



Ajtay Szilárd

## **Tájvédelmi lehetőségek a közlekedésfejlesztésben**

2014. április 29.

## Fő kérdéskörök

- nyomvonal,
- tájba illesztés a döntési eljárásban,
- növényzet telepítés,
- egyéb műszaki kérdések

# Alágazatok



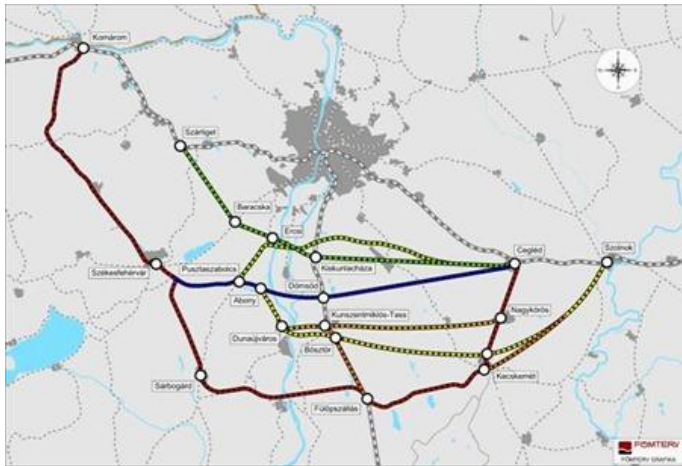
- közút



- kerékpáros közlekedés



- vízi közlekedés



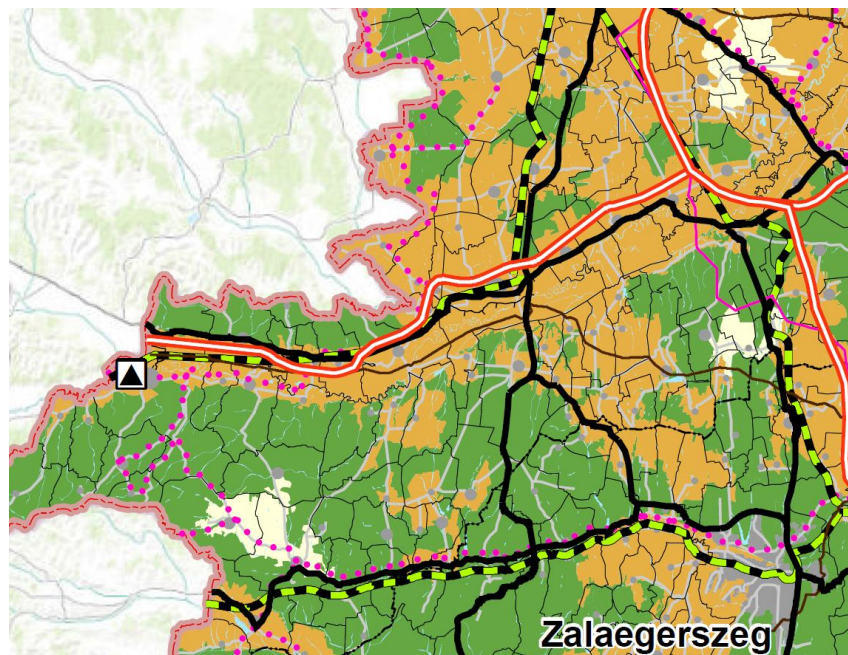
- vasút

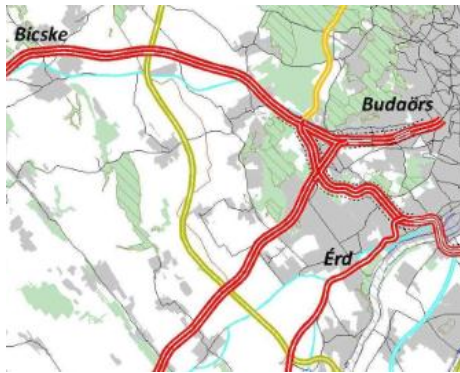


- légi közlekedés

## Szabályozási anyagok

- OTrT, területrendezési eszközök
- 1222/2011. (VI.29.) Korm. határozat (nagyávú terv)
- BAtRt, Balaton tv. (pl. bevás.közp.stop, viadukt, nagycsarnokok, stb)
- Étv.
- OTÉK
- NKS
- 1988. évi I. tv. tervezés változatelemzés
- fa- és növénytelepítési előírások





