



M76 autóút

Zalaegerszeg-Körmend közötti szakasz

Tanulmányterv

PST:

K076.17

Megrendelő:

**NEMZETI
INFRASTRUKTÚRA
FEJLESZTŐ ZRT.**

1134 Budapest, Váci út 45., Tel.: 436-8100

A térkép adatai EOVS rendszerben vannak és az EOMA alapszintre vonatkoznak.

FOMTERV**Unitef**
UNITEF'83 Zrt.**Pannonway**
Építő Kft.**FŐMTERV - UNITEF'83 - PANNONWAY Konzorcium**

Képviseli:

Dr. Fekete András Igazgatósági tag

Képviseli:

Szórádi Róbert Vezérigazgató

Képviseli:

Tüske Zsolt Ügyvezető

Vezető cég:

FOMTERV

FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt.

1024 Budapest, Lövház u. 37. Tel.: 1-345-9500 Fax.: 1-345-9550
e-mail: fomterv@fomterv.hu www.fomterv.hu

Tervszám:

11.20.268

Projektvezető:

Csordás Erika

Elnök-vezérigazgató:

Keszthelyi Tibor

Közlekedéstervezési igazgató:

Takács Miklós

Konzorciumi tag:

Unitef
UNITEF'83 Zrt.

UNITEF'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt.

1119 Budapest, Bornemissza tér 12. Tel.: 1-205-6330 Fax.: 1-205-6325
e-mail: unitef@unitef.hu www.unitef.hu

Konzorciumi tag:

Pannonway
Építő Kft.

Pannonway Építő Kft.

8900 Zalaegerszeg, Batsányi J. u. 9. Tel.: 92-598-757
e-mail: info@pannonway.hu www.pannonway.hu

Vezérigazgató:

Szórádi Róbert

Tervszám:

3065

Ügyvezető:

Tüske Zsolt

Tervszám:

2620

Közlekedési igazgató:

Róna Tivadar

Irodavezető:

Salamon Péter

Szakági tervező:

Unitef
UNITEF'83 Zrt.

UNITEF'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt.

1119 Budapest, Bornemissza tér 12. Tel.: 1-205-6330 Fax.: 1-205-6325
e-mail: unitef@unitef.hu www.unitef.hu

Tervszám:

3065

Környezetvédelmi felelős tervező:

Endrődi Péter (01-10701)

Tervező:

Dibáci Zita

Irodaigazgató:

Veresné Szombathy Hortenzia

Tervező:

Zlinszky-Donát Eszter

Tervező:

Lőrinczy Linda

Tervellenőr:

Cseppely Nóra

Szakág:

Előzetes Vizsgálati Dokumentáció

Részlet:

8.sz. főút korrekciója
Műszaki leírás

Szakági jel:

EVD5

Elektronikus azonosító:

EVD5_01.01_T_V02.dwg

Dátum:

2021. július 14.

Oldalak:

131xA4

Rajzszám:

EVD5.01.01.Ez a terv a Tervező(k) szellemi terméke, amelynek védelmét jogszabály biztosítja.
A digitális változat a Tervező(k) által aláírt papíralapú tervdokumentáció tervazonos másolata.

„M76 autóút Zalaegerszeg – Körmend közötti szakasz”

8. sz. főút korrekciója

Előzetes vizsgálati dokumentáció

Rajz-és iratjegyzék

1.	EVD5_01.01.	Műszaki leírás	
2.	EVD5_02.01.	Áttekintő térkép	M = 1:100 000
3.	EVD5_03.01.	Átnézeti helyszínrajz	M = 1:10 000

Tartalomjegyzék

1. A TERVEZETT TEVÉKENYSÉG CÉLJA, KÖZÉRDEK BEMUTATÁSÁVAL EGYÜTT	10
1.1. A tervezett tevékenység célja, engedélykérő alapadatai, a közérdek bemutatásával	10
1.2. A létesítmény számításba vett változatának alapadatai	11
1.2.1. A tevékenység volumene	11
1.2.2. Építés és működés megkezdésének várható időpontja, kapacitáskihasználás tervezett időbeli megoszlása.....	17
1.2.3. Tevékenység helye és területigénye, az igénybe veendő terület használatának jelenlegi és a településrendezési tervben rögzített módja	17
1.2.4. A megvalósuláshoz szükséges létesítmények, valamint az azokhoz kapcsolódó létesítmények felsorolása és helye	17
1.2.5. Az építés és üzemeltetés főbb munkafolyamatai, az anyagfelhasználás főbb mutatói.....	18
1.2.6. A tevékenységhez szükséges teher- és személyszállítás nagyságrendje, szállítási igénye	20
1.2.7. A már tervbe vett környezetvédelmi létesítmények, intézkedések.....	20
1.2.8. Kapcsolódó műveletek.....	20
1.2.9. Magyarországon új, külföldön már alkalmazott technológia bevezetése esetén külföldi referencia	21
1.2.10. Alapadatok bizonytalansága	21
1.2.11. Telepítési hely lehatárolása, térképi ábrázolása	22
1.2.12. Területrendezési tervek módosításának szükségessége	22
1.2.13. Nyilatkozat összetartozó tevékenységnek minősülő új tevékenység megvalósításáról.....	22
1.2.14. Társadalmi, gazdasági előnyök bemutatása.....	22
2. A VÁLTOZATOK ÖSSZEFÜGGÉSE KORÁBBI TERVEKKEL ÉS FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEKKEL	24
2.1. Korábban készült tanulmányok, és tervek, és az azokban szereplő megoldások ismertetése, az itt nem szereplő megoldások elvetésének indokai.....	24
2.2. Változatok vizsgálata terület-, illetve településfejlesztési szempontból	24
2.3. Kapcsolódó és egyéb, rendezési tervekben szereplő infrastrukturális beruházások.....	24
2.4. A létesítmény szükségességének indoklása, környezetvédelmi szempontok	24
3. HATÓTÉNYEZŐK, HATÁSOK, HATÁSFOLYAMATOK, HATÁSVISELŐK, HATÁSTERÜLETEK.....	25
3.1. Talaj, felszín alatti víz	26
3.2. Felszíni víz.....	27
3.3. Levegő.....	27
3.4. Élővilág: ember, növény, állat	28
3.4.1. Ember	28
3.4.2. Élővilág: növény, állat	29
3.5. Épített környezet.....	29
3.6. Táj	30
Veszélyeztető tényezők.....	31

3.7. Zaj, rezgés	31
3.8. Hulladék.....	32
4. VIZSGÁLAT KÖRNYEZETI ELEMENKÉNT	33
4.1. Földtani közeg, felszín alatti víz	33
4.1.1. Jelenlegi állapot vizsgálata	33
4.1.2. Állapotváltozások a létesítmény megépülése esetén	36
4.1.3. Létesítmény értékelése, javasolt védelmi intézkedések	40
4.1.4. Engedélyezési tervre vonatkozó előírások.....	41
4.1.5. Építés előtt elvégzendő feladatok	41
4.1.6. Építés idejére vonatkozó előírások	41
4.1.7. Üzemeltetésre vonatkozó előírások	42
4.2. Felszíni vizek.....	43
4.2.1. Jelenlegi állapot vizsgálata	43
4.2.2. Állapotváltozások a létesítmény megépülése esetén	44
4.2.3. Létesítmény értékelése, javasolt védelmi intézkedések	46
4.2.4. Engedélyezési tervre vonatkozó előírások.....	47
4.2.5. Építés idejére vonatkozó előírások	47
4.2.6. Üzemeltetésre vonatkozó előírások	47
A Víz Keretirányelv (2000/60/EC Európai Parlament és Európai Tanács irányelv) céljainak való megfelelés .	48
4.3. Levegő	51
4.3.1. Jogszabályok, előírások.....	51
4.3.2. Vizsgálati módszer	51
4.3.3. A jelenlegi állapot vizsgálata	58
4.3.4. Referencia (nélküle) állapot vizsgálata	60
4.3.6. Forgalomba helyezést követő (vele) állapot vizsgálata.....	60
4.3.7. Építés hatása.....	61
4.3.8. Hatásterület	63
4.3.9.Összefoglalás, értékelés.....	64
4.3.10. Kiviteli tervre vonatkozó előírások	64
4.3.11. Építés előtt elvégzendő feladatok	64
4.3.12. Építés idejére vonatkozó előírások	64
4.3.13. Üzemeltetésre vonatkozó előírások.....	65
4.3.14. Monitoring vizsgálatok	65
4.4. Élővilág: Ember, növény, állat.....	66
4.4.1. Ember	66
4.4.2. Élővilág: növény, állat	68
4.5. Épített környezet.....	72

4.5.1. A jelenlegi állapot vizsgálata	72
4.5.2. Állapotváltozások a fejlesztés megvalósítása esetén	72
4.5.3. Értékelés, javasolt védelmi intézkedések	75
4.6. Táj	76
4.6.1. A jelenlegi állapot vizsgálata	76
4.6.2. Állapotváltozások a tervezett beruházás megvalósulása esetén	79
4.6.3. Értékelés, javasolt védelmi intézkedések	80
VESZÉLYEZTETŐ TÉNYEZŐK.....	81
4.7. Zaj, rezgés	81
4.7.1. Jogszabályi és egyéb előírások	81
4.7.2. Tervezési alapadatok.....	81
4.7.3. Alkalmazott vizsgálati módszerek	82
4.7.4. Számított zajterhelés	84
4.7.5. Hatásterület	84
4.7.6. Építés hatása.....	85
4.7.7. Összefoglalás, értékelés.....	86
4.7.8. Ellenőrző vizsgálatok, monitoring	86
4.7.9. Előírások az építés előtt és alatt	87
4.7.10. Rezgés.....	87
4.8. Hulladék.....	90
4.8.1. A jelenlegi állapot bemutatása	90
4.8.2. Hatásterület lehatárolása	91
4.8.3. A létesítmény hatása	91
4.8.4. Építés hatása.....	91
4.8.5. Üzemelés-üzemeltetés	94
4.9 Klímaváltozás kockázata	96
4.9.1. A beruházás érzékenységeinek elemzése	96
4.9.2. A projekthelyszín kitettségeinek értékelése	97
4.9.3. Sérülékenység elemzése	115
4.9.5. Javaslatok a projekt éghajlatváltozásra gyakorolt kedvezőtlen hatásainak mérséklésére és a beruházás klímaváltozással kapcsolatos ellenálló képességének növelésére a tervezés, az építés és üzemeltetés fázisában	116
4.9.7. Összefoglalás	116
5. ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉS	117
5.1. A létesítmény értékelése.....	117
5.2. Építés előtt elvégzendő feladatok	120
5.3. Építés idejére vonatkozó előírások.....	121
5.4. Üzemeltetésre vonatkozó előírások.....	125

5.5. Környezetvédelmi létesítmények	126
5.6. Monitoring vizsgálatok.....	126
6. MELLÉKLETEK.....	126

TÁBLÁZATOK JEGYZÉKE

1.táblázat	törvényszerűségi tényezők 2018., mk nzt., 4. melléklet „a” akusztikai napszaktényezők	14
2.táblázat	jelenlegi állapot forgalmi adatai akusztikai járműkategóriák és napszak szerinti bontásban	15
3.táblázat	nélküle állapot 2029. forgalmi adatai akusztikai járműkategóriák és napszak szerinti bontásban	15
4.táblázat	vele állapot 2029. forgalmi adatai akusztikai járműkategóriák és napszak szerinti bontásban	15
5.táblázat	nélküle állapot 2036. forgalmi adatai akusztikai járműkategóriák és napszak szerinti bontásban	16
6.táblázat	vele állapot 2036. forgalmi adatai akusztikai járműkategóriák és napszak szerinti bontásban	16
7.táblázat	tervezett út területigénybevétele	17
8.táblázat	közművek.....	18
9.táblázat	főbb anyagmennyiségek	20
10.táblázat	becsült maximális talajvízszintek	36
11.táblázat	a terület-igénybevétel.....	38
12.táblázat	levegőterheltségi szint egészségügyi határértékei.....	51
13.táblázat	jelenlegi állapot (2021) hbefa adatbázis szerinti fajlagos emissziós tényezők.....	54
14.táblázat	forgalomba helyezést követő (vele és nélküle) állapot – 2029.....	54
15.táblázat	távlati vele és nélküle állapot (2036)	54
16.táblázat	meteorológiai tényezők	56
17.táblázat	a vizsgált állapot meteorológiai paraméterei.....	56
18.táblázat	kibocsátás/határérték, illetve kibocsátás/tűréshatár viszonya.....	57
19.táblázat	olm mérőállomások a tervezési terület térségében.....	58
20.táblázat	légszennyezettségi agglomeráció, zóna	59
21.táblázat	zónák típusai.....	59
22.táblázat	jelenlegi állapot emisszió	59
23.táblázat	referencia (nélküle) állapot emisszió.....	60
24.táblázat	forgalomba helyezést követő (vele) állapot emisszió.....	60
25.táblázat	elvi építési sorrend.....	62
26.táblázat	járművek kibocsátási határértékei.....	63
27.táblázat	motorok kibocsátása	63
28.táblázat	kibocsátott szennyező anyagok	63
29.táblázat	környezeti hatások	74
30.táblázat	régészeti lelőhelyek	78
31.táblázat	régészeti lelőhelyek	78

32. táblázat	a tervezési terület zajterhelési határértékei.....	82
33. táblázat	számított zajterhelés	84
34. táblázat	építési, kivitelezési munkák zajhatárértékei	85
35. táblázat	az emberre ható rezgés vizsgálati küszöbértékei és terhelési határértékei az épületekben	87
36. táblázat	hulladék csoportosítása	94
37. táblázat	érzékenységi vizsgálat.....	97

ÁBRÁK JEGYZÉKE

1. ábra	mintakeresztmetszelvény	12
2. ábra	földtani térkép-kivágat a tervezési terület környezetéről.....	34
3. ábra	kiváló és jó termőhelyi adottságú szántóterületek vas megye érintett területén	35
4. ábra	talajvízszint mélysége a tervezési terület környezetében.....	35
5. ábra	a vízrendszer jellemzői	43
6. ábra	folyamatábra.....	49
7. ábra	a tervezési terület térségének élőhelytérképe (északhelyes tájolásban).....	69
8. ábra	körmend településszerkezeti terve	73
9. ábra	tájszerkezet	76
10. ábra	vas megye területrendezési terve – tájképvédelmi terület övezete.....	77
11. ábra	tervezési terület átlaghőmérséklete 1961-1990 időszakban (°C)	98
12. ábra	hőhullámos napok többélt hőmérséklete, 2005-2014	99
13. ábra	hőhullámos napok gyakorisága, 2021-2050	100
14. ábra 101	várható átlaghőmérséklet változás a 2021-2050 időszakra az aladin-climate klímamodell alapján	
15. ábra	várható átlaghőmérséklet változás a 2021-2050 időszakra a regcm klímamodell alapján	102
16. ábra	a forró napok száma az 1961–1990 időszakban (napok száma)	103
17. ábra alapján	a forró napok számának várható változása a 2021–2050 időszakra az aladin-climate klímamodell 104	
18. ábra 105	a forró napok számának várható változása a 2021–2050 időszakra a regcm klímamodell alapján	
19. ábra	a csapadék várható változása a 2021-2050 időszakra az aladin-climate klímamodell alapján ...	106
20. ábra	a csapadék várható változása a 2021-2050 időszakra a regcm klímamodell alapján	107
21. ábra 108	a 30 mm-t meghaladó csapadékos napok évi száma az 1961–1990 időszakban (napok száma)	
22. ábra	a 30 mm-t meghaladó csapadékos napok évi számának várható változása a 2021–2050 időszakra az aladin-climate klímamodell alapján	109
23. ábra	a 30 mm-t meghaladó csapadékos napok évi számának várható változása a 2021–2050 időszakra a regcm klímamodell alapján	110

24. ábra	bel és árvizes területek	111
25. ábra	tervezési terület elöntési valószínűsége	112
26. ábra	erdőtűz-veszély.....	112
27. ábra	földmozgások.....	113
28. ábra	villámárvizek	114
29. ábra	kitettségi vizsgálat.....	115
30. ábra	sérülékenység elemzése	115

A tervezésben részt vevő szervezetek, személyek:

Tervező: UNITEF'83 Zrt. Budapest, 1119. Bornemissza tér 12.

Veresné Szombathy Hortenzia Nyilv. szám: 13-1908

Szakterületek: SZKV-1.1, SZKV-1.2, KB-T, SZÉM1,
VZ-TEL, VZ-TER, SZVV-3.10, SZÉM 3, VH-VKG

Endrődi Péter Nyilv. szám: 01-10701

Szakterületek: SZKV-1.1, SZKV-1.2, SZKV-1.3,
SZKV-1.4, SZÉM-1, SZTjV, SZTV

Dibácsi Zita Nyilv. szám: 01-15381

Szakterületek: SZKV-1.1, SZKV-1.2, SZKV-1.3, SZKV-1.4, K-Sz

Molnár Veronika Nyilv. szám: 01-13786

Szakterületek: SZKV-1.1, SZKV-1.2, SZKV-1.3, SZTjV, SZTV

Katona Orsolya Nyilv. szám: 01-14382

Szakterületek: SzKV-1.1., SzKV-1.2., SZKV-1.3, SZKV-1.4, K-Sz

Cseppely Nóra Nyilv. szám: 01-15428

Szakterületek: SZKV-1.1, SZKV-1.2, SZKV-1.3, SZKV-1.4, SZTjV

Kojnok Alexandra Nyilv. szám: 01-15445

Szakterületek: SzKV-1.1, SZKV-1.2, SzKV-1.3

Zlinszky Donát Eszter Nyilv. szám: 13-13179

Szakterületek: SzKV-1.1, SZKV-1.2, SzKV-1.3, SZTjV, SZTV

Lőrinczy Linda

Sápi Bálint

A tervezők kijelentik, hogy a tervezés során a vonatkozó jogszabályi előírásokat betartották.

A Mérnök Kamara szakterületi igazolásait a Magyar Mérnöki Kamara honlapja tartalmazza az alábbi elérhetőségen: <https://www.mmk.hu/kereses/tagok?uj=1>

A Természetvédelem szakterület, illetve részterületei (élővilágvédelem és földtani értékek és barlangok védelme), valamint a Tájvédelem szakterület vonatkozásában a Földművelésügyi Minisztérium közhiteles hatósági nyilvántartása az alábbi elérhetőségen található: <http://www.termeszetvedelem.hu/szakertoi-nyilvantartas>

1. A tervezett tevékenység célja, közérdek bemutatásával együtt

1.1. A tervezett tevékenység célja, engedélykérő alapadatai, a közérdek bemutatásával

(314/2005 (XII. 25.) kormányrendelet 4.sz. melléklet 1.a.pont)

Az Innovációs és Technológiai Minisztérium KIFE/29800/2019-ITM számon, 2019. március 26-án kelt levelében elrendelte az M76 autót Zalaegerszeg – Körmend közötti szakasz előkészítését, továbbá módosította az M9 autót Vasvár – Zalaegerszeg projekt előkészítésére vonatkozó elrendelést.

Az elrendelés összhangban van azzal a közlekedéspolitikai célkitűzéssel, hogy a hiányzó közúti TEN-T hálózati elemek megvalósítása mellett az utóbbi években előtérbe került a megyeszékhelyek gyorsforgalmi úti hálózatba való bekötése, valamint a haránt irányú közúti elemek kiépítése is. A térségben érintett két megyeszékhely közül Szombathely (Vas megye), már bekapcsolódott az országos gyorsforgalmi hálózatba az M86-M85 segítségével. Jelen projekt pedig Zalaegerszeg (Zala megye) potenciálját javítja az M76 Körmend felé való tovább vezetésével, amivel az M80 - M86 - M76 gyorsforgalmi elemek összekapcsolása is megvalósul összhangban a „Nyugat-Dunántúl magas szintű közúti kapcsolatainak vizsgálatával (masterplan)”.

Megrendelő, mint ajánlatkérő **2019/S 241-592010** hivatkozási szám alatt ajánlati felhívást tett közzé az Európai Unió hivatalos lapjában nyílt közbeszerzési eljárás megindítására **„Tervezési szerződés az M76 autót Zalaegerszeg – Körmend közötti 2x2 sávós szakasz tanulmánytervének, környezetvédelmi hatástanulmányának (KHT) elkészítése, valamint környezetvédelmi engedély megszerzése”** tárgyában (PST kód: K076.17).

Megrendelő az **„M76 autót Zalaegerszeg – Körmend közötti 2x2 sávós szakasz tanulmánytervének, környezetvédelmi hatástanulmányának (KHT) elkészítése, valamint környezetvédelmi engedély megszerzése”** tárgyában, 2020.06.25-én kötött tervezési szerződést a FŐMTERV Zrt-vel, a Pannonway Kft-vel, valamint UNITEF'83 Zrt-vel, mint közös ajánlattevőkkel. A tervezői konzorcium vezetője az FŐMTERV Zrt.

A tervezett beruházás az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. melléklet, 1. Országos közúti közlekedési projektek, 1.1. Gyorsforgalmi utak 1.1.59. pontja - Az **M76 autót Zalaegerszeg (észak) és Körmend (kelet) közötti szakasz megvalósítása - értelmében nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházás**, mely alapján alkalmazandók a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény vonatkozó előírásai.

A tervezett M76 gyorsforgalmi út nyomvonala Körmend térségében a 81+352 km szelvényben keresztezi a 8 sz. főutat. A kedvezőbb keresztezési szög kialakítása érdekében a főutat a jelenlegi nyomvonalától - a közműhelyzet miatt - a déli oldalra szükséges elhúzni. A korrekció teljes hossza: 915 m.

A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) kormányrendelet 3. sz. melléklete 87. pontja szerint

a) országos közút építése

a környezetvédelmi hatóság előzetes vizsgálatban hozott döntésétől függően környezeti hatásvizsgálatra kötelezett tevékenység, tehát a projektre Előzetes vizsgálati dokumentációt kell készíteni.

Jelen tervdokumentáció – fentieknek megfelelően – a két út korrekciójának **Előzetes vizsgálati dokumentációját** tartalmazza.

Dokumentációnk a jelen tervvel egyidőben készülő tanulmányterven, illetve az M76 autótút Zalaegerszeg – Körmend közötti szakaszára készülő KHT-n alapul.

Az engedélykérő neve: NIF Zrt.

Címe: 1134 Budapest, Váci út 45.

1.2. A létesítmény számításba vett változatának alapadatai

(314/2005 (XII. 25.) kormányrendelet 4.sz. melléklet 1.b.pont)

1.2.1. A tevékenység volumene

[314/2005. (XII. 25.) kormányrendelet 4.sz. melléklet 1.ba. pontja]

A 8. sz. főút korrekciójának főbb paraméterei:

- Útkategória: K.III.A tervezési osztály,
- Tervezési sebesség/megengedett sebesség: 90 km/h.

Helyszínrajzi kialakítás

Az M76 autótút nyomvonala Körmend térségében a 81+352 km szelvényben keresztezi a 8 sz. főutat. A kedvezőbb keresztezési szög kialakítása érdekében a főutat a jelenlegi nyomvonalától - a közműhelyzet miatt - a déli oldalra szükséges elhúzni. Az elhúzások R=400 m sugarú ívekkel, ellenívekkel kerülnek kialakításra. A korrekció teljes hossza: 915 m.

A tervezett kialakítást a Magyar Közút illetékes megyei igazgatósága elfogadta.

A tervezett útépítési beavatkozások:

- 8 számú főút korrekció hossza: 915 m.

Hossz-szelvényi kialakítás

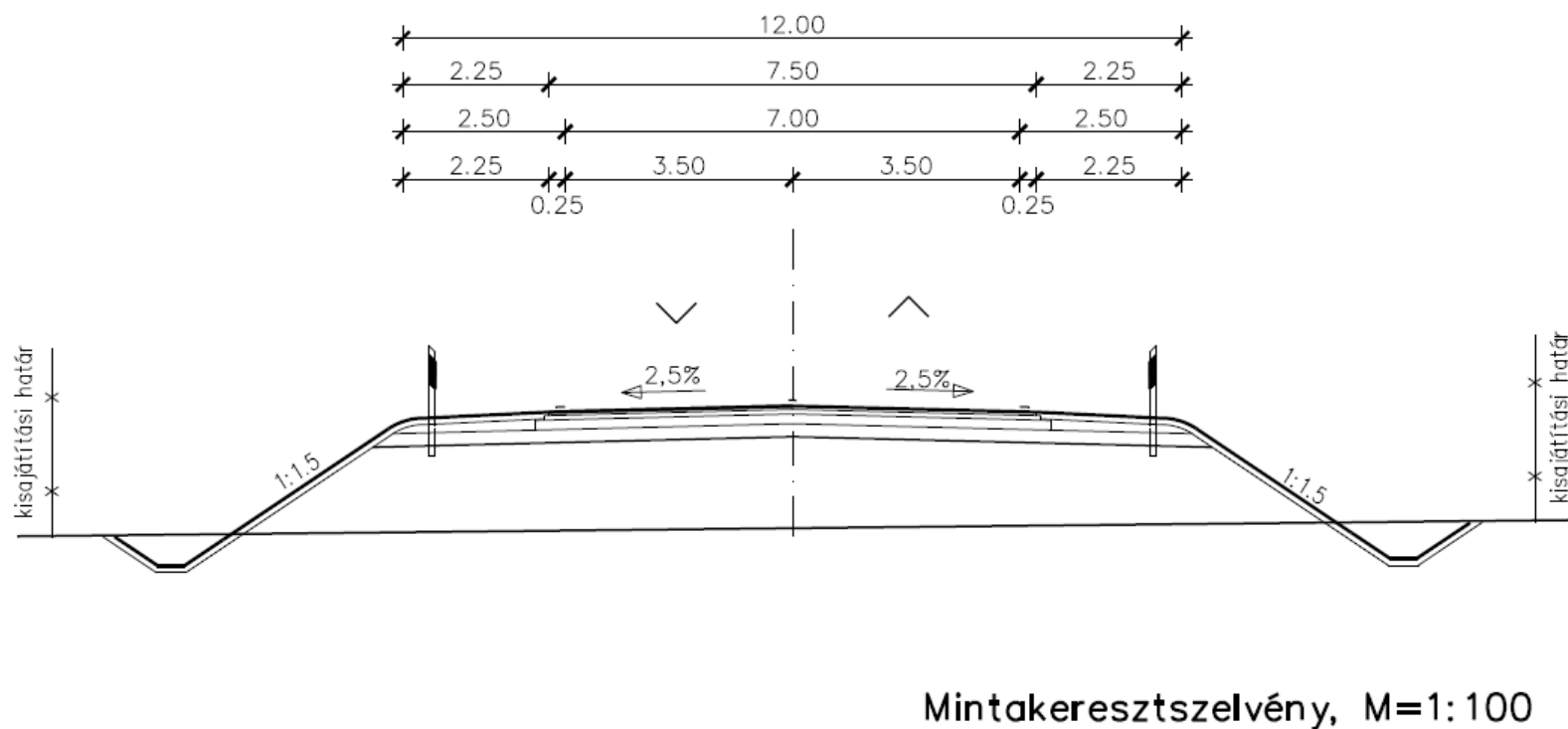
A 8. számú főúti korrekciót a terepen vezetett M76 autótút felett kell átvezetni. Ehhez az út hossz-szelvénye az útkategóriának megfelelő paraméterekkel kerül megtervezésre.

Keresztmetszeti kialakítás

A korrekció a K.III.A tervezési osztály szerinti keresztmetszettel, 2x1 sávós útként létesül, 12 m-es koronaszélességgel.

A mintakeresztmetszelvényt [ld. a következő oldalon.](#)

8.sz. főút
 egyenesben, töltésben $h < 3 \text{ m}$
 K.III.A tervezési osztály ($V_t = 90 \text{ km/h}$)



1. ábra Mintakeresztmetszvény

Forgalmi csomópontok

A korrekciós szakaszon csomópont nem létesül.

Forgalmi vizsgálat

Az M76 autóút Zalaegerszeg – Körmend közötti szakasz forgalmi vizsgálatát a Főnterv Zrt. készítette. A forgalmi vizsgálat a tervezett létesítmény tágabb úthálózati környezetét tartalmazza, illetve a kapcsolódó utakat és az egyéb, időközben várható úthálózati fejlesztéseket is figyelembe veszi.

A tervezett M76 nyomvonala a 81+352 km szelvényben keresztezi a 8 sz. főutat. A különbszintű keresztezéshez a 8 sz. főutat át kell emelni az autóút felett, csomóponti kapcsolat nem létesül.

A 8 sz. főút korrekciója tehát egy ütemben épül meg az M76 autóúttal. A tárgyi útszakaszra vonatkozó forgalmi adatokat az M76 autóúthoz készített komplex forgalmi vizsgálat tartalmazza. (Megjegyezzük, hogy az M76 autóút Zalaegerszeg-Körmend közötti szakaszra környezeti hatástanulmány készült az Előzetes vizsgálati dokumentációval egyidőben.)

A forgalmi modellben az alábbi időtávok szerinti forgalmi előrebecslések kerültek vizsgálatra:

- 2021 – Meglévő állapot (tervezéskori állapot)
- 2029 – Beruházás megvalósulásának éve (forgalombahelyezés éve)
- 2036 – Tervezés éve + 15 év (távlati év)

A távlati állapotban két esetet különböztetünk meg:

- a beruházás megvalósulásával létrejövő állapot – vele eset,
- a beruházás elmaradása esetén fennálló állapot – nélküle eset.

A forgalmi adatok alapján is megállapítható, hogy a beavatkozás többletforgalmat nem generál. A nélküle állapotban az időtávok közötti forgalmi különbség a természetes forgalmi növekményből adódik. A tervezett (vele) állapotban pedig a személygépjármű forgalomban figyelhető meg némi forgalmi átrendeződés, ami miatt egy enyhe forgalomcsökkenés mutatkozik a 8 sz. főút érintett szakaszán.

A következő táblázatokban a tárgyi útszakasz térségében mutatjuk be az egyes állapotok forgalmi adatait akusztikai járműkategóriák és napszak szerinti bontásban. A tárgyi beruházáshoz tartozó útszakaszt vastagon szerepeltetjük, illetve a tervezési területhez kapcsolódó útszakaszokat is feltüntetjük.

A napi forgalom napszaki megoszlását nappali+esti (6-22 óra között), valamint éjszakai (22-6 óra között) időszakok szerint kellett meghatározni. A nappali és éjszakai forgalom meghatározása az ÁNF adatokból történt a 2018-as Törvényszerűségi Tényezők (Magyar Közút Nonprofit Zrt.) dokumentumban rögzített akusztikai napszaktényezők alkalmazásával.

Akusztikai napszaktényezők:

Napszak			Napközben 6-18 óra			Este 18-22 óra			Éjszaka 22-06 óra		
Akusztikai járműosztály			I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.
Napi forgalomjelleg (jelleg2)	Nagyarányú nemzetközi forgalmat lebonyolító főutak	1	0.709	0.642	0.655	0.161	0.162	0.140	0.130	0.196	0.205
	Átlagos éjszakai forgalmú utak	2	0.775	0.746	0.747	0.138	0.131	0.113	0.087	0.123	0.141
	kis éjszakai forgalmú utak	3	0.802	0.790	0.796	0.131	0.126	0.103	0.067	0.084	0.101

1.táblázat

Törvényszerűségi Tényezők 2018., MK NZrt., 4. melléklet „A” akusztikai napszaktényezők

Az adatszolgáltatásban a napközi és esti tényezőket összevontuk, így két időszakra, 6-22 óra, valamint 22-6 óra közötti időszakokra bontottuk az adatokat akusztikai járműkategóriánként.

A környezeti terhelések meghatározásához szükséges forgalmi adatok ismertetését részletesen a szakági fejezetek (Levegőtisztaság-védelem, Zajvédelem) tartalmazzák.

Jelenlegi állapot forgalmi adatai akusztikai járműkategóriák és napszak szerinti bontásban

sorszám	útszakasz	eleje	vége	Nappal (ÁNF J db/nap)			Éjjel (ÁNF J db/nap)		
				I.	II.	III.	I.	II.	III.
18	86 sz. főút	7445 j. út	8 sz. főút	3860	48	2641	713	15	800
19	86 sz. főút	8 sz. főút	M76-M80	4434	80	2624	820	26	792
26	8 sz. főút	Magyarszecsőd	86 sz. főút	3416	96	352	631	32	104

2.táblázat Jelenlegi állapot forgalmi adatai akusztikai járműkategóriák és napszak szerinti bontásban

Nélküle állapot 2029. forgalmi adatai akusztikai járműkategóriák és napszak szerinti bontásban

sorszám	útszakasz	eleje	vége	Nappal (ÁNF J db/nap)			Éjjel (ÁNF J db/nap)		
				I.	II.	III.	I.	II.	III.
18	86 sz. főút	7445 j. út	8 sz. főút	5035	54	3594	931	18	1086
19	86 sz. főút	8 sz. főút	M76-M80	8718	130	3736	1611	43	1128
26	8 sz. főút	Magyarszecsőd	86 sz. főút	3445	104	407	637	34	123

3.táblázat Nélküle állapot 2029. forgalmi adatai akusztikai járműkategóriák és napszak szerinti bontásban

Vele állapot 2029. forgalmi adatai akusztikai járműkategóriák és napszak szerinti bontásban

sorszám	útszakasz	eleje	vége	Nappal (ÁNF J db/nap)			Éjjel (ÁNF J db/nap)		
				I.	II.	III.	I.	II.	III.
18	86 sz. főút	7445 j. út	8 sz. főút	8864	131	3639	1638	43	1099
19	86 sz. főút	8 sz. főút	M76-M80	10653	165	4012	1969	54	1212
26	8 sz. főút	Magyarszecsőd	86 sz. főút	3168	104	404	585	34	122

4.táblázat Vele állapot 2029. forgalmi adatai akusztikai járműkategóriák és napszak szerinti bontásban

Nélküle állapot 2036. forgalmi adatai akusztikai járműkategóriák és napszak szerinti bontásban

sorszám	útszakasz	eleje	vége	Nappal (ÁNF J db/nap)			Éjjel (ÁNF J db/nap)		
				I.	II.	III.	I.	II.	III.
18	86 sz. főút	7445 j. út	8 sz. főút	5550	57	4224	1026	19	1276
19	86 sz. főút	8 sz. főút	M76-M80	9595	137	4390	1774	45	1326
26	8 sz. főút	Magyarszecsőd	86 sz. főút	3857	107	460	713	35	139

5.táblázat

Nélküle állapot 2036. forgalmi adatai akusztikai járműkategóriák és napszak szerinti bontásban

Vele állapot 2036. forgalmi adatai akusztikai járműkategóriák és napszak szerinti bontásban

sorszám	útszakasz	eleje	vége	Nappal (ÁNF J db/nap)			Éjjel (ÁNF J db/nap)		
				I.	II.	III.	I.	II.	III.
18	86 sz. főút	7445 j. út	8 sz. főút	4132	52	3998	764	17	1208
19	86 sz. főút	8 sz. főút	M76-M80	9851	138	4282	1821	45	1293
26	8 sz. főút	Magyarszecsőd	86 sz. főút	3549	107	457	656	35	138

6.táblázat

Vele állapot 2036. forgalmi adatai akusztikai járműkategóriák és napszak szerinti bontásban

1.2.2. Építés és működés megkezdésének várható időpontja, kapacitáskihasználás tervezett időbeli megoszlása

[314/2005. (XII. 25.) kormányrendelet 4. sz. melléklet 1.bb. pontja]

Az építés megkezdésének várható időpontja a 2026. év, a forgalomba helyezés várható időpontja 2029. év. A 8 számú főút út korrekciója Körmend település külterületén az M76 autótút út Zalaegerszeg-Körmend közötti szakaszának kapcsolódó szakasza, azzal várhatóan egyidejűleg épül.

1.2.3. Tevékenység helye és területigénye, az igénybe veendő terület használatának jelenlegi és a településrendezési tervben rögzített módja

[314/2005. (XII. 25.) kormányrendelet 4. sz. melléklet 1 bc. pontja]

A 8 számú főút út korrekciója Körmend település külterületén kerül kialakításra. A korrekció hossza összesen 915 m. Keresztmetszeti kialakítása 2*1 sáv+padka, így 12 m-es koronaszélesség adódik. A teljes terület-igénybevétel ~30 m szélességben adható meg.

A tervezett út területigénybevételének számítását a jelenlegi területhasználatra alapoztuk (ÁNÉR kategóriák alapján):

Területfelhasználási kategória	Területigénybevétel (ha)	Területigénybevétel (%)*
szántó	2,19 ha	74 %
erdő (fásított terület)	0,35 ha	12 %
mezőgazdasági telephely	0,43 ha	14 %
Összesen	2,98 ha	100%

*A létesítmény teljes terület igénybevételéhez viszonyítva

7.táblázat

Tervezett út terület igénybevétele

A táblázat alapján megállapítható, hogy a korrekció terület-igénybevétele nagyrészt szántó területen (74%) történik.

Erdőterületek igénybevétele

A Nemzeti Földügyi Központ Erdészeti Főosztályának adatszolgáltatása alapján a tervezett út nyomvonala **erdőterületet nem érint**.

A terület-igénybevétel táblázatában a tervezéskor felmért élőhelyi ÁNÉR kategóriák alapján megadott területnagyság szerepel, ezért az NFK adataihoz képest mutatkozó különbséget az eredményezi, hogy az ÁNÉR kategóriák között a fasorok, erdősávok is erdőterületként szerepelnek, melyek hivatalosan nem minden esetben minősülnek erdőterületnek (erdő üzemtervi erdőtagnak).

