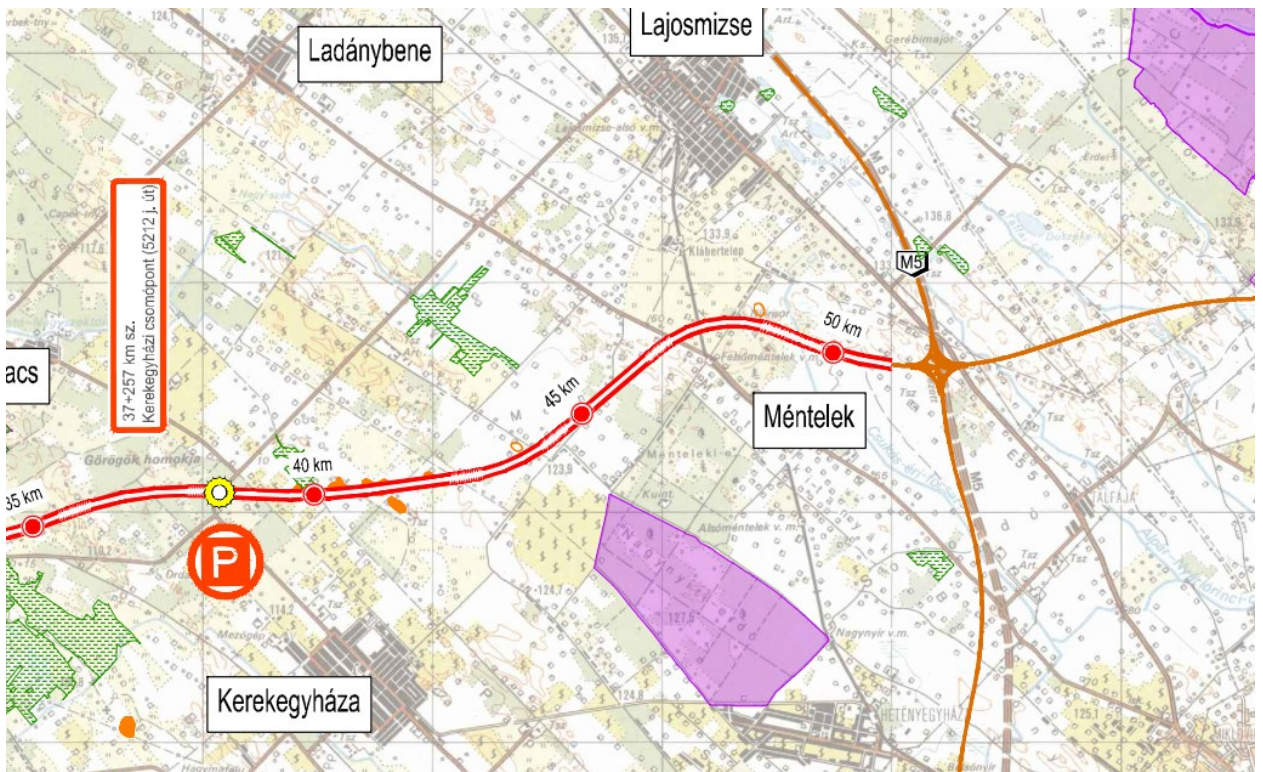
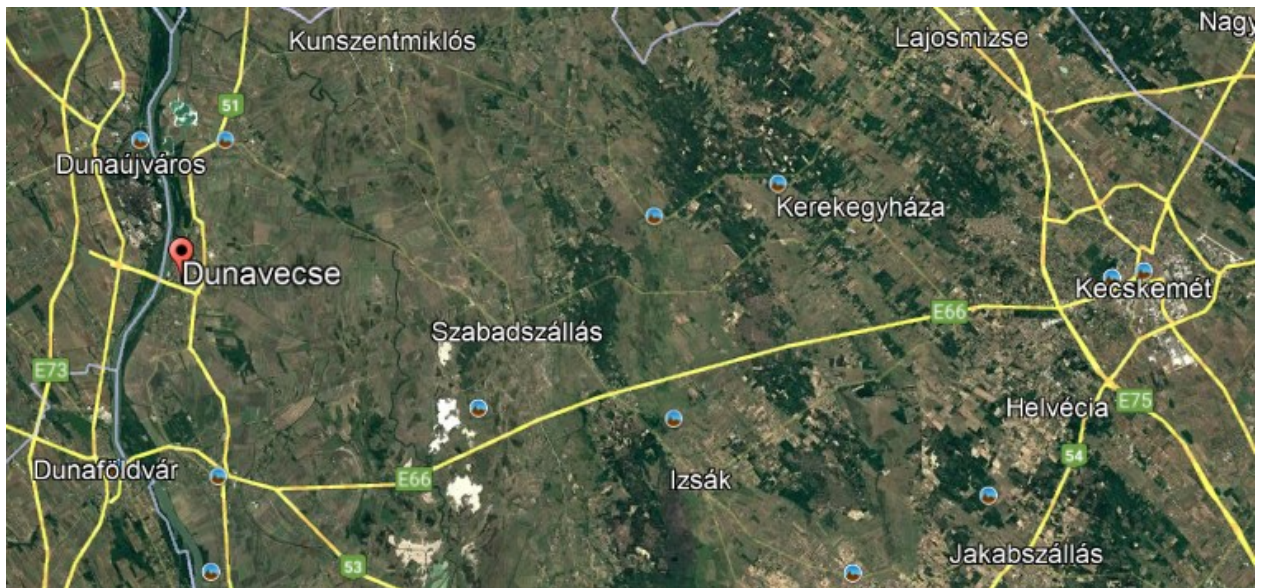


TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV
KEREKEGYHÁZA
M8 (TÁVLATI M200) GYORSFORGALMI ÚT
DUNAVECSE-KECSKEMÉT KÖZÖTTI SZAKASZ



KEREKEGYHÁZA-KECSKEMÉT KÖZÖTTI SZAKASZ

T E R V E Z Ő K

A TELEPÍTÉSI
TANULMÁNYTERVET
KÉSZÍTETTE ÉS
ÖSSZEÁLLÍTOTTA, TERÜLET ÉS
TELEPÜLÉSRENDEZÉS



Rédeiné Bondor Klára

okl. építészmérnök TT 03 0093
6000 Kecskemét, Mécses u.40.

FELHASZNÁLT TERVDOKUMENTÁCIÓK,
KAPCSOLÓDÓ SZAKMAI DOKUMENTÁCIÓK

KÖRNYEZETVÉDELEM

Szakály Krisztina okl.
környezetmérnök, környezetvédelmi
szakértő

13-12295 UTIBER Kft.
1115 Budapest, Csóka utca 7-13.

Csóka Gergely okl.
környezetmérnök, zaj- és
rezgésvédelmi szakmérnök

Gaál Júlia okl. környezetmérnök

Heckenast Ádám okl.
környezetmérnök

Kiss Barbara okl. tájépítészmérnök

Szabó Ákos okl. környezetmérnök

Vidéki Róbert okl. biológus, botanikus

Vincze Vilmos okl. építőmérnök
VIKÖTI MÉRNÖK IRODA KFT.

KÖZLEKEDÉS

SOMOGYVÁRI ZSOLT
TURATERV MÉRNÖKIRODA KFT.
01-014518

2025.november.

T A R T A L O M J E G Y Z É K

I. Általános ismertetés

1. Fejlesztési cél bemutatása (beruházás jellege, beruházó személye, nemzetgazdasági szempont, a beruházás és a szabályozás érdekeltjének meghatározása)
2. A fejlesztéssel érintett terület és környezetének, hatásterületének bemutatása (közvetlenül érintett terület, közvetve érintett terület)
3. Területrendezési tervekkel való összhang
4. Településfejlesztési dokumentumokkal való összhang
5. Településrendezési Terv módosítás szükségessége, hatályos előírások
6. A megvalósításhoz szükséges lépések eljárásrendje, ütemterve, az egyes lépések egymásra épülése és feltételei
7. Változtatási tilalom elrendelésének szükségessége, indokoltsága, a feltételen szükséges mérték meghatározása

II. Részletes ismertetés

1. Településrendezés
 - a) településrendezési szempontú besorolás, szabályozási szélesség indokolása b) csatlakozó tömbök telekalakítási, telekcsoport-újra osztási lehetősége
 - c) az egyes telkek beépítésére vonatkozó javasolt további előírások
 - d) várható egyéb (nem ÉKM) fejlesztések, megkötött településrendezési szerződések
2. Közlekedés
 - a) hálózati szerep, forgalmi modell, útkategória előírások b) keresztmetszetek, csomópontok helye, területigény
 - c) közlekedési módzatok (közösségi közlekedés, gyalogos- és kerékpáros közlekedés) d) kicsatlakozó utak helye, csatlakozó területek feltárhatósága, út melletti telkek megközelítése
3. Szakági munkarészek
 - a) várható környezeti hatások és szükséges beavatkozásokra vonatkozó javaslat
 - b) zöldfelületrendezés
 - c) környezetvédelem, zajvédelem
 - d) infrastruktúra-igények, közművek felszíni és a felszín alatti építményei
4. Szabályozási koncepció
5. Műszaki tervek

III. Várható költségek és településrendezési szerződésben rögzítendő kérdések

1. A várható közfejlesztések köre
2. Nyilatkozat a beruházás és a településtervezés költségeinek vállalásáról
3. Útkezelő személye, zöldfelület kezelője, kezelői lehatárolás
4. Kártalanítási kötelezettség

Felhasznált dokumentumok

- Engedélyezési Terv és műszaki leírás, készítette: TURATERV Mérnökiroda Kft. 2025
- Környezeti Hatástanulmány, készítette: VIKÖTI Mérnök Iroda Kft., 2024
- M200 gyorsforgalmi út Dunavecse-Kecskemét közötti szakasz Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció, készítette: Doronicum Kft., 2024
- Előzetes Régészeti Dokumentáció, Nemzeti Régészeti Intézet, 2024

Vonatkozó jogszabályok

- 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet - a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről 19. § (2)-(7) bekezdés, 7. melléklet
- 280/2024.(ix.30.) Korm. rendelet – A településrendezési és építési követelmények alapszabályzatáról
- Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzata Közgyűlésének 2/2024. (II.26.) önkormányzati rendelete Bács-Kiskun Vármegye Területrendezési Tervéről
- Kerekegyháza Város Önkormányzata Képviselő-testületének 11/2025. (VII. 1.) önkormányzati rendelete a Kerekegyháza helyi építési szabályzatáról
- Kerekegyháza Város Önkormányzata Képviselő-testületének 24/2017.(XII.28.) rendelete Kerekegyháza város településképének védelméről
- Kerekegyháza Város Településterve, elfogadva a 83/2025.(VI.25.) Kth. számú határozattal és a 11/2025. (VII. 1.) számú önkormányzati rendelettel

I. ÁLTALÁNOS ISMERTETÉS

1. FEJLESZTÉSI CÉL BEMUTATÁSA (ELŐZMÉNYEK, BERUHÁZÁS JELLEGE, BERUHÁZÓ SZEMÉLYE, NEMZETGAZDASÁGI SZEMPONT, A BERUHÁZÁS ÉS A SZABÁLYOZÁS ÉRDEKELTJÉNEK MEGHATÁROZÁSA)

NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő zártkörűen működő Részvénytársaság, mint ajánlatkérő 2018/S 075-167061 hivatkozási szám alatt ajánlati felhívást tett közzé az Európai Unió hivatalos lapjában nyílt közbeszerzési eljárás megindítására. Az m8DD konzorcium (Utiber Kft. és TuraTerv Kft.), mint ajánlattevő „Tervezési szerződés az „M8 gyorsforgalmi út Dunaújváros és Dunavecse-Kecskemét közötti szakaszán környezeti hatástanulmány és tanulmány tervekészítése, továbbá engedélyezési és kiviteli terv készítése” tárgyában indított közbeszerzési eljárásban a törvényes feltételeknek megfelelő érvényes ajánlatot nyújtott be a Tervezési szerződés az „M8 gyorsforgalmi út Dunavecse-Kecskemét közötti szakaszán környezeti hatástanulmány és tanulmányterv készítése, továbbá engedélyezési és kiviteli terv készítése” tárgyában. Az ajánlati felhívás szerinti értékelési szempontok alapján az m8DD konzorcium került kiválasztásra, és Megrendelő (NIF Zrt.) Tervezőt (m8DD konzorcium) hirdette ki az eljárás nyerteseként.

Ennek értelmében a tervezési feladat az M8 gyorsforgalmi út Dunavecse Kecskemét közötti szakaszán Előzetes Régészeti Dokumentáció, Környezeti hatástanulmány (KHT), Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció, közúti biztonsági hatásvizsgálat, engedélyezési- és kiviteli tervek elkészítése, valamint közreműködést a hatósági engedélyek megszerzésében.

A tervezési folyamat során az Építési és Közlekedési Minisztérium jelezte, hogy a tervezett Dunavecse-Kecskemét közötti gyorsforgalmi útszakasz a legújabb országos közút hálózati elképzelések alapján a Komárom-Székesfehérvár-Dunaújváros-Kecskemét gyorsforgalmi útszakasz részeként a továbbiakban már M200 gyorsforgalmi útként kezelendő. Ennek értelmében a tervezett szakasz a dokumentációban M200-ként került elnevezésre.

M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út Dunavecse - Kecskemét közötti szakasz a jelenlegi szakaszban történő megnevezés

A tervezést érintő, Kerekegyháza település közigazgatási területét érintő szakasz a település déli részén, beépítésre nem szánt területeket érint.

Jelen telepítési tanulmányterv az M200 gyorsforgalmi 36+000 és 40+000 km szelvény közötti Kerekegyházát érintő szakaszára vonatkozóan, az útfejlesztésből következő közterületi határ rendezése miatt szükségessé váló településtervezési módosítása megalapozása céljából készült.

A beruházás nemzetgazdasági szempontból Kiemelt Állami Beruházásnak minősül, melyet a 345/2012. (XII. 6) Korm. 1.1.41. pontja tartalmaz.

„1.1.41. Az M8 gyorsforgalmi út 51. számú főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz megvalósítása.”

Megbízó: TURA-Terv Mérnökiroda Kft. 1145 Budapest, Gyarmat u. 30.

Jelen telepítési tanulmányterv a 2025.06.01-én, valamint 2025. 11. 20-án rendelkezésre álló tervdokumentációk tartalma alapján készült és célja a településtervezési módosításának megalapozása.

2. A FEJLESZTÉSSEL ÉRINTETT TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK, HATÁSTERÜLETÉNEK BEMUTATÁSA (KÖZVETLENÜL ÉRINTETT TERÜLET, KÖZVETVE ÉRINTETT TERÜLET)

A tervezett M8 nyomvonal teljes hosszban Bács-Kiskun Vármegye területén a vármegye északi részén halad.

A nyomvonal Dunavecse térségében a már megépült M8 gyorsforgalmi útszakasz hidját (Pentele-híd) követő nyomvonal folytatásaként indul.

A nyomvonal által érintett települések:

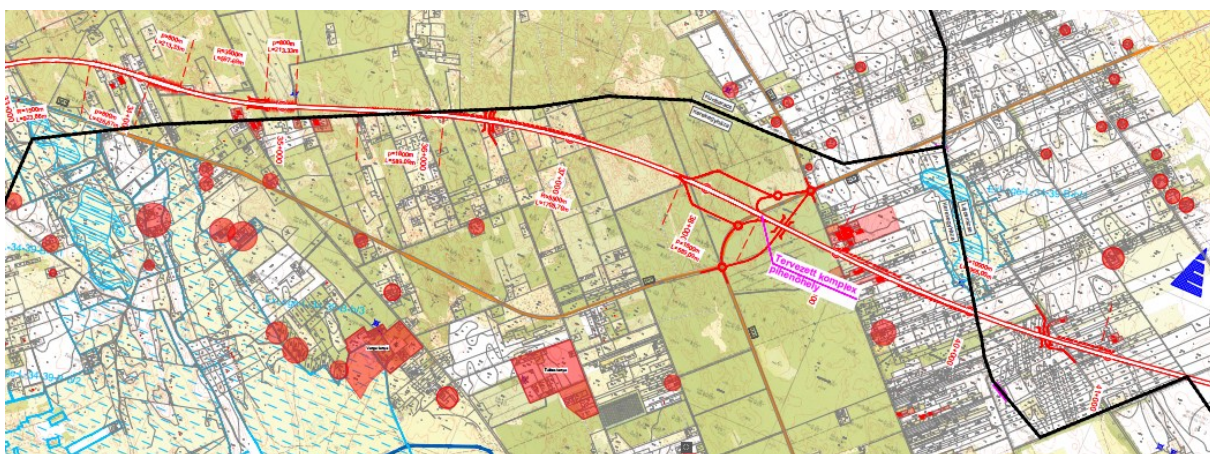
Apostag, Dunavecse, Újsolt, Szabadszállás, Kunszentmiklós, Kunadacs, Kunbaracs, **Kerekegyháza**, Lajosmizse, Kecskemét

A nyomvonal az Alföld nagytáj két középtáját, a Duna menti síkságot és a Duna-Tisza közti síkvidéket érinti.

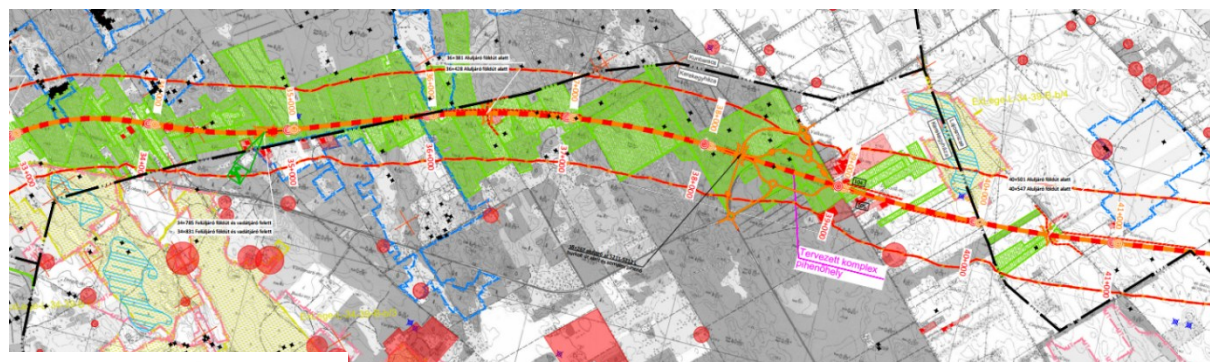
A fejlesztéssel **közvetlenül érintett terület a település északi részén 4000 m hosszon.**

A tervezett nyomvonal szakasz külterületi térséget és beépítésre nem szánt területet érint.

A gyorsforgalmi út tervezett hosszán, így Kerekegyháza területén is jellemzően 50-60 m-es



keresztmetszeti szélességű igénybevétellel jár, melyhez többletként adódik a pihenőhelyek, üzemi területek, keresztező létesítmények területfoglalása. Kerekegyháza esetében van tervezett létesítmény



JELMAGYARÁZAT

	Natura 2000 SAC		II. nyomvonalalátvezet
	Natura 2000 SPA		Tervezett földút
	Ökológiai folyosó (mHó)		Út keresztező
	Magterület (MÖH)		III.a. nyomvonalalátvezet
	Pufferterület (MÖH)		Tervezett földút
	Nemzeti Park		Út keresztező
	Év-levegő védett táj		Tervezett vasúti pályázat
	Év-levegő szikes táj		Tervezett vasúti pályázat
	Régiészeti lédűhely		Tervezett vasúti pályázat
	Rekreációs terület		Vízfelvezetés
	Értéktérületek		Zajvédő belső hatásterület
	Művelési terület		Zajvédő belső hatásterület
	Épített környezet		III.a. váltóvezet
	Tűzvesztési terület		Tervezett zajgátló falak
	Tűzvesztési terület		Zajvédő monitoring pont
	Épített környezet		Tengelyről 50 méter belső fény
	Tűzvesztési terület		Öröklési kocsik
	Tűzvesztési terület		Kutak
	Tűzvesztési terület		Év-levegő védett kumhalom
	Tűzvesztési terület		Egyedi tájtervek
	Tűzvesztési terület		Biológiai állomáspont

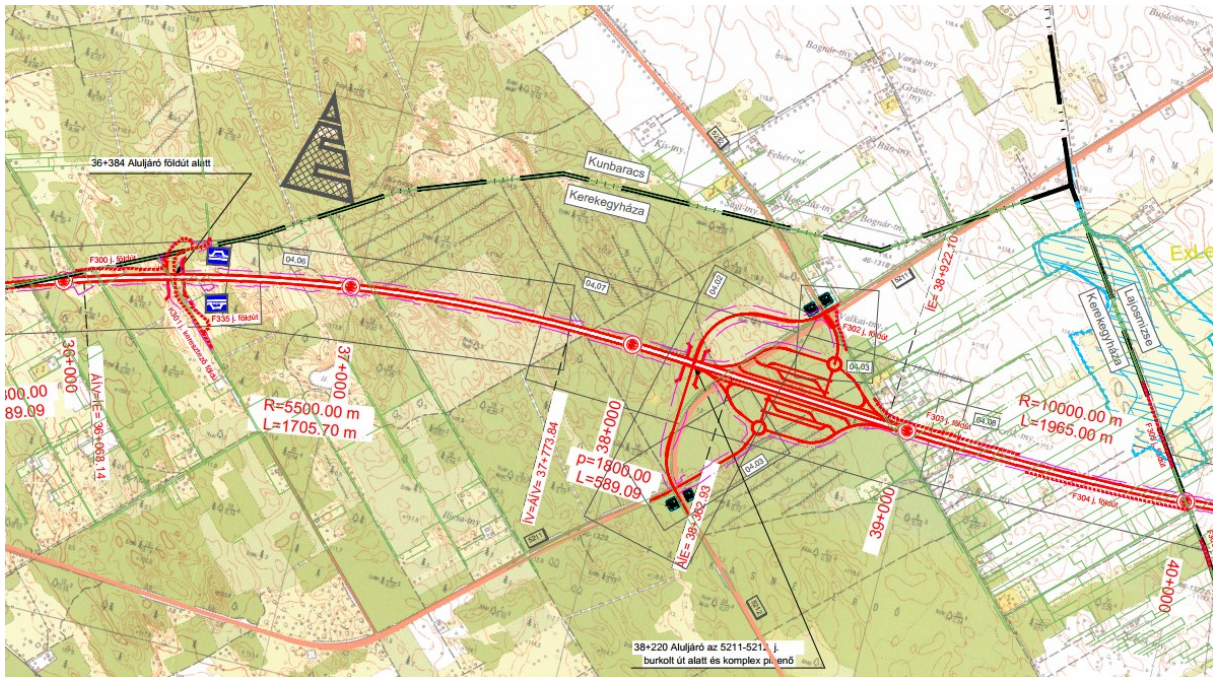
Egy integrált külön szintű csomópont és kétoldali komplex pihenő létesül a 38+600 km.sz -ben, Kerekegyháza közigazgatási területén. Az M8 gyorsforgalmi út jobb oldalán a 38+ 062 km.sz. j.o. lassító sávval, a 39+190,25 km.sz.- ben gyorsító sávval, a gyorsforgalmi út bal oldalán a 37+994,5 km.sz. gyorsító sávval fejeződik be és 39+123 km. sz.-ben lassító sávval kapcsolódik a külön szintű forgalmi csomópont. A forgalmi csomópont fő elemei egyben a kétoldali komplex pihenő külső határoló elemei is.

TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV KEREKEGYHÁZA VÁROS
M8 (TÁVLATI M200) GYORSFORGALMI ÚT DUNAVECSE - KECSKEMÉT KÖZÖTTI SZAKASZ

A tervezett M8 gyorsforgalmi út nyomvonala keresztezi az 5211j., 5212j., j. utakat. Az 5211j. (meglévő szelvényszám 16+907-17+761km szelvények között) út a gyorsforgalmi út fölött kerül átvezetésre. Az 5211-5212j. utak közös szakaszának keresztezése egy komplex pihenővel kombinált külön szintű csomóponttal kerül kialakításra.

A műtárgyak:

- B19 - B19 j. főpálya felett, 5211 j. út utat átvezető híd az M8 gyorsforgalmi út 32+538 km szelvényében
- B20 - B20 j. főpálya híd a K300 j. földút felett az M8 gyorsforgalmi út 34+797 km szelvényében
- B21 - B21 j. főpálya felett, K301 j. földút utat átvezető híd az M8 gyorsforgalmi út 36+384 km szelvényében
- B22 - B22 j. főpálya felett, 5211 és 5212 j. út utat átvezető híd az M8 gyorsforgalmi út 38+221 km szelvényében



TERVEZÉSI NYOMVONAL A TELEPÜLÉS KÖZIGAZGATÁSI TERÜLETÉN - KIVONAT FORRÁS: KH

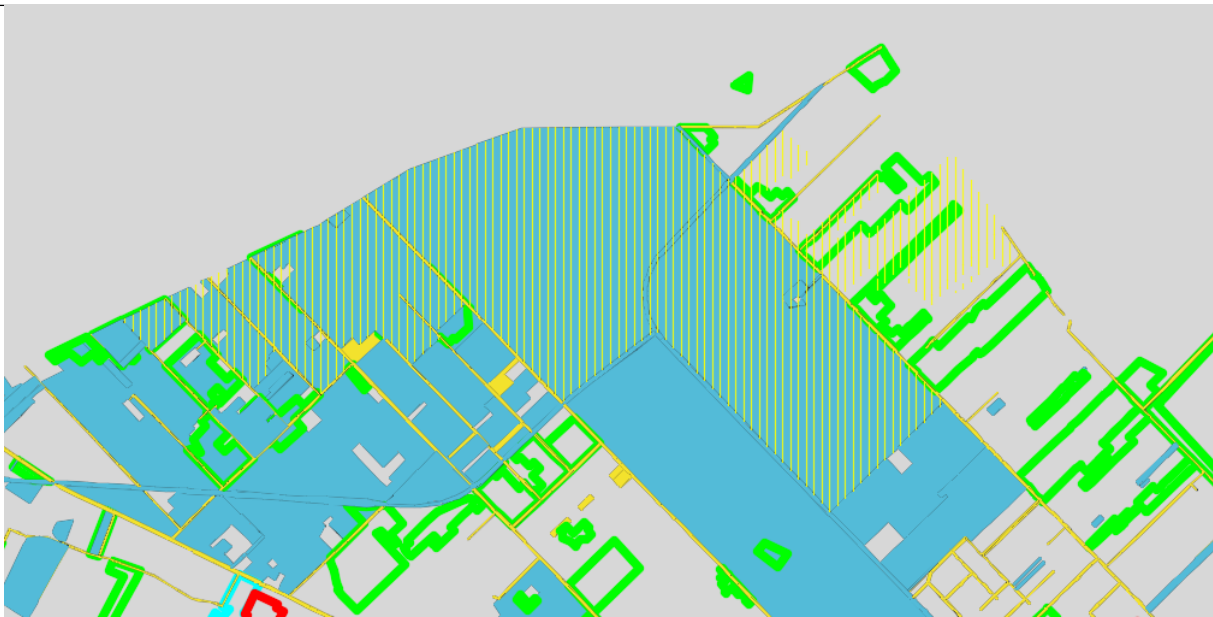
A fejlesztéssel közvetlenül érintett telkek

- a fejlesztéssel érintett útszakasz jelenlegi telkei
- az útfelújítás tervezett műtárgyai által igénybe vett további területek és az érintett telkek visszamaradó telekrészei
- a környező területeket feltáró kapcsolódó úthálózat átalakításához szükséges területek telkei
- útkapcsolattal rendelkező mezőgazdasági telkek.

SÁRGÁVAL SZÍNEZETT AZ ÉRINTETT TELEK



TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV KEREKEGYHÁZA VÁROS
M8 (TÁVLATI M200) GYORSFORGALMI ÚT DUNAVECSE - KECSKEMÉT KÖZÖTTI SZAKASZ



SÁRGA SRAFFOZÁSSAL SZÍNEZETT AZ ÉRINTETT TELEK* VILÁGOSKÉK: ÁLLAMI TULAJDON, SZÜRKE: MAGÁNTULAJDON



Az érintett nyomvonal nagyrészt erdőterületeken halad. (saját szerkesztés E-tér adatszolgáltatás alapján)

A helyszín bemutatása

A Kiskunsági-homokhát szélhordta homokkal borított hordalékkúpsíkság. Ez enyhén hullámos–mészsízes, szikes laposokkal tarkított – síkság képét mutatja. Jellemző formája a közel párhuzamos elhelyezkedésű buckacsoportok, melyek közé alacsony fekvésű laposok ékelődnek. A Kiskunsági löszös hát kistájba nyugatról röviden belenyúló nyomvonal a kistájnak az enyhén tagolt síkság részét érinti, északról kerülve el a szikes laposokat.

A Kiskunsági-homokhát medencealjazata változatos összetételű. Északon és délen metamorfitek, közöttük mezozoos kőzetek, azokon vulkáni és vulkanoszediment rétegek települtek. A felszínen futóhomok, illetve löszös beékelődések vannak. A Kiskunsági löszöshát medencealjazatát vulkáni és vulkanoszediment rétegek adják, a felszín közeli üledékek nagy része típusos ártéri, infúziós lösz és homokos lösz. Az érintett tájrészlet domborzati adottságait tekintve síkvidéki jellegű. A nyomvonal szűkebb környezetében mezőgazdasági (szántó, legelő) területek jellemzők.

Meghatározó vonalas elemek az 5211 jelű és 5212 jelű országos közutak, a mezőgazdasági dűlőutak. Egyéb közút vagy kötőpályás nyomvonal nem található a tervezési területen.

Hatásterület

A hatásterület az a terület, ahol a hatások a jogszabályokban rögzített mértékben érzékelhetők. A hatásterület lehatárolásánál 314/2005 (XII.25) számú Kormányrendelet 7. sz. mellékletében foglaltakat vesszük figyelembe.

A hatásterület részét képezik potenciálisan a haváriából adódó szennyezések (levegő, víz, talaj) által érintett területek, melyek azonban előzetesen nem határolhatók le (a hatásterület számos tényezőtől függ, mint pl. a havária esemény jellegétől, a környezetbe kikerülő szennyezőanyag típusától és mennyiségétől, az időjárási viszonyoktól).

A veszélyeztetett területek közé sorolhatók pl. a nyomvonal-közeli lakott területek, a felszíni vizek, illetve azok a természetszerű élőhelyek, melyek közvetlenül az út mentén találhatók.

Közvetlen hatásterület a 314/2005. (XII.25.) sz. Kormányrendelet 7. melléklete szerint "az egyes hatótényezőkhöz hozzárendelhető területek, amelyek lehetnek

- a földbe, vízbe, levegőbe való egyes anyag-, vagy energia-kibocsátások terjedési területei az érintett környezeti elemekben,
- a föld, víz, élővilág, épített környezet közvetlen igénybevételének területei."

A fent említett rendelet szerint "A közvetett hatások területei a közvetlen hatások területein bekövetkező környezeti állapotváltozások miatt tovább terjedő hatásfolyamatok terjedési területe, amelyeket valamely hatásfolyamat érint."

A tervezett útfeljesztéshez elkészített Környezeti Hatástanulmány (KH) az egyes környezeti elemek és veszélyeztető tényezők szempontjából közvetett és közvetlen hatásterületet határol le az alábbiak szerint a teljes nyomvonalra, így Kerekegyháza városra is:

- Talaj és felszín alatti víz
- Felszíni vízvédő
- Levegőtisztaság-védő -
- Élővilág-védő
- Tájvédő
- Épített környezet, kulturális örökség védelme
- Zajvédő
- Rezgésvédő
- Hulladékgyűjtés

Az Környezeti Vizsgálat főbb megállapításai a környezeti elemeket és hatásokat illetően az alábbiak:

TALAJ ÉS FELSZÍN ALATTI VÍZ

- A beruházás körültekintő tervezése és kivitelezése esetén a felszín alatti vizek szennyezése nem várható.
 - Bács-Kiskun Vármegye Területrendezési Terve alapján a vizsgált nyomvonal nem érinti kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezetét.
 - A vizsgált terület szilárd ásványi nyersanyag, illetve szénhidrogén és földgáz lelőhelyeket nem érint.
 - A felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken levő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII.25.) KvVM rendelet melléklete alapján, a tervezéssel érintett területen lévő település érzékeny felszín alatti vízminőség védelmi övezetbe sorolható.
 - Gyógyvíz lelőhelyeket a tervezett beruházás nem érint
 - A beruházás által érintett terület nem fekszik nitrátérzékeny minősített területen, de Kerekegyháza közigazgatási területe nitrát-érzékeny területnek minősül.
 - A felszín alatti vizek védelme tekintetében fontos szempont, hogy fokozottan és kiemelten védett felszín alatti vízminőségvédelmi terület, valamint vízbázis védőterülete nem érintett.
 - Kerekegyháza felszín alatti vizei és ivóvízbázisa nem tekinthető sérülékenynek.
- A vizsgált területen a felszín alatti víz szintje viszonylag magasan, jellemzően terepszint alatt 2-5 m között húzódik.

- A felszín alatti vizek közvetlen hatásterülete nem határolható le. Az építésből és az üzemelésből alapesetben nem kerül ki olyan anyag, ami a felszín alatti vizeket veszélyezteti. A felszíni vizek sem alapállapotban, sem a létesítés idején sem utána nem érhető el közvetlenül a felszínről, nem létesülnek olyan létesítmények, amelyek összekötnék a felszínt a felszín alatti vizekkel.

FELSZÍNI VÍZ

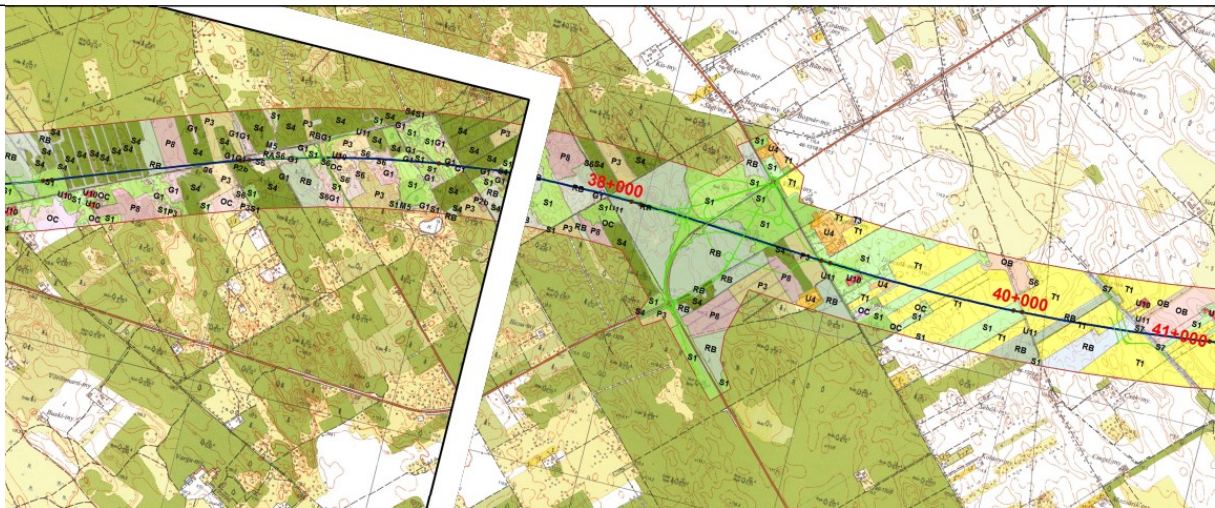
- Kerekegyháza területén az érintett nyomvonalon nincs felszíni víz
- Kerekegyháza közigazgatási területe **nem tartozik az érzékeny felszíni vízfolyások vízgyűjtő területéhez.**
- Bács-Kiskun Vármegye Területrendezési Terve alapján a nyomvonalat Kerekegyháza területén nem érinti vízminőség védelmi terület övezete.
- Bács-Kiskun Vármegye Területrendezési Terve alapján a nyomvonal rendszeresen belvízjárta terület övezetét Kerekegyháza területén nem érinti.
- A tágabb térségre vonatkozóan a települések ár- és belvíz veszélyeztetettségi alapon történő besorolásáról szóló 18/2003. (XII. 9.) KvVM-BM együttes rendelet 3. sz. mellékletében Kerekegyháza nem veszélyeztetett.

LEVEGŐTISZTASÁG-VÉDELEM

- A tervezett út- és csomópontépítésekhez legközelebb eső védendő épületek 2 km-nél messzebb vannak.
- A tervezési területen a levegő minőségét jelenleg nem befolyásolja közlekedés, sem pedig lakossági fűtésből (téli időszakban), valamint a mezőgazdasági tevékenységből származó levegőterhelés.
- Az építési fázis közvetett hatásterülete nem számszerűsíthető.
- Üzemelési fázisban közvetett hatásterületnek az a főpályán kívüli terület tekinthető, ahol a légszennyező anyagok (NO_x) koncentrációváltozása a 5 µg/m³ -t meghaladja.
- A fejlesztés teljes területét nézve, a jelenlegi levegőminőség a zónabesorolás és mérőállomások alapján országos viszonylatban kedvezőnek tekinthető.

ÉLŐVILÁG-VÉDELEM

- A tervezett beruházás jogszabály által védett (Natura 2000, védett országos jelentőségű természetvédelmi) területet nem érint.
- Helyi jelentőségű védett természeti területet a tervezett beruházás megközelít.
- A tervezési terület környezetében ex lege védett természeti területek, védett természeti emlékek vagy értékek nincsenek.
- Az Ökológiai Hálózat a Páneurópai Ökológiai Hálózat része. Legfontosabb alkotórészei a
 - magterületek, amelyek természetes vagy természetközeli élőhelyeket foglalnak magukba, európai, illetve hazai jelentőségű területek, fajok populációinak élőhelyei.
 - az ökológiai folyosók a vándorló fajok mozgását, az értékes élőhelyek, populációk összeköttetését biztosítják térbeli és genetikai szinten egyaránt. Az ökológiai folyosók hálózatának elemei szervesen illeszkednek az európai, országos, megyei, települési és élőhely szintű ökológiai hálózati felépítésbe.
 - pufferterületek
- Az országos ökológiai hálózat aktuális kiterjedését a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény jelöli ki.
- A közvetlen és közvetett hatásterületen az Ökológiai Hálózat elemei közül magterület, ökológiai folyosó és pufferterületek nincsenek.



Á-NÉR élőhelykódok

- B1a: Nem tőzegképző nádasok
- B1b: Télsásosok
- B4: Lápi zombékoló
- B5: Nem zombékoló magassárrétek
- D2: Kékperjés rétek
- D34: Mocsárrétek
- F2: Szikes rétek
- G1: Nyílt homokpusztagyep
- H5b: Homoki sztyeprétek
- J1a: Fűzlápok
- M5: Homoki borókás-nyárasok
- OA: Jellegtelen fátlan vizes élőhelyek
- OB: Jellegtelen üde gyepek
- OC: Jellegtelen száraz-félszáraz gyepek
- OD: Lágyszárú özönfajok állományai
- OF: Magaskórós ruderalis gyomnövényzet
- P1: Óshonos fajú fiatalosok
- P2a: Üde és nedves cserjések
- P2b: Galagonyás-kökényes száraz cserjések
- P3: Idegenhonos fajú fiatal erdősítés
- P8: Vágásterület
- RA: Óshonos fajú facsoport, fasor
- RB: Óshonos fajú puhafás jellegtelen erdő
- S1: Akácültetvény
- S2: Nemesnyárasok
- S4: Ültetett erdei- és feketeenyvesek
- S6: Nem óshonos fajok spontán állománya
- S7: Ültetett facsoportok, erdősávok és fasorok
- T1: Egyéves, intenzív szántóföldi kultúra
- T2: Évelő, intenzív szántóföldi kultúra
- T3: Zöltség- és dísznövénykultúrák, melegházak
- T5: Vetett gyepek
- T6: Intenzív szántók
- T7: Intenzív szőlők, gyümölcsösök
- T10: Fiatal parlag és ugar
- U4: Telephely, roncssterület
- U8: Folyóvíz
- U9: Állóvíz
- U10: Tanya, családi gazdaság
- U11: Út- és vasúthálózat

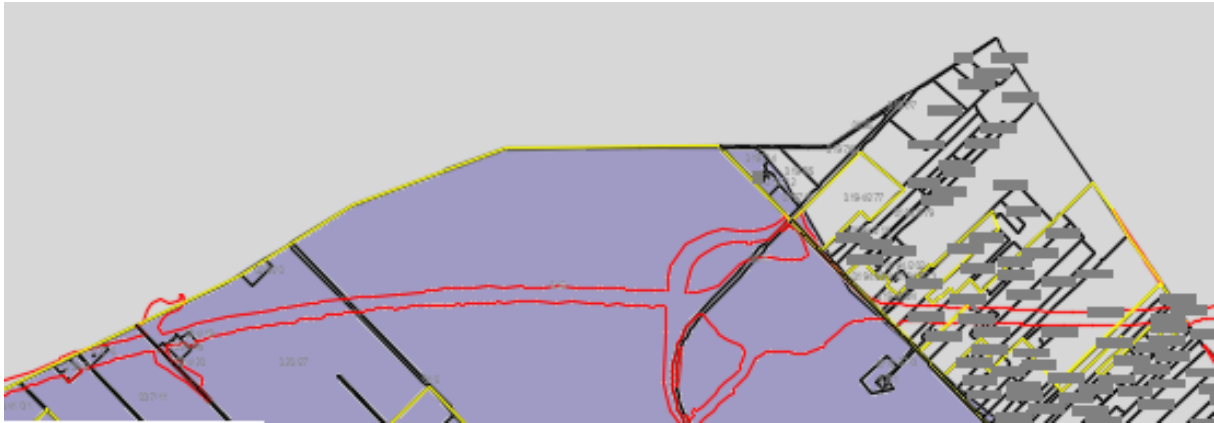
**ÉLŐHELYTÉRKÉP A PROJEKTERÜLETEN ÉS KÖRNYEZETÉBEN - KIVONAT
FORRÁS: KH**

Az érintett szakaszon akácültetvények, nyílt homokpuszta gyepek, őshonos facsoportok, idegenhonos erdők, vágásterületek, homoki borókás nyárasok, őshonos fajú puhafás jellegtelen erdők, intenzív szántóföldi kultúrák, zöltség és dísznövény kultúrák találhatóak.

