Forró Község
Településrendezési eszközeinek módosítása
M30 gyorsforgalmi út Miskolc – Tornyosnémeti közötti szakaszának beillesztése

Jóváhagyott dokumentáció

2016. október

Forró Község
Településrendezési eszközeinek módosítása

M30 gyorsforgalmi út Miskolc – Tornyosnémeti közötti szakaszának beillesztése

Jóváhagyott dokumentáció

Megbízók:

Konzorciumvezető:

TURA-Terv Mérnökiroda Kft.

TURA-Terv Mérnökiroda Kft.
1145 Budapest, Gyarmat u. 30.
Tel: (36-1) 269 50 58
Fax: (36-1) 269 51 88
email: tura-terv@tura-terv.hu

Konzorciumi tag:

utiber®

UTIBER Közúti Beruházó Kft.
1115 Budapest, Csóka u. 7-13.
Tel: (36-1) 203 05 55
Fax: (36-1) 203 76 07
e-mail: utiber@utiber.hu

Konzorciumi tag:

RODEN Mérnöki Iroda

Roden Mérnöki Iroda kft
1089 Budapest,
Villám u. 13, 1089
Tel: (36-1) 43 68 100
Fax: (36-1) 43 68 110
e-mail: roden@roden.hu

Tervező:

A.D.U. Építész Iroda Kft
1111 Budapest, Kruspér u 1/c
tel/fax: 209 7330
info@aduepitesz.hu

2016. október

A.D.U. Építész Iroda Kft
1111 Budapest, Kruspér u 1/c
tel/fax: 209 7330
info@aduepitesz.hu

TERVEZŐK NÉVSORA

Településtervezés:	**dr. Gajdos István** okl. építészmérnök településtervező vezető tervező	TT1 01-0072
	Körmendi Judit okl. építészmérnök településtervező vezető tervező	TT1 01-1377
	Csarkóné Kelemen Ágnes okl. építészmérnök településtervező vezető tervező	TT1 01-0760
Zöldfelület, környezetvédelem, tájrendezés:	**Illyés Zsuzsanna** okl. táj- és kertépítész, vezető tervező	TK/1 01-5028
	Mészáros Szilvia okl. tájépítészmérnök	
Közlekedéstervezés:	**Hantos Gyula** okl. építőmérnök vezető tervező	Tkö 01-14265

TARTALOMJEGYZÉK

1. HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ 5

1.1. Előzmények, a tervezés indokoltsága 5
1.2. Hatályban lévő településrendezési eszközök 6
1.3. Hatályos településfejlesztési döntés (testületi határozat) 7

2. TERVEZETT MÓDOSÍTÁSOK 8

3. MAGASABB SZINTŰ TERVEKNEK VALÓ MEGFELELÉS 10

3.1. Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia 10
3.2. Országos Fejlesztési és Területfejlesztési koncepció 12
3.3. Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Területfejlesztési Koncepció 15
3.4. Országos Területrendezési Terv (OTrT) 16
3.5. Borsod-Abaúj-Zemplén Megye Területrendezési Terv (BAZMTrT) 25

4. KÖZLEKEDÉS 31

5. KÖRNYEZETI ÉRTÉKELÉS 37

5.1. A környezeti értékelés kidolgozási folyamata 37
5.2. A fejlesztések rövid ismertetése 38
5.3. Környezeti alapállapot 39
5.4. A fennálló környezeti konfliktusok, problémák összefoglalása és mindezek várható alakulása a fejlesztés következtében 45
5.5. A fejlesztések megvalósításának településrendezési következményei és kezelési javaslatai 50

6. ÖRÖKSÉGVÉDELEM 53

7. JÓVÁHAGYOTT MUNKARÉSZEK 62

7.1. Településszerkezeti Terv módosítása 63
7.1.1. Határozat 63
7.1.2. A határozat 1. számú melléklete 64
7.2. Szabályozási Terv és Helyi Építési Szabályzat módosítása 65
7.2.1. Rendelet 65
7.2.2. A rendelet 1. melléklete 67

1. HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

1.1. Előzmények, a tervezés indokoltsága

Az M30 gyorsforgalmi út hálózati szerepe kettős: egyrészt bekapcsolja Miskolcot, az ország harmadik legnépesebb városát, valamint a Sajó-völgyi iparvidéket a magyar gyorsforgalmi úthálózatba, másrészt jelentős szerepet játszik az európai úthálózatban is, teljes hosszában a „Via Carpathia” néven Klaipeda–Thessaloniki közötti, Kelet-Európai Gyorsforgalmi úti folyosó része.
Az M30 gyorsforgalmi út részét képezi a transzeurópai közlekedési hálózatnak, azaz a TEN-T hálózatnak. Tornyosnémeti településnél található határátkelőhely mellett csatlakozik a Szlovák Köztársaság által épített R4 Kassa–Miglécnémeti (’Kosice–Milhost') gyorsforgalmi úthoz.
Az M30-as autópálya megépítése „a kormány nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű” állami beruházás így a rendezési terv módosításra vonatkozó eljárást is ennek megfelelően „tárgyalásos eljárással” kell lefolytatni. A rendezési terv módosításának költségeit az engedélyezési tervek elkészítésével megbízott Tura-terv-Roden-Utiber Konzorcium finanszírozásával az A.D.U. Kft. tervezi.
Az M30 gyorsforgalmi út Miskolc-Tornyosnémeti közti szakasza érinti Forró község külterületét, ezért a nyomvonal által szükségszerűen igénybevett területeken a településrendezési eszközök módosítása és kisajátítások végrehajtása szükséges.

1. ábra: Forró község közigazgatási területét érintő nyomvonal

1.2. Hatályban lévő településrendezési eszközök

Forró Község Önkormányzata 15/2010. (IX. 28.) számú Kt. határozatával hagyta jóvá a település Településszerkezeti Tervét.
A Szabályozási Terv és Helyi Építési Szabályzat a 6/2010. (IX. 28.) önkormányzati rendelettel került elfogadásra.

2. ábra: Forró község hatályos Településszerkezeti Terve

Az M30-as gyorsforgalmi út nyomvonala szerepel a hatályos településszerkezeti terven, de nem pontosan egyezik meg a ténylegesen tervezett nyomvonal helyével.
A tervezett nyomvonal a hatályos Településszerkezeti Terv szerint mezőgazdasági és erdő területfelhasználású területeket érint.
A jelenlegi tervezési feladat az M30 gyorsforgalmi út Miskolc – Tornyosnémeti közötti szakasz kiépítésével összefüggésben a kapcsolódó útépítés tervek beillesztése az érintett település településrendezési terveibe.

1.3. Hatályos településfejlesztési döntés (testületi határozat)

Forró község önkormányzata 20/2016. (VI. 8.) számú KT. határozatában támogatta a nyomvonal által érintett területeken a településrendezési tervezés elindítását és döntött településrendezési eszközeinek módosításáról.

Forró Község Önkormányzat
Képviselő-testülete
Forró

Határozati kivonat

mely készült Forró Község Önkormányzat Képviselő-testületének
2016.június 8. napján megtartott ülésének jegyzőkönyvéből

Forró Község Önkormányzat Képviselő-testületének 20/2016 (VI.8.) KT. határozata az M30 jelzésű út építésének tárgyában

Forró Község Önkormányzat Képviselő-testülete az M 30 út Felsőzsolca-Tornyosnémeti közötti szakaszának, Forró területét érintő, előzetesen bemutatott engedélyezési terveit megismerte és elfogadta.

Az M30 autópálya megépítése a kormány nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű programja, így a rendezési tervek módosításának költségeit a TURA-Terv-Roden-Utiber Konzorcium finanszírozza és az A.D.U Építész Iroda Kft készíti el.

A település az M30 számú útra és az út melletti területre vonatkozó Település szerkezeti tervének, Helyi építési szabályzatának és Szabályozási tervének módosítását- az út terveinek beillesztésre- elindítja.

Felkérik a polgármestert, hogy tegye meg a szükséges jogi lépéseket és folytassa le az eljárást.

Felelős: polgármester
Határidő: folyamatos

Rakaczki Zoltán sk.
polgármester

Nagyné dr. Pail Marianna sk.
jegyző

A kivonat hiteléül:

Forró, 2016.június 21.

Forró Közös Önkormányzati Hivatal

2. TERVEZETT MÓDOSÍTÁSOK

Forró Község településrendezési eszközeinek módosításra a NIF kezdeményezésére az M30 gyorsforgalmi út kiépítésével kapcsolatban, azok településrendezési tervekbe való átvezetése miatt kerül sor. A településrendezési eljárás tárgyalásos eljárási rend szerint történik tekintettel arra, hogy nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházásnak minősül.

A tervezett M30 gyorsforgalmi út a 3. sz. főút mellett halad Forró település közigazgatási határánál. Az 59+050 km. szelvényben épül a Galambos patak hídja. Forró elkerülése a településrendezési tervi M30 nyomvonalhoz igazodik. A településen a nyomvonal átkerül a 3. sz. főút keleti oldalára és a főút külön szintben átvezetésre kerül a gyorsforgalmi út felett a 60+421 km szelvényben létesített híd műtárgyon. A 60+750 km. szelvényben a Devecseri patak hídján majd a Forró és Encs települések közti sík területen halad a településrendezési terv szerinti nyomvonalon.

Forró településszerkezeti tervében az M30 gyorsforgalmi út tervezett nyomvonala általános mezőgazdasági területeket, erdőterületeket, valamint a Devecseri- és Galambos-patak mentén vízgazdálkodási, természetközeli területet, ökológiai folyosót érint, mely területek területfelhasználása közúti közlekedési területre változik a szükséges igénybevétel mértékéig.

A tervezett út új elemként jelenik meg az épített környezetben. Távlatban várható a csomópontok környéki településrészek felértékelődése, esetleg gazdasági funkciók számára – kereskedelmi-szolgáltató, ipari gazdasági – a területfelhasználás módosulása.
Mivel az M30 gyorsforgalmi út megépülése esetén a forgalom nagy része, azon belül is teherforgalom elkerüli az érintett települések belterületeit, ez a 3 sz. elsőrendű főút menti belterületek értékének növekedését eredményezi. A forgalomcsökkenésből adódó zaj-, rezgés- és a levegőterhelésének a települési környezet minőségének jelentős mértékű javulását fogja okozni.

3. ábra: Az igénybevett területek jelölése a település közigazgatási területén

3. MAGASABB SZINTŰ TERVEKNEK VALÓ MEGFELELÉS

3.1. Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia

A 2007-ben készült „Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia" (EKFS) 2008-2020 közötti időtávra fogalmaz meg stratégiai célokat, illetve az azokhoz vezető fejlesztési irányokat és lépéseket, az egyes közlekedési szegmensek helyzetértékelése és az EU közlekedéspolitikai prioritásainak alapján.
Általános célok:

- A fenntartható gazdasági fejlődésnek meghatározó eleme a környezetkímélő és költséghatékony személy- és áruszállítás környezettudatos szervezése.
- A közlekedés fejlesztése az emberek számára nagyobb egyéni és gazdasági mobilitást biztosít
- Csökkenek a területi, regionális különbségek.

Az EKFS a Kormány stratégiája. Kiterjed mindazokra a fejlesztésekre, amelyek központi forrásokat igényelnek, mindazokra a területre, amelyek központi szabályozás alá tartoznak. Nem, vagy csak utalásszerűen tartalmazza azokat a feladatokat, projekteket, amelyek szoros együttműködést igényelnek a helyi önkormányzatokkal, vagy a közlekedésben működő gazdasági társaságokkal.

Infrastruktúrafejlesztés

Beavatkozási területek és specifikus célok

A magyar gazdaság fejlődése bebizonyította, hogy a közlekedési infrastruktúra fejlettsége a versenyképesség, a jövedelemtermelő képesség egyik húzótényezője. Az infrastruktúrának az európai közlekedési lehetőségek mellett, a gazdasági, igazgatási és művelődési központok jó megközelíthetőségét is biztosítani kell. Leginkább a nagytérségi közúti forgalomban kell megoldást találni a nagy tengelynyomású járművek közlekedését biztosító megfelelő útminőségre. Sajátos problémakört alkotnak az agglomerációs térségek növekedő közlekedési gondjai. Kulcskérdés az infrastruktúra oldaláról a személyközlekedés és áruszállítás számára a jó közlekedésbiztonsági és a kedvező környezeti adottságok megteremtése is.

Főbb, általános célok:

I. Célunk a gazdasági versenyképességet javító főhálózati szerkezet kialakítása. A közlekedési infrastruktúra hálózatfejlesztése gazdaságélénkítő hatással bír. A célirányos, lokális fejlesztések is jótékony, befektetés-ösztönző hatással járnak, ami a térségi felzárkóztatás egyik eszköze lehet.

II. A térségi elérhetőség javítására több szinten törekszünk. A központtól távol fekvő területek rossz elérhetősége az egész Európai Unióban – így hazánkban is – problémát jelent. A regionális felzárkózás fontos eleme a megfelelő közlekedési hálózat.

III. Az egyéni közlekedés valós alternatívájává kívánjuk fejleszteni a városi és elővárosi közösségi közlekedést, megfelelő infrastrukturális háttér biztosításával. A központi

területeken a zsúfoltság okoz kihívást, hiszen az áruk és személyek áramlásának zökkenőmentes biztosítása elengedhetetlen a gazdaság hatékony működéséhez.

IV. Célunk a növekvő tengelyterhelésű közúti járművek által okozott fokozott útelhasználódás megelőzése. A főúthálózat teherbírását az Európai Unió előírásához igazodva növelni kell. Az útpályák fokozódó terhelése miatti minőségromlást meg kell előzni, mivel csak jó minőségű hálózat képes kielégíteni a mobilitási igényeket és megfelelni a nemzetközi versenynek.

„Küldetésünk olyan infrastruktúra-hálózat kialakítása, amely a hazai gazdaság versenyképességét erősíti, a térségi elérhetőség javulását, továbbá a városi és elővárosi közlekedés fejlődését egyaránt szolgálja, a fenntarthatóság feltételeinek megteremtését elősegítve."

I. CÉL: A gazdasági versenyképességet javító főhálózati szerkezet kialakítása

A cél megvalósításának eszközei

Az eszközök igen sokrétűek, a közvetlen befektetés-ösztönzéstől, a perifériák felzárkóztatásán keresztül, a centrális-gyűrűs közúti hálózat kialakításáig terjed. A befektetés-ösztönzés egyedi esetek sora, a piaci szereplők mindenkori szándékainak is függvénye, s így előre kevésbé tervezhető, a hálózatfejlesztés pedig jellemzően nagy léptékű, távolsági forgalmat szolgáló, sokszor gyorsforgalmi, vasúti vagy légi közlekedési beruházásokat jelent. A fejlesztések áthidalják a színvonalas eljutást gátló forgalmi vagy fizikai akadályokat, mely akadályok között folyók, torlódásos útszakaszok, megfelelő szintű kapcsolatok hiánya egyaránt megtalálható. Ezek egyben hatással vannak az ország külső elérhetőségének alakulására is. Ide sorolhatók az alábbi fejlesztések:

- 2020-ig a TEN-T hálózaton a gyorsforgalmi utak kiépítése;
- az OTrT-ben elfogadott egyéb gyorsforgalmi utak fokozatos kiépítése;
- M0 teljes kiépítése;
- új Duna-hidak építése;
- a régiók és a régióközpontok közötti kapcsolatok fejlesztése;
- vasúti korridorok kiépítése 160 km/h sebességre, 22,5 to tengelynyomásra, villamos vontatásra;
- a TEN-T vasúthálózaton a tervezési sebességviszonyok helyreállítása;
- az állami kézben tartott vasúti törzshálózaton a szolgáltatási színvonal EU15 átlagára emelése;
- Budapest Ferihegyi Nemzetközi Repülőtérhez kapcsolódó infrastruktúra fejlesztése és magas színvonalú vasúti kapcsolatának kialakítása;
- a kikötők közlekedési kapcsolatának fejlesztése.