1.2.4. A megvalósuláshoz szükséges létesítmények, valamint az azokhoz kapcsolódó létesítmények felsorolása és helye

[314/2005. (XII. 25.) kormányrendelet 4. sz. melléklet 1 bd. pontja]

A tárgyi útkorrekció az M76 gyorsforgalmi út beruházásával együtt lehet értelmezni. Amennyiben nem épül meg az M76 autút, úgy a tárgyi korrekció megépítése sem válik szükségessé. Kapcsolódó beruházás az M76 autót Zalaegerszeg - Körmend közötti szakasza, melyre jelen tervvel párhuzamosan Környezeti Hatástanulmány készül. Az autót szakasz megépülésével egyidőben kerül kialakításra a jelen tervben vizsgált 8. sz. főúti korrekció, valamint a tervezett híd-műtárgy.

Műtárgyak

81+352 km sz. – 8. sz. főutat átvezető híd az M76 autót felett.

Közművek

A tervezett korrekció kapcsán az alábbi közművek válnak érintetté:

Vezeték	Szolgáltató	8 sz. főút
hírközlési alépítmény, optikai kábel	MVM Net Zrt.	x
hírközlési alépítmény, földkábel	Znet Telekom Zrt.	x
középfeszültségű elosztó szabadvezeték	E.ON Észak-dunántúli Áramhálózati Zrt.	x

8.táblázat

Közművek

A fenti táblázatban lévő közművek a 314/2005. Korm. rendelet 3. sz. mellékletében nincsenek nevesítve, illetve nem érik el a küszöbértéket, ezért kiváltásuk/védelembe helyezésük nem tartozik a rendelet hatálya alá.

Kivitelezés

Építés során szükséges területek, létesítmények:

- felvonulási és depónia terület utépítéshez
- mobil fémkonténerek: szociális és iroda céljára, illetve a szerszámok, egyéb anyagok tárolása szintén mobil fémkonténer telepítésével oldható meg,
- mobil WC.

1.2.5. Az építés és üzemeltetés főbb munkafolyamatai, az anyagfelhasználás főbb mutatói

[314/2005. (XII. 25.) kormányrendelet 4. sz. melléklet 1 be. pontja]

1.2.5.1. Az építés főbb munkafolyamatai

[314/2005. (XII. 25.) kormányrendelet 4. sz. melléklet 1 be. pontja]

Régészeti feltárások, lőszermentesítés – A terület átvételét követően el kell végezni a terület lőszermentesítését a biztonságos munkavégzés érdekében. A régészeti leletmentést a területileg illetékes múzeumok közvetlen megbízás alapján végzik.

Fakivágás, bozótirtás – Az előkészítő munkákhoz tartozik. Az építési területről eltávolítják a növényzetet. A fakivágást megelőzően ellenőrizni kell a madárfészkeket. Amennyiben azok lakottak, a fakivágást a fészkelési időszakon kívülre kell halasztani.

Humuszleszedés – A talajtani szakvéleményben meghatározott vastagságig leszedik a humuszt. Ennek egy része deponálásra kerül, ezt a későbbiekben a tereprendezési munkák során újra felhasználják. A felesleges mennyiséget el kell szállítani és mezőgazdasági területen, a terület tulajdonosával egyeztetve hasznosítani kell. A humuszgazdálkodási terv készítése az előírásoknak megfelelő elhelyezés és kezelés biztosítása a Vállalkozó feladata.

Meglévő útburkolatok bontása

Közműkiváltások és ellátóvezetékek építése – a keresztező közművek megfelelő nyomvonalra helyezése, valamint a légvezetékek magassági korrekciójának elkészítése. Ellátó vezetékek esetében a csatlakozási ponttól közmű építése. A közművek építését az útpálya építése előtt, vagy az építés ideje alatt végzik.

Földmunka készítése – Az alábbi munkafolyamatokból áll: tereprendezés, földszállítás, terítés, tömörítés, árokialakítás. A földszállítás tartalmazza a szükséges anyagmennyiség beszállítását, valamint a töltésépítésre alkalmatlan föld elszállítását lerakóhelyre.

Hídépítés, műtárgyépítés - A hidak alapozása várhatóan fűrt vasbeton cölöp, kedvező talajkörnyezet/terhelés esetén síkalap. Az alépítmények (pillérek, hídfők, szerkezeti gerendák) helyszínen készült monolit vasbeton szerkezetek, a műtárgyak felszerkezete pedig általában előregyártott hídgerendákkal együttdolgozó helyszínen készített vasbeton pályalemez.

Burkolatépítés – Útalap építése, aszfaltozás.

Egyéb műszaki létesítmények építése – Támfalak, átereszek, árokburkolatok, forgalomtechnikai felfestések, korlátok, táblák elhelyezése.

Füvesítés, növénytelepítés – A befejező munkálatok közé tartozik, a végleges tereprendezés elkészülte után lehet teljes mértékben elvégezni.

1.2.5.2. Az üzemeltetés főbb munkafolyamatai

Közutak fenntartásának és üzemeltetésének általános szabályait az Országos Közutak Kezelési Szabályzata tartalmazza. A szabályzat előírásainak megfelelően kell a kezelőnek az út üzemeltetéséről és fenntartásáról gondoskodni.

Közutak üzemeltetése során általában az alábbi munkafolyamatok adódnak

Téli síkosságmentesítés – A közút kezelője pontosan rögzített technológia szerint végzi, a jogszabályban foglaltak, az előrejelzések, és időjárás jelentéseknek megfelelő mennyiségű olvasztószer kiszórásával.

Kaszálás, árokkarbantartás – Füves területeket az útkategóriára vonatkozó kezelői előírások szerinti gyakorisággal kaszálják. Gyomirtást a padkán és a kisajátításra kerülő területen általában alvállalkozó bevonásával végeztetik. Az árok karbantartása részben a benőtt növényzet és a hordalék eltávolítását, részben hulladék, uszadék összegyűjtését jelenti.

Burkolatfestés, korlátok, forgalomtechnikai berendezések karbantartása – Elsősorban festést és tisztítást jelent, de előfordulhat a balesetek folyamán megsérült korlátok és táblák javítása. Téli üzem mód után a berendezések mosása.

Műtárgyak karbantartása – Ellenőrzés, javítás, korrózióátlás.

Növényzet fenntartása – Fák, és egyéb kiültetett növények gondozása, metszése, öntözése, gyomtalanítása.

Hulladékok gyűjtése – A főút és a kerékpárút mentén elszórt hulladékok időszakos, tapasztalatok szerint az egyéb karbantartási műveletekkel egyidőben elvégzett összegyűjtése.

1.2.5.3. Az építés főbb anyagfelhasználása

A tervezett korrekció hossza összesen 915 m. Magassági vonalvezetése többnyire terepközei, nagyobb töltéses szakasz az M76 pálya feletti átvezetésnél épül, itt a töltés magasság 6-8 m.

A főbb anyagmennyiségek a következők:

	8.sz. főút korrekció
töltés, m ³	103 900
bevágás, m ³	-
Ckt, m ³	1 430

burkolat, m ³	970
9.táblázat	főbb anyagmennyiségek

1.2.6. A tevékenységhez szükséges teher- és személyszállítás nagyságrendje, szállítási igénye

[314/2005. (XII. 25.) kormányrendelet 4. sz. melléklet 1 bf. pontja]

A tervezett korrekció kialakítása az előző pontban bemutatott adatok szerinti anyagmennyiség mozgatásával jár, melynek szállítása az építési időszakban valósul meg, azt követően további terhelést nem jelent. A töltés építéshez a kitermelt földet fel kell használni, akár talajjavítással is. Ez csökkenti az el-, illetve beszállítandó anyag és a szállítás mennyiségét.

Az építés alatti szállításra igénybe veendő útszakaszokat az illetékes önkormányzatokkal előzetesen egyeztetni kell.

1.2.7. A már tervbe vett környezetvédelmi létesítmények, intézkedések

[314/2005. (XII. 25.) kormányrendelet 4. sz. melléklet 1 bg. pontja]

A szükséges környezetvédelmi létesítményeket, intézkedéseket a környezeti elemenkénti vizsgálati fejezetek (4. fejezet), összefoglalásukat az 5.5. fejezet tartalmazza.

1.2.8. Kapcsolódó műveletek

[314/2005. (XII. 25.) kormányrendelet 4. sz. melléklet bh. pontja]

A kapcsolódó műveletek elsősorban az építés idejére jellemzők, ezért ebben a fejezetben ezeket részletezzük. Felhagyás, mint tevékenység közutak esetén nem jellemző. Amennyiben mégis megtörténne, úgy a kapcsolódó műveletek tekintetében az építésnél felsoroltakat lehet irányadónak tekinteni.

Az építéshez szükséges főbb anyagmennyiségeket a 1.2.5.3. fejezetben adtuk meg, jelen fejezetben foglalkozunk a korrekció környezetében üzemelő bányákkal, anyagnyerőhelyekkel, javaslatot adunk a szállítási útvonalakra – azzal a megjegyzéssel, hogy a vállalkozó a javasolt anyagnyerőhelyeket, bányákat nem biztos, hogy használni fogja, lehet, hogy máshonnan fog szállítani. Ugyancsak előírásokat teszünk az építés idejére, amik elsősorban a terület érzékenységeivel függnek össze. Az építés során várható zaj és légszennyezés nagyságát a vonatkozó fejezetekben (4.7.4, 4.3.2.) fogjuk ismertetni.

Bányák, célkitermelő helyek, szállítási útvonalak

A Magyar Bányászati és Földtani Szolgálat weboldalán található adatok alapján a tervezett M76 autópálya szakasz környezetében (kb. 15 km) az alábbi **bányaterületek** találhatók:

- Zalaszentiván I. – homok
- Nádasd II. - kavics, homokos kavics
- Körmend II. – kavics
- Körmend III. – kavics, homok
- Molnászeceőd-Egyházashollós - homok, kavics
- Egyházashollós II. - kavics
- Egyházashollós III. - kavics

Az építés során a földmunkához szükséges anyagok beszállítása a környező bányatelkekből oldható meg, vagy bányatelek hiányában a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXCVIII. törvény 17/A. § értelmében, ha az út nyomvonalától 10 km-es körzeten belül nem található bányatelek, akkor célkitermelőhely létesíthető.

A felsoroltak mindegyike az útépitéshez felhasználható anyagot kitermelő bányaterület. A bányák igénybevételéről a Kivitelező fog dönteni, ezért a beszállítási mennyiségekről, szállítási kapacitásról jelen tervfázisban nem állnak rendelkezésre információk.

Általános elv szerint töltésepítésre elsősorban a bevágásból kikerülő földanyagot kell használni, és ha szükséges, akkor talajjavítással kell azt a beépítésre megfelelővé tenni.

Mederrendezés, mederkorrekció

A tervezett korrekció megvalósítása során mederrendezés, mederkorrekció nem szükséges.

Közműkiváltások

A tervezett nyomvonallal érintett közműveket az [1.2.4. fejezetben](#) ismertettük.

Építés alatt keletkező hulladékokkal történő gazdálkodás

Az építés ideje alatt a hulladékok gyűjtése, megfelelő tárolása a Vállalkozó feladata. A kezelendő/kezelt hulladék tulajdonosa az Építető. Az építésvezetőségeken, felvonulási területeken keletkező hulladékokat a jogszabályi előírásoknak megfelelően kell gyűjteni és elhelyezésükről gondoskodni.

A tárgyalta útkorrekció építése során a hasznosítást előnyben kell részesíteni az ártalmatlanítással szemben. A bontási inert hulladékok – mivel jelentős fizikai kémiai és biológiai átalakuláson nem mennek át – válogatási, aprítási, darálási műveleteket követően felhasználásra kerülhetnek utak, földutak útalapjainak építéséhez és szilárdításához, új aszfaltkeverékekhez adalékanyagként, betonadalék anyagként, töltőanyagként. Inert hulladéklerakót csak abban az esetben kell igénybe venni, ha az anyagában hasznosításra nincs mód.

A géptelepeken és felvonulási területeken keletkező ipari, nem veszélyes hulladékok elszállítását a legközelebbi, a hulladék jellegének megfelelő lerakóba kell szállítani.

Az építés, üzemelés időszakára hulladékgazdálkodási tervet kell készíteni.

Részletesen a hulladékgazdálkodással foglalkozó előírásokat az [4.8. Hulladék fejezet](#) tartalmazza.

1.2.9. Magyarországon új, külföldön már alkalmazott technológia bevezetése esetén külföldi referencia

[314/2005. (XII. 25.) kormányrendelet 4. sz. melléklet 1 bi. pontja]

Sem az építés, sem az üzemeltetés során nem kerül alkalmazásra olyan technológia, amit Magyarországon még nem alkalmaztak.

1.2.10. Alapadatok bizonytalansága

[314/2005. (XII. 25.) kormányrendelet 4. sz. melléklet 1 bj. pontja]

Az alapadatok esetében a bizonytalanság elsősorban az építés alatti környezetvédelemmel kapcsolatban van. Az építés hatásait részletesen a konkrét, kivitelező által készített organizációs terv függvényében lehet megadni, ami jelenleg még nem áll rendelkezésre.

Jelen előzetes vizsgálati dokumentáció tanulmánytervi tervkidolgozottság alapján készül, a pontosabb felmérések illetve tervkidolgozás kisebb változásokat még eredményezhet.

További bizonytalanságot jelent a forgalmi előrebecslés, mely a zaj- és levegőterhelésre vonatkozó számítások alapját adja.

A zaj- és levegővédelmi számítások pontossága az alábbi bizonytalansági tényezőkkel van szoros összefüggésben:

- forgalmi prognózis,
- előírt sebesség betartása, ill. betartatása (különösen éjjel).

- járművek emissziója,
- meteorológiai körülmények,
- érvényes zaj- és levegőszámítási szabványok,
- útburkolat állapota,
- stb.

A forgalmi prognózis bizonytalansága alapján a zajvédelmi számítás pontossága $\pm 1-2$ dB-re becsülhető.

1.2.11. Telepítési hely lehatárolása, térképi ábrázolása

[314/2005. (XII. 25.) kormányrendelet 4. sz. melléklet 1 bk. pontja]

A tervezési területet az E_03.01. Átnézeti helyszínrajz mutatja be.

1.2.12. Területrendezési tervek módosításának szükségessége

[314/2005. (XII. 25.) kormányrendelet 4. sz. melléklet 1 bl. pontja]

Vas megye érvényes Területrendezési terve, illetve a 2021. februárban elkészült felülvizsgálati anyagának 1.1.1. melléklete tartalmazza az Országos és térségi közlekedési hálózatok és egyedi építmények Vas megyét érintő elemeit. A gyorsforgalmi utak tervezett szakaszai között nem nevesíti az M76 Zalaegerszeg – Körmend közötti szakaszát, így a megyei területrendezési terv módosítása szükséges.

Körmend Város Településrendezési Terve **nem tartalmazza** az M76 Zalaegerszeg – Körmend autótút nyomvonalát a közigazgatási terület délkeleti részén. Az autótút kialakításához kapcsolódó **útkorrekciót a rendezési terv nem tartalmazza.**

A **rendezési terv módosítása szükséges**, mivel sem az autótút nyomvonalát, sem az útkorrekciót nem tartalmazza.

A tervekhez történő illeszkedést és a szükséges módosítás indoklását lásd részletesen a [2.2. és 4.5. fejezetben](#).

1.2.13. Nyilatkozat összetartozó tevékenységnek minősülő új tevékenység megvalósításáról

[314/2005. (XII. 25.) kormányrendelet 4. sz. melléklet 1 bm. pontja]

Összetartozó tevékenység: a 314/2005. (XII. 25) kormányrendelet 3. számú melléklete szerinti és az 1. vagy 3. számú mellékletbe tartozó tevékenységgel azonos, a környezethasználó által a tevékenységekkel azonos vagy szomszédos ingatlanon, közös beruházási céllal megkezdeni tervezett olyan tevékenység, amely a 3. számú mellékletben meghatározott küszöbérték alá esik, azonban megkezdése esetén az 1. vagy 3. számú mellékletbe tartozó tevékenységgel együtt a 3. számú mellékletben meghatározott küszöbérték teljesül.

Összetartozó tevékenységről nincs tudomásunk. A kapcsolódó létesítményeket, beruházásokat az [1.2.4., illetve 2.3. fejezetekben](#) ismertetjük.

1.2.14. Társadalmi, gazdasági előnyök bemutatása

[314/2005. (XII. 25.) kormányrendelet 4. sz. melléklet 1 bn. pontja]

Társadalmi-gazdasági előnye a 8. sz. főút M76 autóúton való átvezetésének van; az autóút két oldalának összeköttetését, a közúti kapcsolatok megtartását biztosítja a tárgyi beruházás.

2. A változatok összefüggése korábbi tervekkel és fejlesztési elképzelésekkel

2.1. Korábban készült tanulmányok, és tervek, és az azokban szereplő megoldások ismertetése, az itt nem szereplő megoldások elvetésének indokai

[314/2005. (XII. 25.) kormányrendelet 4.sz. melléklet 1.c. pontja]

A vizsgált korrekcióra nem készült korábban más vizsgálat.

2.2. Változatok vizsgálata terület-, illetve településfejlesztési szempontból

[314/2005. (XII. 25.) kormányrendelet 4.sz. melléklet 1.c. pontja]

Körmend Településrendezési Terve **nem tartalmazza** sem az M76 autót nyomvonalát, sem az autót kialakításához kapcsolódó **útkorrekciót**.

2.3. Kapcsolódó és egyéb, rendezési tervekben szereplő infrastrukturális beruházások

[314/2005. (XII. 25.) kormányrendelet 4. sz. melléklet 1 c. pontja]

Kapcsolódó beruházás az M76 autót Zalaegerszeg – Körmend közötti szakasza, melyre jelen tervvel párhuzamosan Környezeti Hatástanulmány készül. Az autót szakasz megépülésével egyidőben kerül kialakításra a vizsgált útkorrekció, valamint a tervezett híd-műtárgy.

Körmend település rendezési terve az érintett terület környezetében nem ábrázol egyéb fejlesztéseket.

2.4. A létesítmény szükségességének indoklása, környezetvédelmi szempontok

[314/2005. (XII. 25.) kormányrendelet 4. sz. melléklet 1 c. pontja]

Az M76 autót Zalaegerszeg - Körmend közötti szakaszának tervezési feladata a 345/2012. (XII.6.) Kormányrendeletben – „*egyres közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről*” – mint „1.1.59. Az **M76 autót** Zalaegerszeg (észak) és Körmend (kelet) közötti szakasz megvalósítása” szerepel.

Amint a 2.1. fejezetben is ismertettük, az M76 autót nyomvonala Körmend térségében a 81+352 km szelvényben keresztezi a 8 sz. főutat. A kedvezőbb keresztezési szög kialakítása érdekében a főutat a jelenlegi nyomvonalától - a közműhelyzet miatt - a déli oldalra szükséges elhúzni. A korrekció teljes hossza: 915 m.

A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) kormányrendelet 3. sz. melléklete 87. pontja szerint a) országos közút építése a környezetvédelmi hatóság előzetes vizsgálatban hozott döntésétől függően környezeti hatásvizsgálatra kötelezett tevékenység, tehát a projektekre Előzetes vizsgálati dokumentációt kell készíteni.

A beruházást az M76 autótűt két oldala összeköttetésének megteremtése, a közűti kapcsolatok megtartása indokolja.

3. Hatótényezők, hatások, hatásfolyamatok, hatásviselők, hatásterületek

[314/2005. (XII. 25.) kormányrendelet 4. sz. melléklet 1 e. és f. pontja]

Az alábbiakban áttekintést adunk a hatásfolyamatokról, hatásokról, a hatásviselők állapotának változásáról, valamint a hatásterületek lehatárolásának általános elveiről, az egyes szakági fejezetekben pedig részletesen foglalkozunk ezek nagyságával, jelentőségével, a hatásterületek konkrét határaival, ha azok a jelenlegi ismereteink alapján megadhatók.

A tevékenység szakaszai szerint vizsgálva az alábbiakra bonthatók a beruházás hatásai:

Építés – meghatározott ideig tartó, átmeneti tevékenység, melynek hatásai a munkaterületen belül, annak közvetlen környezetében, illetve a szállítások által a terület úthálózatán és a környező településeken jelentkezhetnek.

A létesítmény hatása – elsősorban a területfoglalásban jelentkezik. A hatások a létesítmény létrejöttével a működéstől függetlenül fennállnak.

A létesítmény üzemelésének hatása – az üzemelés hatásai az úton lebonyolódó forgalom által okozott hatásokkal jellemezhetők.

A létesítmény üzemeltetésének hatása – a fenntartási és karbantartási folyamatok által létrejövő - csekély mértékű - hatások.

Felhagyás – a tervezett útkorrekció esetében a felhagyás nem jellemző. Amennyiben mégis sor kerülne rá, úgy a bontási munkák hatása – a bontáshoz szükséges munkagépek és a munkavégzés módja – hasonló lesz az építési munkák hatásaihoz. Elsősorban zaj- és légszennyezési hatásokkal kell számolni a munkaterületen és a szállítási útvonalak mentén egyaránt. A bontásból kikerülő anyagokat lehetőleg újra kell hasznosítani.

A hatótényezők a fenti tevékenységek, illetve maga a létesítmény, melyek hatására a környezeti elemek állapotváltozásai elindulnak. A hatásviselők a környezeti elemek vagy rendszerek, melyekben az állapotváltozások érzékelhetők, illetve kimutathatók.

A vizsgált környezeti elemek és rendszerek a következők:

Föld, felszín alatti víz

Víz – felszíni víz

Levegő

Élővilág: ember, növény, állat

Épített környezet

Táj (a környezet egésze)

Veszélyeztető tényezők:

Zaj, rezgés, sugárzás

Hulladék

A hatásterület az a terület, ahol a hatások a jogszabályokban rögzített mértékben érzékelhetők. A hatásterület lehatárolásánál a 314/2005. (XII. 25) kormányrendelet 7.sz. mellékletében foglaltakat vesszük figyelembe.

A zajvizsgálat a közvetlen hatásterület védendő létesítményeire készül, a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 5. és 6. § előírásai szerint. Továbbiakban a közúti fejlesztés létesítése, üzemelése, üzemeltetése esetében általánosan előforduló hatásokat, hatásfolyamatokat, valamint a hatásterület lehatárolásának általános szempontjait környezeti elemenként, rendszerenként adjuk meg.

3.1. Talaj, felszín alatti víz

A létesítmény hatása

Általánosságban az út területfoglalása a burkolatlan felület csökkenését eredményezheti. Mértéke függ a kisajátítandó terület nagyságától, amely magában foglalja a műszakilag szükséges területen túl a szükségessé váló környezetvédelmi létesítmények által elfoglalt területeket is.

Ugyancsak hatásként léphet fel – elsősorban magas töltések esetében – a talaj szerkezetének, tömörségének változása.

Amennyiben a beszivárgás jelentősen megváltozik, úgy hatást gyakorolhat a terület talajvíz háztartására is. 2x1 sávós út esetén jelentős változás nem várható.

Az építés hatása egyrészt többlet terület-igénybevételeként jelentkezik, amely az útkorrekció esetében szükséges kisajátítási területen túli területek átmeneti használatát is jelenti. Az ideiglenesen igénybe vett területet az építést követően helyre kell állítani. Ugyancsak az építés hatása lehet a munkagépek tárolására használt telepeken létrejövő talajszennyezés, vagy a veszélyes anyagok tárolásából, a burkolatbontásból eredő szennyezés. A szennyezést megfelelő védelmi intézkedésekkel meg kell előzni.

Az út üzemelésének időszakában a talajt elsősorban a légszennyező anyagok kicsapódásából érheti szennyezés. Ezen anyagok diffúz jelleggel, nem lehatárolható területen csapódnak ki, ami egyben azt is jelenti, hogy a koncentráció az út melletti területsávban is elhanyagolható.

Az út üzeme során az olajszennyezés elsősorban a haváriák esetében lehet jelentős. Általános esetben ez elsősorban a padka és az árok környezetének talaját szennyezheti, közvetett hatásként – beszivárgás esetén a talajvízmozgások következtében – nagyobb területeken is jelentkezhet.

A talajon keresztül a beszivárgó szennyezés a talaj minőségétől függően érheti el a talajvizet, bizonyos esetekben a rétegvizet is. Így vizsgálatunk kiterjed az üzemelő és megkutatott vízbázisok vizsgálatára is.

Az üzemeltetés során a téli síkosságmentesítés szintén a talaj minőségi változását idézheti elő. Közvetlen hatása az útpadka és az árok környezetében érvényesül. Kedvezőtlen esetben a talajvizet beszivárgás útján szintén elérheti, mi által a talajvízmozgással hatása nagyobb területre is kiterjedhet. Időszakos hatás.

Hatásterület

Közvetlen hatásterületnek talaj szempontjából a tervezett útkorrekció által igénybevett területet vehetjük, mely a kisajátítási terület nagyságával egyezik meg. Az útkorrekció esetében átlagosan 30 m.

Talaj esetében a *közvetett hatásterület* az építéssel ideiglenesen igénybe vett területek, a felvonulási terület, melyet a használat befejezése után rekultiválni kell. Ezek pontos helyét csak az építés megkezdése előtt, a kivitelező kijelölése és az organizációs terv elkészülte után lehet meghatározni. A járulékos területek igénybevétele az építés idejére korlátozódik.

Haváriákra vonatkozóan a közvetlen hatásterület legtöbbször nem lépi túl a kisajátítási határt.

Felszín alatti víz szempontjából *közvetlen hatásterület* az a terület, ahol a létesítendő útpálya a beszivárgási és párolgási viszonyokat megváltoztathatja. A szakági vizsgálatok szerint a talajvízszintben érzékelhető változást nem okoz a burkolt felületek kialakítása.

Felszín alatti víz esetében a *közvetett hatásterület* a víz áramlása által esetlegesen érintett terület. A tervezett nyomvonalakhoz közeli víztermelő, vagy vízmű kutak a közvetett hatásterület részei.

Hatásviselők

A terület hatásviselői az útpálya melletti termőtalaj, a talajvíz, adott esetben a rétegvíz is, valamint az erre települt működő és megkutatott vízbázisok.

3.2. Felszíni víz

Út létesítése általános esetben megnyilvánulhat a vízgyűjtő terület változásában, a burkolt és burkolatlan felületek arányának változását okozhatja, ezáltal megváltoztathatja a felszíni lefolyási viszonyokat. A vízháztartás változását okozza a nagy területen megjelenő burkolt felület, ahol a beszivárgás az útpálya alatti területen lecsökken, ezáltal az útpályára hulló csapadék szinte teljes mértékben felszíni vízként fog megjelenni.

Az út üzemének hatása elsősorban a befogadóként használt vízfolyások vízminőségére lehet hatással. A szennyeződések az alkatrészek kopásából, az elcsöpögő üzemanyagból, kisebb mennyiségben a légszennyező anyagok kicsapódásából, illetve a balesetek során előforduló haváriás szennyeződésekkel eredhetnek.

Az üzemeltetés káros hatása elsősorban a téli síkosságmentesítés során jelentkezik. A tavaszi hóolvadás után a felszíni vizekben időszakosan megnövekedhet a sótartalom. Ennek hatása rövid idejű, de a bevezetés utáni szakaszon intenzív lehet. Az év további részében nem kell számolni az útról lefolyó csapadékból eredő sóterheléssel.

Építés alatt az esetlegesen érintett vízfolyások minőségére gyakorolt hatások lehetnek jelentősek. Ezek adódhatnak abból, hogy a vízfolyások környezetében végeznek gépkarbantartást, javítást. A burkolatbontás, valamint a hidak, és a pályaszerkezet építése során a munkagépek elcsöpögő üzemanyaga okozhat szennyezést.

A mederállapot időszakos változását okozhatja, ha ideiglenes csőátereszek fektetésével biztosítják az átkelést a vízfolyáson. A munka végeztével a medret helyre kell állítani.

Hatásterület

Közvetlen hatásterület az érintett vízfolyások keresztezésében és a csapadékvizek bevezetésének helyén jelölhető ki. A közvetlen hatásterület a csapadékvizek bevezetésének helyén a felvízi oldalon általában 25-50 m, az alvízi oldalon a vízfolyás jellegétől függően 50-100 m, de akár ennél lényegesen több is lehet, különösen, ha a haváriás szennyezések hatásait is figyelembe vesszük.

A vízgyűjtő terület a közvetett hatásterület része, ugyancsak a közvetett hatásterület a felszíni lefolyási viszonyokban okozott változás által érintett terület is.

A terület hatásviselői felszíni víz tekintetében a keresztezett és a csapadékvizek befogadására szolgáló vízfolyások.

Jelen útkorrekció kapcsán felszíni víz befogadóként érintetté válik.

3.3. Levegő

A létesítmény építésének és üzemének hatása

A levegőre, mint környezeti elemre gyakorolt hatások az üzemelés során és az építés időtartama alatt léphetnek fel. Ez utóbbi időszakos hatás, nagyobb területen érvényesülhet a szállítási útvonalak kapcsán, de az építés befejeztével megszűnik.

Az üzemelés során a gépjárművek károsanyag kibocsátása okoz a területen terhelést. Ennek mértéke függ a nyomvonal adottságaitól, a forgalom nagyságától, a gépjárművek emissziójától, ami összefüggésben van a vizsgált időtávval, valamint a meteorológiai viszonyokkal.

Hatásterület

A hatásterület meghatározásakor a jelenlegi és a tervezett állapot közötti levegőkörnyezetre gyakorolt változásokat vettük figyelembe, ahol a lefolytatott vizsgálatok és előrejelzések alapján a levegőben, mint környezeti elemben érdemi változás nem mutatkozik, a hatásterület a közlekedési létesítmények üzemi területén belül marad. Az állapotváltozást a mértékadó NO₂ komponensre és a kritikus meteorológiai körülményekre határoztuk le.

Hatásviselő

A hatásviselő a közvetlen és a közvetett hatásterületen élő lakosság.

3.4. Élővilág: ember, növény, állat

3.4.1. Ember

3.4.1.1. Egészségügyi hatások

A lakosság egészségügyi helyzetének változása az M76 autóútszakasz, illetve ahhoz kapcsolódóan az útkorrekció üzembe helyezése után, elsősorban a forgalom által okozott hatások változása miatt következhet be. A hatások időben eltolódva, tartósan, a terhelés alatt álló lakosság körében jelentkezhetnek.

Egészségügyi szempontból megkülönböztetünk pozitív és negatív hatásokat. A jelenleg zajjal és légszennyezéssel terhelt utak mentén – amennyiben ott forgalomcsökkenés várható –, lehet pozitív hatásokról beszélni, míg az új út mentén a terhelésnövekedés miatt – ha ez jelentős mértékű és lakott területet érint – elsősorban negatív hatások jelentkeznek. Így vizsgálatunkban az egészségügyi hatásterületet a forgalommal összefüggő két legfontosabb környezeti elem hatásterületével fogjuk jellemezni, a zajjal és a levegőével.

Az építés ideje alatt az építési forgalom, az anyagmozgatás és a további építési műveletek okozhatnak zaj és légszennyezést, valamint talaj- és talajvíz-szennyezést. Ez azonban időszakos hatás, nagyobb területen érvényesülhet a szállítási útvonalak, anyagnyerőhelyek kapcsán. Az építés befejeztével pedig megszűnik.

3.4.1.2. Társadalmi-gazdasági hatások

A társadalmi-gazdasági életre gyakorolt hatások infrastruktúra fejlesztés esetében általában pozitív irányúak, de adott esetben lehetnek közömbösek is a fejlődésre. A pozitív hatás elsősorban a gazdasági élet területén jelentkezik. Negatív hatás akkor lép fel, ha a beruházás olyan kedvezőtlen folyamatokat indukál, amelyek idegenek a térség fejlődési tendenciáitól, a hagyományoktól, adottságoktól és a környezettől, oda nem illeszkedő további beruházásokat indítanak el, vagy ezen beruházások léptéke nem illeszkedik a környezeti adottságokhoz.

Társadalmi-gazdasági hatásterület - az adott térség, melynek fejlődését befolyásolja az út megléte; segíti, vagy gátolja.

Hatásviselők: Az érintett települések lakossága.

3.4.2. Élővilág: növény, állat

Élővilágvédelmi szempontból egy új út építése az alábbi irreverzibilis hatásokkal jár:

- élőhelyek megszűnése;
- élőhelyek megváltozása.

Új utak létesítése, mint minden beépítés, mindenekelőtt élőhely veszteséget okoz. Ennek mértéke függ az út hosszától, szélességétől, a kapcsolódó létesítmények nagyságától, elhelyezkedésétől és az érintett élőhelyek számától, kiterjedésétől és minőségétől. Minél több természetvédelmi szempontból értékes területet érint az adott nyomvonal, annál nagyobb lesz az út létesítése által okozott negatív hatás.

A nyomvonalas létesítmények esetében a létesítés és üzemelés legjelentékenyebb veszélyeztető hatása az élőhely feldarabolódás, a fragmentáció, mely egy-egy populáció genetikai elszigetelődésével járhat, így közvetve genetikai sodródáshoz vezethet. Az út leszűkíti az állatok napi vagy megszokott mozgásterét, illetve vándorlási útvonalakat vághat ketté. Jelen beruházásnál a beavatkozás volumenéből adódóan (2*1 sávós út) ez a hatás nem jelentős.

A burkolt felületek kialakítása megváltoztatja a mikroklimatikus adottságokat, illetve a vízháztartási viszonyokat. Ezen tényezők együttesen az utak környezetében a vegetáció változását eredményezhetik, amely hatás közvetve a faunát is érinti.

Az útkorrekció megépítése során megváltozik a környező élettér is, hiszen a felvonulási területek és az építéshez kapcsolódó egyéb létesítmények (ideiglenes telephelyek, depónia stb.) kialakítása is átmeneti élettér- és élőhely-csökkenést eredményez. A felesleges terület-igénybevétel a lehető legkisebb mértékűre kell korlátozni.

Az építés során a szállítás és építés okozta megnövekedett nehézgépjármű forgalommal kell számolni, ami ideiglenesen a környezeti elemek többletterhelését okozza (levegő-szennyezés, többlet zajkibocsátás stb.). Ezek ideiglenesen az élővilágra is hatnak, így számolni kell az építés ideje alatt azzal, hogy a területről az állatok elvándorolnak, illetve viselkedésük megváltozik. A rendszeres emberi jelenlét zavaró hatással jár, így ennek következménye is lehet az elvándorlás.

A nyomvonalas létesítmények, így az utak építése is a felszín roncsolásával, a természetes/természetközeli növényzet megbontásával utat enged a jövevényfajoknak (pl. gyalogakác, bálványfa, aranyvessző, parlagfű), így "negatív ökológiai folyosóként" működik. A tájidegen fajok megtelepedésével és rohamos elterjedésével a hazai őshonos, a tájra jellemző fajok kiszorulhatnak.

Közvetlen hatásterület élővilág-védelmi szempontból a tervezett útkorrekció tényleges területfoglalása. Itt az élőhely megszüntető hatás tapasztalható.

Közvetve a domborzat, mikroklima, mozgáster megváltoztatása által, fajonként eltérő nagyságú *közvetett hatásterület* adódik.

Hatásviselők: A területen és közelében található természetes, vagy természetközeli élőhelyek, az ott élő növényfajok, az ott lakó, élő, táplálkozó, költő, pihenő, bújó és vonuló állatfajok.

3.5. Épített környezet

A létesítmény hatása

Az útkorrekció hatása megnyilvánul a külterületi területrészeket elválasztó hatásban, a terület felhasználásból adódó területcsökkenésben, valamint a területek értékének változásában (fel- illetve leértékelődés). Ez utóbbi közvetett hatásként, az út üzembe helyezése után időben eltolódva jelentkezik. Az elválasztó hatás, valamint a területcsökkenés közvetlen hatásként az építés megkezdésével, illetve az üzembe helyezéssel egyidőben lép fel. Az elválasztó hatás csökkentését csomópontok építésével lehet mérsékelni. Az útépítéshez kapcsolódóan a szomszédos ingatlanok megközelíthetőségét továbbra is biztosítani kell.

Az út üzeméből adódó hatás a forgalmi átrendeződéssel függ össze, a települések egyes részeire ható zaj- és légszennyezés terhelések változását jelenti.

Közvetlen hatásterület épített környezet szempontjából a létesítés helye, a létesítmények terület-igénybevétele.

A létesítmények megépítéséhez szükséges anyagok beszállítási útvonalainak környezete *közvetett hatásterületként* definiálható.

3.6. Táj

Az útkorrekció létesítésének hatása a területfoglalás kapcsán a következőkben nyilvánulhat meg:

- egyedi tájértékekre gyakorolt hatás
- területhasználati módokban bekövetkező változások
- kapcsolatok átvágása
- tájképben bekövetkező változások.

Az új létesítmények elsődleges hatása a *területfoglalás*. A kisajátítási területen belül megváltoznak a korábbi területhasználatok, helyettük közlekedési sáv alakul ki.

Az egyedi tájértékek általában elszórtan, szigetszerűen jelennek meg a tájban. Az útkorrekció létesítésének hatása kettős; negatív, ha megszünteti a tájértéket, pozitív, ha hozzájárul feltárulásához, bemutatásához.

Az új nyomvonal kialakítása megváltoztatja a térség korábbi kapcsolatrendszerét is. Elsősorban a jelenlegi úthálózat rendszere alakul át, de az ökológiai kapcsolatokra és a vízhálózatra is hatással lesz a beruházás. Táj szempontból a 2*1 sávú utak a kapcsolatokat nem vágják át számottevő mértékben.

A tájképben bekövetkező változások az útkorrekciók vízszintes és magassági vonalvezetésével függnek össze.

Építés hatása

Építés hatása tájvédelmi szempontból általában időleges változásokat okoz, de hatása lehet végleges is. Az építési munkálatokhoz szükséges felvonulási területek és a hulladékok elhelyezéséből származó bolygatás, területi igénybevétel az útkorrekciók kialakítása esetében a meglévő út számára kiszabályozott vonalon kívül eső területekre is kiterjedhet. Ezeket az építést követően helyre kell állítani.

A pálya üzemelésének hatása

Üzemelés hatása a tájra, mint komplex egységre hat a különböző környezeti elemek változásán keresztül.

Közvetlen hatásterület a beruházás területe és annak közvetlen környezete.

