

KOCSOLA KÖZSÉG

TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVÉNEK LEÍRÁSA

(Jóváhagyva 43/2002 képviselőtestületi határozattal)

HELYZETÉRTÉKELÉS

A község Dél- és Kelet-Külső-Somogy kistáj határán fekszik. A tájat a löszhátak egybefüggő nagyüzemi művelésű szántói uralják, a köztük megbúvó, rendre észak-déli irányú természetközeli állapotú völgyek csak hozzájuk közelítve tűnnek fel a szemlélődő számára. A látványt északról és keletről zártkertek és erdők zárják. A Cseraljai patak völgye, a Kanásztemetői völgy és a Szentkúti erdő védelemre érdemes természeti értéket képviselnek.

A település virágkora a vasútépítések és útépitések hatására a XX. század elejére esik. 1910-ben a mai népességének több mint másfélszerese lakott itt. Akkori beépített területét a mai alig haladja meg. A jelentős népességcsökkenés a múlt század 60-as éveiben indul el, ami napjainkra megállt. A népmozgalmi viszonyai kedvezőek. A lakosság többsége katolikus, jelentős - 1/3-ot közelítő – a német és a roma lakosság.

A környék országos szinten kiváló termőhelyi adottságai már a XIX. században virágzó mezőgazdaságot eredményeztek. A II. világháborút követően a nagyüzemi gazdaságok veszik át a termelés vezető pozícióit. A felszabaduló munkaerő egy részét a 60-70-es évek dombóvári ipartelepítése köti le. A kárpótlás, a szövetkezeti vagyon nevesítése, a privatizáció után birtokkoncentráció és a magángazdaságok megerősödése veszi kezdetét. Az igazgatási terület 1/3-át kitevő Gyulaji erdő nem játszik szerepet a település gazdaságában.

A térség főút hiányos, gyorsforgalmi, vagy I. rendű főút legközelebb 40-60 km-re található. Keleti irányban – a megyeszékhely felé - még II. rendű kapcsolat sincs kiépítve. A meglévő hálózat jó kapcsolatot biztosít északi irányban és a kistérségi központtal – Dombóvárral. Keleti irányban a közúti kapcsolat hiányos. A település helyzetéből adódóan hamarabb lehet Kaposvárra vagy Pécsre jutni, mint Szekszárdra. A települést érintő vasúti vonalon a közlekedés megszűnt és nincs rá esély, hogy újra induljon.

Fontos régészeti lelőhely a négyeshalom a Halmoki dűlőben és a középkori Pogány falu maradványa a Pusztaszentegyházi dűlőben. Országos védelem alatt álló műemlék a katolikus templom, helyi védelemre 42 épület érdemes.

Kocsola alapfokon önellátó település. A lakosság magasabb szintű ellátáshoz Dombóváron jut, de Tamási és hivatali ügyekben Szekszárd is nyújt bizonyos szolgáltatásokat. Többen járnak dolgozni Dombóvárra, Dalmandra, Székesfehérvárra és Tamásiba. A lakásellátottság mennyiségi mutatói jók. Lakásépítés szinte nincs, az előregedett épületállomány megújítására nagyon kevés a gazdasági erő. A településen a közüzemi ivóvízellátás, gázellátás, elektromos energiaellátás és vezetékes távközlés biztosított. Szennyvízelvezetés nincs, a szippantott szennyvizet szakszerű ürítése megoldatlan. A mobil telefonrendszerek lefedettsége hiányos. A kommunális hulladék szervezett gyűjtése és elhelyezése megoldott.

A település külterületén a mezőgazdasági termelés, valamint a környezet- és természetvédelem konfliktusa jelentkezhet. A belterületen azoknak a termelési, gazdálkodási tevékenységeknek a számára, amelyek lakóterületen nem helyezhetők el nincs kijelölt terület. A 61-es út zajhatása terheli a mellette lévő lakóházsort. A tervezett M65-ös út „A” jelű nyomvonal változata a vasút mellett haladva szétvágja a települést és várható zajhatása zavarja a környezetét.

Távlati tervek szerint a település környezetét az M9 és M65 jelű gyorsforgalmi utak érintik. A két út megépültével – főleg, ha az M65-ös valamelyik Dombóvár melletti változata épül meg – a térség közlekedésföldrajzi helyzete jelentősen javul és a megyeszékhely elérési ideje is félórára csökken. A félórás elérési távolságon belül lévő taszári repülőtér várható alternatív polgári használata a térség légi úton való megközelíthetősége szempontjából nagy jelentőséggel bír.

JÖVŐKÉP

Az alapvetően mezőgazdasági településen korábban és a jövőben sem biztosítható elégséges munkahely a helyi lakosság számára. Az ingázás és a családok kettős foglalkoztatottsága várhatóan tartósan megmarad. A gazdaság fejlődése egyre kevésbé értelmezhető települési léptékben, ami természetesen nem jelenti azt, hogy a helyi adottságok kihasználatlanul maradhatnak. Nem biztosítható a lakhatás minőségéhez egyre inkább hozzátartozó az alapszintet meghaladó intézményellátás és szolgáltatás sem. Ezek többségének igénybevételére kistérségi, némelyiknél pedig csak annál magas települési szinten van reális lehetőség.

Települési léptékben tehát a lakóhely komfortosítása a fő cél, amibe természetesen nemcsak a faluszépítés, a közüzemi infrastruktúra kiteljesítése, az alapellátó intézmények biztosítása, a település karakterének megőrzése tartozik, hanem nagyon fontos a településközi közlekedési infrastruktúra olyan szintre

emelése, hogy a térségben lévő ellátás, szolgáltatás és munkahely könnyen elérhető legyen. Ez nemcsak hálózatot igényel, hanem elérhető árú, megfelelő sűrűségű személyszállító kapacitást is.