3.2. Országos Fejlesztési és Területfejlesztési koncepció

A 2013. január 1-től hatályos, a településfejlesztési koncepcióról, az integrált városfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 08.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Településrendezési kódex) alapján a helyzetfeltáró munkarészben szükséges a területfejlesztési dokumentumokkal (Országos Területfejlesztési Koncepcióval, valamint a területileg releváns megyei, illetve térségi területfejlesztési koncepciókkal és programokkal) való összefüggések vizsgálata is a területrendezési tervekkel való összefüggések vizsgálata mellett. A Parlament 1/2014. (I. 3.) OGY határozatával elfogadta a Nemzeti Fejlesztés 2030 - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepciót (OFTK).
Az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció jövőképet, fejlesztéspolitikai célokat és elveket határoz meg, valamint kijelöli a 2014-2020-as fejlesztési időszak nemzeti és szakpolitikai súlypontjait.
Az új OFTK Forró községgel összefüggésbe hozható alábbi megállapításokat tartalmazza:

3.2.1.13 Közlekedéspolitika

A közlekedési infrastruktúra fejlődése elérhetőbbé teszi a munkahelyeket és az oktatási szolgáltatásokat, javítja a munkaerő mobilitását, hozzájárul a foglalkoztatás bővítéséhez. A közlekedési hálózat fejlesztése megteremti a lehetőségét annak, hogy a területi fejlődésbeli különbségek belátható idő belül jelentősen mérséklődjenek. A mobilizáció mennyiségi növekedése mellett az elvárások differenciáltabbak lettek, általában nő a kényelem, a biztonság, a gyorsaság iránti igény.
A közlekedési alágazatok egymáshoz viszonyított arányát tekintve a közúti és a légi közlekedés volumene továbbra is növekedett, a vasúti és a vízi közlekedés részaránya csökkent. Az áruszállításban a közút dominál, teljesítményének növekedése gyorsabb a vasúténál, bár a vasút teljesítménye is növekszik. A közúti közlekedés – elsősorban az autópályák és autóutak – fejlesztése Magyarországon kiemelt szempont volt a rendszerváltást követő időszakban. Budapest gazdasági és társadalmi súlyából következően az ország térszerkezetét alakító közlekedési hálózat főváros központú jellege továbbra is megmaradt, a sugárirányú gyorsforgalmi pályák többsége nem érte el az országhatárt. A közúti szállítás térnyerése – különösen az EU kibővítése kapcsán megszűnő adminisztratív korlátozások – miatt a nemzetközi tehertranzit forgalom oly mértékben és ütemben növekedett, amire a hazai közúthálózat és településszerkezet korántsem volt felkészülve, a közlekedési szakterületen belül a településeket keresztező tranzitvonalak jelentik a legnagyobb társadalmi problémát; ebben az értelemben az ország átjárhatósága a legtöbb tranzitirányban nem biztosított. Fontos társadalmi problémát jelent továbbá az úthálózat helyenként és időszakonként tapasztalható telítettsége, zsúfoltsága, illetve több település esetében az elkerülő útszakaszok hiánya, az alsóbbendű úthálózat minőségromlása. A nagyvárosok közlekedési problémái – torlódások, parkolási gondok, légszennyezés – a motorizációban fejlettebb országokat idézik, a perifériás területek nehéz megközelíthetősége azonban a fejletlenebb országokkal mutat hasonlóságokat. A közúti közlekedési infrastruktúra fejlesztése számos esetben az élőhelyek feldarabolását, az ökológiai hálózat sérülését okozta.

Az állandósult forráshiány ellenére a sokszor nem hatékony beruházások és pazarló megoldások megvalósítása, a versenyképtelen rendszerek fenntartása és a fenntartásra rendelkezésre álló források hiánya miatt bekövetkező állapotromlás kezelése jelenik meg a fejlesztésekben, Ugyanakkor a nem motorizált közlekedési formák aránya és infrastruktúrája nem megfelelő. A közútfejlesztés és felújítás finanszírozási feltételei a közeljövőre nézve összességében romlanak, az EU a támogatási intenzitás csökkentését tervezi, a vasúti közlekedés támogatását részesíti előnyben, ezért keresni kell a hazai forrásokat a közúthálózat helyzetének javítására. A magyar kormányzatban is növekszik a vasúti és az intermodális fejlesztési célok prioritása, azonban az autópálya-fejlesztések körében egyes nyomvonalak megvalósítása elengedhetetlen. Az autópálya-építés olcsóbb alternatívájaként egyes nyomvonalakon gyorsforgalmi utak megvalósítása indokolt.
Az Európai Unió és Magyarország kiemelt stratégiája a közlekedésbiztonság javítása, amelynek érdekében Magyarország az elmúlt időszakban számos erőfeszítést tett, kidolgozta 2020-ig szóló programját, és az eredményekért rangos nemzetközi elismerésre tett szert.
Fejlesztéspolitikai feladatok

- A vasúti közlekedés javítása érdekében alapvető prioritás a vasúti fő- és mellékvonal-hálózat, valamint a regionális mellékvonalak és kiszolgáló létesítmények korszerűsítése, egyenlő esélyű hozzáférésének biztosítása, megfelelő fenntartása. Kiemelt cél 2020-ra a TEN-T törzshálózat teherszállítási korridorokhoz kapcsolódó vonalain a hagyományos vasúti infrastruktúra átjárhatósági műszaki előírások szerinti fejlesztése a határokig. A vasúti személyi közlekedésben a kitűzött cél az átlagsebesség növelése, a nagyobb városok közötti összeköttetések kiépítése, minden megyeszékhely becsatolása a villamosított vasúthálózatba, valamint a vasúti szolgáltatás színvonalának emelése.
- A vasúti áruszállítás részarányának és teljesítményének növeléséhez a szállítási idők csökkentése mellett a kombinált közlekedési módok speciális feltételeinek megteremtése a fő feladat.
- Szükséges a vasúti pályaudvarok rekonstrukciója, a parkolási lehetőségek fejlesztése, a helyi közösségi közlekedés elérhetőségének biztosítása.
- Fontos feladat a pénzügyileg önfenntartó közlekedési rendszer kialakítása.
- A közúti közlekedés tekintetében a TEN-T hálózat hazai 50 %-os kiépítettségét figyelembe véve gyorsforgalmi utak építése, illetve a gyorsforgalmúvá fejleszthető utak újabb ütemeinek tervezése-kivitelezése szükséges.
- A TEN-T hiányzó közúthálózati elemeinek, köztük az országhatárokig tartó hiányzó elemek megvalósítása.
- meg kel kezdeni a főváros körüli M0 gyorsforgalmi út hiányzó szakaszainak építését.
- A gyorsforgalmi úthálózati elemmel fel nem tárt, ilyennel nem rendelkező térségek, megyék mielőbbi bekapcsolása a hálózatba.
- Törekedni szükséges a Budapest központú sugaras közúthálózat haránt irányú fejlesztésére.
- A közúthálózat átlagos burkolat-állapotának javítása érdekében 2020-ig mintegy 2400 km-t meghaladó 115 kN teherbírású útmegerősítés és főútfejlesztés szükséges.
- Térségi jelentőségi mellékúthálózatok fejlesztése.

- Az ország agglomerációiban az elővárosi közlekedési rendszerek, a funkcionálisan összetartozó térségeiben integrált közlekedési rendszerek fejlesztése.
- Intermodális csomópontok létrehozása.

Területfejlesztési igények és feladatok - Borsod-Abaúj-Zemplén megye

Pozicionálás

Borsod-Abaúj-Zemplén területét és népességét tekintve is Magyarország második legnagyobb megyéje 358 településsel, változatos természeti adottságokkal. A megye jelentős ipari, energetikai, erdőgazdálkodási és turisztikai potenciállal rendelkezik. gazdaságának szerkezete azonban korszerűtlen, fejlődési pályája az elmúlt húsz évben divergált. A komoly társadalmi és gazdasági elmaradottság különösen a nagyobb városokban és a perifériku térségekben okoz fezsültségeket. Lakossága az utóbbi 5 évben az országos átlagot meghaladóan csökkent (-5,7 %), eben kulcsszerepet játszott a kvalifikált fiatalok elvándorlása. A munkanélküliek száma tartósan magas. 2010-ben a munkanélküliségi ráta meghaladta az országos átlag másfélszeresét és a foglalkoztatás is jelentősen elmaradt az országos átlagtól. Kiemelkedően magas a halmozottan hátrányos helyzetű – ezen belül a roma lakosság – aránya és koncentrált jelenlétük miatt egy-egy térségben a társadalmi problémák hatványozottan jelentkeznek.

Fejlesztési irányok

- A minőségi munkaerő foglalkoztatásának növelése érdekében a gazdasági potenciál bővítése, magas hozzáadott értékű termelő tevékenységek telepítése. Az információs technológia fejlesztése. Speciális gazdasági övezetek kialakítása.
- A foglalkoztatás növelése, a meglévő kkv-k megerősítésével, új vállalkozások indításának és letelepedésének ösztönzése.
- A képzetlen munkaerő foglalkoztatása korszerű, környezetbarát bányászati, energetikai technológiákkal, amelyek illeszkednek a fenntartható erőforrás-gazdálkodáshoz.
- A halmozottan hátrányos helyzetűek felzárkóztatása, mobilitásának elősegítése.
- A lakosság egészségügyi szolgáltatásokhoz való hozzáférésének és az esélyegyenlőség megteremtésének fejlesztése.
- A minőségi alapoktatás és a vállalati igényekre rugalmasan reagálni képes szak- és felnőttképzési tevékenységek továbbfejlesztése.
- A gazdasági- és társadalmi igényekhez illeszkedő, magas színvonalú oktatási és K+F+I tevékenységek megteremtése a Miskolci Egyetemen.
- Miskolc fejlesztése különösen a tudásigényes, magas hozzáadott értéket képviselő tevékenységek telepítése (infokommunikáció, járműipar, mechatronika), a táji környezeti szempontok figyelembevételével.
- Az elővárosi kötöttpályás közösségi közlekedés fejlesztése Miskolcon.
- Turisztikai fejlesztés (világörökség, bor-, kulturális-, gyógy- és termálturizmus).

- Komplex, légi közlekedéssel érintett logisztikai centrum kialakítása Mezőkövesden.
- Integrált zöldség- és gyümölcstermesztési rendszerek kialakítása energia- és hulladékhasznosítással.
- A megújuló energiaforrások hasznosítása a decentralizált energiatermelő, tároló, elosztó és integráló rendszerek létrehozásával.
- A karsztvíz készlet, mint fontos ivóvízforrás védelme a környezetminőség javításával.
- Az egészségügy/népegészségügy releváns elemeinek komplex fejlesztése.
- Integrált állattartási rendszerek kialakítása.
- Szlovák-magyar gazdasági együttműködés és az infrastruktúra fejlesztése.

3.3. Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Területfejlesztési Koncepció

A megye fejlesztésének átfogó célja

A megye kitűzött átfogó célja, hogy ipari hagyományaira, potenciális munkaerő-kínálatára, kiváló természeti adottságaira és erőforrásaira fenntartható módon építve, földrajzi elhelyezkedéséből adódó előnyeit kihasználva elérje, hogy a megye versenyképessége 2020-ig a megyék átlaga feletti mértékben erősödjön, ennek keretében a megyében:

- jelentősen bővüljön a foglalkoztatás, mind a növekvő számú, a nemzetközi munkamegosztásban exportteljesítménye, vagy beszállítói kapcsolatai miatt résztvevő KKV-k, mind a betelepülő nemzetközi vállalatok, illetve a jövedelembővülés multiplikátor hatásaként az elsődlegesen helyi piacra termelő, illetve szolgáltató vállalkozások tevékenysége nyomán. A megye megtartja a jól képzett közép-és felsőfokú végzettségű munkaerőt, ami a foglalkoztatás-bővülés alappillérét jelenti. A vállalkozások fokozatosan növekvő mértékben vonják be a munka világába a megye külső és belső perifériáin élő hátrányos helyzetben levő társadalmi csoportokat is. („Foglalkoztatás bővítése”) -A munkanélküliségi ráta a megyében 13% alatt legyen 2020-ra
- növekedjék a megyében megtelepedő vállalkozások innovációs teljesítménye, ezen keresztül elsősorban a hagyományokkal rendelkező feldolgozóipari ágazatok (gépipar, vegyipar, mechatronika, szén és energiaipar, elektrotechnika) vállalkozásai által teremtett gazdasági érték („A gazdaság teljesítőképességének javítása”) – Az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték 2020-ra legalább az országos átlag 75%-át érje el. (2010-ben az országos átlag 61%-a). A cél, hogy az egy főre jutó SZJA alapnak a megye és az ország közötti különbsége megszűnjön 2020-ra (2010-ben az országos átlag 90%-a.)
- jelentősen javuljon a túlnyomórészt a külső és belső (pl. nagyvárosi) perifériákon élő, halmozottan hátrányos helyzetű csoportok képessége és kompetenciaszintje (képzettsége, tudása, egészségi és mentális állapota, motivációja) arra, hogy érdemi szereplőivé válhassanak a bővülő munkaerőpiacnak. Fontos a szegénység és a szociális kizáródás újratermelődésének megakadályozása, illetve a területi, környezeti hátrányok és a szegregációs jelenségek mérséklése. („Társadalom alkalmazkodó képességének javítása”) – Cél: az ezer foglalkoztatottra vetített szociális segélyezettek

számának megfelezése az országos átlaghoz viszonyítva. Csökkenjen a szegénységben és társadalmi kirekesztődésben élők aránya, különös tekintettel a roma népességre.

- fenntartható és integrált módon kerüljenek megőrzésre, védelemre és hasznosításra a gazdag természeti és épített környezet, valamint a kulturális örökség elemei és gyűjteményei, kiemelten az energiatermelés, a turizmus, valamint a mezőgazdaság és élelmiszeripar területén, továbbá valósuljon meg a vidéki térségek ökológiai-társadalmi-gazdasági funkciójának fenntartása. („Természeti és kulturális erőforrások fenntartható hasznosítása")
- a gazdasági fejlődés és a társadalmi megújulás a térségközpontokon kívül elérje a kisebb, a főbb közlekedési tengelyektől távolabbi perifériákat, illetve az egyes közszolgáltatások ellátásában erősödjön a területi szereplők és szervezetek közti együttműködés („Térségi együttműködések ösztönzése")

3.4. Országos Területrendezési Terv (OTrT)

Az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvényt (továbbiakban: OTrT törvény) az Országgyűlés 2003-ban fogadta el. A törvény első átfogó módosítására 2008-ban került sor, a 2008. évi L. törvényt az Országgyűlés 2008. június 9.-i ülésén fogadta el. Az OTrT törvény 29. §-a úgy rendelkezett, hogy a terv felülvizsgálatát legalább 5 évente el kell végezni. Ennek megfelelően a törvény soron következő módosítása 2013-ban megtörtént: az Országgyűlés a módosító javaslatot a CCXXIX. törvénnyel 2013. december 9-én elfogadta, a törvény 2014. január 1-jén hatályba lépett.
Az Országos Településrendezési Tervről (OTrT) szóló 2003. évi XXVI. törvény előírásait a településrendezési tervekkel való összhang megteremtése érdekében be kell tartani.
Az OTrT törvény Forró községre vonatkozó megállapításai az alábbiakban foglalhatók össze:
(szürke színnel a hatályos törvény szövege)

2003. évi XXVI. törvény
az Országos Területrendezési Tervről

I. Fejezet
ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

A törvény célja

1. § E törvény célja, hogy meghatározza az ország egyes térségei területfelhasználásának feltételeit, a műszaki-infrastrukturális hálózatok összehangolt térbeli rendjét, tekintettel a fenntartható fejlődésre, valamint a területi, táji, természeti, ökológiai és kulturális adottságok, értékek megőrzésére, illetve erőforrások védelmére.