A létesítmények építéséhez szükséges anyagok beszállítási útvonalainak környezete *közvetett hatásterületként* definiálható. A közvetett hatásterület a táj azon része, ahonnan a korrigált út, valamint a híd-műtárgy látszódnak, illetve azok a táji, tájképi elemek, melyek az útról látszanak, feltáru-
l-
nak.

Veszélyeztető tényezők

3.7. Zaj, rezgés

A zaj levegőben terjedő hatás és egyben veszélyeztető tényező, ezért vizsgálata szükséges. A környezeti zaj a levegőnek olyan mértékű és minőségű nyomásingadozása, amely a védendő környezetben észlelhető.

A zaj- és rezgésterhelés hatásainak feltárásánál a 284/2007 kormányrendeletben foglaltak figyelembe vételével készítettük el. A rendeletben az alábbi, a vizsgálat szempontjából lényeges fogalom meghatározások szerepelnek:

Védendő környezet: védendő terület és védendő épület, helyiség, amely emberi tartózkodásra, tevékenység végzésére szolgál, és ahol az emberi tevékenység zavarásának megakadályozása vagy az emberi egészség védelme érdekében a környezeti zaj, rezgés mértékét korlátozni kell.

Közlekedési zajforrás: közlekedési út vonal üzemeltetése, kezelése.

Veszélyes mértékű környezeti zaj: olyan környezeti zaj, amely meghaladja a külön jogszabályban megállapított zajszennyezettség (zajterhelés), illetőleg zajkibocsátás megengedett mértékét.

Háttérterhelés: a környezeti zajforrás hatásterületén a vizsgált zajforrás működése nélkül, de a forrás típusának megfelelő zajterhelés.

A közvetítő elemeken keresztül gyakorolt hatások az üzemelés során és az építés időtartama alatt léphetnek fel. Ez utóbbi időszakos hatás, nagyobb területen érvényesülhet a szállítási útvonalak, anyagnyerőhelyek kapcsán. Az építés befejeztével a hatás megszűnik.

Üzemelés során a jelen tervben vizsgált út korrekciója, és a kapcsolódó úthálózat (leginkább az M76 autópályát és 86 sz. főút) forgalma okozza a környező területek zajterhelését.

Hatásterület

Közvetlen hatásterület

A zaj- és rezgésterhelés hatásainak feltárásánál a 284/2007 Kormány rendeletben foglaltak figyelembe vételével készítettük el a tervezett létesítmény (közvetlen) hatásterületének lehatárolását. A zaj vonatkozásában az 5. § és 6. § rögzíti a hatásterület lehatárolásának szempontjait.

A hatásterületet a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 6.§ (1) bekezdésében foglaltak szerint határoztuk meg.

Közvetett hatásterület

A forgalmi vizsgálat alapján a tárgyi tervezett létesítmény forgalomba helyezése kapcsán a forgalmi változást csak az M76 autópályát beruházásával együtt lehet értelmezni, mivel az M76 autópályát kiépítése nélkül nem lenne szükség a 8. sz. főút korrekciós szakaszára. A tárgyi útszakasz beavatkozása önmagában forgalmi változást nem generál. A térségben az M76 autópályát Zalaegerszeg – Körmend közötti szakasz megvalósulása miatt következik be forgalmi átrendeződés a környező úthálózaton. A forgalmi átrendeződés független a tárgyi útszakasztól. Ezért a tárgyi útszakaszt érintő beavatkozásnak zajvédelmi szempontból közvetett hatásterülete nem határolható le.

A rezgés sem környezeti elem, hanem valamely külső hatás (gerjesztés) következtében a „szilárd részecskékből álló testek” nyugalmi helyzetük körüli időben ismétlődő, növekvő vagy csökkenő (lecsengő) intenzitású rugalmas alakváltozása. Természetesen ez az alakváltozás többnyire igen kismértékű, szabad szemmel nem követhető (akkor már elmozdulásnak nevezhetnénk), de a rezgés – mértékétől függően - kellemetlen érzetet kelthet, esetleg épületkárokat okozhat, ezért panaszra adhat okot.

A tárgyi beruházás kapcsán a rezgéshatással elsősorban az építés időszakában kell számolni: a burkolatbontás, a földmunka, a műtárgyépítés időszakában, amikor a különböző munkagépek a

meglévő útburkolat, a földfelszín és a mélyebb rétegek megbontását, tömörítését végzik. Az építés befejeztével a hatás megszűnik.

3.8. Hulladék

Szintén a környezetet veszélyeztető tényezők közé tartozik. A talajra, a talajvízre és a felszíni vízre lehet elsősorban káros hatással.

Az építés során a keletkező hulladékok megfelelő gyűjtéséről és tárolásáról az érvényes jogszabályoknak megfelelően kell gondoskodni. Ezzel elkerülhetők a környezeti elemekre gyakorolt káros hatások.

Az üzemelés során elsősorban az utat használók által eldobott hulladékok rendszeres gyűjtéséről kell az üzemeltetőnek gondoskodni.

Hatásterület

Közvetlen hatásterület az üzemelés időszakára vonatkoztatva hulladék szempontjából az árkok, műtárgyak sávján belüli terület, amelyen a hulladék keletkezik, és gyűjtésre kerül.

Ugyancsak a közvetlen hatásterület része az építés által ideiglenesen igénybe vett felvonulási terület, ahol szintén keletkezhet hulladék, és gyűjtése szükségessé válhat.

Közvetett hatásterületet a hulladék elszállításával és elhelyezésével kapcsolatban lehet kijelölni.

4. Vizsgálat környezeti elemenként

4.1. Földtani közeg, felszín alatti víz

4.1.1. Jelenlegi állapot vizsgálata

A fejezet kidolgozásához felhasználtuk az MTA Földrajztudományi Kutatóintézet által 2010-ben kiadott „Magyarország kistájainak katasztere” című kiadványt, az M76 autót Zalaegerszeg - Körmend szakaszának készülő KHT-jához rendelkezésre álló talajmechanikai adatokat, illetve a Nyugat-dunántúli Vízügyi Igazgatóságtól beérkezett adatokat.

4.1.1.1. Földtani közeg

Domborzat, földtan

A 8. sz. főút M76 autótúhoz kapcsolódó korrekciója Körmend település közigazgatási területének keleti részén fekszik. A tervezési terület természetföldrajzi szempontból Magyarország kistájainak katasztere alapján a Sopron-Vasi-síksághoz tartozó 3.2.15. Rába-völgy kistáját érinti.

A Rába-völgy kistáj szembevető alakrajzi és szerkezeti vonása a nagy völgyaszimmetria. A jobb part igen meredek, végig alámosott, számos helyen 20-40°-os lejtővel szakad le a völgy alluviumára. Ezzel szemben a bal partot a Pinka torkolatától 3-5 km széles, fokozatosan lealacsonyodó lankás lejtők (0-5°) kísérik, ahol a Rába-síkság kavicsstakarója minden átmenet nélkül simul bele a völgytalp alluviális felszínébe.

További sajátos jellemvonása, hogy széles (3-6 km), feltöltött (4-8 m) alluviális völgytalppal rendelkezik és esése (71 cm/km) igen jelentős. Az ártéri szintek (alacsony- és magasártér) erősen szabdalják, felszínük mikroformákban igen gazdag. A széles völgy sík mikroreliefjét az élő és elszorvadt holtágak és fattyúágak kusza hálózata, a különböző korú morotvagenerációk és morotvatavak sorozata, az ártéri erdővel benőtt hajdani meanderek sokasága, a lefolyástalan vagy rossz lefolyású tőzeglápos, zsombékos, vizenyős lapos mélyedések zergugos labirintusai, valamint a mocsaras süllyedések szövevényei teszik változatossá. A természeti képet egyre jobban antropogén hatások és formák (árvízgátak, védőtöltések, duzzasztóművek, csatornák, dűlőúthálózat) egészítik ki. A Rába futásirányának kialakulásában bizonyosan szerepet játszott, hogy itt húzódik a Rába-vonal, Magyarország egyik legnagyobb tektonikai öve. A Rába-völgy a Nyugat-Dunántúl legnagyobb völgye: árkos süllyedésben keletkezett aszimmetrikus eróziós teraszos völgy. Kialakulása a kemenesháti hordalékkúp építésének befejeződése után, a közép-pleisztocén második felében kezdődött meg, s lényegében az újpleisztocén és a holocén folyamán ment végbe. A völgyet a jobb parton Körmendig, a bal parton pedig a Pinka torkolatáig teraszok szegélyezik. Körmend alatt a teraszok mindkét oldalon egymásba simulva lealacsonyodnak, és szabályosan rétegzett feltöltődésű hordalékkúpba mennek át.

Talajok

A kistáj a pleisztocénben és a holocénben kialakult árkos süllyedés. Az aszimmetrikus völgy Kemeneshát felőli oldala meredek, 20-30 m-es szintkülönbségű lejtőkkel, míg a bal part fokozatosan simul bele az E-ra lévő sík területekbe. Szentgotthárdtól Sárvárig a réti öntéstalajok alkotják a kistáj területének a 70%-át.

Mechanikai összetételük többnyire agyag, vízgazdálkodásuk és termékenységük az altalaj rétegzettségétől és az agyagtartalomtól függően tág tartományban változik (int. 35-85). Ártéri erdők, rét és szántó a hasznosítás 10,30 és 60%-ban.

Bányaterületek

Az építés során a földmunkához szükséges anyagok beszállítása a környező bányatelkekből oldható meg, vagy bányatelek hiányában a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXCVIII. törvény 17/A. § értelmében, ha az út nyomvonalától 10 km-es körzeten belül nem található bányatelek, akkor célkitermelőhely létesíthető.

A Körmend II. – kavics, illetve Körmend III. – kavics, homokbánya kb. 2,8 km-re fekszik a 8. sz. főút tervezett korrekciójától; a 8. és 86. sz. főutakon keresztül érhető el.

Előkészítő talajvizsgálati jelentés és geotechnikai megvalósíthatósági tanulmány

Földtani felépítés

A Rába völgy térségének építésföldtani alapköze a pannón rétegösszlet. A Kárpátok által körbezárt medenceterületet a miocén végi süllyedés következtében foglalta el a pannón beltenger, mely az idők során kiédesedett. Az alsó pannóniai időszak folyamán alakultak ki a nagy süllyedések és a magas helyzetű szerkezetek, amelyek a pannón időszakban süllyedtek víz alá. A felső pannónban a süllyedés egyenletesebbé vált, ekkor rakta le egyenletesen üledékeit a Pannón beltenger. A végleges kiemelkedés a pleisztocén idején zajlott, de a szerkezeti mozgások nem szűntek meg. A felszín nagymértékű lepusztulása a térszínekről ekkor folyt. A felszín formálását elsősorban a folyók végezték. Az Alpok irányából érkező folyók, durva törmeléket szállító vízfolyások összeolvadó kavicsstakarókat, lapos hordalékkúpokat építettek. A folyóvízi felszínalakítás mellett eolikus (lőszképződés, erózió) is folyt.

A Rába-völgy árkos süllyedékben keletkezett teraszos völgy aszimmetrikus, kialakulása a középső pleisztocéntól kezdve a holocénben is nyomon követhető. A jobb partot meredek, a bal partot lankás lejtők jellemzik. Az ősi völgyalapba a Rába bevágódott, majd lerakta alulról fölfelé finomodó szemnagyságú kavicsstakaróját, mely jó vízvezető és vízadó réteg. A felszín közelében áradmányos rétegek találhatók, melyek képződése már a holocén időszakban történt. Az ártéri szintek többnyire szabdaltak, korábbi holtágak, lefűződött meanderek teszik változatossá. A lefolyástalan, pangó vizes részeken szerves rétegek képződtek. A természetes környezetet sok helyen mesterséges beavatkozással (csatornák, utak, árkok, gátak építésével) formálták.



2. ábra Földtani térkép-kivágat a tervezési terület környezetéről
Forrás: [Magyarország földtani atlasza \(gov.hu\)](http://magyarorszag.foldtani.atlasza.gov.hu)

Talajviszonyok

Az M76 autópályát tervezett szakaszának ~66+800 km szelvényétől a 0,3-0,8 m vastag humuszos agyag és iszap fedőrétegek alatt, általában kötött talajok, változó plasticitású agyag és iszap rétegek mutatkoztak 2,2 – 6,0 m mélységig, mely alatt jellemzően homokos kavics, alárendelten iszapos,

kavicsszórványos homoktalajok jelentkeztek eltérő rétegvastagsággal, néhol agyag vagy iszap betelepüléssel.

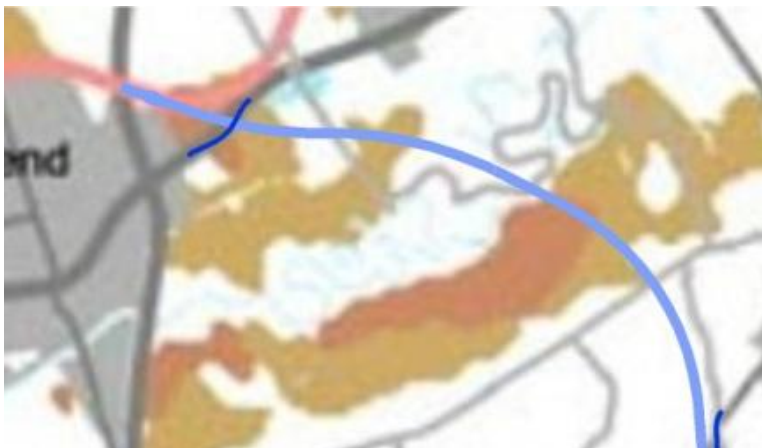
Az agyagrétegek helyenként homokot, kavicsot is tartalmaznak.

A finom szemcséjű rétegek alatt a pleisztocénben, a folyók által lerakott durva szemcséjű kavicsos rétegek azonosíthatók: (iszapos, agyagos) homokos kavics, (iszapos) kavicsos homok, iszapos homok. A durva szemcsés rétegek vastagsága igen változatos.

Az agyag és iszap rétegek általában gyúrható-merev állapotúak. A geológia folyamatok (tőmedence feltöltődése) következtében a pannon rétegösszlet felső zónájában néhány helyen szerves/szervesnyomos rétegek is előfordulnak.

A fedőréteg alapvetően fagyveszélyes, fagyérzékeny.

Vas megye Területrendezési Terve tartalmazza a kiváló és jó termőhelyi adottságú szántóterületek övezeteit, melyek az alábbi ábrán láthatók:



3. ábra Kiváló és jó termőhelyi adottságú szántóterületek Vas megye érintett területén

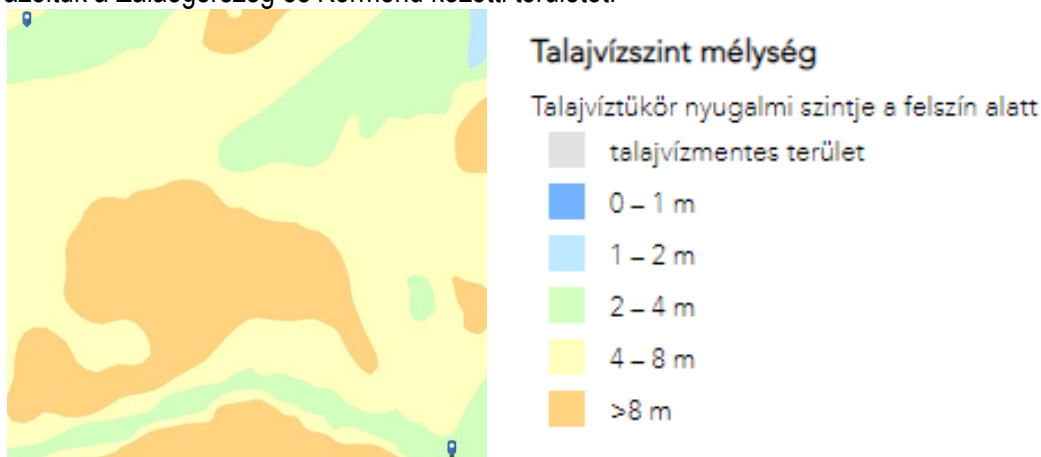
Forrás: Vas megye Területrendezési Terve, övezeti térképmelléletek

A tervezett korrekció részben kiváló, részben jó termőhelyi adottságú szántóterületeken vezet.

4.1.1.2. Felszín alatti víz

A Rába-völgy kistáján a „talajvíz” 2 m körül mindenhol elérhető, de árvízkor a felszínre is tör. Lényegében a kisalföldi vízbázis folytatása és azzal azonos kiemelt vízminőségvédelmet kíván.

A Magyar Bányászati és Földtani Szolgálat adatbázisában fellelhető talajvízszint mélység térképen (0-8 m) ábrázoltuk a Zalaegerszeg és Körmend közötti területet:



4. ábra Talajvízszint mélysége a tervezési terület környezetében

Forrás: <https://map.mbfisz.gov.hu/tvz/>

Az ábra alapján a tervezési szakaszok kezdeténél és végénél (A 8.sz. főút korrekciója a tervezési szakasz végénél fekszik) a talajvíz a felszín alatt körülbelül 2-4 méter mélyen helyezkedik el.

Talajvízadatok a geotechnikai feltárások alapján

A geotechnikai szakvélemény alapján a **becsült maximális talajvízszintek** a jelenleg rendelkezésre álló adatok alapján kerültek meghatározásra. Megjegyezzük, hogy a későbbi tervfázisoknál a sűrűbb fúrások és a talajvízszint észlelő kutak adatai alapján a becsült maximális talajvíz szintjét módosíthatják.

M76 km szelvény	Becsült maximális talajvíz
77+150 ~ 83+100	terepszint alatt ~ 1 m

10.táblázat

becsült maximális talajvízszintek

Érzékenység, vízbázisok, kutak

A felszín alatti vizek minőségét érintő tevékenységekkel összefüggő egyes feladatokról szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet, illetve a **felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken** levő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII 25.) KvVM rendelet szerint az érzékenység a felszín alatti víz, a földtani közeg kockázatos anyagokkal szembeni ellenálló képességét, illetve tűrőképességét jellemző természeti adottság. Megkülönböztetünk fokozottan érzékeny, érzékeny, kevésbé érzékeny és kiemelten területeket.

A rendelet alapján:

Körmend érzékeny terület.

A tervezett korrekció **üzemelő, vagy távlati ivóvízbázis** előzetesen lehatárolt, illetve hatósági határozatban kijelölt hidrogeológiai védőidomát, védőövezetét és védőterület-rendszerét **nem érinti. Vízműkutak sem** válnak érintetté.

A Körmend Körzeti Vízbázis hidrogeológiai B védőövezete kb. 800 m-re É-Ny-ra húzódik a tervezett korrekciótól; a legközelebbi vízműkút is több, mint 1 km-re található a korrekció nyomvonalától.

Meliorált és öntözött területek

A tervezett **útkorrekció nem érint meliorált és öntözött területeket.**

4.1.2. Állapotváltozások a létesítmény megépülése esetén

4.1.2.1. Vizsgálati módszer, hivatkozott jogszabályok

Hivatkozott jogszabályok

- 1995. évi LVII törvény a vízgazdálkodásról
- 123/1997. (VII. 18.) kormányrendelet a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási létesítmények védelméről.
- 219/2004. (VII. 21.) kormányrendelet a felszín alatti vizek minőségét érintő tevékenységekkel összefüggő egyes feladatokról.
- 6/2009. (IV. 14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendelet a földtani közeg és a felszín alatti víz szennyezéssel szembeni védelméhez szükséges határértékekről és a szennyezések méréséről
- 27/2004 (XII. 25.) KvVM rendelet a felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken levő települések besorolásáról
- 221/2004. (VII. 21.) sz. kormányrendelet a vízgyűjtő-gazdálkodás egyes szabályairól
- 1155/2016. (III. 31.) kormányhatározat Magyarország felülvizsgált, 2015. évi vízgyűjtő gazdálkodási tervéről

4.1.2.2. Az építési fázis hatása

Az építés hatása a talajra és a talajvízre elsősorban a munkagépek mozgásával, az üzemanyag feltöltéssel, a szállítással, valamint a veszélyes anyagok tárolásával és a hulladék elhelyezéssel függ össze. A hulladékokkal kapcsolatos vizsgálatainkat a [4.8. Hulladék](#) fejezetben szerepeltetjük.

Az építési fázis hatásait részleteiben *építés-technológiai terv* hiányában nem áll módunkban vizsgálni, így az építés hatásainak mérséklésére a jogszabályokban foglalt előírásoknak megfelelő, általános előírásokat teszünk.

- Az építéskor keletkező hulladék és veszélyes hulladék ideiglenes tárolóinak, valamint a földmunkagépek üzemanyag-tárolóinak kijelölését és kialakítását a szennyeződésre nem érzékeny fedőréteg és talajvíz környezetben, nemcsak a fedőréteg adottságok, de az általános talajvíz áramlási irányok figyelembe vételével kell kijelölni. Az ideiglenes, veszélyes hulladéktárolók kialakításához szigetelő lemez (pl. polietilén fólia) alkalmazása, vagy vízzáróan burkolt felületek igénybevétele kívánatos, különösen a szennyeződésre érzékeny területeken.
- A munkálatokat úgy kell elvégezni, hogy a talaj szennyezése elkerülhető, vagy a lehető legkisebb mértékű legyen.
- A munkálatok közben a biztonsági intézkedések ellenére fellépő szennyeződésektől a területet haladéktalanul mentesíteni kell, elkerülve a szennyezés továbbterjedését.
- Figyelembe kell venni a talajvédelmi utasításokat, gondosan ügyelve, hogy a szállítási útvonalak minél kevesebb mezőgazdasági művelés alatt álló, illetve érzékeny területet vegyenek igénybe.
- A termőföld igénybevétele miatt a talajvédelmi követelmények meghatározásához talajvédelmi terv készítése szükséges, illetve e dokumentum előírásai humuszgazdálkodási tervet kell készíteni
- Az építés során lenyesett, felhasználható humuszos termőréteg az építés ideje alatt elkülönítetten kerüljön tárolásra, *gondoskodva* a mentett termőrétegre vonatkozó előírás (29/2006 FVM rendelet) betartásáról. A leszedett humusgréteget úgy kell deponálni, hogy annak felülete másodlagos kiporzást ne okozzon.
- Depónia kialakításánál a tervezési területtel szomszédos mezőgazdasági területek védelme szükséges, az ideiglenes területigénybevételt minimalizálni kell.
- A munkagépek használata közelében környezetvédelmi mentőegységet kell tartani az esetleges olajfolyások azonnali lokalizálásához és a kármentesítés megkezdéséhez. Esetleges gépolaj csöpögés összegyűjtéséhez kármentőtálca helyszínen tartása szükséges. A kármentőtálcában felfogott - veszélyes hulladékként kezelendő - olajat fáradt olajként kell összegyűjteni és naponta elszállítani a területről. Helyszíni tömítéscsere szükségessé válása esetén fóliaterítés, tepsi alkalmazása szükséges, az esetleg talajra került olajszennyeződést pedig a talaj eltávolításával azonnal kell megszüntetni. Az olajos géprongyok ugyancsak veszélyes hulladékként zárt edényzetben gyűjtendőek és kezelendők.
- Azokon a telephelyeken, ahol az építőgépeket őrzik, olajtárolót kell létesíteni, gondoskodni kell annak fedett és zárható kialakításáról, valamint a talaj szennyezését megakadályozandó kármentesítő tálca használata kötelező.
- A földtani közeg, illetve felszín alatti vizek védelme érdekében a Kivitelezőnek az építés során esetlegesen bekövetkező havária események megfelelő kezelésére intézkedési, védelmi tervet kell készítenie.

4.1.2.3. A létesítmény hatása

A tervezett útkorrekció nem érint üzemelő, vagy távlati ivóvízbázist, sem azok védőterületét, valamint vízműkutakat sem. Nem érint továbbá meliorált és öntözött területeket sem. Ezen szempontok alapján meghatározott korlátozásokat tehát a tervezés kapcsán nem kell figyelembe venni.

A projekt célja a meglévő 2x1 sávós főút korrekciója oly módon, hogy az út híd-műtárgyon keresztezze az M76 autótutat. Keresztmetszeti kialakítása 2*1 sáv+padka, így 12 m-es koronaszélesség adódik. A területfoglalás mértéke a műszakilag szükséges minimális területre korlátozódik; 30 m-es szélességben határozható meg.

A tervezett útkorrekció hossza 915 m. A terület-igénybevétel a következőképp alakul:

Területfelhasználási kategória	Területigénybevétel (ha)	Területigénybevétel (%)*
szántó	2,19 ha	74 %
erdő (fásított terület)	0,35 ha	12 %
mezőgazdasági telephely	0,43 ha	14 %
Összesen	2,98 ha	100%

11.táblázat

A terület-igénybevétel

*A létesítmény teljes területigénybevételéhez viszonyítva

A tervezett út nyomvonala az NFK adatszolgáltatása alapján **erdőterületet nem érint.**

A terület-igénybevétel az autótutat keresztező híd-műtárgy környezetében kiszélesedik.

Hatásként léphet fel a beruházás területén a talaj szerkezetének, tömörségének változása az új burkolt felületek kialakítása kapcsán. A talaj szerkezetére gyakorolt hatás elsősorban magas töltések építése esetén jöhet létre. A terhelés következtében az általait jelentős nyomás éri, mely a talaj szerkezetében okoz változást. Az útkorrekció magassági vonalvezetése szükségessé teszi magas töltések kialakítását a híd-műtárgy környezetében, **ezzel a hatással ezért az érintett szakaszon csekély mértékben számolnunk kell.**

A tervezett útkorrekció volumenéből adódóan nem változtatja meg jelentősen a térség felszínborítottsági arányait, azonban magas töltések kialakításával jár a híd-műtárgy környezetében. A tanulmánytervi furások alapján az M76 autótút vizsgált szakaszán a talajvíz többnyire néhány méteres mélységben helyezkedik el (2 m-nél mélyebben), a tervezési szakasz vége felé pedig, a Csömöc-völgytől felszín-közelben helyezkedik el (terepszint alatt kb. 1 m). Ahol a talajvíz mélyebben található, a létesítmény az áramlási viszonyokat nem változtatja meg számottevő mértékben. A **magasabb talajvízállású szakaszokon a töltések okozhatnak lokális anomáliákat a talajvíz áramlásában, amelyek azonban rövid időn belül kiegyenlítődnek.**

Az útépítéssel összhangban biztosítani kell a tervezett útról lefolyó, valamint a terepről az út felé gravitáló csapadékvizek összegyűjtését és elvezetését. A burkolat és a pályaszerkezet víztelenítését az útügyi műszaki előírások alapján megtervezett, a töltésmagasságtól, hosszeséstől és a pálya oldalesésének függvényében kialakított vízvezetési megoldással kell elvezetni.

A vízvezetés elvi megoldása szerint:

A tervezett főút korrekciójának vízvezetését kétoldali oldal- és talpárkok biztosítják, amelyek a tervezési szakasz végén közvetlenül csatlakoznak a **Szemcse-patakba.**

A pályán keletkező csapadékvizet túlemelésben vagy tetőszelvényben kialakított szakaszokon a töltésmagasságtól és a hosszeséstől függően egy vagy mindkét oldalon a padka- és rézsűfelületen

lepelszerűen elterítve, vagy a külső burkolatszél mellett kiépítendő vízelvezető szegély + rézsúsurrantó kiépítésével kell a kétoldali bevágási folyókákba vagy **földmedrű talpárkokba** vezetni.

A vízfolyásba való **bevezetés előtt hordalékfogó műtárgy kiépítése indokolt**, mely havária esetében elzárási lehetőséggel rendelkezik.

4.1.2.4. A létesítmény üzemének hatása

Az ivóvízellátást szolgáló vízi-létesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) kormányrendelet alapján vizsgálni kell a hatásokat az útpálya közelében lévő üzemelő, vagy távlati vízbázisokra is. Tekintettel arra, hogy a korrekció nem érint üzemelő illetve távlati vízbázist, így az üzemelés és az üzemeltetés nem lesz hatással azokra.

Az üzemelés során az útpályára és környezetébe kerülő szennyező anyagok bemosódása hathat a talajra és a talajvízre. Ennek mértékét és hatását a 219/2004. (VII. 21.) kormányrendelet értelmében vizsgálni kell. A vizsgálat során kitérünk a szénhidrogén származékok felszín alatti vízbe való közvetett bevezetésének lehetőségére, illetve elméleti hatására is.

A tervezett beruházás megvalósulását követően, az üzemelés időszakában havária esemény bekövetkezése, a megjelenő illegális hulladékelhagyás, a nem megfelelő körülmények között gyűjtött, tárolt hulladék, a gondatlan karbantartási tevékenység, illetve pl. a járművek nem megfelelő műszaki állapota következtében alakulhat ki közvetlen szennyezés.

A közúti közlekedés főként a levegőből kiülepedő porszemcsék és az úttestről a csapadékvíz által lemosódó egyéb szennyeződések révén gyakorolhat kedvezőtlen hatást a földtani közegre és felszín alatti vízre. Elsősorban a kopásból származó anyagok, kenőanyagok, benzin és dízelcseppek, téli sózásból származó oldatok és az ülepedő por hatásával lehet számolni. A szennyező anyagok elsősorban szénhidrogén-származékok és a gépjárművek kopástermékeiből származó nehézfémek.

A Magyar Szennyvíztechnikai Szövetség (MASZESZ) által készített 2006-os 'Kapcsolat meghatározása a lefolyás szennyezettsége és a forgalom nagysága között' c. kutatási jelentés vizsgálta a TPH kiülepedését a csapadékmennyiség és a mértékadó órai forgalom függvényében.

Ugyanezen vizsgálat alapján megállapítást nyert, hogy az útfelületről lemosódó olajos szennyezés jelentős része az útburkolat, a gumiköpenyek morzsalékából származó, valamint a légkör, illetve a szállítás során kihulló finom szemeloszlású szilárd részecskékhez tapadva, viszonylag stabil diszperz rendszerben található, ami a felúszás helyett inkább ülepedésre hajlamos.

A kutatási jelentés táblázatos formában adja meg a forgalom nagyságának függvényében a burkolatról lejutó csapadékvíz TPH szennyezettségét.

A forgalmi vizsgálat távlati állapotra előrebecsült értékei alapján azt láthatjuk, hogy a korrigált útszakasz forgalmi terhelése 614 EJMű/h körül várható.

A fenti forgalmi adatok alapján a segédlet a 600-700 EJMű-re

burkolatlan árok esetén

1,01-1,18 mg TPH/l értéket,

burkolt árok esetén pedig

2,52-2,95 mg TPH/l értéket ad meg.

Az értékek a legnagyobb terhelést adó, 1,5 mm-es csapadékeseményhez tartoznak, azaz ennél nagyobb csapadékmennyiség esetén további hígulással lehet számolni.

A fenti értékekből látható, hogy az előrebecsült forgalmi adatok alapján alacsony TPH terhelésekre számíthatunk, az sehol sem éri el a 28/2004. (2004. (XII. 25.) KvVM rendelet által az általánosan védett befogadókra meghatározott szerves oldószer extrakt határértéket, a 10 mg/l-t. A tervezett útszakasz üzemelése során az arról **lefolyó csapadékvíz szennyezettsége tehát földmedrű árok esetén sem okoz érdemi terhelést.**

A 219/2004 Korm. rendelet [10§ (2)a)] értelmében szennyező anyag felszín alatti vízbe történő közvetlen bevezetése tilos, közvetett bevezetés engedélyköteles tevékenység, amely előírásokat a tervezésnél figyelembe vettünk. A szennyező anyagok listáját a rendelet 1.sz. melléklete tartalmazza.

4.1.2.5. A létesítmény üzemeltetésének hatása

Az üzemeltetés során a karbantartás, téli síkosságmentesítés anyaghasználata jelent a talajra vagy a felszín alatti vízre kockázatot. A vonatkozó előírások betartása és a tervezett vízelvezető rendszer kivitelezése mellett a korrigált útszakasz üzemeltetésének nincs érdemi hatása a talajra és felszín alatti vízre.

A járművek biztonsága érdekében elengedhetetlen a téli síkosság-mentesítés.

A téli síkosságmentesítésnél minden esetben a meteorológiai körülményeket figyelembe véve a szükséges minimális, a forgalom biztonságos igényeit is kielégítő anyagmennyiség kijuttatását kell elvégezni. Az előírások betartásán felül – lehetőség szerint - a környezetbarát anyagok használatát prioritásként szükséges kezelni.

4.1.2.6. Havária esetek vizsgálata

A talaj, illetve a talajvíz szennyeződésére elsősorban havária eseményekkel (pl.: tehergépkocsik balesete) kapcsolatban kell számítanunk. A korrigált főút esetében a forgalmi terhelés ennek kockázatát nem növeli, így a balesetek előfordulási valószínűsége kicsi - ezt a feltételezést erősítik a korábbi tapasztalatok is.

Havária esetben a szennyezéseket kárelhárítás keretében lehet lokalizálni és megszüntetni.

Rendkívüli káresemény bekövetkezésének tudomására jutása után azonnal értesíteni kell a területileg illetékes

- Katasztrófavédelmi Igazgatóságot
- illetékes környezetvédelmi hatóságot
- illetékes vízügyi hatóságot,

kérve azonnali vizsgálatukat és intézkedésüket.

A havária esetek kockázatát lecsökkentik a jogszabályoknak, szabványoknak, előírásoknak megfelelő technológiai megoldások, az előírások, illetve a havária terv szerinti üzemeltetés.

4.1.3. Létesítmény értékelése, javasolt védelmi intézkedések

A tervezett útkorrekció **nem érint üzemelő, vagy távlati ivóvízbázist, sem annak védőterületét, valamint vízműkutakat sem.** Nem érint továbbá **meliorált és öntözött területeket sem.**

A projekt célja a meglévő 2x1 sávós főút korrekciója oly módon, hogy híd-műtárgyon keresztezze az M76 autótutat. A területfoglalás mértéke a műszakilag szükséges minimális területre korlátozódik; 30 m-es szélességben határozható meg.

A tervezett útkorrekció hossza 915 m. A terület-igénybevétel mértéke 2,98 ha.

Az útkorrekció magassági vonalvezetése szükségessé teszi magas töltések kialakítását a híd-műtárgy környezetében, **ezzel a hatással ezért az érintett szakaszon csekély mértékben számolnunk kell.**

A tervezett útkorrekció volumenéből adódóan nem változtatja meg jelentősen a térség felszínborítottsági arányait, azonban magas töltések kialakításával jár a híd-műtárgy környezetében. A

tanulmánytervi fúrások alapján az M76 autót érintett szakaszán a talajvíz többnyire néhány méteres mélységben, vagy felszín-közelben helyezkedik el. Ahol a talajvíz mélyebben található, a létesítmény az áramlási viszonyokat nem változtatja meg számottevő mértékben. **A magasabb talajvízállású szakaszokon a töltések okozhatnak lokális anomáliákat a talajvíz áramlásában, amelyek azonban rövid időn belül kiegyenlítődnek.**

Az előrebecsült forgalmi adatok alapján alacsony TPH terhelésekre számíthatunk, az sehol sem éri el a 28/2004. (2004. (XII. 25.) KvVM rendelet által az általánosan védett befogadókra meghatározott szerves oldószer extrakt határértéket, a 10 mg/l-t. A tervezett útszakasz üzemelése során az arról **lefolyó csapadékvíz szennyezettsége tehát földmedrű árok esetén sem okoz érdemi terhelést.**

A vízepítési megoldások szerint a tervezett főút korrekciójának vízelvezetését kétoldali oldal- és talpárkok biztosítják, amelyek a tervezési szakasz végén közvetlenül csatlakoznak a **Szemcse-patakba.**

A pályán keletkező csapadékvizet túlemelésben vagy tetőszelvényben kialakított szakaszokon a töltésmagasságtól és a hosszeséstől függően egy vagy mindkét oldalon a padka- és rézsűfelületen lefelszerűen elterítve, vagy a külső burkolatszél mellett kiépítendő vízelvezető szegély + rézsűsurrantó kiépítésével kell a kétoldali bevágási folyókákba vagy **földmedrű talpárrokba** vezetni.

A vízfolyásba való **bevezetés előtt hordalékfogó műtárgy kiépítése indokolt**, mely havária esetében elzárási lehetőséggel rendelkezik.

Összességében megállapíthatjuk, hogy a tervezett csapadékvíz-elvezetési megoldások, valamint a védelmi intézkedések együttesen biztosítják a talaj, és a felszín alatti vizek minőségének védelmét.

4.1.4. Engedélyezési tervre vonatkozó előírások

Az engedélyezési tervek elkészítése során pontosítani kell a töltések, bevágások kialakításához szükséges anyagmennyiségeket.

A 90/2008. (VII. 18.) FVM rendelet szerint az engedélyezési terv fázisában humuszmentési talajvédelmi tervet kell készíteni. A Kivitelező feladata a humuszgazdálkodási terv elkészítése, mely a humuszmentési talajvédelmi terv alapján meghatározza a letermelt talajréteg mennyiségét, elhelyezésének körülményeit.

4.1.5. Építés előtt elvégzendő feladatok

Az utépítési gyakorlat szerint *a talajvédelmi terv alapján a KIVITELEZŐ készíti el a termőföld újrahasznosításának tervét* (humuszgazdálkodási terv) és gondoskodik a jogszabályban rögzített előírások betartásáról.

4.1.6. Építés idejére vonatkozó előírások

Az építés hatásainak mérséklésére a jogszabályokban foglalt előírásoknak megfelelő, általános előírások az alábbiak:

- Az építéskor keletkező hulladék és veszélyes hulladék ideiglenes tárolóinak, valamint a földmunkagépek üzemanyag-tárolóinak kijelölését és kialakítását meglévő burkolt felületeken kell kijelölni. Az ideiglenes, veszélyes hulladéktárolók kialakításához szigetelő lemez (pl. polietilén fólia) alkalmazása, vagy vízzáróan burkolt felületek igénybevétele kívánatos.
- A munkálatokat úgy kell elvégezni, hogy a talaj szennyezése elkerülhető legyen.