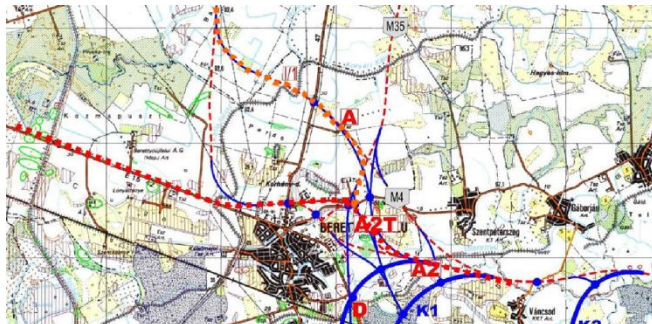
- **hálózati tervezés** (pl. core network; országos nagytávú terv; megyei területrendezési terv – úttípusok rendszere; sávszám; nyomvonalsáv);



- **programozás** (pl. hosszú távú program; OP projektlista – szakaszolás; keresztmetszeti ütemezés; sorrend);



- **projektervezés** (pl. nyomvonal; csomópontok)



## A nyomvonal kialakítása

Közúti közlekedésről szóló **1988. évi I. törvényt** (Kkt.) a nyomvonalak alakításával kapcsolatban:

11/D. § (2) A 11/A. § (2) bekezdése szerinti országos közutak tervezésének **előkészítési szakaszában**, az útépités lehetséges nyomvonalváltozatait magába foglaló döntés-előkészítő tanulmány vagy tanulmányterv és környezeti vizsgálat elkészítése során **költség-haszon vizsgálatot** és **összegző értékelést** kell készíteni, amelynek eredményét felhasználva a 11. § (2) bekezdés *a)–i)* pontjában meghatározott szempontokból összességében legelőnyösebb változatot, vagy az értékelési eredményt tekintve **lényeges különbséget nem mutató változatokat** kell kiválasztani a létesítéshez szükséges nyomvonalsáv meghatározására és biztosítására, továbbá a **környezetvédelmi engedélyezéshez előírt vizsgálatokra**.

**11. § (2)** A közutak térségi hálózatának tervezése során - a közutak nyomvonalának kijelölésénél, (...) - a következő gazdasági, társadalmi és környezeti szempontokat és hatásokat kell **együttesen értékelni**, és figyelembe venni:

- a)* a **létesítés**, a felújítás, az üzemeltetés és a **használat** közvetlen társadalmi költsége,
- b)* a közlekedés-**biztonsági** szempontból várható hatások,
- c)* a **települési környezetre** gyakorolt hatások,
- d)* a **természeti** és kulturális örökségi **értékekre**, természeti területekre, **tájakra** és Natura 2000 területekre, valamint a természeti erőforrásokra, különösen a termőföldre gyakorolt hatások és kockázatok,
- e)* az elérhetőség-javulásból fakadó térségi gazdaságélénkítő hatás,
- f)* nemzetközi együttműködés elősegítése,
- g)* a hátrányos térségek, települések felzárkóztatásának célja,
- h)* az országos, regionális, kiemelt térségi, megyei, valamint helyi **területfejlesztési és -rendezési célok**,
- i)* a közúthálózat-fejlesztéssel szorosan összefüggő egyéb sajátos szempontok, különös tekintettel a honvédelmi, idegenforgalmi és vidékfejlesztési szempontokra.

