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

Jóváhagyott dokumentáció

2016. október

Kiskinizs Község
Településrendezési eszközeinek módosítása

**M30 gyorsforgalmi út Miskolc – Tornyosnémeti közötti
szakaszának beillesztése**

Jóváhagyott dokumentáció

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. tájépítész mérnök

Mészáros Szilvia

Közlekedéstervezés:

Hantos Gyula

okl. építőmérnök

vezető tervező

Tkő 01-14265

TARTALOMJEGYZÉK

1. HELYZETFELTÁRO MUNKARÉSZ.....	5
1.1. Előzmények, a tervezés indokltsága	5
1.2. Hatályban lévő településrendezési eszközök.....	6
1.3. Hatályos településfejlesztési döntés (testületi határozat)	7
2. TERVEZETT MÓDOSÍTÁSOK.....	9
3. MAGASABB SZINTŰ TERVEKNEK VALÓ MEGFELELÉS.....	9
3.1. Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia	9
3.2. Országos Fejlesztési és Területfejlesztési koncepció	11
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	27
5. KÖRNYEZETI ÉRTÉKELÉS.....	33
5.1. A környezeti értékelés kidolgozási folyamata.....	33
5.2. A fejlesztések rövid ismertetése	34
5.3. Környezeti alapállapot.....	35
5.4. A fennálló környezeti konfliktusok, problémák összefoglalása és mindezek várható alakulása a fejlesztés következtében.....	39
5.5. A fejlesztések megvalósításának településrendezési következményei és kezelési javaslatai	42
6. ÖRÖKSÉGVÉDELEM.....	44
7. JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK.....	50
7.1. Településszerkezeti Terv módosítása	51
7.1.1. Határozat	51
7.1.2. A határozat 1. számú melléklete TSZT/2016M	52
7.2. Szabályozási Terv és Helyi Építési Szabályzat módosítása	53
7.2.1. Rendelet	53
7.2.2. A rendelet 1. melléklete SZT/2016M	54

1. HELYZETFELTÁRO MUNKARÉS Z

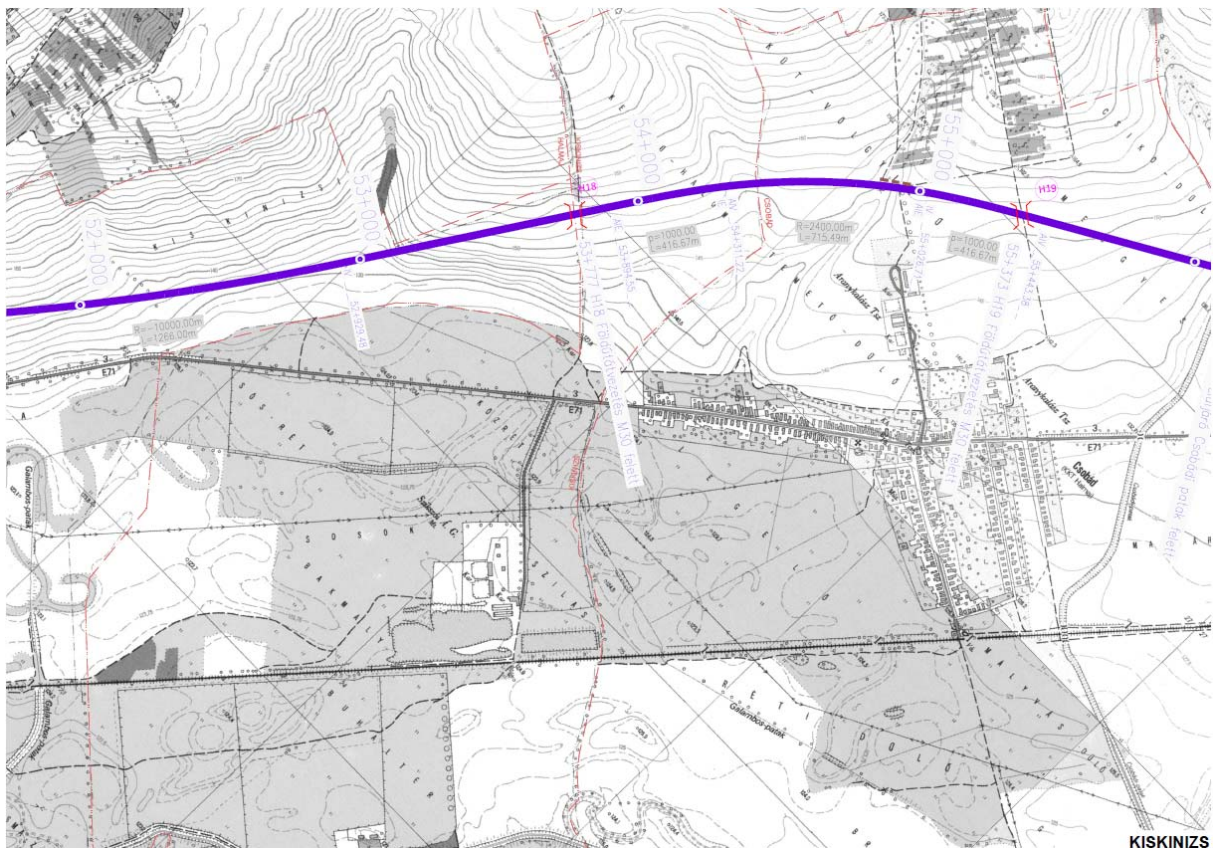
1.1. Előzmények, a tervezés indokolt sága

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 finanszírozza, az A.D.U. Kft. tervezi.

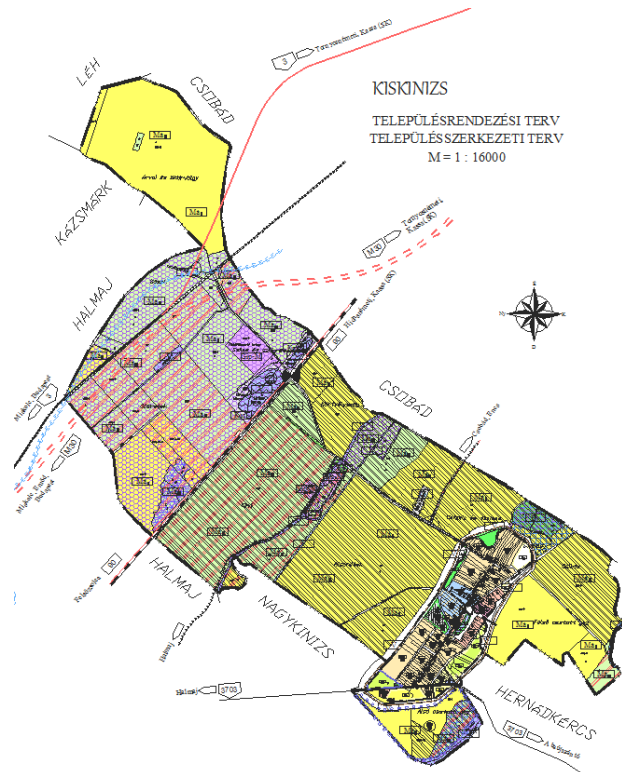
Az M30 gyorsforgalmi út Miskolc-Tornyosnémeti közti szakasza érinti Kiskinizs község külterületét, ezért a nyomvonal által szükségszerűen igénybevett területeken a településrendezési eszközök módosítása és kisajátítások végrehajtása szükséges.



1. ábra: Kiskinizs község közigazgatási területét érintő nyomvonal

1.2. Hatályban lévő településrendezési eszközök

Az Önkormányzat 2007 márciusában jóváhagyott Településszerkezeti terve, nem a most tervezett nyomvonalon ábrázolja az M30-as távlati nyomvonalát.



2. ábra: Kiskinizs község hatályos Településszerkezeti Terve

J E G Y Z Ó K Ö N Y V K I V O N A T

Készült: Kiskinizs községi Önkormányzat Képviselő-testületének 2016. május 19.-én megtartott testületi ülése jegyzőkönyvéből

**Kiskinizs Községi Önkormányzat Képviselő-testületének
26/2016. (V.19.) határozata
az M30-as autópálya Felsőzsolca-Tornyosnémeti közötti szakaszának megépítéséhez szükséges
településrendezési eszközök módosításáról**

Kiskinizs Községi Önkormányzat Képviselő-testülete az M30-as út Felsőzsolca – Tornyosnémeti közötti szakaszának, Kiskinizs község területét érintő, előzetesen bemutatott engedélyezési terveit, nyomvonalát megismerte és elfogadja.

Az M30-as 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-as számú útra és az út melletti területeire vonatkozó Településszerkezeti tervének, Helyi Építési Szabályzatának és Szabályozási tervének módosítását – az út terveinek beillesztésére vonatkozó (fedvénytervek) alapján – elindítja.

Felkéri a polgármester, hogy tegye meg a szükséges jogi lépéseket és folytassa le az eljárást.

Határidő: azonnal

Felelős: polgármester

K. m. f.

**Orosz Miklósné s.k.
polgármester**

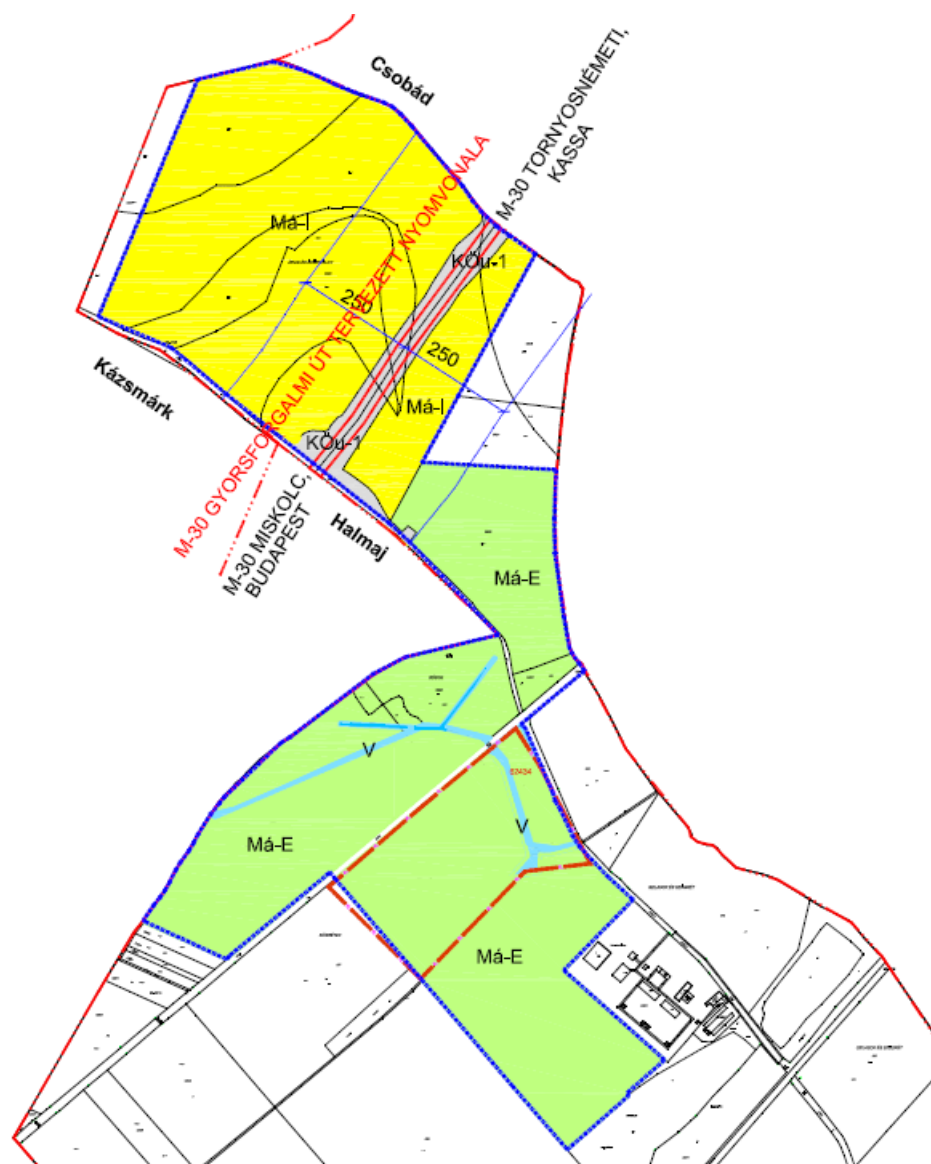
**Tóth Ferencné s.k.
jegyző**

A kivonat hiteles: Kiskinizs, 2016. 06. 14.