- A munkálatok közben a biztonsági intézkedések ellenére fellépő szennyeződésektől a területet haladéktalanul mentesíteni kell, elkerülve a szennyezés továbbterjedését.
- Figyelembe kell venni a talajvédelmi utasításokat, gondosan ügyelve, hogy a szállítási útvonalak minél kevesebb érzékeny területet vegyenek igénybe.
- A mezőgazdasági területek talajtakarójának védelmét talajvédelmi terv alapján készülő humuszgazdálkodási terv alapján biztosítani szükséges.
- Depónia kialakításánál a tervezési területtel szomszédos védett természeti, természetszerű és a mezőgazdasági területek védelme fontos szempont, ezért az ideiglenes területigénybevételt minimalizálni kell.
- A területen a munkagépek közelében környezetvédelmi mentőegységet kell tartani az esetleges olajfolyások azonnali lokalizálásához és a kármentesítés megkezdéséhez. Esetleges gépolaj csöpögés összegyűjtéséhez kármentőtálca helyszínen tartása szükséges. A kármentőtálcában felfogott, veszélyes hulladékként kezelendő olajat fáradt olajként kell összegyűjteni és naponta elszállítani a területről. Helyszíni tömítészsere szükségessé válása esetén fóliaterítés, tepsi alkalmazása szükséges, az esetleg talajra került olajszennyeződést pedig a talaj eltávolításával azonnal kell megszüntetni. Az olajos géprongyok ugyancsak veszélyes hulladékként zárt edényzetben gyűjtendőek és kezelendőek.
- Azokon a telephelyeken, ahol az építőgépeket őrzik, olajtárolót kell létesíteni, gondoskodni kell annak fedett és zárható kialakításáról, valamint a talaj szennyezését megakadályozandó kármentesítő tálca használata kötelező.
- A földtani közeg, illetve felszín alatti vizek védelme érdekében a Kivitelezőnek az építés során esetlegesen bekövetkező havária események megfelelő kezelésére intézkedési, védelmi tervet kell készítenie.

4.1.7. Üzemeltetésre vonatkozó előírások

A téli síkosságmentesítésnél minden esetben a meteorológiai körülményeket figyelembe véve a szükséges minimális, a forgalom biztonságos igényeit is kielégítő anyagmennyiség kijuttatását kell elvégezni. Az előírások betartásán felül – lehetőség szerint - a környezetbarát anyagok használatát prioritásként szükséges kezelni.

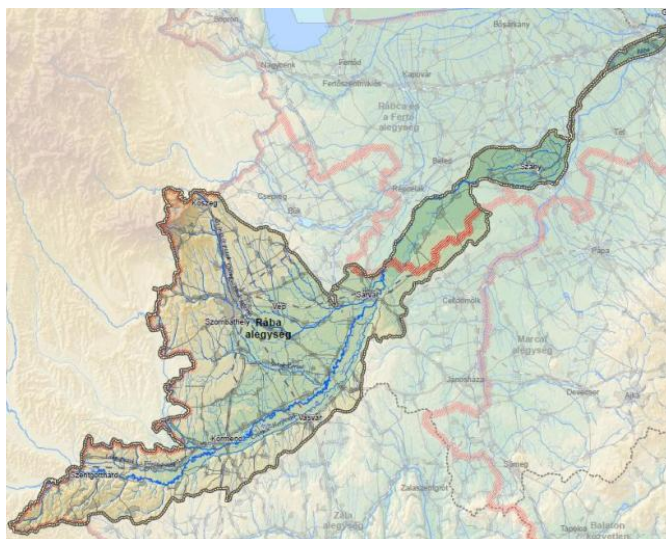
4.2. Felszíni vizek

4.2.1. Jelenlegi állapot vizsgálata

A jelenlegi állapot vizsgálatánál felhasználtuk az érintett alegység Vízyűjtő-gazdálkodási tervét, valamint az M76 autót Zalaegerszeg – Körmend közötti szakasz Tanulmánytervének Vízügyi szakvéleményében megfogalmazottakat.

A vízrendszer jellemzői

Az M76 autót Zalaegerszeg – Körmend közötti szakasza részben a Balaton, részben pedig a Duna vízgyűjtő területén található; a tervezett nyomvonal a *Zala (4-1 jelű)* és a *Rába (1-3. jelű)* vízgyűjtő-gazdálkodási alegységeket érinti. A tervezett útkorrekció a **Rába alegység** területén létesül.



5. ábra A vízrendszer jellemzői

A Rába tervezési alegység névadó folyója a Rába, amelynek vízgyűjtője alkotja az alegység területét, a vízgyűjtőt alkotó főbb vízfolyások a Gyöngyös-patak és a Gyöngyös-műcsatorna, a Sorok-Perint, a Pinka, a Strém, az Arany-patak valamint a Csörnök-Herpenyő-patak. Az alegység főbb vízfolyásainak zöme a határontúl, Ausztriában ered. A Rába alegység területének déli Sárvár feletti szakasza a Nyugat-dunántúli Vízügyi Igazgatóság, míg az északi, Sárvár alatti része az Észak-dunántúli Vízügyi Igazgatóság működési területén található.

A domborzati adottságokból következően a Kemeneshát északi részén nem alakultak ki nagyobb vízfolyások, az egyébként bő víző források által táplált patakocskák rövid úton a Rábával párhuzamosan futó Csörnök-Herpenyőbe (a felső folyáson Csörnöknek, míg az alsó részen Herpenyőnek hívja a köznyelv a patakot) futnak.

Az M76 autót tervezési szakaszának végén, Körmend város keleti előterében húzódik a Rába-folyó és az abba becsatlakozó jelentősebb vízfolyások (Csörnök-Herpenyő és Szencse-patak) által képzett árterület. **A 8. sz. főút tervezett korrekciójának nyugati végénél keresztezi a főutat a Szencse-patak.**

A Rába a Duna egyik legjelentősebb magyarországi mellékfolyója. Ausztriában az Alpok keleti lejtőjén, Stájerországban (Steiermark) az Alpokban ered 1200 m körüli tengerszint feletti magasságban, két ágból. Alsószölnök térségében lép Magyarország területére, majd Szentgotthárdon felveszi a nála kétszer nagyobb vízhozamú mellékvízfolyását, a Lapincot. Kelet felé haladva Körmend térségében egyesül a szeszélyes vízjárású Pinkával, majd átlagosan 2,5 km széles völgyben éri el Sárvárt. E

szakaszon két jelentősebb mellékvízfolyás torkollik bele a bal parton, a Sorok-Perint, illetve a Gyöngyös. A Körmend-Sárvár szakaszon útját a völgy jobb szélén a Csörnöc - Herpenyő patak kíséri. Sárvárt elhagyva árvízvédelmi töltések között északkeleti irányban halad tovább a Kisalföldön egészen Győrig, ahol a Mosoni-Dunába torkollik. A folyó teljes hossza 283 km, Magyarország területére eső szakasza 211,5 km. Vízigyűjtő területe 10 270 km². Vízigyűjtőjének egyharmada Ausztria, két-harmada Magyarország területére esik.

A Rába magyarországi felső szakaszán, így az érintett tervezési területen a folyót a mai napig sem kísérik jelentős árvízvédelmi töltések, nyílt ártér jellemző szinte a teljes Sárvár–Szentgotthárd szakaszon. Ebben a térségben a Rába egy 2,5 km körüli szélességű völgyben meanderezik, jelentős holtágakat képezve; árvízi hozamainak jelentős hányada a mederből kilépve az ártéren vonul le. E szakasz völgyperemén 10 település található a folyó nyílt ártérén.

A Rába magyarországi felső szakasza az országhatártól egészen Sárvár városáig egyike Magyarország utolsó, természetes állapotában fennmaradt őszállapotú medreinek. A határtól egy 2-3 km széles völgy bal oldalán, a saját hordalékkúpján meanderezve halad Sárvárig, majd ez alatt lép ki a Rábaköz széles síkságára.

Az árvizek kialakulásának szempontjából mértékadó Sárvár feletti szakaszon a medre nem alkalmas az árvízi vízhozamok levezetésére, azok Körmend alatt több helyen a jobb oldali völgy irányába árapadnak. A völgy jobb oldali legmélyebb részén, a Rábával közel párhuzamos nyomvonalon haladó Csörnöc-Herpenyő patak medre ilyenkor részt vesz az árvízlevezetésben. Árvízkor a völgy teljes szélességében előnti a víz a völgytalpat.

A Nyugat-Dunántúli Vízügyi Igazgatóság adatszolgáltatása a **Szemcse-Megyefő árok M76 autóúti keresztezésére vonatkozóan** a következő:

- a vízfolyás 3+200 km szelvényében;
- Magyarszecsőd 027 hrsz. (a Nyugat-dunántúli Vízügyi Igazgatóság kezelésében);
- Érvényes vízjogi üzemeltetési engedély, 36800/2902-2/2015 számon.
- Rézsűhajlás: 1:2
- Fenékszélesség: 1,5 m, a 3+000 - 3+500 km szelvények között
- Vízhozam adatok 42,5 km² vízigyűjtőterületre nézve: QI%= 100,00 m³/s.

A felszíni vizek tekintetében több kisebb horgászati és szabadidős céllal funkcionáló mesterséges tó, tározó található a tervezési területen; jelentősebb közülük a Gersekaráti tó, valamint a Döröskei-tározó. Az említett állóvizeken kívül a **8. sz. főút korrekciójától kb. 100 m-re keletre fekszik a Magyarszecsődi kavicsbányató.**

A tervezett útkorrekció **meliorált és öntözött területet nem érint.**

4.2.2. Állapotváltozások a létesítmény megépülése esetén

A [3.2. fejezetben](#) általánosságban leírtuk, hogy a felszíni vizeket az útpálya építése, üzemelése és üzemeltetése esetén milyen hatások érhetik, és a hatásterület meghatározásánál milyen általános elveket vettünk figyelembe.

4.2.2.1. Vizsgálati módszer, hivatkozott rendeletek, törvények

Az előzetes vizsgálati dokumentáció készítése, illetve a víztelenítési megoldások megadása során figyelembe vettük a tervvel egyidőben készülő M76 autóúti tanulmányterv vízügyi szakvéleményét, A tervezett útkorrekcióra vonatkozó vízelvezetési koncepció is kidolgozásra került.

Hivatkozott jogszabályok

- 1995. évi LVII. törvény a vízgazdálkodásról,

- 220/2004.(VII. 21.) kormányrendelet a felszíni vizek minősége védelmének szabályairól, módosítva a 312/2005. (XII.25.), illetve a 208/2006. (X. 16.) Kormány rendelettel,
- 28/2004.(XII. 25.) KvVM rendelet a vízszennyező anyagok kibocsátásaira vonatkozó határértékekről és alkalmazásuk egyes szabályairól,
- 1155/2016. (III. 31.) Kormányhatározat Magyarország felülvizsgált, 2015. évi vízgyűjtő-gazdálkodási tervéről.

4.2.2.2. Építés hatása

Építés alatt a vízfolyások, csatornák és egyéb felszíni vizek minőségére gyakorolt hatások abból adódhatnak, hogy azok környezetében gépkarbantartást, javítást végeznek. Az esetleges szennyeződések megakadályozása érdekében felvonulási területet az érintett vízfolyásoktól, csatornáktól, állóvizektől távolabbi területeken javasolt kialakítani. Az esetleges balesetek elkerülésére fokozottan ügyelni kell, elsősorban az előírások betartásával, elővigyázatossággal, a munkagépek megfelelő műszaki állapotának biztosításával, de amennyiben ennek ellenére is bekövetkezne káresemény, úgy az építőnek - havária terve alapján- az abban foglaltak szerint haladéktalanul meg kell kezdeni a kárelhárítást.

4.2.2.3. A létesítmény hatása

A létesítmény hatásai általánosságban a következők lehetnek:

- vízgyűjtő terület, felszíni lefolyási viszonyok megváltozása
- burkolt felület arányának változása.

A felszíni lefolyási viszonyok csekély mértékű változását okozzák a szántóterületen megjelenő burkolt felületek, az érintett fásított területen történő fakivágások, valamint a tervezett növénytelepítések. A tervezett útkorrekció volumenéből adódóan nem változtatja meg jelentősen a térség felszín-borítottsági arányait; magas töltések kialakításával csak a hid-műtárgy környezetében jár. Terület-igénybevétele nem jelentős; 2,98 ha.

A lefolyási viszonyok megváltozását jellemzően a kapcsolódó M76 autótút kialakítása eredményezi. A tervezett M76 autótút a 81+000 – 82+000 km szelvények közötti szakaszon jellemzően terepközelben halad, csapadékvizeinek összegyűjtésére és elvezetésére talpárok létesül függő árokka kiegészülve. A szakasz csapadékvizeinek befogadója – csakúgy, mint a tervezett korrekció vizeinek - a Szemcse-patak.

A 8. sz. főút csapadékvíz-elvezetése jelenleg kétoldali földmedrű árokka k megoldott.

A tervezési területen **befogadóként felhasználható vízfolyás a Szemcse-Megyefő árok.**

A pályán keletkező csapadékvizet túlemelésben vagy tetőszelvényben kialakított szakaszokon a töltésmagasságtól és a hosszeséstől függően egy vagy mindkét oldalon a padka- és rézsűfelületen lefelszerűen elterítve, vagy a külső burkolatszél mellett kiépítendő vízelvezető szegély + rézsűsurrantó kiépítésével kell a bevágási folyókákba vagy **kétoldali, földmedrű talpárokba** vezetni.

A vízfolyásba való **bevezetés előtt hordalékfogó műtárgy kiépítése indokolt**, mely havária esetében elzárási lehetőséggel rendelkezik.

A megnövekedett burkolt felületekről a lefolyó vizek mennyisége is növekszik, ami a csapadékvíz-elvezető rendszer, ezen keresztül pedig a befogadó **wízfolyás terhelését növeli**. A vízgyűjtő területre gyakorolt hatás azonban nem tekinthető számottevőnek.

4.2.2.4. Üzemelés hatása

Az út *üzemének* hatását a vízminőség változására vizsgáljuk, beleértve a havária eseteket is. A légszennyező anyagok burkolatra történő kiülepedése és lemosódása az időjárási viszonyoktól, a csapadék intenzitásától, a forgalom nagyságától függ.

A 28/2004. (XII.25.) KvVM rendelet 2. sz. melléklete értelmében a **Szemcse-patak a 4. Általánosan védett befogadók közé tartozik**, ahol a bevezethető víz minőségének a 10 mg/l TPH határértéket kell teljesíteni.

A forgalmi vizsgálat távlati állapotra előrebecsült értékei alapján azt láthatjuk, hogy a korrigált útszakasz forgalmi terhelése 614 EJMű/h körül várható.

A MaSzeSz (Magyar Szennyvíztechnikai Szövetség) 2006-ban 'Kapcsolat meghatározása a lefolyás szennyezettsége és a forgalom nagysága között' c. kutatási jelentést és tervezési segédletet állított össze, melynek segítségével a forgalomnagyság alapján megállapíthatók a várhatóan lefolyó csapadékvíz koncentrációk.

A fenti forgalmi adatok alapján a segédlet a 600-700 EJMű-re

burkolatlan árok esetén

1,01-1,18 mg TPH/l értéket,

burkolt árok esetén pedig

2,52-2,95 mg TPH/l értéket ad meg.

Az értékek a legnagyobb terhelést adó, 1,5 mm-es csapadékeseményhez tartoznak, azaz ennél nagyobb csapadékmennyiség esetén további hígulással lehet számolni.

A fenti értékekből látható, hogy az előrebecsült forgalmi adatok alapján alacsony TPH terhelésekre számíthatunk, az sehol sem éri el a 28/2004. (2004. (XII. 25.) KvVM rendelet által az általánosan védett befogadókra meghatározott szerves oldószer extrakt határértéket, a 10 mg/l-t. A tervezett útszakasz üzemelése során az arról **lefolyó csapadékvíz szennyezettsége tehát földmedrű árok esetén sem okoz érdemi terhelést.**

4.2.2.5. Üzemeltetés hatása

Az üzemeltetés során a karbantartás, téli síkosságmentesítés anyaghasználata jelent a felszíni vizekre kockázatot. Hóolvadás időszakában jelent többlet terhelést a megnövekedett sókoncentráció a vízfolyásokban. A hatás időben a hóolvadás utáni időszakra korlátozódik, az év többi időszakában sószennyezéssel a vízfolyásokban nem kell számolni. A vonatkozó előírások betartása, a körültekintő munkavégzés mellett a tervezett útkorrekciók üzemeltetésének hatása elenyésző.

A síkosságmentesítő anyagok használatának szükséges minimumra csökkentése a vízhez kötött ökológiai rendszerek védelme érdekében is fokozottan szükséges.

4.2.2.6. Havária esetek vizsgálata

Az útszakaszok üzeme során haváriás szennyezések a járművek balesetéből, olaj, üzemanyag elfolyásából adódhatnak; ami a lefolyó csapadékvizek mennyiségi és minőségi paramétereinek megváltozását eredményezhetik. Havária esemény bekövetkezése esetén a kárelhárítás azonnali megkezdése mellett az illetékes szervek értesítése is szükséges, így a katasztrófavédelmi igazgatóságé és a környezet- és természetvédelmi hatóságé.

4.2.3. Létesítmény értékelése, javasolt védelmi intézkedések

A felszíni lefolyási viszonyok csekély mértékű változását okozzák a szántóterületen megjelenő burkolt felületek, az érintett fásított területen történő fakivágások, valamint a tervezett növénytelepítések. A tervezett útkorrekció volumenéből adódóan nem változtatja meg jelentősen a térség felszín-borítottsági

arányait; magas töltések kialakításával csak a híd-műtárgy környezetében jár. Terület-igénybevétele nem jelentős; 2,98 ha.

A megnövekedett burkolt felületekről a lefolyó vizek mennyisége is növekszik, ami a csapadékvíz-elvezető rendszer, ezen keresztül pedig a befogadó **vízfolyás terhelését növeli**. A vízgyűjtő területre gyakorolt hatás azonban nem tekinthető számottevőnek.

A tervezési területen **befogadóként felhasználható vízfolyás a Szemcse-Megyeő árok**.

A pályán keletkező csapadékvizet túlemelésben vagy tetőszelvényben kialakított szakaszokon a töltésmagasságtól és a hosszeséstől függően egy vagy mindkét oldalon a padka- és rézsűfelületen lefelszerűen elterítve, vagy a külső burkolatszél mellett kiépítendő vízelvezető szegély + rézsűsurrantó kiépítésével kell a **kétoldali** bevágási folyókákba vagy **földmedrű talpárókba** vezetni.

Az útpályáról lemosódó TPH szennyezés legkedvezőtlenebb esetben létrejövő, bevezetendő koncentrációinak vizsgálata alapján megállapítható, hogy alacsony TPH terhelésekre számíthatunk, az sehol sem éri el a 28/2004. (2004. (XII. 25.) KvVM rendelet által az általánosan védett befogadókra meghatározott szerves oldószer extrakt határértéket, a 10 mg/l-t. A tervezett útszakasz üzemelése során az arról **lefolyó csapadékvíz szennyezettsége tehát földmedrű árok esetén sem okoz érdemi terhelést**.

A vízfolyásba való **bevezetés előtt hordalékfogó műtárgy kiépítése indokolt**, mely havária esetében elzárási lehetőséggel rendelkezik.

A fentiek szerint a tervezett útkorrekció létesítése és üzeme kapcsán a felszíni vizekre gyakorolt jelentős hatással nem kell számolni.

4.2.4. Engedélyezési tervre vonatkozó előírások

A megvalósításra javasolt útszakasz és a híd-műtárgy csapadékvíz-elvezetésének vízjogi létesítési engedélyes tervdokumentációját arra jogosult szaktervezőnek meg kell terveznie.

4.2.5. Építés idejére vonatkozó előírások

A kivitelezési munkák során folyamatosan biztosítani kell a felszíni vizek szabad útját, azok elvezetéséről ez idő alatt is gondoskodni kell. Az építés alatt csak a szükséges minimális beavatkozások végzendők. Az építést követően a munkaterületet helyre kell állítani.

A kivitelezési munkálatok alatt a felvonulási területeket a környező vízfolyásoktól, állóvizektől távolabb kell kialakítani. A munkagépek karbantartása burkolt, vagy vízzáróan szigetelő felületen történhet. A kivitelezéskor a veszélyes anyagok átmeneti tárolása szintén vízzáróan szigetelt vagy burkolt felületen, a felszíni vizektől legtávolabb eső részeken történhet.

4.2.6. Üzemeltetésre vonatkozó előírások

A téli síkosságmentesítésnél minden esetben a meteorológiai körülményeket figyelembe véve a szükséges minimális, a forgalom biztonságos igényeit is kielégítő anyagmennyiség kijuttatását kell elvégezni.

A havária esetek kockázatát lecsökkentik a jogszabályoknak, szabványoknak, előírásoknak megfelelő technológiai megoldások, és az előírások szerinti üzemeltetés. A karbantartásokkal, ellenőrzésekkel a meghibásodások, károsodások időben feltárhatók és javíthatók.

A Víz Keretirányelv (2000/60/EC Európai Parlament és Európai Tanács irányelv) céljainak való megfelelés

A tervezési alegység jellemzése

A tervezési terület a Duna vízgyűjtő területén található, a *Rába (1-3. jelű)* vízgyűjtő-gazdálkodási alegységet érinti.

A vízgyűjtő-gazdálkodási alegység főbb jellemzőit a [4.1 Földtani közeg, felszín alatti víz és a jelen, 4.2 Felszíni víz fejezet](#) tartalmazza. A fentieket az alábbi ismertetéssel egészítjük ki:

Az alegység területéhez 5 db felszín alatti víztest tartozik (h.1.11; sh.1.11; p.1.3.1; sp.1.3.1; kt.1.10), illetve 6 db olyan felszín alatti víztest van, melyek területükkel érintik a Rába alegységet, de másik alegységhez tartoznak. Az alegység területét a kijelölt 31 db felszíni víztest közvetlen vízgyűjtői tökéletesen lefedik. Az országhatáron 9 db felszíni víztest vízgyűjtője nyúlik túl, ahol a külföldről érkező hatások közvetlenül befolyásolhatják a jó állapot elérését. A tervezési alegységen a határvízi problémák potenciálisan előfordulhatnak, az alegység határon érintett 7 db vízfolyáson, amelyek külföldről érkeznek.

Az alegység víztesteinek több, mint 80%-a a 3-as (dombvidéki – közepes esésű – meszes – durva és közepes-finom mederanyagú) és 4-es (dombvidéki – közepes esésű – meszes – durva mederanyagú) típusba sorolható, ami az alegység domináns dombvidéki jellegét mutatja. A dombvidéki víztestek mellett a síkvidéki víztestek típusokba (5-ös: síkvidéki – kis esésű – meszes – durva mederanyagú, 6-os: síkvidéki – kis esésű – meszes – közepes-finom mederanyagú, és 8-as: síkvidéki – kis esésű – meszes – közepes-finom mederanyagú) sorolható víztestek csak alig több mint 15%-ban vannak jelen az alegységen. Az alegység sűrű vízhálózatának jellemzője, hogy a vízfolyások majdnem fele a kicsi vízgyűjtőjű kategóriába tartozik, és ha a hozzá tesszük a közepes vízgyűjtőjű víztesteket, akkor majdnem lefedtük a víztestek háromnegyedét.

A tervezési alegység meghatározó vízfolyása a *Rába*.

Állóvíz víztest az alegység területén nem található.

Az alegységen jelenleg 3 db fürdőhelyet tartanak nyilván, mindhárom fürdőhely állóvíz mentén található (Ékes-tó, Döröskei-tározó, Máriaújfalui-tározó), de ezen állóvizek nem állóvíz víztestek.

31 vízfolyás víztestből összesen 30-re (96,8 %) készült ökológiai állapotértékelés.

A vízfolyás víztestek kémiai állapota 29 %-ban érte el a jó állapotot (4 db jó, 23 db mérsékelt, 3 db gyenge), nem jó állapotú víztest nem volt az alegységen és 71 %-ban voltak olyan víztestek, amelyekről az értékelt időszakban (2008- 2012 között) nem volt megfelelő adatgyűjtés.

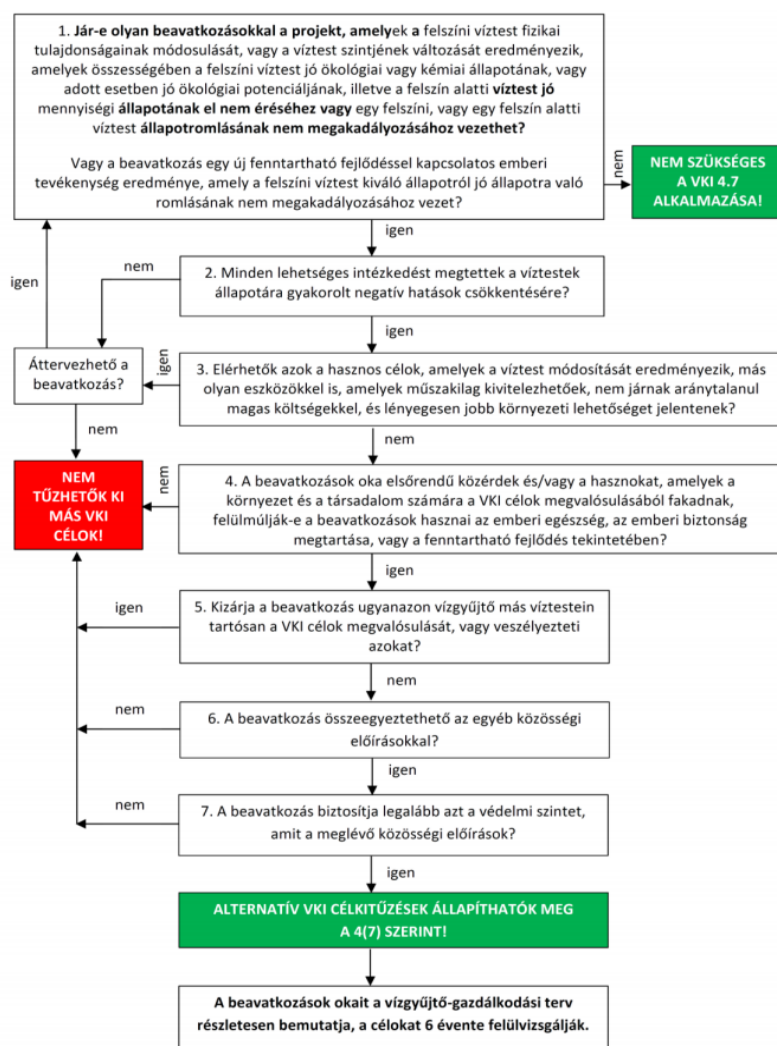
Az alegységhez rendelt 5 db felszín alatti víztest közül 4 db víztest jó állapotú (sh.1.11; h.1.11; p.1.3.1; kt.1.10), 1 db víztest állapota pedig gyenge minősítésű (sp.1.3.1).

A Szemcse-Megyefői árok nem szerepel a vízfolyás víztestek között. A Rába víztest – mely a tervezett korrekciótól több, mint 1 km –re D-DK-re húzódik - ökológiai állapota a torkolati szakaszt kivéve mindenhol mérsékelt.

VKI előírásainak való megfelelés

A felszíni és a felszín alatti vizekre vonatkozó jelen állapot vizsgálatokat és az azokat érő beavatkozásokat a 4.1. és a 4.2. fejezetben ismertettük. A VKI előírásainak való megfelelést az „Útmutató a VKI 4.7 cikk szerinti elemzés elvégzéséhez” című segédlet alapján vizsgáljuk.

Az alábbi folyamatábrán található vizsgálati módszerrel bizonyítjuk, hogy a víztestek jó állapotának elérését a jelen projekt nem befolyásolja hátrányosan.



6. ábra folyamatábra

A folyamatábra kérdéseit az alábbiak szerint válaszoljuk meg:

- 1 Felszíni víztest a beruházás kapcsán nem válik érintetté. A befogadóként érintett Szencse-Megyefői árok nem szerepel az alegység vízfolyás víztestjei között.

A tervezett útkorrekció nem érint üzemelő, vagy távlati ivóvízbázist, sem annak védőterületét, valamint vízműutat sem. Nem érint továbbá meliorált és öntözött területeket sem.

A beruházás megtervezésekor a befogadót terhelő esetleges hatások minimalizálására törekszünk a biztonságos vízlevezetés műszaki szempontjainak megtartása mellett.

Ennek megvalósulásaként a vízfolyásokon a minimálisan szükséges beavatkozások tervezettek.

A megnövekedett burkolt felületekről a lefolyó vizek mennyisége is növekszik, ami a csapadékvíz-elvezető rendszer, ezen keresztül pedig a befogadó **vízfolyás terhelését növeli**. A vízgyűjtő területre gyakorolt hatás azonban nem tekinthető számottevőnek.

A tervezési területen **befogadóként felhasználható vízfolyás a Szemcse-Meggyfő árok**.

A pályán keletkező csapadékvizet túlemelésben vagy tetőszelvényben kialakított szakaszokon a töltésmagasságtól és a hosszeséstől függően egy vagy mindkét oldalon a padka- és rézsűfelületen lefelszerűen elterítve, vagy a külső burkolatszél mellett kiépítendő vízelvezető szegély + rézsűsurrantó kiépítésével kell a **kétoldali** bevágási folyókákba vagy **földmedrű talpárókba** vezetni.

A felszíni víz befogadó elé **hordalékfogó műtárgy** épül. A bevezetés előtt és után 5-5 méterrel, valamint az útpálya alatti átvezetésekénél, a medret burkolni kell.

A forgalmi terhelésből adódóan a szakaszon alacsony, 5 mg/l alatti maximális TPH koncentrációkkal számolunk. A tervezett útszakasz üzemelése során az arról **lefolyó csapadékvíz szennyezettsége földmedrű árok esetén sem okoz érdemi terhelést**.

2 Az elővigyázatosság alapelveinek szem előtt tartásával minden lehetséges hatást megvizsgáltunk és a megfelelő, az 1. pontban részletezett védelmi intézkedések betervezésével biztosítottuk, hogy a projekt a felszíni és felszín alatti víztestek állapotára kedvezőtlen hatást ne gyakoroljon, így a Víz Keretirányelvben foglalt célokkal összhangban álljon.

3 A beruházás célja a tervezett műszaki megoldásokkal érhető el a legköltséghatékonyabb és környezetvédelmi szempontból a legkedvezőbb módon. Megállapítást nyert, hogy más műszaki megoldások nem eredményeznének kedvezőbb környezeti állapotot a felszíni és a felszín alatti víztestek állapota tekintetében.

4 A tervezett tevékenység megvalósulása közérdek. Célja alapvetően nem a felszíni és a felszín alatti víztestek rendszerébe, mennyiségi és minőségi viszonyaiba való beavatkozás; de áttételesen érinti a tervezési terület felszíni és felszín alatti vizeit. A projekt nem eredményez olyan beavatkozást mely a VKI céljaival ellentétes volna. A projekttel összefüggésben a vízgyűjtő-gazdálkodási terv módosítása nem szükséges.

Összegezve a fentieket megállapítottuk, hogy a tervezett beruházás a megadott védelmi intézkedésekkel nem veszélyezteti a felszíni víztestek jó ökológiai potenciálját, a felszín alatti víztestek jó állapotának megtartását, elérését, illetve a Víz Keretirányelvben megfogalmazott céloknak az elérését.

4.3. Levegő

4.3.1. Jogszabályok, előírások

2001/81/EK Európai Parlamenti és Tanácsi Irányelv az egyes légköri szennyezők nemzeti kibocsátási határértékeiről,

2008/50/EK Európai Parlamenti és Tanácsi Irányelv a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról,

1999/30/EK Tanácsi Irányelv a környezeti levegőben lévő kén-dioxidra, nitrogén-dioxidra és nitrogén-oxidokra, valamint porra és ólomra vonatkozó határértékekről,

2000/69/EK Európai Parlamenti és Tanácsi Irányelv a környezeti levegőben található benzolra és szén-monoxidra vonatkozó határértékekről,

306/2010. (XII. 23.) Kormányrendelet a levegő védelméről,

4/2011. (I. 14.) VM rendelet a levegőterheltségi szint határértékeiről és a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről,

6/2011. (I. 14.) VM rendelet a levegőterheltségi szint és a helyhez kötött légszennyező források kibocsátásának vizsgálatával, ellenőrzésével, értékelésével kapcsolatos szabályokról,

4/2002. (X. 7.) KvVM rendelet a légszennyezettségi agglomerációk és zónák kijelöléséről,

77/2009. (XII. 15.) KHEM-IRM-KvVM együttes rendelet a közúti járművek környezetvédelmi felülvizsgálatának szabályairól,

6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről,

5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról,

25/2011. (V. 26.) NFM rendelet a nem közúti mozgó gépekbe építendő belső égésű motorok gáznemű és részecskékből álló szennyezőanyag-kibocsátásának korlátozásáról szóló 75/2005. (IX. 29.) GKM-KvVM együttes rendelet módosításáról

MSZ 21457 Légszennyező anyagok terjedésének meteorológiai jellemzői szabványsorozat,

MSZ 21459 Légszennyező anyagok transzmissziójának meghatározása szabványsorozat,

MSZ 21460 Levegőtisztaság-védelmi fogalom-meghatározások szabványsorozat,

TA Luft 1986 „Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft” - Német levegőtisztaság-védelmi jogszabály

4.3.2. Vizsgálati módszer

A levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Kormányrendelet előírja a levegőminőség védelmének általános szabályait, az alkalmazandó vizsgálati eljárásokat és a légszennyezettségi zónák kijelölésének szempontjait. A levegőterheltségi szint határértékeiről és a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről szóló 4/2011. (I. 14.) VM rendelet 1. melléklete rögzíti az egészségügyi határértékeket. A közúti közlekedési létesítmények esetében a forgalom által, a belsőégésű motorokban elégetett üzemanyagokból keletkező légszennyező anyagok közül a jelentősebbeket mutatjuk be, ezek az NO₂, NO_x, CO és szálló por (PM₁₀).

Levegőterheltségi szint egészségügyi határértékek (µg/m ³)			
Légszennyező anyag	Órás	24 órás	Éves
Szén-monoxid	10 000	5 000	3 000
Nitrogén-dioxid	100	85	40
Szálló por (PM ₁₀)	-	50	40
Nitrogén-oxidok (mint NO ₂)*	200 *	150 *	-

Megjegyzés: *Tervezési irányérték a 4/2011. (I. 14.) VM rendelet 2. számú melléklete alapján.

12.táblázat

Levegőterheltségi szint egészségügyi határértékei

Magyarországon a közúti járművek környezetvédelmi felülvizsgálatának szabályait 77/2009. (XII. 15.) KHEM-IRM-KvVM együttes rendelet szabályozza.

A gépjárművek környezetvédelmi osztályba sorolása a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV.12.) KöHÉM rendelet 5. számú melléklete határozza meg.

A 8. sz. főút korrekciója közigazgatásilag Körmend területén valósul meg. Az útkorrekció az M76 autópályát Zalaegerszeg-Körmend közötti szakaszának kapcsolódó szakasza, azzal várhatóan egyidejűleg épül.

Jelen tervben a közlekedésből eredő levegőterhelési hatásokat vizsgáljuk, igazolva a fenti határértékek betarthatóságát. Ehhez az egyes források mértékadó állapotban várható kibocsátásait és a várható terhelést meg kell határozni.

A tervezési terület térségének levegőterhelését a következő időtávokra vizsgáljuk:

- **Jelenlegi állapotban (2021.),**
- **Referencia (nélküle) állapot (2029.)**
- **Forgalomba helyezést követő (vele) állapot (2029.)**
- **Távlati (vele és nélküle) állapot (2036.)**

A tervezési terület *jelenlegi állapotának* (*Jelen eset - 2021*) jellemzését, az Országos Légszennyezettségi Mérőhálózat (OLM) általi mérési adatai alapján, a zónába sorolással valamint a meglévő utak forgalmától származó levegőterhelés modellezésével jellemezzük. A számított levegőterhelés távlatra is becsülhető a távlati forgalmi adatok és az emissziós faktorok alapján, így a jelenlegi állapottal összevethető. A mérési adatok a távlati állapotra nem extrapolálhatóak.

A nélküle, illetve referencia állapot (*Nélküle eset – 2029.*) alatt azt a távlatban kialakuló helyzetet értjük, ami a tervezési területen a meglévő úthálózati kiépítettséggel azonos, de a forgalom nagysága a beruházás megvalósulása nélküli állapotra becsült forgalmi változás alapján módosul (általában növekszik).

A *Forgalomba helyezés (Vele állapot – 2029.)* a beruházás megvalósult állapotát követően távlatban várható, a forgalmi adatokból számított levegőterhelést vizsgálja, a kapcsolódó úthálózati szakaszokon történő változások figyelembe vételével.

A *távlati ún. „Vele eset” (Tervezett állapot – 2036.)* a beruházás megvalósult állapotát követően távlatban várható, a forgalmi adatokból számított levegőterhelést vizsgálja, a kapcsolódó úthálózati szakaszokon történő változások figyelembe vételével.

A dokumentáció kidolgozása során a fent megnevezett 5 változatra (*Jelen 2021, Referencia nélküle 2029; 2036, Vele eset 2029; 2036*) végeztünk számítást, de a két tervezett állapot közül a Forgalomba helyezést követő (*vele 2029 és referencia nélküle 2029*) állapot kerül részletesen bemutatásra, míg a távlati (*vele 2036., referencia nélküle 2036*) állapot csak tömören, összefoglaló jelleggel. Ugyanis a későbbi időtáv részletes levegőterhelési elemzése nem indokolt, mert a Távlati (*vele és nélküle 2036.*) állapotban a járműpark korszerűsödése, ezáltal a távlati számításban alkalmazott emissziós faktorok nagyobb mértékű levegőterhelés csökkenést eredményeznek, mint a távlati forgalomműködés miatti levegőterhelési többlet. A csökkenési arányok érzékeltetésére az alkalmazott emissziós faktorok (*távlati állapot 2036.*) részletes elemzése az **Emisszió számítás** fejezetben megtalálható.

