

Közérthető összefoglaló

***a Szombathely és Kőszeg közötti országos közúti kapcsolat
(részben 2*2 sávós, részben 2*1 sávós főút), valamint a 87-89.
számú főút Szombathely hiányzó északkeleti elkerülő szakasz (2*1
sávós főút)***

Környezeti hatástanulmányához

1. A tervezett tevékenység ismertetése

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium 2017-ben elrendelte a Szombathely és Kőszeg közötti országos közúti kapcsolat fejlesztés és ehhez kapcsolódóan a 87-89 számú főút Szombathely hiányzó északkeleti elkerülő szakasz fejlesztésének összehangolt előkészítési feladatait.

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. a „Szombathely és Kőszeg közötti országos közúti kapcsolat, valamint a 87-89. számú főút Szombathely hiányzó északkeleti elkerülő szakasz” előkészítéséhez szükséges környezeti hatástanulmány elkészítésével a Pannonway Építő Kft-t, mint tervezőt bízta meg.

A tervezett beruházás célja Szombathely és Kőszeg, illetve az országhatár közötti kapcsolatának javítása, az eljutási idő és a közlekedési balesetek számának csökkentése, ezáltal magasabb szolgáltatási és közlekedési szint biztosítása az utazók számára. A célok közé tartozik a 87. sz. főút mentén lévő települések (Gencsapáti, Gyöngyösfalu, Lukácsháza) tehermentesítése, az érintett települések életkörülményeinek javítása.

A fenti célt a beruházó Szombathelyet ÉK-ről elkerülő új nyomvonalú út építésével és ehhez kapcsolódóan Szombathely és Kőszeg (Országhatár) között új nyomvonalon haladó új főút építtetésével kívánja elérni.

A környezeti hatástanulmány során a tervezett út nyomvonalára vonatkozóan 2 változatot vizsgáltunk:

Változat jele	Változat leírása
2. változat	A teljes tervezési szakaszon új nyomvonalon haladó változat, mely a lakóterületeket Kőszegfalva kivételével távolról elkerüli, ezáltal azonban a 87. sz. út jelenlegi nyomvonalától K-re található ökológiai hálózathoz tartozó erdőterületeket érinti és termőterületet is foglal. A forgalmi sávok száma Szombathely-Kőszeg között 2*2 sáv, Kőszeg-Országhatár között 2*1 sáv.
3. változat	A teljes tervezési szakaszon új nyomvonalon haladó változat, mely a lakóterületeket távolról elkerüli, ezáltal azonban a 87. sz. út jelenlegi nyomvonalától K-re található ökológiai hálózathoz tartozó erdőterületeket érinti és termőterületet is foglal. Kőszegfalvától É-ra a 2. változattal azonos nyomvonalon halad. A forgalmi sávok száma Szombathely-Kőszeg között 2*2 sáv, Kőszeg-Országhatár között 2*1 sáv.

1. táblázat: A KHT-ban vizsgált alternatívák rövid bemutatása

A tervezett beruházás eredményeképpen megvalósuló fő útszakaszok:

2. nyv. változat esetében

- Az új 87. sz.út első szakaszaként a 0,0 és 1,0 szelvények között az M86 útról lehajtó ág épül.
- Az M86 út és 87. sz. főút meglévő csomópontja mellett új külön szintű csomópont épül az 1,0 szelvénynél.
- A fenti új csomópont és a Szombathely-Söpte 8639. sz. út keresztezése közötti (1,0 és 3,9 szelvények között) szakaszon folytonos útszakasz létesül.
- A fenti folytonos útszakaszon belül, a 2,2 szelvénynél a 15. sz. Sopron-Szombathely vasútvonal keresztezésére felüljáró épül.
- A 3,9 km-szelvénynél a Szombathely-Söpte 8639. sz. út keresztezésénél új külön szintű csomópont létesül, amely a Szombathely-Söpte 8639. sz. úttal való összeköttetést és a 89. sz. út felé való elágazást biztosítja.
- A fenti csomópontból összekötő ág épül a 89. sz. és 87. sz. főutak meglévő körforgalmi csomópontjáig.
- A fenti lehajtó ág keresztezi a Szombathely-Kőszeg vasútvonalat, itt felüljáró épül.
- A Szombathely-Söpte 8639. sz. úti csomópontot követően a tervezett út tovább halad É felé, a Szombathelyi Repülőtér K-i oldala mentén, egészen a Gyöngyösfalu-Kőszegpaty közötti 0110. hrsz-ú dűlőút keresztezéséig. Ez a folytonos (két csomópont közötti) szakasz a 2,2 – 9,3 km. szelvények között terjed.