Kis Lolló



2. TERVEZETT MÓDOSÍTÁSOK



4. ábra: A településszerkezeti tervet érintő változások

A tervezett M-30-as nyomvonal Kiskinizs külterületén mezőgazdasági területeket érint. Autópálya lehajtó nem érinti a települést. A beruházáshoz kapcsolódóan szükséges a meglévő vízelvezető árok kibővítése.

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 húzóerője. 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 OTTrT-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 Konceptiót (OFTK).

Az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió jövőképet, fejlesztéspolitikai célokat és elveket határoz meg, valamint kijelöli a 2014-2020-as fejlesztési időszak nemzeti és szakpolitikai súlypontjait.

Az új OFTK Kiskinizs településsel 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 lehetőséget 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 tehertranszit 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 alsóbbrendű 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 kell 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 periférikus térségekben okoz feszültségeket. Lakossága az utóbbi 5 évben az országos átlagot meghaladóan csökkent (-5,7 %), ebben 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 hozzáférése és az esélyegyenlőség megteremtésének fejlesztése.
- A minőségi alapképzés 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 kötőpályás közösségi közlekedés fejlesztése Miskolcon.
- Turisztikai fejlesztés (világörökség, bor-, kulturális-, gyógy- és termálturizmus).
- Komplex, légi közlekedéssel érintett logisztikai centrum kialakítása Mezőkövesden.

- Integrált zöldség- és gyümölcsstermesztési 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 alappilléret 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 alapként 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 Kiskinizs 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.

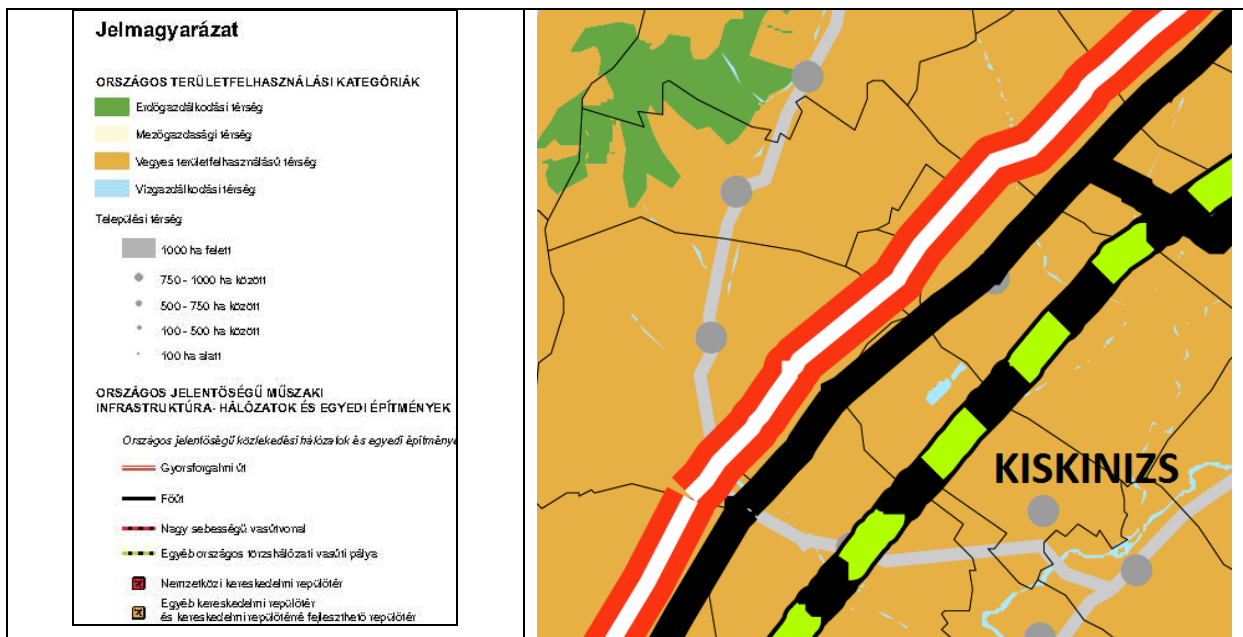
II. Fejezet **AZ ORSZÁGOS TERÜLETRENDEZÉSI TERV**

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.



5. ábra: Az Ország Szerkezeti Terve

A törvény 2. számú rajzi melléklete, az Ország Szerkezeti Terve szerint Kiskinizs 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.



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

A 6. ábra ábrázolja a NÉHIB által lehatárolt üzemtervezett erdők térképét. Kiskinizs Településszerkezeti Tervében tervezett módosítások nem érintenek az Országos Erdőállomány Adattár szerint nyilvántartott erdőterületeket.

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.

Kiskinizs település 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>) nem tartozik a borvidéki települések közé, területén szőlő termőhelyi kataszter I-II. osztályú terület nem került lehatárolásra.



6. ábra: Felső-magyarországi borvidékek térképe Kiskinizs község közigazgatási területére vonatkozóan

(Forrás: www.fomi.hu)

(2) Az Országos Gyümölcs Termőhelyi 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. Kiskinizs településen 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 $\pm 5\%$ -kal térhet el a kiemelt térségi és megyei területrendezési tervek szerkezeti tervében megállapított nyomvonalváltozattól, kivéve, ha a területi (környezeti, társadalmi és gazdasági) hatásvizsgálat alapján lefolytatott területrendezési hatósági eljárás szerint nagyobb eltérés indokolt.

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)

Kiskinizs községet érinti az M30 gyorsforgalmi út tervezett nyomvonala.

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,

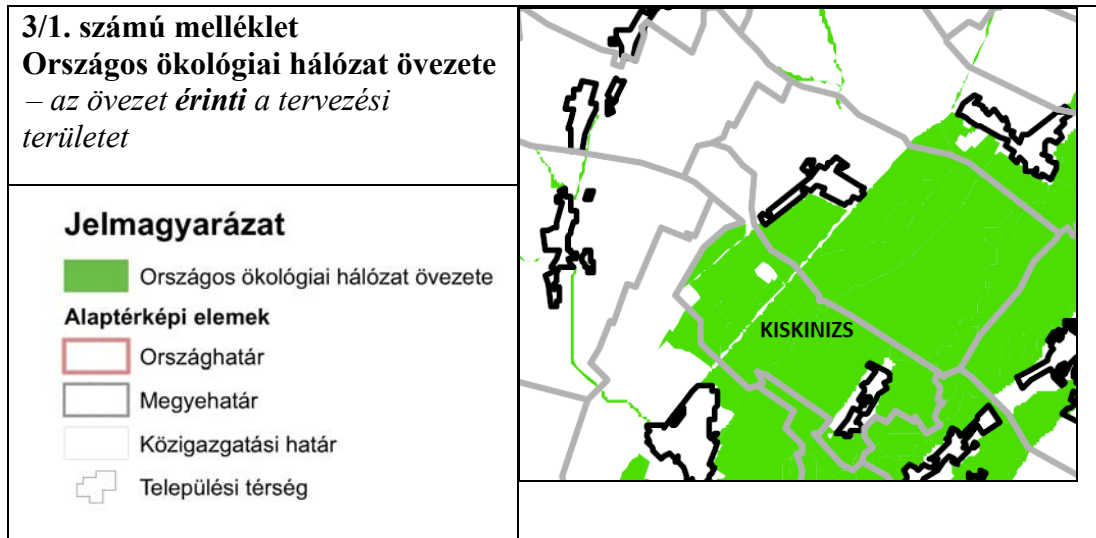
f) világörökségi és világörökségi várományos terület,

g) országos vízminőség-védelmi terület,

h) nagyvízi meder és a Vásárhelyi-terv továbbfejlesztése keretében megvalósuló vízkár-elhárítási célú társulások területe,

i) kiemelt fontosságú honvédelmi terület.

Kiskinizs község OTrT térségi övezetekkel való érintettsége:



A vizsgált nyomvonal nem, de a kapcsolódó csapadékvíz elvezető területek bővítése érintik az Országos ökológiai hálózat övezetét. Kiskinizs településen, a vízelvezőtő árok bővítése miatt a .

Az övezetre vonatkozó OTrT előírások:

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.

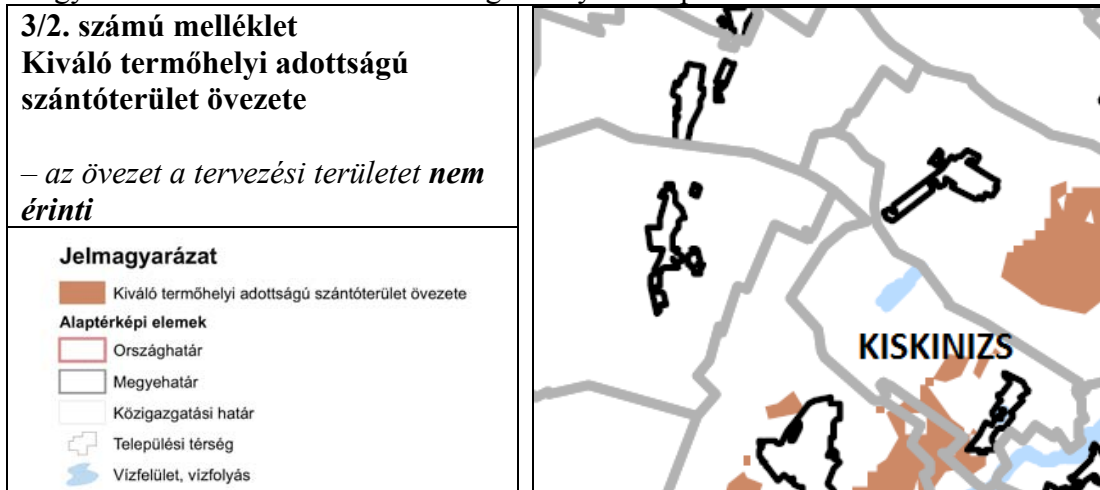
Kiskinizs község területén az övezetben Borsod-Abaúj-Zemplén Megye Területrendezési Terv Szerkezeti Terve vegyes és mezőgazdasági és vízgazdálkodási területfelhasználási térséget jelölt.

(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.

Méra településen az országos ökológiai hálózat övezetét Borsod-Abaúj-Zemplén Megye Területrendezési Terve ökológiai folyosó és pufferterület övezetbe sorolta.



