



Kisigmánd

Településrendezési terv módosítása
egyszerűsített eljárásban (Msz.: 24092-KISI)

Véleményezési szakasz (Partnerségi egyeztetés)

2025. október

Kisigmánd

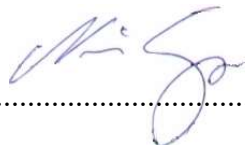
Településrendezési terv módosítása
egyszerűsített eljárásban (Msz.: 24092-KISI)



Előlap – tervezők, jogosultságok

Tervező:

Németh Gyula

.....


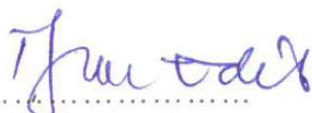
TT1 08-0066

Társtervező:

Tóth Csaba

.....


okl. településmérnök

.....

Nyuli Edit
önkormányzati főépítész

Tartalomjegyzék

Megalapozó vizsgálat

1. HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ	4
1.1. Településhálózati összefüggések, a település helye a településhálózatban, térségi kapcsolatok	4
1.2. A szomszédos települések hatályos településszerkezeti terveinek - az adott település fejlesztését befolyásoló - vonatkozó megállapításai	5
1.3. A táji és természeti adottságok vizsgálata	10
1.3.1 Tájhasználati konfliktusok és problémák értékelése	10
1.4. Zöldfelületi rendszer vizsgálata	10
1.5. Közlekedés.....	11
1.4.1 Hálózatok és hálózati kapcsolatok	11
1.6. Környezetvédelem	11
1.7. Katasztrófavédelem.....	13

Alátámasztó javaslat

2. A KÖRNYEZETALAKÍTÁS TERVE.....	15
2.1. A változással érintett területek összefoglalója és összefüggései	15
2.1.1. A településszerkezeti változások bemutatása	17
2.1.2. A településszerkezeti változások területrendezési tervekkel való összefüggéseinek bemutatása	19
3. SZAKÁGI JAVASLATOK	27
3.1. Tájrendezési javaslat.....	27
4. KÖZLEKEDÉSI JAVASLATOK	28
4.1. Közúti hálózati kapcsolatok	28
4.2. Főbb közlekedési csomópontok.....	29
5. KÖRNYEZETI HATÁSOK ÉS FELTÉTELEK	29
6. SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ	31

MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT

1. HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

1.1. Településhálózati összefüggések, a település helye a településhálózatban, térségi kapcsolatok



Kisigmánd kb. 600 lakosú község Komárom-Esztergom megye északnyugati régiójában. Közlekedésföldrajzi helyzete kedvező. Közigazgatási határvonala az M1-es autópályával azonos, ahonnan a 13-as főúton érhető el. A Bábolna-Nagyigmánd vasútállomás 4 km-re található.

1.2. A szomszédos települések hatályos településszerkezeti terveinek - az adott település fejlesztését befolyásoló - vonatkozó megállapításai

Szomszédos települések: északról Csém, keletről Mocsa, délről Nagyigmánd, nyugatról Ács.



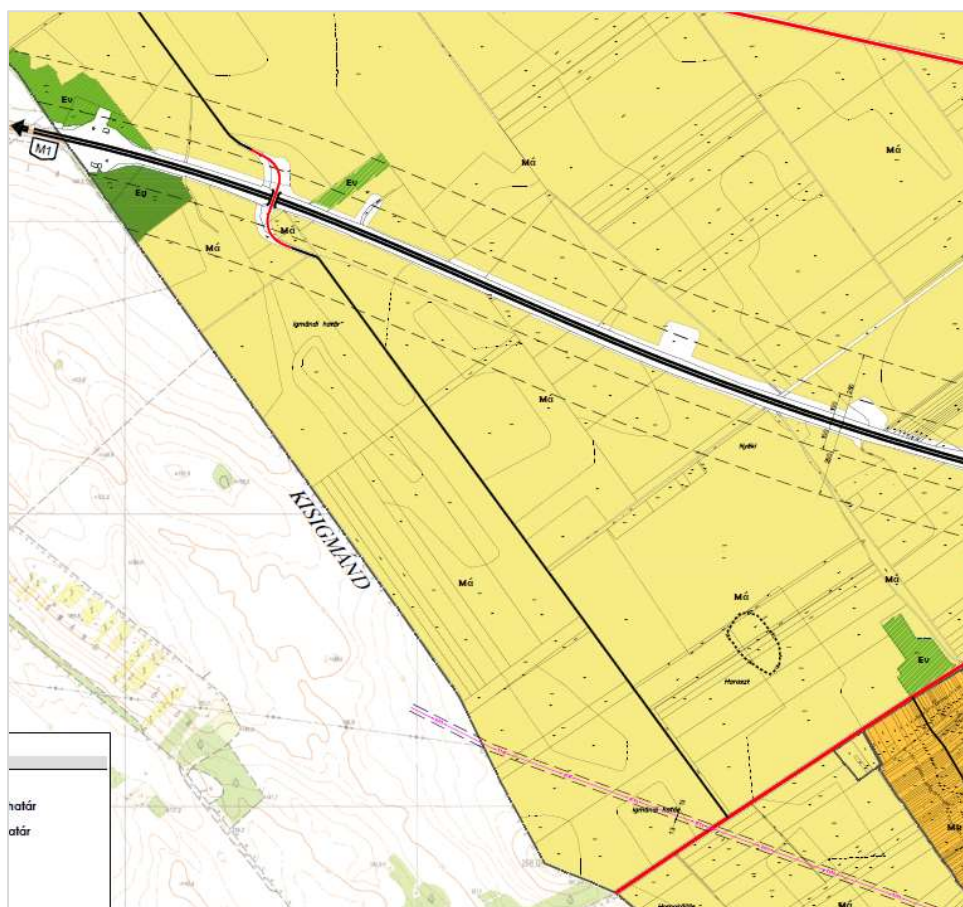
A módosítással Ács kivételével mindegyik szomszéd érintett.

Csém



Csém Kisigmánd területéhez közlekedési területtel (KÖu, KÖk) és erdőterülettel (Ev) csatlakozik. Kisigmánd területére átnyúlnak a meglévő széltornyok védőtávolságai.

Mocsa



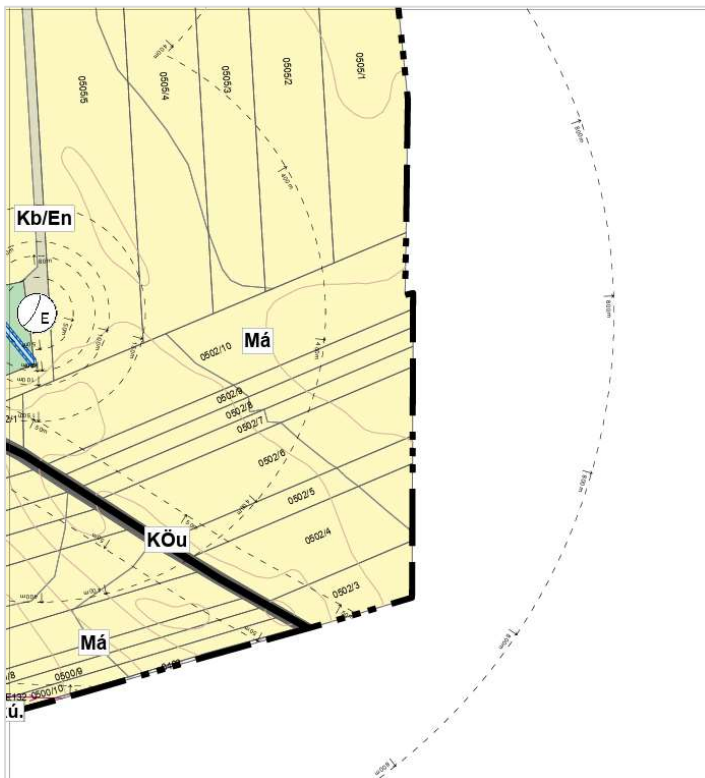
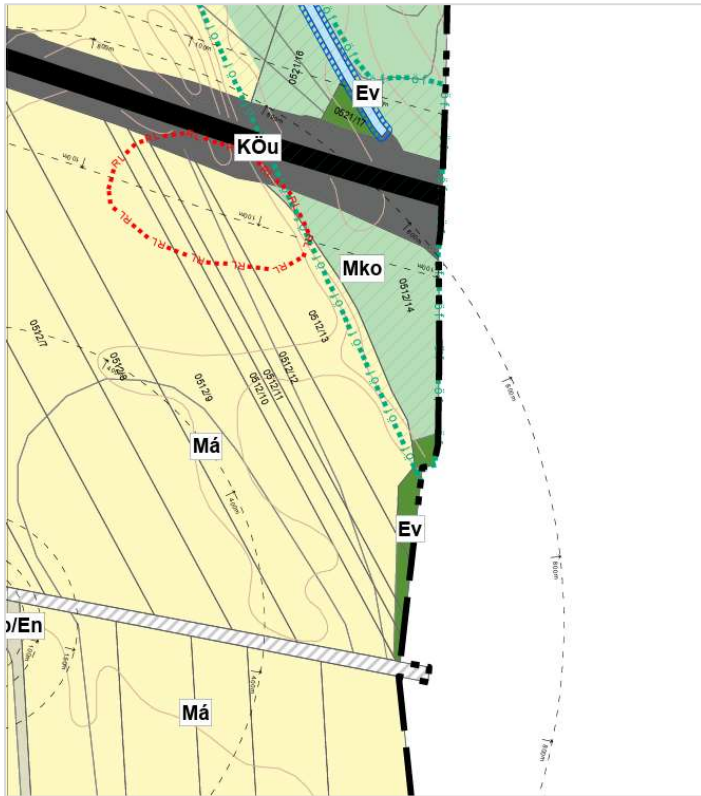
Mocsa Kisigmánd területéhez közlekedési területtel (KÖu), mezőgazdasági (Má) és erdőterülettel (Ev, Eg) csatlakozik.

