (tényleges állapotukat tekintve) semmilyen célra (ide értve az anyagnyerő helyeket, depóniákat, szállítási útvonalakat, felvonulási területeket is) igénybe venni nem lehet.*

- *Amennyiben a kivitelezés március 1. és augusztus 1. között is zajlik, ezen időszakban a kialakított depóniák (föld, homok, útalap anyag, kavics, stb.) oldalait, az útalap rézsűit minden munkanap végén 45°-nál kisebb szögűre kell lerézsűzni*

- *A kivitelezés során kialakított maradandó árkok, csatornák rézsűje ne legyen nagyobb 45°-nál*
- *Az ideiglenes árkokba, gödrökbe esett állatokat minden reggel, munkakezdés előtt, szakszerűen el kell távolítani. Ezen árkokat a lehető leghamarabb be kell temetni.*

határértékek maradéktalan teljesülésén túlmenően, az érintett környezetet a lehető legkisebb mértékben zavarja.

- *Az építkezésre a kiviteli terv szintjén, az organizációs terv ismeretében környezetvédelmi tervet kell készíteni. Az építési zajvédelemről gondoskodni kell, zajszegény gépek, zajszegény építési technológia és eljárás választásával, illetve – amennyiben szükséges – zajvédő burkolatok, mobil zajárnyékoló fal használatával.*

Hulladékgazdálkodás

Környezetvédelmi engedély előírásai

- *A hulladékgazdálkodásról szóló 2000. évi XLIII. törvény 14. §-nak (1) és (2) bekezdése értelmében hulladékkezelési tevékenység (hulladék begyűjtése, szállítása, előkezelése, tárolása, hasznosítása, ártalmatlanítása), ha törvény, kormányrendelet vagy miniszteri rendelet ettől eltérően nem rendelkezik, kizárólag a környezetvédelmi hatóság engedélyével végezhető.*
- *A hulladékgazdálkodásról szóló 2000. évi XLIII. törvény előírásai szerint a hulladék termelője, birtokosa a tevékenysége gyakorlása során keletkező, illetőleg más módon a birtokába kerülő hulladékot köteles környezetszennyezést kizáró módon, a veszélyes hulladékoktól elkülönítve gyűjteni, továbbá hasznosításáról vagy ártalmatlanításáról gondoskodni.*
- *Tilos a hulladékot elhagyni, a gyűjtés, begyűjtés, tárolás, lerakás szabályaitól eltérő módon felhalmozni, ellenőrizetlen körülmények között elhelyezni, kezelni.*
- *A tevékenység során keletkező veszélyes hulladékokat a 192/2003. (XI. 26.) Kormányrendelettel módosított 98/2001. (VI. 15.) Kormányrendelet előírásai alapján kell kezelni.*
- *A termelő csak olyan kezdőnek adhat át veszélyes és nem veszélyes hulladékot, aki a környezetvédelmi hatóság engedélyével rendelkezik az adott hulladék kezelésére. A szállítást csak az adott hulladék szállítására engedéllyel rendelkező szervezet végezheti, veszélyes hulladékok esetén a módosított 98/2001. (VI. 15.) Kormányrendelet 8.§ b) pontjának kivételével.*
- *A hulladék termelője, birtokosa köteles a rá vonatkozó hulladékgazdálkodási terveket a 126/2003. (VIII. 15.) Kormányrendelet szerint készíteni.*
- *A veszélyes hulladék termelője köteles minden veszélyes hulladékot eredményező tevékenységéről anyagmérleget készíteni, melynek tartalmaznia kell az adott termelési technológiába bemenő anyagok mennyiségét és összetételét, a keletkező termékek mennyiségét és összetételét, valamint a veszélyes hulladékok mennyiségét és összetételét.*
- *Az építési tevékenység befejezését követően a tényleges adatok birtokában, a használatbavételi engedélyezési eljárás során, ismételten nyilatkozni kelt a keletkezett építési hulladékok mennyiségéről, és amennyiben a keletkezett építési hulladékok*

Építési engedély előírásai

- *A munkálatok végzése során keletkező hulladék nyílttéri, vagy a hulladékok égetésének feltételeit rögzítő jogszabályban foglaltaknak nem megfelelő berendezésben történő égetése tilos.*

- *A hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény előírásai szerint hulladéktól csak kijelölt vagy arra fenntartott helyen, a környezet veszélyeztetését kizáró módon lehet megválni.*

- *A hulladékok kezelése során a 2012. évi CLXXXV. törvény egyéb előírásainak betartása mellett a következő jelenleg hatályos jogszabályok szerint kell eljárni:*

- *a hulladékkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségekről szóló 440/2012. (XII. 29.) Korm. rendelet, a hulladékjegyzékről szóló 72/2013. (VII. 27.) VM rendelet.*

- *A keletkező építési vagy bontási hulladékokat az építtető köteles – a hulladékok további könnyebb hasznosíthatósága érdekében – elkülönítetten gyűjteni mindaddig, amíg a hulladékot a kezelőnek át nem adja. A Ht. 63. § (1) bekezdése alapján besorolt hulladékok kezeléséről a Ht. 31. §-ban meghatározottak szerint kell gondoskodnia. Ha a hulladékbirtokos a hulladékot másnak adja át, meg kell győződnie arról, hogy az átvevő az adott hulladék szállítására, közvetítésére, kereskedelmére, illetve kezelésére vonatkozó hulladékgazdálkodási tevékenység végzéséhez szükséges nyilvántartásba vétele megtörtént. Amennyiben a keletkezett építési- és bontási hulladékok felhasználása nem az építési területen történik, akkor az ezekkel a hulladékokkal végzett bármilyen tevékenység (pl.: elszállítás, deponálás, tárolás, későbbi – más területen történő felhasználása, törése, aprítása, stb.) engedélyhez kötött tevékenység, beleértve a letermelt és keletkezés helyén fel nem használt talajt is.*

A 191/2009. (IX.15.) Korm. rendelet alapján

- *a vállalkozó kivitelező feladata az építési munkaterületen keletkezett építési-bontási hulladék mennyiségének és fajtájának folyamatos vezetése az építési naplóban,*
- *a felelős műszaki vezető feladata az építőipari kivitelezési tevékenység befejezésekor, az építési napló alapján az 5. melléklet szerinti hulladék nyilvántartó lap kitöltése és az építtetőnek történő átadása; valamint értesíteni az illetékes környezetvédelmi, természetvédelmi és vízügyi felügyelőséget arról, hogy az építési munkaterületen keletkezett építési-bontási hulladék mennyisége eléri az építési és bontási hulladék kezelésének részletes szabályairól szóló jogszabályban előírt küszöbértéket.*

Káros hatások csökkentését célzó konkrét intézkedések

Párhuzamos utak, hálózati jelentőségű utak átvezetése M8 felett

1,8 m magas védőkerítés a teljes szakaszon.

Növénytelepítés, zajárnyékoló falak a tanyákhoz:

Monitoring

Alapállapot és építés alatti zajszint mérés a 077/9b hrsz alatti tanyánál szükséges.

Alapállapot és üzemelés alatti zajszint mérés a 077/9b és 070/2 hrsz-ú tanyáknál szükséges.