II. Fejezet
AZ ORSZÁGOS TERÜLETRENDEZÉSI TERV

3. § Az Országos Területrendezési Terv az ország szerkezeti tervét, valamint az országos térségi övezeteket és az ezekre vonatkozó szabályokat foglalja magában.

4. § (1) Az ország településein, az egyes térségekben a területfelhasználásra és az építésre vonatkozó szabályokat e törvény rendelkezéseivel összhangban kell kialakítani.

III. Fejezet

AZ ORSZÁG SZERKEZETI TERVÉRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK

Térségi területfelhasználási kategóriák

5. § (1) Országos területfelhasználási kategóriák a következő,
a) legalább 1000 ha területű térségek:
aa) erdőgazdálkodási térség,
ab) mezőgazdasági térség,
ac) vegyes területfelhasználású térség,
ad) települési térség,
b) területi korlát nélkül ábrázolt térségek:
ba) vízgazdálkodási térség,
bb) építmények által igénybe vett térség,
bc) települési térség.

2. számú melléklet
Az Ország Szerkezeti Terve

A törvény 2. számú rajzi melléklete, az Ország Szerkezeti Terve szerint Forró község települési térségét vegyes területfelhasználású térség veszi körül.

A területfelhasználásra vonatkozó általános szabályok

7. § (1) Az Országos Erdőállomány Adattár szerint erdőterületnek minősülő területet a településrendezési eszközökben legalább 95%-ban erdőterület területfelhasználási egységbe kell sorolni.

Forró község Településszerkezeti Tervében tervezett módosítások a lehatárolt tervezési területen nem érintenek az Országos Erdőállomány Adattár szerint nyilvántartott erdőterületeket.

Az Erdőtérkép részlete Forró község közigazgatási területére vonatkozóan.
(Forrás: www.erdoterkep.nebih.gov.hu)

8. § (1) Borvidéki település szőlő termőhelyi katasztere I-II. osztályú területeihez tartozó földrészlet - a különleges mezőgazdasági üzemi terület kivételével - beépítésre szánt területté nem minősíthető.

Az OTrT 8. § (1) és (2) bekezdésének teljesítéséhez: A Nemzeti Élelmiszerlánc-biztonsági Hivatalról szóló 22/2012. (II. 29.) Korm. rendelet 13. § (2) és a bortörvény alapján a szőlő termőhelyi katasztert vezető szervként, illetve a termőföld védelméről szóló törvény alapján a gyümölcs termőhelyi katasztert vezető szervként a Kormány a NÉBIH-et jelölte ki. A szőlőkataszterről információval rendelkezik a FÖMI és hegyközségnél a hegybíró.

Forró község a borvidéki települések és a kataszteri területek lehatárolása szerint rendelkezésre álló FÖMI adatszolgáltatás alapján (http://www.fomi.hu/portal/index.php/projektjeink/vingis/vingis-oem-ofj-terkepek) a borvidéki települések közé tartozik, területén szőlő termőhelyi kataszter I-II. osztályú terület került lehatárolásra.
A lehatárolás nem érinti a tervezési területet és a településrendezési tervek módosítási eljárásában nem kerül sor új beépítésre szánt terület kijelölésére sem.

(2) Az Országos Gyümölcs Termőhely Kataszter I. és II. osztályú területeihez tartozó földrészlet - a különleges mezőgazdasági üzemi terület kivételével - beépítésre szánt területté nem minősíthető.

A gyümölcs kataszter (OGyTK) adatbázisa az Állami Gyümölcs- és Dísznövénytermesztési Kutató Fejlesztő Közhasznú Nonprofit Kft. (Budapest) kezelésében van az egész országra vonatkozóan. Forrón adatszolgáltatás hiányában nincs érdemi információ gyümölcs kataszter nyilvántartásáról.

Az országos műszaki infrastruktúra-hálózatok és egyedi építmények elhelyezésére vonatkozó szabályok

9. § (1) Az országos jelentőségű közlekedési infrastruktúra-hálózatok térbeli rendjét és az országos jelentőségű építmények elhelyezkedését a 2. számú melléklet, a térbeli rend szempontjából meghatározó települések felsorolását pedig az 1/1-7. számú mellékletek tartalmazzák.
(6) A településrendezési eszközök készítése során
a) az országos és térségi jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózatok és az egyedi építmények helyét a kiemelt térségi és megyei területrendezési tervekben meghatározott térbeli rend figyelembevételével kell meghatározni,
b) az országos és térségi jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózatoknak a település közigazgatási területére vetített hossza legfeljebb ±5%-kal térhet el a kiemelt térségi és megyei területrendezési tervek szerkezeti tervében megállapított nyomvonalváltozattól, kivéve, ha a területi (környezeti, társadalmi és gazdasági) hatásvizsgálat alapján lefolytatott területrendezési hatósági eljárás szerint nagyobb eltérés indokolt.
10. § (2) Az 1/1-1/4. mellékletekben szereplő országos műszaki infrastruktúra-hálózatok elemeit és az egyedi építményeket az ott felsorolt, a térbeli rend szempontjából meghatározó települések közigazgatási területét - térség esetén a megjelölt település közigazgatási területét vagy annak 10 km-es körzetét - érintve, az országos szerkezeti terv figyelembevételével, az engedélyezési eljárás során felmerülő ágazati szempontok és követelmények miatt szükséges korrekciókkal kell megvalósítani.

1/1. melléklet a 2003. évi XXVI. törvényhez

Az országos közúthálózat gyorsforgalmi és főúti elemei, valamint a fővárosi térszerkezetet meghatározó főutak

1. Gyorsforgalmi utak

M30: Mezőcsát térsége (M3) Miskolc – Encs – Tornyosnémeti – Szlovákia (a TEN-T hálózat része)

Forró községet érinti az M30 gyorsforgalmi út tervezett nyomvonala által igénybevett terület

V. Fejezet
TÉRSÉGI ÖVEZETI SZABÁLYOK
Térségi övezetek

12. § (1) Országos övezetek:
a) országos ökológiai hálózat,
b) kiváló termőhelyi adottságú szántóterület,
c) jó termőhelyi adottságú szántóterület,
d) kiváló termőhelyi adottságú erdőterület,
e) tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület,
f) világörökségi és világörökségi várományos terület,
g) országos vízminőség-védelmi terület,
h) nagyvízi meder és a Vásárhelyi-terv továbbfejlesztése keretében megvalósuló vízkár-elhárítási célú szükségtározók területe,
i) kiemelt fontosságú honvédelmi terület.

Forró község OTrT térségi övezetekkel való érintettsége:

3/1. számú melléklet
Országos ökológiai hálózat övezete

– az övezet a közigazgatási területet ***és a tervezési területet is érinti***

Országos ökológiai hálózat övezete

OTrT 13. § (1) Az országos ökológiai hálózat övezetben csak olyan kiemelt térségi és megyei területfelhasználási kategória, illetve olyan övezet jelölhető ki, amely az ökológiai hálózat természetes és természetközeli élőhelyeit és azok kapcsolatait nem veszélyezteti.
Forró község területén az övezetben Borsod-Abaúj-Zemplén Megye Területrendezési Terv Szerkezeti Terve mezőgazdasági területfelhasználási térséget jelölt.
(2) Az övezetben bányászati tevékenységet folytatni a bányászati szempontból kivett helyekre vonatkozó előírások alkalmazásával lehet.
Az övezetben jelenleg sem folyik bányászati tevékenység és nem is tervezett.
(3) Az országos ökológiai hálózat övezetét a kiemelt térségi és a megyei területrendezési tervekben magterület, ökológiai folyosó, valamint pufferterület övezetbe kell sorolni.
Forró településen az országos ökológiai hálózat övezetét Borsod-Abaúj-Zemplén Megye Területrendezési Terve ökológiai folyosó övezetbe sorolta.

3/2. számú melléklet
Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete

– az övezet a közigazgatási területet nem ***érinti, így a tervezési területet sem érinti***

3/3. számú melléklet
Jó termőhelyi adottságú szántóterület övezete

*– az övezet a közigazgatási területet nem **érinti, így a tervezési területet sem érinti***

Jelmagyarázat

Jó termőhelyi adottságú szántóterület övezete

Alaptérképi elemek

Országhatár

Megyehatár

Közigazgatási határ

Települési térség

Vízfelület, vízfolyás

3/4. számú melléklet
Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezete

*– az övezet a közigazgatási területet **érinti, de a tervezési területet nem érinti***

Jelmagyarázat

Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezete

Alaptérképi elemek

Országhatár

Megyehatár

Közigazgatási határ

Települési térség

3/5. számú melléklet
Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezete

*– az övezet a közigazgatási területet **érinti, de a tervezési területet nem érinti***

Jelmagyarázat

Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezete

Alaptérképi elemek

Országhatár

Megyehatár

Közigazgatási határ

Települési térség

3/6. számú melléklet
Világörökségi és világörökségi várományos terület övezete

– az övezet a közigazgatási területet ***nem érinti, így a tervezési területet sem érinti***

Jelmagyarázat

Világörökségi és világörökségi várományos terület övezete

Alaptérképi elemek

Országhatár

Megyehatár

Közigazgatási határ

Települési térség

3/7. számú melléklet
Országos vízminőség-védelmi terület övezete

– az övezet a közigazgatási területet ***érinti, de a tervezési területet nem érinti***

Jelmagyarázat

Országos vízminőség-védelmi terület övezete

Alaptérképi elemek

Országhatár

Megyehatár

Közigazgatási határ

Települési térség

3/8. számú melléklet –
Nagyvízi meder és a Vásárhelyi-terv továbbfejlesztése keretében megvalósuló vízkár-elhárítási célú szükségtározók területének övezete
- *a közigazgatási területet* ***a Nagyvízi meder övezet érinti, de a tervezési területet nem érinti***

Jelmagyarázat

Nagyvízi meder területének övezete

Vásárhelyi-terv továbbfejlesztése keretében megvalósuló vízkár-elhárítási célú szükségtározók területének övezete

Alaptérképi elemek

Országhatár

Megyehatár

Közigazgatási határ

Nagyvízi meder és a Vásárhelyi –terv továbbfejlesztése keretében megvalósuló vízkár-elhárítási célú szükségtározók területének övezete

OTrT 16. § A nagyvízi meder és a Vásárhelyi–terv továbbfejlesztése keretében megvalósuló vízkár-elhárítási célú szükségtározók területének övezetében új beépítésre szánt terület nem jelölhető ki.

Az M30 gyorsforgalmi út nyomvonalának módosításával kapcsolatos településrendezési eljárásban új beépítésre szánt terület kijelölésére a településen nem kerül sor. A Nagyvízi meder övezet lehatárolása a településrendezési terveken

3/9. számú melléklet
Kiemelt fontosságú honvédelmi terület övezete

– az övezet a közigazgatási területet ***nem érinti, így a tervezési területet sem érinti***

Jelmagyarázat

Kiemelt fontosságú honvédelmi terület övezete

Alaptérképi elemek

Országhatár

Megyehatár

Közigazgatási határ

Települési térség

Vízfelület, vízfolyás

OTrT Országos övezetek		Forró község területének érintettsége	A vizsgált nyomvonal és a kapcsolódó területek érintettsége
3/1	Országos ökológiai hálózat övezete	+	+
3/2	Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete	-	-
3/3	Jó termőhelyi adottságú szántóterület övezete	-	-
3/4	Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezete	+	-
3/5	Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület	+	-
3/6	Világörökségi és világörökségi várományos terület	-	-
3/7	Országos vízminőség-védelmi terület övezete	-	-
3/8	Nagyvízi meder és a Vásárhelyi-terv továbbfejlesztése keretében megvalósuló vízkár-elhárítási célú szükségtározók területének övezete	+	+
3/9	Kiemelt fontosságú honvédelmi terület övezete	-	-

3.5. Borsod-Abaúj-Zemplén Megye Területrendezési Terv (BAZMTrT)

Borsod-Abaúj-Zemplén Megye Önkormányzata 10/2009 (V. 5.) számú rendeletével fogadta el Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Területrendezési Terv szabályzatát, melynek 1. sz. melléklete a Térségi Szerkezeti terv.

Kivonat Borsod Abaúj Zemplén Megye hatályos Térségi Szerkezeti Tervéből

Forró község területe a megyei Térségi Szerkezeti Terv szerint:

- erdőgazdálkodási térség
- mezőgazdasági térség
- vegyes területfelhasználású térség
- hagyományosan vidéki települési térség

Forró község területén a tervezett M30 gyorsforgalmi út nyomvonala, illetve az igénybevételre tervezett, kapcsolódó területek mezőgazdasági térség területét érintik.

Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Önkormányzat 10/2009. (V. 5.) sz. rendeletének 2. számú melléklete: Műszaki infrastruktúra hálózatok és egyedi építmények által igénybe vett térségek:

Országos kategória (OTrT)	*Borsod-Abaúj-Zemplén megyét érintő elemek*	*Térségi jelentőségű kategória*	*Borsod-Abaúj-Zemplén megyét érintő elemek*
Gyorsforgalmi út	**M3 autópálya** Budapest (M0) – Hatvan – Füzesabony – Polgár – Görbeháza –Nyíregyháza – ***Vásárosnamény – Beregdaróc – (Ukrajna)*** **M30 gyorsforgalmi út (a TEN-T hálózat része)** Mezőcsát térsége (M3) – Miskolc – ***Encs – Tornyosnémeti – (Szlovákia)***	Gyorsforgalmi út meglévő csomópont-jaival	**M3 autópálya csomópontjai** – 3302 j. ök. út, Mezőkövesd – 3305 j. ök. út, Mezőkeresztes/Mezőnagymihály – M30 gyorsforgalmi út, Mezőcsát térsége – 3307 j. ök. út, Igrici – 3313 j. ök. út, Hejőkürt **M30 gyorsforgalmi út csomópontjai** – 302 sz. főút, Emőd – 35 sz. főút, Nyékládháza/Muhi – 3603 j. ök. út, Kistokaj/Sajópetri – 304 sz. főút, Miskolc-Dél – 3 sz. főút, Miskolc-Kelet

Kiemelt térségi és megyei övezetek:
(OTrT VI. fejezet)

Magterület, Pufferterület, Ökológiai folyosó övezete

- a települést a magterület, a pufferterület és az ökológiai folyosó övezete is érinti
- a tervezési területet **az ökológiai folyosó övezete érinti**

Ökológiai folyosó övezete

Az övezetre vonatkozó OTrT előírások:
2. § E törvény alkalmazásában:
26. *ökológiai folyosó:* kiemelt térségi és megyei területrendezési tervekben megállapított övezet, amelybe olyan területek – többnyire lineáris kiterjedésű, folytonos vagy megszakított élőhelyek, élőhelysávok, élőhelymozaikok, élőhelytöredékek, élőhelyláncolatok – tartoznak, amelyek döntő részben természetes eredetűek, és amelyek alkalmasak az ökológiai hálózathoz tartozó egyéb élőhelyek (magterületek, pufferterületek) közötti biológiai kapcsolatok biztosítására,
OTrT 18. § (1) Az ökológiai folyosó övezetében új beépítésre szánt terület nem jelölhető ki, kivéve, ha
a) a települési területet az ökológiai folyosó vagy a magterület és az ökológiai folyosó körülzárja, és
b) a kijelölést más jogszabály nem tiltja.
(2) Az (1) bekezdésben szereplő kivételek együttes fennállása esetén, a beépítésre szánt terület területrendezési hatósági eljárás alapján jelölhető ki. Az eljárás során vizsgálni kell, hogy biztosított-e az ökológiai folyosó természetes és természetközeli élőhelyeinek fennmaradása, valamint az ökológiai kapcsolatok zavartalan működése.
Az övezet által érintett területen Forró település településrendezési terveiben nem tervezett új beépítésre szánt terület kijelölése.