- A 9,3 kmsz.-nél külön szintű csomópont létesül a Gyöngyösfalu-Kőszegpaty közötti 0110. hrsz-ú dűlőút keresztezésére.
- A fenti kereszteződéstől Ny-ra a meglévő 87. sz. útig és K-re Gyöngyösfalu közigazgatási határáig a Gyöngyösfalu-Kőszegpaty közötti 0110. hrsz-ú dűlőút burkolása valósul meg.
- A Gyöngyösfalu-Kőszegpaty közötti 0110. hrsz-ú dűlőút keresztezésétől és a Lukácsháza-Pusztacsó közötti 0123. hrsz-ú út keresztezéséig (9,3 kmsz. – 11,5 kmsz.) a tervezett út folytonosan, új nyomvonalon halad.
- A Lukácsháza-Pusztacsó közötti 0123. hrsz-ú út keresztezésénél a 11,5 kmsz.-nél felüljáró létesül.
- A fenti felüljárótól a 8641. számú Lukácsháza-Nemescsó összekötő közút keresztezéséig (11,5 kmsz. – 12,8 kmsz.) a tervezett út folytonosan, új nyomvonalon halad.
- A 8641. sz. közút keresztezésére külön szintű csomópont létesül.
- A fenti kereszteződéstől Ny-ra a meglévő 87. sz. útig és K-re Lukácsháza közigazgatási határáig a 8641. sz. út burkolatmegerősítése valósul meg.
- A fenti kereszteződéstől és a 8636. számú Kőszegfalva-Nemescsó összekötő közút keresztezéséig (12,8 kmsz. – 13,8 kmsz.) a tervezett út folytonosan, új nyomvonalon halad.
- A 8636. sz. közút keresztezésénél a 8636. sz. út számára felüljáró létesül.
- A fenti kereszteződéstől ÉNy-ra Kőszegfalváig és DK-re Kőszeg közigazgatási határáig a 8636. sz. út burkolatmegerősítése valósul meg.
- A fenti kereszteződés és a 8627. számú Kőszeg-Lövő összekötőút keresztezése közötti szakaszon (13,8 kmsz. – 18,0 kmsz.) a tervezett út folytonosan, új nyomvonalon halad.
- A 8627. számú közút (Csepregi Út) keresztezésére külön szintű csomópont létesül. Eddig 2*2 sávon, innentől 2*1 sávon halad az út.
- A fenti kereszteződéstől a 87. számú főútba való (Kőszegtől É-ra történő) visszacsatlakozásáig (18,0-22,5 kmsz.) a tervezett út folytonosan, új nyomvonalon halad.

3. nyv. változat esetében

- Az új 87. út első szakaszaként a 0,0 és 1,0 szelvények között az M86 útról lehajtó ág épül.
- Az M86 út és 87. főút meglévő csomópontja mellett új külön szintű csomópont épül az 1,0 szelvénynél.
- A fenti új csomópont és a Szombathely-Söpte 8639. sz. út keresztezése közötti (1,0 és 3,9 szelvények között) szakaszon folytonos útszakasz létesül.
- A fenti folytonos útszakaszon belül, a 2,2 szelvénynél a 15. sz. Sopron-Szombathely vasútvonal keresztezésére felüljáró épül.

- A 3,9 km.szelvényénél a Szombathely-Söpte 8639. sz. út keresztezésénél új külön szintű csomópont létesül, amely a Szombathely-Söpte 8639. sz. úttal való összeköttetést és a 89. sz. út felé való elágazást biztosítja.
- A fenti csomópontból összekötő ág épül a 89. sz. és 87. sz. főutak meglévő körforgalmi csomópontjáiig.
- A fenti lehajtó ág keresztezi a Szombathely-Kőszeg vasútvonalat, itt felüljáró épül.
- A Szombathely-Söpte 8639. sz. úti csomópontot követően a tervezett út tovább halad É felé, a Szombathelyi Repülőtér K-i oldala mentén, egészen a Gyöngyösfalu-Kőszegpaty közötti 0110. hrsz-ú dűlőút keresztezéséig. Ez a folytonos (két csomópont közötti) szakasz a 2,2 – 9,3 km. szelvények között terjed.
- A 9,3 kmsz.-nél külön szintű csomópont létesül a Gyöngyösfalu-Kőszegpaty közötti 0110. hrsz-ú dűlőút keresztezésére.
- A fenti kereszteződéstől Ny-ra a meglévő 87. sz. útig és K-re Gyöngyösfalu közigazgatási határáig a Gyöngyösfalu-Kőszegpaty közötti 0110. hrsz-ú dűlőút burkolása valósul meg.
- A Gyöngyösfalu-Kőszegpaty közötti 0110. hrsz-ú dűlőút keresztezésétől és a Lukácsháza-Pusztacsó közötti 0123. hrsz-ú út keresztezéséig (9,3 kmsz. – 11,5 kmsz.) a tervezett út folytonosan, új nyomvonalon halad.
- A Lukácsháza-Pusztacsó közötti 0123. hrsz-ú út keresztezésére a 11,5 kmsz.-nél felüljáró létesül.
- A fenti felüljárótól a 8641. számú Lukácsháza-Nemescsó összekötő közút keresztezéséig (11,5 kmsz. – 12,8 kmsz.) a tervezett út folytonosan, új nyomvonalon halad.
- A 8641. sz. közút keresztezésére külön szintű csomópont létesül.
- A fenti kereszteződéstől Ny-ra a meglévő 87. sz. útig és K-re Lukácsháza közigazgatási határáig a 8641. sz. út burkolatmegerősítése valósul meg.
- A fenti kereszteződéstől és a 8636. számú Kőszegfalva-Nemescsó összekötő közút keresztezéséig (12,8 kmsz. – 14,5 kmsz.) a tervezett út folytonosan, új nyomvonalon halad.
- A 8636. sz. közút keresztezésénél a 8636. sz. út számára felüljáró létesül.
- A fenti kereszteződéstől ÉNy-ra Kőszegfalváig és DK-re Kőszeg közigazgatási határáig a 8636. sz. út burkolatmegerősítése valósul meg.
- A fenti kereszteződés és a 8627. számú Kőszeg-Lövő összekötőút keresztezése közötti szakaszon (14,5 kmsz. – 18,0 kmsz.) a tervezett út folytonosan, új nyomvonalon halad.
- A 8627. számú közút (Csepregi út) keresztezésére külön szintű csomópont létesül. Eddig 2*2 sávon, innentől 2*1 sávon halad az út.
- A fenti kereszteződéstől a 87. számú főútba való (Kőszegtől É-ra történő) visszacsatlakozásáig (18,0-22,3 kmsz.) a tervezett út folytonosan, új nyomvonalon halad.