3/3. számú melléklet
Jó termőhelyi adottságú szántóterület övezete

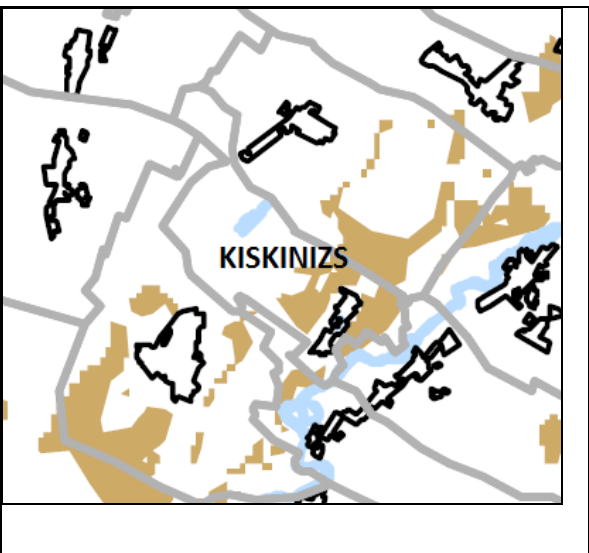
– az övezet a közigazgatási területet érinti, de a tervezési területet nem érinti

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

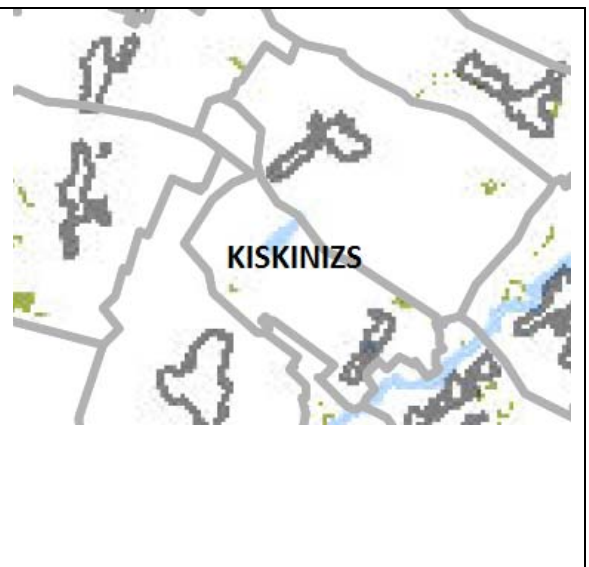
– az övezet a közigazgatási területet érinti, de a tervezési területet nem érinti

Jelmagyarázat

- Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezete

Alaptérképi elemek

- Országhatár
- Megyehatár
- Közigazgatási határ
- Települési térség



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

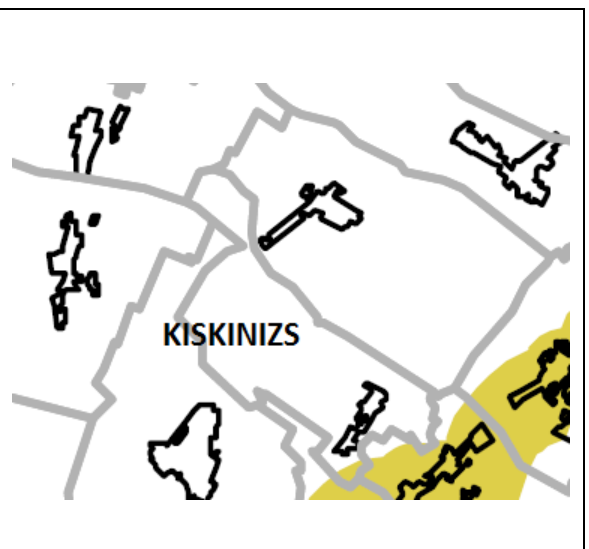
– az övezet a közigazgatási területet érinti, a tervezési területet nem érinti

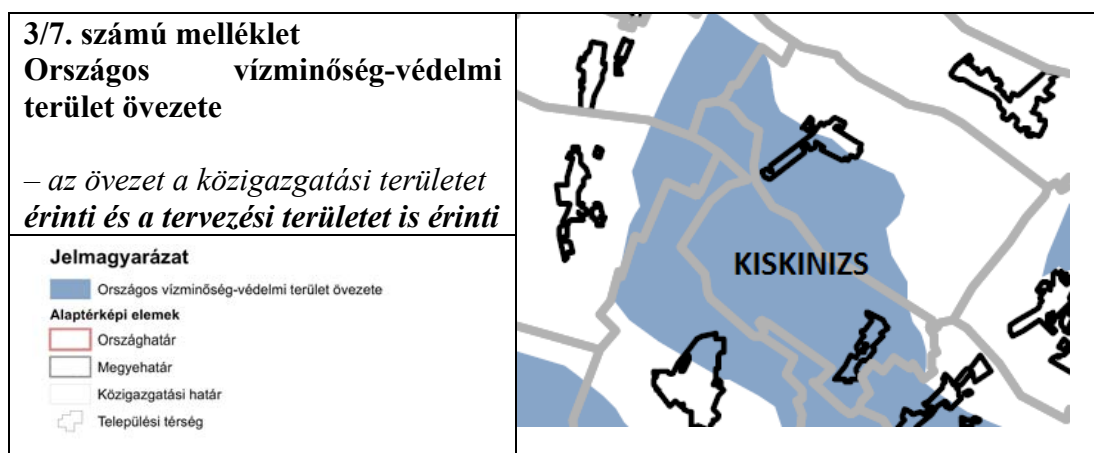
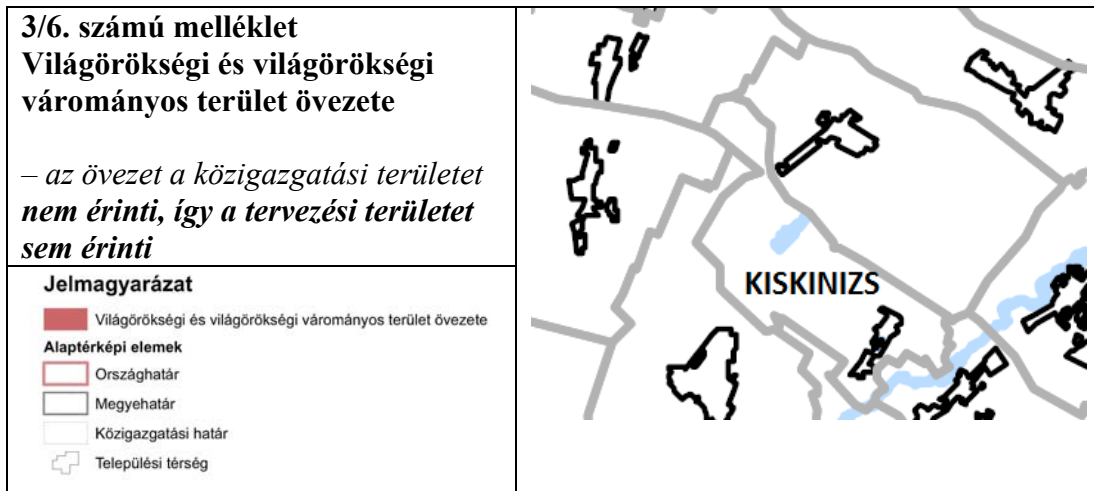
Jelmagyarázat

- Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezete

Alaptérképi elemek

- Országhatár
- Megyehatár
- Közigazgatási határ
- Települési térség





A vizsgált nyomvonal és a kapcsolódó területek az országos vízminőségvédelmi terület övezetét Kiskinizs településen érinti.

Az övezetre vonatkozó OTrT előírások:

2. § E törvény alkalmazásában:

25. *országos vízminőség-védelmi terület*: országos területrendezési tervben megállapított, kiemelt térségi és megyei területrendezési tervben alkalmazott övezet, amelybe a felszíni és felszín alatti vizek, az emberi fogyasztásra, használatra szánt vizek és a vízkivételi művek, továbbá a halak életfeltételeinek biztosítása érdekében kijelölt vizek megóvását szolgáló védelem alatt álló területek tartoznak.

Országos vízminőség-védelmi terület övezete

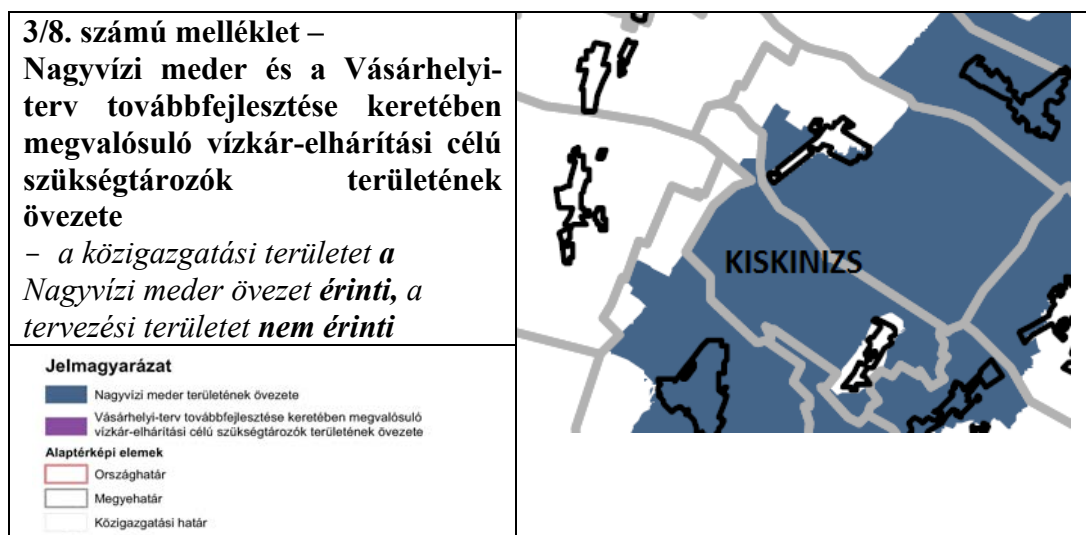
15. § (1) Az országos vízminőség-védelmi terület övezetében keletkezett szennyvíz övezetből történő kivezetéséről és az övezeten kívül keletkezett szennyvizek övezetbe történő bevezetéséről a kiemelt térség és a megye területrendezési tervében rendelkezni kell.

(2) Az övezetbe tartozó települések településrendezési eszközeinek készítése során ki kell jelölni a vízvédellemmel érintett területeket, és a helyi építési szabályzatban az építési övezetre vagy övezetre vonatkozó szabályokat kell megállapítani.

(3) Az övezetben bányászati tevékenységet a bányászati szempontból kivett helyekre vonatkozó szabályok szerint lehet folytatni.

Kiskinizs településen az Országos vízminőség-védelmi terület övezet területén nem folyik bányászati tevékenység és nem is tervezett.

Az övezeti előírások elsősorban a szennyvízkezelés megoldására, valamint a vízvédellel érintett területek kijelölésére és védelmére vonatkozó rendelkezések készítésére vonatkoznak. Az M30 gyorsforgalmi út nyomvonal módosítása megfelel ezen jogszabályi előírásoknak.