TÁJVÉDELEM

A létesítmény hatása a következőkben nyilvánul meg:

- tájhasználati módokban bekövetkező változások,
 - térfoglalás,
 - tájképben bekövetkező változások,
 - egyedi tájértékekre gyakorolt hatás.
- A létesítmény elsődleges hatása a térfoglalás. A kisajátítási területen belül megváltoznak a korábbi művelési ágak, természetközeli területek, egyedi tájértékek, helyettük közlekedési sáv alakul ki.
- területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019.(VI. 14.) MvM rendelet melléklete alapján a tervezett nyomvonal Kerekegyháza területén érinti a tájvédelmi terület övezetét.



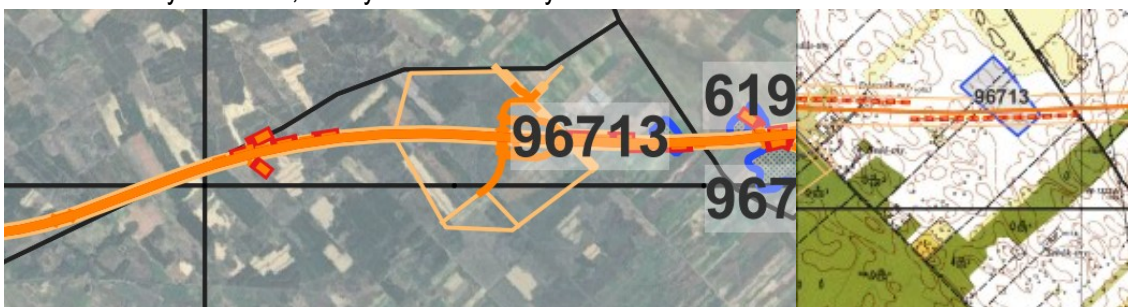
Lila felülettel jelölt a tájképvédelmi terület övezete

- A tervezett beruházás Natura 2000 területet, ex lege területet nem érint.
- Egyedi tájértéknek nem találhatók a tervezési szakaszon a rendelkezésre álló információk és adatbázisok alapján. Egyedi tájértéknek tekinthetők azok a leginkább külterületen előforduló, antropogén hatás során kialakult földrajzi képződmények vagy épített emlékek, melyek nem állnak semmilyen országos vagy helyi védelem alatt, de megőrzésük a helyi közösség számára fontos lehet. Ilyen jellegű értéknek tekinthetők a kőkeresztek, gémeskutak, vízimalmok, emlékhelyek, határkövek, kőhidak stb.

A tervezett fejlesztés közvetlen hatásterületeként, mint a tájképbe való beavatkozás közvetlen határa a tájvédelmi 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 és azon tájrészletekkel, melyekről nyíló látvány, tájkép előterében (nézőponttól mért 300 méter) szemmel jól érzékelhető minőségi változás várható (pl. látvány eltakarása vagy feltárása). A közvetlen hatásterületen belül a tájhasználat, a domborzat, és a táj összes alkotóeleme a beruházás hatására megváltozik.

ÉPÍTETT KÖRNYEZET, KULTURÁLIS ÖRÖKSÉG VÉDELME

- A tervezési területen és hatásterületének környezetében védett építészeti érték (műemlék vagy helyi védettség alatt lévő építmény) nem található. A tervezett beruházás műemléki környezetet nem érint.
- A közhiteles lelőhely-nyilvántartás, a múzeumi adattári, szakirodalmi, térképészeti kutatások során, a tervezett beruházás által érintett terület hatásterületi sávjában egy régészeti lelőhelyet találtak, amely a közhiteles nyilvántartásba bekerült.



TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV KEREKEGYHÁZA VÁROS
M8 (TÁVLATI M200) GYORSFORGALMI ÚT DUNAVECSE - KECSKEMÉT KÖZÖTTI SZAKASZ

Régészeti lelőhely neve	Nyilvántartási azonosítója	Azonosítás alapja	Lelőhely jellege	Lelőhely kora	Érintettség	Kockázati kategória
<i>Kerekegyháza – Bedő-tanya, Kerekegyháza 26. lelőhely</i>	<i>96713</i>	<i>légifényképezés, terepbejárás</i>	<i>telep</i>	<i>avar</i>	<i>érintett</i>	<i>3</i>



Rózsaszín felület jelöli az érintett „Bedő-tanya” lelőhelyet. forrás: E-tér adatszolgáltatás

„Összegzés

A jelenlegi ismereteink alapján a tervezett nyomvonalak nem érintenek olyan helyben megtartandó örökségi elemeket, amelyeket a Korm. R. 21. § (3) bekezdés alapján a földmunkával el kell kerülni, illetve az örökségvédelmi kockázata alapján az 1. kategóriába sorolhatunk. A tervezett nyomvonalváltozatok között nemcsak a nyomvonal vezetésében, de örökségvédelmi szempontból is minimális a különbség, a korábbi beépítettség (tanyák) miatti bolygatottság okán a III/a (narancs) változat egy kicsit kedvezőbbnek tűnik. Jelenlegi ismereteink alapján a legtöbb érintett nyilvántartott régészeti lelőhely a feltárható – 3-as és 4-es – kategóriába tartozik, azonban hangsúlyoznunk kell, hogy a legújabb nyomvonalszakaszokon nem végeztünk terepi vizsgálatokat, így fennáll a lehetősége, hogy a későbbiek folyamán a lelőhelyeknek olyan tulajdonságai válnak ismertté, melyek megváltoztatják kockázati besorolásukat.

Elmondható, hogy az érintett nyilvántartott régészeti lelőhelyek többségét főként terepbejárás vagy helyszíni szemle során azonosították, csak kevés esetben történt ásatás, illetve egyéb lelőhelydiagnosztikai kutatás. Ebből kifolyólag kiterjedésükről, intenzitásükről kevésbé pontosak az információink. Emellett a már korábban kutatott szakaszokat sem lehetett teljes egészében vizsgálni az éppen aktuális fedettség miatt.

Összességében megállapítható, hogy még a tervezési fázis végleges lezárása előtt további régészeti kutatásokra (terepbejárásra, továbbá műszeres lelőhelyfelmérésre és próbafeltárásokra) van szükség a nyomvonalak teljes hosszán az örökségvédelmi kockázatok csökkentése érdekében. Ily módon kisebb korrekciókat alkalmazva csökkenthető a beruházás idő- és költségvonzata.”

(forrás: *Előzetes régészeti dokumentáció 2024. Nemzeti Régészeti Intézet Magyar Nemzeti Múzeum Közgyűjteményi Központ*)

ZAJ-, ÉS REZGÉSVÉDELEM

- A távlati állapotban várható zajterhelés értékei a távlati 2039. évre vonatkozó forgalmi adatok alapján a tervezett út paraméterei, megengedett sebesség, beépítési változtatások stb. figyelembevételével számítással lett megállapítva.
- *A számítással meghatározott zajterhelés értékelése a közvetlen hatásterületre:*

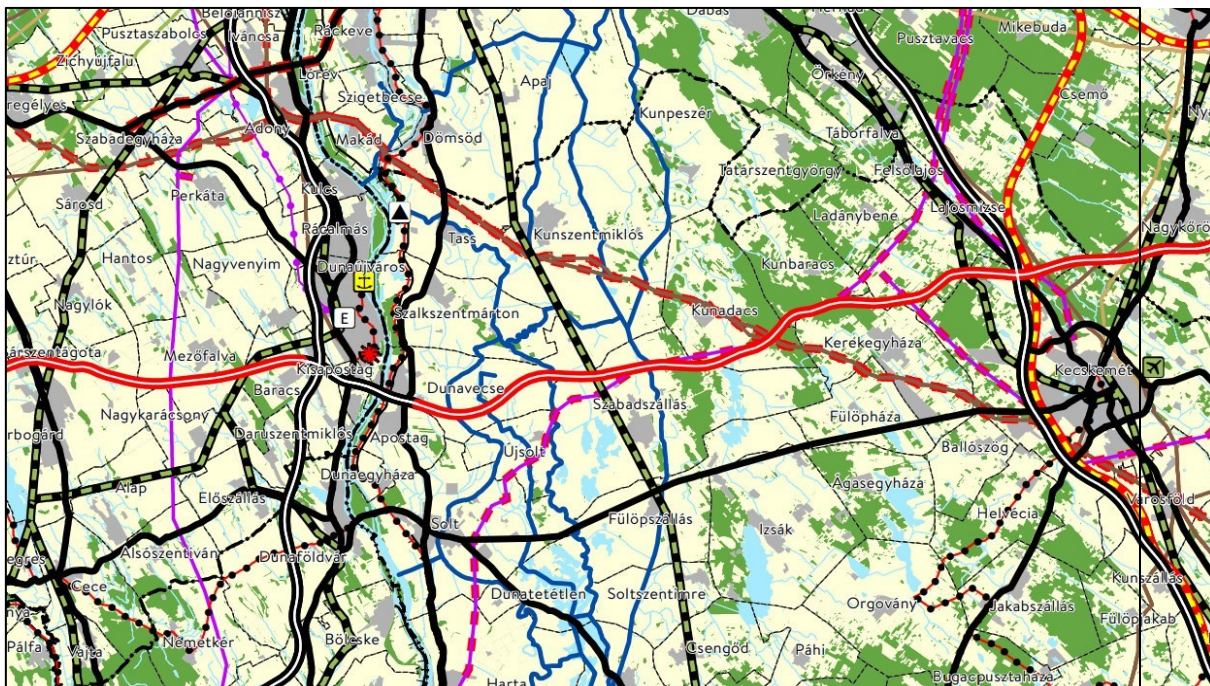
A távlat, zajtérképezéssel meghatározott zajterhelési értékeket a 27/2008. (XII. 3.) sz. KvVM–EüM együttes rendelet szerinti határértékekkel összehasonlítva megállapítható, hogy a közúti

zajterhelés a vizsgált terület környezetében lévő védendő épületeknél sem nappal, sem éjjel nem lépi túl az előírt határértéket.

- A számítások alapján zajvédelmi intézkedés a hatályos jogszabályok alapján nem szükséges. Zajárnyékoló falak létesítését nem tervezi az adott szakaszon a javaslat.
- Összességében megállapítható, hogy a tervezett nyomvonal forgalmától eredő zajterhelés a közvetlen hatásterületen található legközelebbi védendő épületek környezetében nem okoz határérték túllépést, ezért zajvédelmi intézkedés nem szükséges.
- Közúti közlekedés esetén a vonatkozó 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet „A környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól” jogszabályi előírásai szerint a környezeti közlekedési zaj és rezgésforrások közé tartoznak a közúti létesítmények. Az épületekben tartózkodó emberekre vonatkozó rezgésterhelést a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet „A környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról” határérték megállapítását az 5. mellékletének táblázata határozza meg.
- Jelenleg a tervezési területen, illetőleg annak környezetében a rezgésterhelés nem haladja meg a vonatkozó határértékeket, sok éves tapasztalat alapján a rezgésforrás és a védendő épületek közötti kellő távolságból adódóan.

3. TERÜLETRENDEZÉSI TERVEKKEL VALÓ ÖSSZHANG

A település területére vonatkozóan a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. tv (továbbiakban: MaTrT), a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet (továbbiakban: MvM r.), továbbá a Bács-Kiskun Vármegye Területrendezési Tervéről szóló Bács-Kiskun Vármegyei Önkormányzat Közgyűlése 2/2024. (II. 26.) rendelete (a továbbiakban: BKVMTrT) állapítja meg a területrendezési szabályokat. A MatrT 2. sz. mellékletét képező az ország szerkezeti tervben szerepel az M8 tervezett szakasza, mint távlati gyorsforgalmi út.



Közlekedési hálózatok és egyedi építmények	
	Gyorsforgalmi út (meglévő)
	Gyorsforgalmi út (tervezett)
	Főút (meglévő)
	Főút (tervezett)
	Nagysebességű vasútvonal (tervezett)
	Egyéb országos törzshálózati vasúti pálya (meglévő)
	Egyéb országos törzshálózati vasúti pálya (tervezett)

A Matr 4/1 melléklet 1. sz. táblázata szerint az M8 mint távlati gyorsforgalmi út Balatonfőkajár (M7) – Sárbogárd – Baracs, Apostag – Kecskemét – Szolnok (M4) érintésével valósul meg.

A Matr 17. § (2) bekezdése szerint a 4/1–4/3. melléletekben szereplő országos műszaki infrastruktúra-hálózatok elemeit és az egyedi építményeket az ott felsorolt, a térségi rend szempontjából meghatározó települések közigazgatási területét – térség esetén a megjelölt település közigazgatási területét vagy annak 10 km-es körzetét – érintve, az országos, a kiemelt térségi és a vármegyei szerkezeti terv, valamint a településrendezési terv figyelembevételével, az engedélyezési eljárás során felmerülő ágazati szempontok és követelmények miatt szükséges korrekciókkal kell megvalósítani.

Az előzőek alapján a tervezett kialakítás összhangban van az Országos Szerkezeti Tervvel.

A Matr 3/1 melléklete szerint a tervezett nyomvonal érint ökológiai hálózat magterületének övezetét, a hálózat ökológiai folyosójának övezetét és a hálózat pufferterületének övezetét.

A Matr 3/2 melléklete szerint a nyomvonal nem érint Kiváló termőhelyi adottságú szántók övezetét.
A Matr 3/3 melléklete szerint a nyomvonal több helyen érint erdőövezetet.

A Matr 3/4 melléklete szerint a nyomvonalal érintett települések közül Kunszentmiklós, Dunavecse, Lajosmizse és Kecskemét világörökségi várományos területek övezete által érintett települések

A Matr 3/5 melléklete szerint az érintett települések közül Szabadszállás és Kecskemét honvédelmi és katonai célú terület övezete által érintett települések.

A 2018. évi CXXXIX. törvénytől eltérő, más jogszabály, illetve határozat szerinti korlátozások:
A meglévő és a tervezett nyomvonal több nagyterjedésű lelőhelyet érint az Előzetes Régészeti Dokumentáció szerint.

A kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény tartalmaz rendelkezéseket a régészeti lelőhelyekre vonatkozóan.

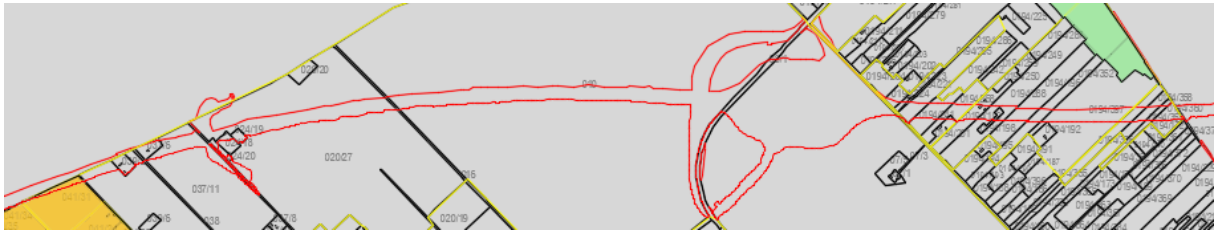
A területrendezési tervek hierarchiájából következően Kerekegyháza esetében - miután a BKVMTrT összhangban van az országos területrendezési tervvel – a BKVMTrT-ben megállapított szerkezeti tervét és térségi övezeteit szükséges vizsgálni és figyelembe venni. A BKVMTrT területi hatálya az országos övezetek és az egyedileg meghatározott megyei övezetekre terjed ki.



Az érintett tervezett gyorsforgalmi útszakasz mezőgazdasági és erdőgazdálkodási térségben halad.

ÖVEZETI ÉRINTETTSÉG:

Országos Övezetek:



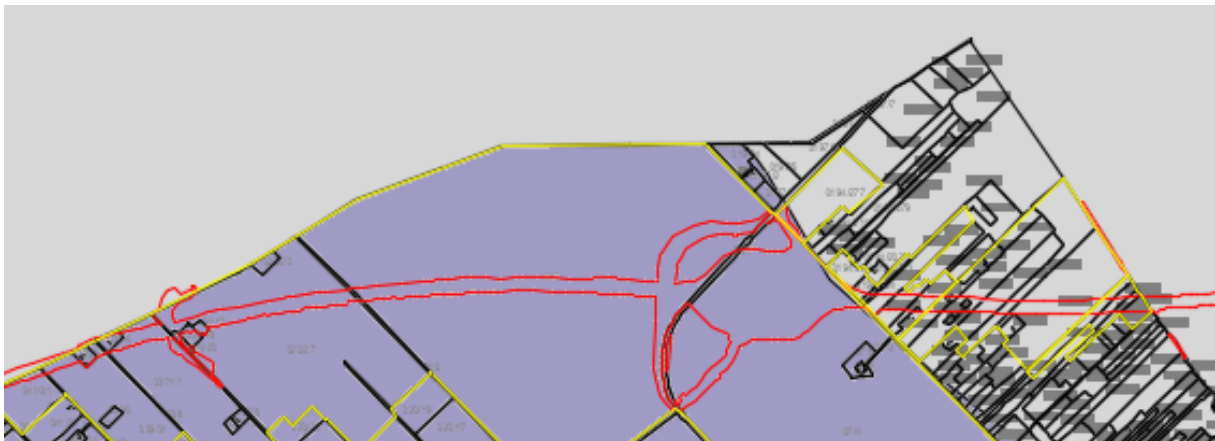
Az országos ökológiai hálózat övezetei közül az ökológiai folyosó (sárga) érinti nagyon csekély mértékben a Kerekegyházát érintő nyomvonal keleti településhatárán, a magterület övezetét (zöld) a nyomvonal a nyugati településhatárnál megközelíti, de nem érinti.

A kiváló és jó termőhelyi adottságú szántók övezete, a világörökségi és világörökségi várományos területek övezete, a vízminőségvédelmi terület övezete, a nagyvízi meder övezete, a honvédelmi és katona célú terület övezete Kerekegyházát nem érinti. A rendszeresen belvízjárta terület és a földtani veszélyforrás övezete érinti Kerekegyházát, de a nyomvonalat nem. A tanyás területek övezete által az egész település érintett, de ennek az M200-as útra semmiféle hatása nincs.

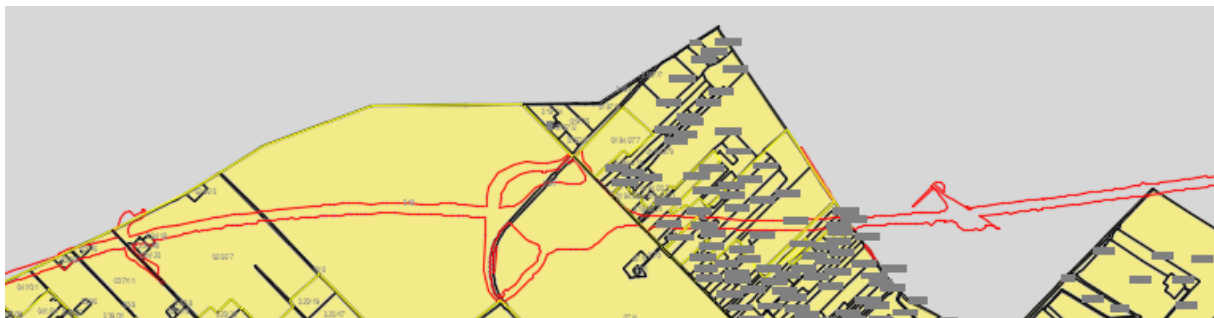


A nyomvonal nagy részét érinti az erdők övezete (sötétzöld), és nagyon csekély mértékben az erdőtelepítésre javasolt övezet (világoszöld)

A Kerekegyházát érintő szakasz mintegy 2/3-a érintett a tájképvédelmi terület övezetével. (lila felület)



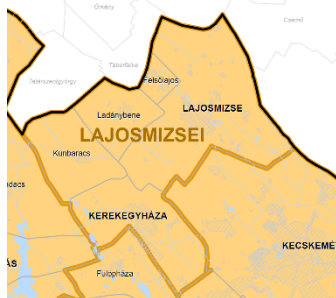
Az ásványi nyersanyagvagon övezete a teljes nyomvonalat érinti (sárga felület)



Vármegyei övezetek:

Az **egyedileg meghatározott megyei övezetekre** vonatkozó szabályokat a BKMTTrT határozza meg, azok térbeli viszonyait a 3/13-3/27. melléklet tünteti fel.

Városkörnyéki település együttesek övezete (3/13. melléklet)



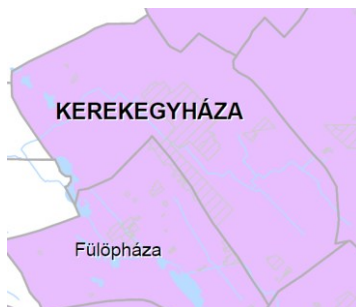
Kerekegyháza Lajosmizse városkörnyéki településegüttesébe tartozik. Az ebből következő kötelezettségek az M8 (M200) utat nem érintik

Különleges eszközökkel fejlesztendő területek övezete (3/14. melléklet)



Különleges eszközökkel fejlesztendő területek
Az övezet nem érinti Kerekegyháza közigazgatási területét.

Gépjárműgyártási beszállítói terület övezete (3/15. melléklet)



Gépjárműgyártási beszállítói terület övezete
Az övezet érinti Kerekegyháza közigazgatási területét, de az ebből következő előírások az M8 (M200) utat nem érintik

Híd gazdaságfejlesztési körzet övezete (3/16. melléklet):



Híd gazdaságfejlesztési körzet
Az övezet nem érinti Kerekegyháza közigazgatási területét.