Emisszió számítás

A közúti forgalomtól származó levegő emisszió meghatározása a forgalmi vizsgálat adatain alapul. A forgalmi vizsgálatot részletesen az **2.6. Forgalmi vizsgálat** fejezet ismerteti. A forgalmi adatok Átlagos Napi Forgalom (ÁNF) jármű db/nap értékben kifejezve, akusztikai járműkategóriák és napszak szerinti bontásban állnak rendelkezésre.

A levegőemisszió számítása a mértékadó óraforgalom (MOF) alapján történik, melynek meghatározása a következőképpen történt.

$$\text{MOF1} = (\text{ÁNF I akusztikai járműkategória}) \times 10\%$$

$$\text{MOF2} = (\text{ÁNF II} + \text{ÁNF III akusztikai járműkategóriák}) \times 10\%$$

Az átszámításnál a biztonság irányába a $\text{MOF} = 10\% \cdot \text{ÁNF}$ számítást alkalmaztuk.

A vonalforrásokra vonatkozó kibocsátások meghatározását az MSZ 21459 szabványban foglaltak szerint végeztük el.

A közúti forgalom kibocsátásainak meghatározásához a BME által honosított (a 2006. évi hazai járműállomány típus és kor összetételére bevizsgált) HBEFA¹ (Handbuch für Emissionsfaktoren) emissziós adatbázisát használtuk fel. A HBEFA 4.1. adatbázis az ún. járműrétegekhez (járműkategória, üzemanyag, emissziós szabvány, ürtartalom alapján létrehozott csoportok) rendel hozzá emissziós faktorokat, amelyek motorpadi vagy valós helyszíni mérések alapján kerültek meghatározásra.

Az adott ország (Németország, Ausztria, Svájc) járműparkja, illetve a járművek futásteljesítménye ismeretében ezekből meghatározható az átlagos emissziós faktor. A HBEFA adatbázis az útkategória, forgalmi helyzet (pl. II. rendű út 90 km/h sebességhatárolás, szabad forgalom lefolyás és kapcsolódó utak, 50 km/h sebességhatárolás, szabad forgalom lefolyás) függvényében különböző emissziós faktorokat ad meg.

Az emissziós faktorok kiválasztásánál az útkategória mellett a forgalmi vizsgálatban megadott szabad forgalomáramlási sebességet vettük alapul. A tervezési terület jellegéhez igazodva (mindkét járműkategóriára) négy sebesség osztályba soroltuk az útszakaszokat, ezzel kellően differenciáltan tudtuk figyelembe venni a haladási sebesség és a levegőterhelés közötti relációkat.

A fajlagos emissziós értékeket a szénmonoxid (CO), a nitrogén-oxidok (NO_x), a szálló por (PM₁₀), valamint a szén-dioxid (CO₂) komponensekre határoztuk meg. A BME által korábban elvégzett vizsgálatban a HBEFA adatbázisban használt németországi, valamint a magyarországi személygépkocsi park között emisszió szempontjából mintegy 4 éves lemaradás volt megállapítható, azaz a 2006-os átlagos magyar emissziós faktor a 2002-es németországinak felelt meg.

A Központi Statisztikai Hivatal gépjárművek környezetvédelmi osztályba sorolása 2015. évi adatállomány² feldolgozása alapján ennél jelentősebb, mintegy 8 éves lemaradás volt megállapítható. Ezért a jelenlegi (2021-es év) forgalmi prognózis adataihoz a 2013. évi emissziós faktorokat párosítottuk, 8 éves eltolódást alkalmazva. A távlati 2036-as állapothoz a 2028. évi emissziós faktorokat párosítottuk.

A forgalmi vizsgálat alapján, a rendelkezésünkre álló járműosztály besorolás és a HBEFA adatbázisból lekérdezhető járműréteg szerinti emissziós faktorok közül a MOF I. kategóriához a személygépkocsi, a MOF II. kategóriához a nehéztehergépjármű emissziós faktort alkalmaztuk. Az egyes útkategóriák és forgalmi viszonyok mellett a következő emissziós faktorokat vettük figyelembe:

¹ Handbook Emission Factors for Road Transport: Emission Factors from the Model PHEM for the HBEFA Version 3, Graz University of Technology – Institute for Internal Combustion Engines and Thermodynamics. 2009.

² Forrás: "Központi Statisztikai Hivatal (www.ksh.hu) gépjárművek környezetvédelmi osztályba sorolása 2015. évi állomány egyedi kérésre összeállított táblázatos adatállomány"

HBEFA adatbázis szerinti fajlagos emissziós tényezők (g/km/lj)								
Jelenlegi állapot (2021)								
45 km/h-ig					50–75 km/h-ig			
MOF	CO	NO _x	PM ₁₀	CO ₂	CO	NO _x	PM ₁₀	CO ₂
I.	0,425	0,353	0,007	131,824	0,399	0,386	0,007	141,319
II.	1,715	4,495	0,071	568,751	2,086	3,049	0,066	616,600
80–95 km/h					100–110 km/h			
I.	0,338	0,377	0,006	140,348	0,598	0,489	0,008	161,94
II.	1,691	2,819	0,063	640,62	1,799	2,83	0,063	669,402

13.táblázat

Jelenlegi állapot (2021) HBEFA adatbázis szerinti fajlagos emissziós tényezők

HBEFA adatbázis szerinti fajlagos emissziós tényezők (g/km/lj)								
Forgalomba helyezést követő (vele és nélküle) állapot (2029)								
45 km/h-ig					50–75 km/h-ig			
MOF	CO	NO _x	PM ₁₀	CO ₂	CO	NO _x	PM ₁₀	CO ₂
I.	0,301	0,229	0,002	125,366	0,267	0,252	0,002	132,799
II.	0,509	1,674	0,022	535,223	0,486	0,998	0,018	577,792
80–95 km/h					100–110 km/h			
I.	0,246	0,247	0,002	132,074	0,412	0,312	0,003	149,942
II.	0,411	0,879	0,018	598,482	0,391	0,819	0,016	620,449

14.táblázat

Forgalomba helyezést követő (vele és nélküle) állapot – 2029.

HBEFA adatbázis szerinti fajlagos emissziós tényezők (g/km/lj)								
Távlati vele és nélküle állapot (2036)								
45 km/h-ig					50–75 km/h-ig			
MOF	CO	NO _x	PM ₁₀	CO ₂	CO	NO _x	PM ₁₀	CO ₂
I.	0,249	0,105	0,001	111,404	0,237	0,115	0,001	117,348
II.	0,289	1,338	0,014	474,215	0,261	0,812	0,011	508,177
80–95 km/h					100–110 km/h			
I.	0,23	0,113	0,001	116,824	0,328	0,142	0,002	133,292
II.	0,22	0,687	0,012	525,63	0,215	0,666	0,011	541,969

15.táblázat

Távlati vele és nélküle állapot (2036)

A fenti táblázatok alapján az alábbi táblázatban mutatjuk be a Forgalomba helyezést követő (vele és nélküle) állapot (2029.) és Távlati vele állapot (2036) összehasonlítását százalékos formában.

HBEFA adatbázis szerinti fajlagos emissziós tényezők (g/km/j)								
Forgalomba helyezést követő (vele és nélküle) állapot (2029.) és Távlati vele állapot (2036) összehasonlítása								
45 km/h-ig					50–75 km/h-ig			
MOF	CO	NO _x	PM ₁₀	CO ₂	CO	NO _x	PM ₁₀	CO ₂
I.	83%	46%	50%	89%	89%	46%	50%	88%
II.	57%	80%	64%	89%	54%	81%	61%	88%
80–95 km/h					100–110 km/h			
I.	93%	46%	50%	88%	80%	46%	67%	89%
II.	54%	78%	67%	88%	55%	81%	69%	87%

1. táblázat Forgalomba helyezést követő (vele és nélküle) állapot (2029.) és Távlati vele állapot (2036) összehasonlítása

Megállapítható, hogy a CO, NO_x, PM₁₀ esetében a MOF I és MOF II esetében az emissziós faktorok levegőterhelés csökkenést eredményeznek 2036-ban a 2029-os emissziós faktorokhoz képest. A CO₂ tekintetében nem ennyire domináns a változás, inkább stagnálás vagy kismértékű változás várható; azonban a CO₂ vonatkozásában nincs határérték, így nincs lehetőség az egészségügyi határértékkel való közvetlen összevetésre [A levegőterheltségi szint határértékeiről és a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről szóló 4/2011. (I. 14.) VM rendelet 1. melléklete rögzíti az egészségügyi határértékeket.]

Fentiek figyelembevételére alapján és ezek alátámasztására a tervezett távlati (2036.) változatra is végeztünk számítást, de ennek részletes ismertetésétől eltekintünk a műszaki leírásban, ugyanis a Távlati (vele és nélküle 2036.) állapotban a járműpark korszerűsödése, ezáltal a távlati számításban alkalmazott emissziós faktorok nagyobb mértékű levegőterhelés csökkenést eredményeznek, mint a távlati forgalomnövekedés miatti levegőterhelési többlet.

Immissziószámítás

A terjedésszámítást az IMMI szoftver terjedésszámító programmal végeztük el, amely a Gauss/TA Luft 1986. alapján határozza meg a légszennyező anyagok terjedését. A program számítási algoritmusai figyelembe veszi a szélirány és a vonalforrás által bezárt szöveget, a terjedésszámítás során a Gauss eloszlási modellt alkalmazza.

A TA Luft 1986 német szabványhoz hasonlóan az MSZ 21459 számítási eljárása is a Gauss modellen alapul. Ezért a TA Luft 1986 szerint, illetve az MSZ 21459 szerint számított értékek a forrástól vett távolság függvényében megfeleltethetők. A TA Luft 1986 szabvány számítása a vonalforrás közeli tartományában nagyobb terhelést eredményez, mint az MSZ 21459 szerinti, ezért az alkalmazott eljárás a biztonsági irányába tér el.

Meteorológiai tényezők

Az M76 autót Zalaegerszeg – Körmend közötti szakaszhoz kapcsolódó 8. sz főút korrekciójának tervezési területe 1 kistájr esik, melyek főbb meteorológiai tényezőit az alábbi táblázatban mutatjuk be a Magyarország kistájainak katasztere című kiadvány alapján.

Ssz.	Megye	Település	Kistáj	Éghajlat	Évi közép-hőmérséklet [°C]	Uralkodó szélirány	Átlagos szél-sebesség [m/s]
3	Vas	Körmend	Rába-völgy	mérsékelt hűvös-mérsékelt száraz, de közel a mérsékelt nedveshez	9,2	É-i	átlagos szélesség 2,5-3 m/s, de helyenként meghaladja a 3 m/s-ot.

16.táblázat

Meteorológiai tényezők

Légköri állapot

A légkör egyensúlyi állapotai közül megkülönböztetjük a labilis (ingatag), a semleges (indifferens) és a szilárd állapotot.

A labilis vagy ingatag légállapot esetében, ha a lokális hőmérséklet gradiens nagyobb, mint a száraz adiabatikus gradiens és a nedves adiabatikus gradiens, akkor az emelkedő és süllyedő légrézre való hatásuk szerint, emelkedéskor nálánál nagyobb, süllyedésnél viszont nálánál kisebb sűrűségű környezetbe jut, ezért a függőlegesen kimozdított légréz gyorsulva távozik el kezdeti helyzetéből, akár felfelé, akár lefelé mozog. Ezen állapot létrejötte és tartós fennállása nagyszabású felszálló légmozgásokat indít meg, amelyek felhő- és csapadékképződéshez vezethetnek.

A semleges vagy indifferens állapot esetében, ha a lokális hőmérséklet gradiens egyenlő a száraz adiabatikus gradienssel és a nedves adiabatikus gradienssel, akkor a függőlegesen elmozduló légréz bármely szintben megmaradhat.

A szilárd egyensúlyi állapot jellegzetessége az, hogy fennállásakor spontán feláramlások nem alakulnak ki (kényszerített, pl: orografikus feláramlások létrejöhetnek). A függőleges légmozgások hiánya azzal jár, hogy jelentős vastagságú csapadékot adó felhők nem keletkeznek, s a talaj közeli szennyezőanyagok keletkezési helyük környezetében maradvány mértékben felhalmozódhatnak. A szilárd egyensúlyi állapotnak szélsőséges esete az, amikor a hőmérséklet a magassággal nem változik (izotermia áll fenn), illetve amikor a hőmérséklet a magassággal emelkedik, tehát a hőmérsékleti gradiens előjele megfordul. Ez az inverzió jelensége. Az inverziós állapot a talaj közeli inverziót jelenti, amely az erős talaj menti lehűlés következménye. Általában kora reggel vagy éjszaka, derült égből és szélcsend esetén alakul ki. A hőmérsékleti inverzió a függőleges légmozgást, a légrétegek cseréjét lefékezi, ezért kedvez a felszínről származó légszennyeződés helyi felhalmozódásának.

A fenti állapotok közül az inverzió jelenti a legnagyobb terhelést eredményező légállapotot, ugyanis a többi légállapot előfordulása esetén mind kedvezőbb terhelési helyzet adódik. Ebből kiindulva, ha a legnagyobb terhelést eredményező légállapotban teljesül a határérték, úgy a többi esetben is teljesül.

Ez alapján a mértékadó állapotnak az inverziót tekintjük. **A modellezést a gyengén stabilis, a Pasquill-féle E stabilitási kategóriára készítjük el, mint mértékadó állapotra.**

A vizsgált állapot meteorológiai paramétereit:

Paraméterek	Alkalmazott érték
Szélesség	u=1,0 m/s
Pasquill-féle stabilitás indikátor	E – gyengén stabilis (Klug-Manier-féle = II stabil)
Receptor távolsága	Vizsgálati pontok (VP) távolsága
Receptor magassága	1,5 m

17.táblázat

A vizsgált állapot meteorológiai paramétereit

Mértékadó légszennyező anyag

A kibocsátott NO_x komponens különböző nitrogén-oxid vegyületekből áll. A kibocsátást követően a terjedés és elkeveredés során a nitrogén-oxid tartamon belül a nitrogéndioxidra történő átalakulás és

kismértékű visszaalakulás is lezajlik. A forrástól, a kibocsátástól való távolság függvényében az NO_x koncentráció csökken, ezen belül a terjedés során a légkörben lezajló átalakulási folyamatok miatt a NO₂ részaránya pedig növekszik. Mérési tapasztalatok alapján a közlekedési vonalforrástól jellemző hatásterületi távolságokban a NO₂ aránya a NO_x-en belül mintegy 50%. Az NO_x-NO₂ valóságban lezajló dinamikus átalakulása és időbeli eltolódása miatt az út melletti sávban, mintegy 10-25 m-es távolságokban a számított terhelési értékek a biztonság irányába túlbecsültek.

Megjegyezzük, hogy a korábban hatályos, de már hatályon kívül helyezett, a légszennyezettségi határértékekről szóló 14/2001 (V.9.) KöM-EüM-FVM együttes rendeletben a NO₂-ra vonatkozó egészségügyi órás határérték (100 g/m³) a NO_x-ra vonatkozó órás határérték (200 g/m³) fele volt, ami szintén arra a gyakorlati tapasztalatra utal, hogy a kialakuló koncentrációk esetében a NO₂ levegőterheltség mintegy fele a NO_x levegő terheltségnek.

A fentiek alapján, a vizsgálat során azt az elvi állapotot vettük figyelembe, mely szerint a NO₂ tartalom a NO_x tartalomnak a fele.

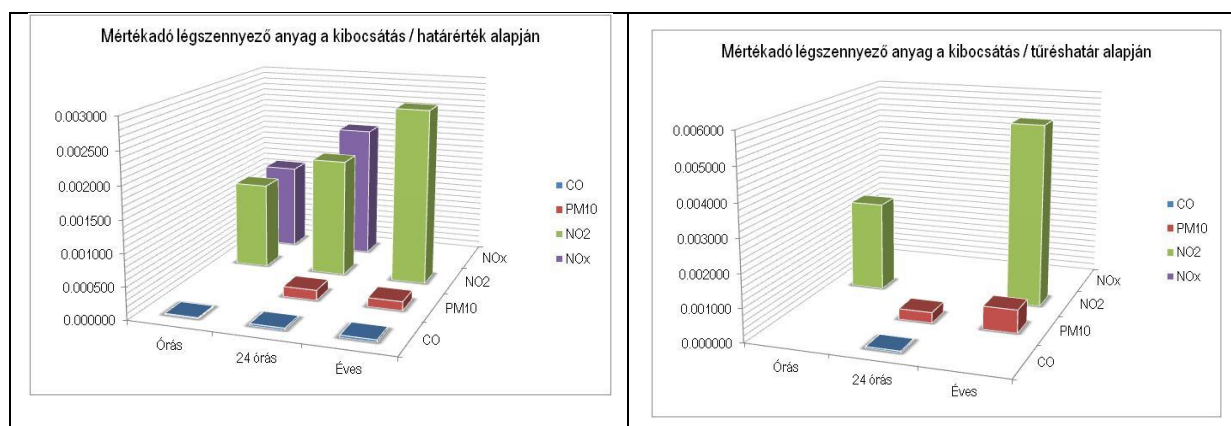
Az emissziós értékeket a vonalforrásokra [g/ó/m] dimenzióban adtuk meg. Ez a kibocsátási mutató az egyes vizsgálati esetek (órás, napi, éves) közötti különbséget egyértelműen tükrözi, azonban a határértékkel való közvetlen összevetésre nem alkalmas!

A kritikus légszennyező anyag és időtartam meghatározásához az ún. veszélyességet határoztunk meg az adott útszakasz kibocsátása és a vonatkozó határérték összevetésével. Ez alapján választottuk ki a kritikus, mértékadó vizsgálati időtartamot és a vizsgálandó légszennyező anyagot.

A következő táblázatban a tervezett állapot 1. sorszámú M76 útszakaszára mutatjuk be a kibocsátás/határérték, illetve kibocsátás/tűrőhatár viszonyát (mértékegység nélküli viszonyszám):

	Kibocsátás / határérték				Kibocsátás / tűrőhatár			
Komponens	CO	NO _x	NO ₂	PM ₁₀	CO	NO _x	NO ₂	PM ₁₀
Órás	0,000016	0,001370	0,001370				0,002740	
24 órás	0,000030	0,002121	0,001872	0,000160	0,000050			0,000320
Éves	0,000035		0,002784	0,000140			0,005568	0,000699

18.táblázat Kibocsátás/határérték, illetve kibocsátás/tűrőhatár viszonya



A fenti táblázatból és grafikonokról is jól látszik, hogy a kibocsátás és a határérték, illetve a kibocsátás és a tűrőhatár aránya a NO₂ komponens esetében a legnagyobb (az NO_x-re vonatkozóan nincsen hatályos egészségügyi határérték). Ezért a továbbiakban a közlekedési eredetű terhelést a NO₂ komponensre vizsgáljuk. (Megjegyezzük, hogy ez a veszélyességi fokozat besorolásával is

összhangban van.) Amennyiben a NO₂ kibocsátásra számított terhelés esetén a határérték teljesül, akkor a többi komponensre vonatkozó határérték is teljesül.

4.3.3. A jelenlegi állapot vizsgálata

A térség közvetett és közvetlen hatásterületének jelenlegi terhelését az alábbi módszerrel határoztuk meg:

1. Az Országos Légszennyezettségi Mérőhálózat (OLM) adatai alapján,
2. Zónabesorolás alapján,
3. Modellezéssel.

Az Országos Légszennyezettségi Mérőhálózat adatai

Vas megyében a tervezési területhez legközelebb ~30 km-re [Szombathely Markosovszky Lajos utca] található az Országos Légszennyezettségi Mérőhálózat üzemeltetésében automata mérőállomás, mely mérőhely besorolása városi háttér a környező terület típusa alapján.

Mérőállomás	Tervezési területtől a mérőállomás távolsága	SO ₂	NO ₂	ÜP	NO _x	Pm ₁₀	Pm _{2,5}	Benzol	CO	O ₃	2019. évi Légszennyezettségi index
Automata mérőhálózat											
Szentgotthárd városi háttér	~36 km	kiváló (1)	kiváló (1)	-	kiváló (1)	kiváló (1)	-	jó (2)	kiváló (1)	jó (2)	jó (2)
Szombathely városi háttér	~30 km	kiváló (1)	kiváló (1)	-	kiváló (1)	jó (2)	-	kiváló (1)	kiváló (1)	jó (2)	jó (2)
Manuális mérőpont											
Kőszeg	~55 km	szennyezett (4)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Szombathely	~30 km	megfelelő (3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-

19.táblázat

OLM mérőállomások a tervezési terület térségében

- : nem méri az adott komponenst

* : Nem rendelkezünk értékelhető adatsorral.

A mérőhálózat eredményeinek értékelése légszennyezettségi index és statisztikai mutatók alapján történik. Az egyes szennyező anyagokra vonatkozó légszennyezettségi index meghatározása az éves átlagértékek alapján történik. Az értékelésnél alkalmazott színek az alábbi táblázat alapján számszerűsíthetők.

Index	Értékelés	Nitrogén-oxidok (mint NO ₂) (µg/m ³) középérték	Nitrogén-dioxid (µg/m ³) középérték	Kén-dioxid (µg/m ³) középérték	Ozón (µg/m ³) középérték	PM ₁₀ (µg/m ³) középérték	PM _{2,5} (µg/m ³) középérték	Szén-monoxid (µg/m ³) középérték
		éves	éves	éves	éves*	éves	éves	éves
1	kiváló	0-28	0-16	0-20	0-48	0-16	0-10	0-1200
2	jó	28-56	16-32	20-40	48-96	16-32	10-20	1200-2400
3	megfelelő	56-70	32-40	40-50	96-120	32-40	20-28	2400-3000
4	szennyezett	70-140	40-80	50-100	120-220	40-80	28-50	3000-6000
5	erősen szennyezett	140-	80-	100-	220-	80-	50-	6000-

Megjegyzés:

A légszennyezettségi index kidolgozása a 14/2001. (V.9.) KöM-EÜM-FVM együttes rendeletben és módosításaiban szereplő határértékek, illetve a 4/2011. (I.14.) VM rendeletben szereplő határértékek alapján történt.

*8 órás futó átlag napi maximumainak átlaga egy naptári éven belül.

Megjegyezzük, hogy a mérőállomások mérési eredményei a tervezési területre jellemző terhelésre vonatkozóan tájékoztató jellegűek.

Zónabesorolás

A tervezési terület levegőtisztaság-védelmi szempontból a 10. Az ország többi területe zónába tartozik. [Forrás: 4/2002. (X. 7.) KvVM rendelet]. A rendelet alapján a tervezési területen a zónabesorolások alapján az egyes légszennyező anyagok tekintetében az alábbi terhelések adódhatnak:

A vizsgált terület zónabesorolása

Légszennyezettségi agglomeráció, zóna	Nitrogén-dioxid	Szén-monoxid	PM ₁₀
10. Az ország többi területe	F	F	E

20.táblázat

Légszennyezettségi agglomeráció, zóna

A zónák típusai:

E csoport a felső és az alsó vizsgálati küszöbérték közötti légszennyezettséget jelöli.

D csoport: azon terület, ahol a levegőterheltségi szint egy vagy több légszennyező anyag tekintetében a felső vizsgálati küszöb és a levegőterheltségi szintre vonatkozó határérték között van.

F csoport: azon terület, ahol a levegőterheltségi szint az alsó vizsgálati küszöböt nem haladja meg

A levegőterheltségi szint egészségügyi határértékeit a 4/2011. (I.14.) VM rendelet 1. számú melléklete; az alsó és felső vizsgálati küszöbértékeket a 6/2011. (I.14.) VM rendelet 9. számú melléklete tartalmazza. Az egyes légszennyező anyagok felső és alsó vizsgálati küszöbértékeit, valamint az órás/24 órás egészségügyi határértékek az alábbi táblázatban található.

Az egyes légszennyező anyagok felső és alsó vizsgálati küszöbértékei, valamint az órás/24 órás egészségügyi határértékei

ZÓNÁK	NO ₂	PM ₁₀	CO
	[µg/m ³]		
E zóna	-	25-35	-
D zóna	-	25-35	-
F zóna	-	-	2500

21.táblázat

Zónák típusai

A rendelet nem tesz különbséget a zónán belüli terhelésváltozás tekintetében, a zónán belül egységesnek tekinti azt. A zónába sorolás a tervezési területre a zónán belüli átlagot jeleníti meg, ezért a tervezési terület térségére vonatkozóan tájékoztató jellegű adatként vehető figyelembe.

Modellezéssel

A tervezési terület térségében a meglévő úthálózat egyes szakaszain a jelenlegi mértékadó óraforgalomtól származó levegőemissziós értékeket a jelen állaputra vonatkozóan a következő táblázatban mutatjuk be.

JELENLEGI ÁLLAPOT EMISSZIÓ										
Ssz.	Út megnevezése	Útszakaszok		MOF	MOF	NO ₂	CO	NO _x	PM ₁₀	CO ₂
		Szakasz eleje	Szakasz vége	I.	II.	g/(h*m)	g/(h*m)	g/(h*m)	g/(h*m)	kg/(h*m)
1	8 sz. főút	Magyarszecsőd	86 sz. főút	405	58	0,16	0,24	0,32	0,01	0,094

22.táblázat

Jelenlegi állapot emisszió

Az útszakaszok forgalmától származó levegőterhelés meghatározásához a fenti kibocsátási adatokat vettük alapul a transzmissziós számítások során.

A vizsgálati eredmények alapján a jelenlegi állaputra vonatkozóan az alábbi megállapítások tehetők:

A közúti forgalomtól származó immissziós értékek a vizsgált területen nem mutatnak számottevő levegőkörnyezetre gyakoroló hatást a jelenlegi állapotban. A vizsgált forgalmi szakasztól 25 m-re meghatározott terhelés a mértékadó NO₂ komponens tekintetében az órás határérték alattiak.

Az eredmények valamennyi vizsgált komponens esetében a levegőtisztaság-védelmi határérték alattiak.

4.3.4. Referencia (nélküle) állapot vizsgálata

A nélküle (referencia) állapotra vonatkoztatott mértékadó óraforgalomtól származó levegőemissziós értékeket a következő táblázatban mutatjuk be.

REFERENCIA (Nélküle) ÁLLAPOT EMISSION										
Ssz.	Út megnevezése	Útszakaszok		MOF	MOF	NO ₂	CO	NO _x	PM ₁₀	CO ₂
		Szakasz eleje	Szakasz vége	I.	II.	g/(h*m)	g/(h*m)	g/(h*m)	g/(h*m)	kg/(h*m)
1	8 sz. főút	Magyarszecsőd	86 sz. főút	408	67	0,08	0,13	0,16	0,002	0,09

23.táblázat

Referencia (nélküle) állapot emisszió

A fenti vizsgálati eredmények alapján a nélküle (referencia) állapotra vonatkozóan az alábbi megállapítások tehetők:

A nélküle (referencia) állapot esetében azt a távlatban (2029.) kialakuló helyzetet értjük, ami a tervezési területen a meglévő úthálózati kiépítettséggel azonos, a forgalom nagysága pedig a távlati állapotra becsült általános forgalomfejlődés alapján változik, általában növekszik.

Ugyanakkor a távlatban jelentkező forgalom által generált levegőterhelés a jelenlegi állapothoz képest kissé kedvezőbben fog alakulni, ami a nélküle állapotban a gépjárművek jobb műszaki állapotának (a fajlagos emissziós faktorok csökkenésének) tudható be.

A közúti forgalomtól származó immissziós értékek a vizsgált területen nem mutatnak számottevő levegőkörnyezetre gyakoroló hatást a nélküle állapotban. A vizsgált forgalmi szakasztól 25 méterre meghatározott terhelések a mértékadó NO₂ komponens tekintetében az órás határérték alattiak. Az eredmények valamennyi vizsgált komponens esetében a levegőtisztaság-védelmi határérték alattiak.

4.3.6. Forgalomba helyezést követő (vele) állapot vizsgálata

A tervezett beruházás megvalósulását követő állapotra vonatkozó mértékadó óraforgalomtól származó levegőemissziós értékeket a következő táblázatban mutatjuk:

EMISSION Forgalomba helyezést követő (vele) állapot										
Ssz.	Út megnevezése	Útszakaszok		MOF	MOF	NO ₂	CO	NO _x	PM ₁₀	CO ₂
		Szakasz eleje	Szakasz vége	I.	II.	g/(h*m)	g/(h*m)	g/(h*m)	g/(h*m)	kg/(h*m)
1	8 sz. főút	Magyarszecsőd	86 sz. főút	375	66	0,08	0,12	0,15	0,0019	0,09

24.táblázat

Forgalomba helyezést követő (vele) állapot emisszió

A fenti vizsgálati eredmények alapján a forgalomba helyezést követő állapotra vonatkozóan az alábbi megállapítások tehetők:

A forgalomba helyezést követő (vele) állapotban (2029.) a tervezett útkorrekció esetében létrejövő immissziós értékek az órás határérték alattiak valamennyi komponens esetében.

A jelen és nélküle állapot levegőminőség terheléséhez képest kismértékű változás mutatkozik a vizsgált területen a vele állapotban, azonban továbbra is határérték alatt marad a terhelés.

4.3.7. Építés hatása

A kivitelezési időszak során az útépitési, és a kapcsolódó közúti létesítmények építése és a szállítás okoz átmeneti levegőterhelést a vizsgált területen. A tárgyi létesítmény az M76 autótér beruházásával egyidejűleg épül,

Az építési ütemterv, technológiai munkafolyamatok a kivitelezési organizációs tervben kerülnek véglegesítésre, mely nagymértékben függ a rendelkezésre álló határidőtől, a kivitelezőtől, a bevonni tervezett géppark, építési technológia, stb. paramétereitől, ezért a kivitelezés időszakára vonatkozóan jelen tervfázisban általános előírásokat, javaslatokat teszünk.

Általánosan a kivitelezési időszak hatása a gépjárművek közlekedéséből (szállítás), a szállított anyagok rakodásából, az építési technológiából, a földkitermelésből és a tereprendezésből tevődik össze.

A legintenzívebb szállítási tevékenység a földmunka építés időszakában jelentkezik. Mivel a tárgyi létesítmény az M76 autótér beruházásával egyidejűleg épül, az M76 vonali beszállításával is elérhető a tervezett létesítmény térsége. Amennyiben a szállítás mindenképpen lakott területek érintésével oldható meg, akkor az útvonalak mentén az esetleges védendő épületek (statikai) állapotfelmérését a későbbi panaszok elbírálása miatt a kivitelezés, szállítási tevékenység megkezdése előtt szükséges elvégezni. A munka megkezdéséről, a szállítási tevékenység ütemezéséről az Önkormányzatot és az érintett lakosságot tájékoztatni szükséges.

Kiporzás hatása

A kiporzás szempontjából alapvető paraméter a felszín közeli szél (ún. talajszél) sebessége. Mivel a szemcsék kimozdulását nem az átlagos szélesebesség határozza meg, hanem a maximális értékek, a szellőkések szerepe döntő.

A szellőkések nagysága többszöröse is lehet az átlagos szélesebességnek, az időtartama pedig akár 4 percig is tarthat. Ez az intenzitás elegendő ahhoz, hogy kiporzás keletkezzen, és a felkavart por elhagyja a forrás körzetét.

A széláramok turbulenciája lehetővé teszi, hogy a szemcsék egy látszólag szélárnyékos helyről is kimozduljanak. Olyan helyekre is eljut ugyanis a légáram, mely az eredeti (átlagos) szélirányból védve volt. Ilyen lehet pl. egy nagyobb rög mögötti szélárnyékos hely. Az irányvektor folytonos változása a már kimozdult szemcsék helyzetét is megváltoztatja.

A tereprendezés, alapozási munkálatok és a földmozgatással járó munkák ideiglenes kiporzással járnak.

Építés alatti szakaszban gondoskodni kell a kiporzás elleni védelemről, az anyagdepóniák, és a közutakon történő anyagszállítás esetében is. A szállító járműveket ponyvás takarással kell ellátni. Az építési területen és környezetében, valamint a beszállítási útvonalakon a szálló por képződését szükség szerint locsolással kell a minimális mértékűre szorítani.

Építési technológia

A létesítmény építésében csak olyan gépjárművek, munkagépek vehetnek részt, amelyek megfelelnek a mozgó pontforrásokra vonatkozó környezetvédelmi előírásoknak. A munkagépek, szállítójárművek

motorjai feleslegesen nem terhelhetik a környezeti levegőt kipufogógázokkal. Lehetőség szerint korszerű, kis légszennyezőanyag-kibocsátású munkagépeket szükséges alkalmazni.

Az építkezés, tereprendezés során tilos hulladékot égetni.

Az útépitési, a hídépítési tevékenységnek közvetlenül a szállítási, a bedolgozási és a helyszíni gyártási munkafázisok tekinthetők.

Az útépités, a burkolatmegerősítés következő munkavégzésekre (építés elvi sorrendje) oszthatóak fel:

Útépités

- Előkészítő munkák
- Földműépítés
- Burkolatépítés

Az Organizációs tervben válnak ismertté az egyes építési részzszakaszok, a várható építési idők és az építés során használt építő és szállító gépek mozgásai. A jelen vizsgálat során a legnagyobb volumenű beavatkozásokat az útépitést, a hídépítést vizsgáljuk, az alábbi elvi építési sorrend alkalmazott gépláncok tekintetében.

Útépités	
Tevékenység	Jármű
Humuszleszedés, talajcsere	Szkréper, Kotró, 2-3-4 tengelyes tehergépjárművek
Földmű építés	Szkréper, Kotró, Dózer, Gréder, Henger, Locsoló kocs, 2-3-4 tengelyes tehergépjárművek
Burkolatépítés	Aszfalt finiser, Gumihenger, Homlokrakodó, Seprűs (locsoló) gép, 2-3-4 tengelyes tehergépjárművek

25.táblázat *elvi építési sorrend*

A 8. sz. főút korrekciós szakasza az M76 autópályát építésével együtt fog zajlani. Az M76 autópályát építése mind időben, mind az építés volumenét tekintve nagyságrendekkel nagyobb, mint a korrekciós szakasz építése.

A munkaterületen belül az alkalmazott munkagépek száma, teljesítménye, területi mozgása, műszaki állapota határozza meg a légszennyezés mértékét. A szükséges géplánc egységeket az építési részzszakaszok anyagmennyiségei, a használatba vont lerakók, a keverőtelepek kialakítása, a várható építési idők és az építés során használt építő és szállító gépek mozgásai határozzák meg az építési részzszakasz során egy időben mozgó jármű típusokat és mennyiségüket. A járművek építés alatti időszakban okozott légszennyező hatásainak becslésének meghatározása során azt feltételezzük, hogy a fent bemutatott tevékenységek során az összes jármű egy időben mozog.

A szállítójárművek eltérő típusúak lehetnek, emiatt az építési területen belüli szállítási tevékenységből adódó hatások becslésével nem foglalkozunk, hatásukat az építési technológiai tevékenység során vesszük figyelembe.

A fenti táblázatban felsorolt összes jármű motorja dízel üzemű. A munkagépek átlagban 10 évesek, max. teljesítményük 50 – 250 kW között változik, és ennek általában csak 70 %-át használják ki, naponta kb. 6-8 órai munkával. A felhasznált munkagépek száma, teljesítménye, területi mozgása, műszaki állapota határozza meg a légszennyezés mértékét.

A fenti elvi építési fázisok egymás után következnek. Az építés fázisa feltételezésünk szerint kizárólag nappali időszakban történik. Max 27 hónap építési időtartam.

A munkagépek kibocsátási határértékeit a nem közúti mozgó gépekbe építendő belső égésű motorok gáznemű és részecskékből álló szennyezőanyag-kibocsátásának korlátozásáról szóló 75/2005. (IX. 29.) GKM-KvVM együttes rendelet előírásai határozzák meg. A felhasznált gázolaj energia tartalma 45-46

MJ/kg, melynek sűrűsége 0,820 – 0,845 kg/l. A 75/2005. (IV.29.) GKM-KvVM együttes rendelet II. szabályozási lépcsőben meghatározta a D, E, F, G kategóriájú motor kategóriákat. Ez alapján a fenti járművek az alábbi kibocsátási határértékekkel rendelkeznek.

Jármű	Teljesítmény (kW)	Motor kategória
Szkréper	131	E
Kotró	93	F
Dózer	112	F
Gréder	112	F
Henger	75	F
Locsoló kocsi	148	E
Aszfalt finiser	120	F
Gumihenger	80	F
Betonterítő géplánc	317	E
Homlokrakodó	52	G
Söprűs gép	148	E
Cölöpalapozó	190	E
Beton mixer	80	F
Betonpumpa*	-	-
Autódaru	205	E
Autódaru	220	E

26.táblázat járművek kibocsátási határértékei

Ez alapján a fenti kategóriájú motorok kibocsátása nem haladja meg az alábbi értékeket:

Motor kategória	CO (g/kWh)	CH (g/kWh)	NO _x (g/kWh)	Részecskék (g/kWh)
E	3,5	1,0	6,0	0,2
F	5,0	1,0	6,0	0,3
G	5,0	1,3	7,0	0,4

27.táblázat motorok kibocsátása

A szállítójárművek teljesítménye 279-368 kW között változhat, és Euro 3-4-5-6 besorolású lehet. Egy-egy tevékenységhez a bemutatott munkagépek, szállítójárművek kibocsátásával számoltunk. Így a kibocsátott szennyező anyagok a kivitelezés ideje alatt a következőképpen alakulnak:

Tevékenység	CO (kg/h)	CH (kg/h)	NO _x (kg/h)	NO ₂ * (kg/h)	Részecskék (kg/h)
Útépítés és burkolatmegegerősítés					
Humuszleszedés, talajcsere	2,56	0,46	1,82	1,05	0,10
Földmű építés	4,57	0,91	4,51	2,84	0,22
Burkolatépítés	4,52	0,97	4,83	3,06	0,22

Megjegyzés:

*A kipufogógázok NO_x tartalmának ~2/3-a NO₂.