## Tájba illesztés a döntési eljárásban

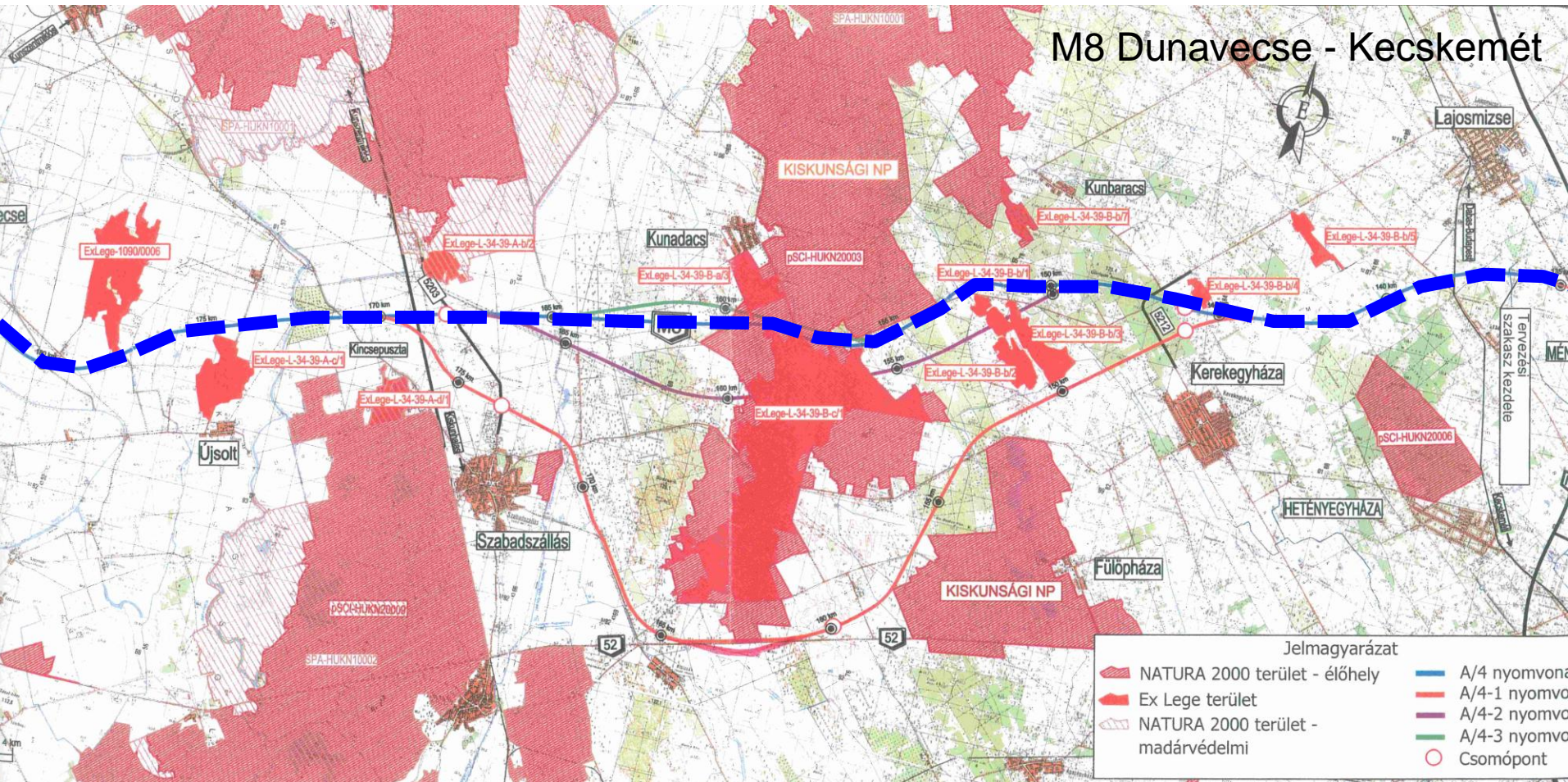
Az **NKS** a kitűzött célok elérésére 46 stratégiai eszközt nevesít, ezek egyike: „Az engedélyezési folyamat során jelentkező különböző ágazati akadályok feloldása érdekében a tervezés korai fázisában lehetővé kell tenni az érintett ágazatokkal történő egyeztetést. A **jelentős tájalakító**, környezetterhelő (...) hatású tervek esetében egy **interdiszciplináris tervtanács** keretében javasolt értékelni a tervet.”