Nagyigmánd



Nagyigmánd Kisigmánd területéhez vízgazdálkodási (V), mezőgazdasági (Mk, Mko) közlekedési (KÖu, KÖk) és erdőterülettel (Eg) csatlakozik. Kisigmánd területére átnyúlnak a meglévő széltornyok védőtávolságai.

Ács



Ács Kisigmánd területéhez közlekedési területtel (KÖu), mezőgazdasági (Má, Mko) és erdőterülettel (Ev) csatlakozik. Kisigmánd területére átnyúlik a meglévő széltorony 800 m-es védőtávolsága.

1.3. A táji és természeti adottságok vizsgálata

Nagytáj	Középtáj	Kistáj	Érintett megye	Érintett település
Kisalföld	Komáromi-Esztergomi-síkság	Igmánd-Kisbéri-medence	Komárom-Esztergom	Kisigmánd Nagyigmánd Csép Császár Ete

Az Igmánd-Kisbéri-medence kistáj erózióval szabdalt, hullámos felszínű medencesíkság, mely É-ről D-re magasodik, 125-180 m magasságok között. A vízjárás a Győri-Tatai-teraszvidék kistájhoz képest nagyobb mértékű, nedvesebb területeket találhatunk. Egyik jelentősebb kisvízfolyása a Concó-patak. Mérsékelt szelvényű.

1.3.1 Tájhasználati konfliktusok és problémák értékelése

A tájhasználat új elemeként a nyomvonal módosítja a jelenlegi tájszerkezetet, mivel egybefüggő szántó, legelő és erdőterületeket vág ketté, továbbá érinti a patak menti természetközeli növénytakaságokat, valamint természeti területeket. A beruházás megváltoztatja a térség eddigi kapcsolatrendszerét. Az egybefüggő szántóterületek szétarabolódhatnak, a földekhez való eljutás akadályokba ütközhet. A nemzetközi és országos turistautak keresztezése tájhasználati konfliktust okozhat.

Megállapítható, hogy a tervezett beruházás megvalósulása esetén a táj használata során a következő konfliktushelyzetek, problémák fordulhatnak elő:

- az út várható forgalma,
- az út menti növényállományban gyomfajok elterjedése fokozódik,
- az új művi elem megjelenése fragmentációt okoz,
- közlekedés fényhatásai,
- az út közvetlen környezetében megváltoznak a domborzati-, vízelvezetési és talajviszonyok,
- természetközeli területek megszűnése,
- természet- és tájképvédelmi érintettség,
- egybefüggő szántóterületek szétarabolódása, valamint a termőföldekhez való eljutás nehézsége,
- turistaút keresztezések,
- vadmozgás akadályozása.

1.4. Zöldfelületi rendszer vizsgálata

A zöldfelületi rendszerben az erdők, legelők, vízfolyások, valamint a vízfolyásokat kísérő vízparti növényzet élőhely kapcsolatai sérülhetnek. Fakivágás, továbbá növényirtás az erdőterületnél, valamint a vízfolyások menti növényzónáknál szükséges lesz.

1.5. Közlekedés

1.4.1 Hálózatok és hálózati kapcsolatok

Kisigmánd az M1 autópályától délre található, 13. sz. főúttól keletre helyezkedik el. A 13. sz. főútról két ponton lecsatlakozva a 81136. j. útról lehet elérni a településközpontot. Vasúthálózat által érintett település, nyugaton az 5. Székesfehérvár - Komárom vasútvonal éppen érinti a települést, országos kerékpárút nyomvonala nem érinti.

1.6. Környezetvédelem

Felszíni-és felszín alatti vizek

Az utépítés során mindig megváltozik a domborzat is, hiszen az út egyenletes vonalvezetésének biztosítása érdekében bevágások, töltések kerülnek kialakításra, valamint az út mentén a csapadék vagy a talajvíz elvezetése érdekében vízelvezető árkok kerülnek kialakításra. Ezek a domborzatban bekövetkező változások a mikroklimát és a vízháztartást is megváltoztatják. A mikroklimára a növényzet összetételének a megváltozása is hatással van. A növényzet kiterjedésének a csökkenése a mikroklima szárazodását és melegedését okozza, amelyet tovább fokoz majd az üzemelés időszakában a nagy hőelnyelő képességű aszfalt felület hőleadása.

A nyomvonalas létesítmények a vízháztartásra minden esetben hatással vannak, hiszen még az alföldi területek sem tökéletesen síkok, mindig vannak lefolyási területek, amelyek irányába a csapadék és a talajvíz gravitál. Az utak ezeket a lefolyási viszonyokat változtatják meg. A magasabban lévő területekről szivárgó vizek számára az út barrierként jelenik meg. A vízelvezetés kiépítésével az eddig nagy felületen szivárgó víz koncentrált átvezetése következik be. Ennek eredményeként az alacsonyabban fekvő területen szárazodás, míg a magasabban fekvő részen víztöbblet lép fel, főleg akkor, ha a vízelvezetés nem tökéletes.

A felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken levő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet alapján az alábbi táblázatban bemutatjuk a tervezéssel érintett települések érzékenységi besorolását.

Vármegye	Település	Fokozottan érzékeny	Érzékeny	Kevésbé érzékeny	Kiemelten érzékeny f.a. terület
Komárom-Esztergom	Csém		x		
	Mocsa		x		
	Kisigmánd		x		
	Nagyigmánd		x		
	Csép		x		
	Császár		x		
	Ete		x		
	Vérteskethely		x		
	Kisbér		x		
	Bakonysárkány		x		

Az érintett települések besorolása a 27/2004. KvVM rendelet alapján

Zajterhelés

A 2024. évi állapotra a jelenlegi forgalmi adatok felhasználásával a magasabb épületszintű homlokzatokkal együtt **összesen 28 db zajszámítási megítélési pont került kijelölésre**. A megítélési pontokat aszerint jelöltük ki, hogy a tervezett beruházáshoz legközelebb védendő lakóépületek köztük legyenek, így a jövőbeni állapotok összehasonlíthatók lesznek a jelenleg, valamint a referenciaállapotban fennálló akusztikai körülményekkel. A vizsgált megítélési pontok listáját, valamint a területi besorolást és a vonatkozó határértékeket a következő táblázatban mutatjuk be:

Megítélési pont	Szint	Zajforrás besorolása	Övezeti besorolás	Határérték nappal [dB]	Határérték éjjel [dB]
Kisigmánd, 0226/1 hrsz.	fsz.	főút	Lf	65	55
Kisigmánd, 268/3 hrsz.	fsz.	főút	Lf	65	55
Kisigmánd, Rákóczi u. 9.	fsz.	főút	Lf	65	55

ahol:

- Lf: falusias lakóterület

A zajszámítási eredmények az alábbi táblázatban foglaltak szerint alakultak:

Megítélési pont	Sz.	A számított alapállapotú zajterhelés mértéke / határérték [dB(A)]			
		Nappal		Éjjel	
Kisigmánd, 0226/1 hrsz.	fsz.	43,6	65	39,9	55
Kisigmánd, 268/3 hrsz.	fsz.	56,1	65	48,2	55
Kisigmánd, Rákóczi u. 9.	fsz.	42,7	65	39,1	55

A beruházás megvalósulása esetére számolt zajterhelési eredményeket a tervezett nyomvonal esetére az alábbi táblázatban közöljük.