A kivitelezés megkezdésének várható időpontja: 2024, időtartama: 3 év.

A beruházó adatai:

Név: NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.

Cím: 1134 Budapest, Váci út 45.

A tervezett beruházás volumenét jellemző adatok a létesítés fázisára értelmezve:

2. nyv. változat

A fejlesztésre kerülő aszfaltozott utak hossza:	4,4 km
Az új nyomvonalon újonnan kiépítésre kerülő aszfaltozott utak hossza:	27,7 km
Szervizutak hossza:	8,4 km
Területfoglalás csomópontokkal, szervizutakkal összesen:	128 ha

3. nyv. változat

A fejlesztésre kerülő aszfaltozott utak hossza:	3,6 km
Az új nyomvonalon újonnan kiépítésre kerülő aszfaltozott utak hossza:	27,3 km
Szervizutak hossza:	8,0 km
Területfoglalás csomópontokkal, szervizutakkal összesen:	122 ha

Az épülő úthoz kapcsolódó további létesítmények

Csomópontok
Műtárgyak (felüljárók)
Szervizutak
Vadvédő kerítés
Vadátjárók
Vízvezető létesítmények

A tevékenység helye és területigénye, a terület használatának módja:

A tervezett beruházás Szombathely, Söpte, Gencsapáti, Gyöngyösfalu, Pusztacsó, Nemescsó, Lukácsháza és Kőszeg községek külterületén, az M86 autót és az országhatár között készül el. A legközelebbi lakó- vagy üdülőterületi épület (Kőszeg, Olmódi u., 4905 hrsz.) távolsága 120 m.

A beruházás által igénybe vett terület a 2. változat esetén 128 ha, a 3. változat esetén 122 ha. A beruházás zömmel művelés alól kivont (út, árok, telephely, stb.) területeket, valamint 3-5. minőségi osztályú *szántó* művelési ágú területeket érint. Emellett alárendelten erdő, fásítás, gyümölcsös, szőlő, rét és legelő művelési ágú területek is érintve vannak.

A települések szabályozási terve szerint a tervezett nyomvonalak jelenleg változatos övezeti besorolású területeken haladnak át. Az érintett területek többségében különböző mezőgazdasági területek (Má-általános mezőgazdasági, Mk-kertes mezőgazdasági, stb.)

kisebb részben erdőterületek (Ev- védő erdő, Eg-gazdasági célú erdő), emellett kis szakaszokon egyéb területek (Gip-gazdasági-ipari, Köu-közút, V-vízgazdálkodási) is érintettek, Kőszeg területén egy rövid szakaszon még lakóövezetet (Lke) is keresztez a 2. és 3. nyvv.

Külső szállítás útvonala, a teherszállítás nagyságrendje

A beépítésre kerülő építőanyagokat a helyszínre kell szállítani. A projekt jelenlegi fázisában nem lehet pontosan meghatározni, hogy az építő anyagokat honnan és milyen vállalkozók szállítják be, mivel ezt a későbbiek folyamán közbeszerzés során döntenek el. A tehergépkocsik kifogástalan műszaki állapotban (zöldkártya stb.) működtethetők.

A nyomvonal jelenleg 3 irányból közelíthető meg főútvonalakról lakóterület érintése nélkül:

- az M86 gyorsforgalmi útról D-i irányból közvetlenül
- a 87. főút jelenlegi nyomvonaláról DNy-i irányból a 8639. összekötő úton
- a 87. főút jelenlegi nyomvonaláról Ny-i irányból (87. és 89. utak körforgalmú kereszteződésétől) közvetlenül

A legnagyobb tömegű anyagbeszállítás, a töltésanyag beszállítása várhatóan a „Szombathely I. – kavics” bányából fog történni, ahonnan a nyomvonal kétszámjegyű közutakon, másodrendű főutakon, lakóterület érintése nélkül is lehetséges.