(3) Az övezetben közművezetékeket és járulékos közműépítményeket tájba illesztett módon, a természetvédelmi célok megvalósulását nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával - beleértve a felszín alatti vonalvezetést is - kell elhelyezni.
Az ökológiai hálózat övezeteire alkalmazni kell az OTrT vonatkozó előírásai mellett, a természet védelméről szóló törvény előírásait, melyeket figyelembe kell venni a településrendezési tervek készítése és a területek hasznosítása során.

(4) Az övezetben a közlekedési infrastruktúra-hálózatok elemeinek nyomvonala az ökológiai folyosó és az érintkező magterület természetes élőhelyeinek fennmaradását biztosító módon, az azok közötti ökológiai kapcsolatok működését nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával helyezhető el.
A műszaki megoldások az M30 gyorsforgalmi út Miskolc – Tornyosnémeti közötti szakaszára vonatkozó környezeti hatástanulmány figyelembe vételével készültek.
Forró településrendezési tervében a természetvédelmi szempontból védett területek lehatárolása megtörtént, feltüntetésre került az ökológiai hálózat lehatárolása.
Az M30 gyorsforgalmi út és az ökológiai folyosó érintettsége esetén a keresztezett patak és vízelvezető árok ökológiai folyosó szerepét funkcionálisan is biztosítani kell, valamint az ökológiai hálózat területe nem csökkenthető.
A kivitelezési munkák során és az üzemelés időszakában is javasolható a feltárt vizes élőhelyek kiemelt védelme, melynek érdekében a településszerkezeti terven a Tk – természetközeli terület besorolás alkalmazandó. E besorolás segíti a természeti értékek megóvásának érvényesítését a műszaki tervezés időszakában is, valamint segítséget jelenthet élőhely kezelési, teremtési pályázati források elnyeréséhez.

(5) Az övezetben új külszíni művelésű bányatelek nem létesíthető, meglévő külszíni művelésű bányatelek nem bővíthető.
Az övezetben jelenleg sem folyik bányászati tevékenység és nem is tervezett.

Erdőtelepítésre javasolt övezet területe

- a tervezési területet **nem érinti** az övezet

Ásványi nyersanyagvagyon-terület övezete
(OTrT 19/B. §)

- az övezet **nem érinti** a település területét

Rendszeresen belvíz járta terület övezete
(OTrT 23. §)

- az övezet **nem érinti** a település területét

Földtani veszélyforrás területének övezete
(OTrT 25. §)

- az övezet **nem érinti** a település területét

Honvédelmi terület övezete
(OTrT 27/A.)

- az övezet **nem érinti** a település területét

4. KÖZLEKEDÉS

Az **M30** jelű gyorsforgalmi út az **OTRT**-ben (2003. évi XXVI. törvény az Országos Területrendezési Tervről) az alábbiak szerint szerepel:

> ***1/1. melléklet a 2003. évi XXVI. törvényhez***
>
> ***Az országos közúthálózat gyorsforgalmi és főúti elemei, valamint a fővárosi térszerkezetet meghatározó főutak***
> *(A térség e mellékletben a település közigazgatási területét és annak 10 kilométeres környezetét jelenti)*

13.	**M30:**	**Mezőcsát térsége (M3) - Miskolc - Encs - Tornyosnémeti - (Szlovákia)**

A **226/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet** szerint a megvalósítandó út a Kormány nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházásai közé tartozik.

Jelenleg készülnek az M30 számú gyorsforgalmi út, útépítési engedélyezési tervei.

A tervezett nyomvonal megfelel a területrendezési terveknek.

Az M30 gyorsforgalmi út Miskolc-Tornyosnémeti közti szakasza szerepel az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) nagyprojekt-listáján, ahol a TEN-T közúti lista részeként 2015. január 1. után indítani tervezett projektek között említi.

Az építés megkezdésének időpontja várhatóan 2018.

A TERVEZETT LÉTESÍTMÉNY RÉSZLETES LEÍRÁSA
A létesítmény alapadatai
Tervezési paraméterek

Az ÚT 2-1.201:2008 „Közutak tervezése” című Útügyi Műszaki Előírás alapján az M30 gyorsforgalmi út tervezési osztálya és tervezési sebessége.

M30 gyorsforgalmi út tervezési paraméterei

Tervezett út	Tervezési osztály	Környezeti körülmény	Tervezési sebesség
M30 gyorsforgalmi út	K.I.	A	130 km/h

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. 2016.01.08-i dátumú, „M30 gyorsforgalmi út Miskolc – országhatár közötti szakasz KHT készítése, nyomvonal tervezési paraméterek” tárgyú levelében kérte, hogy a nyomvonal, 130 km/h-ás tervezési sebességnek megfelelően kerüljön megtervezésre. A nyomvonal ennek megfelelő vízszintes és magassági geometriával készült azzal a kitétellel, hogy azokon a szakaszokon, ahol a domborzati viszonyok miatt a 130 km/h-nak megfelelő magassági vonalvezetés indokolatlan költségtöbbletet eredményezne ott a hossz-szelvény 110 km/h-nak megfelelően került megtervezésre.

Tervezett pályaszerkezet:

M30 gyorsforgalmi út és csomóponti ágak:
4 cm SMA 11 (F) kopó
7 cm AC 22 kötő NM kötő
8 cm AC 22 kötő NM kötő
0,5 cm vtg. SAM feszültségmentesítő réteg
20 cm soványbeton útalap
15 cm CTh v. CTt stabilizált réteg
35 cm homokos kavics javítóréteg
50 cm földmű jó minőségű anyagból

Keresztező utak:
4 cm AC 16 (F) kopó
6 cm AC 22 (F) kötő
6 cm AC 22 (F) felső alapréteg
20 cm CKT-4 cem.stab. útalap feszültségmentesítéssel

Földutak, szervízutak:
20 cm M50 mechanikai stabilizáció

A tevékenység volumene
A tervezett nyomvonal hossza: 56 632 m.

Vízszintes és magassági vonalvezetés

Helyszínrajzi nyomvonalvezetés

A nyomvonal kezdőpontja a 30+200 km. szelvény. A nyomvonal a Bosch út meglévő nyomvonalának négynyomúsításával kezdődik.

A 31+453 km. szelvényben p500 átmeneti és R900 ívvel elválik a meglévő a nyomvonaltól. A 31+950 km. szelvényben csomóponti kapcsolat létesül, amely a Bosch útra biztosít fel és lehajtási lehetőséget. A csomópont építéséhez az árvíz levezető vápát korrigálni kell. A korrigált vápa fölött új vápa híd építése szükséges a 32+350 km szelvényben. A vápahíd után 700 méter hosszon az árvíz levonulási területét keresztezi a nyomvonal.

Az árteret elhagyva a 33+240 km szelvényben keresztezi a Kis-Sajót híd műtárggyal, majd egyenes szakaszon folytatódik és ÉK-i irányba Arnót települést nyugatról megkerülve. A 33+754 km. szelvényben felüljáróval keresztezi a 2617 j. utat.

A keresztezést követően meredek partfalon halad fel a nyomvonal. A 34+510 km. szelvényben földút átvezetés létesül. Ezt követően a nyomvonal közel 3 km hosszú egyenes szakaszon halad ÉK-i irányba. A 36+884 km. szelvényben újabb földút átvezetés létesül.

A 39+500 és 40+500 km szelvények között Szikszó ipari parkján halad keresztül. Az ipari park csomóponti kapcsolatot kap a 39+857 km. szelvényben. A csomópont kialakítása olyan, hogy egyoldali pihenőhely létesíthető a csomópont rombusz oldalánál lévő körforgalmi ágához csatlakoztatva. Ez az ipari park bekötésén túl egyben Szikszó település teljes értékű csomópontja is.

Az ipari park területét elhagyva a 41+652 km. szelvényben földút átvezetés létesül. A nyomvonal a 41 és 44 km. szelvények között 3 km hosszon tiszta ívben halad. A 2622 j. utat a

43+264 km. szelvényben keresztezi. A Vadász patak keresztezése a 43+426 km. szelvényben van. A keresztezést követően a nyomvonal ÉK-i irányban továbbhaladva egy cca. 15%-os emelkedőjű domboldalra kapaszkodik fel és az erdőterület valamint a borvidéki szőlők zártkertje közti sávban halad, lehetőség szerint legkevésbé érintve azokat. A 44+516 km szelvényben földút átvezetés létesül.

A 46+324 km. szelvényben az Újaszaló településtől keleti a régi rakétabázis irányába vezető szilárd burkolatú utat keresztezi. A domborzati viszonyok miatt itt előnyösebb felüljárót építeni. A 46+600 és 46+800 km. szelvények között pincéket érint a nyomvonal. Földalatti pincerendszert keresztez a nyomvonal a 47+350 és 47+450 km szelvények között. Ezt követően a nyomvonal a domboldalban haladva fokozatosan a 3. sz. főút mellé érkezik.

48+342 km. szelvénynél földút átvezetés létesül. A 48+750 km. szelvénytől a nyomvonal a meglévő gyümölcsös szélén halad a lehető legközelebb a 3. sz. főút nyugati oldalán, azzal párhuzamosan, egészen a Halmaj (Kázsmárk) településnél létesítendő csomópontig. A csomópont az 50+ 266 km szelvényben található. Ez, a 2624, 3703 j. utak, az M30 gyorsforgalmi út és a 3.sz. főút csomópontja.

Ezt követően Halmaj településen zártkerti részek déli határait érintve halad majd ÉK-i irányba fordul egy nagy sugarú ívvel. Az 53+777 km szelvényben földút átvezetés létesül. Csobád nyugati elkerülése a nyomvonal R2400-as íve mentén történik. Az 55+373 km szelvényben földút a Csobádi és Léh települési gyümölcsös-szőlők megközelítését biztosítja. Az 56+138 km szelvényben a Csobád patak felett halad el a gyorsforgalmi út.

Az 56 és 57 km. szelvények között egyenes szakaszon pihenőhely létesül. Az 56+962 km szelvényben az Ináncs településről a 3 sz. elsőrendű főút nyugati oldalára áthaladó mezőgazdasági járművek számára földút átvezetés létesül. Ezt követően lankás területre érve fokozatosan a 3. sz. főút mellett halad, Forró település közigazgatási határánál. Az 59+050 km. szelvényben épül a Galambos patak hídja. Forró elkerülése a településrendezési tervi M30 nyomvonalhoz maximális mértékben igazodik.

A nyomvonal átkerül a 3. sz. főút keleti oldalára és a főút külön szintben átvezetésre kerül a gyorsforgalmi út felett a 60+421 km szelvényben létesített híd műtárgyon. A 60+750 km. szelvényben a Devecseri patak hídján majd a Forró és Encs települések közti sík területen halad a településrendezési terv szerinti nyomvonalon.

A 63+341 km szelvényben csomópont épül. Ebben a csomópontban a 3. sz. főút a gyorsforgalmi út keleti oldalára tér át. A 63+882 km szelvényben önkormányzati kérésre kerékpárút átvezetés létesül a gyorsforgalmi út és az azzal párhuzamosan vezetett, korrigált nyomvonalú 3. sz. út felett. Ez követően a nyomvonal eltávolodik a 3. sz. főúttól és a domborzati viszonyokhoz legjobban illeszkedően halad tovább. A 3. sz. főút korrekciójának hossza a csomóponti szakasszal együtt közel 1800 méter.

A 66+350 km. szelvényben felüljáró létesül földútátvezetés felett. A nyomvonal keresztezi a Bélus patakot a 67+754 km. szelvényben majd a 2626 j. országos közutat a 68+250 km.sz.-ben. A következő pihenő Szalaszend és Méra települések közigazgatási területére esik a 69 és 70 km szelvények közé. Ezt követően fokozatosan a 3. sz. főút meglévő nyomvonalára tér át miközben leereszkedik a fennsíkról Novajidrány település területén. Innen a tervezési szakasz végéig a 3. sz. főút nyomvonalának átépítésével, helyenként korrekciójával számol a terv, mivel ez a szakasz korábban emelt sebességű útként, különszintű átvezetésekkel már megépült.

A szakasz azonban közvetlenül autópályává fejleszthető négynyomúsításra nem mindenütt alkalmas. Novajidrány területén a 3. sz. főút nyugati oldalán temetők találhatóak, amelyek megközelítése továbbra is biztosítandó párhuzamos út mentén, nyugati oldalán pedig a vasúti

pálya halad. Emiatt számolni kell a sorrendben harmadik temető részbeni kisajátítási érintettségével. A 72+026 km. szelvénynél a 3. sz. főút felüljárón vezet, amely főleg mezőgazdasági járművek forgalmát bonyolítja le, ezen kívül pedig biztosítja a temetők megközelítését. A 72+455 km. szelvényben vízlevezető árok hídján halad keresztül a nyomvonal.

Továbbhaladva Garadna település közigazgatási határánál a 3030 jelű (régi 3. sz. főút) felett halad el felüljárón a 73+415 km szelvényben. Garadna településen, szintén részleges kisajátítással kell figyelembe venni labdarúgó pálya területét a vasút és a 3.sz. főút nyugati oldalán lévő beépített terület közelsége miatt. A 74+500 km szelvényben a Petri patak hídján halad el az út, majd a Garadnai csomóponti hídja alatt a 74+907 km szelvényben. Csomópont keleti oldalának részleges átépítése szükséges. A közeli Bársonyos patak befogadójának szintje magasabban helyezkedik el a 3. sz. főúthoz képest, ezért a vasúti töltésen keresztüli elárasztások figyelhetőek meg árvíz idején a csomópont környezetében, amelyre a lokális töltés építés megoldást nyújt.

Garadna települést elhagyva a nyomvonal letér a 3 sz. főút nyomvonaláról és 4 km hosszú egyenes szakaszon a vasút mellett halad sík területen, Natura 2000 területet érintve. Ez alatt a Bársonyos patakot kétszer keresztezi ahol mederkorrekció szükséges. Szükséges továbbá közös vasúti-közúti átvezetés létesítése a 77+805 és a 80+369 km szelvényekben. A 80+735 km. szelvényben Hernádszurdok területén visszatér a nyomvonal a meglévő 3. sz. főút nyomvonalára. Innentől négynyomúsítás és helyenkénti korrekciója szükséges. A 81+600 km. szelvényben szintbeni keresztezés van pár méterre pedig vasúti átjáró, emiatt itt vasúti és közúti közös különszintű átvezetés biztosítása szükséges. A csomópont különszintű átvezetése a jelenlegi helyen marad a 82+500 km szelvényben a csomópont részleges átépítésével. A 3050 j. út folytatásaként Hernádszurdok tehermentesítése érdekében a leendő M30 gyorsforgalmi út nyugati oldalán párhuzamosan vele a 80+600 és 82+400 km szelvények között 2x1 sávos utat kell építeni.

A nyomvonal a Hernádszurdoki különszintű átvezetést elhagyva a csúszásveszélyes területre érkezne egy rövid hosszon. E szakaszon a nyomvonalat korrigálni kell a 82 és 83 km szelvények között. Ezt követően ismét a meglévő út négynyomúsításával épül a gyorsforgalmi út. A Perényi patakot a 83+888 km szelvényben keresztezi a tengely majd a 84+540 és 86+818 km szelvényekben megépült különszintű földút átvezetések hídja alatt halad el. A 85+0150 km szelvényben pihenő épül. A nyomvonal végszelvénye: 86+832.

Magassági vonalvezetés

A magassági vonalvezetést a Környezeti Hatástanulmányhoz készült és ahhoz mellékelt hossz-szelvény ábrázolja. A dombvidék jellegű domborzati viszonyok miatt a pálya bevágásban és töltésben egyaránt halad.