Megítélési pont	Sz.	A számított vele állapoti zajterhelés mértéke / határérték [dB(A)]				Változás a referencia-állapothoz képest [dB(A)]	
		Nappal		Éjjel		Nappal	Éjjel
Kisigmánd, 0226/1 hrsz.	fsz.	45,1	65	41,8	55	+0,5	+0,8
Kisigmánd, 268/3 hrsz.	fsz.	54,6	65	46,7	55	-2,8	-2,7
Kisigmánd, Rákóczi u. 9.	fsz.	44,1	65	41,1	55	+0,5	+0,9

1.7. Katasztrófavédelem

Vizsgált paraméter / változás	Adott helyszín kitettségére vonatkozó eredmények	Kitettség értékelése
Éghajlati paraméterek		
Szélsőséges hőmérsékleti értékek megjelenése (Hőhullámok)	A forró napok száma (a napi maximum hőmérséklet eléri, vagy meghaladja a 35°C-t) az 1971–2000 időszakban 0,2-0,8 nap; várható változása a 2021–2050 időszakra: 5-10 nap A hőségriadós napok száma (a napi közép-hőmérséklet meghaladja a 25°C-t) az 1971–2000 időszakban: 3-5 nap; várható változása a 2021–2050 időszakra: 10-20 nap	közepes
Csapadék intenzitás változása	A 30 mm-t meghaladó csapadékos napok száma az 1971–2000 időszakban: 0,5-1 nap Várható változása a 2021–2050 időszakra: 0,5-1 nap Maximális napi csapadék 100-éves visszatérési értéke 1991-2020: 62-75 mm/nap; 2021-2050: 70-95 mm/nap	közepes
Max. száraz időszak hosszának növekedése	Egymást követő száraz napok maximális száma 1991–2020: 28,2-28,8 nap 2021–2050: 25,2-27,7 nap	alacsony
Maximális szélesebbesség változás / viharok számának és intenzitásának növekedése	A 90 km/h-t meghaladó napi szélesebbesség maximumok éves átlagos gyakorisága az 1981-2010 közötti időszakban: 0,5-1,5 (2,5) nap A 100 éves visszatérési periódusnak megfelelő maximális szélesebbesség az 1981-2010 időszak alapján 120-140 km/h	közepes
Másodlagos éghajlati hatások		
Villámárvíz	Az érintett települések villámárvízi kockázati besorolása: Moca, Nagyigmánd, Kisigmánd, Csém közepes kockázat, a többi település magas kockázat Magyarország domb- és hegyvidéki (hidrológiai megközelítésű) vízgyűjtőinek generalizált villámárvízi veszélyeztetettségi térképe alapján: magas a veszélyeztetettség	közepes
Árhullámok	Az érintett települések árvízi kockázati besorolása: nincs kockázat	nem kitett
Belvíz	Az érintett települések belvízi kockázati besorolása: Nagyigmánd közepes kockázat, többi település alacsony v. nincs kockázat	alacsony

Vizsgált paraméter / változás	Adott helyszín kitettségére vonatkozó eredmények	Kitettség értékelése
Tömegmozgás	Felszínmozgás érzékenység a felszínmozgással érintett földtani képződmények, a lejtésviszonyok és a települések közigazgatási határán belüli káresemények (2005-2010) számának kapcsolata alapján: A települések enyhén érzékenyek „A felszínmozgások veszélye Magyarország kistájaiban” térkép alapján az érintett kistájakon a felszínmozgások veszélye jelentéktelen.	alacsony
Erdőtüzek	Komárom-Esztergom megye erdőtűzveszélyességi besorolása: kismértékben veszélyeztetett Az érintett erdőterületek besorolása: többnyire kismértékben veszélyeztetett	alacsony

A tervezett módosítás bemutatása

Módosítással érintett terület: Kisigmánd közigazgatási területének délkeleti részén fekvő általános mezőgazdasági területek (Má) és kertes mezőgazdasági terület (Mk)

Módosítás oka, célja: az M200 sz. gyorsforgalmi út (M1 autópálya (Komárom térsége) és M8 gyorsforgalmi út (Sárbogárd térsége) között) Kisigmánd közigazgatási területére eső szakaszának rendezési tervbe való beillesztése a cél.

Az M200 sz. autót út teljesen új nyomvonalon, a település belterületétől délkeletre halad.

Tájékoztatásul:

Az úttervekhez kapcsolódóan előzetes régészeti dokumentáció készült (Készítette: Magyar Nemzeti Múzeum Közgyűjteményi Központ, 2024). **A tervekben az E-TÉR adatszolgáltatásból származó nyilvántartott régészeti lelőhelyek és az előzetes régészeti dokumentációban kijelölt új régészeti lelőhelyek egyaránt szerepelnek.**

A Pest Vármegyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály PE/KTFO/3212-125/2025. ügyiratszámom kiadott határozattal módosított PE/KTFO/3921-89/2022. ügyiratszámom adott ki környezetvédelmi engedélyt a tervezett beruházás megvalósítására.

Kisigmánd Község Önkormányzata Képviselő-testülete meghozta a rendezési terv módosításhoz szükséges indító döntést (54/2024. (XI.19.) KT. határozat).

Az Önkormányzat kikérte a környezet védelméért felelős közigazgatási szervek véleményét, hogy a hatáskörükbe tartozó környezet- vagy természetvédelmi szakterületet illetően várható-e jelentős környezeti hatás. A visszaérkezett nyilatkozatok alapján az Önkormányzat úgy döntött, hogy nem szükséges elkészíttetni a környezeti értékelést.