A legközelebbi betonüzem és aszfaltkeverő üzem Szombathely iparterületén található, ahonnan a pályaszerkezet cementes és bitumenes anyagai a 86. és 87. főutakon lakóterület érintése nélkül a nyomvonalra szállíthatók.

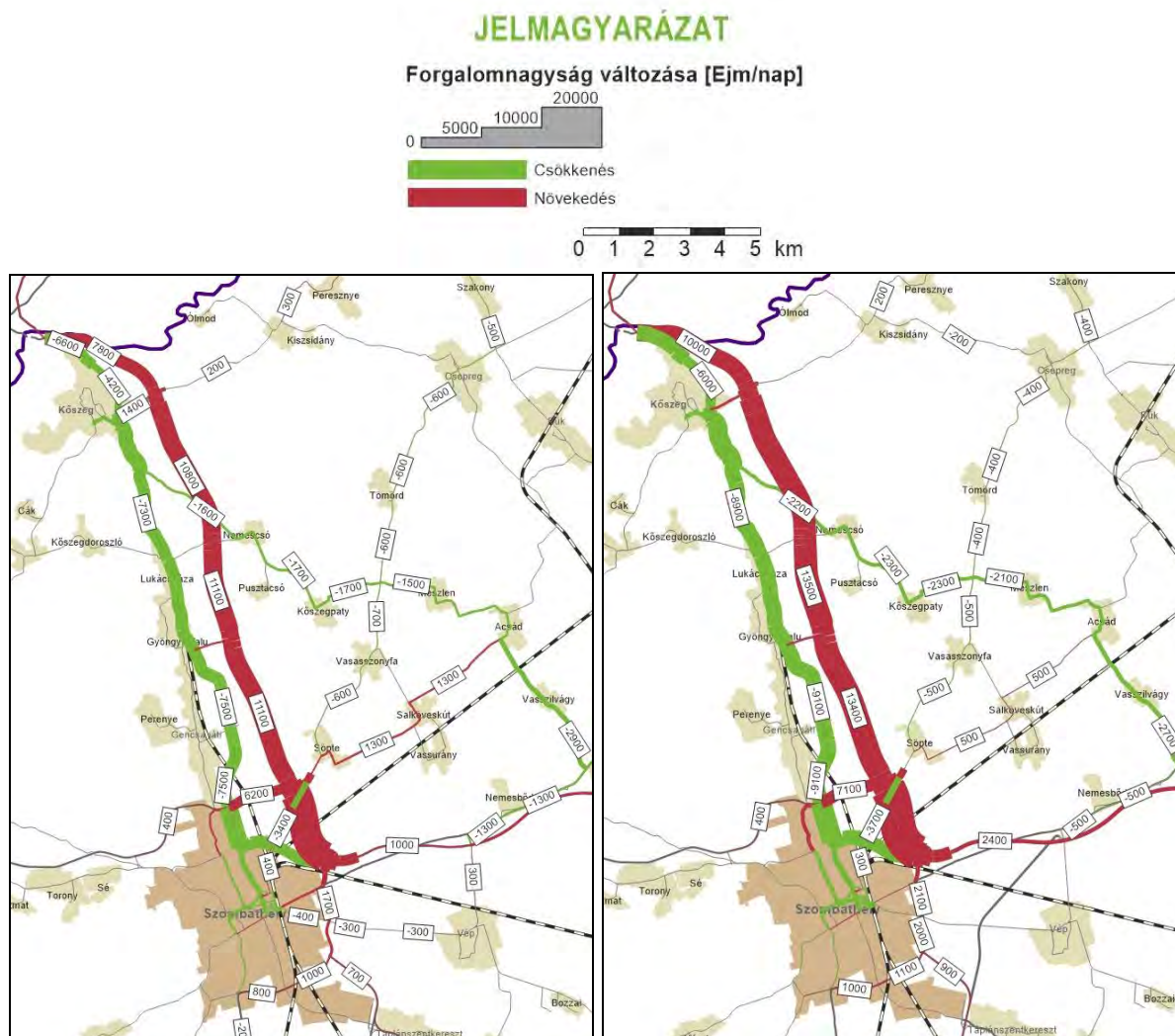
A bevágásból kikerülő felesleges anyag és a bontási anyagok legközelebbi befogadóhelyei a szombathelyi hulladéklerakó vagy a sorkikápolnai bontási hulladék hasznosító telep, amelyek szintén lakóterület érintése nélkül közelíthetők meg.