Az M65 út „A” jelű nyomvonal változatának megvalósulása a település elérhetőségének javulását jelenti és ez ipari, logisztikai létesítmények idetelepülését, illetve a népesség növekedését okozhatja.

A TELEPÜLÉSSZERKEZET ALAKÍTÁSA

Tájrendezés

A táj használatában a termelési és természetvédelmi igények kielégítésének hosszútávú egyensúlyára kell törekedni. Azokon a területeken, ahol termelési érdek dominanciáját a jó termőhelyi adottságok indokolják és különös természetvédelmi érdek azt nem korlátozza, intenzív - korlátozatlan - mezőgazdasági termelés folytatható. Azokon a területeken, ahol a nem különösebben jó termőhely mellett jogos természeti érdekek is megjelennek, csak extenzív - korlátozott - gazdálkodás javasolható. A védelemre javasolt természeti területeken gazdálkodás csak a természetvédelem érdekében alárendelten jelenhet meg. A tervezési területen lévő összefüggő, vagy mozaikos természeti területeket a köztük lévő szántóterületek „kultúrsivatagán” át az észak-déli irányú természetközeli völgyek „ökofolyosói” kötik össze. A területhasználatok szabályozásával ezt a tájszerkezetet kell erősíteni.

Ma még nem látható, hogy a zártkertek folyamatos kiürülése után milyen hasznosításuk lesz. Az valószínűsíthető, hogy amelyiknek nincs, vagy nem lehet rekreációs funkciója az a jelenleginél csak lényegesen nagyobb telkeken tud megújulni. A szabályozásban a más irányú hasznosítást gátló beépítéseket ezért célszerű korlátozni, illetve a szokásosnál jóval nagyobb telekmérethez kötni.

Területfelhasználás a belterületen

A település - lakónépességéhez képest - jelentős nagyságú belterülettel rendelkezik, ezért a belterület tervszerű csökkentése szükséges a Vásártér, a vasútállomás és a Hamuház környezetében. A lakóterület növelésére a terv távlatában nincs szükség, a felmerülő új építési igényt a meglévő üres telkeken ki lehet elégíteni.

Pontosítani kell a lakóterületen folytatható gazdasági tevékenységek körét, illetve az itt el nem helyezhető számára területet kijelölni. A jelentős méretű és

néhol többszáz méter hosszúságú telkeken célszerű és lehetséges is elválasztani a lakó és a gazdálkodási funkciót, a zavaró hatások csökkentése érdekében. A telek hátsó, 50 m utáni részén – főleg ha a telek hátsó megközelítéssel is rendelkezik – megteremthetők a gazdálkodás feltételei.

A belterülethez csatlakozó két mezőgazdasági telep be tudja fogadni a gazdasági terület iránt jelentkező új igény egy részét. A település északi, 61-es úthoz csatlakozó részén az út által vonzott kereskedelmi, szolgáltató és logisztikai funkciójú létesítmények számára biztosít területet a terv.

Természet- és környezetvédelem

A feltárt értékes természeti területeket – az országos védelemre tervezetteket is a bejegyzés megvalósulásáig – helyi védelem alá kell vonni.

A főút melletti lakóterület közlekedésből eredő zajterhelését csökkenteni szükséges, egyrészt az út és a lakóépületek közötti terület zajgátló hasznosításával (kereskedelem, szolgáltatás, illetve erdő), másrészt a főút forgalmát részben átvevő gyorsforgalmi út megépítésével.

Örökségvédelem

Bár a község területén több régészeti lelőhely van, az általános érvényű jogszabályokon túli, csak az adott területre vonatkozó előírásra nincs szükség.

A település török hódoltság utáni újjáépülésétől datálódhatnak az építészeti értékvédelem körébe tartozó települési elemek. Ezek közül az országos védelem alatt álló műemlék templom műemléki környezetét a szabályozási terv keretében kell kijelölni. Ugyancsak e terv keretében kell helyi védelembe helyezni a vizsgálatok során feltárt építészeti értékeket.

Közlekedésfejlesztés

Az M65 gyorsforgalmi út „A” jelű nyomvonal változata volt vasút nyomvonalát követve szétvágja a település belterületét és a csatlakozó lakóterületeket érdemben ki nem védhető zajjal terheli. Ennek elkerülésére kitérő nyomvonalat javasolunk a Gyulaji erdő nem védett területén keresztül. Az „A” nyomvonal változatnál Tamási és Dombóvár között nincs a gyorsforgalmi úton csatlakozás tervezve, ennek kialakítása szükséges a környező települések jobb elérhetősége érdekében Kocsola térségében. Erről a csomóponttól Szakcs és Igal irányában Kocsolát legalább részben elkerülő szakaszra van szükség, a másik irányban Gyulaj és Szakály jobb elérhetősége indokol átkötő utat.

A Pécs–Sásd–Dombóvár-Siófok nagytérségi kerékpárút a tervezési területen a Dombóvár–Tamási megszűnő vasútvonal nyomvonalán halad. **Kocsola kerék-**

páros bejárata az egykori vasútállomás helyén, az ottani épületegyüttes átértelmezésével jön létre.

Parkolóhelyeket az OTÉK által előírt mértékben saját telken belül kell megvalósítani. Lakás és szállásférőhely kivételével közterület is igénybe vehető erre a célra a Helyi Építési Szabályzatban részletezendő feltételek teljesülése esetén.

Közművesítés, hírközlés

A települések közterületeinek méretét úgy kell meghatározni, hogy a közlekedés feltételeinek kielégítésén túl a hiányzó gáz és szennyvíz közművek vezetékai is elférjenek. Az építés feltételeként részleges közművesítettséget és oltóvíz ellátást kell megkövetelni.