Mócsai településsz. (költerület)
1:10000

Budapest

Mócsa

Nagyigmánd

Kisbér

13 sz. főköz. út

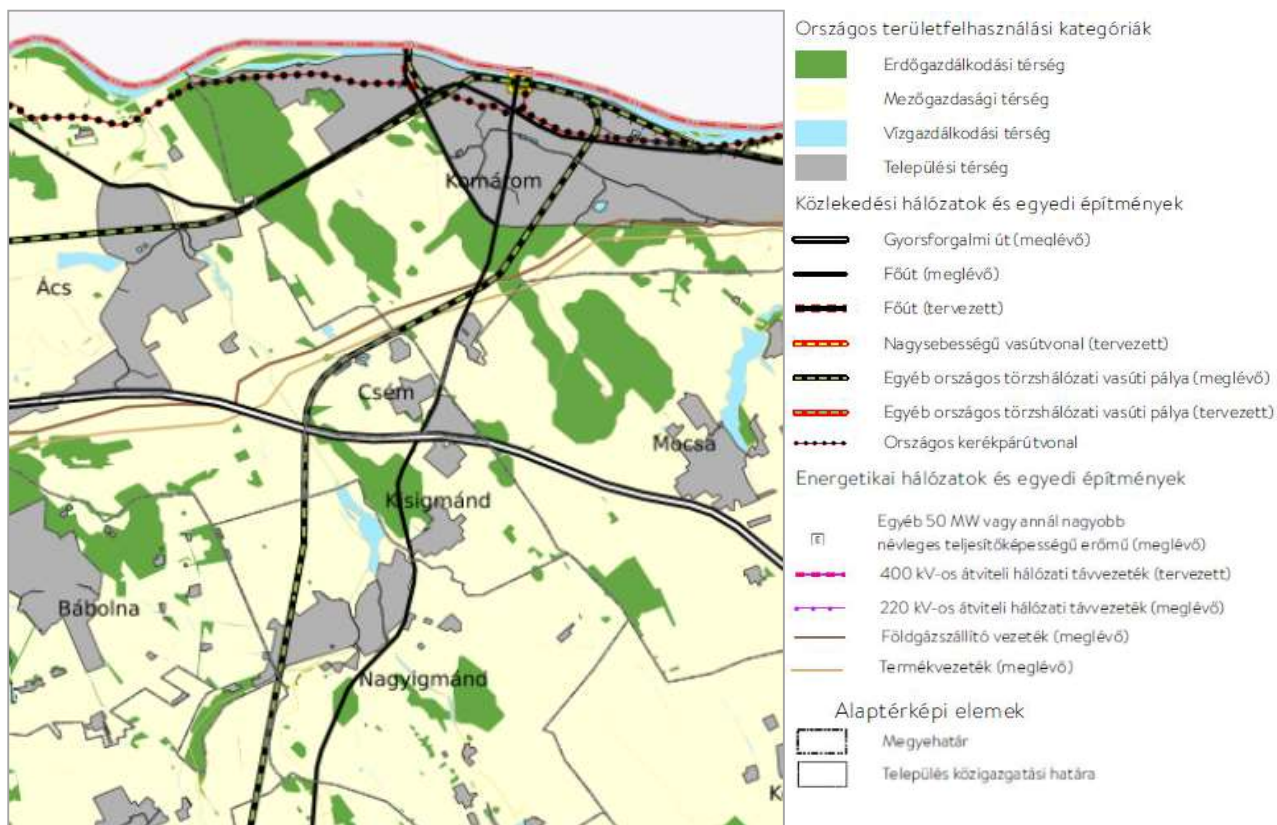
Nyilvános és
Népszerűségi áll.

1999. 05. 17.

2.1.2. A településszerkezeti változások területrendezési tervekkel való összefüggéseinek bemutatása

Országos Területrendezési Terv (OTrT)

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



Az Ország Szerkezeti Terve (Részlet)

Kisigmánd közigazgatási területét a következő országos területfelhasználási kategóriák érintik:

- Erdőgazdálkodási térség
- Mezőgazdasági térség
- Vízgazdálkodási térség
- Települési térség

Kisigmánd közigazgatási területét a következő közlekedési hálózatok és egyedi építmények érintik:

Gyorsforgalmi út (meglévő):

- M1 autópálya: Budapest - Győr - Hegyeshalom - (Ausztria)

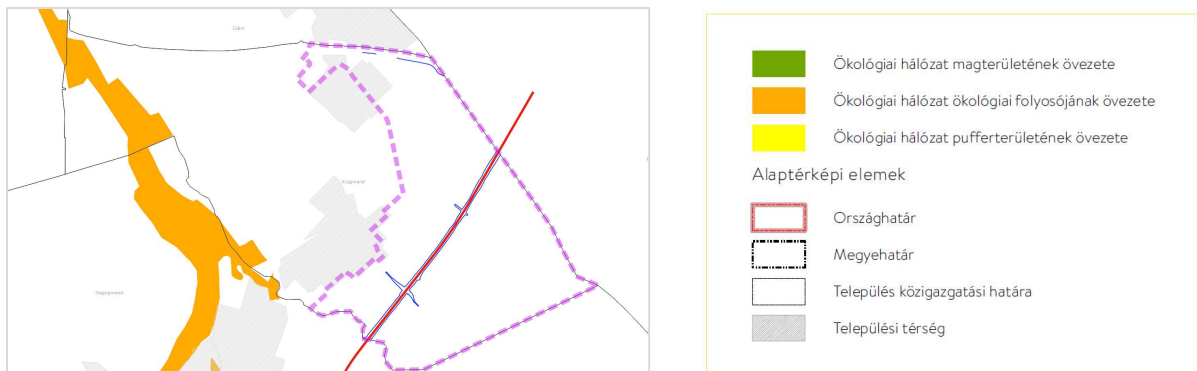
Főút (meglévő):

- 13. sz. főút: (Szlovákia) - Komárom - Kisbér (81. sz. főút)

Egyéb országos törzshálózati vasúti pálya (meglévő):

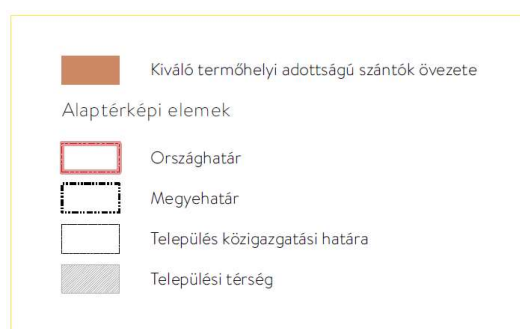
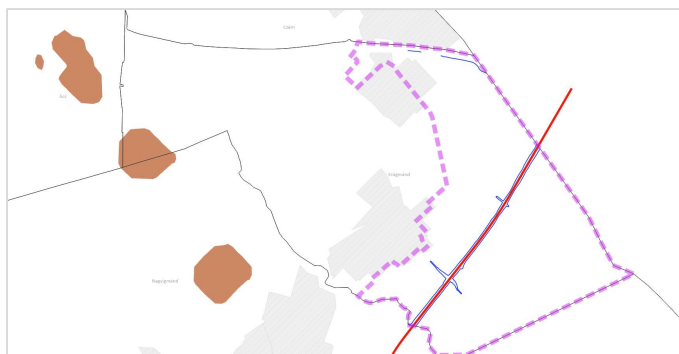
- 5. sz. vasútvonal: Székesfehérvár - Komárom (Rendező)

A települést érintő országos övezetek az OTrT szerint:

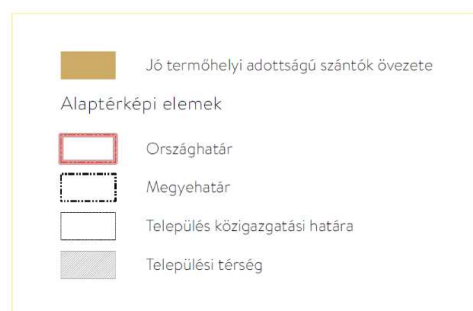
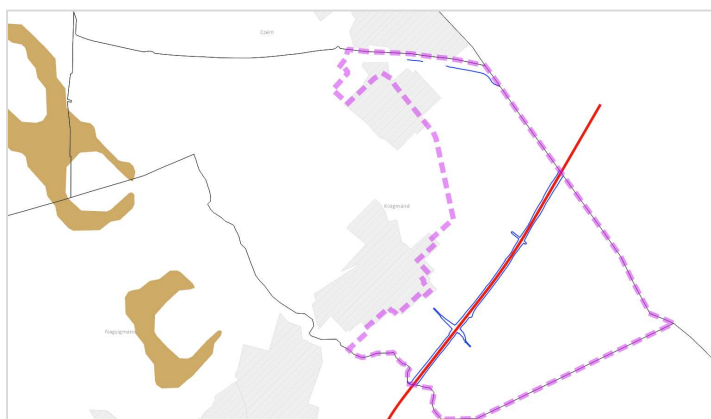


Ökológiai hálózat magterületének, ökológiai folyosójának és pufferterületének övezete (Részlet)

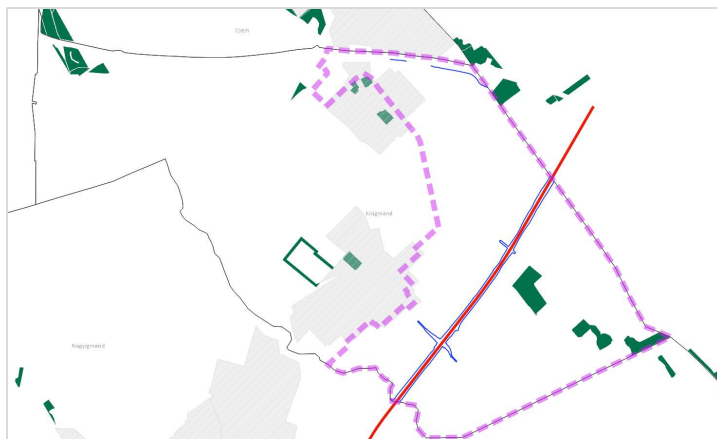
Kisigmánd csak az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében érintett, a nyomvonal nem érintett.