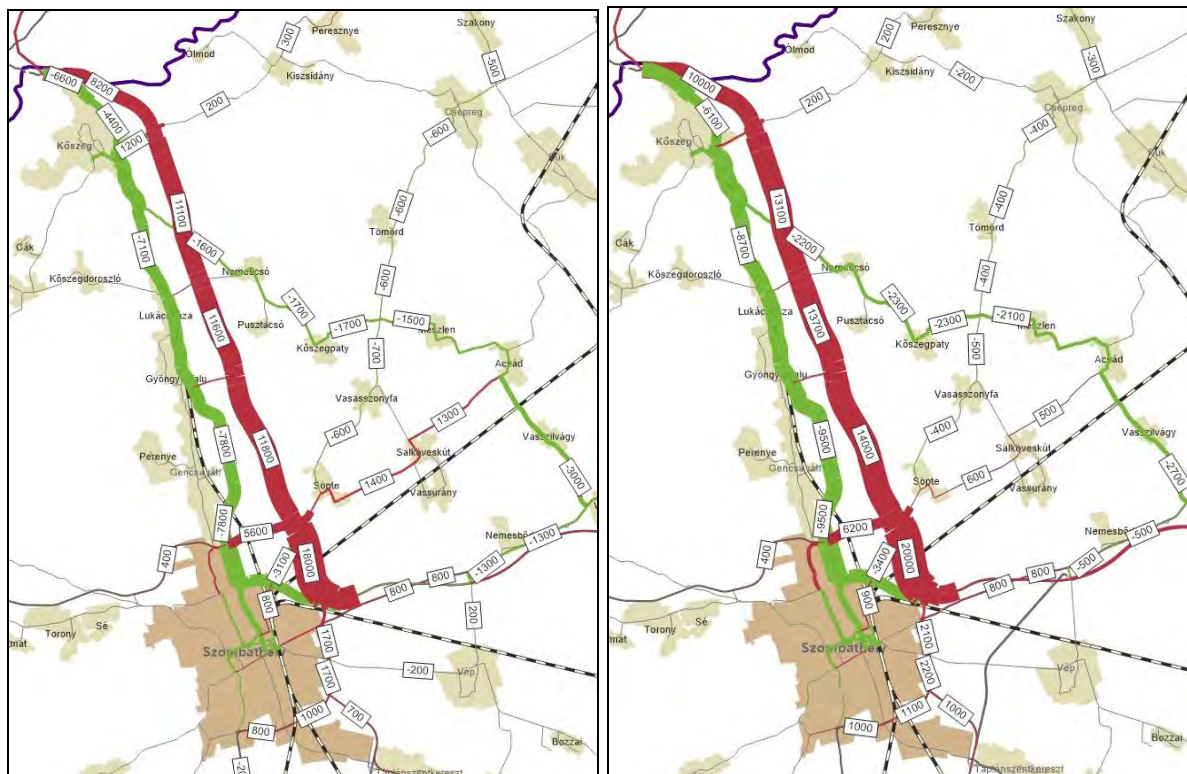
A nyomvonal Gyöngyösfalutól D-re fekvő szakaszai tehát megközelíthetők a fő anyagnyerő helyekről lakóterület érintése nélkül. Amennyiben az út építését D-ről É-i irányba haladva végzik, úgy a Gyöngyösfalutól É-ra fekvő szakaszok a készülő D-i nyomvonalszakaszokon haladva szintén lakóterület érintése nélkül megközelíthetők. Ez a feltételezés reális és megvalósítható, mivel a D-i szakaszok (M86 utat a 89. út körforgalmával összekötő szakasz) kivitelezése a sürgetőbb feladat. Ezt a feltételezést ezért – Gyöngyösfalu és Lukácsháza építési forgalom és hatásai elleni védelme érdekében – a következőkben mint környezetvédelmi intézkedési javaslatot kezeljük.

Külső anyagforgalom összesen:	~1 750 000 m ³ / ~3 500 000 t
Külső teherforgalom összesen:	~140 000 forduló / 3 év
	~ 187 forduló/nap

Az új út hatására várhatóan bekövetkező forgalom-átrendeződés mértéke:

A tervezett beruházás eredményeképpen a közúthálózaton forgalom-átrendeződés következik be. Az új utakra terelődő és a meglévő utakról (a beruházás megvalósulása nélküli állapothoz képest) elterelődő vagy ráterhelődő forgalom mértékét mutatják az alábbi forgalmi különbség ábrák, **2 különböző időpontban**:





Forgalmi különbség a 3. változat megvalósulása esetén, 2023. és 2024. években

A megvalósítás technológiai lépései:

- I. Terület előkészítés
 1. Kitűzés
 2. Keresztezett közművek feltárása, kiváltása
 3. Nyomvonal megtisztítása terepi akadályoktól, idegen anyagoktól
 4. Növényzet eltávolítása, fakivágás, tuskózás
- II. Földmunkák
 1. Bontási munkák
 2. Vízvezető árkok kialakítása
 3. Humuszleszedés
 4. Műtárgyépítés
 5. Bevágások kialakítása, vízvezető műtárgyak beépítése
 6. Töltésépítés, vízvezető műtárgyak beépítése
- III. Pályaszerkezet építés
- IV. Tereprendezés
- V. Növénytelepítés
- VI. Kiegészítő létesítmények elhelyezése

2. A környezeti hatások áttekintő ismertetése

A létesítés levegőtisztaság-védelmi hatásai

A tervezett tevékenység **levegőtisztaság-védelmi hatásai a létesítés során** a munkagépek égéstermékeiből, a munkaterület porzásából és az anyagmozgatás szállítási forgalmából eredő égéstermékekből származó átmeneti levegőterhelés, melynek hatásterülete a legterhelőbb munkafolyamatnál a munkaterület max. **149 m sugarú környezete**.