### Kulcsszavak:

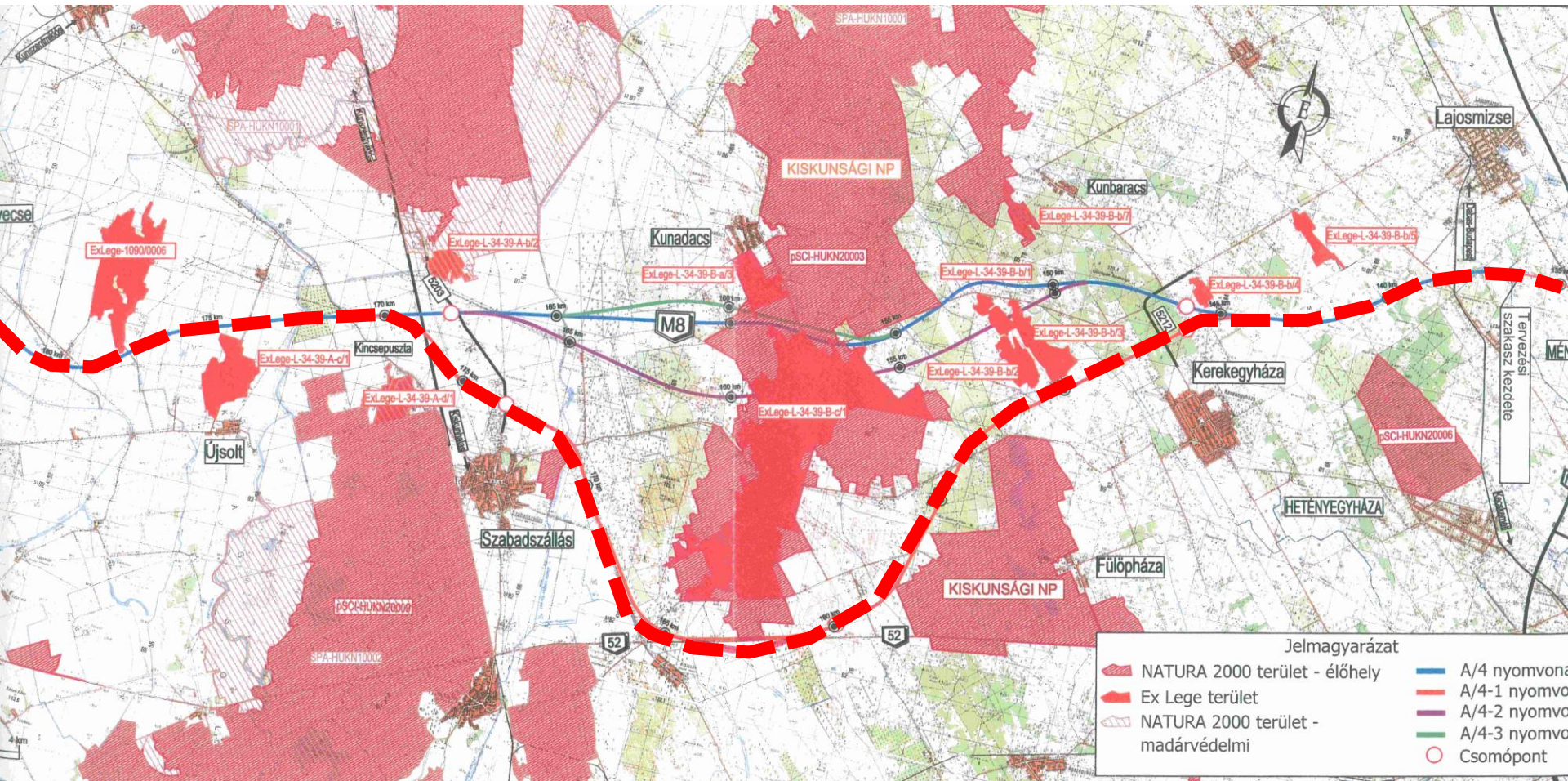
- tervpályázat,
- transzparens társadalmi vita,
- tervtanács,
- interdiszciplináris,
- tervezési útmutató/előírás,
- jogszabályi háttér.