Az együtt élő négy város térségének övezete (3/17. melléklet)



Az övezet nem érinti Kerekegyháza közigazgatási területét.
Együtt élő négy város térségének övezete

Kötőpályás gazdasági terület övezete (3/18. melléklet)



Az övezet nem érinti Kerekegyháza közigazgatási területét.

■ Kötőpályás gazdasági terület övezete

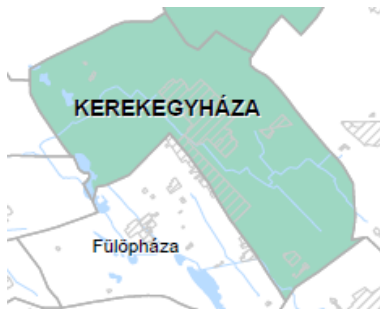
Általános turisztikai fejlesztés övezete (3/19. melléklet)



■ Általános turisztikai fejlesztés övezete

Az övezet érinti Kerekegyháza közigazgatási területét, de az ebből következő előírások az M8 (M200) utat nem érintik

Pusztai turisztikai fejlesztés övezete (3/20. melléklet)



■ Pusztai turizmusfejlesztés

Az övezet érinti Kerekegyháza közigazgatási területét, de az ebből következő előírások az M8 (M200) utat nem érintik

Pincefalvak övezete (3/21. melléklet)



■ Pincefalvak övezete

Az övezet nem érinti Kerekegyháza közigazgatási területét.

Gyógyhelyek és gyógyfürdők övezete (3/22. melléklet)



Az övezet nem érinti Kerekegyháza közigazgatási területét.

■ Gyógyhelyek és gyógyfürdők övezete

Duna menti térség övezete (3/23. melléklet)



■ Duna menti térség övezete

Natúrpark terület övezete (3/24. melléklet)



■ Natúrpark terület övezete

Az övezetek nem érintik Kerekegyháza közigazgatási területét

Napelempark elhelyezésére szolgáló különleges övezet (3/25. melléklet)



Az övezet érinti Kerekegyháza közigazgatási területét, de az ebből következő előírások az M8 (M200) utat nem érintik

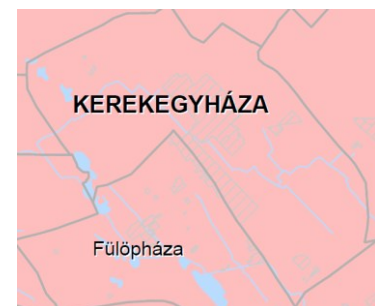
A geotermikus energia hasznosítását szolgáló övezet (3/26. melléklet)



■ A geotermikus energia hasznosítását szolgáló övezet

Az övezet nem érinti Kerekegyháza közigazgatási területét.

A klímaváltozással fokozottan érintett térség övezete (3/27. melléklet)



■ Klímaváltozással fokozottan érintett térség övezete

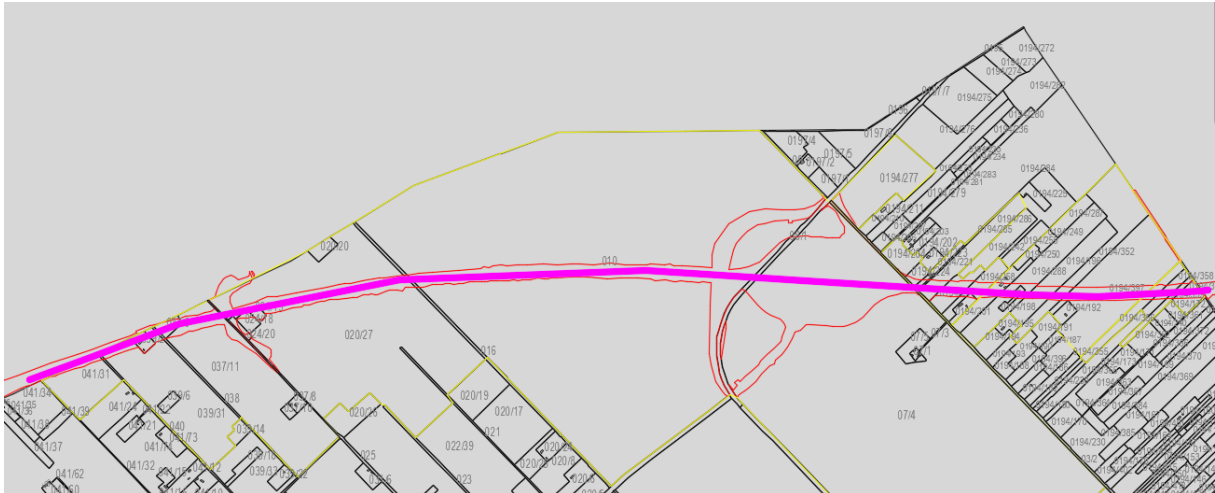
Az övezet érinti Kerekegyháza közigazgatási területét, de az ebből következő előírások az M8 (M200) utat nem érintik

Mind az országos mind a vármegyei övezetek, térségek nem ellentétesek vagy korlátozóak a tervezett nyomvonalas létesítmény fejlesztése tekintetében.

A területrendezési tervekben rögzített nyomvonalat nem tartalmazza sem az országos, sem pedig a megyei szint a területrendezési tervek tekintetében.

A rendelet 2. sz. mellékletének 4. fejezetében a Matr 4/1 melléklettel azonos tartalommal szerepel a tervezett M8 gyorsforgalmi út.

A rendelet 1. sz. melléklete a Térségi Szerkezeti Terv. A Szerkezeti Tervben, mint tervezett gyorsforgalmi út jelölve van az M8 nyomvonala.



A

nyomvonal tengelye a tervezett kisajátítási határon belül van, a kisajátítási nyomvonal megfelel a MaTrT-ben és a BKVMTrT-ben foglalt nyomvonallal.

4. TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOKKAL VALÓ ÖSSZHANG

A város településtervét Kerekegyháza Város Önkormányzata Képviselő-testülete 2025. június 25-én elfogadta.

A terv 2 részből áll. A fejlesztési tervet az önkormányzat a 83/2025. (VI.25.) sz. Kth. határozattal fogadta el, mely a fejlesztési típusú döntéseket tartalmazza. Lenti fejlesztési terv az M8(távlati M200) út nyomvonalát a

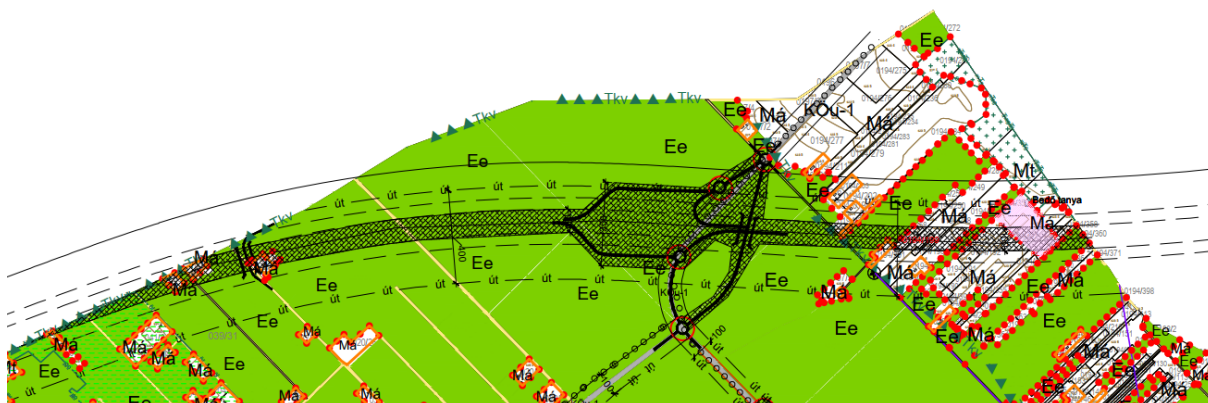


környezetvédelmi engedélyben szereplő nyomvonallal tartalmazza.

Fentiek alapján a tervezett fejlesztés nem ellentétes a településfejlesztési dokumentumokkal.

5. TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERV MÓDOSÍTÁS SZÜKSÉGESSÉGE, HATÁLYOS ELŐÍRÁSOK

A településtervezés második része a településrendezési terv, melyet Kerekegyháza Város Önkormányzata Képviselő-testülete 11/2025. (VII. 1.) önkormányzati rendeletével fogadott el.



KÖZLEKEDÉSI TERÜLET CÉLJÁRA FENNTARTOTT T.

Az R-1 számú igazgatási terület rendezési tervlap a környezetvédelmi engedélyben szereplő nyomvonalat 100 méter széles „közlekedési terület céljára fenntartott terület”-ként biztosítja.

A 11/2025. (VII. 1.) önkormányzati rendelettel jóváhagyott helyi építési szabályzat (HÉSZ) 25.§-a tartalmazza a tervezett M8-as útra vonatkozó szabályokat a következőképpen:

„25.§(1) Az övezeti előírásokat, az elhelyezhető, valamint tiltott rendeltetéseket a 3–4. mellékletek tartalmazzák.

(2) A KÖu közúti közlekedési és közműterület alövezetei:

- a) KÖu-1 övezetbe tartoznak az országos fő- és mellékutak (52.számú, 5211 jelű, 5212 jelű, 5214. jelű, 5218. jelű) meglévő területei,
 - aa) A tervezett M200 gyorsforgalmi út védősávja úttengelytől mért 250-250 m, az országos fő- és mellékutak védősávja beépítésre nem szánt területeken (külterületeken) úttengelytől számított 50-50 m,
 - ab) A védősávon belül építményt elhelyezni a külön jogszabályok szerint, a közútkezelő hozzájárulásával lehet. A gyorsforgalmi út védősávjában új lakóépület nem létesíthető,
 - ac) A tervezett M200 gyorsforgalmi út úttengelytől mért 50-50 m szélességű, összesen 100 m szélességű sávja és a tervezett térségi szerepű települést elkerülő utak 30 m széles sávja távlatban út céljára fenntartott terület, amelyen új építmény nem helyezhető el, „

A kiemelt beruházással nyilvánítást követően elkészültek az M8 (távlati M200) út építési engedélyezési tervei.

Az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út Dunavecse-Kecskemét (0+000-51+018 km szelvények között) projektre Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztálya az építési engedélyt BP/0801/00392-57/2025. számú határozatával megadta.

Az építető: Építési és Közlekedési Minisztérium (1054 Budapest, Alkotmány u. 5.)

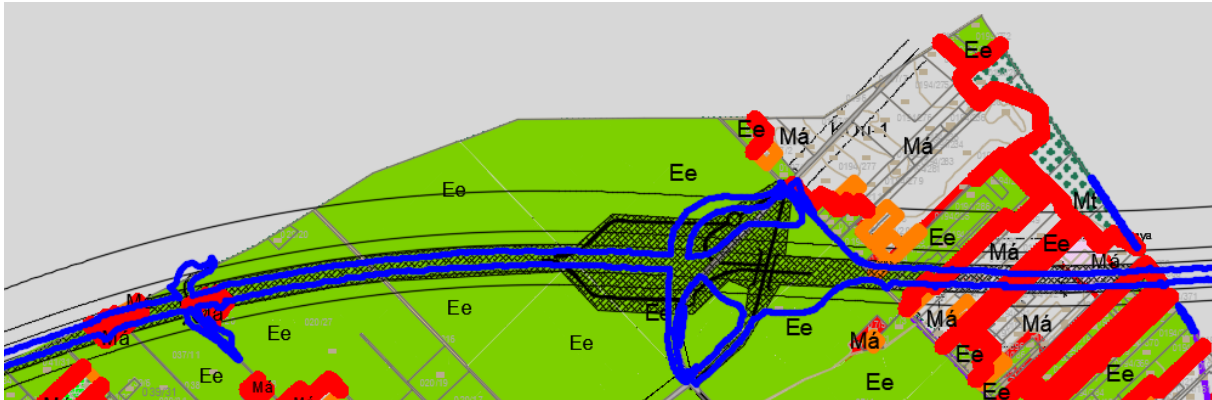
A közlekedési építmények leendő kezelője: MKIF magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt (2040 Budaörs, Akron u. 2.)

Az építési engedély 9. pontjában az engedélyező hatóság (többek között) az alábbiakat írta elő:

„9.4. Az építéssel érintett valamennyi település esetében a rendezési tervvel való összhangot meg kell teremteni.

9.5. Jelen határozat akkor válik végrehajthatóvá és az építési tevékenység csak akkor kezdhető meg, ha mindegyik érintett település településrendezési tervének olyan módosítása lép hatályba, amely jelen építési engedéllyel összhangban van.”

Az engedélyezett tervek kisajátítási határát a tervező szerkeszthető digitális formában rendelkezésre bocsátotta, amelyet összevetettünk a hatályos rendezési tervvel:



A kék vonal a kisajátítási határ, amely a komplex pihenő kivételével a területbiztosítási sávon belül van. Korrekció a pihenőn kívül még 2 helyen szükséges. Mivel a kisajátítás alapját a rendezési tervi szabályozási vonal képezi, a kisajátítási határt szabályozási vonalként kell beépíteni a tervbe a területbiztosítási sáv törlésével egyidejűleg. Ennek megfelelően módosítani szükséges a HÉSZ 25.§-át is.

A komplex pihenőben történő építés biztosítása érdekében Köu-e (egyéb k ö z ú t i közlekedési) jelű övezet kijelölése célszerű a megfelelő övezeti határok biztosításával.

6. A MEGVALÓSÍTÁSHOZ SZÜKSÉGES LÉPÉSEK ELJÁRÁSRENDJE, ÜTEMTERVE, AZ EGYES LÉPÉSEK EGYMÁSRA ÉPÜLÉSE ÉS FELTÉTELEI

Tekintettel arra, hogy nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházásról van szó, a Méptv. 68. § (1) bekezdése alapján a Méptv. 193. §-a szerinti építési beruházás (kiemelt beruházás) esetén településtervezési módosítását egyszerűsített eljárásban kell lefolytatni.

A településtervezési módosításához az alábbi, egymásra épülő lépések szükségesek:

- 1 Módosítási kezdeményezés a településtervezési módosítására vonatkozóan a beruházó részéről
- 2 Önkormányzati főépítési útmutatás a telepítési tanulmányterv tartalmi követelményeiről
- 3 Telepítési tanulmányterv készítése a településtervezési módosításának önkormányzat általi kezdeményezéséhez
- 4 Településrendezési szerződés egyidejű kötése esetén előzetesen a telepítési tanulmányterv partnerségi egyeztetése, főépítési vélemény a képviselő-testületnek címzett feljegyzésben
- 5 Képviselő-testületi döntés a településtervezési módosítás kezdeményezéséről, a településtervezési módosítását megalapozó és alátámasztó munkarészek tartalmi követelményeiről szóló főépítési feljegyzés elfogadása
- 6 Szükség esetén képviselő-testületi döntés településrendezési szerződésről
- 7 Szükség esetén változtatási tilalom elrendelése
- 8 Környezeti vizsgálat szükségességének vizsgálata a környezet védelméért felelős szervek bevonásával
- 9 A kidolgozott véleményezési dokumentáció partnerségi egyeztetése
- 10 Képviselő-testületi döntés a partnerségi egyeztetés lezárásáról és a környezeti vizsgálatról
- 11 Záró állami főépítési vélemény megkérése (egyeztető tárgyalás)
- 12 Képviselő-testületi döntés a módosítás elfogadásáról

Megjegyzések:

- A Méptv. 195. § (1) bekezdés a) pontja szerint a közcélú nyomvonalas építménnyel érintett települések önkormányzatainak településrendezési tervüket - ha a közcélú nyomvonalas építmény szerepel a Trtv.-ben -, a telepítési tanulmányterv települési (a fővárosban a fővárosi és kerületi) önkormányzatnak való benyújtásától számított 4 hónapon belül összhangba kell hozni a Trtv. 14. § (1) bekezdésében foglaltakkal.
- A Méptv. 195. § (13) Közcélú nyomvonalas építmény esetén az építési engedély iránti kérelmet – a településrendezési tervnek a 194. § (1) bekezdése szerinti törvénnyel vagy rendelettel való összhangja hiányában – a 194. § (1) bekezdése szerinti törvény vagy rendelet követelményeinek megfelelően kell elbírálni.
- A termőföld időleges és végleges más célú hasznosítása engedélyköteles tevékenység. Az út nyomvonala által igénybe vett mezőgazdasági, vízgazdálkodási és erdőterületek, valamint a felvonulási útvonalak, raktározási, deponálási területek végleges és időleges művelés alóli kivonásához a termőföldet az ingatlanügyi hatóság engedélyével lehet más célra hasznosítani. Az engedélyt előzetesen kell beszerezni, a termőföld igénybevételének (más célú hasznosításának) megkezdését megelőzően.
- A területszerzéshez szükséges kisajátítási vázrajz záradékolásához szükséges a településrendezési tervvel való összhang biztosítása.
- Tekintettel arra, hogy nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházásról van szó, a Méptv. 68. § (1) bekezdése alapján a Méptv. 193. §-a szerinti építési beruházás (kiemelt beruházás) esetén településrendezési eszközök módosítását egyszerűsített eljárásban kell lefolytatni.
- Az országos és megyei területrendezési tervben szerepel az útszakasz, a területrendezési tervekkel az összhang megvan, területrendezési hatósági eljárás beillesztés érdekében nem szükséges.

7. VÁLTOZTATÁSI TILALOM ELRENDELÉSÉNEK SZÜKSÉGESSÉGE, INDOKOLTSÁGA, A FELTÉTELEN SZÜKSÉGES MÉRTÉK MEGHATÁROZÁSA

A változtatási tilalom jogintézménye lehetőséget biztosít a településtervek megvalósítása érdekében, a helyi területi hatályú. A magyar építészetéről szóló 2023. évi C. törvény (továbbiakban: Méptv.) 86. §-a rendelkezik erről a jogintézményről az alábbiak szerint:

„(1) A helyi építési szabályzat készítésének időszakára – a településtervezési szerződés megkötésétől a helyi építési szabályzatról szóló rendelet hatálybalépéséig, de legfeljebb három évre – az érintett területre a települési önkormányzat rendelettel változtatási tilalmat írhat elő.

(2) A változtatási tilalom – ha az azt elrendelő önkormányzati rendelet rövidebb időről nem rendelkezik – három év eltelte után külön rendelkezés nélkül megszűnik. A változtatási tilalom megszűnését követő két éven belül a változtatási tilalommal érintett területre, építési telekre vagy telekre változtatási, valamint telekalakítási és építési tilalmat nem lehet elrendelni.

(3) A külön hatósági határozattal elrendelt változtatási tilalom időtartama legfeljebb három év lehet. A külön hatósági határozattal elrendelt változtatási tilalmat az azt elrendelő hatóság felhívására az ingatlan-nyilvántartásba be kell jegyezni.

(4) A változtatási tilalom alá eső területen – a 85. § (4) bekezdésében foglalt esetek kivételével – telket alakítani, új építményt létesíteni, meglévő építményt átalakítani, bővíteni, elbontani, továbbá más, hatósági engedélyhez vagy egyszerű bejelentéshez nem kötött értékknövelő változtatást végrehajtani nem szabad.”

Az érintett nyomvonal területigénye a hatályos településtervben már biztosított, garancia arra, hogy a nyomvonal ne épülhessen el, illetve ne kezdődhessen meg semmiféle építési tevékenység, ezért a változtatási tilalom elrendelésére nincs szükség.

II. RÉSZLETES ISMERTETÉS

1. TELEPÜLÉSRENDEZÉS

Településrendezési szempontú besorolás, szabályozási szélesség indokolása

A fejlesztéssel érintett útszakasz szabályozás mindenhol legalább 50 m szélességű közlekedési területet határol le. A szabályozási szélesség a komplex pihenőnél meghaladja a 300 m-t is.

A nyomvonal és kapcsolódó létesítményei új szabályozási elemként jelennek meg a településrendezési tervben.

Az útfejlesztés engedélyezési tervei, a kapcsolódó csomópontok és műtárgyak méretezett helye alapján lett a kisajátítási vonal meghatározva.

Az érintett területek mezőgazdasági és erdőterületek, melyek jellemzően nagy területűek. Feltáratlan terület, telek nem maradhat, melyet a tervjavaslat maradéktalanul figyelembe vesz és teljesít.

Az egyes telkek beépítésére vonatkozó javasolt további előírások:

A jelenleg hatályos előírások nem változnak az érintett mezőgazdasági és erdővezetekre vonatkozóan. A kialakuló új nyomvonal létesítése érdekében a HÉSZ módosul a közlekedési területek előírásainak tekintetében.

Várható egyéb (nem ÉKM) fejlesztések, településrendezési szerződések

Egyéb fejlesztésről a területen jelen tervezési állapotban nincs rendelkezésre álló információ

2. KÖZLEKEDÉS

A fejezet idézeteket tartalmaz az utépítési engedélyezési tervből.

Hálózati szerep, forgalmi modell, útkategória előírások

Az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út Dunavecse – Kecskemét közötti szakasza a tervezési szakasz kezdeten a 0+000 km sz.-ben csatlakozik az M8 autópályára Dunaújváros és Dunavecse között megépült szakaszához.

A tervezési szakasz végén a 51+018 km sz.-ben csatlakozik a TURA-Terv Kft. kivitelezés alatt álló 1836 munkaszámra tervezett, projekt tervéhez (építési engedély száma BP/0801/327-40/2018). Az I. tervezési szakasz kezdete a 0+000 km sz.-ben csatlakozik az M8 autópályára Dunaújváros és Dunavecse között megépült szakaszához.