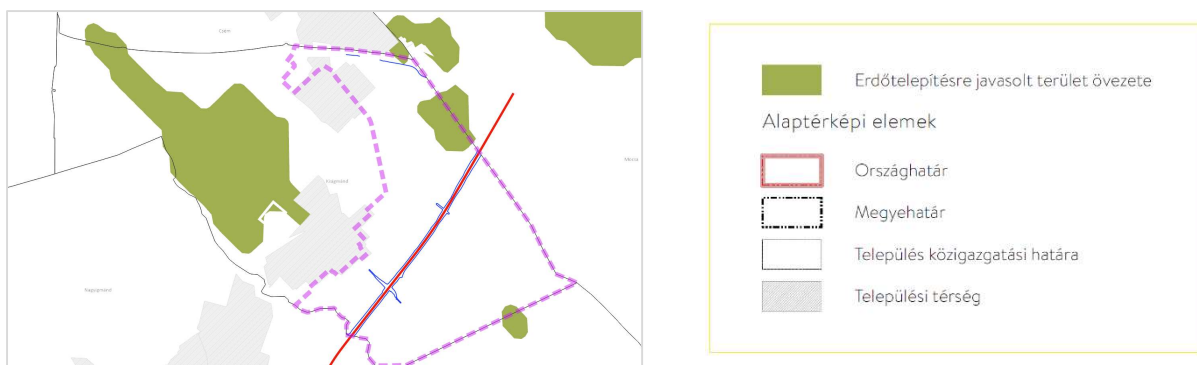
Kiváló termőhelyi adottságú szántók övezete (Részlet, nem érintett)



Jó termőhelyi adottságú szántók övezete (Részlet, nem érintett)



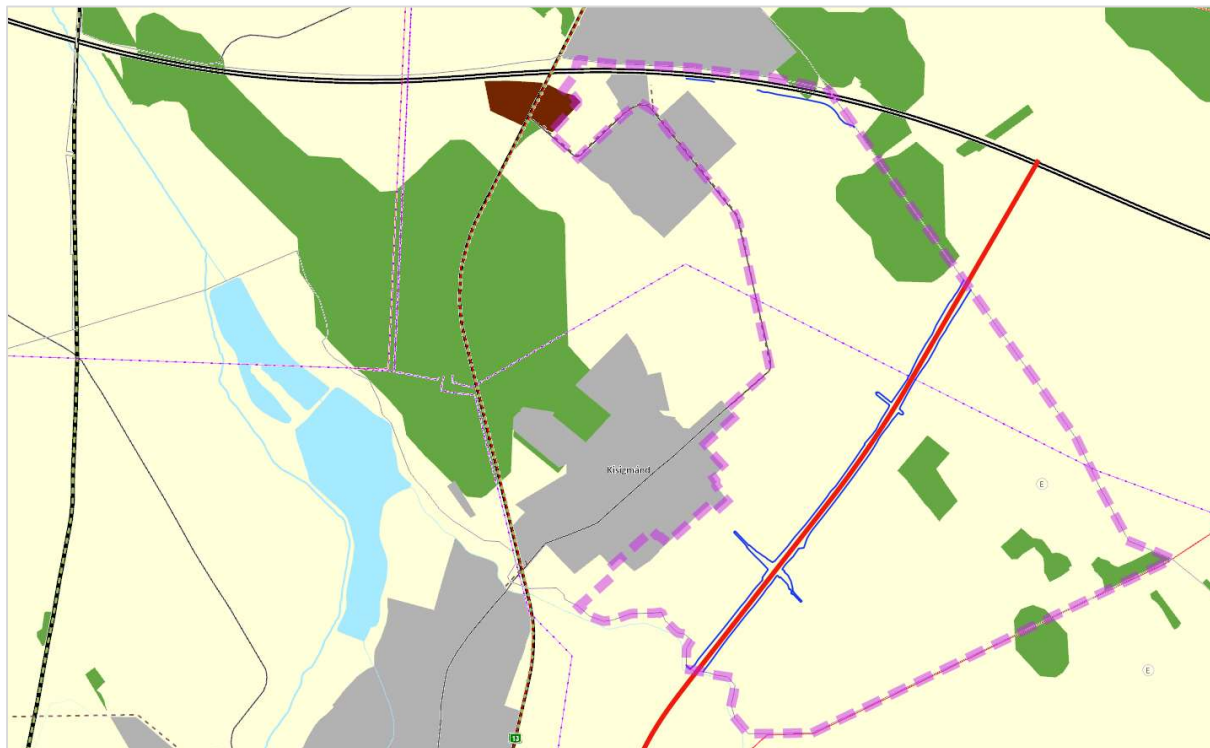
Erdők övezete (Részlet, nem érintett)



Erdőtelepítésre javasolt terület övezete (Részlet, az M1 kisajátítási terület kismértékben érintett, a M200 nem érintett)

- Tájképvédelmi terület övezete: nem érintett
- vízminőség-védelmi terület övezete: nem érintett
- Nagyvízi meder övezete: nem érintett
- VTT-tározók övezete: nem érintett

Komárom-Esztergom vármegyei területrendezési terv (KEMTrT.)



Térségi szerkezeti terv (Részlet)

JELMAGYARÁZAT			
Területfelhasználási térségek			
	Erdőgazdálkodási térség		Országos kerékpárútvonal - tervezett
	Mezőgazdasági térség		Országos kikötő - meglévő
	Vízgazdálkodási térség		Erőmű - meglévő
	Települési térség		Erőmű - tervezett
	Sajátos területfelhasználású térség		400 kV-os átviteli hálózati távvezeték - meglévő
Műszaki infrastruktúra elemei			
Országos jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózatok és egyedi építmények			
	Gyorsforgalmi út - meglévő		400 kV-os átviteli hálózati távvezeték - tervezett
	Gyorsforgalmi út - tervezett		220 kV-os átviteli hálózati távvezeték - meglévő
	Főút - meglévő		Földgázszállító vezeték - meglévő
	Főút - tervezett		Földgázszállító vezeték - tervezett
	Nagysebességű vasútvonal - tervezett		Termékvezeték - meglévő
	Egyéb országos törzshálózati vasúti pálya - meglévő		Elsőrendű árvízvédelmi fővédvonal - meglévő
	Egyéb országos törzshálózati vasúti pálya - tervezett		Elsőrendű árvízvédelmi fővédvonal - tervezett
	Veszélyeshulladék-égető mű - meglévő		Térségi jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózat és egyedi építmények
	Térségi szerepű összekötő út - meglévő		Térségi ellátást biztosító 132 kV-os elosztó hálózat - meglévő
	Térségi szerepű összekötő út - tervezett		Térségi ellátást biztosító 132 kV-os elosztó hálózat - tervezett
	Térségi csatorna - meglévő		Földgázelosztó vezeték - meglévő
	Egyéb mellékút - meglévő		1 millió m ³ -t meghaladó térfogatú vízkár-elhárítási célú tározó - tervezett
	Egyéb mellékút - tervezett		Térségi csatorna - meglévő
	Országos vasúti mellékvonal - meglévő		Térségi repülőtér - meglévő
	Országos vasúti mellékvonal - tervezett		Térségi kikötő - meglévő
	Térségi kikötő - tervezett		Kompátkelőhely - meglévő
	Kompátkelőhely - tervezett		Kompátkelőhely - tervezett
	Térségi logisztikai központ - meglévő		Térségi logisztikai központ - meglévő
	Kiserőmű - meglévő		Kiserőmű - meglévő
	Kiserőmű - tervezett		Kiserőmű - tervezett
	Térségi hulladékkezelők - meglévő		Térségi hulladékkezelők - meglévő
Alaptérképi elemek			
	Egyéb burkolt út		Megyehatár
	Településhatár		Országhatár
Tájékoztató elemek			
	Erdőtelepítésre javasolt területek		Regionális térszervező központ
Településrendszer elemei			
	Regionális térszervező központ		Térségi térszervező központ