A változatok összehasonlítása a létesítés levegőtisztaság védelmi hatásai alapján:

A 2. és 3. változat között jelentős különbség e tekintetben nincsen.

Az üzemelés levegőtisztaság-védelmi hatásai

Az **üzemelés során** a tervezett beruházás hatása az **új útszakasz** esetében a forgalomból eredő légszennyezés, melynek hatásterülete a gépjárműpark modernizálódása miatti emissziócsökkenés következtében nem kimutatható. A beruházással közvetlenül vagy közvetetten érintett egyes útszakaszok esetében a tevékenység a légszennyezőanyag kibocsátás nem jelentős növekedését, más útszakaszok esetében jelentős csökkenését idézi elő. Belterületeken a csökkenés jellemző. **Határérték túllépés így semmilyen védendő területen nem várható.**

A változatok összehasonlítása az üzemelés levegőtisztaság védelmi hatásai alapján:

A 2. és 3. változat között jelentős különbség e tekintetben sincsen.

A létesítés és üzemelés talaj-védelmi hatásai

A beruházás **talaj-védelmi hatásai** a létesítés során az igénybe vett szántóterületek megszűnése, a talajréteg átmozgatása (letakarítás, tárolás, visszaterítés), a munkagépek jelenlétéből eredő esetleges haváriajellegű szénhidrogén-szennyezés. Az üzemelés során szintén haváriahelyzetben (baleset eredményeképpen) bekövetkező talajszennyezés, a közút sózásából eredő sóterhelés, illetve a közút felületére a közlekedésből kijutó veszélyes anyagok (olaj, nehézfémek) talajba jutása következhet be. Mindezek hatásterülete a beruházás kisajátítási határain, tehát a tervezett utak saját ingatlanának határain belül fekvő területek lesznek.

A változatok összehasonlítása a talajvédelmi hatások alapján:

A legjelentősebb talajvédelmi hatás a területfoglalás. E tekintetben kedvezőbb a 3. változat hiszen ennek megvalósítása során ~89 ha termőterület kivonására kerül sor, míg a 2. változat esetén ~93 ha művelés alóli kivonása szükséges.

A létesítés és üzemelés víz-védelmi hatásai

A vizsgált tevékenység **víz-védelmi hatása** a létesítés során az eredeti lefolyási viszonyok kis mértékű megváltozása és munkagépek jelenlétéből eredő esetleges haváriajellegű szénhidrogén-szennyezés. Az üzemelés során szintén haváriahelyzetben (baleset eredményeképpen) bekövetkező talajvízszennyezés, a közút sózásából eredő sóterhelés, illetve a közút felületére a közlekedésből kijutó veszélyes anyagok (olaj, nehézfémek) talajvízbe jutása következhet be. Mindezek hatásterülete a beruházás kisajátítási határain, tehát a tervezett utak saját ingatlanának határain belül fekvő területek, illetve a befogadó befogadási ponttól számított 100 m-es szakasza lehet.

A változatok összehasonlítása a vízvédelmi hatások alapján:

A 2. és 3. változat között egyetlen különbséget a Bogács-patak és a Szombathely-Sopron vasútvonal kereszteződésében található kis bányató érintettsége jelenti. A 3. változat esetén ez a tavacska feltöltésre kerül, míg a 2. változat esetén nem. Vízvédelmi szempontból a legkedvezőbb változat tehát a 2. változat.

A létesítés zajvédelmi hatásai

A vizsgált beruházás **zaj-védelmi hatásai a létesítés során** a munkagépek működéséből és az anyagmozgatás belső szállítási forgalmából eredő zajhatás, melynek hatásterülete a legterhelőbb munkafolyamatnál a munkaterület – övezeti besorolástól és növényborítottságtól függően – **90-240 m sugarú környezete**.

Az építésből eredő zajvédelmi határérték túllépés az új szakaszok építéséből eredően sehol sem várható. Az új útszakaszhoz legközelebb eső lakóépületnél (120 m távolságban található, Kőszeg Olmódi u.-i ház) várható zajterhelés mértéke nem éri el a határértéket, mértéke várhatóan 55-56 dB lehet.

Az új pályához csatlakozó 8641. számú mellékút felújításából eredően Lukácsháza belterületén az út 30 m-es környezetébe eső területen néhány napos időszakban előfordulhat kismértékű határérték túllépés. Itt az építési területhez legközelebbi lakóépületek távolsága 20 m, ahol a legnagyobb zajterhelés ~70 dB lehet néhány napon át.

A változatok összehasonlítása a létesítés zajvédelmi hatásai alapján:

A 2. és 3. változat között jelentős különbség e tekintetben nincsen.

Az üzemelés zajvédelmi hatásai

Az **üzemelés során** a tervezett beruházás hatása az **új útszakasz** esetében a forgalomból eredő zaj, melynek hatásterülete változattól, útszakasztól, növényborítottságtól és övezeti besorolástól függően az út nyomvonalának **50-250 m sugarú környezete**. A beruházással közvetlenül vagy közvetetten érintett egyes útszakaszok esetében a tevékenység a zajkibocsátás és ezáltal a hatásterület nem jelentős növekedését, más útszakaszok esetében jelentős csökkenését idézi elő. Belterületeken a csökkenés jellemző.