A nyomvonal a 33+754 km szelvényig közel sík területen halad a 2617 j. útig. Az ezt követő erdősáv után meredek domboldal fal után a terep 20 méter szintkülönbséggel halad tovább, amit a nyomvonal magasságilag követve halad tovább. A 35+500 km szelvénytől kezdődően a 37+800 km szelvényig 2,5 km hosszon a terep fokozatosan közel 40 métert emelkedik. A hossz-szelvény ezen szakaszon 2%-os emelkedőben halad, majd ezután 4%-os lejtővel, amely lejtő vége a tervezett Szikszói csomópont környékén van, az ipari park területén. Az itt említett szakaszon a 38+000 és 38+400 km. szelvények között 5-12 méteres bevágás építéssel kell számolni.

Ezt követően Szikszó nyugati elkerülése kis esésű, közel sík területen történik majd ezután a Szikszó É-i határában lévő domb oldalára kapaszkodik fel a nyomvonal. A domb alakjaja nem

túl magas, azonban meredek oldalfallal határolt, ezért vízszintes ív mentén történik a megközelítése és így is 10-20 méteres töltés és bevágás építése szükséges. A nyomvonal a 43+200 km. szelvényben lévő 123 méteres pályaszint magasságról indulva a 45+100 km. sz. körül éri el a 205 m pályaszint magasságot, ezt követően fokozatosan ereszkedik a kiindulási szint magasságra vissza. Az emelkedő közel 1 km hosszon 5%-os.

Ezt követően a nyomvonal viszonylag sík területen halad az 50 km szelvényig. Az itt található 2624 j. út keresztezésénél létesülő csomópont után a nyomvonal ismét domboldalra kapaszkodik fel és egészen a 64 km. szelvényig alacsony töltésen vezetve halad. Kivétel ez alól az 54 és 56 km. szelvények közti Csobád elkerülő szakaszon található a vízlevezető vápák és árkok keresztezései. A nyomvonal Forró és Encs településeknél enyhe 0,5%-os emelkedőn kezd haladni, Encs elkerülése után pedig a 3 sz. főút domborzatilag tagoltabb keleti oldalán halad tovább, ahol a töltések és bevágásokon, a völgyeletben húzódó Csere Patak, Bélus patak keresztezéseikor a vonalvezetés hullámosabb, 2-3 %-os emelkedőkkel és esésekkel tarkított.

A dombról a 70 km szelvénynél tér le a nyomvonal, ahol aztán csatlakozik a meglévő 3 sz. főút nyomvonalához. Innen a meglévő magassági vonalvezetést követi le a 75 km. szelvényig. A 75 km szelvénynél elválik a 3. sz. főút nyomvonalától, ahonnan a vasút mellett vezetve 2 méter magas töltésen halad a 81 km szelvénynél lévő visszacsatlakozásig. Innen a nyomvonal ismét alapvetően a meglévő geometriát használva halad a végszelvényig.

Keresztmetszeti kialakítás

A gyorsforgalmi út 2x2 forgalmi sávval épül ki 26,60 m koronaszélességgel.
A forgalmi sáv 3,75 m, a leállósáv 3.0 m szélességű.
A keresztező utak koronaszélessége: 12,0 m
Földutaké és párhuzamos szerviz utak koronaszélessége: 7,00 m
Csomóponti összekötő ágak koronaszélessége: 8,00m.

Tervezett csomópontok

1. sz. csomópont, 31+950 km sz. „Miskolc, 306.sz. úti” csp.
2. sz. csomópont, 39+857 km sz. „Szikszó-Dél” csp.
3. sz. csomópont, 50+266 km sz. Halmaji csp.
4. sz. csomópont, 63+341 km sz. Encs-Forró csp.
5. sz. csomópont, 74+907 km sz. Garadnai csp.
6. sz. csomópont, 82+500 km sz. Hernádszurdoki csp.

Tervezett műtárgyak

Az útvonalon 48 db műtárgy tervezett, melyek jellege, csomóponti ágak átvezetésének hídjai, felüljáró levezető meder felett, felüljárók burkolt és számozott közutak felett, földútátvezetések M30 felett, vadátjárók M30 felett, felüljáró burkolt út felett, felüljárók árkok és patakok felett.

Ökológiai átjárók

Az útvonalon 7 db vadátjáró és vízfolyással kombinált átjáró tervezett, valamint 3 db békaátjáró.

Kerékpárutak
Jelenleg kerékpárosok által igénybe vett út halad az Abaújdevecser és Encs közti 3705 j. út oldalán, a szelvényezés szerinti bal oldalon. Az Abaújdvecser és Encs közti meglévő kerékpáros és gyalogos közlekedés átvezetésre kerül a 63+882 km szelvényben a gyorsforgalmi út felett létesítendő közös gyalogos-kerékpáros hídon.

Érintett települések

1.	*Miskolc*
2.	*Arnót*
3.	*Onga*
4.	*Szikszó*
5.	*Aszaló*
6.	*Kázsmárk*
7.	*Halmaj*
8.	*Kiskinizs*
9.	*Csobád*
10.	*Ináncs*
11.	*Hernádszentandrás*
12.	*Forró*
13.	*Encs*
14.	*Méra*
15.	*Szalaszend*
16.	*Novajidrány*
17.	*Garadna*
18.	*Hernádvécse*
19.	*Hernádszurdok*
20.	*Hidasnémeti*
21.	*Tornyosnémeti*

(A települések területén tervezett útkialakításokat a mellékelt tervi kivonatok ábrázolják.)

5. KÖRNYEZETI ÉRTÉKELÉS

5.1. A környezeti értékelés kidolgozási folyamata

A településrendezési terv a település fejlődésének jogi kerete, feladata, hogy a táj-és a településfejlesztési célkitűzések, feladatok és eszközök, s ezáltal a konkrét fejlesztések összhangját elősegítse. Jelen településrendezési terv módosítást indokolja az M30 gyorsforgalmi út Miskolc-Tornyosnémeti szakasz megvalósításának szándéka, mely érinti a település területét. Az *2003. évi XXVI. törvény az Országos Területrendezési Tervről* (a továbbiakban: OTrT) 1/1. melléklete „Mezőcsát térsége (M3) - Miskolc - Encs - Tornyosnémeti - (Szlovákia)" néven tartalmazza a tervezett gyorsfogalmi utat, melynek nyomvonala a 2. számú mellékletben található országos szerkezeti terven is megjelenik.

A *345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. melléklete* alapján az „M30 gyorsforgalmi út Miskolc-Tornyosnémeti közötti szakasz megvalósítása" nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházás. A *2006. évi LIII. törvény a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről* 6/H. §46 (1) alapján a közlekedési infrastruktúra-beruházással érintett települések önkormányzatainak településrendezési eszközeiket – ha a közlekedési infrastruktúra-beruházás szerepel az OTrT-ben – (…) összhangba kell hozni az OTrT-vel.

Tekintve, hogy a tervezett gyorsforgalmi út nemzetgazdaságilag kiemelt beruházás, a *314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet* 32. § (6) alapján a településrendezési eszköz egyeztetése tárgyalásos eljárás szerint történik – azaz a településrendezési eszközt a partnerségi egyeztetéssel egyidejűleg kell elkészíteni. A partnerségi egyeztetés lezárását követően a polgármester végső szakmai véleményezési szakasz lefolytatását kezdeményezi az állami főépítészi hatáskörében eljáró megyei kormányhivatalhoz benyújtott kérelemmel, melynek tartalmaznia kell a településrendezési eszköz tervezetét, és az elkészített megalapozó vizsgálatot és alátámasztó javaslatot.

Az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló *2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet* 1. § (2) b) alapján a környezeti vizsgálat készítése kötelező olyan tervre, mely „a közlekedés számára készül" és keretet szab olyan tevékenységek vagy létesítmények jövőbeli hatósági engedélyezése számára, amelyek a környezeti hatásvizsgálatról szóló külön jogszabály mellékletében vannak felsorolva (jelen beruházás pedig ilyen tevékenység, hiszen szerepel a *314/2005 (XII.25.) Korm. rendelet* 1. sz. mellékletében, mely a környezeti hatásvizsgálat köteles tevékenységeket tartalmazza).

A környezeti vizsgálat feladata, hogy a településrendezési terv készítésének folyamatát segítse, kimenetelét ellenőrizze, szükséges esetben megváltoztassa, s a jövőbeli környezeti problémák megelőzésének eszköze legyen.

Jelen munkarész a fentiekkel összhangban részben a környezeti vizsgálatot, részben a tájrendezéssel, zöldfelületi rendszerrel, környezetvédelemmel kapcsolatos megalapozó vizsgálatot és alátámasztó javaslatot integrálja, melynek készítése során az alábbi releváns tervek, tanulmányok kerültek figyelembevételre:

- az Országos Területrendezési Terv (OTrT)
- Borsod-Abaúj-Zemplén Megye Területrendezési Terve

- az M30 gyorsforgalmi út Miskolc – Tornyosnémeti közötti szakaszára vonatkozó 314/2005 (XII.25.) Korm. rendelet szerinti környezeti hatástanulmánya

A következőkben a tervezett beruházás stratégiai és operatív céljai után a környezeti alapállapot (talaj és vízvédelem, levegő, zaj-és rezgésvédelem, hulladék, táji és természeti értékek) kerül bemutatásra. Az alapállapot feltárását követően a fennálló és a tervezett beruházás megvalósulása esetén várható környezeti konfliktusok, problémák kerülnek részletezésre, a fent említett szakági bontásban. Végül a jelenleg hatályos településrendezési tervre gyakorolt következmények, illetve azok kezelését szolgáló (tájrendezési, zöldfelület-rendezési és környezetvédelmi) javaslatok kerülnek megfogalmazásra.

A vizsgálathoz és értékeléshez két alkalommal végeztünk helyszínelést, 2016. július elején, illetve 2016. augusztus végén – a dokumentumban bemutatott fotók ezen időszakokból származnak.

5.2. A fejlesztések rövid ismertetése

5.2.1. A fejlesztés stratégiai céljai

Az M30 gyorsforgalmi úthálózati szerepe kettős: egyrészt bekapcsolja Miskolcot, az ország harmadik legnépesebb városát, valamint a Sajó-völgyi iparvidéket a magyar gyorsforgalmi úthálózatba, másrészt jelentős szerepet játszik az európai úthálózatban is, teljes hosszában a „Via Carpathia” néven Klaipeda–Thessaloniki közötti, Kelet-Európai Gyorsforgalmi úti folyosó része.

Az M30 gyorsforgalmi út részét képezi a transzeurópai közlekedési hálózatnak, azaz a TEN-T hálózatnak. Tornyosnémeti településnél található határátkelőhely mellett csatlakozik a Szlovák Köztársaság által épített R4 Kassa–Miglécnémeti (’Kosice–Milhost') gyorsforgalmi úthoz.

Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) nagyprojekt-listáján (*1696/2014. (XI. 26.) Korm. határozat*) a 2015. január 1. után indítani tervezett projektek között szerepel a szakasz - azonban itt még 2x1 sávos kialakítással. Azonban a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium KIF/26791/2015-NFM számú útprogram projektekről szóló elrendelő levelének melléklete már az M30 Miskolc – Tornyosnémeti szakaszt „2x2 sávos autópályaként” határozza meg.

A tervezett nyomvonal szerepel az OTrT-ben, továbbá a Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Területrendezési Terv (1. sz. mellélet – térségi szerkezeti terv, 2. sz. melléklet - műszaki infrastruktúra hálózatok és egyedi építmények által igénybe vett térségek) is tartalmazza.

5.2.2. A fejlesztés operatív elemei

Tárgyi gyorsforgalmi út 130 km/h-ás tervezési sebességnek megfelelő vízszintes és nyomvonalvezetéssel (illetve azokon a szakaszokon, ahol a domborzati viszonyok miatt a 130 km/h-nak megfelelő magassági vonalvezetés indokolatlan költségtöbbletet eredményezne ott a hossz-szelvény 110 km/h-nak megfelelően) került megtervezésre. A tervezett nyomvonal teljes hossza kb. 56 km, mely részben teljesen új nyomvonalon, részben a meglévő 3. sz. főút nyomvonala mentén kerül kialakításra.

A keresztmetszeti kialakítás alapadatai:

- A gyorsforgalmi út 2x2 forgalmi sávval épül ki 26,60 m koronaszélességgel.
- A keresztező utak koronaszélessége: 12,0 m
- Földutaké és párhuzamos szerviz utak koronaszélessége: 7,00 m
- Csomóponti összekötő ágak koronaszélessége: 8,00m.

A továbbiakban a település területét érintő nyomvonalszakasz, és ahhoz kapcsolódó létesítmények kerülnek bemutatásra.

A tervezett nyomvonal az 58+005 és 61+989 km sz. között érinti a települést.

Forró területére eső létesítmények

- 59+030 H22 Felüljáró a Galambos-patak és vadátjáró felett. Vízfolyással kombinált vadátjáró a pálya alatt. Minimális belmagasság: 3,5m, közlekedősáv min. szélessége: 5 m.
- 60+548 H23 3. sz. főút átvezetése M30 felett
- 60+731 H25 Felüljáró a Devecseri-patak felett
    - H24 földút átvezetés a Devecseri-patak felett
- 62+023 H26 Felüljáró a Devecseri-patak mellékága felett. Legalább 1-1 m széles, középvízszint fölött lévő, stabilizált parttal rendelkező közlekedő felület. A patak átjárható kell legyen a terresztris fajoknak is.

Magassági nyomvonalvezetés

Alacsony töltésen vezetve enyhe 0,5%-os emelkedőn halad a nyomvonal, kivéve a vízlevezető vápák és árkok keresztezéseit.

5.3. Környezeti alapállapot

Talaj és vízvédelem

A tervezési területen belül kialakítandó gyorsforgalmi út jellemzően olyan szántóföldi művelés alatt álló mezőgazdasági területeket is érint, melyek területfelhasználásának részben tervezett átsorolása *(erdőterületté)*, illetve részben művelésből kivonása *(ipari-gazdasági területté)* tervezet. A településrendezési terv szerint a 60+700 km szelvényt megelőző szakaszon érintett mezőgazdasági területek művelésében a tervezett gyorsforgalmi úton kívül más jellegű területfelhasználási mód váltás nem tervezett. A felszíni terepviszony végig sík jellegű, de jellemzően ÉK-DNy-i irányba lejt. A lehulló csapadék összegyülekezési adottságait a 3. sz. főút túl más nem befolyásolja.

A tervezési területen keresztül Ék-DNy irányú tengely mentén folyó Galambos-patak és Devecseri-patak érintett keresztezéssel. Legközelebbi befogadójuk a *Bársonyos csatorna*. A tervezési területet nem veszélyezteti nagyvízi meder jelenlétéből, közelségéből feltételezhető árvízvédelmi kockázat. A Galambos-patak 3. sz. főúttal történő kereszteződésének környezetében található egy részlegesen működő (időszakos) forrás.

A tervezési terület jellemzően síkvidéki területen húzódik. A lehulló csapadék összefolyási, illetve lefolyási iránya az érintett terepfelszínen jellemzően a Devecseri-patak felé K-Ny-i, illetve a patak medrében É-D-i tengelyt követ. Az Abaújdevecser lakott részén is átfolyó Devecseri-patak vízminőségének alakulását alapvetően a mezőgazdasági és lakossági eredetű terhelések befolyásolják.

Forró közigazgatási területén nem üzemel ivóvízbázis, sem annak esetleges védőterülete. Ettől függetlenül Forró a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelethez tartozó, VITUKI által összeállított szennyeződés érzékenységi térkép alapján *érzékeny*, a vizek mezőgazdasági eredetű nitrát-szennyezéssel szembeni védelméről szóló 27/2006. (II. 7.) Korm. rendelethez tartozó településsoros lista alapján pedig "B" besorolású nitrátérzékenységű területen helyezkedik el.