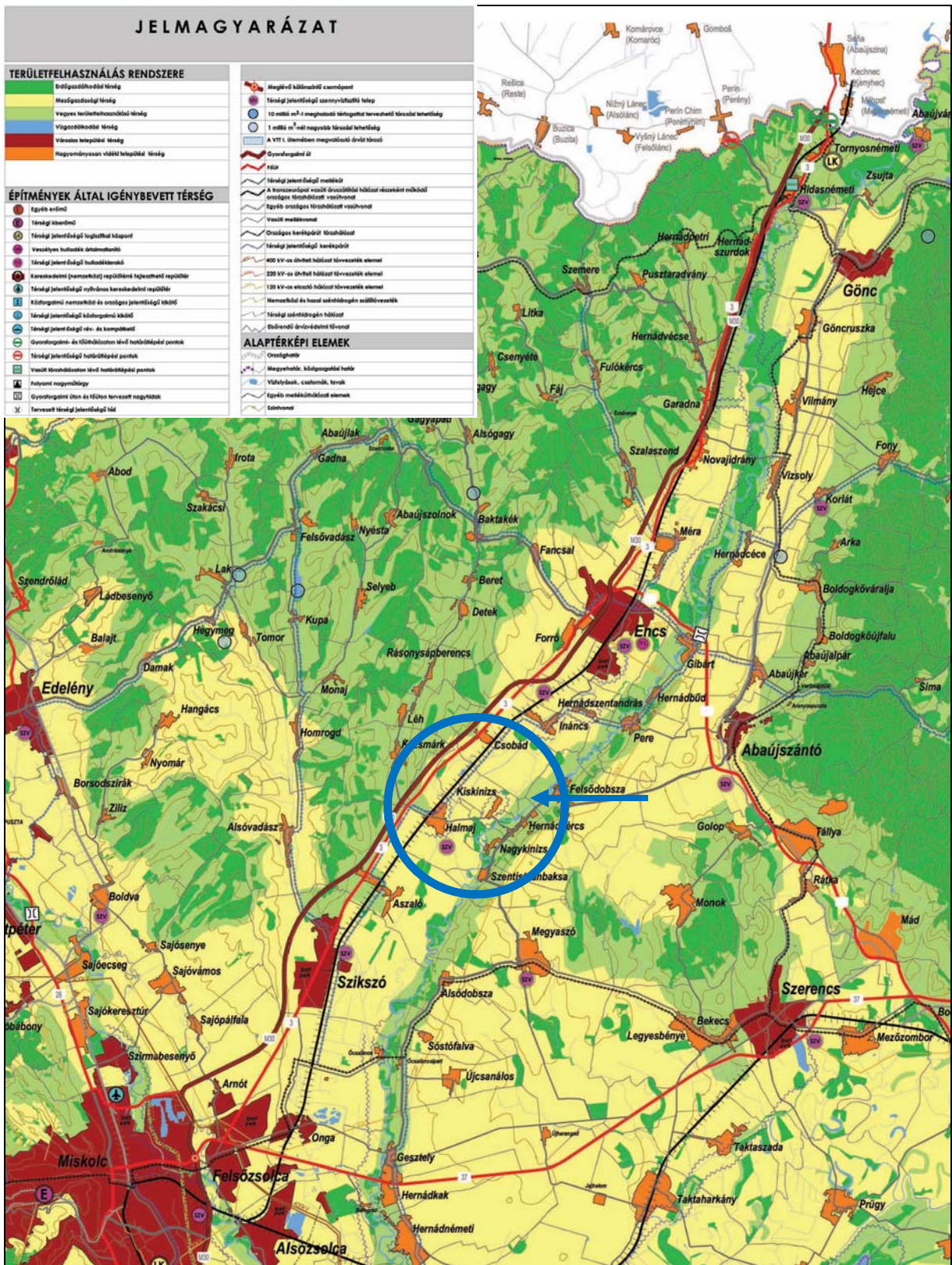
OTrT Országos övezetek		Kiskinizs község területének érintettsége	A vizsgált nyomvonal és a kapcsolódó területek érintettsége
3/1	Országos ökológiai hálózat övezete	+	+
3/2	Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete	+	-
3/3	Jó termőhelyi adottságú szántóterület övezete	+	-

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 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	<p>M3 autópálya Budapest (M0) – Hatvan – Füzesabony – Polgár – Görbeháza – Nyíregyháza – Vásárosnamény – Beregdaróc – (Ukrajna)</p> <p>M30 gyorsforgalmi út (a TEN-T hálózat része) Mezőcsát térsége (M3) – Miskolc – Encs – Tomyosnémeti – (Szlovákia)</p>	Gyorsforgalmi út meglévő csomópontjaival	<p>M3 autópálya csomópontjai</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3302 j. ö.k. út, Mezőkövesd - 3305 j. ö.k. út, Mezőkeresztes/Mezőnagymihály - M30 gyorsforgalmi út, Mezőcsát térsége - 3307 j. ö.k. út, Igrici - 3313 j. ö.k. út, Hejőkürt <p>M30 gyorsforgalmi út csomópontjai</p> <ul style="list-style-type: none"> - 302 sz. főút, Emőd - 35 sz. főút, Nyékládháza/Muhi - 3603 j. ö.k. út, Kistokaj/Sajópetri - 304 sz. főút, Miskolc-Dél - 3 sz. főút, Miskolc-Kelet



7. ábra: Kivonat Borsod-Abaúj-Zemplén Megye hatályos Térségi Szerkezeti Tervéből

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 kitételrel, 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 vágát korrigálni kell. A korrigált vápa fölött új vápa híd építése szükséges a 32+350 km szelvényben. A vágahíd 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 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, korigált 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, külön szintű átvezetésekkel már megépült.

A szakasz azonban közvetlenül autópályává fejleszthető négy nyomúsításra 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 szinte 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 négy nyomúsítás és helyenkénti korrekciója szükséges. A 81+600 km. szelvényben szintbeni keresztezés van pár méterre pedig vasúti átjáró, emiatt itt vasúti és közúti közös külön szintű átvezetés biztosítása szükséges. A csomópont külön szintű 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 sávot kell építeni.

A nyomvonal a Hernádszurdoki külön szintű 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 négy nyomúsításával 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 külön szintű 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 mellékelte 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 alakja 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 vágások 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, Béhus 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 Abaújdvecser 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.	Kázmárk
7.	Halmaj
8.	Kiskinizs
9.	Csobád
10.	Ináncs
11.	Hernádszentandrás
2.	Forró
13.	Encs
14.	Méra
15.	Szalaszend
16.	Novajdrány
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: OTTrT) 1/1. melléklete „Mezőcsát térsége (M3) - Miskolc - Encs - Tornyosnémeti - (Szlovákia)” néven tartalmazza a tervezett gyorsforgalmi 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 eszközeit – ha a közlekedési infrastruktúra-beruházás szerepel az OTTrT-ben – (...) összhangba kell hozni az OTTrT-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 főépítési 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 (OTTrT)
- 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, zöldfelületrendezési 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 sávossal kialakítással. Azonban a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium KIF/26791/2015-NFM számú útprogram projektekről szóló elrendelő levelének melléklete már az M30 Miskolc – Tornyosnémeti szakaszt „2x2 sávossal autópályaként” határozza meg.

A tervezett nyomvonal szerepel az OTrT-ben, továbbá a Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Területrendezési Terv (1. sz. melléklet – 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 nagyon rövid szakaszon, 53+754 és 54+407 km sz. között érinti a települést.

Kiskinizs területére eső létesítmények

- 53+777 H18 Földútátvezetés M30 felett a településhatáron,
- 52+900 Meglévő árok mederkorrekciója (és vízlevezető meder kialakítása a Galambos-patak felé).

Magassági nyomvonalvezetés

Alacsony töltésen vezetve halad a nyomvonal, kivéve a vízlevezető vágók és árkok keresztezéseit.

5.3. Környezeti alapállapot

Talaj és vízvédelem

A tervezési terület szántóföldi művelés alatt álló mezőgazdasági területeket érint. A felszíni terepviszony dombvidéki jellegű, enyhén lankás dűlő, jellemzően ÉNy-DK-i irányba lejt. A lehulló csapadék összegyülekezési adottságait semmi sem befolyásolja.

A tervezési területen állandó vagy időszakos vízhozamú, keresztezés kockázatával érintett felszíni vízfolyás nem található. A tervezési területet nem veszélyezteti nagyvízi meder jelenlétéből, közelségéből feltételezhető árvízvédelmi kockázat.

A lehulló csapadék összefolyási, illetve lefolyási iránya az érintett terepfelületen jellemzően ÉNy-DK-i tengelyt követ.

A tervezési területen sem ivóvízbázis, sem védőterület nem található. Kiskinizs 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 nitrátérzékenységgű 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, így a különösen nagyobb mennyiségű csapadékok következtében felmerülő erózió veszélynek mérsékelten kitett.

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, Gátórház 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) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]					
	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
ÁTLA G	8,06	23,16	45,36	46,50	652,65	29,94

A mérőállomás éves átlagértékei alapján csak PM₁₀ esetében történt éves határérték túllépés Miskolcon 2011-ben, azóta egyik komponens esetében sem történt túllépés.

A mérési adatok alapján enyhén csökkenő tendencia jellemző SO₂, O₃ és PM₁₀ esetében. Miskolcon az NO₂ koncentrációra összességében stagnálás jellemző, enyhén változó értékekkel egyes években. Növekedés egyedül NO_x 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 SO₂ és PM₁₀ esetében szintén csökkenés tapasztalható, az ózon koncentráció pedig 2014-ig csökkent, egyedül 2015-ben mértek magasabb értéket. Az NO₂ 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 Kiskinizs település jelenlegi levegőállapota 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. Kiskinizs közigazgatási területén fekvő tervezési terület esetében az egyes légszennyezettségre vonatkozó értékek, a földrajzi elhelyezkedésből kifolyólag túlnyomórészt megfeleltethetőek a Halmaj településre vonatkoztatott együttes értékekkel.

Útszám	Település	IMMISSZIÓ JELENLEG (2016)	
		NO2 immisszió 20 m-en [µg/m3]	PM10 immisszió 20 m-en [µg/m3]
3	Halmaj	12,01	0,17
3703	Halmaj	3,7	0,03

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.

Miskolc-Tornyosnémeti között a 90. számú villamosított vasútvonal található, mely üzemszerű működtetése alapvetően nem okoz többlet levegőterhelést a térségben. A vasútvonalon folytatott közlekedés (helyközi járatot biztosító diesel szerelvények) légszennyező szerepe minimális.

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 tervezési területen különösen feltűnő, zajjal járó tevékenység nem folyik. A település zajterhelése elsődlegesen a közlekedésből adódik.

A tervezési terület mentén *zajtól védendő* területek nem találhatók. A tervezési területhez legközelebbi zajtól védendő létesítmények, területek (pl. falusias lakóterület) Kiskinizs közigazgatási területén belül több mint 3 km távolságban lelhetők fel (Kiskinizs belterülete),

azonban ennél közelebb, 500 méteren belül fekszenek Csobád lakott területei. 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 Kiskinizsre vonatkozó eredményei a közigazgatási területén fekvő tervezési terület esetében, a földrajzi elhelyezkedésből kifolyólag túlnyomórészt megfeleltethetőek a Halmaj településre vonatkoztatott együttes értékekkel, melyeket az alábbi táblázat mutat be.

Útszám, érintett település	Jelenlegi háttérterhelés	
	Nappal	Éjjel
	$L_{AM}^{kő}$ (dB)	$L_{AM}^{kő}$ (dB)
3. sz. főút, Halmaj	63,3	56,6
3703. j. ök. út, Halmaj	55,3	46,5

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, illetve a 90. számú vasútvonal 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 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.

Hulladék

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) megoldott.