28.táblázat

kibocsátott szennyező anyagok

A fenti tevékenységek során üzemelő járművek az útépítés során a földmű építések, a hídépítés során pedig az alapozáskor okoz nagyobb terhelést. Mindezt nagyban befolyásolja a végleges járművek, illetve gépláncok száma, teljesítménye, területi mozgása, műszaki állapota, mely befolyásolja a légszennyezés mértékét.

4.3.8. Hatásterület

A vizsgálati eredmények alapján a levegőkörnyezetre gyakorolt terhelés minimális, a jelenlegi és a tervezett állapot között érdemi levegőtisztasági változás nem mutatkozik, a hatásterület a közlekedési létesítmények üzemi területén belül marad.

A számított adatokat a levegőminőségi határértékekkel összehasonlítva megállapítható, hogy a jelenlegi és tervezett állapotban a meglévő és várható közúti légszennyező anyag kibocsátások hatására a lakókörnyezet és a szükséges 25 méteres védőtávolság határán kialakuló egyes immisziós koncentrációk a levegőminőségi határérték alatt marad.

4.3.9.Összefoglalás, értékelés

Az elvégzett levegőtisztaság-védelmi vizsgálatban a tervezési terület térségében, a 8. sz. főút korrekciója beruházás térségében megvizsgáltuk, hogy a tárgyi beruházás megépítése a jelenlegi állapothoz képest milyen terhelésváltozást eredményezne.

A jelenlegi (2021), forgalomba helyezést követő vele állapot (2029) és nélküle (2029) állapotban az útkorrekcióhoz kapcsolódó közúti immissziós értékek nem mutatnak számottevő levegőkörnyezetre gyakoroló hatást. Az eredmények valamennyi vizsgált komponens esetében jelentősen a levegőtisztaság-védelmi határérték alattiak. Az útkorrekciótól 25 méterre meghatározott terhelések a határértéket nem haladják meg. Az elvégzett vizsgálatok alapján a mértékadó NO₂ komponensre a mértékadó állapotban az útkorrekció üzemi területén belül a koncentráció az óras határérték alatti.

Az eredmények alapján levegőtisztaság-védelmi monitoring pont kijelölését nem tartjuk indokoltnak, azonban a továbbtervezés (az Organizációs terv elkészültét követően) során a későbbi tervfázisok részletesebb adatai és vizsgálatai alapján felül kell vizsgálni a monitoring vizsgálat esetleges szükségességét.

4.3.10. Kiviteli tervre vonatkozó előírások

Az engedélyezési eljárásokat követően az engedélyekben foglalt levegőtisztaság-védelemre vonatkozó előírásokat a kiviteli tervezés során figyelembe kell venni.

4.3.11. Építés előtt elvégzendő feladatok

Az Organizációs terv (véglegesedett szállítási útvonalak, kivitelezési tevékenység) alapján, meg kell vizsgálni a szükséges védelmi intézkedéseket, a monitoring pontok körét.

Monitoring esetén az előzetes mérési tervet az illetékes Hatósággal jóvá kell hagyatni.

4.3.12. Építés idejére vonatkozó előírások

A Kivitelező feladata az Organizációs tervben a tényleges szállítási útvonalakat kijelölni, az érintett önkormányzatokkal egyeztetni. Mivel a tervezett beruházás belterület szakaszokat is érint így a szállítás mindenképpen lakott területek érintésével oldható meg. Emiatt az útvonalak mentén az esetleges védendő épületek (statikai) állapotfelvételét a későbbi panaszok elbírálása miatt a kivitelezés, szállítási tevékenység megkezdése előtt szükséges elvégezni. A munka megkezdéséről, a szállítási tevékenység ütemezéséről az Önkormányzatot és az érintett lakosságot tájékoztatni szükséges.

A közúti beszállítás során a késő délutáni és kora reggeli közúti szállítás kerülni kell, mert a környező úthálózat telítettsége nagy (csúcsóra forgalmi helyzetek ekkor alakulnak ki).

Építés alatti időszakban gondoskodni kell a kiporzás elleni védelemről, az anyagdepóniák, és a közutakon történő anyagszállítás esetében is. A szállító járműveket ponyvás takarással kell ellátni. Az építési területen és környezetében, valamint a beszállítási útvonalakon a szálló por képződését szükség szerint locsolással kell a minimális mértékűre szorítani.

A burkolati rétegek előállítása elsődlegesen keverőtelepeken történik. A szükséges anyagok jelentős hányadát vélhetően távolabbról szállítják. A telephelyek létesítésénél a gazdaságos és környezetkímélő elhelyezés meghatározó szempont.

A létesítmény építésében csak olyan gépjárművek, munkagépek vehetnek részt, amelyek megfelelnek a mozgó pontforrásokra vonatkozó környezetvédelmi előírásoknak. A munkagépek, szállítójárművek motorjai feleslegesen nem terhelhetik a környezeti levegőt kipufogógázokkal. Lehetőség szerint korszerű, kis légszennyezőanyag-kibocsátású munkagépeket szükséges alkalmazni. Az építkezés, tereprendezés során tilos hulladékot égetni.

4.3.13. Üzemeltetésre vonatkozó előírások

Levegőtisztaság-védelmi szempontból az útszakasz üzemeltetését az elérhető legjobb technika alkalmazásával a mindenkor hatályos jogszabályban meghatározott levegővédelmi követelmények betartásával kell végezni.

Az üzemeltetés során az útszakasz rendszeres karbantartásáról és tisztántartásáról gondoskodni kell.

4.3.14. Monitoring vizsgálatok

A jelen tanulmány keretében elvégzett levegőtisztaság-védelmi vizsgálat alapján monitoring pontokat és méréseket nem tartjuk indokoltnak. Azonban a továbbtervezés (az Organizációs terv elkészültét követően) során a későbbi tervfázisok részletesebb adatai és vizsgálatai alapján felül kell vizsgálni a monitoring vizsgálatok szükségességét. Amennyiben szükséges monitoring vizsgálat, úgy meg kell határozni a helyét és a gyakoriságát.

4.4. Élővilág: Ember, növény, állat

4.4.1. Ember

4.4.1.1. Egészségügyi hatások

Jelenlegi állapot vizsgálata

A lakosság egészségügyi helyzete nagyon sok tényezőtől függ. A tervezéssel érintett területen élő lakosságot a közlekedésből eredő kibocsátások közül egészséget károsító mértékben elsősorban a zaj- és levegőterhelés érheti, valamint a talaj- és talajvizek esetleges elszennyezéséből adódó káros hatások. Az emberre ható két legjelentősebb környezeti elem – zaj és levegő - változásához köthető a területen élő lakosság egészségügyi helyzetének változása.

A vizsgálatokat a közlekedésből származó terhelésekre végeztük el, mert ennek időbeli változása, fejlődési tendenciái (forgalom változása, járműállomány összetétele, kibocsátások változása stb.) nyomon követhetők.

Levegő és zajvédelmi szempontból is megállapítható, hogy a tervezett beruházáshoz legközelebb található védendő létesítmények kb. 360 méterre helyezkednek el. A korrekció a tervezett M76 autótút megépítésével válik szükségessé. Jelenleg a forgalmat a meglévő 8. sz. főút és 86. sz. út bonyolítják le.

Az útkorrekció megépülése nélkül várható változások

Az útkorrekció megépülése nélkül várható változásokat két részre kell bontani. Egyrészt számba kell venni azokat a fejlődési tendenciákat, melyek erősen befolyásolják a terület zaj és légszennyezési terhelését, másrészt az érintett terület fejlesztése nélküli állapotának terhelésváltozását kell értékelni.

A fejlődési tendenciák arra mutatnak, hogy a gépjármű állomány további növekedése várható, ugyanakkor a korszerűtlen, katalizátor nélküli gépjárművek gyakorlatilag eltűnnek a közlekedésben részt vevők közül. Várhatóan gyorsulni fog a járművek kicserélődési aránya is. Az emisszió csökkenése várható a beépített motorok és elektromos meghajtású járművek fejlődésével, illetve a gyártókra vonatkozó előírások szigorodásával. A légszennyezési és zajvédelmi fejezethez készített számításoknál ezeket a tendenciákat figyelembe vettük.

A korrekció a tervezett M76 autótút megépítésével válik szükségessé. Amennyiben nem épül meg az autótút, úgy a korrekció megépítése sem szükséges. A forgalom továbbra is a meglévő 8. sz. főúton halad.

Várható változások a tervezett létesítmények megépülése esetén

A tervezett állapotban a tárgyi útszakaszon érdemi forgalmi növekmény nem várható, sőt a személygépkocsi forgalom csökkenése miatt enyhe zajcsökkenésre lehet számítani az M76 autótút megvalósulásával együttjáró forgalmi átrendeződés miatt. A tervezési terület térségében védendő építmény, illetve terület nem található, így a 8 sz. főúttól származó zajterhelés miatt konfliktus helyzet nem alakul ki. A levegőterhelés vonatkozásában a távlati tendenciák ebben az esetben is érvényesülnek. A járműpark korszerűsödésének köszönhetően a szennyezőanyag kibocsátás számottevő csökkenésével lehet számítani.

Megjegyezzük, hogy a térség közlekedési zaj- és levegőterhelését a 8. és 86 sz. főutak, valamint az M76 autótút együttesen fogja meghatározni.

4.4.1.2. Társadalmi-gazdasági hatások

Jelenlegi állapot vizsgálata

Körmend település a Körmendi járás központja Vas megyében.

Vas megye területe 3336,20 km², az ország területének 3,6 %-a, mely természetföldrajzat tekintve Magyarország egyik legváltozatosabb területe, felerészről síkság, nyugati része hegyes, délnyugati része

dombos terület. Az ország harmadik, a nyugat-dunántúli régió pedig legkisebb kiterjedésű megyéje. 216 település található itt. A megyében 10 település rendelkezik városi ranggal, Szombathely megyei jogú város.

A sajátos településstruktúrát jellemzi, hogy a 216 település közül 130 lakossága nem haladja meg az 500 főt. Kistérségenként eltérő az aprófalvak aránya.

Vas megye népessége az elmúlt két évtized alatt folyamatos csökkenést mutat. Az elaprózódott településhálózati struktúra következtében magas a településűrűség. Minden 100 km²-re 6,6 település jut, ami közel kétszerese az országos értéknek. A városok átlagos népessége (15237 fő) alacsonyabb az országos átlagnál; Körmend lakosságszáma 10 és 15 ezer közötti.

A megye térszerkezete egészséges, megfelelőek a térkapcsolatok, a városok vonzása nagyjából lefedi a megyét. Lényegében csaknem egész Vas megye a megyeszékhely vonzáskörzetébe tartozik, sőt Szombathely kisugárzása kiterjed Burgenland középső részére és kismértékben Zala megye északi területére is.

Az elmúlt 10 évben a kezdeti évek jelentős termeléseszkökenését követően, a külföldi befektetések és az exportra termelés következtében konszolidálódott a munkaerőpiac, jelentősen lecsökkent a munkanélküliség, növekedett a tercier ágazatok részaránya a szabad határmentiségből következő kereskedelmi és szolgáltatási, turisztikai tevékenységek bővülésével és a nagyarányú import-export miatt. A megye gazdaságának húzóereje az ipar; ma Vas megye az ország egyik "legiparosodottabb" megyéje. Csökken a mezőgazdaság súlya a megye gazdaságában, teljesítménymutatói is szerények. Erősségnek Vas megyében ma leginkább az erdőgazdálkodás tekinthető, a klimatikus és talajadottságokkal összefüggő magas erdőszűrség az országos átlagot jelentősen felülmúlja.

A megye gazdag kastélyokban, kúriákban, amelyek egy része műemléki védelem alatt áll.

Vas megye mélyszerkezeti, geotermikus adottságai következtében a megye területén a felszín alatt páratlan hévízincs húzódik. A fúrások által feltárt termál- és ásványvizek több településen is fürdők kiépítését tették lehetővé, s mára a megye idegenforgalmi vonzerői sorában a termál- és gyógyfürdők kiemelt szerepet töltenek be. A megyében Bük, Sárvár, Szombathely, Borgáta, Mesteri és Vasvár rendelkezik gyógy- vagy termálfürdővel.

A Körmendi Járás területe: 614,53 km²

Lakónépesség (2013): 26 865 fő

Járáshoz tartozó települések száma: 46, ebből 2 város

Várható változások az útkorrekció megépülése nélkül

A 8. sz. főút M76 autóúton való átvezetése, a korrekció megvalósítása nélkül az érintett települések (Rábafüzes - Körmend-Magyarszecsőd - Székesfehérvár) közúti kapcsolatai megszűnnek, az autóút területeket elválasztó hatása érvényesül. A települések elérése jelentős kerülőúton tudna csak megvalósulni. A beruházás elmaradása az önkormányzatok fejlesztési elképzeléseit nehezíti, a területek értékcsökkenését okozza.

Várható változások a tervezett létesítmény megépülése esetén

Az M76 autóút megjelenésével a forgalmi átkerülődés következtében a jelenleg párhuzamos eljutást biztosító utak (86. sz. főút, 76. sz. főút) forgalma jelentősen csökken, javítva ezzel az utak átkelési szakaszaival érintett településen élők életminőségét. Az autóút továbbá lehetőséget biztosít újabb fejlesztések, beruházások megtelepedésére, ezzel munkahelyeket teremtve a térségben élők számára.

A 8. sz. főút M76 autóúton való átvezetésének társadalmi-gazdasági előnye, hogy biztosítja az autóút két oldalának összeköttetését, a közúti kapcsolatok megtartását.

4.4.2. Élővilág: növény, állat

4.4.2.1. Jelenlegi állapot vizsgálata

Általános jellemzés

A Kemeneshát földrajzi tájegység a Rába és a Zala között hosszan elnyúló, kavicsos folyóvízi hordalékból álló alacsony hegyhát. Hagyományos növényföldrajzi besorolása alapján a *Pannonicum* flóratartomány *Praenoricum* (Nyugat-Dunántúl) flóraidékének *Castriferreicum* (Őrség-Vasi-dombvidék) flórajárásába tartozik.

Eredeti növényzetét túlnyomó többségben gyertyános-tölgyesek tették ki, melyekbe a hűvösebb, árnyékosabb lejtőkön bükkösök ékelődtek. A Rába-Csörnóc völgyében egybefüggő vizes élőhelyek voltak jelentős kiterjedésű puhafás és keményfás ligeterdőkkel. A tájhasználat változásával a folyó mentén üde legelőket alakítottak ki, míg a magasabb térszíneken megindult a szántóföldek terjeszkedése.

Napjainkban az erdő tetemes részét akác- és fenyőültetvények teszik ki, habár a fiatalabb telepítések között több helyen találhatunk csertölgyet vagy kocsányos tölgyet. Gyertyánosok és kisebb bükkös foltok leginkább a Rába-völgyének déli lejtőjén maradtak fenn. Sajnos időközben az egykor hatalmas kiterjedésű üde kaszálórétek jelentős része is szántófölddé lett váltva. A művelés felhagyásával, a természetvédelmi kezelés ellenére ezek erősen gyomosak állapotúak. Jellegzetes művelési forma a karácsonyfa célú fenyőcsemete termesztés is, illetve sokfelé találunk nagyobb méretű, ipari jellegű gyümölcsösöket.

Védett területek, érzékeny természeti területek, erdőterületek

A tervezett útkorrekció **nem érint országos és helyi jelentőségű védett természeti területet, sem Natura 2000 területet, sem Ökológiai Hálózati elemeket.**

A legközelebbi védett terület a tervezési területtől délre fekvő Rába és Csörnóc völgy (HUON20008) különleges természetmegőrzési terület, melynek legközelebbi határa mintegy 600 méterre húzódik a tervezési területtől.

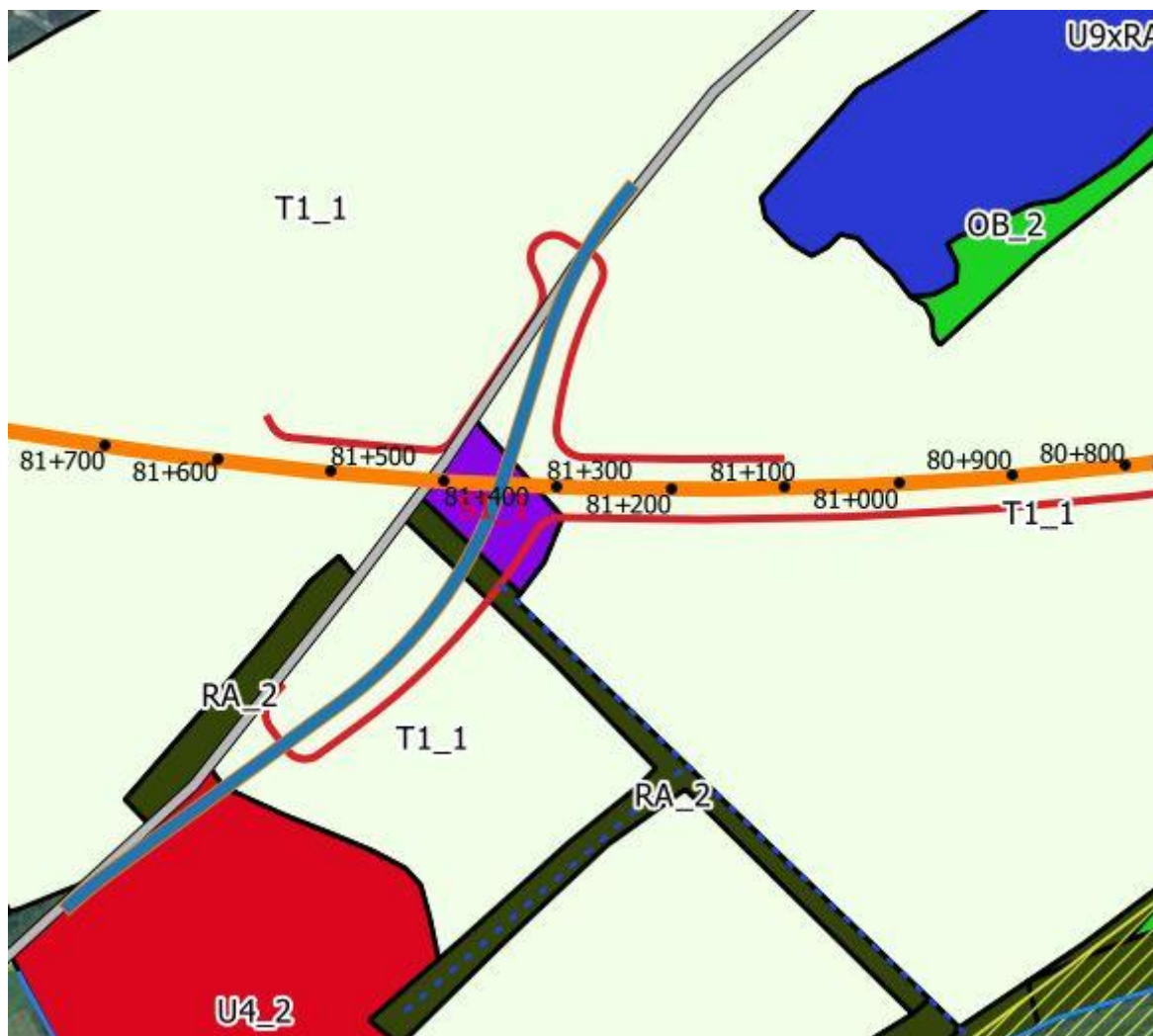
A tervezett beruházás **erdőterületet nem érint**, azonban a meglévő 8 sz. főút melletti erdősült területen keresztülmegy, ami 0,23 ha akácost, illetve a földút melletti őshonos fajokból álló facsoportból mintegy 0,12 ha-t érint.

Tervezési terület jellemzése

Az M76 autótút hatástanulmányának elkészítése során a teljes szakaszon készült élőhelytérképezés, mely magában foglalta a jelen tervben vizsgált útkorrekció tervezési területét is. Ebben ÁNÉR kategóriákkal jellemeztük a felvett foltokat és egyúttal megállapítottuk a Németh-Seregélyes-féle index (1-5) alapján az adott foltok természetességét is. A terepi adatgyűjtést és térképezést 2020 szeptember - 2021 április között végeztük el.

Az alább bemutatott élőhelytérképen a dominás ÁNÉR-típusokat és természetességüket jelenítettük meg a rendszeresített kódok használatával (lásd Bölöni, Molnár, Kun: Magyarország élőhelyei, 2011).

Az élőhely térkép felirata az Á-NÉR kategóriát, majd utána alávonással a természetességi kategóriát jelöli.



7. ábra A tervezési terület térségének élőhelytérképe (északhelyes tájolásban)

Jelmagyarázat: narancssárga vonal - M76 autótű KHT útszakasza,
 kék vonal – 8 sz. főút korrekciója (EVD tárgya),
 szürke vonal – meglévő 8 sz. főút,
 piros vonal – tervezett földút

Á-NÉR kategória:

- T1 - szántó egyári vetéssel, melynek természetessége: 1 (nem természetes),
- S1 – ültetett akácos, melynek természetessége: 1 (nem természetes),
- RA – őshonos fajú fasor, facsoport melynek természetessége: 2 (gyenge természetességű).
- U4 – mezőgazdasági telephely
- U9xRA – állóvíz és őshonos fajú facsoportok, fasorok (Magyarszecsődi horgásztó)
- OB – jellegtelen üde gyp, melynek természetessége: 2 (gyenge természetességű)

4.4.2.2.. Hatótényezők, hatásterület, hatások

A létesítmény és üzemelésének hatása

A külterületi utak építése mindenekelőtt **életter-, élőhelymegszűnést** okoz. Az élőhelyvesztés mértéke függ az építendő útszakasz hosszúságától, és az érintett élőhelyek kiterjedésétől.

Jelen esetben az útkorrekció hossza 915 m, a területigénybevétel szélessége 20-50 m közötti a töltésmagasság függvényében. A tervezett útkorrekció vonalában a meglévő területhasználat helyett **burkolt felületek kerülnek kialakításra**. Az 1-es természetességű szántóterületeken, illetve az akácosban, továbbá a 2-es természetességű facsoportot kismértékben érintő beruházás azonban **nem jár értékes élettér- és élőhely megszűnéssel**.

Az út építésével kapcsolatban megváltozik a környező élettér. A töltésen vezetett út megváltoztatja a domborzati viszonyokat, változtat a mikroklimatikus adottságokon, és az esetek többségében megváltoztatja a vízháztartási viszonyokat. E tényezők együttesen az utak környezetében a vegetáció változását eredményezik, amely hatás közvetve a faunát is érinti. Jelen esetben ez a hatás csekély mértékű.

Természetvédelmi oltalom alatt álló területek nem válnak érintetté.

A beruházás során szükséges fakivágások pótlásaként az útkorrekció mentén rendelkezésre álló területeken, rézsűkön többszintes **növénytelepítésekre kerülhet sor, melyek új élőhelyeket képeznek, növelik a biológiai aktivitás-értéket**.

Utak esetében a legjelentékenyebb veszélyeztető hatás az **élőhelyfeldarabolás**. A habitatfragmentáció, a forgalom hatása „leglátványosabban” az állatok elütésében mutatkozik meg. Általánosságban az útpálya leszűkíti, illetve leszűkítheti a napi mozgásteret és vándorlási útvonalakat vághat el.

Tárgyi beavatkozás kezdő és végszelvénye csatlakozik a meglévő 8 sz. főúthoz, így tehát nem új elemként jelenik meg a térségben. A város (Körmend) közelségéhez és a meglévő út forgalmához a területen élő vad adaptálódott. Ennek ellenére a 8 sz. főút forgalma mellett vadelütésre lehet számítani. (A térségben az M76 autópályán esetében merül fel a fragmentáló hatás, ahol a tervezett vadátjárók, átereszek, híd-műtárgyak létesítésével biztosítják az átjárhatóságot.) A tervezett útkorrekció élőhelyfeldaraboló hatása a meglévő állapothoz képest nem jelent érdemi változást.

Az üzemelés és üzemeltetés során nem kell számolnunk élővilágot veszélyeztető hatással.

Összességében az élővilágra gyakorolt hatás nem jelentős.

Építés hatása

Élővilág-védelmi szempontból az építéssel érintett területen okozott átmeneti zavaró hatást és időleges élőhely veszteséget említhetjük, de ennek mértéke nem számottevő. A felesleges élőhely-igénybevételt a lehető legkisebb mértékűre kell korlátozni. A rombolt felületeket a kivitelezési munkák befejeztével helyre kell állítani, rekultiválni kell.

A létesítmények megépítése a felszín roncsolásával, a növényzet megbontásával utat enged a jövevényfajoknak, gyomoknak. A nemkívánatos gyomfajok betelepülésének megakadályozása érdekében a burkolt felületek kialakítását követően a fennmaradó területeken történő gyepesítésre, növénytelepítésekre minél hamarabb sort kell keríteni. A növénytelepítések fajösszetételét úgy kell megválasztani, hogy az a talajadottságoknak leginkább megfelelő, tájba illő, őshonos fajokból álljon.

Az építés a szállítás okozta megnövekedett forgalommal, időlegesen az üzemi állapothoz képest nagyobb térségben jelent környezetszennyezést (levegőminőség romlást, zajterhelést, talajszennyezést).

Tekintettel arra, hogy meglévő közút korrekciójáról van szó, az élővilág a jelenlegi közúthoz, annak forgalmához adaptálódott. A beruházás szántó és erdő területeket vesz igénybe, melyek gyenge természetességűek, így az építés alatti időszakban élővilágvédelmi konfliktusra nem kell számítani. Az építés időszakában az általános élővilágvédelmi óvintézkedéseket kell betartani.

A fakivágással járó területeken az idősebb fákat denevérszakértővel meg kell vizsgáltatni, mivel ezeken a fákon olyan odúk is lehetnek, melyek egyik évről a másikra alkalmassá válhatnak denevérek kolóniák megtelepedésére (telelőhely), vagy egyéb kisemlősök számára. Amennyiben a fakivágás elkerülhetetlen, ezek észlelése esetén intézkedni kell a kimenekítésről.

Az építéssel bolygatott, roncsolt területeket rekultiválni kell tereprendezéssel, termőréteg kialakításával és növénytelepítés útján. A rekultivat területeken 3 éves utógondozást kell fenntartani. A munkagödröket naponta át kell vizsgálni, a bennrekedt állatok kimentéséről gondoskodni kell. Fakivágást, cserjeirtás a vegetációs időszakon kívül kell elvégezni, az építési tevékenység előtt a fás szárú növény letermelését, irtását fészkelési időszakon kívül, folyó év augusztus 15-től március 15-ig lehet végezni.

Az építést megelőző és építés közbeni élővilágvédelmi feladatok ellátására Kivitelezőnek élővilágvédelmi szakembert kell alkalmaznia, aki a NPI-gal egyeztetve, illetve a NPI munkatársával együtt végzi, végezteti a felmérési, élővilágmentési munkát. A felmérésekről, és annak eredménye alapján szükséges intézkedésekről a NPI felé jelentést kell tenni, az intézkedések végrehajtása az NPI jóváhagyásával történhet meg.

4.5. Épített környezet

4.5.1. A jelenlegi állapot vizsgálata

A jelen tervben vizsgált útkorrekció Körmend település közigazgatási területének délnyugati részét érinti. A nyomvonal településhez viszonyított elhelyezkedését az [E.02.01. számú áttekintő térkép](#), illetve az [E.03.01. számú átnézeti térkép](#) mutatja.

A település a Körmendii járás része Vas megyében.

Körmend város

Területe: 52,79 km²

Lakosság száma: 11 236 fő (2015)

Körmend város Vas megyében, a Körmendi járásban; a Rába völgyében, a Pinka torkolatának közelében fekszik. A település a területét K-Ny-i irányban átszelő Rába folyó É-i oldalán helyezkedik el, mely legjelentősebb alakítója volt a település szerkezetének. Körmend sorsa ezer szállal kapcsolódott a Rábához, s a vár mindenkori akaratához. A mai város vidékét már a római időkben is a rábai átkelőhelye, s az erre haladó utak tették jelentőssé. A honfoglalás után Vasvár mellett Körmend volt a legjelentősebb lakott hely Vas megyében. Az első középkori település a folyó észak-déli átkelőhelye miatt a Rába bal partján emelkedő alacsony dombháton épült. Egy 1238. évi oklevélből ismerhetjük legkorábról Villa Curmend terra regist, vagyis Körmend falut, mely akkor királyi birtok volt.

A tatárjárás után IV. Béla a megfogyatkozott lélekszámú településnek városi kiváltságokat adományozott. A 13. század elején Körmendet már "civitasként" írták. A középkori városképet mindenekelőtt a területén fekvő egyházi épületek határozták meg. A 16. században Körmend városképe a megváltozott helyzetet tükrözve alaposan átalakult. A vár és a város története 1604-től kezdődően közel 300 évig összekapcsolódik a Batthyány-család történetével. A török veszély fokozódása miatt Batthyány Ádám Körmendet végvárrá nyilvánítja, s lakóinak hajdú kiváltságot ad, de egyúttal katonai szolgálatra is kötelezi őket. Jeles dátum Körmend történetében 1664. július 26-27., a körmendi csata napja. Körmend a II. Rákóczi Ferenc vezette szabadságharcból is kivette a részét. Többször cserélt gazdát az immár palánkjától megfosztott város, miközben házait és a várat is porig felégették.

A napóleoni háborúk során vonuló seregek Körmendet sem kerülték el, különféle francia ezredek szállták meg a várost. 1809-ben a Francia Birodalom legkeletibb pontja Körmend városa volt.

A kiegyezést követően 1871-ben elvesztette eddigi városi rangját, de megtartotta a térségen belüli vezető szerepét, és továbbra is a járás közigazgatási központja maradt. Ebben az időben jelentős kereskedelemmel rendelkező város, az ipari fejlődése azonban elmaradt. 1872-ben megnyílt a Szombathely-Grác közötti vasútvonal, mely Körmenden vezetett keresztül. E korban kisebb, mezőgazdasági termékek feldolgozását biztosító üzemek épültek. A város villamosítása 1911-ben indult meg. Az első világháborút követően Körmend természetes vonzáskörzete leszűkül, határmentisége a fejlődést hátráltató tényezőjévé vált. A település dinamikus fejlődése a hetvenes években kezdődött, jelenlegi városi arculatát az utóbbi két évtizedben kapta. 1979 óta újra városi rangú település.

4.5.2. Állapotváltozások a fejlesztés megvalósítása esetén

A települési környezettel foglalkozó fejezet alapjául Körmend hatályos Településrendezési terve, valamint a tervezés során tartott önkormányzati egyeztetések szolgáltak.

Vonatkozó jogszabályok:

1997.évi LXXVIII. Törvény az épített környezet alakításáról és védelméről

253/1997.(XII. 20) kormányrendelet az országos településrendezési és építési követelményekről, valamint ennek módosítása, a 36/2002.(III.7.) Korm. Rendelet

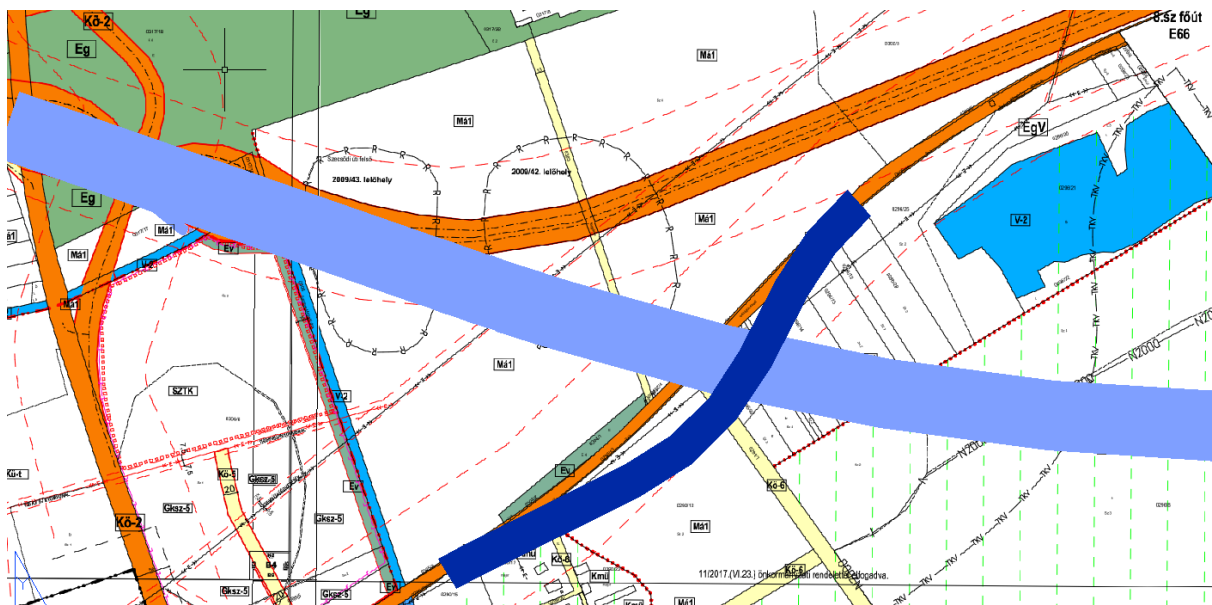
4.5.2.1. A létesítmény hatásai

Egy fejlesztés akkor illeszkedik a környezetébe, ha megvalósulása sem településszerkezeti (az elfogadott településtervezési elveknek ellentmondó fejlődési irány), sem területhasználati (pl. zajterhelési, légszennyezési, stb.), sem települési infrastrukturális (megközelítési, közműellátási, vízvezetési, stb.) konfliktust nem okoz a környezetében. A létesítés során ezért szem előtt kell tartani a környezetvédelem, a zaj- és rezgés elleni védelem, valamint az életvédelem követelményeit.

A beruházás által a tervezési területen – a burkolt felületek, csomópontok, kapcsolódó létesítmények kialakításával - **új épített környezeti elemek jönnek létre**. A tervezett korrekciók Körmen közigazgatási területének délnyugati részén létesülnek, szántóterületen. Távolságuk a belterülettől 360 m, **épített környezeti elemet nem érintenek**.

Az M76 autót vizsgált nyomvonalváltozatainak ismertetésére minden érintett önkormányzat képviselőjével egyeztetést kezdeményeztünk, a rendelkezésre álló rendezési tervi információkat beszereztük. Az egyeztetések eredményeit a nyomvonalváltozatok kialakításánál figyelembe vettük.

Településszerkezeti tervlap – 2016. évben készült, AKCIÓTERV Mérnöki Iroda Kft. által Szabályozási terv és HÉSZ – 36/2003. (XII.1.) Ök. rendelettel jóváhagyott Helyi Építési Szabályzatról Körmen Településrendezési Terve nem ábrázol tervezett autótutat. Az M76 tervezett autótút nyomvonalát nem tartalmazza. A tervezett nyomvonalat kék színnel jelöltük az alábbi ábrán:



8. ábra Körmen településszerkezeti terve

Érintett övezetek:

Má – általános mezőgazdasági terület

Kö – közlekedési terület

A területfelhasználási kategória szerint a korrekció terület-igénybevétele nagyrészt szántó területen (74%) történik, továbbá erdő (fásított terület) és mezőgazdasági telephely.

A tervezett **útkorrekciót, híd-műtárgyat a rendezési terv nem tartalmazza**. Az M76 autóút nyomvonala, valamint a jelen tervben vizsgált korrekció miatt is **szükségessé válik a rendezési terv módosítása**.

A tervezett beruházással kapcsolatban az érintett Önkormányzat megkeresésre került. A tervezett beruházással az Önkormányzat egyetért; észrevételeket tett válaszában. (ld. 1.sz. melléklet).

Összességében megállapítható, hogy Körmend önkormányzata a tervezett fejlesztést támogatja, válaszában észrevételeket tett; szükségessé válik a rendezési tervek módosítása.

4.5.2.2. Üzemelés hatása

Amint 3.5. fejezetünkben említettük, az út üzeméből adódó hatás a forgalmi átrendeződéssel függ össze, a település egyes részeire ható terhelések változását jelenti.

A zaj és légszennyezés vizsgálatok eredményeit a megfelelő szakági fejezetek ismertetik.

4.5.2.3. Építés hatása

Az építés abban az esetben nem gyakorol jelentős hatást a települési környezetre, ha annak területét az építési forgalom nem, vagy csak kis mértékben érinti. Építés alatt a lehetőségekhez mérten kerülni kell a lakóterületeken történő nagy volumenű szállításokat, amik az épületek szerkezetének romlását okozhatják. Külterületi útépítésről lévén szó az átmeneti zavaró hatások megfelelő organizációval minimalizálhatók.

Jelen tervfázisban a rendelkezésre álló adatok alapján, a kivitelezéshez szükséges bányák és szállítási útvonalak kijelölésére előzetes javaslatot tettünk. A szállítás alatti hatások megfelelő részletességű vizsgálatát csak a Kivitelező által készített pontos szállítási ütemezés (Organizációs terv) és kivitelezői géppark ismeretében lehet elvégezni. A jelentős zajt, illetve rezgést keltő tevékenységek végzésének napi maximális üzemidejét és időintervallumát, illetve a védelmi intézkedéseket ezek alapján kell majd meghatározni.

Az építési fázisban az épített környezet romlását okozó káros környezeti hatások és az azokat kiváltó tényezők a következők lehetnek:

Kiváltó tényező	Megjelenési mód
légszennyezés	korróziós károk
talaj- és talajvíz-szennyezés	korróziós károk
talajmechanikai jellemzők és a talajvízszint megváltoztatása	süllyedések, csúszások, állékonysági, statikai problémák
rezgésterhelés	szerkezeti károsodás
építési hulladékok nem megfelelő kezelése	hulladékkal való szennyezés felületi szennyezés

29.táblázat

környezeti hatások

A fent felsorolt, az épített környezetet érintő káros környezeti hatások és az így fellépő értékcsökkenés megakadályozásához szigorú szabályozásra, illetve a megfelelő helyreállítási munkálatok elvégzésére van szükség.