A tervezett nyomvonal sávjában, a még művelt területeken szántóföldi gazdálkodás folyik. A tervezési területen meliorációról nem kerültek elő adatok.

A tervezési terület jellemzően időszakosan egybefüggő, többnyire növényzettel (szántóföldi kultúrnövények) borított, azonban a különösen nagyobb mennyiségű csapadékok következtében felmerülő erózió veszély kockázatával nem kell számolni.

Levegő

A tervezett beruházás megvalósításához 2016. évben készült környezeti hatástanulmányban szereplő levegőtisztaság-védelmi vizsgálatok jelen település vonatkozásában is túlnyomórészt helytállónak tekinthetők.

A levegő védelmével kapcsolatos egyes szabályokról szóló 306/2010 (XII. 23.) Korm. rendelet II. fejezet 10.§ (1) bekezdése alapján az ország területét a légszennyezettség alapján zónákba kell sorolni. A zónába sorolás kritériumait a 4/2011 (I. 14.) VM rendelet tartalmazza, akárcsak a különböző zónatípusokhoz (A-F csoport) tartozó határértékeket.

Magát a zónába sorolást (A-F csoport) légszennyezettségi agglomerációk és zónák kijelöléséről szóló 4/2002. (X. 7.) KvVM rendelet 1. számú melléklete tartalmazza.

A tervezési terület a légszennyezettségi agglomeráción belül a **8. Sajó Völgye**, továbbá a **10. Az ország többi területe** zónacsoportba tartozik.

A tágabb térségre jellemző levegőminőségi értékeket (alaplégszennyezettség) az Országos Légszennyezettségi Mérőhálózat részeként Miskolc, Búza téren üzemeltetett, valamint a Hernádszurdok, Gátőrház 3. szám alatt működő automata mérőállomások adatai jellemzik. Miskolcon több mérőállomás is működik, de az itt bemutatott állomás található legközelebb a vizsgált területhez, és ez az állomás méri a legtöbb vizsgálandó komponenst.

Időpont	Mért koncentrációk (átlag) [µg/m3]					
	SO_2	NO_2	NO_X	Ózon	CO	PM_{10}
Automata mérőállomás - Miskolc						
2011	8,70	33,96	74,37	44,44	852,52	43,71
2012	9,65	35,11	73,59	40,60	794,23	36,40
2013	7,03	32,41	69,67	45,27	759,26	35,27
2014	6,69	31,75	71,74	35,24	873,93	33,38
2015	5,61	34,65	84,03	38,86	743,53	33,57
Átlag	7,54	33,58	74,68	40,88	804,69	36,47
Automata mérőállomás - Hernádszurdok						
2011	9,51	12,28	16,42	54,93	532,82	26,24
2012	10,13	16,61	18,60	53,23	584,28	22,09
2013	8,32	12,28	14,10	53,12	391,66	22,05
2014	6,70	10,75	14,92	45,47	424,24	24,00
2015	8,25	11,74	16,10	53,82	569,99	22,68
Átlag	8,58	12,73	16,03	52,11	500,60	23,41
ÁTLAG	**8,06**	**23,16**	**45,36**	**46,50**	**652,65**	**29,94**

A mérőállomás éves átlagértékei alapján csak PM_{10} esetében történt éves határérték túllépés Miskolcon 2011-ben, azóta egyik komponens esetében sem történt túllépés.

A mérési adatok alapján enyhén csökkenő tendencia jellemző SO_2, O_3 és PM_{10} esetében. Miskolcon az NO_2 koncentrációra összességében stagnálás jellemző, enyhén változó értékekkel egyes években. Növekedés egyedül NOX esetében figyelhető meg, ez is csak a 2015. évre, addig csökkenés jellemezte. CO esetében változó értékeket mértek egyes években, összességében stagnálónak tekinthető a tendencia.

Hernádszurdokon SO_2 és PM_{10} esetében szintén csökkenés tapasztalható, az ózon koncentráció pedig 2014-ig csökkent, egyedül 2015-ben mértek magasabb értéket. Az NO_2 és NO_X koncentrációkban stagnálás, enyhe csökkenés figyelhető meg, míg CO esetében Miskolchoz hasonlóan változó értékeket mértek egyes években.

A levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet, valamint a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről szóló 4/2011. (I. 14.) VM rendelet értelmében Forró település jelenlegi levegőállapota viszonylagosan kielégítőnek mondható. A tervezési terület környezetében jelentős légszennyezéssel járó tevékenységet nem folytatnak, az éves átlag kibocsátások elsősorban a közlekedési területekről származtathatók (bel- és külterületi közútszakaszok forgalma). A gazdasági-kereskedelmi létesítmények, az intézmények, és a lakások többségének a fűtését földgáz energiahordozó felhasználásával biztosítják.

A tervezési terület környezetében kialakuló légszennyezettséget főképp az alábbi légszennyező források emissziója határozza meg:

- Közúti közlekedés
- A környező, illetve a tágabb környezetben fekvő ipari létesítmények emissziója
- Háztartások egyedi fűtése

A 2016. évi környezeti hatástanulmány levegőterheltségi vizsgálatának eredménye szerint a meglévő főút település menti útszakaszán, 20 méteres távolságban jellemzően nagy biztonsággal teljesülnek a légszennyezettségi határértékek.

Útszám	**Település**	**IMMISSZIÓ JELENLEG (2016)**	
		NO2 immisszió 20 m-en [µg/m3]	**PM10 immisszió 20 m-en [µg/m3]**
39	Forró	15,82	0,1

Jelenlegi levegőminőségi immissziós koncentrációk a távolság függvényében, mértékadó órai forgalomra vonatkozóan, a vizsgált területen fekvő főút mentén

A jelenlegi állapot levegőminőségét tekintve megállapítható, hogy jelentős légszennyező forrás a beruházás környezetében nem található.

A település mezőgazdasági területein érdemes számolni a levegő szálló por tartalmának időszakosan magasabb koncentrációjával. A szálló por mértéke a csapadékos hónapokban csökken. A település közigazgatási területén található erdők az ilyenfajta levegőterhelés csökkenését eredményezik.

A tervezési területen a légszennyezés alapvetően közlekedési és települési eredetű. A vizsgált település térségén belül legközelebb fekvő, jelentős ipari termelés Miskolci ipari parkjában, illetve a határon túl Kassán zajlik, de a földrajzi távolság és a terület meghatározó széliránya (északi, északnyugati) miatt ezen a szakaszon nem befolyásoló tényező.

Zaj-és rezgésvédelem

A településrészen különösen feltűnő, zajjal járó tevékenység nem folyik. Az Encs határában fekvő néhány kisebb üzem nem igazán zajos. A település zajterhelése elsődlegesen a közlekedésből adódik.

A tervezési terület mentén *zajtól védendő* területek is találhatók. A tervezési területhez legközelebbi zajtól védendő létesítmények, területek (pl. falusias lakóterület) közel 130-200 méter távolságra fekszenek. A tervezési területen, illetve a környező közúthálózati rendszer mentén meglévő zajvédő falak nem találhatóak.

A tervezett nyomvonallal érintett településrész közvetlen, illetőleg tágabb környezetének zajterhelését – *benne a kapcsolódó úthálózat zajterhelését* – a 2016. évi környezeti hatástanulmányban számítással határozták meg. Ennek Forróra vonatkozó eredményeit az alábbi táblázatok mutatják be.

(Következő oldal)

Vizsgálati pont	Jelenlegi háttérterhelés		
	Nappal	Éjjel	M30-tól távolság (m)
	$L_{AM'kö}$ (dB)	$L_{AM'kö}$ (dB)	
Forró, Temető	*51,6*	*44,6*	*240*
Forró, hrsz.: 208/1	*46,8*	*39,7*	*190*
Forró, hrsz.: 215	*60,7*	*53,8*	*135*
Forró, hrsz.: 612/12	*40,7*	*32,7*	*70*

M30 gyorsforgalmi út (Miskolc-Tornyosnémeti) közvetlen hatásterület zajterhelése (130 km/h)

Útszám, érintett település	Jelenlegi háttérterhelés	
	Nappal	Éjjel
	$L_{AM'kö}$ (dB)	$L_{AM'kö}$ (dB)
3. sz. főút, Forró	*63,1*	*54,5*

M30 gyorsforgalmi út (Miskolc -Tornyosnémeti) kapcsolódó úthálózat zajterhelése 25 m-es referencia távolságban

A 2016. évi környezeti hatástanulmány szerint a jelenlegi zajhelyzetet a tervezési területen nagyrészt a 3. sz. főút közúti forgalma, illetőleg elhanyagolható mértékben az egyes településeken belüli összekötő utak közúti forgalma határozza meg. A tervezési terület közvetlen környezetében (tervezési terület szélétől számított 50 méteren belül) nem fordulnak elő zajtól védendő létesítmények vagy területek.

A nagyobb mértékű túllépéssel érintett épületek zajtól védendő lakóépületek, valamint zajtól nem védendő kereskedelmi-szolgáltatói (üzemi) területen található szolgálati épületek.

A 3. sz. főúton jelentkező közúti forgalom rezgésvédelmi szempontú hatása a belterületi szakaszon közvetlen szomszédságában fekvő épületek esetében feltételezhető. A tervezési területen és több száz méteres környezetében nem találhatóak rezgéstől védendő létesítmények.

<u>*Hulladék*</u>

A mindennapi élet kísérő jelensége a hulladék. Egy település működése, üzemeltetése során elkerülhetetlen veszélyesnek nem minősülő kommunális, vagy inert hulladék, továbbá veszélyes hulladék keletkezése.

A jellemzően keletkező hulladékok, valamint a kommunális hulladékok nem tekinthetők veszélyes hulladéknak ezért a jogszabályi előírásoknak megfelelően történő gyűjtésüket követően elhelyezhetőek, elsősorban a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei hulladéklerakókban (pl. Bodrogkeresztúr).

A különböző típusú hulladékok keletkezésének csökkentéséről, a keletkezett mennyiség kezeléséről és szállításáról gondoskodni kell. Magyarországon a hulladékgazdálkodás kereteit a 1995. évi LIII. törvény a környezet védelmének általános szabályairól és a 2012. évi CLXXXV. törvény a hulladékról, illetve a kapcsolódó egyéb jogszabályi előírások, műszaki szabványok és irányelvek határozzák meg.

A településen a kommunális szilárd és folyékony hulladékgyűjtés (szennyvízelvezetés és tisztítás szennyvíztelepen), továbbá a szelektív hulladék begyűjtés is megoldott.

A tervezési terület nem érint felhagyott vagy működő hulladéklerakót sem más hulladék kezelését szolgáló létesítményt és dögkút területét sem.

Táji és természeti értékek

A tervezett út nyomvonala természetvédelmi, tájvédelmi szempontból fontos területeket érint, melyeket az értékek megóvása érdekében figyelembe kell venni.

A tervezett nyomvonal által érintett védett természeti területek, természetvédelmi szempontból értékes területek és erdőterületek				
Országos Ökológiai Hálózat elemei				
Kategória	*Elhelyezkedése*	*Távolsága a tervezett beruházás határától /érintettsége*	*Szelvényszám(ok)*	*Tervezett létesítmény megnevezése*
ökológiai folyosó	Galambos-patak	keresztezi	58+974 – 59+076	H22 - Felüljáró Galambos patak és vadátjáró felett
ökológiai folyosó	Devecseri-patak	keresztezi	60+688 – 60+800	H25 - Felüljáró Devecseri-patak felett
Forrás (nem ex lege védett)				
Kategória	*Elhelyezkedése*	*Távolsága a tervezett beruházás határától /érintettsége*	*Szelvényszám(ok)*	*Tervezett létesítmény megnevezése*
forrás	0134/1 hrsz	77 m, bal o.	59+007	kisajátítási területen kívül
forrás	0134/1 hrsz	50 m, bal o.	59+066	kisajátítási területen kívül

58+974 km sz.-nél található Galambos-patak (U8, TDO: 2) növényzetére a nád uralma jellemző (OA, TDO: 2), emellett egy idősebb fekete nyár hibrid *(Populus nigra)* és fiatal fák is (főleg füzek, valamint akác sarjak) előfordulnak a meder szélén.

60+359 km sz.-től fogva délről kerüli a nyomvonal Forró település belterületét, 60+688 km sz.-nél keresztezve a csatornaszerűen kialakított Devecseri-patakot (U8, TDO: 2).

A vizsgált szakaszon nem találhatók országos, ill. helyi védettség alatt álló természeti területek, Natura 2000 területek és erdőterületek.

Egyedi tájértékek				
Megnevezése	*Típusa*	*Távolsága a tervezett beruházás határától /érintettsége*	*Szelvényszám(ok)*	*Veszélyeztetés jellege*
egykori malom		keresztezi	60+801	területi igénybevétel
feszület		keresztezi	60+784	területi igénybevétel
útmenti feszület		keresztezi	59+761	területi igénybevétel
útmenti feszület		keresztezi	58+832	területi igénybevétel

Az OTrT Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezete nem érinti a vizsgálati területet.

Forró területén a nyomvonal a beépített terület déli határáig a 3. számú főútvonal mellett halad, ahhoz nyugatról csatlakozik. A belterület előtt csomóponttal keresztezi a főutat, majd a települést keleti irányból kerüli meg, a beépített terület „sarkait" szinte érintve. Külön problémát jelenthet, hogy a közelítés a szomszéd település közigazgatási határán történik, mivel Forró beépített területe és közigazgatási határa egy kilométeres szakaszon egybe esik.

Településkép védelmi és környezetvédelmi szempontból a belterületet elkerülő szakaszon fontos a pálya izolálása a belterülettől. Erre a településszerkezeti terven jelölt tervezett erdőterület, amelybe a pálya ágyazódik, elvi lehetőséget is adna, ugyanakkor kérdéses, hogy az érintett ingatlan tulajdonosokat mi motiválja majd az erdő telepítésére és fenntartására. Megjegyzendő, hogy a szomszédos területek településszerkezeti tervi illeszkedése megoldott, mivel Encsen is erdőterület övezi a tervezett útszakaszt és csomópontot.

5.4. A fennálló környezeti konfliktusok, problémák összefoglalása és mindezek várható alakulása a fejlesztés következtében

Talaj és vízvédelem

A tervezett gyorsforgalmi út nyomvonal vezetése a domborzat jellemzően síkvidéki, így változatlan lejtésű maradhat a terepfelszín.

Káros hatásként a talaj tömörödése, a termőréteg letermelése és az útépítéshez felhasznált nyersanyagok kitermelése, illetve magának a termőterületnek a megművelésből való kivonása jelölhető meg.

A tervezési terület jellemzően mezőgazdasági művelés céljából hasznosított földeket (szántók) érint, melyek egy része művelésből kivonásra tervezett, ipari park területén fekszenek.

A nagy mennyiségű csapadékhullás következtében erózió veszély kockázatával nem kell számolni.

A csapadékvíz szikkasztása, illetve időszakos vízfolyásba történő bevezetése a földtani közegbe történő közvetlen bevezetésnek minősül a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet szerint.

A tervezett fejlesztés által érintett területen a Galambos- és a Devecseri-patak esetében várható hídműtárgy kiépítésével biztosított vízfolyás keresztezés, melyek által az útpályáról összegyűlő csapadékvizek hordalékfogó műtárgyon keresztül történő bevezetése is várható.

A közlekedési utak melletti csapadékvíz elvezető árkok a település meglévő közútjai mentén fekvő árkokhoz hasonló elven és műszaki kialakítással *(pl. szikkasztó jelleg, részlegesen burkolt felület)* fog működni. Az aktuális körülményekhez képest várható változás előreláthatólag nem befolyásolja jelentősen a felszíni közeget érő hatások jellegét, mértékét.