A forgalomból eredő zajvédelmi határérték túllépés az új szakaszok forgalmából eredően sehol sem várható. Az új útszakaszhoz legközelebb eső lakóépületnél (120 m távolságban található, Kőszeg Olmódi u.-i ház) várható zajterhelés mértéke nem éri el a határértéket (nappal 65 dB, éjjel 55 dB), mértéke várhatóan nappal 53-54 dB, éjjel 46-47 dB lehet.

A Kőszeg, Ólmodi utcai Lke-Z övezeti jelű lakóterület 044/48. hrsz-ú ingatlanának a megvalósuló úthoz 50 m-nél közelebbi (jelenleg beépítetlen) részein határértéket meghaladó zajterhelés alakulhat ki. Emiatt ezen a területen beépítési védőtávolságot kell kijelölni, vagy zajvédő fallal kell biztosítani a határérték teljesülését.

Az új pályához csatlakozó 8641. számú mellékút megnövekedő forgalmából eredően Lukácsháza belterületén az út 15 m-es környezetébe eső területen előfordulhat kismértékű határérték túllépés. Ezen a távolságon belül lakóház nem található.

A változatok összehasonlítása az üzemelés zajvédelmi hatásai alapján:

A 2. és 3. változat között jelentős különbség e tekintetben nincsen.

A létesítés és üzemelés természetvédelmi hatásai

A beruházás **természetvédelmi hatásai** a létesítés során az igénybe vett élőhelyek megszűnése vagy átalakulása, a visszamaradó élőhelyek fragmentálódása. Ennek mérséklése céljából vadátjárókat javasolunk. Védett vagy Natura 2000-es terület igénybe vételére a 2. és 3. változatok esetén nem kerül sor. Ökológiai hálózati területet mindegyik változat érint. Az érintett területek nagy része mindegyik változat esetében kivett vagy szántó terület, de érintettek erdő, gyepek és gyümölcsös területek is. A vizsgált nyomvonalak mindegyike érint közepes vagy jó természetességű gyepek- és erdőterületeket.

Az üzemelés során az út környezetében fellépő zavaró hatások (zaj, légszennyezés, mozgás) terhelik az út ~100-150 m-es környezetében az állatvilágot, valamint az út mint nyomvonalas létesítmény akadályozhatja bizonyos állatfajok mozgását.

A változatok összehasonlítása a természetvédelmi hatásaik alapján:

A nagy zöldterület foglalás miatt és az érzékeny területek érintettsége miatt mindegyik változat természetvédelmi hatása jelentős lehet. E tekintetben kedvezőbb a 3. változat hiszen ennek megvalósítása során ~89 ha termőterület kivonására kerül sor, míg a 2. változat esetén ~93 ha művelés alóli kivonása szükséges.

A létesítés és üzemelés tájvédelmi hatásai

A tervezett beruházás tájvédelmi hatásai a magas töltéseken futó szakaszok és csomópontok tájképet befolyásoló hatásában nyilvánulnak meg legjobban. Emellett jelentős hatása lehet a területhasználati módokban való változásoknak (pl. erdő/szőlő helyén úthasználat) és az egységes használatú tömbök fragmentálódásának.

A változatok összehasonlítása a tájvédelmi hatásaik alapján:

A vizsgált változatok mindegyike hasonló mértékben érint tájképvédelmi övezetet. Jelentős különbség a változatok között tehát tájvédelmi szempontból nincsen, hatása mindegyik változatnak jelentős.

Összességében a beruházás megvalósítása (kivitelezés) során fellépő káros környezeti hatások – a javasolt megelőző intézkedések betartása mellett –elviselhető mértékűek. Az üzemelés során nem lépnek fel a környezetet jelentősen károsító, vagy határértéket meghaladó hatások.

3. A hatásterületek ábrázolása

A kivitelezési tevékenység és az út üzemelésének hatásterületét a KHT 8-12. mellékleteiben ábrázoltuk.

4. Esetleges emberre gyakorolt hatások

A beruházás következtében a környezet állapotában nem következik be olyan negatív változás, amely a környéken élő emberek egészségi állapotában, életminőségében és életmódjában hátrányos változásokat idézne elő.

5. A környezet és az emberi egészség védelmére fogatosított intézkedések

Levegőtisztaság-védelmi intézkedések

- A kivitelezés során a nyomvonal földművének megépítése D-ről É-i irányba haladóan történjen, ezáltal a földmű anyagának beszállítása Gyöngyösfalu, Lukácsháza és egyéb lakóterületek érintése nélkül, az épülő nyomvonalon haladva megvalósítható.
- Az építési területen belüli szállítási útvonalakat kedvezőtlen időjárási viszonyok között (szárazság, nagy szélsébség) a porképződés megakadályozására locsolni kell. A locsolást olyan gyakorisággal kell végezni, hogy a por nedvességtartalma folyamatosan olyan érték legyen, ami már megakadályozza a por felverődését.
- Az építési terület és a külső területek közötti szállítást végző járművek által okozott esetleges közúti sárfelhordás folyamatos takarításáról gondoskodni kell, a későbbi diffúz porterhelés kialakulásának csökkentése érdekében.
- Szükség esetén, finomszemcsés, alacsony nedvességtartalmú anyag szállításakor a rakományt letakarva kell szállítani, az elporzás megakadályozása érdekében.
- Lehetőség szerint közeli anyagnyerőhelyeket kell igénybe venni, a szállítás légszennyező hatásának csökkentése érdekében.