# M8 Dunavecse - Kecskemét







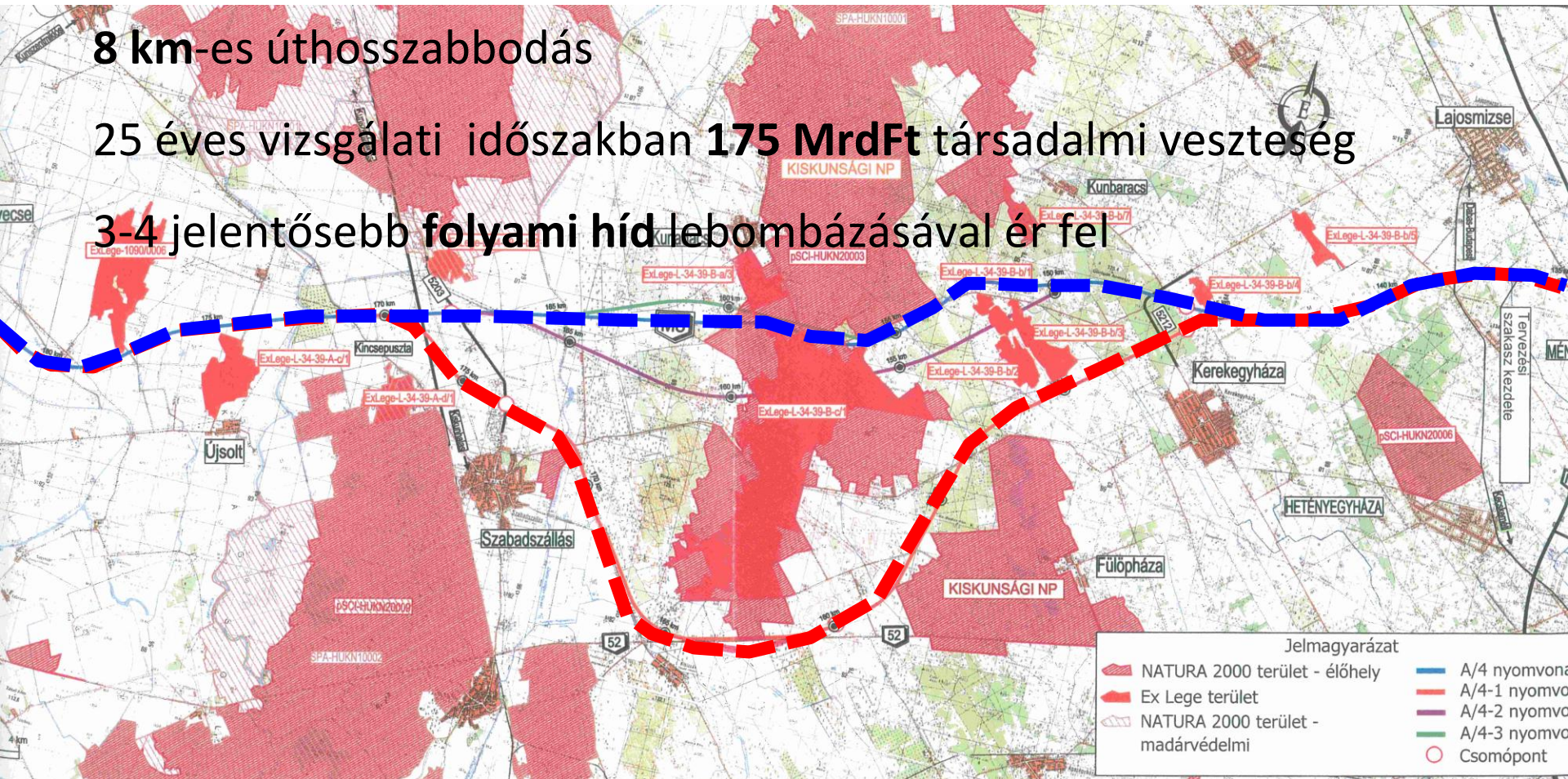
Jelmagyarázat

- NATURA 2000 terület - élőhely
- Ex Lege terület
- NATURA 2000 terület - madárvédelmi
- A/4 nyomvonal
- A/4-1 nyomvonal
- A/4-2 nyomvonal
- A/4-3 nyomvonal
- Csomópont

8 km-es úthosszabbodás

25 éves vizsgálati időszakban **175 MrdFt** társadalmi veszteség








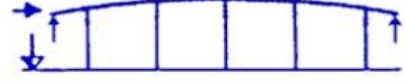

3-4 jelentősebb folyami híd lebombázásával ér fel



Az oktatási anyagok, és a „**Vonalvezetés tervezése, a vízszintes és magassági vonalvezetés összehangolása**” c. tervezési útmutató nem tájlesztétikai szempontból közelítik a kérdést.