Az I. tervezési szakasz végén a 12+000 km sz.-ben csatlakozik az UTIBER Kft. által tervezett II. szakasz tervéhez.

Főbb hálózati elemek a tervezési szakaszon és tágabb környezetében

M8 gyorsforgalmi út:

A tervezési szakasz a 31+000 km szelvénytől, a II. tervezési szakaszban kezdődő 5500m sugarú ív folytatásával kezdődik és tart keleti irányba. A 32+538 km szelvényben kerül megtervezésre az 5211. jelű út külön szintű átvezetése az M8 autópályára, majd a 32+751 km szelvényben kisebb vízfolyást keresztez. Továbbra is kelet felé, Kunbaracs déli, Kerekegyháza északi oldalán erdő és ex-lege területeken halad. 34+797, 36+384 km szelvényekben külön szinten földutakat keresztez (felüljáró, aluljáró). A 38+220 km szelvényben az 5211. - 5212. jelű utak – M8 külön szintű csomópontjának kialakítása tervezett, mely egyben a tervezett komplex pihenő megközelítését is szolgálja. Kerekegyháztól Lajosmizse és Méntelek között lévő ex lege területeket elkerülve halad tovább Kecskemét felé és a 40+533, 42+418, 43+810, 45+781 km szelvényekben külön szinten földutakat keresztez (aluljáró). A 46+952 km szelvényben az 5202. jelű utat aluljáróval, majd a 47+538 km szelvényben a 142-es számú Budapest – Lajosmizse – Kecskemét vasutat felüljáróval külön szinten keresztezi. A vasutat elhagyva az önkormányzati utat felüljáróval keresztezi a 48+140 km szelvényben. A 49+362 km szelvényben keresztezi a Ménteleki csatornát, 50+471 km szelvényben külön szinten keresztez egy földutat (aluljáró), majd

a tervezett nyomvonal a tervezési szakasz végén a 50+912,75 km szelvénynél csatlakozik a már épülő M5-M8 autópálya burkolatához.

A Kerekegyházát érintő szakasz a II. szakaszban szerepel a 36+00 és 40+00 km szelvények között.

M8 gyorsforgalmi út külön szintű csomópont és komplex pihenő

A megrendelői diszpozíció szerint egy integrált külön szintű csomópont és kétoldali komplex pihenő telepítése a feladat a 38+600 km.sz -ben, Kerekegyháza közigazgatási területén.

Az M8 gyorsforgalmi út jobb oldalán a 38+ 062 km.sz. j.o. lassító sávval, a 39+190,25 km.sz.ben gyorsító sávval, a gyorsforgalmi út bal oldalán a 37+994,5 km.sz. gyorsító sávval fejeződik be és 39+123 km.sz.-ben lassító sávval kapcsolódik a külön szintű forgalmi csomópont. A forgalmi csomópont fő elemei egyben a kétoldali komplex pihenő külső határoló elemei is.

Minden lassító és gyorsító ág 195m nagyságú ívvel csatlakozik a gyorsforgalmi úthoz ellen átmeneti ívekkel. Ezekből az ívekből a bal oldalon a lassító sáv R90, a gyorsító sáv R120m sugarú ívvel csatlakozik egy III. minta szerin külterületi körforgalomhoz.

A bal oldalon a lassító sáv és a gyorsító sáv is R120 ívvel kapcsolódik a bal oldali külterületi körforgalomhoz. Az ívek között egyenesekkel került szabályozásra, hogy a közre zárt területen belül, üzemanyag állomás, valamint útügyi műszaki előírás (és üzemeltetői) szerin számú tehergépjármű parkoló, busz parkoló és személygépjármű parkoló elférjen az ezekhez tartozó építményekkel együtt.

Mivel az útelemeknek a körbejárhatóságot is biztosítani kell, ezért a körforgalmak és a komplex pihenőnek a gyorsforgalmi út felé eső utolsó csatlakozása közötti szakaszok kétirányúak, és csak a gyorsforgalmi út és az utolsó (főpálya felől érkezve a 2.) csatlakozás közötti szakasz egyirányú. A véletlen rossz irányba felhajtást a gyorsforgalmi útra a fizikai vonalvezetés kihangsúlyozásával terveztük megoldani, a fogalomtechnikai szabályozáson felül.

Az iv viszonyok és a túlemelési értékek a $v_t=60\text{km/h}$ sebességhez kerültek meghatározásra. Kivétel ez alól a jobb oldali lassító sáv utolsó R90-es íve, amely a körforgalomnak III. minta szerin kialakíthatósága érdekében enyhén elforgatott , hogy a közút felé a kihajtás is a 70-110 fokos keresztezési szög közé essen.

A komplex pihenő első párhuzamos útja – 01 és 11.sz. jelölve - a lassító sávjából válik ki a jobb oldalon a 0+214.10 km.sz. -nél válik ki, egy azonos 195m sugarú ellenívvel, míg a bal oldalon 0+257.10 km.sz. -ben.

A gyorsító sávokra derékszögű csatlakozással a bal oldalon a 0+354.55km.sz. -ben, a jobb oldalon a 0+399.36 km.sz. -ben. A 01 és 11 sz. pihenő ág a főpályával párhuzamos. Ezekre a tengelyekre van felfűzve a jobb oldalon a lassító ágról visszafordító ág a jobb oldalon A 0+128,75 km.sz.-ben, a bal oldalon a 0+130,72 km.sz.-ben.

A visszafordító ágak 25m-s sugárral a lassító sávok bal oldali forgalmi sávjából indultak, a bal oldalon a CS01 lassító sáv 0+0+145,46, a jobb oldalon a CS11 lassító sáv 0+328,79 km.sz. -ből.

A 01 és 11 sz. pihenő ág közepén válik ki jobbra a teher és személygépjármű parkolók útjait összefűző út 05 és 15.sz. jelölve, amely a körforgalmi csomópontokban végződik. Ezt a jobb oldalon a 0+242,24 km.sz.-ben, a bal oldalon a 0+233,90 km.sz.-ben.

A 05 és 15.sz. összekötő utakból válik ki a tehergépjármű parkoló 02 és 12 sz. megközelítő útjai, a jobb oldalon a 0+017,00, a bal oldalon a 0+016,90 km.sz. -ben és a tehergépjármű parkoló külső közlekedő útjaiba (03 és 13.sz. jelölve) csatlakozik vissza 25m-es lekerekítő íven keresztül, a jobb oldalon a 0+165,023, a bal oldalon a 0+164,02km.sz. -ben. A két tehergépjármű közlekedő útpár kialakításánál elsődleges szempont volt, hogy egy 16,00m hosszú nyerges szerelvényvel be lehessen parkolni és ki lehessen állni a 45 fokos parkolóba, melynek a két út súlypontjába került a víztelenítés szempontjából szükséges magassági gerinc.

A 05 és 15.sz. összekötő utakból válik ki a személygépjármű parkoló 04 és 14 sz. megközelítő útjai, a jobb oldalon a 0+060, a bal oldalon a 0+059,99 km.sz. -ben. A csatlakozás lekerekítő ív után azonnal kezdődnek az 5,50m mély merőleges parkoló, melyekből az első 6db kialakítás a mozgáskorlátozottak, a következő 24db normál és 6db elektromos töltős parkolónak megfelelő kialakítás a kiviteli tervben fog pontosításra kerülni. Tűzvédelmi szempontból így került elfogadható távolságra a telepített WC-mosdó épület (a. p), az e-töltőktől. A személyparkolóknak 5,00m mélységben félgömb süveggel kerül biztosításra, hogy a személygépjárművek a 2,00m szélesjárdára ne tudjanak ráállni. Végül az 05 és 15.sz. összekötő utak csatlakoznak a forgalmi

csomópont körforgalmába

A tervezett gyorsforgalmi út az elrendeléseknek megfelelően 2x2 forgalmi sávval, leálló sáv nélkül kerül kialakításra.

Főbb keresztmetszeti adatok:

M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út:

forgalmi sáv szélessége:	3,50 m
forgalmi sáv száma:	2 × 2
középső elválasztó sáv szélessége:	3,00 m
leállóöböl szélessége:	3,50 m
padka:	1,50 m
koronaszélesség:	20,00m
koronaszélesség két oldali leállóöböl esetén:	26,00m

A 3,0 métert meghaladó töltés esetén a töltésláb melle talpároknál 1.50 m széles pótpadkát, és trapéz árkot alakítottunk ki.

A burkolat oldalesése egyenesben és $R \geq 3500$ m sugarú ívben 2,5 %-os, túlemelésben 110 km/h tervezési sebességnek megfelelő oldalesés került kialakításra. Az átfogatások tervezésénél figyelembe vettük, hogy az átmeneti ív egyenes felőli végén az adott görbületi sugár nagysága alapján alkalmazható a tetőszelvény.

A padka oldalesése min. 5%, figyelembe véve a relatív törésre vonatkozó 8,5 % maximális értéket is. A középső elválasztó sáv oldalesését 8 %-os kialakítással terveztük.

Gyorsító lassító sávok egyirányú szakasza - M8 párhuzamos szakasztól pihenő visszaforduló vagy utolsó csatlakozó pihenő ágak csatlakozásáig:

épített burkolat szélessége:	6,00
forgalmi sáv szélessége:	5,50 m
forgalmi sáv száma:	1
padka:	1,25 m
biztonsági sáv:	0,25
koronaszélesség:	8,00m

Gyorsító lassító sávok kétirányú szakasza - Komplex pihenő visszaforduló vagy utolsó csatlakozó pihenő ágak csatlakozásától körforgalomig:

épített burkolat szélessége:	7,50 m
forgalmi sáv szélessége:	3,50 m
forgalmi sáv száma:	2x1
padka:	2,00 m
biztonsági sáv:	0,25
koronaszélesség:	11,00m

Komplex pihenő tehergépjármű forgalom céljára tervezett egyirányú ágak:

épített burkolat szélessége:	7,50 m
forgalmi sáv szélessége:	7,25 m
forgalmi sáv száma:	1x1
padka:	1,25 m
biztonsági sáv:	0,25
koronaszélesség:	8,50m től

Komplex pihenő személygépjármű forgalom céljára tervezett egyirányú ágak:

épített burkolat szélessége:	6,00 m
forgalmi sáv szélessége:	5,50 m
	1
forgalmi sáv száma:	
padka:	1,25 m
biztonsági sáv:	0,25
koronaszélesség:	8,50m től

Komplex pihenő személygépjármű forgalom céljára tervezett parkoló:

épített burkolat:	5,50 m
felállási hossz:	5,00 m
biztonsági sáv:	0,50 m
parkolás iránya:	45 °

Komplex pihenő parkolók melle járda:

épített burkolat:	2,00 m
padka:	0,25 m

Keresztező országos közutak:

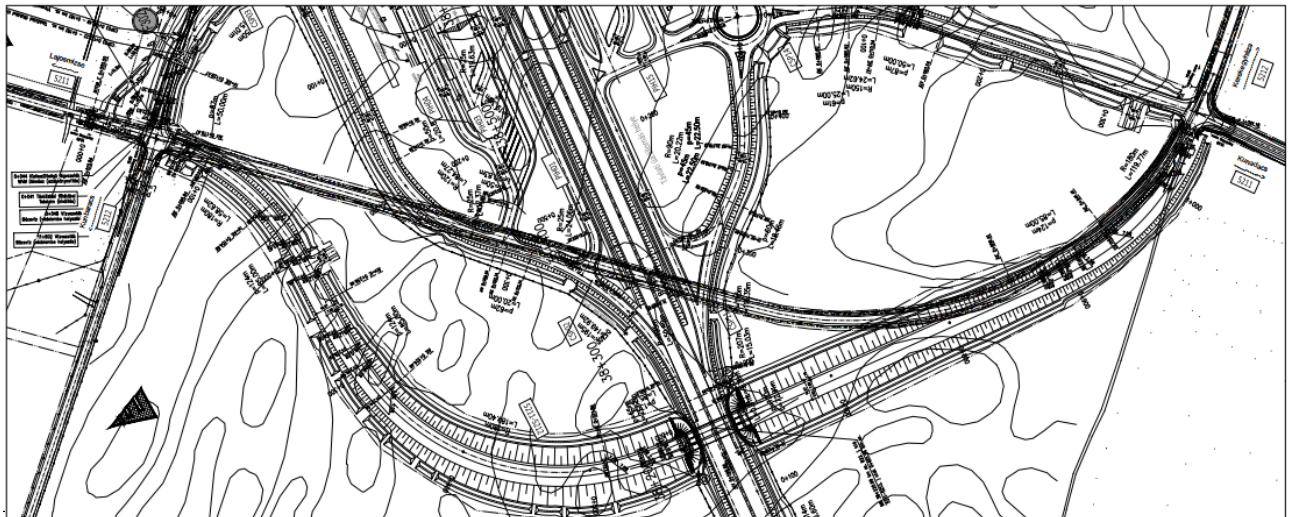
Helyszínrajzi vonalvezetés

5211-5212 j.ök. utak korrekciója az M8 gyorsforgalmi út 38+220 km. sz.-ben

Kerekegyháza közigazgatási területén, az 5211.j.ök. út folytatása kerül az út 10+572 km.sz. -től kezdődően korrekcióra és az 5211.j.ök. út 11+463 km.sz. -ben található elágazásig tart, ezen a szakaszon az 5211 j.ök. úttal párhuzamosa 5212 j. út a 10+572 km.sz. -ben található kereszteződésben csatlakozik a korrekcióhoz és a 11+171,10 km. szelvényig történik beavatkozás. A visszamaradó út a tervek szerint rekultivációra kerül, majd a visszamaradó erdőterületekkel összevonásra kerül, egységes nagyobb területet képezve.

A helyszínrajzi vonalvezetésnél elsődlegesen figyelembe vettük a UME előírásait és a csatlakozó híd műtárgy gazdaságos kialakítását.

A korrekció részletes kialakítását a helyszínrajz és a hossz-szelvény tartalmazza. (lásd E_03_A2_04.02. és E_03_A2_05.02.)



Hossz-szelvényi vonalvezetés

5211-5212 j. ök. utak korrekciója M8 gyorsforgalmi út 38+220 km. sz.-ben

Az útkorrekció során figyelembe veendő korlátozó tényező volt, az M8 gyorsforgalmi út keresztezési szöge és a keresztezésben 0,5% hossz esés. Ezen felül a $v_t=70\text{mk/h}$ sebességhez tartozó előírt maximális hossz esés. Így alakult ki az 5211-5212 j. utak keresztezésből induló hossz-szelvény, mely egy 1,13% emelkedővel indult és egy 2,78%-os emelkedővel érte el a gyorsforgalmi úthoz szükséges 0,5%-os keresztező magasságot. Az emelkedők között 5500m-es homorú majd egy 3800m-es domború ívekkel került folytonossá téve. A gyorsforgalmi út keresztezéséhez 5m úrszelvényt és 2,12m szerkezeti magasságot kellett biztosítani. Majd egy 5250m-es domború ívvel és egy 2,76%-os lejtővel ereszkedett vissza terep közelbe, hogy egy 2,5%-os lejtővel csatlakozzon az 5211-5212 j., utak meglévő elágazó csomópontjába. A lejtők között rövid 2300m-es homorú ív biztosítja a folytonosságot. A kezdő és a végcsomópontokba került bekötésre a forgalmi csomópont bekötő útja a meglévő földutak nyomvonalán.

M8 gyorsforgalmi út 38+500 km. sz.-ben forgalmi csomópont és komplex pihenő CS03.sz. és CS13 sz. közötti hálózatra csatlakozó utak

A terep domborzati adottságai miatt viszonylag sík magassági vonalvezetést, a geotechnikai adottságok miatt a víztelenítéshez szükséges szikkasztó mélységet kellett figyelembe venni.

A CSP03 sz út esetén egy 1500 domború és 1400 homorú ívvel tartottuk a nyomvonalat terep közelben, minimalizálva a töltéspítést. Az íveket rövid 4,88m. hosszú 3,16% lejtővel kerültek összekapcsolásra, a végszelvénybe a csomópontba csatlakozás egyszerűsítése érdekében 2,5%-os emelkedővel került kialakításra.

A CSP13 sz. út esetében a körforgalomból egy 2,5%-os emelkedővel, majd 0,74%-os lejtővel csatlakozott a közúti elválási csomópontjába. A két lejtő egy 10000m-es domború ívvel került lekerekítésre.

Keresztmetszeti kialakítás

5211 jelű összekötő út:

forgalmi sáv szélessége:	3,50 m
forgalmi sáv száma:	2 × 1
padka:	2,00 m
koronaszélesség:	11,00m

Az összekötő út tervezett rézsűhajlása mind töltésben mind bevágásban 1:1.5.

A 3,0 métert meghaladó töltés esetén a töltésláb melletti talpároknaál 1.50 m széles pótpadkát, és trapéz árkot alakítottunk ki.

A burkolat oldalesése egyenesben és $R \geq 800$ m sugarú ívben 2,5 %-os, túlemelésben 50-70 km/h tervezési sebességnek megfelelő oldalesés került kialakításra. Az átfogatások tervezésénél figyelembe vettük, hogy az átmeneti ív egyenes felőli végén az adott görbületi sugár nagysága alapján alkalmazható a tetőszelvény. A padka oldalesése min. 5%, figyelembe véve a relatív törésre vonatkozó 8,5 % maximális értéket is. A középső elválasztó sáv oldalesését 8 %-os kialakítással terveztük.

5212 j. utak korrekciója jelű összekötő utak és az M8 gyorsforgalmi út 38+500 km. sz.-ben forgalmi csomópont és komplex pihenő CS03.sz. és CS13 sz. közötti hálózatra csatlakozó utak:

Főbb keresztmetszeti adatok országos közutak esetén:

- Koronaszélesség: 11,00 m (16,27) *
- Forgalmi sávok száma: 2x1
- Forgalmi sávok szélessége: 3,50 m
- Padkaszélesség: 2,00 m (7,27) *

- Biztonsági sáv: 0,25 m
- Burkolatszélesség: 7,50 m

*A távlati kerékpárút helybiztosítása miatt a jobb oldali padka szélessége 7,27m, így a koronaszélesség 16,27m.

Távlati kerékpárút hasznos szélessége 2,55 m

Meglevő közutak korrekciójánál tervezési szakasz kezdetén és végén 10-10m szakaszon a tervezett keresztmetszet visszahúzásra kerül a meglévő szélességre.

Az útkorrekcióknál a tervezett rézsűhajlása mind töltésben 1:1,5. mind bevágásban 1:2.

A 3,0 métert meghaladó töltés esetén a töltésláb melletti talpároknál 1.00 m széles pótpadkát, és trapéz árkot alakítottunk ki 1:2 rézsűhajlásokkal, geotechnikai szakvélemény szerint.

A burkolat oldalesése egyenesben és $R \geq 3500$ m sugarú ívben 2,5 %-os, túlemelésben tervezési sebességnek megfelelő oldalesés került kialakításra. Az átfogatások tervezésénél figyelembe vettük, hogy az átmeneti ív egyenes felőli végén az adott görbületi sugár nagysága alapján alkalmazható a tetőszelvény.

A padka oldalesése min. 5%, figyelembe véve a relatív törésre vonatkozó 8,5 % maximális értéket is.

Egyéb földutak, burkolt utak

A térségben található ingatlanok megközelítésére párhuzamos földutakat terveztünk, melyek egymáshoz, a meglévő földúthálózathoz, illetve a keresztező burkolt utakhoz és országos közutakhoz csatlakoznak. Az egyéb föld- és burkolt utak tervezési sebessége figyelembe véve a helyszíni adottságokat jellemzően 30 km/h.

Keresztező földút egyenesben, ívben, töltésben:

- Forgalmi sáv szélessége: 2,75 m
- Forgalmi sávok száma: 2x1
- Épített burkolat szélessége: 5,50 m
- padka: 0,75 m
- Koronaszélesség: 7,00 m

Párhuzamos földutak

- Forgalmi sáv szélessége: 4,00 m
- Forgalmi sávok száma: 1x1
- Épített burkolat szélessége: 4,00 m
- Épített burkolat szélessége kitérő esetén:.. 7,00 m
- padka: 0 m
- Koronaszélesség: 4,00 m

Oldalesés a teljes burkolt terület egyoldali, 2,5%-os, illetve ívekben a tervezési sebességhez tartozó túlemeléssel kialakított. A földutak szilárd burkolattal el nem látott, mechanikai stabilizációval létesülő szakaszain az oldalesés 3%. A padkák oldalesése 5 %, figyelembe véve a relatív törésre vonatkozó 8,5 % maximális értéket is. A tervezett rézsűhajlás: 1:1,5.

K301 j. keresztező földút

A K301 j. keresztező földút a főpályát a 36+348,18 szelvényben felülről, 86 fokos szögben keresztezi.

A meglévő földút egyeneséhez csatlakozik a korrekciós szakasz 50 m sugarú elleníves elhúzásokkal.

A magassági vonalvezetése a műtárgyhoz igazított. A főpálya műtárgy alatt halad (B21 j. műtárgy). A keresztező földút burkolattal ellátott 3-4%-os hosszúság elérését követően. A 0+077,56 szelvényében az F300, a 0+439,95 szelvényében pedig az F335 j. párhuzamos földút csatlakozik hozzá.