Levegő

A tervezett fejlesztés levegőtisztaság-védelmi szempontú jelentősége, hatása, a légszennyezésre érzékeny területek földrajzi elhelyezkedése, ill. a jelenlegi és távlatban várható forgalom mértékének tekintetében *(belterületi szakaszok forgalmi tehermentesítése)* közepes mértékben kedvezőnek tekinthető.

A levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet 29. § (1) értelmében autópálya, autóút vonalforrás létesítése esetén a közlekedési létesítmény tengelyétől számított 50 méteren belül nem lehet és nem helyezhető el lakóépület, üdülőépület, oktatási, nevelési, egészségügyi, szociális és igazgatási épület. A fenti előírás a tervezett M30 gyorsforgalmi út nyomvonala mentén részlegesen teljesül, 50 m-en belül egy rövid szakasz mentén fekszik levegővédelmi szempontból érzékenynek tekinthető lakóépület.

A tervezett nyomvonal tengelyétől számított 10-25-50 méter széles sávon belül fekvő védendő létesítményként alapvetően lakóépületek kerültek beazonosításra. A légszennyezettségi határértékek, előzetes becslések szerint várható teljesülése következtében levegőtisztaság-védelmi szempontból szükséges védelmi intézkedéssel (amennyiben a település szerkezeti tervben rögzített védelmi célú erdő telepítés megvalósul) külön nem szükséges számolni.

A korrekciós nyomvonal megvalósulásával, illetve a gyorsforgalmi út kiépülésével a határra irányuló forgalom megoszlásával a belterület további tehermentesítése várható.

A közúthálózat korszerűsítésének levegőminőségre gyakorolt hatása - a rövid, kissé terhelő építési időt kivéve - kismértékben jelentős, és összességében a jelenlegi körülményekhez viszonyítva minimálisan kedvezőbb.

Zaj-és rezgésvédelem

A tervezett M30 gyorsforgalmi út nyomvonalának közvetlen, több mint 100 méteres környezetében zajtól védendő létesítmények, területek is találhatóak.

A tervezett nyomvonal szelvényezés szerinti bal oldalán (Ny-i oldal), mintegy 130-150 m-re megközelíti Forró település legszélső falusias és Abaújdevecser kertvárosias beépítésű telektömbjét.

A tervezési területen kívül, Encs közigazgatási területén zajvédelmi fal létesül a 62+650 km szelvénytől 254 m hosszban, mely a forrói lakóterületek zajvédelmét fogja ellátni. A településrendezési terv szerkezeti tervében a tervezett gyorsforgalmi út közvetlen szomszédságában egy szakaszon jelölt erdőterület telepítésének megvalósulása esetén a várható zajhatásban kismértékű, de további kedvező irányú változás várható.

A tervezett nyomvonalat megközelítő utakon kismértékben megváltozó forgalom hatására a meglévő épületekben nem kell rezgésterhelés növekedésre számítani. A 2016. évi környezeti hatástanulmány is megállapította, hogy teljesülnek a 27/2008. (XII. 3.) sz. KvVM-EüM együttes rendelet szerinti határérték <10 méter távolságon belül.

Hulladék

A közlekedési létesítmények építése (beleértve az esetlegesen szükségessé váló anyagnyerőhelyeket) során különféle hulladékok keletkezésével kell számolni.

Keletkezésük a létesítmények kialakításától, az alkalmazandó kivitelezési technológiáktól függően a teljes beruházási időszakban, a munkák ütemezésének megfelelően várható.

Az útszakasz területén – a kiépülést és használatba vételt követően – kis mennyiségben veszélyes és veszélyesnek nem minősülő hulladékok keletkezésével kell számolni. Ezek fajtája jelenleg csak részben ismert, illetve prognosztizálható. A keletkező hulladékok nagy része azonos az építésnél keletkezett hulladékokkal, és ennek megfelelően gyűjtésük, kezelésük is hasonló. Elsősorban a karbantartási tevékenységek során lehet előzetesen számolni veszélyes hulladékok keletkezésével, azonban nagy mennyiségben történő keletkezésükkel előre láthatóan nem kell számolni.

Táji és természeti értékek

A várható táji, természeti konfliktusok, problémák részben a kivitelezés munkálatai miatt (rombolt felületek létrehozása, zavarás), részben az út forgalmából származó zavarásokból (zaj, levegőterhelés), valamint a fenntartásból (síkosságmentesítés) vagy esetlegesen annak hiányából (az útmenti növényzet, mint „negatív ökológiai folyosó”, mely teret biztosít az inváziós fajok terjedésének) adódnak. Az út, mint ökológiai barrier, a forrói szakaszon nem okoz jelentős konfliktust, hiszen többnyire szántóterületeket választ el egymástól.

Forró területén a tervezett gyorsforgalmi út által közvetlenül érintett három útmenti feszület (egyedi tájérték), melyek áthelyezésére lesz szükség. Az egyik feszület a DK-i településszegélyen, a Devecseri-patak közelében helyezkedik el, a másik kettő a 3. sz. főút É-i oldalán.

Jelentős természeti, táji értéket képvisel a Galambos-patak keresztezésénél érintett vizes élőhely (nádas, ligeterdő folt) – mind ökológiai, mint tájképi szempontból. A Galambos-patak menti vizes élőhely, mint a patakot kísérő nádas, füzes-nyaras ligeterdő sáv értékes vizes élőhely és lokálisan kedvező látványelem a tájképben – mely a közúti keresztezéssel sérül.

A Galambos-patak keresztezésének tervezett helyszíne, a meglévő 3. sz. főút nyomvonala mellett

A Galambos-patakot kísérő vizes élőhely és ligeterdő jelentős ökológiai és tájképi értékű tájelem, mely a gyorsfoglami út megvalósításával sérül

Meglévő útmenti feszületek a 3. sz. főút mentén (ezek áthelyezésére lesz szükség a beruházás megvalósítása előtt)

Ugyancsak problémás a Devecseri-patak mellékágának keresztezése és egyben a parton álló ingatlan – vélhetően régi malom – érintettsége is, melynek helytörténeti feltárásáról és annak dokumentálásáról gondoskodni kell.

Tervezett gyorsforgalmi út kisajátítási határa

A Devecseri-patak keresztezése, mellette az egykori malom épülete

Feszület a Devecseri-patak közelében

Egykori malom épülete a Devecseri-patak mellett (mely elbontásra kerül a tervezett beruházás megvalósítása miatt)

További várható konfliktus a csapadékvizek bevezetése a Devecseri- és a Galambos-patakba, mely új terhelést jelent a vízminőség és a vízi életközösség szempontjából.

Az út megépülése után számos új jövőbeni tájhasznosítási konfliktusok jelenik meg, mely elsősorban a település belterületéhez való közelség miatt adódik (melyek nemcsak Forró, de Encs településen is jelentkeznek). Ilyen várható konfliktusok az alábbi területhasználatok találkozásánál várhatóak (melyek az út zavaró hatása miatt jelentkeznek):

- a csomópont menti, annak közelében (250 m-es védőtávolságon belüli) található lakóterületeken,
- a csomópont közelében (egy része szintén a 250 m-es védőtávolságon belül) található sportpálya területén.

Továbbá nemcsak az úton áthaladó forgalmi terhelésből, hanem a tervezett létesítmények kedvezőtlen látványából adódóan is jelentős változás várható: a közeli lakóterületek szegélyéről rálátás várható a csomópontokra és a nyomvonalra.

Összességében a települést (és Encs települést) érintő szakaszon a tervezett nyomvonal nem illeszkedik a meglévő tájszerkezethez, teljesen új elemként jelenik meg, nem igazodva a meglévő területhasználatokhoz. Ugyanakkor a domborzati adottságok és egyéb vonalas elemek miatt került kiválasztásra e nyomvonalváltozat, nem nagyon van más alternatíva. A nagy területigényű csomópont, valamint a Devecseri-patak keresztezésénél kialakított útkorrekció miatt Forró életében nagy változást okoz majd a tervezett gyorsforgalmi út, mely jelentős funkcionális barrier lesz (különösen Forró és Encs közötti kapcsolat megnehezítése).

5.5. A fejlesztések megvalósításának településrendezési következményei és kezelési javaslatai

Forró település szerkezeti terve felkészült a 3. számú főútvonalat keresztező M30 autóút jelentős helyigényű jelentős csomópontjának és bevezető szakaszának fogadására. A csomópontban kialakítandó közlekedési területet védőerdők közé helyezve. Tekintettel arra, hogy Forró belterületi határa és a közigazgatási határ a csomópontnál egybe, vagy igen közel esik, a pálya zajvédelme és a kedvezőtlen látvány takarásának lehetősége a szomszédos Encs területén valósulhat csak meg. E térbeliség megköveteli a települések együttműködését, amit erősíti az a helyzet is, hogy Forró lakóterületeinek zajvédelmi biztosítása Encs kezében van.

A zajvédelem az előkészítő tanulmányok alapján a csomópontnál csak zajvédő fallal biztosítható a határérték a lakóterületeken. Forró estében a nyugati és északi belterületi határon álló kerítések építendők ki a zajelnyelésére.

Ugyan az aktuális nyomvonal kismértékben eltér a szerkezeti terven feltüntetettnél, a szerkezeti terv területhasználati döntéseiben ez önmagában nem okozna jelentős változást. A jelzett szerkezeti változások a tervezett (ma még nem valós állapotú) erdőterületet csökkentik jelentős mértékben, melynek következtében a település biológiai aktivitás értékének megtartására a tervezési területen túlmutató intézkedéseket kell foganatosítani. A csökkenő erdőterületek helyi pótlására a az M30 és 3.számú főút észak felé egymástól távolodó szakaszán kialakuló háromszög alakú területet javasoljuk.

A tervezett, de jelenleg még szántóterületként hasznosított erdők sorsa véleményem szerint településfejlesztési kérdéseket vet fel. Az érintett területek tulajdonosai ugyanis nem kötelezhetők arra, hogy a pálya menti maradvány szántókat erdővé alakítsák, így a szerkezeti tervben kalkulált környezetvédelmi hatás elmaradhat. Az M30 autóút menti területet javasolt a településfejlesztés önálló akcióterületeként kezelni, területhasznosítási szerkezetét átgondolni. A koncepció egyik alapvetéseként a területen található idős fák jó karba helyezése is megoldandó.

A pálya látványának takarása és a zajcsillapítás nem bízható csak külső szereplőre, így a megoldást, a probléma kezelését mindenképpen a közlekedési területen belül kell zajvédőfal és takarófásítás kialakításával biztosítani, tekintettel a lakóterületek

Az új csomópont az említett település településkapuját és helyi közlekedési kapcsolatait is érinti. A túraútvonalak és helyi gyalogos és kerékpáros közlekedés kapcsolatainak helyreállítása számára az autóutat keresztező és azzal párhuzamos nyomvonalakat is biztosítani kell.

A kivitelezési munkák során és az üzemelés időszakában is javasolható a feltárt vizes élőhely kiemelt védelme, melynek érdekében a településszerkezeti terven a Tk – természetközeli terület besorolás alkalmazandó. E besorolás segíti a természeti értékek megóvásának érvényesítését a műszaki tervezés időszakában is, valamint segítséget jelenthet élőhely kezelési, teremtési pályázati források elnyeréséhez.

A 3. számú főút mellet álló feszületeket egyedi tájértékként javasolt kataszterezni. A feszületek az építési munkákkal érintettek, így elbontandók, majd újra elhelyezendők, valamint folyamatos gondozásukról is gondoskodni kell.

A pálya a település egykori vízimalmát, ma szeszfőzdéjét is érinti, az épületet el kell bontani. Javasolt a bontást megelőző helytörténeti feltárás a területen.

FORRÓ KÖZSÉG

TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERV MÓDOSÍTÁS
(FEDVÉNYTERV)
TÁJRENDEZÉSI, ZÖLDFELÜLETRENDEZÉSI,
KÖRNYEZETVÉDELMI MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT
M30 GYORSOFRGALMI ÚT BEILLESZTÉSE
M=1:10000

JELMAGYARÁZAT

- KÖZIGAZGATÁSI TERÜLET HATÁRA
- TERVEZÉSI TERÜLET HATÁRA
- TERVEZETT GYORSFORGALMI ÚT KISAJÁTÍTÁSI HATÁRA

KORLÁTOZÁSOK ÉS VÉDELMEK

- GYORSFORGALMI ÚT VÉDŐTÁVOLSÁGA
- ÖH ORSZÁGOS ÖKOLÓGIAI HÁLÓZAT - PUFFERTERÜLET
- ÖH HO ORSZÁGOS ÖKOLÓGIAI HÁLÓZAT - ÖKOLÓGIAI FOLYOSÓ
- HO NATURA 2000 TERÜLET HATÁRA - KÜLÖNLEGES MADÁRVÉDELMI TERÜLET
- FORRÁS
- 1 EGYEDI TÁJÉRTÉK ÉS SORSZÁMA
- NAGYVÍZI MEDER ÖVEZETE

NÖVÉNYBORÍTOTTSÁG ÉS TÁJVÉDELMI SZEMPONTBÓL RELEVÁNS TERÜLETHASZNOSÍTÁS

- IPARI, GAZDASÁGI TERÜLET
- NAGYÜZEMI GYÜMÖLCSÖS
- GYEP
- VÍZFOLYÁS, VÍZFELÜLET
- VIZENYŐS TERÜLET, VIZES ÉLŐHELY
- ERDŐSÜLT TERÜLET, MEZSGYE
- FASOR, FACSOPORT
- ÉRTÉKES FA
- SP SPORTPÁLYA

EGYEDI TÁJÉRTÉKEK

1. Egykori malom
2. Feszület
3. Útmenti feszület
4. Útmenti feszület

Szent István Egyetem
édelmi és Tájrehabilitációs Tanszék
1118 Budapest, Villányi út 35-43.

Zöldfelület, környezetvédelem, tájrendezés:

Dr. Illyés Zsuzsanna
okl. táj-és kertépítész
vezető tervező

TK/1 01-5028

Mészáros Szilvia
okl. tájépítészmérnök

2016. szeptember
Készült az állami alapadatok felhasználásával.

6. ÖRÖKSÉGVÉDELEM

A Forster Gyula Nemzeti Örökségvédelmi és Vagyongazdálkodási Központ és a herman Ottó Múzeum Előzetes régészeti dokumentációt készített az M30 gyorsforgalmi út Miskolc – Tornyosnémeti közötti szakasz szükséges engedélyeztetési eljáráshoz. Az M30 gyorsforgalmi út Miskolc – Tornyosnémeti közötti szakasz projekt a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény (továbbiakban Kötv.) 7. § 20. bekezdés alapján nagyberuházásnak minősül, ezért a Kötv. 23/C. § (1) alapján nagyberuházás esetén Előzetes régészeti dokumentációt kell készíteni, amelyet – a régészeti örökség és a műemléki érték védelmével kapcsolatos szabályokról szóló 39/2015. (III. 11.) Kormányrendelet (a továbbiakban: Korm. R.) 22. § (6) alapján – a földmunkával járó tevékenység engedélyezésére irányuló azon első hatósági eljárás létesítési megindítására irányuló kérelemhez kell mellékelni, amelyben az örökségvédelmi hatóság eljár, vagy szakhatóságként vagy a szakkérdés vizsgálatával közreműködik.