„Helyszínrajz és hossz-szelvény összehangolása

- vízszintes és függőleges ívek essenek egybe
- helyszínrajzi egyenesbe domború lekerekítés nem eshet (eltűnik az út)
- ha homorú lekerekítés egyenesbe esik, legyen nagy a sugara (perspektív törés elkerülése)”

Helyszínrajzi elemek	Hossz-szelvényi elemek	Térbeli elemek
<p>Ív</p> 	<p>Egyenes</p> 	<p>Ív állandó hosszeséssel</p> 
<p>Ív</p> 	<p>Ív</p> 	<p>Ív völgyben</p> 
<p>Ív</p> 	<p>Ív</p> 	<p>Ív hegytetőn</p> 

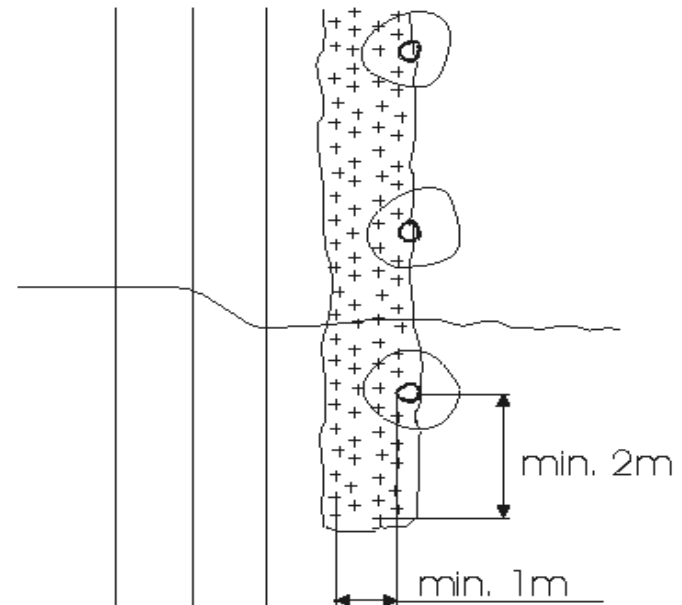
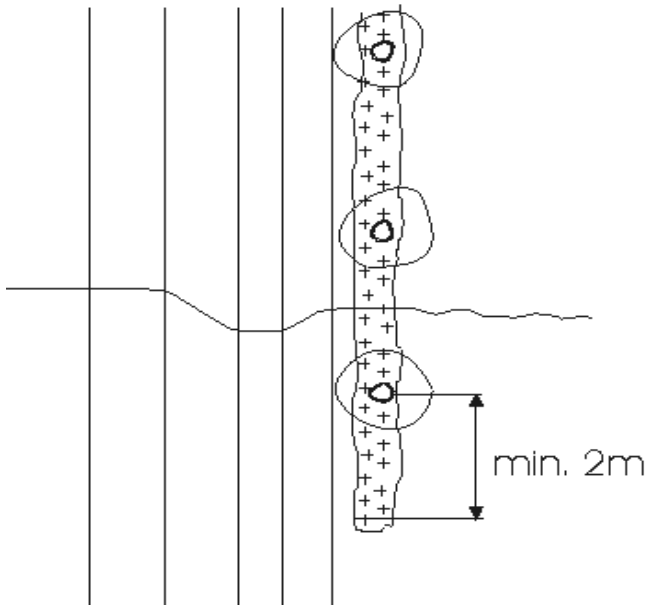
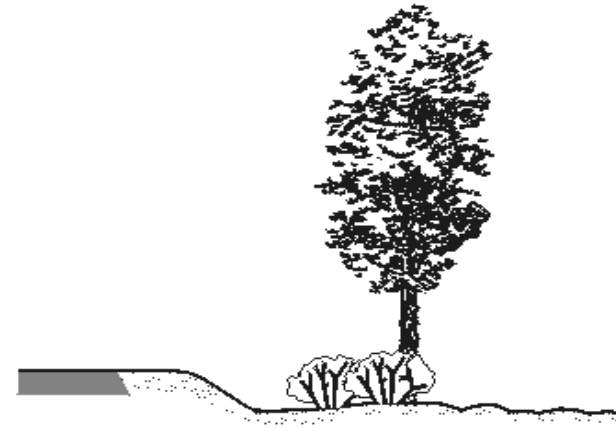
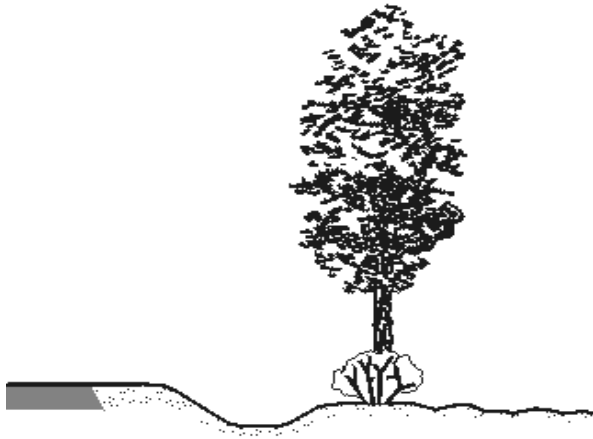
A KTSZ tervezési előírás egy szóval említi a táji adottságok szempontját.