4.5.3. Értékelés, javasolt védelmi intézkedések

A beruházás által a tervezési területen – a burkolt felületek, csomópontok, kapcsolódó létesítmények kialakításával - **új épített környezeti elemek jönnek létre**. A tervezett korrekció Körmend délnyugati részén létesülnek, szántóterületen. Távolságuk a belterülethől 360 m, **épített környezeti elemet nem érintenek**.

A tervezett beruházással kapcsolatban az érintett Önkormányzat megkeresésre került. A tervezett beruházással az Önkormányzat egyetért; észrevételeket tett válaszában. [\(ld. 1.sz. melléklet\)](#).

Össességében megállapítható, hogy Körmend önkormányzata a tervezett fejlesztést támogatja, válaszában észrevételeket tett; szükségessé válik a rendezési tervek módosítása.

Az építést megelőzően gondoskodni kell az érintett település Településrendezési Terveinek módosításáról, továbbá a területek megszerzéséről.

Építés alatt a lehetőségekhez mérten kerülni kell a lakóterületeken történő nagy volumenű szállításokat, amik az épületek szerkezetének romlását okozhatják.

4.6. Táj

4.6.1. A jelenlegi állapot vizsgálata

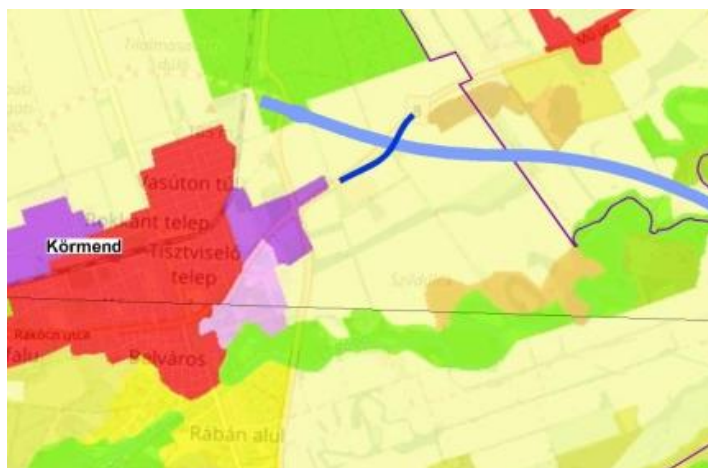
4.6.1.1. A táj természeti adottságainak és az emberi beavatkozások hatására létrejött rendszerének jellemzése

A természeti adottságok jellemzését jelen fejezetben nem kívánjuk megismételni; azok a korábbi fejezetekben (4.1., 4.2., 4.4. számúakban) már bemutatásra kerültek.

Tájszerkezet, területhasználat, tájkép

Az M76 autót Zalaegerszeg és a Kőrmend közötti szakaszának tájszerkezetét a domborzati formák jellemzően É-D-i lefutása, a meglévő 76. sz. főút erre nagyjából merőleges, ÉNY-DK-i iránya, a további közlekedési infrastruktúra elemek szabdaló hatása, valamint a Rába és Csörnöc-völgy ÉK-DNY-i irányban szélesen elterülő sávja határozza meg. Mind a domborzati formák, mind a vízfolyások, erdőterületek jellemzően É-D-i irányban elnyúlók. A lakóterületekre a falusias, kiskertes beépítés jellemző, a főbb közlekedési vonalak mentén helyezkednek el. Az érintett települések közül Zalaegerszeg és Kőrmend városi rangú, a többi település község. A településszerkezet aprófalvas.

A tervezett útkorrekció szántó művelésű mezőgazdasági területeket, egy mezőgazdasági telephelyet, és egy fásított területet érint, az útcsatlakozásoknál közúti közlekedési területekkel.



9. ábra Tájszerkezet

Corine kategóriák

Összefüggő település szerkezet	Gyümölcsösök és bogyósok
Nem összefüggő település szerkezet	Legelők
Ipari vagy kereskedelmi területek	Komplex művelési szerkezet
Út és vasúthálózatok és csatlakozó területek formációkkal	Elsődlegesen mezőgazdasági területek jelentős természetes
Kikötők	Lomblevelű erdők
Repülőterek	Tülevelű erdők
Nyersanyag kitermelés	Vegyes erdők
Lerakóhelyek meddőhányók	Természetes gyepek és természetközeli rétek
Építési munkahelyek	Átmeneti erdős-cserjés területek
Városi zöldterületek	Homokos tengerpartok dűnék homok
Sport szabadidő és üdülő területek	Ritkás növényzet
Nem öntözött szántóföldek	Szárazföldi mocsarak
Rizs földek	Tőzeglápok

■ Szőlők

■ Folyóvizek vízi utak
■ Állóvizek

Az M76 autót Zalaegerszeg – Körmend közötti szakasz vizsgált nyomvonala a CORINE Land kivágatán, jelen tervezési terület Körmend külterületének keleti részén
(forrás: www.teir.hu + szerkesztés)

Vas megye Területrendezési Terve önálló mellékletként tartalmazza a tájképvédelmi területek övezetét. A tervezett útkorrekció nem esik tájképvédelmi területre.



10. ábra Vas megye Területrendezési Terve – Tájképvédelmi terület övezete

Védett és érzékeny természeti területek

A tervezett útkorrekció **nem érint országos és helyi jelentőségű védett természeti területet, sem Natura 2000 területet, sem Ökológiai Hálózati elemeket.**

A tervezett korrekció **erdőterületet nem érint.**

Művi értékek

Körmend területén számos műemléki védelem, illetve helyi védelem alatt álló épület, építmény található, melyek azonban mind a település belterületén helyezkednek el. A Batthyány-Strattmann-kastélyegyüttes és parkja, mely a legközelebbi művi érték, a 8.sz. főút korrekciójától kb. 980 m-re fekszik.

Művi érték tehát nem válik érintetté.

Egyedi tájértéknek tekinthetők azok a leginkább külterületen előforduló épített emlékek, melyek nem állnak műemléki védelem alatt, de megőrzésük fontos lehet. Ilyenek a kőkeresztek, szobrok, szoborfülkék, kálváriák, emlékhelyek, határkövek, kőhidak, stb. **Egyedi tájértékek érintéséről nincs tudomásunk.**

Régészeti lelőhelyek

Az M76 autót Zalaegerszeg – Körmend közötti szakaszra az Előzetes Régészeti Dokumentációt a Várkapitányság Zrt. készítette. A teljes dokumentáció külön tervként megtalálható.

A felszíni vizsgálatokat 2021. január 25. és február 2. között, illetve április 8-án végezték el a tervezett autói nyomvonalon és 250 méter széles pufferzónájában.

A régészeti értékvizsgálat alapján 1 lelőhelyet érint a vizsgált útkorrekció:

Név:	Nyilvántartási szám:	Információ forrása:	Lelelőhely jellege:	Lelelőhely kora:	Pozíciója:
------	----------------------	---------------------	---------------------	------------------	------------

Körmend – Csepreg	76315	terepbejárás	telep faluhely	neolitikum, rézkor, kelta, bronzkor, római kor Árpád-kor, késő középkor, újkor	érintett
--------------------------	--------------	---------------------	-------------------------------------	---	-----------------

30.táblázat régészeti lelőhelyek

A régészeti lelőhelyek a Kötv. alapján általános védelem alatt állnak. A Kötv. 19. § (2) szerint a régészeti örökség elemei eredeti helyzetükből csak régészeti feltárás keretében mozdíthatók el. A beruházás tervezése során feltétlenül figyelembe kell venni a szükséges régészeti feltárások idő- és költségigényét.

A régészeti értékvizsgálat során, a tervezett nyomvonal területén sehol sem azonosítottak olyan helyben megtartandó örökségi elemeket, amelyeket a Korm. R. 21. § (3) bekezdés alapján a földmunkával el kell kerülni.

Mivel a tervezés jelenlegi fázisában még nem ismertek a műszaki paraméterek, valamint a földmunkák pontos szélessége és mélysége, így a további örökségvédelmi javaslatok a kivitelezési tervek ismeretében a későbbiek folyamán még változhatnak.

Az alábbiakban táblázatban összegezzük a javasolt örökségvédelmi vizsgálatokat, valamint az érintett lelőhelyekre javasolt további kutatásokat:

Lelőhely neve:	Nyilvántartási szám:	Helye és érintettsége:	További javaslat:
Körmend – Csepreg	76315	M76 autótűt 81+060 – 82+730 km sz-k között, 8. sz. főút korrekciója 0+135 – 0+645 km sz. között	Geofizikai kutatás, Próbafeltárás

31.táblázat régészeti lelőhelyek

Az időszakos és tartós (sűrű repcevetés, valamint erdő, legelők) fedettségéből adódóan a terepbejárást nem lehetett mindenhol elvégezni a nyomvonalon, valamint a megfigyelési körülmények sem voltak mindig ideálisak, így még számítani lehet további, eddig ismeretlen lelőhelyek előkerülésére, ahogy azt az előkerült szórvány leletanyagok is mutatják. Főként az egykori vízfolyások partjain lehet számítani még régészeti jelenségekre, melyeket a terepbejárás során nem tudtunk kutatni.

A fentiek mellett a felszíni kutatás évszaktól adódó korlátozottsága miatt figyelembe kell venni, hogy az azonosított lelőhelyek feltehetően nagyobb kiterjedésűek, mint ahogy azt fel tudtuk mérni.

Ezen túl jelentős kockázati tényezőt jelentenek a régészeti korú temetők is, mivel felszíni vizsgálattal csak nehezen lehet azonosítani őket, viszont feltárásuk idő és költségigényes.

A geofizikai kutatás mértékétől függően próbafeltárással általában a lelőhely nyomvonal által érintett területének megközelítőleg 5-10 %-át (érdemes vizsgálni, hogy eredménnyel szolgáljon. Ezek mellett geofizikai felméréssel és próbafeltárással az ismert régészeti lelőhelyeken kívüli, terepbejárással nem kutatható, de régészeti szempontból kedvező területeket is vizsgáljuk. Jelen beruházás esetében a *geofizikai vizsgálatok, valamint a próbafeltárássra javasolt terület nagyságát a végleges műszaki adatok ismeretében lehet majd meghatározni.*

Mivel a tervezés jelenlegi fázisában még nem ismertek a műszaki paraméterek, valamint a földmunkák pontos szélessége és mélysége, így a további örökségvédelmi javaslatok a kivitelezési tervek ismeretében a későbbiek folyamán még változhatnak.

4.6.2. Állapotváltozások a tervezett beruházás megvalósulása esetén

Hivatkozott rendeletek, törvények

- 1996. évi LIII. törvény a természet védelméről
- 1996. évi XXI. törvény a területfejlesztésről és területrendezésről
- 1997. évi LXXVIII. törvény az épített környezet alakításáról és védelméről
- 9/2007. (IV. 3.) ÖTM rendelet a területek biológiai aktivitásértékének számításáról

Szabványok

- | | |
|-----------------|--|
| MSZ 20370:2003 | Természetvédelem. Általános tájvédelem. Fogalom meghatározások |
| MSZ 13-202:1990 | Természetvédelem. Tájak osztályozása (30/1994. (X. 6.) KTM) |
| MSZ 20372:2004 | Természetvédelem. Tájak esztétikai minősítése |
| MSZ 20381:2009 | Természetvédelem. Egyedi tájértékek katasztterezése |

4.6.2.1. A létesítmény hatása

A létesítmény hatása a következőkben nyilvánulhat meg:

- tájhasználati módokban bekövetkező változások,
- térfoglalás, kapcsolatok átvágása,
- tájképben bekövetkező változások,
- egyedi tájértékekre gyakorolt hatás.

Az útkorrekció hatásai **tájvédelmi szempontból nem jelentősek.**

A természeti tájalkotó elemekkel együtt a terület hasznosításának módja, és így jellege megváltozik. Az útkorrekció létesítésével a területhasználatban megjelenő konfliktusok elenyészőek; szántó művelésű mezőgazdasági területek, egy mezőgazdasági telephelye, illetve egy fásított terület igénybevétele szükséges.

A létesítmény fontos hatása a területfoglalás. A kisajátítási területen belül – ami átlagosan 30 m körüli sáv -, megszűnik a korábbi szántó művelési ág, helyette közlekedési sáv alakul ki. A kisajátított területen szükség és lehetőség van biológiailag aktív felületek, növénytelepítések kialakítására (pl. rézsűk területén), melyek új élőhelyeket képeznek, növelik a biológiai aktivitás értékét.

A korrekció – de leginkább a kapcsolódó M76 autótűt - kialakítása megváltoztatja a térség korábbi kapcsolattrendszerét is. Elsősorban a jelenlegi úthálózat rendszere alakul át, de a változások kihatnak az ökológiai kapcsolatokra és a vízhálózatra is. A 2*1 sávost főút esetében a kapcsolatok átvágása nem számottevő hatás.

Tájvédelmi szempontból a tájképben bekövetkező változásokkal is számolni kell.

Az építés során megjelenő földművek, a híd-műtűrgy a magassági vonalvezetésből adódóan (M76 autótűt terep közelben vezet az érintett szakaszon, ezen kerül áttemelésre a főút) domináns elemek a tájban. A művi elemek dominanciáját tereprendezéssel és növénytelepítéssel (védőfásítás, egyéb zöldfelületek kialakítása) lehet enyhíteni.

A beruházás műemléki érdeket nem sért, egyedi tájértéket nem érint. **1 db régészeti lelőhelyet érint;** a szükséges örökségvédelmi vizsgálatokat a további tervfázisokban el kell végezni.

Összességében elmondható, hogy tájvédelmi szempontból nem jelent számottevő konfliktust a tervezett útkorrekció megépítése.

4.6.2.2. Építés hatása

Az építés hatása tájvédelmi szempontból általában időleges változásokat okoz, de hatása lehet végleges is. Az útkorrekció megépítése együtt jár a terepfelszín megváltoztatásával, töltések kialakításával, a felszín időszakos, építés idejére korlátozódó roncsolásával. A terepfelszín változásából, az építési munkálatokhoz szükséges felvonulási területekből és a keletkező hulladékok elhelyezéséből származó bolygatás, területi igénybevétel az útpálya számára kiszabályozott nyomvonalon kívül eső területekre is kiterjedhet.

A beszállításra kerülő anyagokat lehetőleg már működő bányákból kell biztosítani.

Az építkezés során kialakuló rombolt felületek rehabilitációját minél előbb végre kell hajtani. A keletkező hulladékok megfelelő kezeléséről, elszállításáról gondoskodni kell.

4.6.2.3. Üzemelés, üzemeltetés hatása

Az *üzemelés hatása* a tájra, mint komplex egységre a különböző környezeti elemek változásán keresztül érvényesül. Az útpálya üzemelésének hatásait a különböző szakági fejezetek (felszíni víz, zaj, levegő) részletesen tárgyalják.

Az *üzemeltetés* során az építéshez hasonló, átmeneti zavaró hatással kell számolni, ennek mértéke azonban elhanyagolható.

4.6.3. Értékelés, javasolt védelmi intézkedések

Az útkorrekció hatásai **tájvédelmi szempontból nem jelentősek.**

Az útkorrekció létesítésével a területhasználatban megjelenő konfliktusok elenyészőek; szántó művelésű mezőgazdasági területek, egy mezőgazdasági telephely, illetve egy fásított terület igénybevétele szükséges.

A 2*1 sávós főút esetében a kapcsolatok átvágása nem számottevő hatás.

Az építés során megjelenő földművek, a híd-műtárgy a magassági vonalvezetésből adódóan (M76 autópálya terep közelében vezet az érintett szakaszon, ezen kerül átépítésre a főút) domináns elemek a tájban. A művi elemek dominanciáját tereprendezéssel és növénytelepítéssel (védőfásítás, egyéb zöldfelületek kialakítása) lehet enyhíteni.

A beruházás műemléki érdeket nem sért, egyedi tájértéket nem érint. **1 db régészeti lelőhelyet érint;** a szükséges örökségvédelmi vizsgálatokat a további tervfázisokban el kell végezni.

A kivitelezés megkezdése előtt a szükséges régészeti feltárásokat el kell végezni.

Építés alatt a beszállításra kerülő anyagokat lehetőleg már működő bányákból kell biztosítani. A szállítási útvonalak lehetőség szerint csak a szükséges mértékben érintsék a lakott területeket, kerüljék el az értékes természeti területeket és művi elemeket.

Az építkezés során kialakuló rombolt felületek rehabilitációját minél előbb végre kell hajtani. A keletkező hulladékok megfelelő kezeléséről, elszállításáról gondoskodni kell.

A bolygatott területeken fokozottan ügyelni kell az agresszív gyomfajok megjelenésének és terjedésének visszaszorítására.

Az üzembe helyezés után figyelemmel kell lenni az útkorrekciók környezetének, növényzetének folyamatos karbantartására.

Veszélyeztető tényezők

4.7. Zaj, rezgés

4.7.1. Jogszabályi és egyéb előírások

- 284/2007. (X.29.) Kormányrendelet a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól
- 27/2008. (XII.3.) KvVM-EüM együttes rendelet a zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról
- 25/2004. (XII. 20.) KvVM rendelet a stratégiai zajtérképek, valamint az intézkedési tervek készítésének részletes szabályairól
- 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet a zajkibocsátási határértékek megállapításának, valamint a zaj- és rezgés-kibocsátás ellenőrzésének módjáról
- 29/2001. (XII. 23.) KöM–GM együttes rendelet az egyes kültéri berendezések zajkibocsátásának korlátozásáról és a zajkibocsátás mérési módszeréről
- MSZ ISO 1996 szabványsorozat, Akusztika
- MSZ 15036 szabvány, Hangterjedés a szabadban
- Érintett települések Településrendezési Tervei
- Körmend településrendezési terve

A tervezési terület mentén elhelyezkedő, a településrendezési tervekben szereplő területhasználatot (övezeti besorolás) figyelembe véve az elvi határértékeket 27/2008. (XII.3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. sz. melléklete adja meg.

4.7.2. Tervezési alapadatok

A tervezett M76 autót út nyomvonala a 81+352 km szelvényben keresztezi a 8 sz. főutat. A különbszintű keresztezéshez a 8 sz. főutat át kell emelni az autót út felett, csomóponti kapcsolat nem létesül.

A 8 sz. főút korrekciója tehát egy ütemben épül meg az M76 autót úttal. A tárgyi útszakaszra vonatkozó forgalmi adatokat az M76 autót úthoz készített komplex forgalmi vizsgálat tartalmazza. (Megjegyezzük, hogy az M76 autót út Zalaegerszeg–Körmend közötti szakaszra környezeti hatástanulmány készült az Előzetes vizsgálati dokumentációval egyidőben.)

Forgalmi adatok

A távlati zajterhelés meghatározása a forgalmi előrebecslésen alapul. A forgalmi vizsgálatot részletesen a 1.2.1. *A tevékenység volumene* fejezet *Forgalmi vizsgálat* alfejezete tartalmazza. A jelenlegi (2021.), távlati (2036.) nélküle és vele állapot forgalmi adatok az akusztikai járműkategóriák (ÁNF1, ÁNF2, ÁNF3), valamint a nappali és éjjeli időszak szerinti bontásban szerepelnek.

A tervezési terület zajterhelési határértékei

A 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM rendelet 3. sz. melléklete alapján a közlekedéstől származó zajterhelésre az alábbi határértékek vonatkoznak (nappal/éjjel, dB).

Sor-szám	Zajtól védendő terület	Határérték (L_{TH}) az $L_{AM}^{kő}$ megítélési szintre* (dB)		
		kiszolgáló úttól, lakóúttól	az országos közúthálózatba tartozó mellékutaktól, a	az országos közúthálózatba tartozó gyorsforgalmi utaktól és főutaktól, a

		származó zajra		települési önkormányzat tulajdonában lévő gyűjtőutaktól és külterületi közutaktól, a vasúti mellékvonaltól és pályaudvarától, a repülőtértől, illetve a nem nyilvános fel- és leszállóhelyektől** származó zajra		települési önkormányzat tulajdonában lévő belterületi gyorsforgalmi utaktól, belterületi elsőrendű főutaktól és belterületi másodrendű főutaktól, az autóbusz-pályaudvartól, a vasúti fővonalról és pályaudvarától, a repülőtértől, illetve a nem nyilvános fel- és leszállóhelyektől*** származó zajra	
		nappal 06–22 óra	éjjel 22–06 óra	nappal 06–22 óra	éjjel 22–06 óra	nappal 06–22 óra	éjjel 22–06 óra
1.	Üdülőterület, különleges területek közül az egészségügyi terület	50	40	55	45	60	50
2.	Lakóterület (kisvárosias, kertvárosias, falusias, telepszerű beépítésű), különleges területek közül az oktatási létesítmények területei, és a temetők, a zöldterület	55	45	60	50	65	55
3.	Lakóterület (nagyvárosias beépítésű), a vegyes terület	60	50	65	55	65	55
4.	Gazdasági terület	65	55	65	55	65	55

32.táblázat

A tervezési terület zajterhelési határértékei

Megjegyzés:

* Értelmezése a zajkibocsátási határértékek megállapításának, valamint a zaj- és rezgés-kibocsátás ellenőrzésének módjáról szóló 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet 6. számú melléklet 1.1 pontja és 9. számú melléklet 1.1. pontja szerint..

** Olyan repülőterek, vagy nem nyilvános fel- és leszállóhelyek, ahol 5,7 tonna maximális felszálló tömegnél kisebb, légszűrő nélküli repülőgépek, illetve 2,73 tonna maximális felszálló tömegnél kisebb helikopterek közlekednek.

*** Olyan repülőterek, vagy nem nyilvános fel- és leszállóhelyek, ahol 5,7 tonna maximális felszálló tömegű vagy annál nagyobb, légszűrő nélküli repülőgépek, 2,73 tonna maximális felszálló tömegű vagy annál nagyobb helikopterek, valamint sugárhajtású légijárművek közlekednek.

A zaj és rezgésterhelési határértékek megállapításáról rendelkező 27/2008. (XII.3.) KvVM-EüM együttes rendelet a közlekedéstől származó zaj terhelési határértékeit a 4.§ (1) és (4) bekezdése szerint az új közlekedési zajforrás létesítésére vonatkozóan a hivatkozott rendelet 3. sz. mellékletében adja meg. A meglévő közlekedési útvonalra a rendelet 4.§ (5) bekezdése vonatkozik:

„(5) *Meglévő közlekedési útvonal vagy létesítmény (zajforrás) korszerűsítése, útkapacitás bővítése utáni állapotra*

a) *a 3. melléklet határértékei érvényesek, ha a változást közvetlenül megelőző állapotra vonatkozó számítások és mérések a határérték teljesülését igazolják;*

b) *legalább a változást megelőző zajterhelést kell követelménynek tekinteni, ha a változást megelőző állapotra vonatkozó számítások vagy mérések a határérték túllépését igazolják.”*

Védendő létesítmények

A tervezett nyomvonal Körmend közigazgatási területén általános mezőgazdasági területen (Má-1) halad, zajvédelmi szempontból védendő létesítmény vagy terület a tervezett beavatkozás környezetében nem található.

4.7.3. Alkalmazott vizsgálati módszerek**Vizsgált állapotok**

Az egyes esetekben várható zajterhelést a forgalmi adatok alapján határoztuk meg. Jelenleg a tárgyi beruházás tervezési területének térségében a meglévő 8 sz. főút található, melynek nyomvonalát a tervezett állapotban a korrekció kiváltja. A **jelenlegi állapotban** a közlekedési zajterhelés a meglévő 8 sz. főút forgalmától származik.

A tervezett beruházás esetében a távlati forgalom a 284/2007. (X.29.) Korm. r. 2.§. o) pontjában foglaltak szerint a tervezés éve +15 évre előrebecsült (2036. évi) forgalmat jelenti.

A **nélküle eset** (távlati forgalom, 2036.) alatt azt a távlatban kialakuló helyzetet értjük, ami a tárgyi tervezett beruházás nélküli, a meglévő úthálózati kiépítettség és az időközben történő egyéb beruházások megvalósulásával létrejövő állapotot jelenti.

A **vele esetben** (távlati forgalom, 2036.) a tárgyi beruházás megvalósulása esetén várható zajterhelést vizsgáljuk a védendő területek térségében, valamint a kapcsolódó úthálózati szakaszokon történő változásokat is bemutatjuk.

Zajszámítás

Az egyes útszakaszokon az adott állapotban várható nappali és éjjeli zajkibocsátást a forgalmi vizsgálatban megadott forgalomnagyság (az egyes útszakaszokra számított Átlagos Napi Forgalom (ÁNF) és járműtípus megoszlás) és napszaki forgalommegoszlás alapján határoztuk meg. Megjegyezzük, hogy a napszaki arányok esetében a 93/2007. (XII.18.) KvVM rendelet 5. sz. mellékletében foglaltaktól eltértünk, és a forgalmi vizsgálatban alkalmazott MK Nzrt. Törvényszerűségi Tényezők (2018.) szerinti forgalomjellegtől függő akusztikai napszaktényezőket alkalmaztuk. Ezzel a zajterhelés mértéke - a biztonság irányába – nagyobb értékeket eredményezett. A forgalmi vizsgálat a nappali időszakot nem bontotta meg „napközben” és „este” időszakokra, ezért az említett két időszak összegéből számolva a „nappali” időszakot egyben kezeltük.

Az aszfalt burkolatok esetében a 93/2007. (XII.18.) KvVM rendelet 5. sz. melléklet 6. táblázata szerinti „B” kategóriát alkalmaztuk.

A haladási sebességre vonatkozóan az egyes útszakaszok esetében a forgalmi vizsgálatban alkalmazott szabad forgalomáramlási sebességet, illetve a KRESZ szerinti járműkategóriák alapján megengedett haladási sebességet vettük figyelembe.

A vizsgálat során elsősorban az éjjeli zajterheléssel foglalkozunk, mert a vonatkozó határértékek és az egyes közlekedési források zajterhelése alapján ez tekinthető meghatározónak. Ennek az az oka, hogy az egyes területekre vonatkozó nappali és éjszakai határérték között 10 dB-es, ugyanakkor a tervezett közúti zajforrás nappali és éjjeli zajemissziója között ennél kisebb (3-4 dB) a különbség. Ezért, ahol az éjszakai zajterhelés határérték alatti értéket mutat, ott a nappali időszakban is biztosan teljesül a vonatkozó határérték.

Adatok hiánya, bizonytalansága

A zajvédelmi számítások pontossága az alábbi bizonytalansági tényezőkkel van szoros összefüggésben:

- forgalmi prognózis,
- előírt sebesség betartása, ill. betartatása (különösen éjjel).
- járművek zajemissziója,
- meteorológiai körülmények,
- érvényes zajszámítási szabványok,
- útburkolat állapota,
- stb.

A forgalmi prognózis bizonytalansága alapján a zajvédelmi számítás pontossága $\pm 1-2$ dB-re becsülhető.

4.7.4. Számított zajterhelés

A Forgalmi fejezetben ismertetett forgalmi adatok alapján, a tárgyi útszakasz 7,5 m-es referencia távolságához tartozó számított zajterhelési értékeket az alábbi táblázat tartalmazza.

Út neve	útszakasz		L _{Aeq} 7,5 m (dBA)					
	eleje	vége	Jelen		Nélküle		Vele	
			Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel
8 sz. főút	Magyarszecsőd	86 sz. főút	70.0	66.6	70.7	67.5	70.5	67.3

33.táblázat

Számított zajterhelés

Tekintettel arra, hogy a tervezett beavatkozás az M76 autót megvalósulása miatti forgalmi átrendeződéssel közvetlen nem érintett, az egyes állapotok zajterhelése között érdemi különbség nem adódik. A jelen és a távlati nélküle eset közötti különbség a természetes forgalmi növekménynek tudható be. A vele állapotban pedig a nélküle állapothoz képest egy enyhe zajcsökkenés mutatkozik, ami a személygépjármű forgalom M76 autótúhoz köthető más útvonalválasztása miatt alakul.

A vonatkozó zajhatárértékek (nappal/éjjel: 65/55 dB) alapján a vele eset éjjeli időszakában az út tengelyétől vett 65 méteres távolságban a zajvédelmi követelmények teljesülnek.

A tervezett korrekció térségében zajtól védendő létesítmény, illetve terület nem található, ezért zajvédelmi konfliktus nem adódik. Továbbá megállapítható, hogy a térség közlekedési zajterhelésében a nagyobb forgalmat bonyolító M76 autótú és 86 sz. főút zajterhelése lesz a meghatározó.

4.7.5. Hatásterület

Közvetlen hatásterület

A közvetlen hatásterületet a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 5. és 6. § előírásai szerint határoztuk meg.

A 6.§ (3) bekezdése alapján csak az éjjeli időszak hatásterületét mutatjuk be, mert a határértékek és a zajemisszió aránya alapján az éjjeli időszak zajterhelése nagyobb hatásterületet jelöl ki, mint a nappali időszak.

A tervezett létesítmény térségében az egyéb közlekedési zajforrások (M76 autótú és 86 sz. főút) zajterhelése adja a háttérterhelés mértékét. A hatásterületet a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 6.§ (1) bekezdésében foglalt feltételrendszer együttes alkalmazásával határoztuk meg. A zajvédelmi hatásterületet az M76 autótú és a 86 sz. főút közelsége miatt alapvetően az (1) c) feltétel jelöli ki, ahol a hatásterület határát az éjjeli határérték (55 dB) jelöli ki, mivel a háttérterhelés ennél nagyobb mértékű. A 86 sz. főúttól eltávolodva távolodva - ahol a háttérterhelést már csak az M76 autótúttól származó zaj adja – a hatásterület határát a háttérterhelés mértéke határozza meg, tehát a rendelet (1) b) feltétele szerint a hatásterület vonalán a tervezett létesítmény zajterhelése egyenlő a háttérterheléssel.

A hatásterület lehatárolását az átnézeti helyszínrajzon mutatjuk be. Ahol hatásterület távolságát a határérték teljesülése jelöli ki, ott a hatásterület mintegy 65 m széles sávot rajzol ki. A háttérterhelés szerinti hatásterületi vonal legnagyobb távolsága pedig mintegy 140 m.

A hatásterületen belül zajtól védendő létesítmény vagy terület nem található.

Közvetett hatásterület

Megjegyezzük, hogy a tárgyi beavatkozás zajhatásterületének lehatárolása csak elvi jelentőséggel bír, mivel az M76 autótú zajhatásterületén belül helyezkedik el.

4.7.6. Építés hatása

Építésre vonatkozó előírások

A környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) sz. Korm. rendelet 12. és 13. § alatt tartalmazza az építésre vonatkozó előírásokat.

A környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM - EüM együttes rendelet 2. sz. melléklete adja meg az építőipari kivitelezési tevékenységtől származó zajterhelési határértékeket. Ebben az éjszakai munkavégzés megengedett terhelési szintje 15 dB-lel alacsonyabb, mint a nappalra megengedett érték. A védendő épületek térségében az éjszakai munkavégzést el kell kerülni. Kivételt képezhetnek az olyan munkafolyamatok, melyek technológiai kötöttségek miatt nem szakíthatók meg. Az ilyen esetekben az érintett hatóságokkal esetileg egyeztetnie kell a Kivitelezőnek, továbbá meg kell kérni a vonatkozó határérték alóli felmentést, amennyiben túllépés várható.

A kivitelezési munkákat a nappali időszakban kell végezni, de tájékoztatás végett az éjjeli határértékeket is bemutatjuk.

Építési kivitelezési tevékenységből származó zaj terhelési határértékei a zajtól védendő területeken

Sor-szám	Zajtól védendő terület	Határérték (L_{TH}) az L_{AM} megítélési szintre* (dB)					
		ha az építési munka időtartama					
		1 hónap vagy kevesebb		1 hónap felett 1 évig		1 évnél több	
		nappal 06-22 óra	éjjel 22-06 óra	nappal 06-22 óra	éjjel 22-06 óra	nappal 06-22 óra	éjjel 22-06 óra
1.	Üdülőtérület, különleges területek közül az egészségügyi terület	60	45	55	40	50	35
2.	Lakóterület (kisvárosias, kertvárosias, falusias, telepszerű beépítésű), különleges területek közül az oktatási létesítmények területei, a temetők, a zöldterület	65	50	60	45	55	40
3.	Lakóterület (nagyvárosias beépítésű), a vegyes terület	70	55	65	50	60	45
4.	Gazdasági terület	70	55	70	55	65	50

Megjegyzés: *Értelmezése az MSZ 18150-1 szabvány szerint

34.táblázat

Építési, kivitelezési munkák zajhatárértékei

Az előírások alapján a Kivitelező köteles az építés alatt a vonatkozó határértékeket betartani.

Az egyes kültéri berendezések zajkibocsátásának korlátozásáról és a zajkibocsátás mérési módszeréről szóló 29/2001. (XII. 23.) KöM-GM együttes rendelet rögzíti a kivitelezéskor használatos gépektől származó zajterhelést.

A Kivitelező feladata lesz az Organizációs tervben a tényleges szállítási útvonalak kijelölése, amelyeket az önkormányzattal egyeztetnie kell. Amennyiben a közúti szállítás a meglévő úthálózaton a lakott területek érintése nélkül nem oldható meg, akkor az ilyen, zajvédelmi szempontból érzékeny útszakaszokon csak a nappali időszakban szabad szállítási tevékenységet végezni.

Az útvonalak mentén az esetlegesen védendő épületek (statikai) állapotfelvételét a későbbi panaszok elbírálhatósága érdekében a kivitelezés, szállítási tevékenység megkezdése előtt el kell végezni. A munka megkezdéséről, a szállítási tevékenység ütemezéséről az Önkormányzatot és az érintett lakosságot tájékoztatni szükséges.

Zajvédelmi javaslatok

Az építési zaj csökkentésére az alábbi lehetőségek nyílnak:

- a jelentős zajjal járó munkafolyamatokat a nappali időszakban kell elvégezni (amennyiben lehetséges).
- az építési tevékenység során a várható zajterhelés megfelelő munkaszervezéssel, a közeli munkaterületeken folyó legnagyobb zajterhelést okozó munkafázisok esetében üzemóra korlátozással, vagy kisebb zajterhelésű gépek alkalmazásával lehet csökkenteni.
- a szállítási útvonalakat lehetőség szerint úgy kell kijelölni, hogy minél kisebb mértékben terhelje a lehetséges közúti beszállítási útvonalak menti lakóterületeket.

Az építés alatti hatások megfelelő részletességű vizsgálatát csak a pontos építési ütemezés (Organizációs terv) és kivitelezői géppark ismeretében lehet elvégezni. Ezek az adatok csak a Kivitelező kiválasztása után állnak rendelkezésre.

Fentiek alapján a kivitelezési munkákat a Kivitelezőnek úgy kell megszervezni, hogy a vonatkozó zajterhelési határértékeket ne lépje túl. A Kivitelezőnek az organizációs elképzelései alapján az építés megkezdése előtt az építés alatti környezetvédelmi munkarészben el kell készíteni a várható zajterhelés vizsgálatát, a tervezett zajcsökkentési intézkedéseket és ennek függvényében túllépés esetén meg kell kérnie a zajhatárérték betartása alóli felmentést

4.7.7. Összefoglalás, értékelés

A tervezési terület térségében a jelenlegi állapotban a meglévő 8 és 86 sz. főúttól származó zajterhelés alakítja a közlekedési zajterhelést. A nélküle állapotban az úthálózat érdemben nem változik, így továbbra is a meglévő főutak adják a közlekedéstől származó zajterhelést. A tervezett állapotban a tárgyi útszakaszon érdemi forgalmi növekmény nem várható, sőt a személygépkocsi forgalom csökkenése miatt enyhe zajcsökkenésre lehet számítani az M76 autótút megvalósulásával együttjáró forgalmi átrendeződés miatt. A tervezési terület térségében védendő építmény, illetve terület nem található, így a 8 sz. főúttól származó zajterhelés miatt konfliktus helyzet nem alakul ki. A térség közlekedési zajterhelését a 8. és 86 sz. főutak, valamint az M76 autótút együttesen fogja meghatározni.

Építés és szállítás hatása

Amennyiben a közúti szállítás a meglévő úthálózaton a lakott területek érintése nélkül nem oldható meg, akkor az ilyen, zajvédelmi szempontból érzékeny útszakaszokon csak a nappali időszakban szabad szállítási tevékenységet végezni.

A szállítási útvonalak melletti védendő létesítményeknél várható építés alatti zajterhelés vizsgálatát a Kivitelező organizációs elképzelései alapján az építés megkezdése előtt, az építés alatti környezetvédelmi munkarészben pontosítani kell. Az építési zajterhelés csökkenthető munkaszervezéssel, illetve kisebb zajterhelésű gépek alkalmazásával.

Amennyiben a vonatkozó határértékek nem tarthatóak be, meg kell határozni a szükséges zajcsökkentési intézkedéseket, és ennek függvényében túllépés esetén a Kivitelezőnek meg kell kérnie a zajhatárérték betartása alóli felmentést.

Összességében zajvédelmi szempontból megállapítható, hogy a tervezett beavatkozás esetén a jogszabály szerinti zajvédelmi követelmények teljesülnek, zajvédelmi intézkedésre nincsen szükség.

4.7.8. Ellenőrző vizsgálatok, monitoring

Tekintettel arra, hogy a tervezési terület térségében védendő létesítmény és/vagy terület nem található, zajmérési pont kijelölése nem szükséges.

Az építés közbeni zajmérési pontok kijelölését a Kivitelező kiválasztását követően, az organizációs elképzelések, szállítási útvonalak ismeretében lehet elvégezni. Amennyiben szükségessé válik, az

építés közben zajmérést a vonatkozó jogszabályok, műszaki előírások figyelembevételével kell elvégezni.