Átnézeti helyszínrajz

A tervezett beruházás területén és 250 méter széles övezetében található régészeti lelőhelyekre vonatkozó, közhiteles lelőhely-nyilvántartási adatok

Név:	Nyilv.t. szám:	Típusa:	Kora:	A lelőhelyen végzett tevékenység		
				éve	típusa	vezetője
Forró – Kocsár-kút dűlő I.	84955	telep	őskor, Árpád-kor, újkor	2013	terepbejárás	Szalontai Csaba
Forró – Kocsár-kút dűlő II.	84957	telep	neolitikum, újkor	2013	terepbejárás	Szalontai Csaba
Forró – Király-kút dűlő I.	84959	telep	őskor, neolitikum, újkor	2013	terepbejárás	Szalontai Csaba
Forró – Fenék-tó	84961	telep	őskor, Árpád-kor, újkor	2013	terepbejárás	Szalontai Csaba
Forró – Lucsna	84963	telep	Árpád-kor, újkor	2013	terepbejárás	Szalontai Csaba
Forró – Forró, Felszabadulás tér 4. sz.	16578	szórvány	késő középkor	1989 2013	ásatás terepbejárás	Koós Judit Szalontai Csaba
Forró – Lucsna II.	84965	telep	őskor	2013	terepbejárás	Szalontai Cs.

Az elvégzett adattári, szakirodalmi, térképészeti, levéltári adatgyűjtés, terepbejárás során a beruházással érintett területen, valamint annak környezetében összesen 77 régészeti lelőhelyet azonosítottak, oly módon, hogy 63 esetben javasolt további vizsgálat, valamint 10 db új lelőhely is számbavételre került.

A terepbejárás során pontosításra kerültek a régészeti lelőhelyek. A nyomvonal térsége régészeti értékekben gazdag.

A szóban forgó beruházással érintett területen, Forró község közigazgatási területén 6 régészeti lelőhely található.

	Lelőhelynév	Nyilvántartási szám:	Helye és veszélyeztetettsége	Javasolt vizsgálat
30.	Forró – Kocsár-kút dűlő I.	84955	57+940 – 58+300 km sz. tengely	Geofizikai kutatás, Próbafeltárás
31.	Forró – Kocsár-kút dűlő II.	84957	58+365 – 59+015 km sz. tengely	Geofizikai kutatás, Próbafeltárás
32.	Forró – Király-kút dűlő I.	84959	59+030 – 59+520 km sz. tengely	Geofizikai kutatás, Próbafeltárás
33.	Forró – Fenék-tó	84961	59+700 – 60+050 km sz. tengely	Geofizikai kutatás,

				Próbafeltárás
34.	Forró – Lucsna	84963	60+800 – 70+310 km sz. tengely	Geofizikai kutatás, Próbafeltárás
36.	Forró – Lucsna II.	84965	61+565 – 61+910 km sz. tengely	Geofizikai kutatás, Próbafeltárás

A vizsgált területen régészeti érdekű terület nem került kijelölésre.
A tervezett beruházási területén sem műemlék, sem helyi védettséget élvező építmény nem található.

M30 - 8 lap
Jelmagyarázat
tervezett nyomvonalak
régészeti lelőhelyek
84957
84955
84953
98-413
98-414
98-432
98-434
Csobád
Aranykalász Tsz
Vörös Csillag Tsz
Galambos-patak
Bársonyos
797000
797500
798000
798500
799000
799500
331500
331000
330500
330000
329500
329000
328500
328000
1:10000

M30 - 8 lap - Kutathatóság
Jelmagyarázat
tervezett nyomvonal (A) és betétváltozatok
B nyomvonal (04.27)
régészeti lelőhelyek
fedettség
nem kutatható
részlegesen kutatható
jól kutatható
84959
84957
84955
84953
szántott
vetés
sűrű vetés
98-413
98-414
98-432
Ináncs - Csobádi-pataktól K-re
bozót
Csobád
Galambos-patak
Bársonyos
Vörös Csillag Tsz
Aranykalász Tsz
1:10000

M30 - 9 lap
Jelmagyarázat
tervezett nyomvonalak
régészeti lelőhelyek
799500
800000
800500
801000
801500
802000
333500
333000
332500
332000
331500
331000
330500
84967
84965
84963
84961
84959
84957
Forró
KKT
16578
Zója Tsz
(Juh. lap.)
Galambos-patak
Dencsen-patak
PAP-FÖLD
FENÉK-TÓ
98-412
98-414
1:10000

M30 - 9 lap - Kutathatóság
Jelmagyarázat
tervezett nyomvonal (A) és betétváltozatok
B nyomvonal (04.27)
régészeti lelőhelyek
fedettség
nem kutatható
részlegesen kutatható
jól kutatható
84967
vetés
84967
szántó
84965
szántó
16578
vetés
boronált
84963
vetés
szántás
84963
vetés
szántott
vetett, boronált
84961
vetett
84961
sarjadó gabona
szántott
84959
84959
vetés
84957
84957
98-412
98-414
Zója Tsz
Forró KKT
Galambos-patak
Devecseri-patak
P A P - F Ö L D
F E N É K - T Ó
P Á S T
799500
800000
800500
801000
801500
802000
333500
333000
332500
332000
331500
331000
330500
0 1000 2000 3000 4000 5000 m
1:10000

Forró község területén nyilvántartott régészeti lelőhelyek a Forster Gyula Nemzeti Örökségvédelmi és Vagyongazdálkodási Központ adatszolgáltatása alapján:

Azonosító	Település	Lelő-hely-szám	Név	Védelem	Érintett helyrajzi számok
84967	**Encs**	**20**	**Mocsár**	**szakmai**	**04/2, 04/5, 545, 544, 589/75, 589/76, 589/74, 589/73, 589/72, 589/71, 589/70, 589/68, 589/69**
16578	Forró	1	Forró, Felszabadulás tér 4. sz.	szakmai	04/12
16575	Forró	2	Tok	szakmai	0100/15, 099
16576	Forró	3	Harangó	szakmai	0122/7, 0122/8, 0122/9
21064	Forró	5	Fő utca 51-103.	szakmai	252/2, 209, 250/4, 181, 178, 179, 180, 251/1, 251/2, 250/2, 182, 183, 253, 252/3
84955	**Forró**	**6**	**Kocsár-kút dűlő I.**	**szakmai**	**0145, 0122/5, 0122/3, 014/7, 014/8**
84957	**Forró**	**7**	**Kocsár-kút dűlő II.**	**szakmai**	**0134/1, 0135, 0145, 0142, 0140/1, 0140/2, 0143, 0122/5**
84959	**Forró**	**8**	**Király-kút dűlő I.**	**szakmai**	**0147/8, 0150, 0147/2, 0146, 0153/1, 0134/2, 0134/1, 0142, 0144, 024**
84961	**Forró**	**9**	**Fenék-tó**	**szakmai**	**0147/7, 0150, 0153/1, 0147/6, 0147/5**
84963	**Forró**	**10**	**Lucsna**	**szakmai**	**04/14, 04/15, 04/4**
84965	**Forró**	**11**	**Lucsna II.**	**szakmai**	**04/10, 04/9**

7. JÓVÁHAGYOTT MUNKARÉSZEK

Forró Község Önkormányzat
Képviselő-testülete
Forró

Határozati kivonat

mely készült Forró Község Önkormányzat Képviselő-testületének
2016.október 27. napján megtartott ülésének jegyzőkönyvéből

Forró Község Önkormányzat Képviselő-testületének 38/2016 (X.27.) KT. határozata a Településszerkezeti Tervének módosítása tárgyában

Forró Községi Önkormányzat Képviselő-testülete úgy határozott, hogy

1. Forró község Településszerkezeti Tervét az 1. melléklet szerint módosítja (rajzszám : TSZT-M/2016 Településszerkezeti Terv módosítás (fedvényterv) M30 gyorsforgalmi út beillesztése).
2. Megállapítja, hogy a hatályos Településszerkezeti Terv helyébe az M30 gyorsforgalmi út Miskolc – Tornyosnémeti közötti szakasz által érintett területen a TSZT-M/2016 rajzszámú Településszerkezeti Terv módosítás (fedvényterv) lép.

Felkérik a polgármestert, hogy a döntésről az állami főépítészi hatáskörben eljáró B-A-Z Megyei Kormányhivatal Építésügyi, Hatósági, Oktatási és Törvényességi Felügyeleti Főosztályát a kivonat megküldésével értesítse.

Felelős: polgármester
Határidő: 2016. november 10

Rakaczki Zoltán sk.
polgármester

Nagyné dr. Pail Marianna sk.
jegyző

A kivonat hiteléül:

Forró, 2016.október 27.

Forró Község Önkormányzat Hivatal

JELMAGYARÁZAT

- Tervezési terület határa
- Közigazgatási határ
- Belterület határa

I. TERÜLETFELHASZNÁLÁSI MÓDOK

BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK

- Lf — Falusias lakóterület
- Gksz — Kereskedelmi, szolgáltató gazdasági terület
- Gip — Ipari gazdasági terület (távlati)

BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK

- KÖu — Közúti közlekedési terület
- Ev — Erdőterület
- Má — Általános mezőgazdasági terület
- V — Vízgazdálkodási terület
- Tk — Természetközeli terület

II. VÉDELEMMEL ÉS KORLÁTOZÁSSAL ÉRINTETT TERÜLETEK, EGYÉB ELEMEK JELOLÉSE

- ÖRÖKSÉGVÉDELEM
  - Régészeti lelőhely határa
- TÁJ- ÉS TERMÉSZETVÉDELEM
  - Ökológiai folyosó határa/területe
- KÖRNYEZETVÉDELEM
  - Nagyvízi meder határa
- EGYÉB
  - Védőtávolság határa

III. NYOMVONALAS ELEMEK, OBJEKTUMOK ÁBRÁZOLÁSA

- KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

MEGLÉVŐ	TERVEZETT	
		Gyorsforgalmi út
		Főút (I. és II. rendű)
		Közúti / vasúti felüljáró

FORRÓ KÖZSÉG

TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV MÓDOSÍTÁS (FEDVÉNYTERV)

M30 GYORSFORGALMI ÚT BEILLESZTÉSE

TSZT-M/2016

M = 1 : 10000

Forró Község Önkormányzata
38/2016.(X.27.) sz. Képviselő-testületi határozatának
1. számú melléklete

2016. OKTÓBER

A.D.U. Építész Iroda Kft.
ARCHITECTURAL DESIGN AND URBAN PLANNING
1111 Budapest, Kruspér u. 1/c. Tel: 06 1 209 73 30
info@aduepitesz.hu

Felelős tervező:	dr. Gajdos István okl. építészmérnök településtervező vezető tervező	TT1 01-0072
Településtervezés:	Körmendi Judit okl. építészmérnök településtervező vezető tervező	TT1 01-1377
	Cs. Kelemen Ágnes okl. építészmérnök településtervező vezető tervező	TT1 01-0760
Zöldfelület, környezetvédelem tájrendezés:	Illyés Zsuzsanna okl. táj-és kertépítész vezető tervező	TK/1 01-5028
	Mészáros Szilvia okl. tájépítészmérnök	
Közlekedéstervezés:	Hantos Gyula okl. építőmérnök vezető tervező	Tkö 01-14265

2016. október

Készült az állami alapadatok felhasználásával.

Forró Községi Önkormányzat Képviselő-testületének
4/2016. (X.227) önkormányzati rendelete
Forró község helyi építési szabályzatáról és szabályozási tervéről szóló 6/2010 (IX.28) önkormányzati rendelet módosításáról

Forró Községi Önkormányzat Képviselő-testülete az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 62. § (6) bekezdés 6. pontjában kapott felhatalmazás alapján, Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 13.§ (1) bekezdés 1. pontjában meghatározott feladatkörében eljárva, a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet42. §-ában biztosított véleményezési jogkörében eljáró államigazgatási szervek, és a partnerségi egyeztetés szabályairól szóló önkormányzati határozat szerinti partnerek véleményének kikérésével a következőket rendeli el:

1.§ Forró község helyi építési szabályzatáról és szabályozási tervéről szóló 6/2010(IX.28) önkormányzati rendeletének Forró külterületére (beépítésre nem szánt területére) szóló Szabályozási terve az M30 gyorsforgalmi út Miskolc – Tornyosnémeti közötti szakasz által érintett települési területre vonatkozóan e rendelet 1. mellékletét képező TSZT-M/2016 jelű Külterület Szabályozási Terv módosítás (fedvényterv) szerint módosul.

2.§ A külterületi szabályozási terven jelölt tervezett szabályozási vonalak az autópálya végleges műszaki tervei alapján pontosítottan legfeljebb ± 5,0 m mértékkel elmozdíthatók, amennyiben igazolhatóan más megoldás nem lehetséges. Belterületen a tervezett szabályozási vonal elmozdítása legfeljebb ± 3,0 méterrel történhet.

3.§ Ez a rendelet az elfogadását követő napon lép hatályba.

Rakaczki Zoltán sk.
polgármester

Nagyné dr. Pail Marianna sk.
jegyző

Kihirdetési záradék:

Forr Községi Önkormányzat Képviselő-testülete ezen rendeletét 2016. október 27. napján tartott ülésén alkotta meg, és 2016. október 28. napján kihirdetésre került.

.....
jegyző

Forró Közös Önkormányzati Hivatal

Forró Közös Önkormányzati Hivatal

A kiadmány hiteléül.
2016. nov. 4

JELMAGYARÁZAT

- Tervezési terület határa
- Közigazgatási határ
- Belterület határa

A SZABÁLYOZÁS ALAPELEMEI

- Szabályozási vonal
- Szabályozási szélesség
- Építési övezet, övezet határa

BEÉPÍTÉSRE SZÁNT OVEZETEK JELE

- Lf — Falusias lakóterület övezet
- Gksz — Kereskedelmi, szolgáltató gazdasági terület
- Glp — Ipari gazdasági terület (távlati) övezet

BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT OVEZETEK JELE

- KÖu-1 — Közúti közlekedési terület - gyorsforgalmi út övezet
- KÖu-2 — Közúti közlekedési terület - főút övezet
- KÖu-3 — Közúti közlekedési terület - földút övezet
- Ev — Erdőterület övezet
- Má — Általános mezőgazdasági terület övezet
- V — Vízgazdálkodási terület övezet
- Tk — Természetközeli terület övezet

A SZABÁLYOZÁS MÁSODLAGOS ELEMEI

- Kötelező megszüntető jel

VÉDELEM, KORLÁTOZÁS, KOTELEZETTSÉG

- OROKSÉGVÉDELEM
  - Régészeti lelőhely határa
- TÁJ- ÉS TERMÉSZETVÉDELEM
  - Ökológiai folyosó határa/területe
- KORNYEZETVÉDELEM
  - Nagyvízi meder határa
- EGYÉB
  - Védőtávolság határa
- KOZÚTI KOZLEKEDÉS

  MEGLÉVŐ TERVEZETT
  - Közúti / vasúti felüljáró
- EGYÉB SAJÁTOS JOGINTÉZMÉNYEK
  - Beültetési kötelezettséggel érintett terület

FORRÓ KÖZSÉG

KÜLTERÜLET SZABÁLYOZÁSI TERV

MÓDOSÍTÁS (FEDVÉNYTERV)

M30 GYORSFORGALMI ÚT BEILLESZTÉSE

KSZT-M/2016

M = 1 : 10000

Forró Község Önkormányzata
4/2016.(X.27.) sz. önkormányzati rendeletének
1. számú melléklete

2016. OKTÓBER

A.D.U. Építész Iroda Kft.
ARCHITECTURAL DESIGN AND URBAN PLANNING
1111 Budapest, Kruspér u. 1/c. Tel: 06 1 209 73 30
info@aduepitesz.hu

Felelős tervező:	dr. Gajdos István okl. építészmérnök településtervező vezető tervező	TT1 01-0072
Településtervezés:	Körmendi Judit okl. építészmérnök településtervező vezető tervező	TT1 01-1377
	Cs. Kelemen Ágnes okl. építészmérnök településtervező vezető tervező	TT1 01-0760
Zöldfelület, környezetvédelem tájrendezés:	Illyés Zsuzsanna okl. táj-és kertépítész vezető tervező	TK/1 01-5028
	Mészáros Szilvia okl. tájépítészmérnök	
Közlekedéstervezés:	Hantos Gyula okl. építőmérnök vezető tervező	Tkö 01-14265

2016. október
Készült az állami alapadatok felhasználásával.