## Növényzet telepítés

Cserjesávval rendelkező szakaszok adottságainak kihasználás, védelmi célú cserjetelepítés  
(Az ábrán megjelölt szélességértékek a végleges előírásban nagyobbak!)

a.) fák ültetési vonalában

b.) fák út felőli oldalán



# Kitekintés

Fontos lenne az épített környezet is!



**Mottó:** nálunk a tájépítész diákok tanulják az utak tájbaillesztését, a növényalkalmazás módját... (hogy miért nem látom ezt kint a terepen?...)



## Jogszáabályi háttér

### **A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény**

#### 5. § Alapelvek

A természet védelméhez fűződő érdekeket a nemzetgazdasági tervezés, szabályozás, továbbá a gazdasági, terület- és településfejlesztési, illetőleg rendezési döntések, valamint a hatósági intézkedések során figyelembe kell venni.

### **314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet**

a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról.



## Probléma

Az EVD és KHT előbb készül el, mint az engedélyezési terv, ezért a zöldhatóság a tanulmányterv alapján, 1:10 000 méretarányú térképről dönt zömmel hossz- és keresztmetszvény nélkül.

Kötöttségek: Műszaki paraméterek, OTrT, megyei és településrendezési tervek, a vonal szakaszolása, stb.





## Célunk

A működő, harmonikus táj/tájrészlet megőrzése!



## Tájbaillesztés

Látványtervek, tájesztétikai vizsgálatok szinte soha nem készülnek az úttervezés folyamán, legfeljebb a hidaknál;

az engedélyezési tervnek és a kiviteli tervnek már van növénytelepítési terve, amelyekhez a következő témájú műszaki irányelveket szokták alkalmazni (a teljesség igénye nélkül):

- hófúvás elleni növényzónák,
- gyepek vetőmagvai,
- ültetési anyag erdősítések és fásítások céljára,
- talaj termőréteg védelmének követelményei stb.



## Javaslatok

Az utak tervezésével foglalkozó mérnökök csak számokat, jogszabályokat értenek, valahogy valamit számszerűsíteni vagy szabvány-szerűsíteni kellene a tájvédelmi szempontokat. ÖTLET???

Biológiai aktivitás érték nem elegendő, lehetne még ökoszisztéma-szolgáltatás, természetesség megőrzése.

ÖTLET???

KHT és tervezés ütemezése, tartalmi elvárások megadása, esetleg egy műszaki irányelv, vagy még egyszerűbb formában útmutató készítése. Legegyszerűbb mód egy tájékoztató füzet (alkalmaznák a tervezők, és a döntéshozók is lapozgatnák).

A TEKA továbbfejlesztése, az egyedi tájérték kataszter bővítése szükséges.

Bár a napokban olvastam egyedi tájérték áthelyezéséről is ☹! Pedig a kunhalmot, földvárat, egyedi tájértéket tisztelik a mérnökök.

A tervsűrűn legalább egy táj- és természetvédelmi szakember is kapjon helyet.



## Erősségek és gyengeségek

- **problémák feltárása**
- **célok meghatározása**, szándék azok elérésére
- tájbaillesztés módszertani útmutatók, előírások alkalmazása
- **forráshiány** miatti akadály elháríthatósága
- ágazatok közötti **együttműködési** készség
- partnerség, nyílt **egyeztetés** a gyakorlatban
- team irányítás/**tervzsűri** intézménye a gyakorlatban (kompetencia, függetlenség, folyamatosság)
- végrehajtás **ellenőrzési rendszere**
- a módszerhez **tudományos bázis**, szakirodalom
- **szempontok** súlyozása, értékjellemzők

KÖSZÖNÖM MEGTISZTELŐ FIGYELMÜKET!