Országos és **térségi** jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózatok és egyedi építmények térbeli rendje szempontjából meghatározó települések

Kisigmánd a következőkben érintett (térségi):

Egyéb mellékút

- meglévő elemek: Nagyigmánd – Kisigmánd

Térségi kerékpárútvonál:

- Komárom – Kisigmánd – Kisbér – (Mór – Székesfehérvár)

5-50 W közötti névleges teljesítőképességű erőmű

- Kisigmánd

Térségi ellátást biztosító 132 kV-os elosztó hálózat
meglévő elemek:

- Kisigmánd – Kisbér
- Kisigmánd – Komárom
- Tatabánya [Ipari Park] – Kisigmánd

tervezett elem:

- (Győr) – Komárom [Ipari Park] – Kisigmánd [Kisigmánd – Komárom]

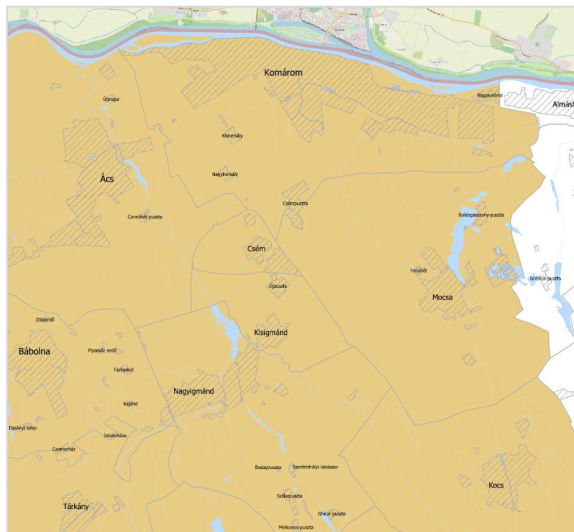
Földgázelosztó vezetékkel érintett települések

- Kisigmánd,
- Nagyigmánd – Kisigmánd

Komárom-Esztergom vármegye településeinek térségi övezetekkel való érintettsége Kisigmánd településre vonatkozóan (Komáromi járás része)					
3.1.	Országos övezetek	Ökológiai hálózat	Magterületének övezete		
			Pufferterületének övezete		
			Ökológiai folyosójának övezete	X	
3.2.			Kiváló termőhelyi adottságú szántók övezete		X
			Jó termőhelyi adottságú szántók övezete		X
3.3.			Erdők övezete		X
			Erdőtelepítésre alkalmas terület övezete		X
3.4.			Tájképvédelmi terület övezete		
3.5.			Világörökségi és világörökség-várományos területek övezete		
3.6.			Vízminőség-védelmi terület övezete		
3.7.			Nagyvízi meder övezete		
3.8.			Honvédelmi és katonai célú terület övezete		
3.9.	Megyei övezetek	Ásványi nyersanyagvagyon övezete			
3.10.		Földtani veszélyforrás terület övezete			
3.11.1.	Egyedileg meghatározott megyei övezetek	Térszervező települések övezete	Regionális szerepű térszervező város		
			Térségi szerepű térszervező város		
			Mikrotérségi központ		
3.11.2.			Térségi együttműködések		
3.12.		Komplex turizmusfejlesztési térségek egyedi övezete	Által-ér menti komplex turisztikai térség		
			Duna mente komplex turizmusfejlesztési térség		
3.13.		Natúrpark - szelíd turizmusfejlesztés egyedi övezete	Gerecse Natúrpark		
			Bakonyalja Natúrpark (tervezett)		
			Vértesi Natúrpark		
			Pilisi Sziklák Natúrpark		
3.14.			Majorsági táj övezete		X
3.15.1			Kertes vegyes használatú területek övezete	Szőlőkataszteri területtel érintett települések	
3.15.2				Zsugorodó kertes területek	
5/17	Σ			6/27	

Az országos övezetek térképes ábrázolását lásd OTrT-vel való összevetés!

Egyedileg meghatározott megyei övezetek



JELMAGYARÁZAT Szabályozási elemek

Majorsági táj övezete

Alaptérképi elemek

Települési terület

Vízfelület, vízfolyás

Településhatár

Megyehatár

Országhatár

Majorsági táj övezete (részlet)

Határozat:

1. melléklet: Duna menti térség – nem érintett
2. melléklet: Natúrparkokkal érintett települések – nem érintett
3. melléklet: Közlekedéshálózat és létesítmények



JELMAGYARÁZAT

Országos jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózat és egyedi építmények

Gyorsforgalmi út - meglévő
 Gyorsforgalmi út - tervezett
 Főút - meglévő
 Főút - tervezett
 Nagybességsű vasútvonal - tervezett
 Egyéb országos törzshálózati vasúti pálya - meglévő
 Egyéb országos törzshálózati vasúti pálya - tervezett
 Országos kerékpárút - tervezett
 Országos kikötő

Térségi jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózat és egyedi építmények

Térségi szerepű összekötőút - meglévő
 Térségi szerepű összekötőút - tervezett
 Egyéb mellékút - meglévő

Egyéb mellékút - tervezett
 Országos vasúti mellékvonál - meglévő
 Térségi reptér - meglévő
 Térségi kerékpárút - meglévő
 Térségi kerékpárút - tervezett
 Térségi kikötő - meglévő
 Térségi kikötő - tervezett
 Térségi kompátkelőhely - meglévő
 Térségi kompátkelőhely - tervezett

Alaptérképi elemek

Egyéb burkolt út
 Települési terület
 Vízfelület, vízfolyás
 Településhatár
 Megyehatár
 Országhatár