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

Táji és természeti értékek

Nincs jelentős természeti érték, kiemelt oltalom. A vizsgált szakaszon nem található országos, ill. helyi védettség alatt álló természeti területek, Natura 2000 területek és erdőterületek, az Országos Ökológiai Hálózat elmeit nem érinti.

Egyedi tájértékek				
<i>Megnevezése</i>	<i>Típusa</i>	<i>Távolsága a tervezett beruházás határától /érintettsége</i>	<i>Szelvénytípus(ok)</i>	<i>Veszélyeztetés jellege</i>
útmenti fészület		184 m, jobb o.	52+250 km sz. közelében	nem érinti közvetlenül a nyomvonal

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

Kiskinizs területén a nyomvonal a 3. számú főúttal párhuzamosan, attól nyugatra változó távolságban, alacsony töltésen vezetve, ültetvényeket átvágva halad.

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 enyhe tagoltsága miatt kismértékben megtöri a terepfelszínt. Ebből kifolyólag a tervezési területen eddig tapasztalt lefolyási adottságok körülményeiben minimális mértékű változás várható.

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

A művelt területek lankás fekvésű részei különösen nagy mennyiségű csapadékhullás következtében erózió veszélynek elenyésző mértékben kitett területrészek.

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

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 Kiskinizs szempontjából semlegesnek 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 teljesül, 50 m-en belül nem fordul elő levegővédelmi szempontból érzékenynek tekinthető lakóépület.

A tervezett nyomvonal tengelyétől számított 10-25-50 méter széles sávon belül fekvő védendő létesítmények nem kerültek beazonosításra. A légszennyezettségi határértékek, előzetes becslések szerint várható teljesülése következtében levegőtisztaság-védelmi szempontból szükséges védelmi intézkedéssel külön nem szükséges számolni.

Zaj-és rezgésvédelem

A tervezett M30 gyorsforgalmi út nyomvonalának közvetlen, mintegy száz méteres környezetében zajtól védendő létesítmények, területek nem találhatóak.

A tervezett nyomvonal szelvényezés szerinti jobb oldalán (K-i oldal), mintegy 500 m-re megközelíti Kiskinizs közigazgatási területén kívül, Csobád település legszélső falusias beépítésű telek-tömbjét. Kiskinizs beépített és beépítésre tervezett lakóterületei több mint 3 km távolságban helyezkednek el a tervezési területtől.

A tervezési területen zajvédelmi fal nem létesül.

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.

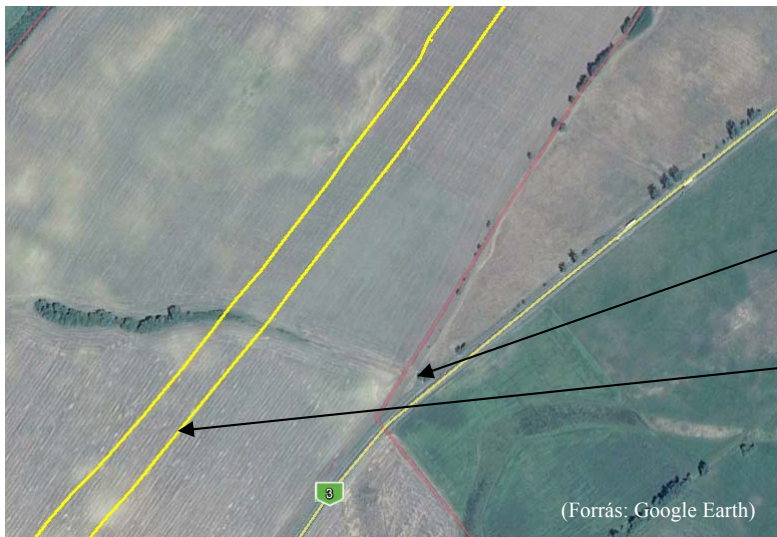
Keletkezésük a létesítmények kialakításától, az alkalmazandó kivitelezési technológiáktól függően a teljes beruházási időszakban, a munkák ütemezésének megfelelően várható.

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), részben az út forgalmából származó zavarásokból (zaj, levegőterhelés), valamint a fenntartásból (síkoságmentesítés) vagy esetlegesen annak hiányából (az útmenti növényzet, mint „negatív ökológiai folyosó”, mely teret biztosít az inváziós fajok terjedésének) adódnak. Az út, mint ökológiai és funkcionális barrier, a kiskinizsi szakaszon nem okoz jelentős konfliktust, hiszen többnyire szántóterületeket választ el egymástól.

Kiskinizs területén természeti, táji érték közvetlen veszélyeztetése nem történik, ugyanis kizárólag szántóterületen halad keresztül a tervezett nyomvonal. Az említett útmenti feszület a tervezett munkálatok közelében helyezkedik el, ennek megóvása szükséges a kivitelezés során.

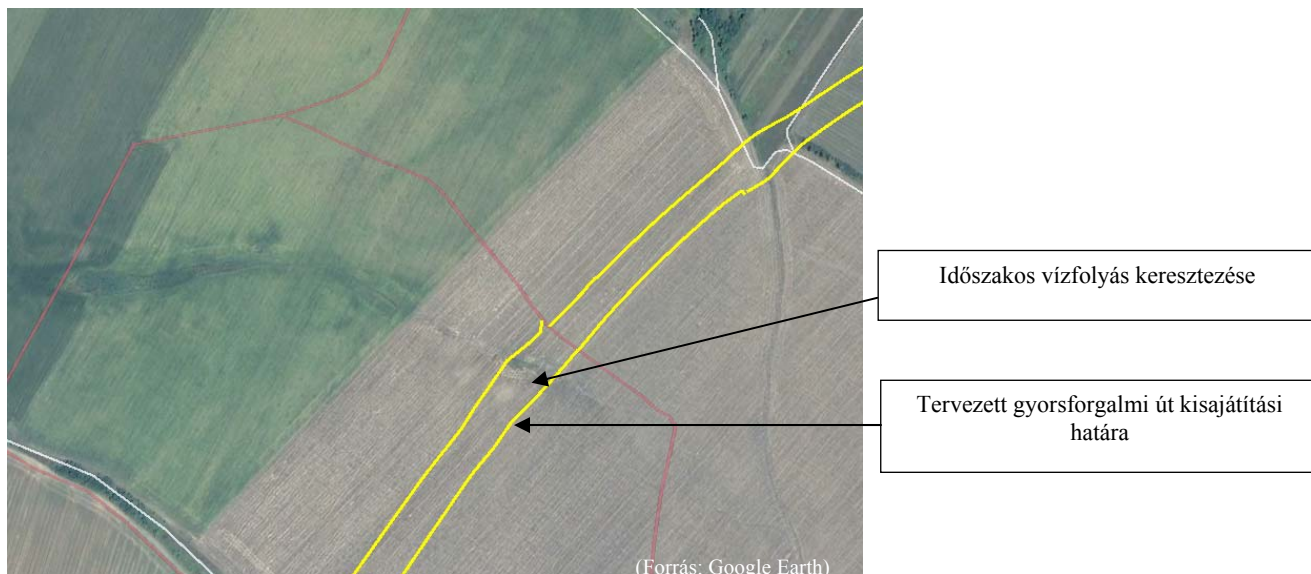


Útmenti feszület elhelyezkedése

Tervezett gyorsforgalmi út kisajátítási határa



Továbbá az 54+300 km sz. közelében időszakos vízfolyást (mélyvonal) keresztesz a tervezett nyomvonal.



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

A nyomvonal tájszerkezeti szempontból jól értelmezett és illeszkedő, ugyanakkor közigazgatási „zárványterület” hoz létre, leválasztva Kiskinizs határának ~6%-át, kb. 46 ha-t.

5.5. A fejlesztések megvalósításának településrendezési következményei és kezelési javaslatai

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.



KISKINIZS KÖZSÉG
TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERV MÓDOSÍTÁS
(FEDVÉNYTERV)
TÁJRENDEZÉSI, ZÖLDFELÜLTRENDEZÉSI,
KÖRNYEZETVÉDELMI MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT
M30 GYORSFORGALMI ÚT BEILLESZTÉSE
M=1:10000

JELMAGYARÁZAT

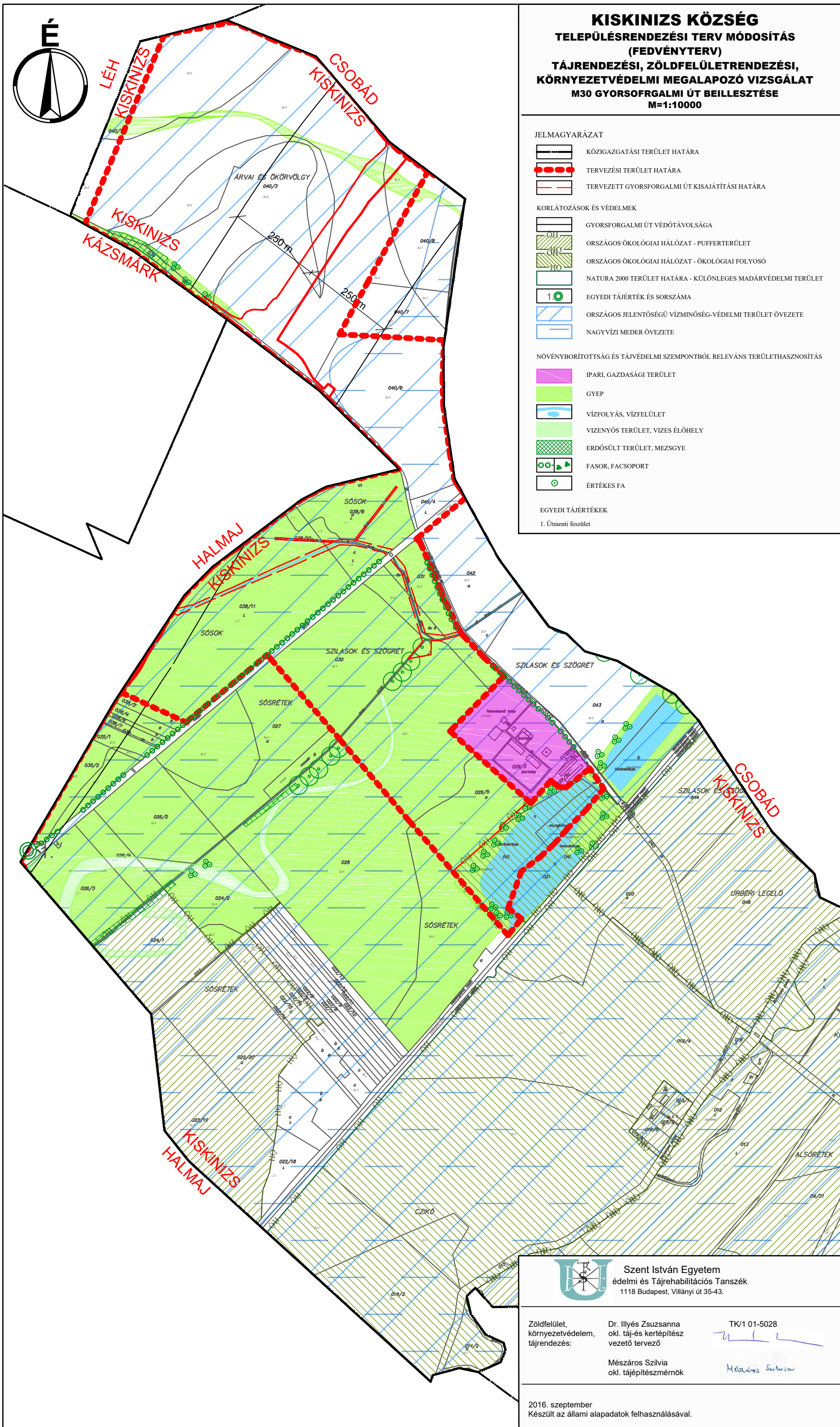
-  KÖZIGAZGATÁSI TERÜLET HATÁRA
-  TERVEZÉSI TERÜLET HATÁRA
-  TERVEZETT GYORSFORGALMI ÚT KISAJÁTÍTÁSI HATÁRA