Keresztmetszetileg egyoldali oldaleséssel épül, 2,5 %-os kereszteséssel, ívekben a tervezési sebességhez tartozó oldaleséssel kialakított.

Műtárgyak:

- B21 - B21 j. főpálya feletti, K301 j. földút utat átvezető híd az M8 gyorsforgalmi út 36+384 km szelvényében
- B22 - B22 j. főpálya feletti, 5211 és 5212 j. út utat átvezető híd az M8 gyorsforgalmi út 38+221 km szelvényében

3. SZAKÁGI MUNKARÉSZEK

- a) várható környezeti hatások és szükséges beavatkozásokra vonatkozó javaslat és c) környezetvédelem, zajvédelem (KH – kivonat)

TALAJ ÉS FELSZÍN ALATTI VÍZ VÉDELME

A beruházás közvetlen hatásterületeként – az építés, az üzemelés és a felhagyás időszakában egyaránt – az út és kapcsolódó létesítményei fizikai területfoglalását és felvonulási területként ennek két oldalán 15-15 méternyi területet határozható meg.

A gyakorlatban ezt felülbecslésként a kisajátítási határral javasolt figyelembe venni. Havária (jelentős mennyiségű környezetkárosító anyag kiömlése) esetén a hatásterület az út által érintett terület, valamint az útpadka és a csapadékvíz-elvezető árok területe horizontálisan, a talaj felső legfeljebb 20-30 cm-es rétege vertikálisan.

A felszín alatti vizek közvetlen hatásterülete nem határolható le. Az építésből és az üzemelésből alapesetben nem kerül ki olyan anyag, ami a felszín alatti vizeket veszélyeztet. A felszíni vizek sem alapállapotban, sem a létesítés idején sem utána nem érhető el közvetlenül a felszínről, nem létesülnek olyan létesítmények, amelyek összekötnék a felszínt a felszín alatti vizekkel. Havária esetén bár nagy mennyiségű szennyezőanyag kikerülése várható, de a felszín alatti vizek közvetlenül nem érhetőek el (és a közvetett elérést is tiltó műtárgyak és létesítmények hátráltatják).

FELSZÍNI VÍZ VÉDELME

A beruházás felszíni vizekre gyakorolt, becsült hatásterülete az építés fázisában megegyezik a felszíni vízfolyások keresztezési helyeivel és ezek kb. 10 m-es felvízi-, és 100 méteres alvízi környezetével. Ebben a becslésben a vízfolyás-keresztezések, valamint (hidak és egyéb vízrendezési) műtárgyak kiépítése során a meder megbontásával és a vizek felkavarásával vízbe került mederanyag kiülepedése által érintett területet határoztuk meg. Az üzemelés fázisában közvetlen hatásterületként az út saját árkait és a csapadékvízszikkasztó-árkokat határozhatjuk meg (ezt felülbecsléssel a kisajátítási határral vesszük figyelembe), továbbá a vízfolyás-keresztezések és a csapadékvíz bevezetési pontok, és ezek 10 m-es felvízi, és 50 méteres alvízi környezetét.

A település területe nem szerepel „a települések ár- és belvíz veszélyeztetettségi alapon történő besorolásáról” szóló módosított 18/2003. (XII. 9.) KvVM-BM együttes rendelet Mellékletében, *sem az erősen, sem a közepesen, sem pedig az enyhén veszélyeztetett települések között.*

A település területe a **dr. Pálfai-féle belvíz-veszélyeztetettségi besorolás szerint** a 2., azaz a *belvízzel mérsékelten veszélyeztetett terület* kategóriába tartozik.

Ezen belül a közigazgatási terület DK – i nagyobb része döntően a *belvízzel alig veszélyeztetett terület (1. kategória)*, míg a közigazgatási terület Ny – i kisebb része a *belvízzel mérsékelten veszélyeztetett terület (2. kategória)*. Emellett a közigazgatási terület ÉNy – i, DNy – i és DK – i mélyebb fekvésű része foltokban *belvízzel közepesen veszélyeztetett terület (3. kategória)*, illetve a *DNy – i folt esetében erősen veszélyeztetett (4. kategória) kategóriába* tartozik.

1. kategória esetén az elöntés relatív gyakorisága $<0,05$, belvíz 20 évnél ritkábban fordul elő.
2. kategória esetén az elöntés relatív gyakorisága $0,05-0,10$, belvíz 10-20 év között fordul elő.
3. kategória esetén az elöntés relatív gyakorisága $0,10-0,20$, belvíz 5-10 év között fordul elő.
4. kategória esetén az elöntés relatív gyakorisága $>0,20$, belvíz 5 évnél sűrűbben fordul elő.

A fentieket a korábbi csapadékos évek tapasztalatai is igazoltak a település mélyebben fekvő részein. A térség a **dr. Pálfi-féle Magyarország Zonális Aszályossági térképe alapján a nagyon erősen aszályos** kategóriába tartozik.

LEVEGŐMINŐSÉG-VÉDELEM

Levegővédelmi szempontból hatásviselők a nyomvonal közvetlen és közvetett területein élő lakosság és a levegőminőségi szempontból érzékeny természetvédelmi területeken található élővilág. A tervezett nyomvonal összefüggő települést nem érint. A területre az elszórt tanyák jellemzőek, ezért az út a hosszához képest kevés számú hatásviselőt érint

Építés hatása

Az M8 gyorsforgalmi út építési munkálatai során a levegőminőséget befolyásoló hatások elsősorban a szállításokhoz, anyagmozgatásokhoz kapcsolódnak. Az anyagszállítások, anyagmozgatások, földmunkák és egyéb kivitelezési tevékenységek során a szállító járművek és az építőipari gépek kibocsátásaival kell számolni, főként nitrogén-oxidok, szén-monoxid és por kibocsátás várható. Az építés hatásai átmeneti jellegűek, csak a kivitelezés időtartamáig tartanak, valamint az épített nyomvonalszakaszra és az ahhoz kapcsolódó szállítási útvonalakra terjednek ki.

Üzemelés hatása

Az üzemelési időszak alatt az úton haladó járművek belsőégésű motorjaiból származó kipufogógázok okoznak levegőszennyezést (a kipufogógázok összetevői: NO_x, NO₂, PM₁₀, CO, CH), illetve a kopásokból (gépjármű motor, gumiabroncs, útburkolat) adódó szilárd részecskék. A folyamatos oszloppá összeálló forgalom vonalszerű szennyezőforrásnak tekinthető. Az üzemelés hatását a forgalmi körülmények, a járművek emissziói és a terjedési viszonyok együttesen határozzák meg. A forgalom nagysága, a forgalom összetétele, a forgalmi akadályozottság és az útvonal geometriai kialakítása mind befolyásolja az adott útszakaszra vonatkozó kibocsátást. A kibocsátott légszennyezőanyagok terjedését és hígulását befolyásoló tényezők a szélesebbesség, a légállapot stabilitása, az útpálya magassága, az út környezete és beépítettsége, valamint az átszellőzési viszonyok. A hatásviselő távolsága szintén fontos tényező a rá vonatkozó hatás értékelésekor: a vonalforrások jellemzően haranggörbeszerű szennyezettégi képet mutatnak, azaz a vonalforrás közelében viszonylag nagy szennyezettséget mutatnak, de a távolsággal gyorsan lecsengenek és 50-100 m távolságban már csak a csúcsertékek töredékét mutatják.

ÉLŐVILÁG-VÉDELEM

Az építés közvetlen hatásterülete a közúti fejlesztés (híd, úttest és a csatlakozó létesítmények) és annak közvetlen környéke (a kisajátításra kerülő sávnál általában nagyobb terület), ahol a kivitelezéssel kapcsolatos munkálatok (útépítés és az ahhoz kapcsolódó járulékos kivitelezési tevékenységek) közvetlenül is érintenek. Ebben a sávban reális élőhelyek megszűnésének, egyes növénytársulások eltűnésének, növény- és állatfajok egyedeinek elpusztulásának veszélye. A sáv szélessége az útpálya koronaszélességét és a kiegészítő létesítmények helyét figyelembe véve átlagosan 60 m-esnek tekinthető (a csomópontok helyén ez a sáv szélesebb). Az üzemelés közvetlen hatásterületének a tervezett közúti fejlesztés eredményeként kialakított híd, úttest és a csatlakozó létesítmények tekinthetők. A közlekedésből adódó zajhatással, levegőkörnyezeti hatásokkal, ill. vizuális zavaró hatásokkal jellemezhető közvetett hatásterület határa a tervezett út tengelyétől mindkét irányba mért mintegy 150-250 méteres távolságban jelölhető ki.

TÁJVÉDELEM

A tervezett fejlesztés közvetlen hatásterületeként, mint a tájképbe való beavatkozás közvetlen határa a tájvédelmi 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 és azon tájrészletekkel, melyekről nyíló látvány, tájkép előterében (nézőponttól mért 300 méter) szemmel jól

érzékelhető minőségi változás várható (pl. látvány eltakarása vagy feltárása). A közvetlen hatásterületen belül a tájhasználat, a domborzat, és a táj összes alkotóeleme a beruházás hatására gyökeresen megváltozik.

A tervezett nyomvonal értékelése során tájvédelmi szempontból meghatározó szempontok:

- üzemtervezett erdőterületek érintettségének mértéke;
- természetvédelmi szempontból kiemelt jelentőségű területek érintettségének mértéke;
- tájképvédelmi szempontból meghatározó területek érintettsége;
- tervezett műtárgyak elhelyezkedése, illetve a meglévő tájképre gyakorolt hatásuk mértéke;
- amelyek együttes vizsgálata mellett kerül értékelésre a nyomvonal.

A tervezett beruházás által érintett, az Országos Erdőállomány Adattárban nyilvántartott erdők jellemzően magán tulajdonban állnak, elsődleges rendeltetésük többnyire faanyagtermelő, elenyésző mértékben védelmi célú. A projekt által érintett térség tájkarakterét közepes mértékben meghatározó területhasználatnak tekinthető az erdőgazdálkodás.

A természetvédelmi szempontból kiemelt jelentőségű területek érintettségét illetően elmondható, hogy a nyomvonal viszonylag jól elkerüli a védett területet. (Kerekegyháza nem is érintett) Közvetlen területi igénybevétellel, azonban a meglévő ökológiai kapcsolatrendszer folytonosságára hatást gyakorol.

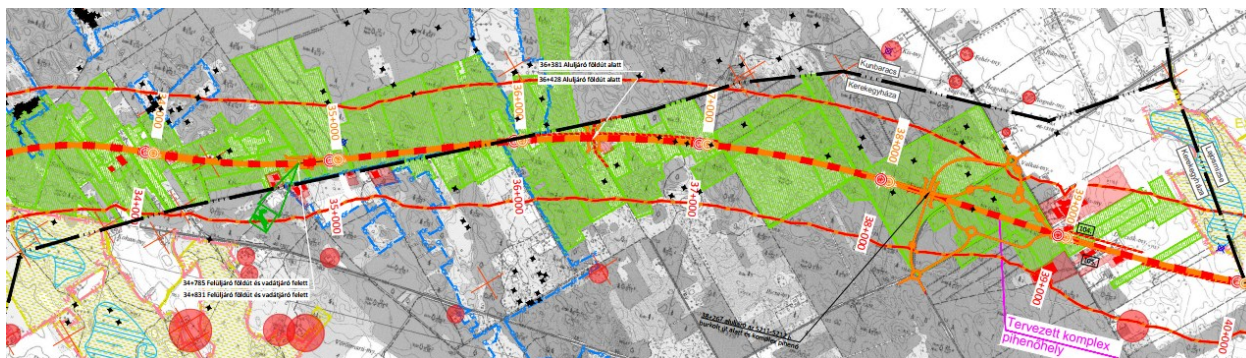
A tervezett beruházás által várható tájformálás mértékét illetően, a tervezett műtárgyakról elmondható, hogy tájvédelmi szempontból összetett szerepet töltenek be. Egyrészt a két eltérő típusú tájrészlet határán tervezett nyomvonal menti gyorsforgalmi út kiépítésével az ökológiai és tájképi adottságok megőrzése, kímélése viszonylag elfogadható lehetőségeket biztosít. Másrészt viszont a meglévő domborzati és felszínborítási adottságok tükrében a tervezett hídműtárgyak által nagyobb kiterjedésű területekről is beazonosíthatóvá válik a gyorsforgalmi út, ezzel bizonyos szakaszok a jelenlegi tájkép esztétikai minőségét akár kedvezőtlen irányba is befolyásolja.

Összességében tájvédelmi szempontból a tájképi zavaró hatás, valamint a jelenlegi tájszerkezet megváltoztatása okozhat kedvezőtlen hatásokat, mivel az új nyomvonal és a kapcsolódó létesítmények a művi eredetű tájalkotó elemek arányának változását idézik elő.

A tájban elkülönülő, művelésből kivont területek által halványan kirajzolódó településszövethez és az érintett települések között meglévő főbb közlekedési hálózathoz illeszkedik a nyomvonal vonalvezetése. Ezáltal a tervezett gyorsforgalmi út a táj mozaikosságát kismértékben módosítja kedvezőtlenül.

A meglévő térszerkezetbe tervezett nyomvonal mentén az egyes terület-felhasználási konfliktusok kialakulása a szükséges intézkedések megvalósulása esetén mérsékelhető, megelőzhető.

A Bács-Kiskun vármegye területrendezési terveinek tájvédelmi jellegű törekvéseivel összhangban a tervezett beruházás a szükséges intézkedések megvalósításával a térségre jellemző sajátos táji jegyek (tájalkotó elemek, elem-együttesek) megőrzése és a táj esztétikai megjelenését kedvezőtlenül befolyásoló hatótényezők kordába szorítása, kiküszöbölése, aszokszínű tájértékek megőrzése cél. A tájképbe való beavatkozás



vizsgálatakor az új (művi) elem megjelenése mellett az eltűnő vegetáció, természetes, illetve természetközeli elemei, illetve a tájképben, de leginkább a védendő tájképben beálló változás mértéke a mérvadó. Sík területek esetében a magas növényzettel fedett erdőfoltok változása, illetve a jellemzően alacsony növényzettel borított szántók, kaszálók helyén megjelenő építmény látványa erősebben befolyásolja a tájkép változását.

A nyomvonalak vizsgálatok kiemelt figyelmet érdemel a védendő tájképek érintettsége. Az út megépítésével új szegélyek jelennek meg, átalakítva, felszabdalva a meglévő táji elemek határvonalait. A tervezett létesítmény jellemzően kedvezőtlenül befolyásolja majd a meglévő természetes és természetközeli táj képét, ezért kiemelkedően fontos tervezéskor annak növényzettel való takarása, illetve tájba illesztése.

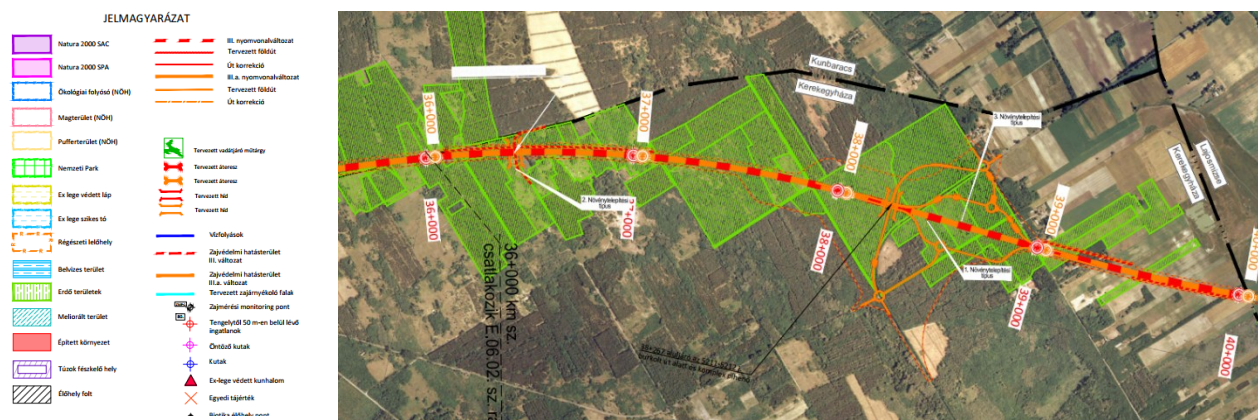
forrás: környezetvédelmi hatástanulmány

ÉPÍTETT KÖRNYEZET VÉDELME

Az Országos Területrendezési Terv alapján Kerekegyháza a világörökségi és világörökségi várományos területek által érintett települések közé nem tartozik.

A www.muemlekem.hu, valamint a településtervezési terv alapján a tervezési területen és hatás környezetében védett építészeti érték (műemlék vagy helyi védelemmel ellátott építmény) nem található.

A tervezett beruházás műemléket és műemléki környezetet nem érint.



Kerekegyháza teljes vizsgálati területén azonosított 1 régészeti lelőhely érintett. (96713 azonosítójú avarkori telep)

A javasolt védelmi intézkedések végrehajtása mellett a tervezett beruházás az épített örökség védelme szempontjából elfogadhatónak tekinthető.

ZAJ- ÉS REZGÉSVÉDELLEM

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. 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 jelenlegi állapotban a tervezési terület javarésze csendes, zajforrástól mentes terület. A közlekedés a helyi tanyák lakóinak ingázásából, illetve egy-egy mezőgazdasági járműből áll. A területet az 5211, 5212 négyjegyű összekötő út keresztezi, az összekötő utak napi forgalma azonban alig éri el a 2000 egységjárműt. Az 5, 51, 52 sz. főutak és az M5 ap. forgalma már igen nagyok mondható, a tervezési területtől ugyanakkor távolabb találhatóak.

Az építési, kivitelezési munkák során az előzetes (becslésekkel és bizonytalanságokkal terhelt) számítások szerint nem várható határérték túllépés.

A távlati, referenciaállapotban a természetes forgalomnövekedés hatására – a jelenlegi állapothoz képest – minden vizsgálati ponton 0,5-2,4 dB-t növekszik a zajterhelés, átlagosan 1,3 dB-t. A beruházás közvetett hatására a térség úthálózatának nagyrészen változatlan, vagy csökken a zajterhelés, számos útszakaszon jelentősen (51 és 52 sz. főutak, 5213 j., 5214 j., 5211 j., 5202 j. összekötő utak). A zajterhelés minimális (<1 dB) növekedése várható az M200 megépülése esetén az M5 ap., 5105 j., 5202 j., 5203 j., 5212 j. összekötő utak egyes szakaszain.

A nyomvonal kerekegyházi szakaszán nem tervezett mechanikus zajgátló védelem kialakítása.

HULLADÉKGAZDÁLKODÁS

A tevékenységet úgy kell megtervezni és végezni, hogy az a környezetet a lehető legkisebb mértékben érintse, vagy a környezet terhelése és igénybevétele csökkenjen, ne okozzon környezetveszélyeztetést vagy környezetszennyezést, biztosítsa a hulladékképződés megelőzését, a képződő hulladék mennyiségének és veszélyességének csökkentését. Az építés és üzemelés során keletkező hulladékok minimalizálásával, megfelelő gyűjtésével, hasznosítással történő elhelyezésével a tevékenység megvalósítható.

Az út üzemelése során összegyűjtött különböző típusú hulladékokról a telepen kialakított üzemi gyűjtőhelyen kell továbbra is a jogszabályban előírtak szerint gondoskodni.

Az üzemelés során keletkeznek veszélyesnek minősülő hulladékok is; ezek kezelését a 225/2015. (VIII. 7.) Kormányrendeletben előírtaknak megfelelően kell megoldani.

A keletkező hulladékok egy része a keletkezés, illetve gyűjtés helyszínén megfelelő konténerekben, vagy zárható hordókban gyűjthető, illetve átmenetileg tárolható. Együtt tárolni csak az azonos típusú hulladékokat szabad. A szelektíven gyűjtött hulladékok tárolását burkolt felületen kell biztosítani.

Az üzemeltetés során keletkezett hulladékok rendszeres gyűjtéséről gondoskodni kell. Az illetékes közútkezelő gondoskodik a jelenleg meglévő és a jövőben kiépítésre kerülő közutakon keletkező kommunális hulladékok összegyűjtéséről és elszállításáról.

KLÍMAKOCKÁZAT

Az érzékenységelemzés során a beruházás érzékenysége került meghatározásra az elsődleges éghajlatvédelmi tényezőkre és a másodlagos hatásokra vonatkozóan.