3. SZAKÁGI JAVASLATOK

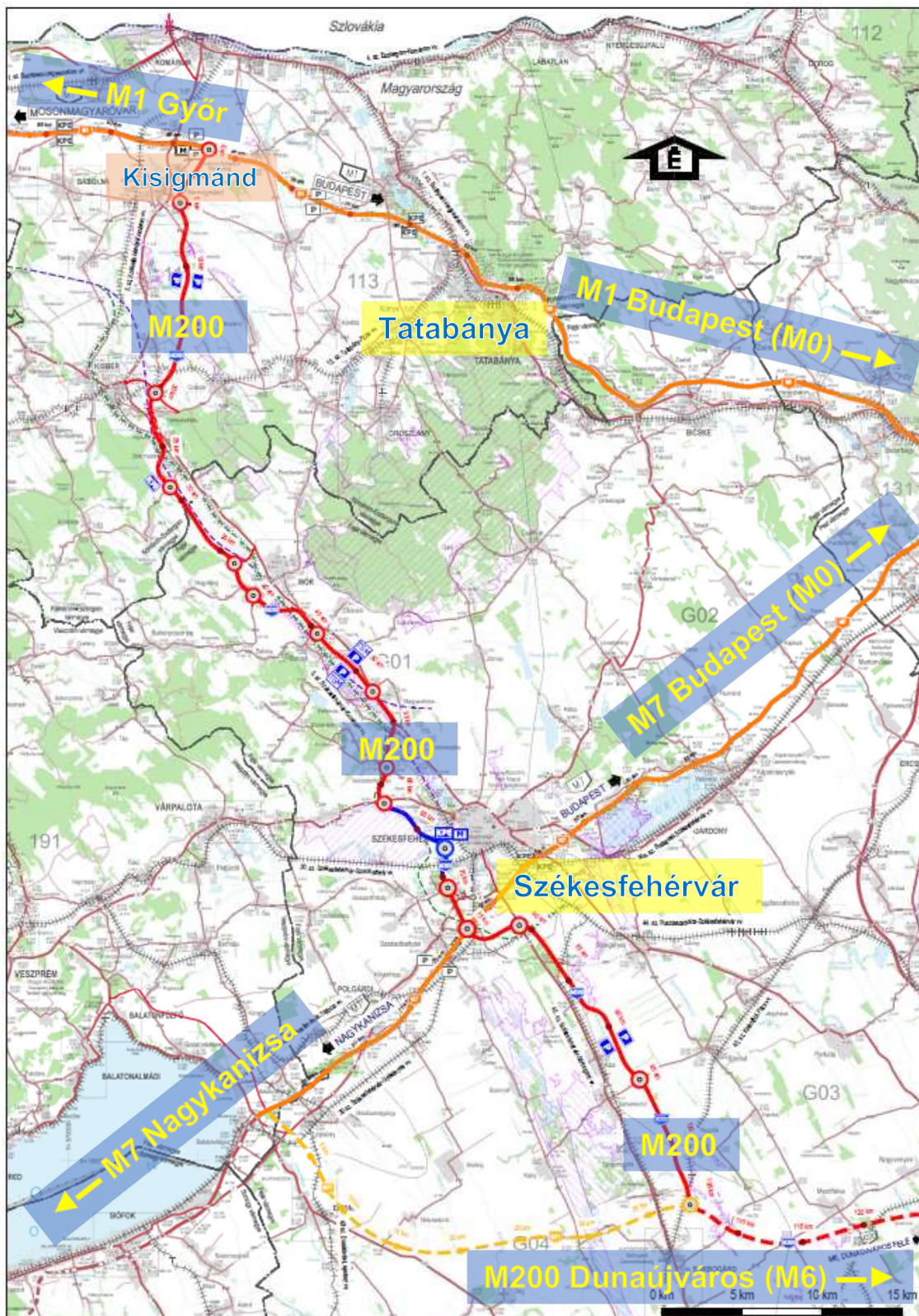
3.1. Tájrendezési javaslat

A növénytelepítés általános irányelvei a következők:

- Törekedni kell arra, hogy a beruházás során minél kevesebb földterület legyen igénybe véve, valamint a meglévő növényállomány minél kisebb mértékben sérüljön.
- A tereprendezés során törekedni kell arra, hogy minél kevesebb földmű épüljön, és minél kisebb mértékben változzon meg a beruházás menti területek vízháztartási és lefolyási viszonyai.
- Az új közműellátás kiépítésénél előnybe kell részesíteni a földalatti kábelek építését a légvezetékkel szemben.
- A főpálya mentén ligetes növénykiültetés javasolt.
- A fákkal, cserjékkel nem beültethető területek gyepesítendőek.
- A tervezett növénytelepítésnél olyan növényfajok javasoltak, amelyek az adott tájrészletre jellemzőek. A természetszerű élőhelyek közelében kizárólag őshonos fajok egyedei ültethetők.
- Törekedni kell a kivitelezést követően az igénybe vett területek rehabilitációjára, kiemelt tekintettel a vízfolyások környezetére, ökológiai folyosókra. A rehabilitációt és a növénytelepítést követően gondoskodni kell a növényzet utógondozásáról.
- A növénytelepítéshez segítséget ad a hatályos kisigmándi TKR melléklete a javasolt és kerülendő fafajokkal.

4. KÖZLEKEDÉSI JAVASLATOK

4.1. Közúti hálózati kapcsolatok



Az M200 autópályával könnyebben, gyorsabban elérhetővé válik a komáromi-kisbéri térségből Székesfehérvár, a Balaton és a Velencei-tó térsége, mérséklődik a Budapest központúság a gyorsforgalmi úthálózatban.

Az M200 autót 2x2 sávossal kétoldali burkolt üzemi sávval létesülő 110 km/h tervezési sebességű autót lesz. Valamennyi új csomópont külön szintű kialakítással készül. A tervezett új M200 autót több helyen keresztezi a meglévő országos közúthálózatot. A tervezési szakaszon a gyorsforgalmi út párhuzamosan halad a 13. sz. főúttal, majd Kisbér térségében a 81. sz. főút keresztezését követően azzal párhuzamosan vezet Székesfehérvár határáig.

4.2. Főbb közlekedési csomópontok

Kisigmánd közigazgatási területét nem érinti M200 autóúttal kapcsolatos csomópont, a legközelebbi csomópontok:

- M1 autópálya - M200 autót csomópont (Mocsa)
- M200 autót - 8136 sz. Tata-Győr összekötő út (Nagyigmánd)

5. KÖRNYEZETI HATÁSOK ÉS FELTÉTELEK

Projekt indokoltsága

A 13-81-63. sz. főúti tengely összeköttetést teremt a térség nagyvárosai (Győr – Komárom – Székesfehérvár), valamint az M8 gyorsforgalmi út megépülésével Dunaújváros, Kecskemét és Szolnok között. A projekt fő gazdasági-társadalmi célja az M1 autópálya és az M5 autópálya között – a kapcsolódó közlekedésfejlesztési projektekkel együtt – olyan közlekedési folyosó létrehozása, amely alternatív irányt kínál fel az igen jelentős (elsősorban tranzit) kelet-nyugat irányú forgalom lebonyolítására, tehermentesíti a Budapest körül már kapacitását kimerítő forgalmat. Ezzel megvalósul a dunaújvárosi Pentele híd tervezett funkciója is, mellyel összeköti a kelet-nyugati országrészeket is.

A beruházással elérni kívánt célok

- Térségi elérhetőség javítása, versenyképesség növelése;
- Érintett települések gazdaságilag vonzóbbá tétele a befektetők számára;
- Közlekedésbiztonság javítása;
- Munkaerő mobilitás, járási funkciók (pl. egészségügyi, oktatási intézmények) elérhetőségének javítása, utazási idő lerövidítése;
- Környezetminőség javítása.

Gazdasági hatások

Az elérhetőség javulása egyfelől hozzájárul a területfejlesztés törekvéseihez, másfelől javítja gazdasági egységek telephely-választási esélyeit, ezzel a gazdasági tevékenység felfutását, munkahelyek teremtését eredményezi. Biztosítja a térség településeinek, turisztikai területeinek jobb megközelíthetőségét, elérhetőségét. A tervezett projekttel a tökevvonzó képesség növekedhet, a térség még inkább felkelti a befektetők érdeklődését, javul a terület beruházói

megítélése. A versenyképesség erősödésének hatására további térségi beruházások megjelenése valószínűsíthető, melyek eredményeképp tovább bővül a foglalkoztatás és növekednek a jövedelmek. Összességében a megjelenő új vállalkozások regionális szinten jelentős mértékben hozzájárulnak a GDP növekedéséhez, ezzel közvetett úton újabb fejlesztési forrásokhoz juttatják az érintett térséget és az államot.

A beruházás további közvetett hatásaként meg fog erősödni a betelepülő vállalkozásokat kiszolgáló helyi beszállítói vállalkozói kör. A megnövekedett külső befektetők érdeklődésnek köszönhetően várhatóan tovább emelkedik az érintett területek értéke és bérszínvonala.

Társadalmi hatások

A beruházás összességében a térség fejlődését irányozza elő, melynek hatására a lakosság életszínvonala is növekedni fog. A foglalkoztatás közvetlen bővülése várható, többletmunka bevonása válik szükségessé mind a beruházási, mind az üzemeltetési fázisban. A foglalkoztatási szerkezet részben átalakulhat, nőhet az ingázók aránya, valamint a jövedelmek tekintetében is változások történhetnek.

A foglalkoztatásra nézve kedvező hatás a gazdasági potenciál emelkedése, ill. a gazdasági szereplők bővülése, melyek hozzájárulnak az önkormányzati bevételek növekedéséhez, továbbá kihatnak a települések épített környezetére és a lakosság lehetőségeire is. A beruházás foglalkoztatás-bővítő hatásai közvetett úton is jelentkeznek. A kedvezőbb közlekedési-logisztikai feltételek hatására a potenciális befektetők számára vonzóbbá válik a térség, mely foglalkoztatás szempontjából kedvezően érinti a régiót. Növekszik a közép- és felsőfokú végzettségű munkavállalók iránti igény, mely a képzettebb munkaerő megtartását teszi lehetővé, mérsékelve ezzel a foglalkoztatás területi szegregációját. Mindezek eredményeképp a térség lakosságának vásárlóereje növekszik, amely a másodlagos szolgáltatások piacán nagyrészt a helyi vállalkozásokat erősíti. A fejlesztés hatására növekedhet a környező térségekből az ingázók száma, valamint foglalkoztatás bővítésének hatására nőhet az ingázók aránya.