- KORLÁTOZÁSOK ÉS VÉDELMEK**
-  GYORSFORGALMI ÚT VÉDŐTÁVOLSÁGA
-  ORSZÁGOS ÖKOLÓGIAI HÁLÓZAT - PUFFERTERÜLET
-  ORSZÁGOS ÖKOLÓGIAI HÁLÓZAT - ÖKOLÓGIAI FOLYOSÓ
-  NATURA 2000 TERÜLET HATÁRA - KÜLÖNLEGES MADÁRVÉDELMI TERÜLET
-  EGYEDI TÁJÉRTÉK ÉS SORSZÁMA
-  ORSZÁGOS JELENTŐSÉGŰ VÍZMINŐSÉG-VÉDELMI TERÜLET ÖVEZETE
-  NAGYVÍZI MEDER ÖVEZETE

- NÖVÉNYBORÍTOTSÁG ÉS TÁJVÉDELMI SZEMPONTBÓL RELEVÁNS TERÜLETHASZNOSÍTÁS**
-  IPARI, GAZDASÁGI TERÜLET
-  GYEP
-  VÍZFOLYÁS, VÍZFELÜLET
-  VIZENYŐS TERÜLET, VIZES ÉLŐHELY
-  ERDŐSÜLT TERÜLET, MEZSGYE
-  FASOR, FACSOPORT
-  ÉRTÉKES FA

EGYEDI TÁJÉRTÉKEK

1. Útmenti fészület



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

Mészáros Szilvia
 okl. tájépítésszámőr

TK/1 01-5028

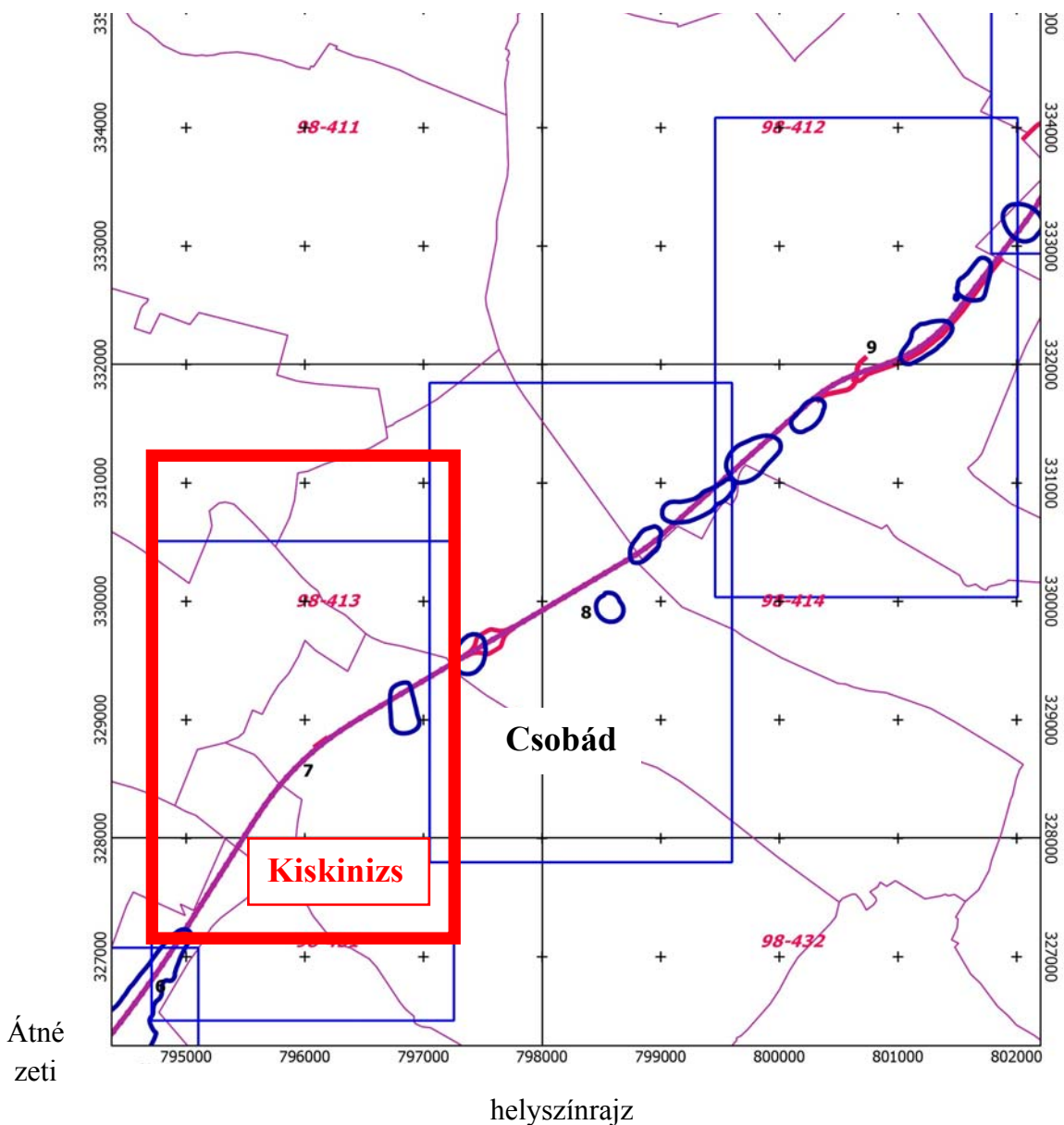
[Handwritten signature]

Mészáros Szilvia

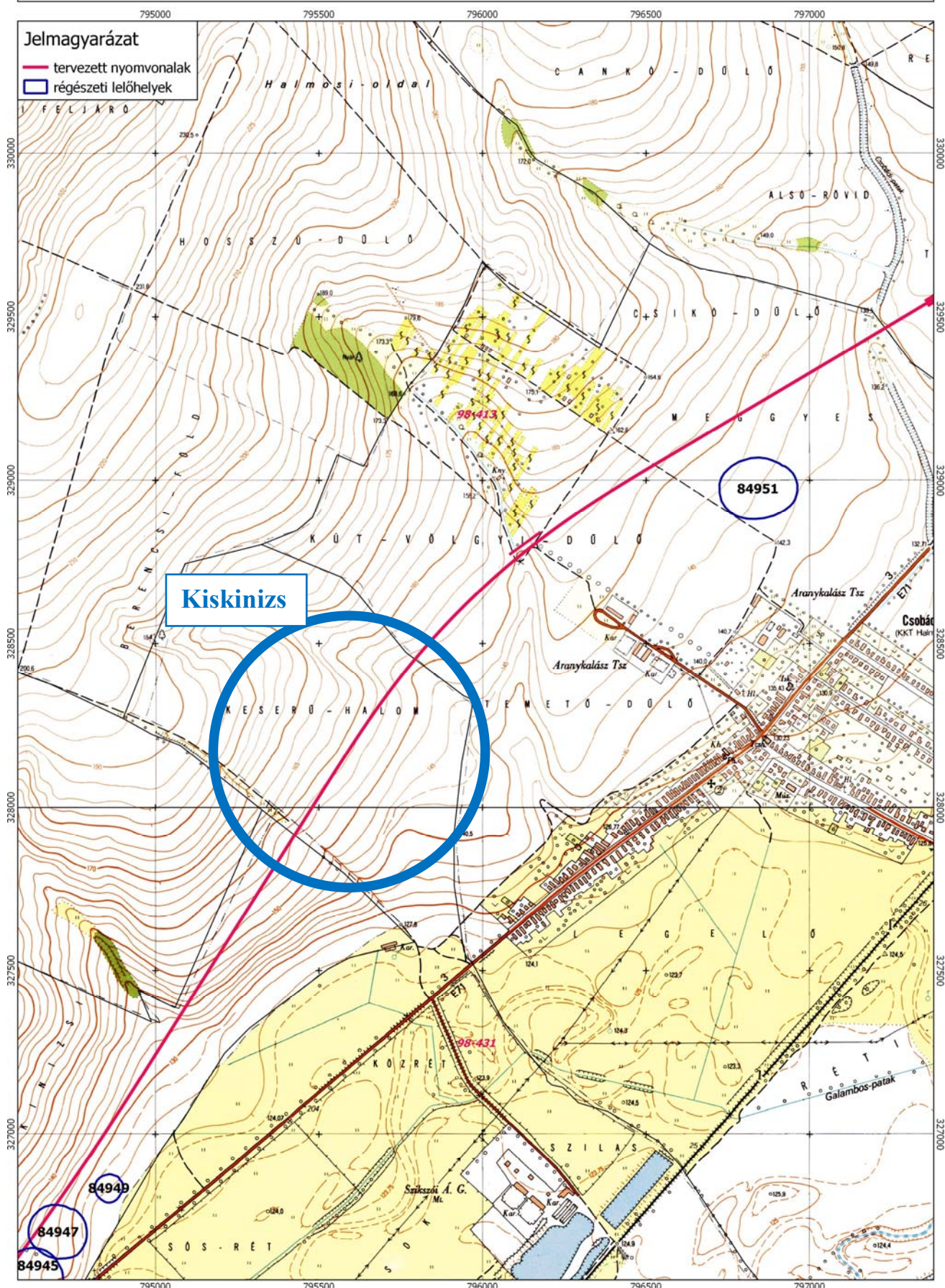
2016. szeptember
 Készült az állami alapadatok felhasználásával.

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.