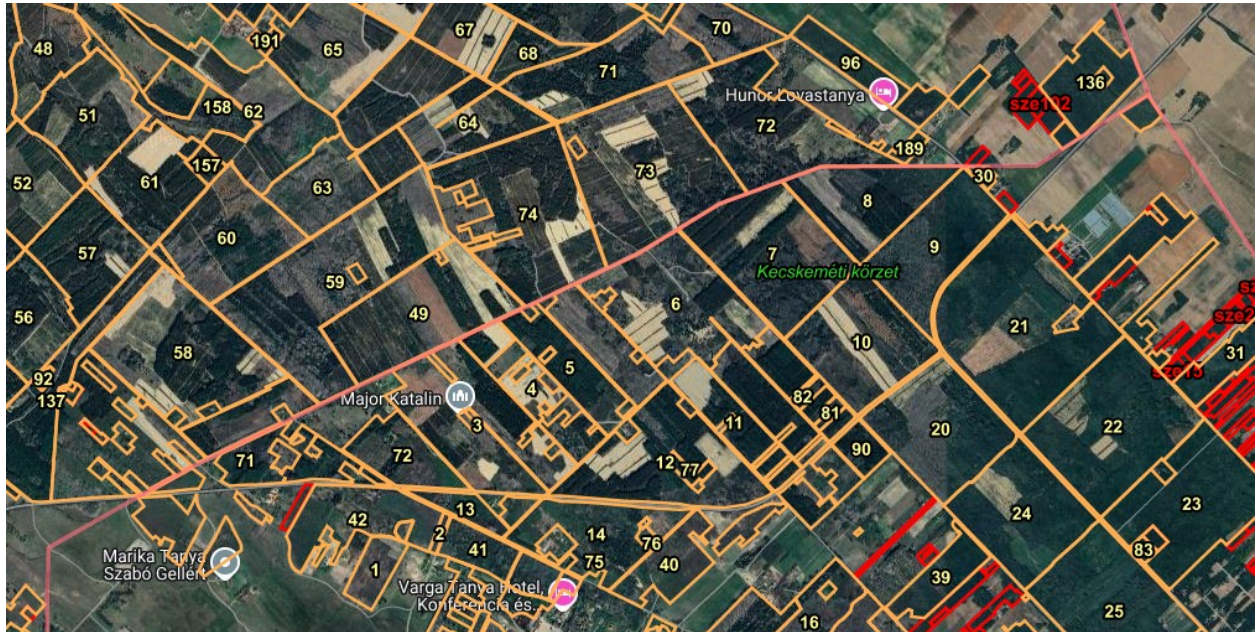
A kitétség értékelésekor annak felmérése és osztályozása történt, hogy az érzékenységi vizsgálatban beazonosított, érzékenynek minősített létesítmények mennyire vannak, illetve lesznek kitéve a káros éghajlati tényezőknek, a tényezők változásából eredő várható hatásoknak a földrajzi elhelyezkedés szempontjából.

ÖSSZEGZÉS

Az elvégzett vizsgálatok és értékelések alapján megállapítást nyert, hogy a tervezett beruházás megvalósítása (kivitelezése) során elsősorban zaj- és levegőminőség-védelmi szempontból lehet ideiglenesen fellépő kedvezőtlen hatással számolni. A megvalósítást és üzembe helyezést követően az egyes környezeti elemek szempontjából a várható hatás elfogadható, nem jelentős.

TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV KEREKEGYHÁZA VÁROS
M8 (TÁVLATI M200) GYORSFORGALMI ÚT DUNAVECSE - KECSKEMÉTI KÖZÖTTI SZAKASZ

Zöldfelületrendezés



forrás: <https://erdoterkep.nebih.gov.hu/>

A fenti térkép mutatja a tervezési szakasz és környezetében található üzemtervezett erdőtagokat. A tervezési nyomvonalon lévő erdőterületek:

Helység	Tag	Részlet	Fő fafaj	Természetesség	Terület [ha]	HRSZ	Érintett terület [ha]
Kerekegyháza	3	Tisztás			2,09	0109	0,03
Kerekegyháza	4	A	Erdeifenyő	Kultúrerdő	1,68	041/31	0,03
Kerekegyháza	5	B	Akác	Átmeneti erdő	5,95	037/11	0,44
Kerekegyháza	5	C	Akác	Kultúrerdő	4,24	037/11	0,55
Kerekegyháza	5	Tisztás			0,24	038	0,23
Kerekegyháza	6	A	Feketefenyő	Kultúrerdő	5,24	020/27	0,02
Kerekegyháza	6	D	Akác	Kultúrerdő	5,92	020/27	1,21
Kerekegyháza	6	E	Feketefenyő	Kultúrerdő	2,56	020/27	0,00
Kerekegyháza	6	J	Akác	Kultúrerdő	1,32	020/27	0,65
Kerekegyháza	7	B	Erdeifenyő	Kultúrerdő	3,83	010	0,14
Kerekegyháza	7	C	Akác	Kultúrerdő	15,89	010	2,24
Kerekegyháza	7	D	Szürke nyár	Átmeneti erdő	1,49	010	0,74
Kerekegyháza	7	E	Szürke nyár	Származék erdő	1,90	010	1,05
Kerekegyháza	7	Nyiladék			0,37	010	0,04
Kerekegyháza	8	C	Feketefenyő	Kultúrerdő	4,62	010	0,23
Kerekegyháza	9	A	Szürke nyár	Átmeneti erdő	15,49	010	6,67
Kerekegyháza	9	B	Akác	Kultúrerdő	13,54	010	4,45
Kerekegyháza	10	Nyiladék			0,39	010	0,05
Kerekegyháza	10	Nyiladék			0,36	010	0,09
Kerekegyháza	21	A	Erdeifenyő	Kultúrerdő	4,70	07/2	3,44
Kerekegyháza	21	H	Akác	Kultúrerdő	4,48	07/2	4,48
Kerekegyháza	21	K	Akác	Kultúrerdő	4,23	07/2	4,15
Kerekegyháza	21	L	Akác	Kultúrerdő	3,27	07/2	3,27
Kerekegyháza	21	Nyiladék			0,45	07/2	0,31
Kerekegyháza	6	H	Feketefenyő	Kultúrerdő	1,37	020/27	0,21

A tervezett nyomvonal teljes szakaszán a kivitelezés során hátramaradó rombolt felszíneket rekultiválni kell. Ezek a területeken a kivitelezést követően elvégzett tereprendezés és növénytelepítés elvégzése utáni 3-5 éven keresztül a rekultivált terület, illetve az azon megjelenő növényállomány utógondozására (elsősorban a megjelenő gyom- és invazív fajok kézi úton történő irtására). A kisajátított területeken belül a felhagyott földutak és árok rekultivációja után végezhető a növénytelepítési munka. A rekultiváció elvégzendő az útpálya és az árok területén kívül, a kisajátítási határon belül; illetve a kisajátított területeken kívül eső, az építkezés során igénybevett egyéb munkaterületeken – az építkezés előtti területhasználat alapfeltételeinek és ökológiai adottságainak biztosításával.

Az így rekultivált terület a szomszédos terület művelésiága szerinti művelésbe visszaadandó.

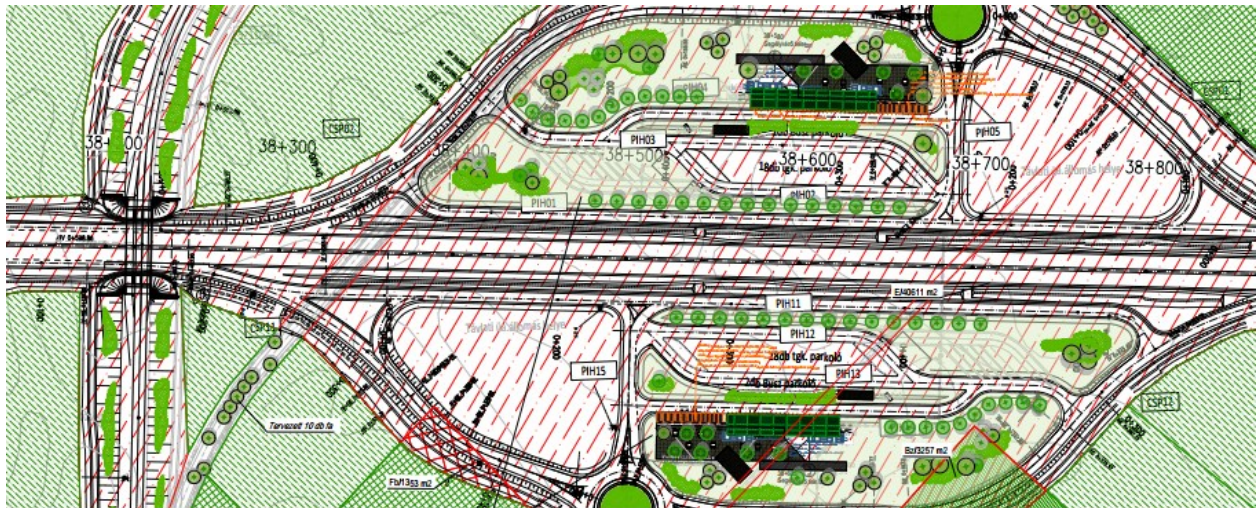
A növénytelepítés megkezdése előtt a kivitelezőnek a közművek pontos elhelyezkedését a szakági tervekből is meg kell ismernie és a közművek kezelőivel közös bejárásen kell egyeztetni azok végleges, a tervektől esetleg eltérő megvalósulását is.

A növénytelepítési terv készítésekor a következő szempontokat kell figyelembe venni:

- környező területek védelme,
- erózióveszély csökkentése,
- a közlekedésbiztonság elősegítése elsősorban az optikai vezetés és a megnyugtató térérzet keltése által,
- szélvédelem,
- párhuzamosan haladó út elhatárolása,
- esztétikai követelmények,
- a tájban jelentős beavatkozást jelentő művi elem (autóút) tájba illesztése, a természeteshez hasonló, magassági és hosszúsági méretekből változtatás, fa és cserjetelepítéssel.


A növénytelepítés a kisajátítási határon belül történik.

A tervezett védőkerítéstől, az üzemi hírközlő kábeltől, valamint az árkok széleitől minimum 2 m távolságra ültethető fa, örökzöld és cserje.



TERVEZETT ZÖLDFELÜLETRENDEZÉS A KOMPLEX PIHENŐHELY TERÜLETÉN FORRÁS: ENGEDÉLYEZÉSI DOKUMENTÁCIÓ - F1.04.07.V01

NÖVÉNYFELMÉRÉSI ÉS -TELEPÍTÉSI JELMAGYARÁZAT

	Megmaradó lombos fa		Kis/közepes/oszlopos lombkoronát nevelő fa
	Megmaradó cserjefolt		Nagy lombkoronát nevelő fa
	Megmaradó fás-bokros terület		Többtörzsű fa/bokorfa
	Megmaradó erdő		

A tervezett pihenőhelyek kialakítását kertépítészeti terv alapján javasolt elvégezni. A pihenőhelyek növénytelepítésénél fontos szempont a forgalomtól való izolálás, szélvédelem és árnyékos pihenőrész kialakítása. Dekoráció céljából esetleg megengedett a különböző kertészeti fajok alkalmazása.

A tervezett nyomvonal mentén jellemzően hófúvás elleni cserjesáv és egyéb cserjekiültetés tervezett a nyomvonal védelme érdekében az érintett oldalakon. A vagyon és vadvédelem érdekében számos szakaszon 1,80 m magas fémoszlopos védőkerítés tervezett. Töltésen haladó nyomvonal esetén a nyomvonalhoz tartozó, jövőbeni kisajátítási terület nagyságától függően lehet a vonalas létesítmény tájba illesztéséről gondoskodni. A töltés a nyomvonal mentén kétoldali ligetes-fás és cserje kiültetések váltakozásával tájba illeszthető. A vízfolyás keresztezéseknél létesülő felüljárók környezetében is ez javasolható. Bevágások esetén a rézsúoldalba csak cserjék telepítése megengedett.

Tervezési feladat:

A fejlesztéssel érintett útszakaszon a fejlesztéshez szükséges műtárgyak helyigényét biztosító kisajátítási vonal meghatározása, majd a kapcsolódó területek telkeinek vizsgálata abból a szempontból, hogy a visszamaradó telekrészek megközelíthetők maradnak-e, illetve telekméretük alapján veszítik-e el építési jogukat. Amennyiben van ilyen telek, szükséges megtervezni a megszűnő útkapcsolatok kiváltását, illetve a kisajátítással érintett terület kiterjedhet akár az egész telekre. Mindezen túl szükség lehet a közlekedési területek, illetve egyéb szabályozási elemek (pl. településrendezési sajátos jogintézmények) alkalmazására is a műtárgyak létesítése okán.

A feladat elvégzését elősegíti, hogy az útra már építési engedély van. Az engedélyezési terv biztosítja, hogy a gyorsforgalmi út megépülése okán megközelíthetetlen telek ne keletkezzen.

Tervezési terület:

A tervezési terület a szabályozási vonallal lehatárolt közlekedési területen túl ki kell, hogy terjedjen a környező telektömbökre is, ha szükséges pl. úthálózati beavatkozás, azon túlra is.

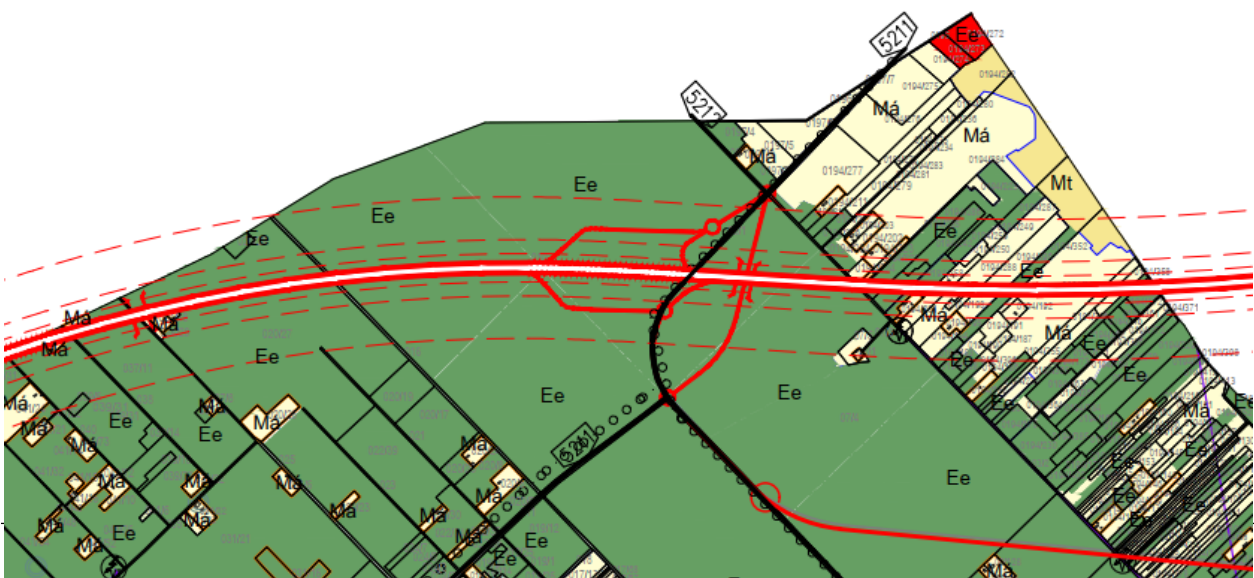
A szabályozási terv módosításakor javasolt tervezési terület az alábbi (sárgával színezett):



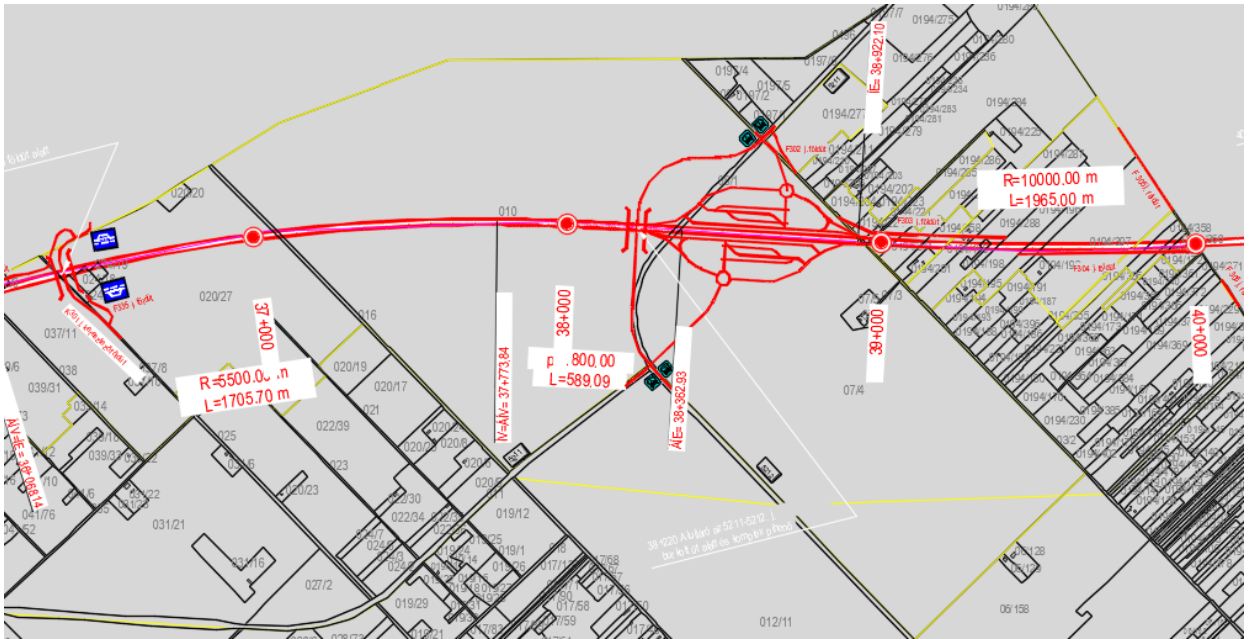
MÓDOSULÓ TELEPÜLÉSTERV

- Fejlesztési terv (határozattal)
- Helyi Építési Szabályzat (HÉSZ) (rendelet)
- Rendezési terv R-1 tervlap (HÉSZ melléklete)

Hatályos Fejlesztési tervlap (F-1)

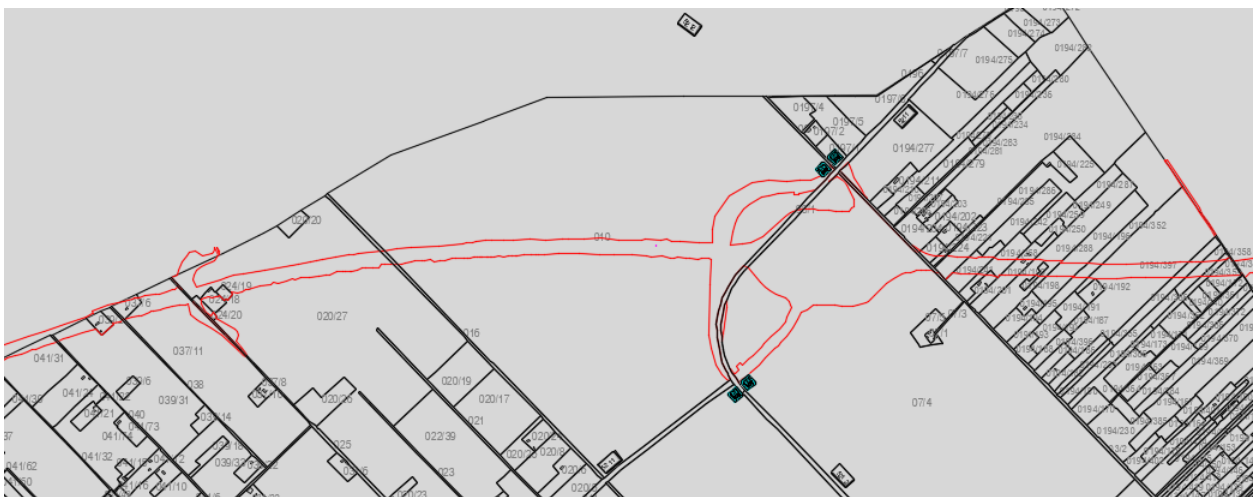
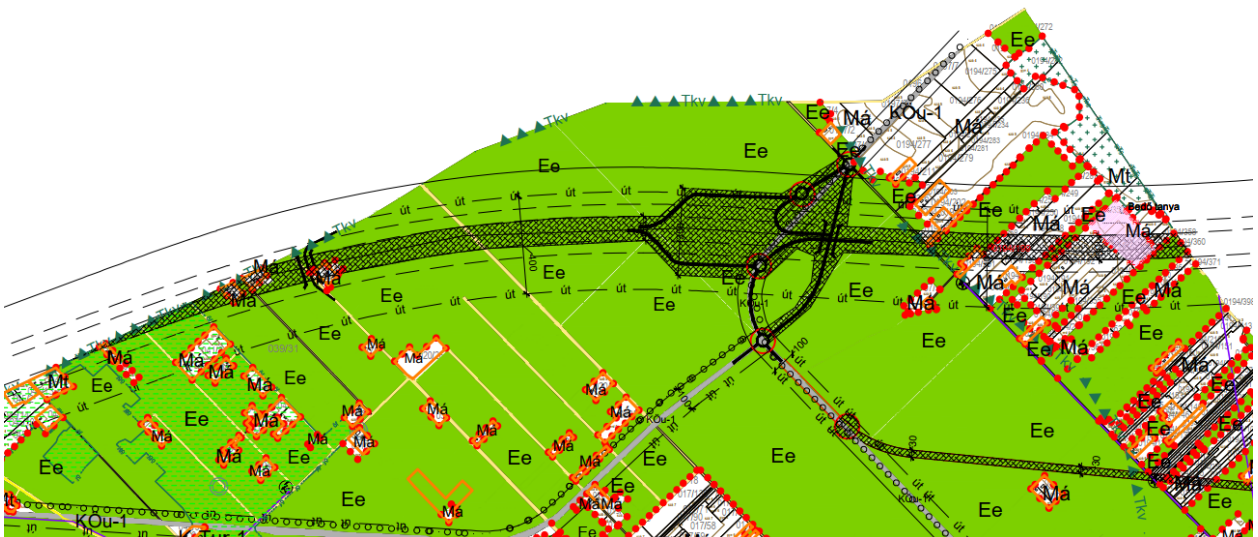


TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV KEREKEGYHÁZA VÁROS
M8 (TÁVLATI M200) GYORSFORGALMI ÚT DUNAVECSE - KECSKEMÉT KÖZÖTTI SZAKASZ



A hatályos terven a komplex pihenő helye, valamint az 5211 és 5212 jelű országos közutak átvezetése egy korábbi tervezet szerint szerepel, ezért módosítani kell

Hatályos Rendezési terlap (R-1)



Az az érintett terület a hatályos terven csak közlekedési terület céljára fenntartott terület erdő, vagy mezőgazdasági övezeti besorolású, mely a módosítással közlekedési területbe kerül, a megváltozott terv szerinti kisajátítási határ szabályozási vonalként kerül a tervbe beépítésre.