A kedvezőtlen környezeti hatások mérséklése hozzájárulhat az emberi egészség megóvásához, a munkaerő jobb biztosításához, az egészségügyi terhek csökkentéséhez. A beruházás a közlekedésbiztonság javulását is eredményezi, melynek következtében a balesetek számának csökkenése várható.

Egészségügyi hatások

Az utak egészségkárosító hatásai elsősorban a levegőszennyezés, valamint a zaj- és rezgésterhelés révén alakulnak ki. Szennyezést okozhat az útról lefolyó víz is, ha ivóvízbázist ér el. Az egészségügyi helyzet és annak távlati állapota ezen elemek vizsgálatával jellemezhető legjobban.

Az érintett lakosságot a közlekedésből adódóan egészséget károsító mértékben elsősorban a zaj- és levegőterhelés érheti. Ezen két környezeti terhelésnek a függvényében következtethetünk az esetleges kedvezőtlen hatásokra. A beruházás közvetlen környezetére

ható zaj, rezgés és légszennyezés terhelések a forgalom függvényében emelkedni fognak, azonban a nyomvonalvezetés a lakott területeket többnyire messze elkerüli.

Vízbázis védőterületet sem a főpálya nyomvonala, sem a kapcsolódó létesítményei jelenlegi információink alapján nem érintenek.

A kivitelezés egy átmeneti ideig tartó tevékenység, melynek hatásai a közvetlen munkaterületen és annak környezetében, valamint a szállítási útvonalakon jelentkeznek. A kivitelezést végző cégek csak ideiglenesen vannak jelen a beruházással érintett területen, így az építés hatásai átmenetinek tekinthetők és az üzemeltetés hatásaival összevetve kisebb mértékűek.

Az építés alatti légszennyezés ideiglenes és szakaszonként viszonylag rövid ideig van jelen. A terhelés a szállítási forgalomból, a munkagépek kipufogó gázaiból, valamint a durva földmunkákból származtatható, melyek közül utóbbi a leginkább meghatározó. Ideiglenes határérték-túllépés a szállítási utak mentén a felvert por következtében alakulhat ki, mely a javasolt védelmi intézkedések, az elérhető legjobb technika (BAT) és korszerű géppark használata mellett jelentős mértékben csökkenthető.

6. SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

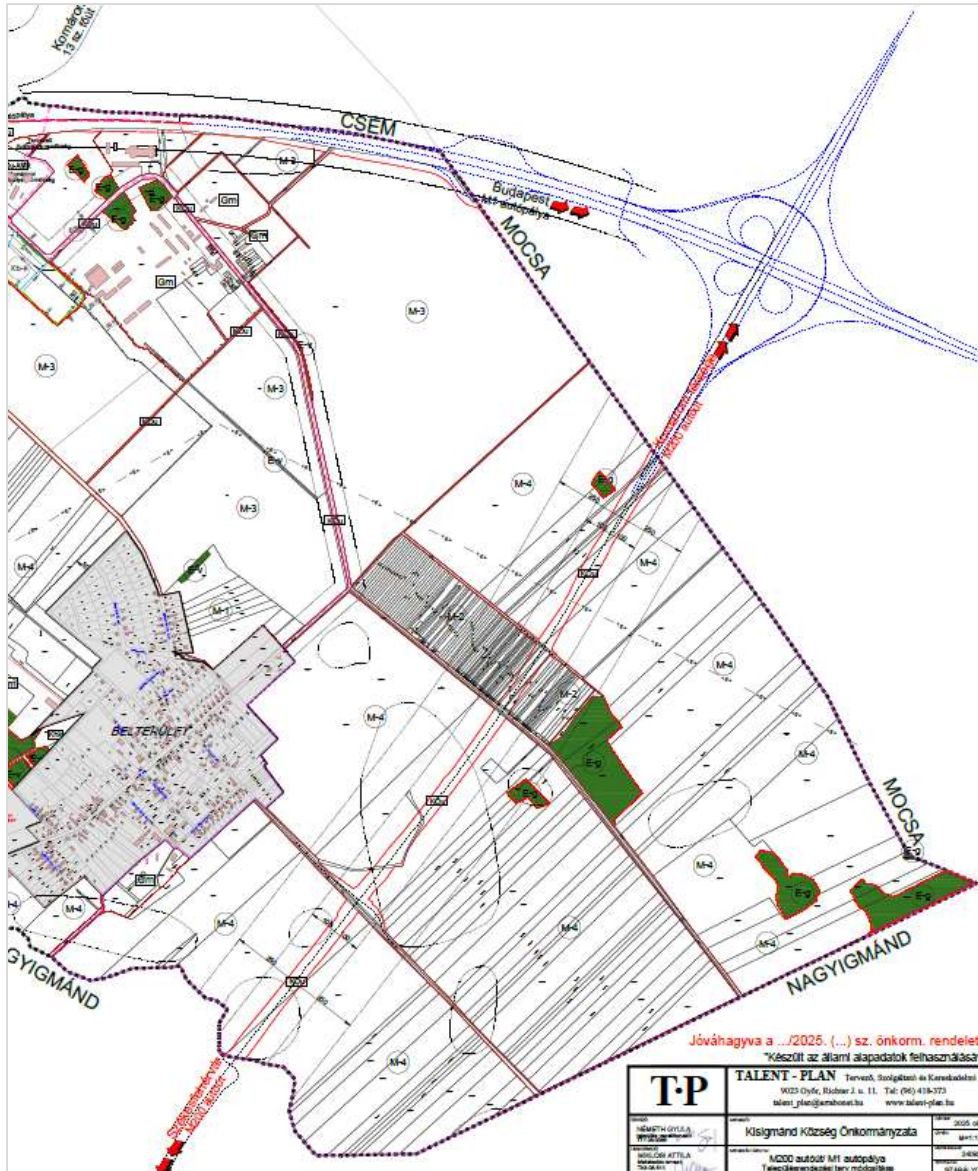
Módosítással érintett terület: Kisigmánd közigazgatási területének délkeleti részén fekvő általános mezőgazdasági területek (Má) és kertes mezőgazdasági terület (Mk)

Módosítás oka, célja: az M200 sz. gyorsforgalmi út (M1 autópálya (Komárom térsége) és M8 gyorsforgalmi út (Sárbogárd térsége) között) Kisigmánd közigazgatási területére eső szakaszának rendezési tervbe való beillesztése a cél.

Az úttervező UVATERV Zrt. átadta a kisajátítási vonalakat, tengelyvonalakat a településtervező Talent-Plan Kft. számára, a beillesztés, szabályozás ez alapján készült. Az úttal érintett földrészletek közúti közlekedési terület (KÖu) besorolást kapnak.

Az M200 sz. autót út teljesen új nyomvonalon, a település belterületétől délkeletre halad. A Mocsa település közigazgatási területén tervezett M1 autópálya-M200 autót út csomópontjához kapcsolódó M1 autópálya szabályozási szélesség Kisigmándra eső részének növelése is célja ennek a módosításnak.

T.P TALENT-PLAN Kft. 9023 Győr, Richter J.u.11. Tel: 96/418-373; E-mail: talent_plan@arrabonet.hu - 32 -



Tervezett szabályozási terv

Felhasznált irodalom:

M200 autót: 0+000 km sz. – 60+300 km sz. közötti szakasz, Környezeti hatástanulmány, A PE/KTFO/3921-89/2022. ügyiratszámú környezetvédelmi engedély módosítását megalapozó dokumentáció, Készítette: UVATERV Út-, Vasúttervező Zrt., Környezetvédelmi és tájépítészeti tervező iroda, 2025.

Műszaki leírás M200 autót tervezése, az M1 autópálya (Komárom térsége) – és M8 gyorsforgalmi út (Sárbogárd térsége) között, Engedélyezési terv, UVATERV Zrt., 2025.