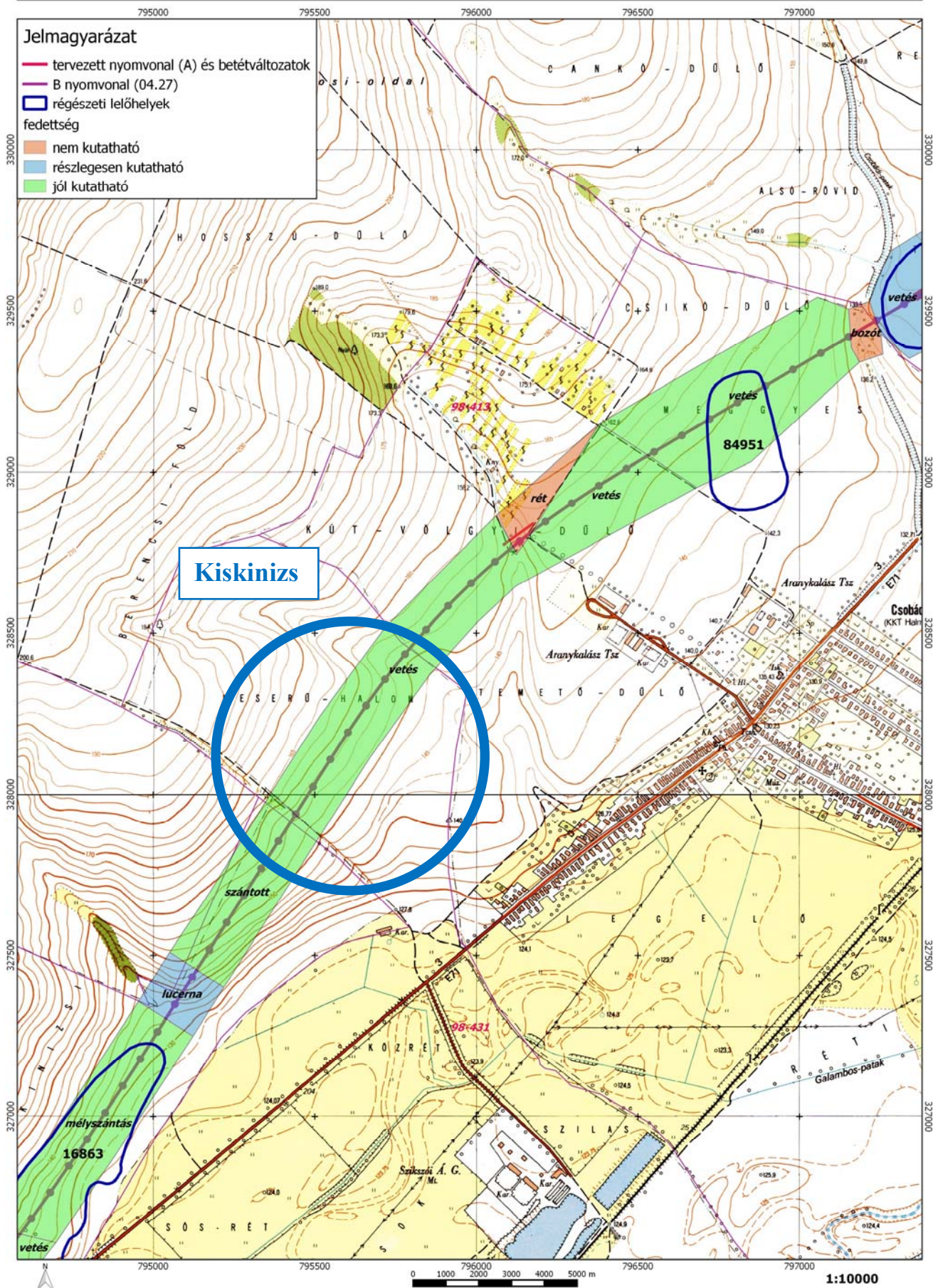


M30 - 7 lap



1:10000

M30 - 7 lap - Kutathatóság



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.

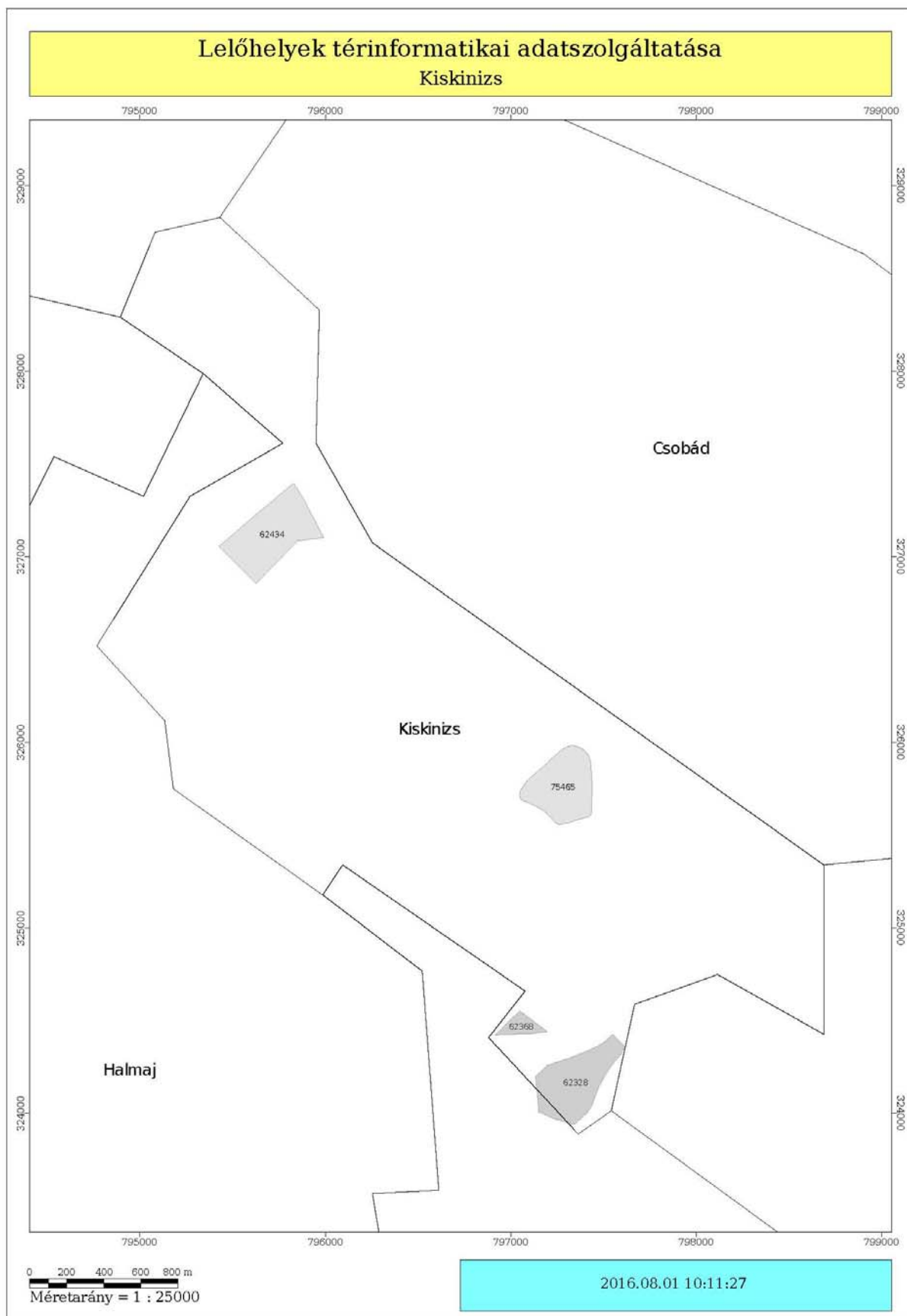
A nyomvonal térsége régészeti értékekben gazdag.

A szóban forgó beruházással érintett területen, Kiskinizs község közigazgatási területén nem található régészeti lelőhely.

A vizsgált területen régészeti érdekű terület nem került kijelölésre.

A tervezett beruházási területén sem műemlék, sem helyi védettséget élvező építmény nem található.

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



Azonosító	Település	Lelőhelyszám	Név	Védelem	Érintett helyrajzi számok
62328	Kiskinizs	1	Kiskinizs Alsó osztott gaz	szakmai	05/17, 05/18, 05/19, 05/20, 05/21, 05/22, 05/23, 049/2, 049/4, 049/5, 05/16, 05/15, 05/14, 05/12, 05/11, 05/10, 05/9, 05/8, 05/7, 05/6, 05/5, 05/4, 05/3, 05/2, 05/1
62368	Kiskinizs	2	Kiskinizs DNY-i külterület	szakmai	058/5, 208, 058/9, 058/8, 058/7, 058/1
62434	Kiskinizs	3	Közzrét	szakmai	030, 034, 027, 025, 029/5, 031, 033/1
75465	Kiskinizs	4	Temető-domb	szakmai	051/12, 051/10, 050, 048/3, 09/15, 09/14, 010, 09/16, 09/9, 09/13, 09/12, 09/11, 09/3, 09/4, 09/5, 09/6, 048/2, 051/11, 049, 048/6, 048/9, 048/8

7. JÓVÁHAGYOTT MUNKARÉSZEK

**Kiskinizs Községi Önkormányzat
Képviselő-testülete**

JEGYZŐKÖNYVI KIVONAT

Készült: Kiskinizs Községi Önkormányzat Képviselő-testületének 2016. október 26. napján megtartott ülése jegyzőkönyvéből.

**Kiskinizs Községi Önkormányzat Képviselő-testületének
56/2016. (X. 26.) határozata
a Településszerkezeti Tervének módosításáról**

Kiskinizs Községi Önkormányzat Képviselő-testülete úgy határozott, hogy

1. Kiskinizs község Településszerkezeti Tervét az 1. melléklet szerint módosítja (rajzszám: TSZT/2016 M 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/2016 M rajzszámú Településszerkezeti Terv módosítás (fedvényterv) lép.

Határidő: azonnal

Felelős: polgármester



**Orosz Miklósné s.k.
polgármester**

**Tóth Ferencné s.k.
jegyző**

A kivonat hiteles:

Kiskinizs, 2016. október 27.

*Tóth Ferencné
jegyző*



KISKINIZS KÖZSÉG
TELEPÜLÉS SZERKEZETI TEVÉNEK
MÓDOSÍTÁSA (FEDVÉNYTERV)
M30-AS GYORSFORGALMI ÚT BEILLESZTÉSE

TSZT/2016 M

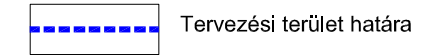
M=1:10 000

Kiskinizs Község képviselő-testülete
56/2016(X.26.) számú KT határozatának
1.számú melléklete

JELMAGYARÁZAT



Köigazgatási határ

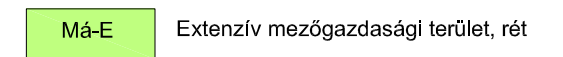


Tervezési terület határa

I. TERÜLETFELHASZNÁLÁSI MÓDOK
BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK



Má-I Intenzív mezőgazdasági terület, szántó



Má-E Extenzív mezőgazdasági terület, rét



V Vízgazdálkodási terület



KÖu Közlekedési terület

II. VÉDELEMMEL ÉS KORLÁTOZÁSSAL ÉRINTETT TERÜLETEK
ÖRÖKSÉGVÉDELMI TERÜLETEK



Régészeti lelőhelyek

TÁJ ÉS TERMÉSZETVÉDELMI TERÜLETEK



Vízfelület

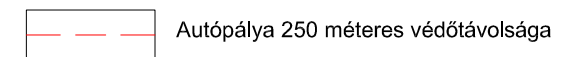
III. NYOMVONALAS ELEMÉK



Tervezett gyorsforgalmi út



Települési főút



Autópálya 250 méteres védőtávolsága

A.D.U. Építész Iroda Kft.