Talaj- és vízvédelmi intézkedések

- A letakarított termőtalaj helyben fel nem használható részét lehetőleg degradált területek (bányaterületek, meddőhányók, felhagyott iparterületek, építési területek,) rekultivációjára, termőképessé tételére kell hasznosítani.
- A munkaterületeken a tartállyal megegyező befogadó képességű kármentővel ellátott, kettősfenekű zárt konténerbe épített, kimérőszerkezettel, adagolópisztollyal ellátott mobil földfeletti üzemanyagtartályban (konténerkút) szabad üzemanyagot tárolni.
- megfelelő műszaki állapotban lévő munkagépekkel végezhető a kivitelezés, elkerülendő az esetleges meghibásodásából eredő szénhidrogén szennyezést (üzemanyag, kenőolaj csöpögés stb.).
- Ásványolaj termékek tárolása, a munkagépek üzemanyaggal és kenőanyaggal való feltöltése a vízbázis védőterületén tilos.
- Az építés alatt a munkaterületen keletkező kommunális szennyvizek gyűjtésére mobil WC-ket kell alkalmazni, melyek időszakos ürítéséről, cseréjéről folyamatosan gondoskodni kell.
- Az ivóvízbázis hidrogeológiai "B" védőövezetét érintő szakaszon vízzáróan burkolt árok építése szükséges. Burkolt árok esetén hordalékfogó műtárgyak építése szükséges a bevezetések előtti szakaszon.

Zajvédelmi intézkedések

- A kivitelezés során a nyomvonal földművének megépítése D-ről É-i irányba haladóan történjen, ezáltal a földmű anyagának beszállítása Gyöngyösfalu, Lukácsháza és egyéb lakóterületek érintése nélkül, az épülő nyomvonalon haladva megvalósítható.
- A földmunkákat és szállítási tevékenységet csak olyan gépekkel, járművekkel lehet végezni, amelyek zaj-kibocsátása nem lépi túl a jogszabályban megengedett értékeket.
- Lehetőség szerint közeli anyagnyerőhelyeket kell igénybe venni, a szállítás zajhatásának csökkentése érdekében.
- A földmunkagépeket és teherjárműveket folyamatosan szakszervizeknek kell karban tartatni. A motorok folyamatos ellenőrzésével, a motorok folyamatos beszügyelkezésével tarthatók a zajkibocsátási értékek.
- Az üzemelés fázisában a Kőszeg, Ólmodi utcai Lke-Z övezeti jelű lakóterület 044/48. hrsz-ú ingatlanának a megvalósuló úthoz 50 m-nél közelebbi (jelenleg beépítetlen) részein határértéket meghaladó közlekedési zajterhelés alakulhat ki. Emiatt ezen a területen a jövőben a rendezési terv módosításával beépítési védőtávolságot kell kijelölni, vagy zajvédő fallal kell biztosítani a határérték teljesülését.

Természet- és tájvédelmi intézkedések

- Az igénybe vett erdőterületeket pótolni kell. A csereerdősítésre lehetőleg meglévő erdőtömbhöz kapcsolódva, ha ez nem megoldható, a tervezett út mentén telepített védőerdőként kerüljön sor.
- Az ökológiai hálózathoz tartozó területeket, Natura 2000 területeket, gyepterületeket és erdőterületeket felvonulási terület, anyagdeponálási terület céljára nem szabad igénybe venni.
- Az országos ökológiai hálózathoz tartozó területekkel, Natura 2000 területekkel illetve erdő vagy gyeppel művelési ágú területekkel határos területeken ideiglenes elkerítést kell alkalmazni a kisajátítási határon, annak érdekében, hogy a kivitelezés közben további élőhelyek degradálódása nem következzen be.
- A földmunkák és burkolási munkák elkészülte utáni növénytelepítés során csak őshonos, nem tájidegen, nem agresszíven terjedő, a klímaváltozás hatásainak is ellenálló növényfajokat kell alkalmazni.
- A 2*2 sávú szakaszon védőkerítés és vadátjárók építése javasolt.
- A járulékos, és az építés időszakára korlátozódó felszínroncsolásokat, illetve terület igénybevételeket az építés befejeztével helyre kell állítani.
- A növénytelepítés során a jelentős tájformáló hatással bíró (magas töltésen haladó) szakaszokat és csomópontokat, műtárgyakat fásítással, cserjékkel kell a tájba illeszteni. Erre vonatkozóan az út kiviteli tervezése során növénytelepítési tervet kell készíteni.

Felsőörs, 2019. szeptember 26.

.....

Piller Péter,
környezetvédelmi szakértő