Módosítandó szabályozási elemek: -
Szabályozási vonal
- Övezeti besorolás

Szabályozási koncepció

A szabályozási vonal meghatározásához a kisajátítási vonalat kell alapul venni. A kisajátítási vonal az egyes műtárgyak, rézsűlábtól, árok partvonalától szükséges távolságra lett meghatározva az adottságok figyelembevételével.

Azon telkek számára, melyek jelenlegi útkapcsolatukat a szélesítés következtében elveszítik, kiváltó utakat kell tervezni, azok számára helyet biztosítani.

A tervezési szakaszon külön szintű létesítmények és komplex pihenő tervezettek, ezekhez kapcsolódóan külön szabályozási előírások megfogalmazása szükséges.

A HÉSZ jelenleg hatályos vonatkozó előírása:

„25. §

(1) Az övezeti előírásokat, az elhelyezhető, valamint tiltott rendeltetéseket a 3–4. mellékletek tartalmazzák.

(2) A KÖu közúti közlekedési és közműterület alövezetei:

a) KÖu-1 övezetbe tartoznak az országos **gyorsforgalmi**, fő- és mellékutak (M8, 52.számú, 5211 jelű, 5212 jelű, 5214. jelű, 5218. jelű) meglévő **és tervezett** területei,

aa) A tervezett M200 gyorsforgalmi út védősávja úttengelytől mért 250-250 m, az országos fő- és mellékutak védősávja beépítésre nem szánt területeken (külterületeken) úttengelytől számított 50-50 m,

ab) A védősávon belül építményt elhelyezni a külön jogszabályok szerint, a közútkezelő hozzájárulásával lehet. A gyorsforgalmi út védősávjában új lakóépület nem létesíthető,

ac) ~~A tervezett M200 gyorsforgalmi út úttengelytől mért 50-50 m szélességű, összesen 100 m szélességű sávja és a tervezett térségi szerepű települést elkerülő utak 30 m széles sávja távlatban út céljára fenntartott terület, amelyen új építmény nem helyezhető el,~~”

A kiszabályozott útterület KÖu-1 közlekedési és közműterületbe átsorolása szükséges, ezzel együtt a 25.§(2) a) pontját át kell fogalmazni.

A komplex pihenőben az építési engedély szerint

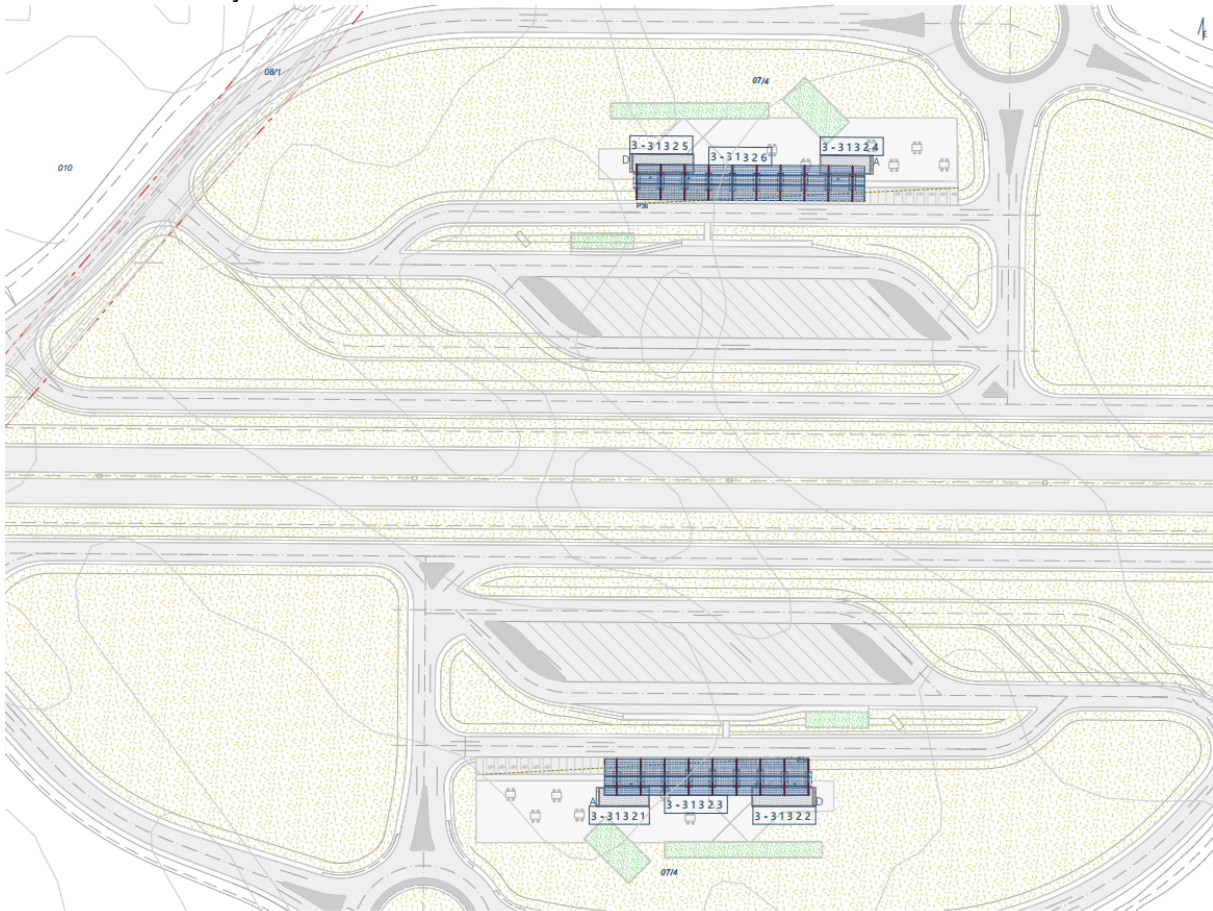
Újonnan létesülő komplex pihenőhely, parkoló tetők (árnyékoló lefedés) (60%) és napelemek (150%) telepítési kötelezettségével. A tervezési program előírása szerint két külön épület építése szükséges, egyik az utazóközönség, másik a kamionos forgalom számára. A forgalmi adatok elemzése, méretezés és igények alapján 1 db A és 1 db D típusú épület telepítendő. Az útterv alapvetése, hogy a pihenőhely autópályához közelebb eső részére kerülnek a kamion parkolók, míg a személygépjárművek parkolója és a pihenő területek az autópályától távolabb eső részre szervezettek. Az autópályától távolabb eső részen 90 fokos beállású közhasználatú szgj. parkolók tervezettek. A merőleges parkolósáv árnyékoló fedésével biztosítható az előírás szerinti, a személygépkocsi parkolók 60%-ának fedése, ezért ezek felett készül egy tető.

A szgj. és kamion parkoló területek elhelyezkedéséből adódóan a tervezett 2 épület az autópályával párhuzamosan álló, kelet-nyugat hossztengeyű, déli tájolású tető két végén csatlakozik. A telepítési helyzetből adódóan A és D épület adaptált. Az A épület a pihenő bejárathoz közelebb eső részére telepített, mellette csatlakoznak a kültéri aktivitás (játszótér, street workout, kutya futtató) terei. A napelem szám és kapacitás biztosítja az épület számított energiaigényének 150%-át.

a helyszínen készülő építmények elhelyezkedése és létesítményszáma

helyszín	település / helyrajzi szám	építmény típus	létesítményszám					
			A	B	C	D	E	F
jobb oldal	Kerekegyháza / hrsz: 07/4	A épület	3-	3	1	3	2	1
		D épület	3-	3	1	3	2	2
		parkoló árnyékoló lefedés – B típusú tető	3-	3	1	3	2	3
bal oldal	Kerekegyháza / hrsz: 07/4	A épület	3-	3	1	3	2	4
		D épület	3-	3	1	3	2	5
		parkoló árnyékoló lefedés – A típusú tető	3-	3	1	3	2	6

A Pihenőben létesülő építmények: forrás: Kettes Műterem (1115 Budapest Csóka u. 7-13) engedélyezési tervéből szemelvények



helyszínrajzi elrendezés



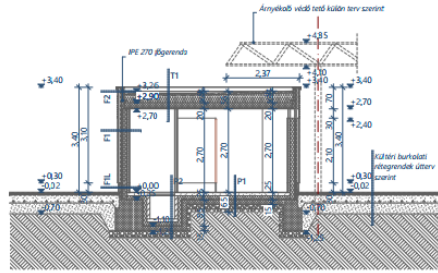
**TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV KEREKEGYHÁZA VÁROS
M8 (TÁVLATI M200) GYORSFORGALMI ÚT DUNAVECSÉ - KECSKEMÉT KÖZÖTTI SZAKASZ**

A típus

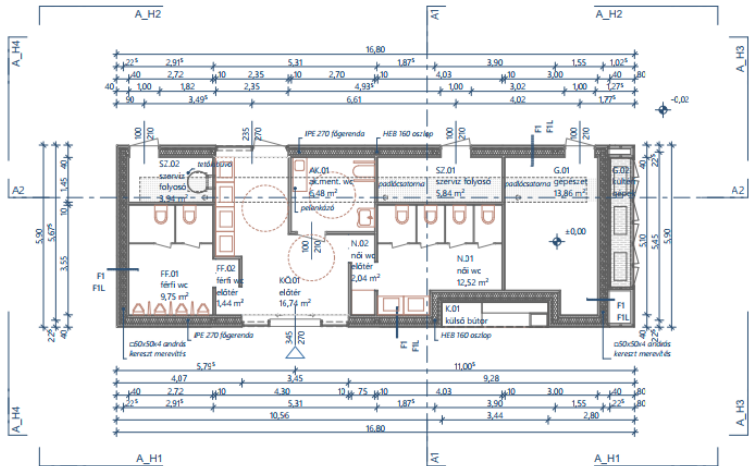
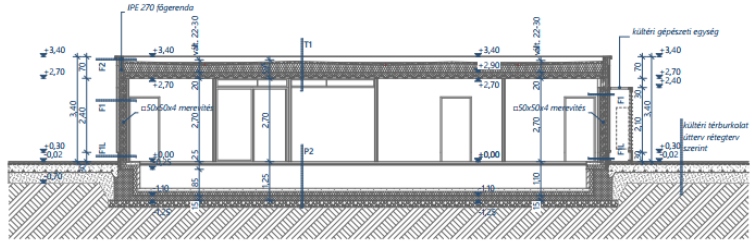
helyiséglista

KO.01	előtér	öntött burkolat	16,74 m ²
AK.01	akadálymentes wc	öntött burkolat	6,48 m ²
N.01	női wc	öntött burkolat	12,52 m ²
N.02	női wc előtér	öntött burkolat	2,04 m ²
FF.01	férfi wc	öntött burkolat	9,75 m ²
FF.02	férfi wc előtér	öntött burkolat	1,44 m ²
SZ.01	szervíz folyosó	kerámia	3,94 m ²
SZ.02	szervíz folyosó	kerámia	5,84 m ²
G.01	géptér	kerámia	13,86 m ²
099999			72,61 m ²
K.01	beültető lámpa - kültéri bútor		2,76 m ²
G.02	géptér - kültéri gép		3,24 m ²
összesen			6,00 m²

A1 keresztmetszet



A2 hosszszelvény

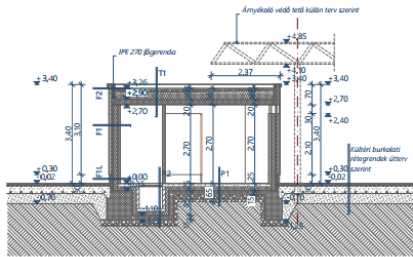


D típus

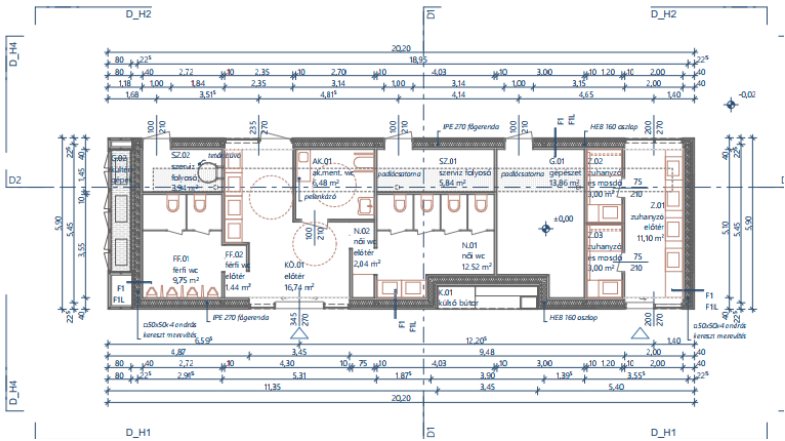
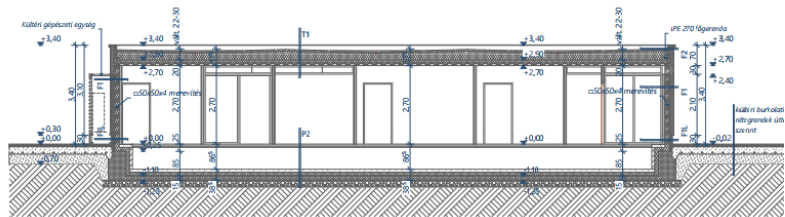
helyiséglista

KO.01	előtér	öntött burkolat	16,74 m ²
AK.01	akadálymentes wc	öntött burkolat	6,48 m ²
N.01	női wc	öntött burkolat	12,52 m ²
N.02	női wc előtér	öntött burkolat	2,04 m ²
FF.01	férfi wc	öntött burkolat	9,75 m ²
FF.02	férfi wc előtér	öntött burkolat	1,44 m ²
SZ.01	szervíz folyosó	kerámia	3,94 m ²
SZ.02	szervíz folyosó	kerámia	5,84 m ²
G.01	géptér	öntött burkolat	13,86 m ²
Z.01	zuhanyzó előtér	kerámia	18,90 m ²
Z.02	zuhanyzó és mosdó	kerámia	3,00 m ²
Z.03	zuhanyzó és mosdó	kerámia	3,00 m ²
099999			22,80 m ²
K.01	beültető lámpa - kültéri bútor		2,76 m ²
G.02	géptér - kültéri gép		3,24 m ²
összesen			6,00 m²

D1 keresztmetszet

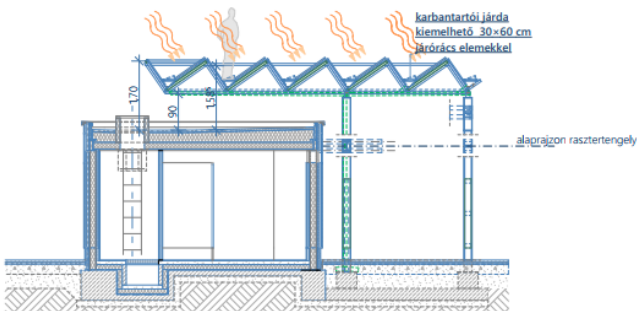


D2 hosszszelvény



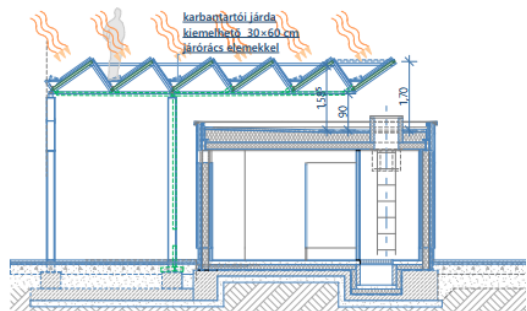
A típusú tetőről metszet sorozat

**M1A / M2A típusú tetőmező metszet
M3A tetővég metszet (pillérek nélkül)**



B típusú tetőről metszet sorozat

**M1B / M2B típusú tetőmező metszet
M3B konzolos tetővég metszet (pillérek nélkül)**



A pihenőre vonatkozóan az egyértelmű szabályozás érdekében szükséges egy új övezet létrehozása KÖu-E egyéb közúti közlekedési terület megnevezéssel, amely beépítésre nem szánt közlekedési terület, így legfeljebb 10 % beépítettség határozható meg.

A telekméreteket úgy kell meghatározni, hogy a tervezett épületek és tető együttes beépített területe ne haladja meg a max. 10% beépítettséget.

Szükséges telekterületek az építész tervező által megadottak szerint:

				beépített terület		min. telekterület max. 10% megengedett beépítettség esetén	
helyszín / oldal		pihenő típusa	szakasz	helyszín			
3. szakasz TURATERV	Kerekegyháza						
		<i>komplex</i>					
	jobb		3	jobb / Kerekegyháza / jelenlegi hrsz: 07/4	889,43	1830,85	8894,3
	bal		3	bal / Kerekegyháza / jelenlegi hrsz: 07/4	941,42		9414,2
							18308,5

Fentiek alapján a javasolt kialakítható legkisebb telekterület 1 ha. A javasolt beépítési magasság 7,5 m homlokzatmagasság.

III. VÁRHATÓ KÖLTSÉGEK ÉS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI SZERZŐDÉSBEN RÖGZÍTENDŐ KÉRDÉSEK

1. A VÁRHATÓ KÖZFEJLESZTÉSEK KÖRE

A tervezett beruházás nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű, állami tulajdonú utat érintő beruházás, teljes költsége állami feladatvállalás. A fejlesztés közfejlesztésnek tekinthető.

2. NYILATKOZAT A BERUHÁZÁS ÉS A TELEPÜLÉSTERVEZÉS KÖLTSÉGEINEK VÁLLALÁSÁRÓL

A tervezett létesítmény a 345/2012. (XII.6.) Korm. rendelet „*egyres közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről*” (1. sz. melléklet 1.1.41. Az M8 gyorsforgalmi út 51. számú főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz megvalósítása) értelmében nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházás.

A kiemelt beruházás építtetője az Építési és Közlekedési Minisztérium. A fejlesztési projekt megvalósulásához kapcsolódó költségeit az Építési és Közlekedési Minisztérium viseli.

A településtervezés módosításának költségeire vonatkozóan a magyar építészetéről szóló törvény rendelkezik: „23. § [Országos közérdek érvényesítése] Ha kiemelt közérdekből szükséges, törvény a települési önkormányzatot kötelezheti, hogy gondoskodik a településtervezés elkészítéséről, módosításáról és annak jóváhagyásáról. Fővárosi kerületek esetében, a fővárosi rendezési szabályzat érintettsége esetén a kerületi építési szabályzat készítésére vagy módosítására a fővárosi rendezési szabályzat módosítását követően kerül sor. Az önkormányzati jogalkotási feladat pénzügyi fedezetének az éves központi költségvetésben történő tervezéséről a Kormány gondoskodik.”

A településtervezés módosításának költségét – az Építtetővel szerződésben lévő, az útépítési engedélyezési és kiviteli tervek készítésével megbízott – TURA-Terv Mérnökiroda Kft. viseli.

A költségviselés külön megállapodás tárgyát képezi, településrendezési szerződés keretében kerülnek rögzítésre a műszaki és gazdasági feltételek a felek közös megegyezésén alapulva.

Kerekegyháza Város Önkormányzata, mint Megrendelő a településterv módosításához kapcsolódó egyeztetés és elfogadási eljárás lebonyolítója.

3. ÚTKEZELŐ SZEMÉLYE, ZÖLDFELÜLET KEZELŐJE, KEZELŐI LEHATÁROLÁS

A tervezési szakaszt érintő pályaszerkezet és a hozzá tartozó berendezések, mint padka-árok-zöldfelület kezelője a Magyar Közút Nonprofit Zrt.

Az út szélesítéshez szükséges területigények rendezését követően a Magyar Állam tulajdonába kerülő ingatlanok, ingatlanrészek az M200. sz. gyorsforgalmi közút részét fogják képezni.

A beruházást követően kialakuló új burkolat, padka, árok, zöldfelület és egyéb tartozékok szintén a Magyar Közút Nonprofit Zrt, kezelésébe kerülnek.

Az érintett mezőgazdasági utak kezelője Kerekegyháza Város Önkormányzata, amennyiben önkormányzati tulajdonú az adott mezőgazdasági út.

A magántulajdonú mezőgazdasági utak kezelője az út tulajdonosa (természetes személy vagy gazdasági társaság) jelenleg is, és a beruházást követően is

4. KÁRTALANÍTÁSI KÖTELEZETTSÉG

Az útfejlesztés megvalósulása a területszerzésen túl várhatóan nem okoz kártalanítási kötelezettséget sem a beruházónak, sem a települési önkormányzatnak.

A fenti költségek a projekt részét képezik állami finanszírozásban.

Kecskemét, 2025. 11. 24.



Rédeiné Bondor Klára
településtervező