ARCHITECTURAL DESIGN AND URBAN PLANNING

1111 Budapest, Kruspár u. 1/c. Tel: 06 1 209 73 30
info@aduepitesz.hu

Felelős tervező: dr. Gajdos István TT1 01-0072
okl. építészmérnök
településtervező vezető tervező

Településtervezés: Körmendi Judit TT1 01-1377
okl. építészmérnök
településtervező vezető tervező

Cs. Kelemen Ágnes TT1 01-0760
okl. építészmérnök
településtervező vezető tervező

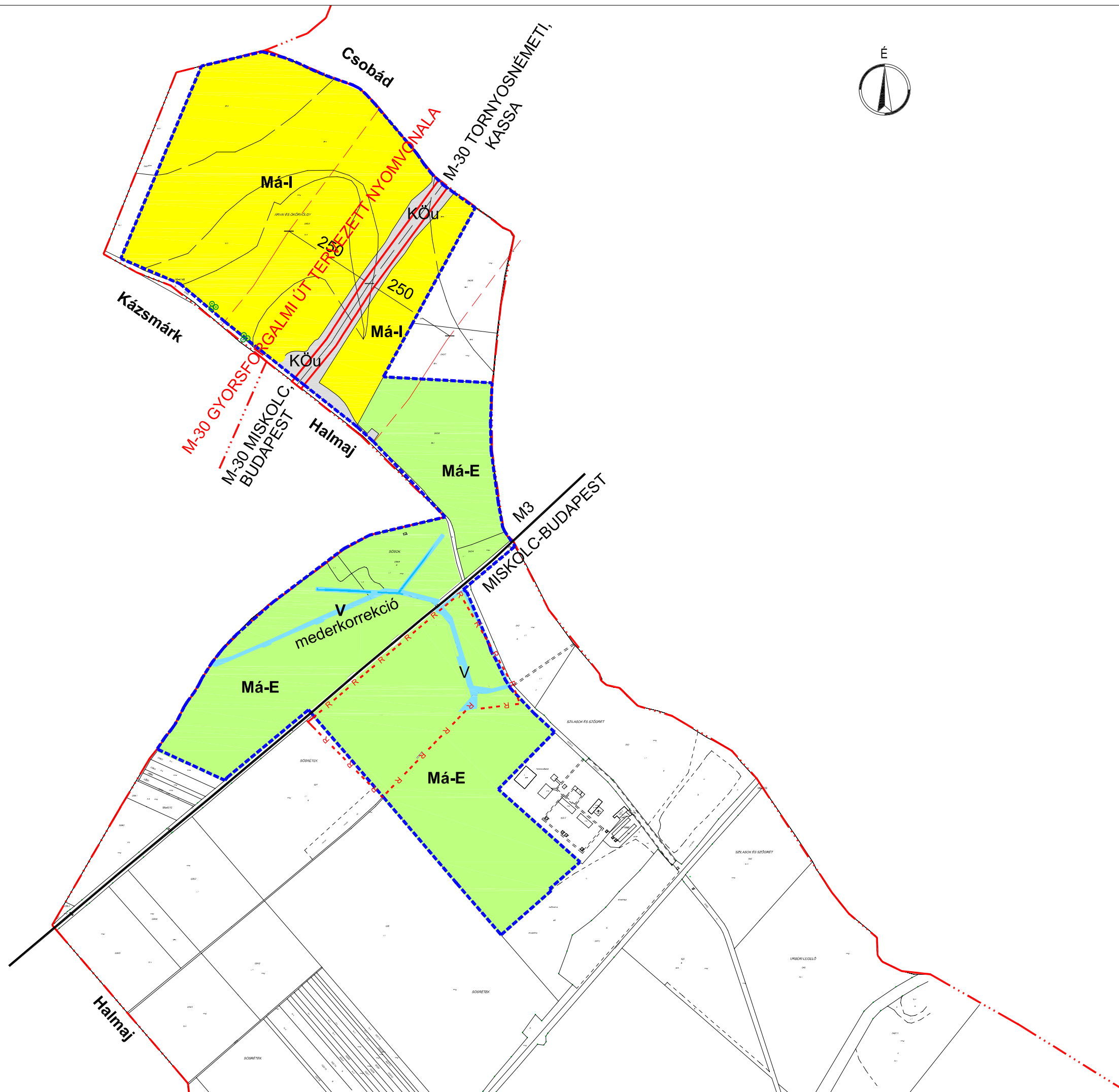
Zöldfelület,
környezetvédelem
tájrendezés: Illyés Zsuzsanna TK/1 01-5028
okl. táj-és kertépítész
vezető tervező

Mészáros Szilvia
okl. tájépítész-mérnök

Közlekedéstervezés: Hantos Gyula Tk0 01-14265
okl. építőmérnök
vezető tervező

2016. szeptember

Készült az állami alapadatok felhasználásával.



**Kiskinizs Községi Önkormányzat Képviselő-testületének
11/2016. (X. 27.) önkormányzati rendelete
Kiskinizs község helyi építési szabályzatáról és szabályozási tervéről szóló
14/2008. (XII.04.) önkormányzati rendelet módosításáról**

Kiskinizs Önkormányzatának 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. rendelet 42. §-ában biztosított véleményezési jogkörében eljáró államigazgatási szervek, és a partnerségi egyeztetés szabályairól szóló önkormányzati határozat szerinti partnerek véleményének kikérésével a következőket rendeli el:

1.§

Kiskinizs község helyi építési szabályzatáról és szabályozási tervéről szóló 14/2008. (XII.04.) önkormányzati rendeletének Kiskinizs 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 SZT2016/M 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 $\pm 5,0$ m mértékkel elmozdíthatók, amennyiben igazolhatóan más megoldás nem lehetséges. Belterületen a tervezett szabályozási vonal elmozdítása legfeljebb $\pm 3,0$ méterrel történhet.

3.§

Ez a rendelet az elfogadását követő napon lép hatályba.

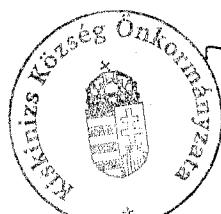

Orosz Miklósné
polgármester

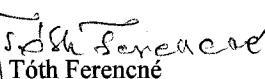


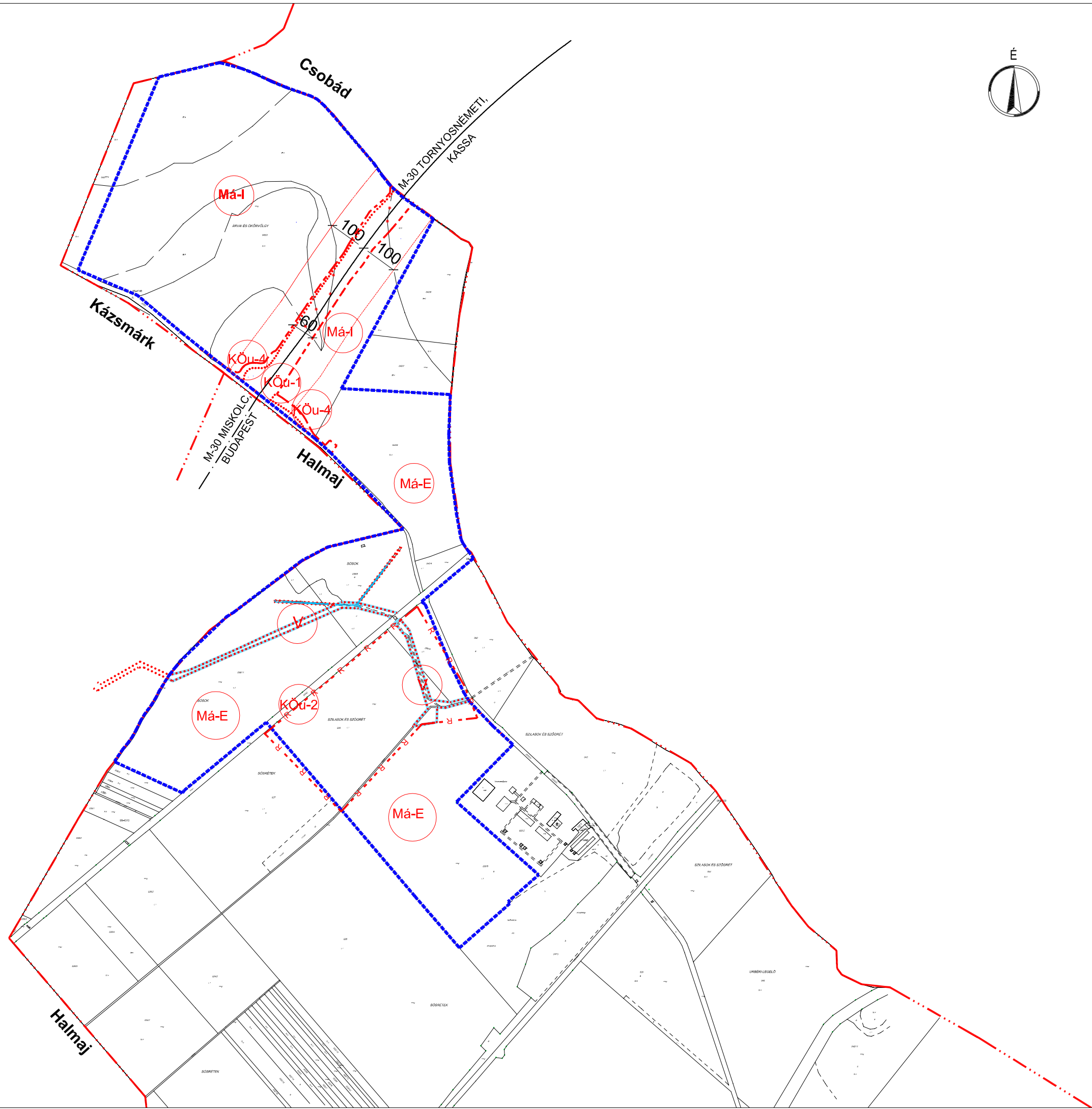

Tóth Ferencné
jegyző

Kihirdetési záradék:

Kiskinizs Községi Önkormányzat Képviselő-testülete, ezen rendeletét 2016. október 26. napján tartott ülésén alkotta meg és 2016. október 27. napján kihirdetésre került.






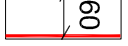




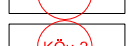
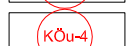


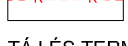
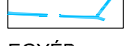


Tóth Ferencné
jegyző



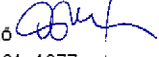



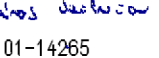

KISKINIZS KÖZSÉG
SZABÁLYOZÁSI TEVÉNEK
MÓDOSÍTÁSA (FEDVÉNYTERV)
M30-AS GYORSFORGALMI ÚT BEILLESZTÉSE

SZT/2016 M
 M=1:10 000
 Kiskinizs Község képviselő-testülete
 11/2016(X.27.) számú KT rendeletének
 1.számú melléklete

JELMAGYARÁZAT

-  Köigazgatási határ
-  Tervezési terület határa
- A SZABÁLYOZÁS ALAPELEMEI**
-  SZABÁLYOZÁSI VONAL
-  SZABÁLYOZÁSI SZÉLESSÉG
-  ÖVEZET HATÁR
- BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT ÖVEZETEK JELE**
-  Intenzív mezőgazdasági terület, szántó
-  Extenzív mezőgazdasági terület, rét
-  Vízgazdálkodási terület
-  Közlekedési terület- országos gyorsforgalmi út
-  Közlekedési terület, országos összekötő út
-  Közlekedési terület, helyi kiszolgáló út
- A SZABÁLYOZÁS MÁSODLAGOS ELEMEI**
-  Kötelező megszüntető jel
- VÉDELEM, KORLÁTOZÁS, KÖTELEZETTSÉG**
- ÖRÖKSÉGVÉDELMI TERÜLETEK**
-  Régészeti lelőhelyek határa
- TÁJ ÉS TERMÉSZETVÉDELMI TERÜLETEK**
-  Vízfelületek
- EGYÉB**
-  Gyorsforgalmi út 100 méteres védőtávolság határa

A.D.U. Építész Iroda Kft.
 ARCHITECTURAL DESIGN AND URBAN PLANNING
 1111 Budapest, Kruspár 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. tájépítész mérnök	Mészáros Szilvia 
Közlekedéstervezés:	Hantos Gyula okl. építőmérnök vezető tervező	Tkő 01-14265 

2016. szeptember
 Készült az állami alapadatok felhasználásával.