4.7.9. Előírások az építés előtt és alatt

Építés megkezdése előtti előírások

- A Kivitelezőnek az organizációs elképzelései alapján az építés megkezdése előtt az építés alatti környezetvédelmi munkarészben el kell készíteni a várható zajterhelés vizsgálatát, a tervezett zajcsökkentési intézkedéseket és ennek függvényében túllépés esetén meg kell kérnie a zajhatárérték betartása alóli felmentést.

Építés alatt betartandó előírások

- A szállítási útvonalakat – az önkormányzattal egyeztetve – úgy kell kijelölni, hogy a szállításból származó zaj minél kisebb környezeti zavarást okozzon.

Az üzemelés időszakára vonatkozó előírások

Az üzemelés időszakára nem teszünk előírást.

4.7.10. Rezgés

Előírások

A jelenleg hatályos 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet a zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról a 7. §-ban, illetve az 5. sz. mellékletben foglaltak szerint rögzíti a környezeti rezgésterhelési követelményeket.

5. számú melléklet a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelethez

Az emberre ható rezgés vizsgálati küszöbértékei és terhelési határértékei az épületekben

Sorszám	Épület, helyiség*	Rezgésvizsgálati határérték* (mm/s ²)	Rezgésterhelési határérték* (mm/s ²)	
		A ₀	A _M	A _{max}
1.	Rezgésre különösen érzékeny helyiség (pl. műtő)	3,6	3	100
2.	Lakóépület, üdülőépület, szociális otthon, szálláshely-szolgáltató épület, kórház, szanatórium lakó- és pihenőhelyiségei	nappal 6-22 óra 12	10	200
		éjjel 22-6 óra 6	5	100
3.	Kulturális, vallási létesítmények nagyobb figyelmet igénylő helyiségei (pl. hangversenyterem, templom), bölcsőde, óvoda foglalkoztató helyiségei; orvosi rendelő	12	10	200
4.	Művelődési, oktatási, igazgatási és irodaépület nagyobb figyelmet igénylő helyiségei (pl. tanterem, számítógépterem, könyvtári olvasóterem, tervezőiroda, diszpécserközpont); a színházak, mozik nézőterei; magasabb komfortfokozatú szállodák közös terei	24	20	300
5.	Kereskedelmi, vendéglátó épület eladó-, illetve vendéglátó terei; sportlétesítmények nézőtere; középületek folyosói, előcsarnokai	36	30	600

35.táblázat

Az emberre ható rezgés vizsgálati küszöbértékei és terhelési határértékei az épületekben

* Értelmezése az MSZ 18163-2:1998 szabvány szerint.

ahol **A_M** - a rezgésterhelés még megengedhető értéke (határérték)

A_0 – a rezgésterhelés még megengedhető legnagyobb értéke. Ha a rezgés ezt az értéket meghaladja, a vizsgálatot folytatni kell, vagy újabb vizsgálatra van szükség!

A_{max} – a legnagyobb mért rezgésértékek abszolút maximuma

A rezgésterhelés esetében közvetlen hatásterületként azt a területsávot értelmezzük, melyen belül a tervezett létesítmény hatásaként védelmi intézkedések nélkül a védendő létesítményeknél a mértékadó (lakóépület esetében az éjjeli) időszakra vonatkozóan határérték feletti terhelés várható. A tárgyi új útszakasz mentén nagy biztonsággal állíthatjuk, hogy a nyomvonal tengelyétől vett 20-20 méteres távolságon kívül az üzemi állapotban a tervezett közúttól származó határérték feletti terhelés nem várható.

A jelenlegi állapot

A tervezési terület térségében – a meglévő 8 sz. főút mentén - rezgésterhelés szempontjából védendő létesítmény nem található.

Várható rezgésterhelés a tervezett állapotban

A tervezett, vele állapotban a tervezési területen az új útszakasz mentén védendő épület nem található. A forgalmi vizsgálat alapján a tervezett távlati állapotban továbbra is a közúti forgalom egy részét a nehéztehergépjármű forgalom képezi. Mivel a tervezési terület térségében védendő létesítmény nem található, határérték feletti rezgésterhelés kialakulása a tárgyi útszakasz üzemétől sehol sem várható.

Építés hatása

A tervezési terület térségében a bontási és építési tevékenységekből, továbbá a szállításból adódóan rezgésterhelés származik.

Általánosságban azt a megállapítást tehetjük, hogy az építés során előnyben kell részesíteni a rövidebb szállítási útvonalakat, melyek kijelölése során lehetőség szerint mérsékelni kell a lakott területeken átvezető útszakaszok használatát. Az építési munkálatok megkezdése előtt a Kivitelezőnek egyeztetnie kell az Önkormányzattal a szállítási útvonalakat. A védendő építmények térségében a szállítási, illetve építési tevékenység csak a nappali időszakban végezhető.

A szállítási útvonalak mentén, ahol rezgésterhelés szempontjából érzékeny védendő épület található, akkor az építést megelőzően állapotfelmérést kell végezni, mely az esetlegesen megnövekedő rezgésterhelések okozta épületkárok rendezésének megalapozottságát hivatott dokumentálni.

Az építés során mértékadó rezgésterhelésre a hídépítési munkáknál elsősorban a cölöpözés során, illetve az útépítés folyamán kell számítani, valamint a szállítás során, a szállítási útvonalakhoz közeli beépítésnél.

A rezgés hatása, nagysága az alábbiaktól függ:

- építési terület – védendő létesítmény közötti távolság,
- szállítási út jellemzői:
 - út vonalvezetés (emelkedő, lejtő stb.)
 - útburkolat fajtája, kialakítása, állapota,
 - út al- és felépítményi szerkezete, állapota (rétegek száma, vastagsága, típusa),
 - út al- és felépítmény dinamikai jellemzői (nyírási modulus, csillapítási tényező, sűrűség, Poisson tényező, saját frekvencia, hullámterjedési sebesség).
- terjedési körülmények:
 - talaj fajtája (laza, sziklás), szerkezete, víztartalma, hőmérséklete (fagyos),

- talaj dinamikai jellemzői (nyírási modulus, hullámterjedési sebesség, csillapítási tényező, sűrűség, Poisson tényező, sajátfrekvencia),
- hullámterjedési formák a talajban, testhullámok (nyírás, nyomás) vagy felületi hullámok (Rayleigh, Love),
- talajban levő építmények (cölöp, injektálás), talajban levő csövek, csatornák, régi épületdarabok,
- terjedési úton levő faállomány (gyökérzet).

— védendő épület alapozási, átviteli tulajdonságai.

Az előzetes becslések alapján megállapítást nyert, hogy az kivitelezés során a szállításokból, ill. az útépités munkagépeinek működése során keletkezik az út 15-20 m-es környezetében érzékelhető rezgés.

A védendő épületek térségében a szállítási tevékenység csak a nappali időszakban végezhető.

A tárgyi létesítmény esetében az építés-felvonulási helyszín térségében nem található védendő létesítmény.

Összefoglalás

A tervezett létesítmény üzemelése során nem jelent rezgésterhelési kockázatot. A vonatkozó jogszabályban előírt környezeti rezgésterhelési határértékeket a várható rezgésterhelés a tervezett 8 sz. főút korrekciója mentén nem fogja meghaladni.

A tervezett létesítmények építését megelőzően az építés alatt használni kívánt szállítási útvonalak mentén a várhatóan rezgéshatással érintett védendő épületek állagfelmérését el kell végezni, valamint célszerű a szállítási tevékenység megkezdése előtt és annak folyamán is rezgésméréseket végezni.

Ahogy a zajterhelési határértékek, úgy a rezgésterhelési határértékek is az éjszakai időszakban szigorúbbak. Ezért az építési időszakban a szállítást úgy kell szervezni, hogy a rezgésterhelés szempontjából érzékeny útszakaszokon csak a nappali időszakban szabad szállítási tevékenységet folytatni a határértéket meg nem haladó mértékben.

Ellenőrző vizsgálatok, monitoring

A tervezett állapotban az üzemi forgalomtól határérték feletti rezgésterhelés kialakulása nem várható, ezért monitoring mérést nem irányoztunk elő.

Az építés időszakában a szükséges rezgés monitoring pontokat a Kivitelező kiválasztását követően az elkészült organizációs terv, és a Kivitelező által az önkormányzatokkal egyeztetett szállítási útvonalak ismeretében kell majd kijelölni.

Az építés alatti időszakban – például a szállítási útvonalak mentén - fölmerülő panasz esetén a Kivitelezőnek meg kell vizsgálnia a panasz jogosságát, és szükség szerint a jogszabályoknak és a műszaki előírásoknak megfelelő rezgésmérést kell végeztetnie. Az épületekben tartózkodó emberekre vonatkozó rezgésterhelést a 27/2008. (XII. 3.) sz. KvVM–EüM együttes rendelet határozza meg. A panasz kivizsgálását követően szükség szerint a megfelelő intézkedésekkel a kivitelezéshez köthető rezgésterhelést a határérték alatti szinten kell tartani.

4.8. Hulladék

4.8.1. A jelenlegi állapot bemutatása

A jelen tervdokumentumban megfogalmazott előírások biztosítják, hogy a tervezett útkorrekciók megépítése, üzemelése és üzemeltetése során az Európai Unió hulladékokról szóló 2008/98/EK irányelvben foglaltak teljes körűen teljesüljenek. A fent említett közösségi irányelv hazai jogharmonizációja keretében született a hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény a hulladékról (továbbiakban Hulladéktörvény). A fenti hazai jogszabály, illetve a jogszabályi hierarchiában e normához igazodó alsóbb szintű jogszabályok az EU irányelvben megfogalmazott alapelveket,

- az újrahasználat és az újrahasználatra előkészítés elve
- a kiterjesztett gyártói felelősség elve
- az önellátás elve
- a közelség elve
- a szennyező fizet elve
- a biológiailag lebomló hulladék hasznosításának elve
- a költséghatékony hulladékgazdálkodási közszolgáltatás biztosításának elve
- a kerestfinanszírozás tilalmának elve,

illetve egyéb előírásokat minden tekintetben megjelenítik. Ezáltal a tervezett utak a hazai jogszabályokban foglaltaknak megfelelő építése, üzemelése és üzemeltetése garantálja, hogy az irányelvben megfogalmazottak érvényre jutnak.

Az okszerű, jogszabályi előírásoknak megfelelő hulladékgazdálkodás mind a kivitelezés, mind a létesítmény üzemeltetése, használata során kötelező.

Minden tevékenységet úgy kell megtervezni és végezni, hogy az a környezetet a lehető legkisebb mértékben érintse, vagy a környezet terhelése és igénybevétele csökkenjen, ne okozzon környezetveszélyeztetést vagy környezetszennyezést.

A Hulladéktörvény 7.§ 1. bekezdése rendelkezik a hulladékhierarchiáról. E szerint:

„A hulladékképződés megelőzése és a hulladékgazdálkodás során az alábbi tevékenységek elsőbbségi sorrendként történő alkalmazására kell törekedni:

- a hulladékképződés megelőzése,
- a hulladék újrahasználatra előkészítése,
- a hulladék újrafeldolgozása,
- a hulladék egyéb hasznosítása, így különösen energetikai hasznosítása, valamint
- a hulladék ártalmatlanítása.”

A fentiek alapján a hulladékok mennyiségének csökkentése a cél az építési beruházások esetében is.

A 43/2016. (VI. 28.) FM rendelet a hasznosítási műveleteket csoportosítja és R kóddal látja el.

Az R12 kód „Átalakítás az R1–R11 műveletek valamelyikének elvégzése érdekében (R-kód hiányában ez a művelet magában foglalhatja a hasznosítást megelőző előkészítő műveleteket, mint például az R1–R11 műveleteket megelőzően végzett válogatás, aprítás, tömörítés, pellet-készítés, szárítás, zúzás, kondicionálás vagy elkülönítés);”

Körmend település beruházással érintett területén **hulladéklerakó nem található**. A tervezési területen a térségi közszolgáltató főbb adatai ³:

³ Forrás: <https://nhkv.hu/kozszoigaltato/kereso/>

Teljes név: STKH Sopron és Térsége Környezetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Nonprofit Kft
Cím: 9400 Sopron, Harkai domb 0466/31.
NHKV azonosító: 2170
Honlap: <https://stkh.hu/>

Vonatkozó jogszabályok

- 2008/98/EK Európai Parlamenti és Tanácsi irányelv (2008. november 19.) a hulladékról és egyes irányelvek hatályon kívül helyezéséről
- 2012. évi CLXXXV. törvény a hulladékról
- 43/2016. (VI. 28.) FM rendelet a hulladékgazdálkodással kapcsolatos ártalmatlanítási és hasznosítási műveletek felsorolásáról
- 309/2014. (XII. 11.) kormányrendelet a hulladékkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségekről
- 225/2015. (VIII. 7.) kormányrendelet veszélyes hulladékokkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól
- 45/2004. BM-KvVM rendelet az építési és bontási hulladékok kezelésének részletes szabályairól
- 72/2013.(VIII. 27.) VM rendelet a hulladékjegyzékről

4.8.2. Hatásterület lehatárolása

A közvetlen hatásterület lehatárolását a [3.8. fejezet](#) tartalmazza.

4.8.3. A létesítmény hatása

A létesítménynek a környék hulladékgazdálkodási szegmensét érdemben befolyásoló része nem lesz.

4.8.4. Építés hatása

Az építés ideje alatt a hulladékok gyűjtése, megfelelő tárolása a Vállalkozó feladata. Az építésvezetőségeken, felvonulási területeken keletkező hulladékokat a jogszabályi előírásoknak megfelelően kell gyűjteni és elhelyezésükről gondoskodni.

Az építkezéskor keletkező hulladékok nyílttéri égetése tilos.

A kivitelezés során keletkező bontási inert hulladékok – mivel jelentős fizikai kémiai és biológiai átalakuláson nem mennek át – válogatási, aprítási, darálási műveleteket követően maradéktalanul felhasználásra kerülhetnek utak, földutak útalapjainak építéséhez és szilárdításához, új aszfaltkeverékekhez adalékanyagként, betonadalék anyagként, töltőanyagként. Inert hulladéklerakót csak abban az esetben kell igénybe venni, ha az anyagában hasznosításra nincs mód.

A bontási inert hulladékok minősítését, hulladékstátusz megszüntetését csak engedéllyel rendelkező Vállalkozó végezheti. A megfelelés a vonatkozó (harmonizált) termékszabvány által előírt vizsgálatok elvégzésével igazolható.

A Kivitelező cégek egy része rendelkezik megfelelő berendezéssel ezen munkák elvégzésére. A tevékenységet a közbeszerzési eljárás útján kiválasztott Kivitelező cég fogja végezni az akkor érvényes jogszabályokban rögzített engedélyek birtokában. Jelenleg a Kivitelező cég még ismeretlen. Az építési és bontási munkákra a Kivitelező cég az Építetővel szerződést köt, az építés ideje alatt a hulladékok gyűjtése, tárolása, esetleges hasznosítása a Kivitelező feladata.

A Felelős műszaki vezető - a külön jogszabályban meghatározottak szerint:

- az építési munkaterületről származó természetes építőanyagok
- bontott építési termékek szakértővel történő vizsgálatát követően dönt:
 - azok kezeléséről
 - építési célra való megfelelőségéről
 - ismételt felhasználhatóságáról
 - beépíthetőségéről.

Döntését az építési naplóba be kell jegyeznie.

A megfelelőség-igazolással el nem látott letört anyag, valamint a hulladékkezelésen át nem esett építésből, bontásból származó anyag továbbra is hulladéknak tekinthető!

A kezelendő/kezelt hulladék tulajdonosa az Építtető.

A hulladék szállítását csak engedéllyel rendelkező Vállalkozó végezheti!

A géptelepeken és felvonulási területeken keletkező ipari, nem veszélyes hulladékok elszállítását a legközelebbi, a hulladék jellegének megfelelő lerakóba kell szállítani.

Az építés, üzemelés időszakára hulladékgazdálkodási tervet kell készíteni.

A keletkező hulladékok tervezett kezelése során a hasznosítást előnyben kell részesíteni az ártalmatlanítással szemben.

A munkálatok során kitermelt földet szennyezettsége esetén a hulladékjegyzékről szóló 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet alapján be kell sorolni és hulladékként kell kezelni.

Tereprendezésre, feltöltésre csak hulladéknak nem minősülő inert anyagot szabad alkalmazni.

Az építés időszakában a munkavégzés helyszínén keletkező kommunális szennyvizek gyűjtésére zárt tartályokat kell rendszeresíteni, és azok ártalmatlanításáról előkezelővel rendelkező szennyvíztisztító telepen gondoskodni kell. Az elszállítást igazoló bizonylatokat meg kell őrizni. A kommunális hulladékok elszállítását az adott település kommunális hulladéklerakójába célszerű a keletkezés ütemének megfelelő gyakorisággal elszállítani.

A hulladékgazdálkodásról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény 65. §-a alapján a hulladék termelője az előírásoknak megfelelően a keletkező hulladékról a telephelyén típus szerinti nyilvántartást vezet.

A hulladékkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségekről szóló 309/2014. (XII. 11.) kormányrendelet alapján a hulladék termelőjének a tevékenysége során telephelyenként és hulladéktípusonként képződő hulladékról az adott telephelyen nyilvántartást kell vezetnie a rendeletben szereplő részletezettséggel és gyakorisággal, továbbá adatszolgáltatási kötelezettségének eleget kell tennie.

A rendelet 1 sz. melléklete a hulladék termelőjének nyilvántartásában előírt adattartalomra nem veszélyes és veszélyes hulladék esetén, valamint a hulladék kezelőjének nyilvántartásában előírt adattartalomra vonatkozó előírásokat tartalmazza.

A rendelet 2-4 sz. mellékletei az adatszolgáltatáshoz kitöltendő formanyomtatványokat tartalmazzák.

Az adatszolgáltatást az adatszolgáltató telephely szerint illetékes környezetvédelmi hatósághoz kell benyújtani.

Az építés befejeztével az építési területet – beleértve az ideiglenesen használt területeket is – meg kell tisztítani a hulladékoktól, építési törmelékektől, felesleges építési anyagoktól és el kell szállítani azokat.

A veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól a 225/2015. (VIII. 7.) kormányrendelet rendelkezik:

A veszélyes hulladék gyűjtésével kapcsolatos szabályok

3. § (2) A veszélyes hulladékot a hulladékbirtokos

- a) gyűjtőedényben
- b) konténerben

- c) a hulladék biztonságos gyűjtését lehetővé tevő helyiségben vagy
- d) szilárd burkolattal ellátott fedett területen

a hulladék fizikai, kémiai jellegének megfelelően, a környezet veszélyeztetését, szennyezését, károsítását, valamint az emberi egészség veszélyeztetését, károsítását kizáró módon, elkülönítetten gyűjti.

(3) Egymással reakcióképes veszélyes hulladékot nem lehet ugyanabban a gyűjtőedényben vagy konténerben – hulladékgazdálkodási engedély nélkül – gyűjteni. Az ugyanabban a gyűjtőedényben vagy konténerben történő gyűjtésre a hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény 56. § (1) bekezdését kell alkalmazni.

(4) Gyűjtőedényben vagy konténerben történő gyűjtés esetén a veszélyes hulladékot a hulladékbirtokos olyan műszaki védelemmel ellátott gyűjtőedényben vagy konténerben gyűjtheti, amely ellenáll a hulladék fizikai és kémiai hatásainak és kizárja a hulladék csapadékvízzel történő érintkezését.

A veszélyes hulladék szállításával kapcsolatos általános szabályok

5. § (1) A veszélyes hulladékot a képződés helyéről a hulladékkezelő létesítménybe történő szállításig, illetve a hulladékkezelő részére történő átadásig a rendelet 1. számú melléklet 1. pontja szerinti szállítási lappal kell dokumentálni.

A szállítási lap kitöltésére vonatkozó további előírásokat a rendelet tartalmazza.

A veszélyes hulladékokat csak engedéllyel rendelkező szállítónak lehet átadni és vele elszállíttatni.

Ebben a tervfázisban a Kivitelező és az építési technológia még nem ismert, így csak a korábbi tapasztalataink alapján ismertethetjük a hulladékok típusait. Gyűjtésükre, kezelésükre csak későbbi tervfázisban, az Organizációs terv és a Kivitelező, valamint technológiájának ismeretében tehetünk konkrét javaslatokat.

Az építési és bontási hulladék csoportosítása az építési és bontási hulladékok kezelésének részletes szabályairól szóló 45/2004. (VII. 26.) BM-KvVM rendelet 1. számú melléklete szerint történik.

3. § (2) Amennyiben bármely az 1. számú mellékletben szereplő, a hulladék anyagi minősége szerinti csoportban a keletkező építési vagy bontási hulladék mennyisége meghaladja az 1. számú mellékletben foglalt mennyiségi küszöbértéket, az Építető köteles az adott csoporthoz tartozó hulladékot a többi csoporthoz tartozó hulladéktól elkülönítetten gyűjteni mindaddig, amíg a hulladékot a Kezelőnek át nem adja.

(3) A (2) bekezdés szerinti kötelezettségének az Építető köteles a keletkezés helyén, vagy ha ez nem lehetséges hulladékkezelő létesítményben eleget tenni.

7. § A nem hasznosított vagy nem hasznosítható építési és bontási hulladék kizárólag inert vagy nem veszélyeshulladék-lerakón helyezhető el.

Az 1. számú melléklet szerint az építési és bontási hulladékok csoportosítása

A hulladék anyagi minősége szerinti csoportok	Hulladék azonosítója	Mennyiségi küszöb (tonna)
Kitermelt talaj	17 05 04 föld és kövek 17 05 06	20,0
Betontörmelék	17 01 01 beton	20,0
Aszfalttörmelék	17 03 02 bitumen keverék, amely nem tartalmaz szénkátrány keveréket	5,0
Fahulladék	17 02 01 fa	5,0
Fémhulladék	17 04 01 vörösréz, bronz, sárgaréz	
	17 04 02 alumínium	
	17 04 03 ólom	
	17 04 04 cink	2,0
	17 04 05 vas és acél	

A hulladék anyagi minősége szerinti csoportok	Hulladék azonosítója	Mennyiségi küszöb (tonna)
	17 04 06 ón	
	17 04 07 fémkeverék	
	17 04 11 kábel, amely nem tartalmaz olajat, szénkátrányt vagy egyéb veszélyes anyagot	
Műanyag hulladék	17 02 03 műanyag	2,0
Vegyes építési és bontási hulladék	17 09 04 kevert építési-bontási hulladék, amely nem tartalmaz veszélyes anyagot	10,0
Ásványi eredetű építőanyag-hulladék	17 01 02 tégl	
	17 01 03 cserép és kerámia	
	17 01 07 beton, tégl, cserép és kerámia frakció vagy azok keveréke ami nem tartalmaz veszélyes anyagot	40,0
	17 02 02 üveg	
	17 06 04 szigetelő anyag, amely nem tartalmaz veszélyes anyagot	
	17 08 02 gipsz-alapú építőanyag, amely nem tartalmaz veszélyes anyagot	

36.táblázat Hulladék csoportosítása

Az építési munkák során a fentiekben túlmenően további hulladékok keletkezhetnek az építési, illetve a felvonulási területen - géptelepen:

- motor-, hajtómű- és kenőolaj hulladékok (13 02 alcsoport hulladéakai, mindegyik veszélyes hulladék besorolással)
- hidraulika olaj hulladékok (13 01 alcsoport hulladéakai, mindegyik veszélyes hulladék besorolással)
- bitumen keverékek, szénkátrány és kátránytermékek (17 03 -szénkátrány-tartalomtól függően veszélyes hulladékok)
- fémek és műanyagok alakításából, fizikai és mechanikai felületkezeléséből származó hulladékok (12 01 alcsoport hulladéakai, egy részük veszélyes hulladék besorolással)
- a közlekedés (szállítás) különböző területeiről származó kiselejtezett járművek, azok bontásából, valamint a járművek karbantartásából származó hulladékok (16 01 alcsoport hulladéakai, egy részük veszélyes hulladék besorolással)
- elektromos és elektronikus berendezések hulladéakai (20 01 35* és 20 01 36)
- egyéb építkezési és bontási hulladékok (17 09 03* és 17 03 04)
- települési (kommunális) hulladékok (háztartási hulladékok, és az ezekhez hasonló kereskedelmi, ipari és intézményi hulladékok) (20 03 01)
- közelebbről nem meghatározott hulladékok (20 03 99)
- folyékony üzemanyagok hulladéakai (13 07 alcsoport hulladéakai, mindegyik veszélyes hulladék besorolással)
- hidraulika olajat tartalmazó göngyöleg (11 01 10)
- olajos rongy (15 02 02)

A 45/2004. (VII. 26.) BM-KvVM rendelet 10. § (1) bekezdése alapján az építési, illetve bontási tevékenység befejezését követően az Építető köteles elkészíteni az építési tevékenység során ténylegesen keletkezett hulladékról az építőipari kivitelezési tevékenységről szóló kormányrendelet szerinti építési hulladék nyilvántartó lapot, illetve a bontási tevékenység során ténylegesen keletkezett hulladékról az építőipari kivitelezési tevékenységről szóló kormányrendelet szerinti bontási hulladék nyilvántartó lapot.

(3) Az (1) bekezdés szerinti bontási hulladék nyilvántartó lapot, valamint a hulladékot kezelő átvételi igazolását az Építető köteles a területileg illetékes környezetvédelmi hatóságnak benyújtani.

4.8.5. Üzemelés-üzemeltetés

Az útszakaszok üzemelése során hulladék a közlekedő gépjárművektől, utasoktól származhat.

Az *üzemeltetés* során keletkező hulladékok a közút *üzemeltetéséből* adódnak, úgymint a téli síkosságmentesítés; árokkarbantartás; burkolatfestés; korlátok, forgalomtechnikai berendezések karbantartása; műtárgyak karbantartása, növényzet gondozása, kaszálás.

A külterületi közutak mentén végzett hulladékgyűjtések rendszeresek kell legyenek, a begyűjtött hulladék elszállításáról a közút kezelője gondoskodik.

A hulladék gyűjtésére, tárolására, szállítására vonatkozó előírásokat a [4.8.4. Építés hatása fejezet](#) tartalmazza.

A hulladék rendeleteknek megfelelő gyűjtése, szállítása, újrahasznosítása, illetve ártalmatlanítása esetén sem az építés, sem pedig az üzemelés-üzemeltetés idején nem várható káros, a mostani állapottól jelentősen eltérő környezeti hatás.

4.9 Klímaváltozás kockázata

(314/2005.(XII. 25.) Korm. rendelet 4. számú mellékletének h), hc),hd), he), hf), hg). bek.)

A fejezet kidolgozása során figyelembe vettük a Klímakockázati Útmutató és az Európai Unió „*Non-paper Guidelines for Project Managers: Making vulnerable investments climate resilient*” útmutatót.

Az útmutató segítségével a projektek jelenlegi éghajlat változékonyságával szembeni, illetve a jövőben várható éghajlati viszonyokkal szembeni ellenálló képessége biztosítható. Az útmutató 3 modulját vizsgáljuk jelen fejezetben, melyek a következők:

Modulok:

1. A beruházás érzékenysége elemzése
2. A projekthelyszín kitettsége értékelése
3. Potenciális hatások elemzése

4.9.1. A beruházás érzékenysége elemzése

Érzékenység: a projekt potenciális érzékenysége az éghajlati paraméterekre, valamint a másodlagos, éghajlatváltozásból adódó hatásokra.

Ez alapján az érzékenység vizsgálat az éghajlatváltozás elsődleges és másodlagos hatásainak a beruházásra és az általa nyújtott szolgáltatásra, valamint a szolgáltatás inputjára és outputjára gyakorolt hatásának feltárása történik.

A szolgáltatások érzékenyebbek az éghajlati hatásokra, mint a létesítmények. A közlekedési üzemben, a forgalom lebonyolódásában hamarabb keletkeznek zavarok, mint az infrastruktúrában. Az infrastruktúra jellemzően azokra a hatásokra érzékeny, amelyek előfordulása a normál időjárás változásához viszonyítva kevésbé valószínű.

Ehhez meghatározásra kerül a projekt potenciális érzékenysége, az éghajlati paraméterek teljes skálájára, úgymint eső, szél, hőmérséklet, valamint a másodlagos, éghajlattal összefüggő hatásokra, úgymint árvíz, aszály.

Az épített infrastruktúra (épületek, utak, parkolók) esetében releváns éghajlati paraméterek és másodlagos hatásaik lehetnek:

- hőhullám,
- intenzív csapadék,
- villámárvíz,
- árvíz,
- viharok,
- tömegmozgás,
- csökkenő fagyos napok száma.

Az alábbi táblázat a projekt érzékenységi mátrixát mutatja be:

ÉRZÉKENYSÉGI VIZSGÁLAT		
Éghajlati paraméterek változása		Épített Infrastruktúra
Elsődleges szempontok	Átlag hőmérséklet növekedése	Közepes
	Fagyos napok csökkenése	Alacsony
	Nyári forró napok növekedése	Magas
	Hőhullámos napok növekedése	Magas
	Átlagos csapadékösszeg csökkenése	Alacsony
	Száraz időszak növekedése	Közepes
	Csapadék intenzitás növekedése	Magas
	Szélsébség növekedése	Közepes
Másodlagos szempontok	Évszakok elhúzódása	Közepes
	Hőhatás	Magas
	Tüzek	Magas
	Viharok	Közepes
	Villámárvíz	Magas
	Aszály	Közepes
	Talajerózió	Közepes
	Tömegmozgás	Közepes
	Szélerózió	Közepes
	Levegőtisztaság változása	Alacsony

37.táblázat Érzékenységi vizsgálat

Jelmagyarázat:

	Alacsony
	Közepes
	Magas

Az értékelés eredményeképpen beazonosítható, hogy a legrelevánsabb éghajlati paraméterek a beruházás érzékenysége szempontjából a nyári forró napok növekedésére, a hőhullámos napok növekedésére, a csapadékintenzitás növekedésére, a hőhatásra, a tüzekre, a villámárvízre.

4.9.2. A projekthelyszín kitettségének értékelése

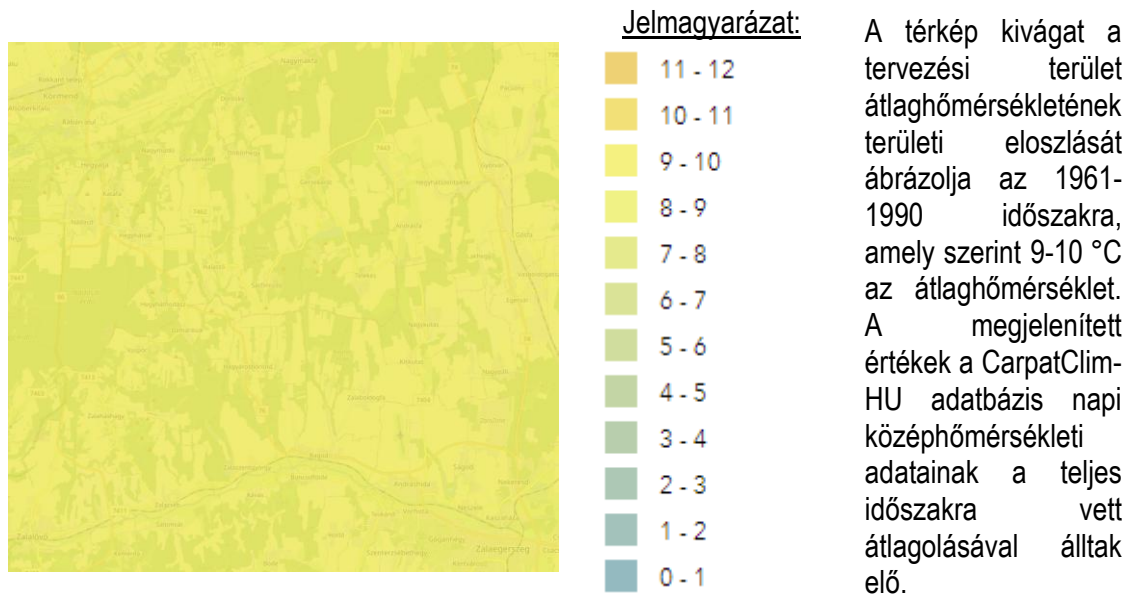
Kitettség: a projekt megvalósítási helyszíne mennyire van kitéve az egyes éghajlati veszélyeknek és kockázatoknak.

A kitettség vizsgálat azokra a hatásokra történik, amelyek az érzékenység vizsgálatnál közepes vagy magas értéket kaptak.

A kitettség a jelenlegi éghajlati körülmények mellett a jövőbeli éghajlati körülmények melletti kitettség értékelésével történik.

Az Alkalmazkodás az Éghajlatváltozáshoz Program ⁴szerint a tervezési területre jellemző jelenségeket, trendeket részletezzük ki a következőkben.

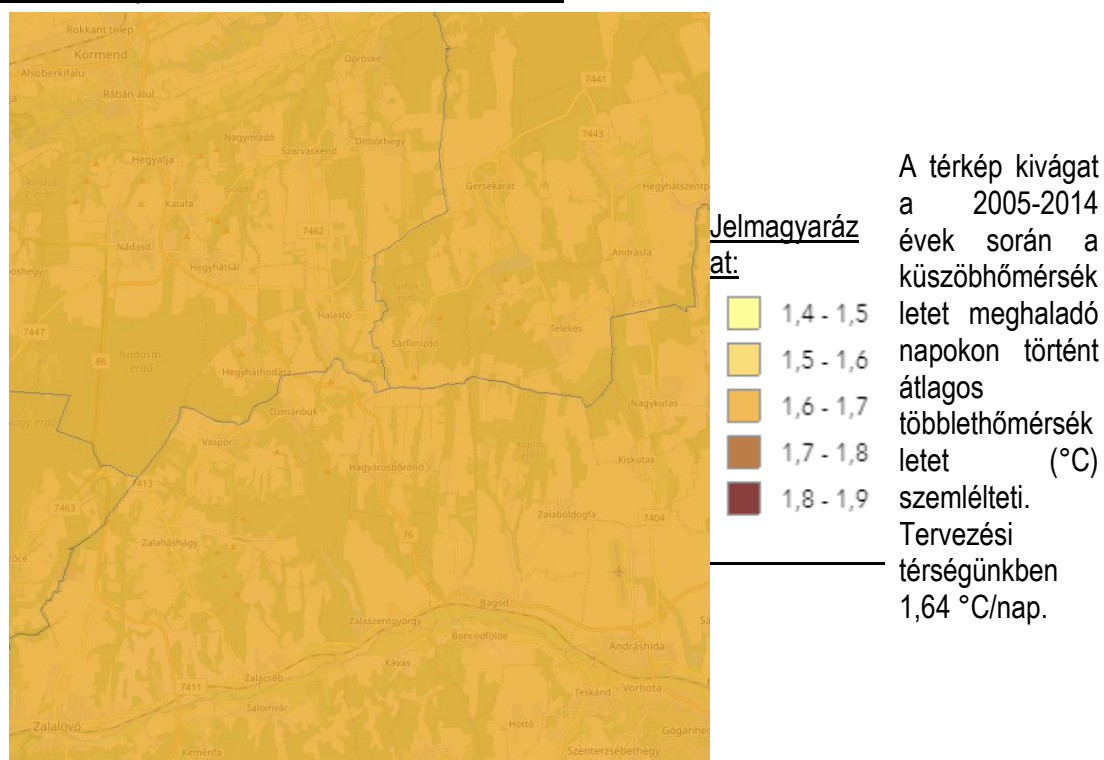
Tervezési terület átlaghőmérséklete 1961-1990 időszakban (°C)



11. ábra Tervezési terület átlaghőmérséklete 1961-1990 időszakban (°C)

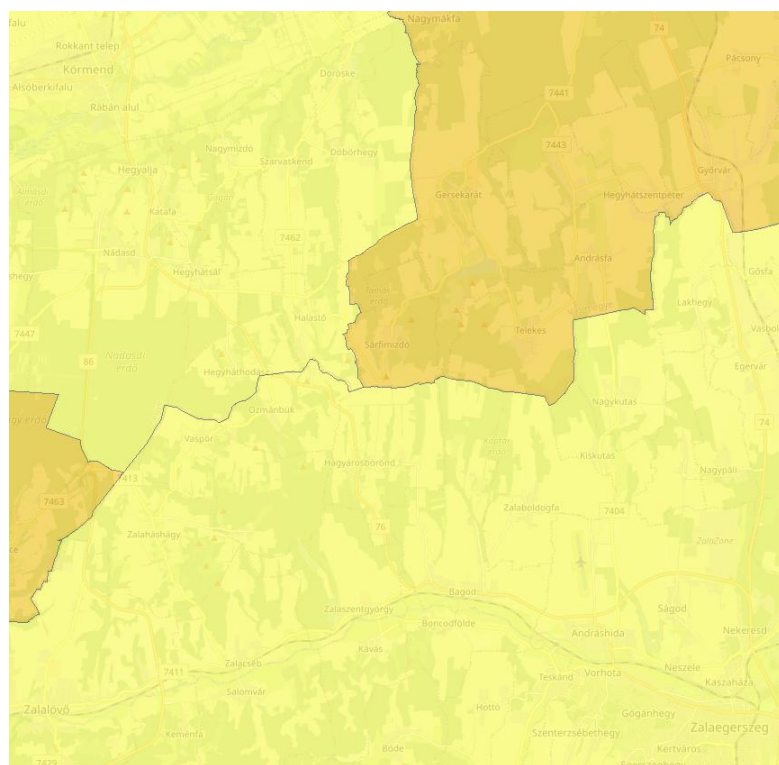
⁴ Forrás: <http://map.mfgi.hu/nater/>

Hőhullámos napok többlethőmérséklete, 2005-2014



12. ábra Hőhullámos napok többlethőmérséklete, 2005-2014

Hőhullámos napok gyakorisága, 2021-2050



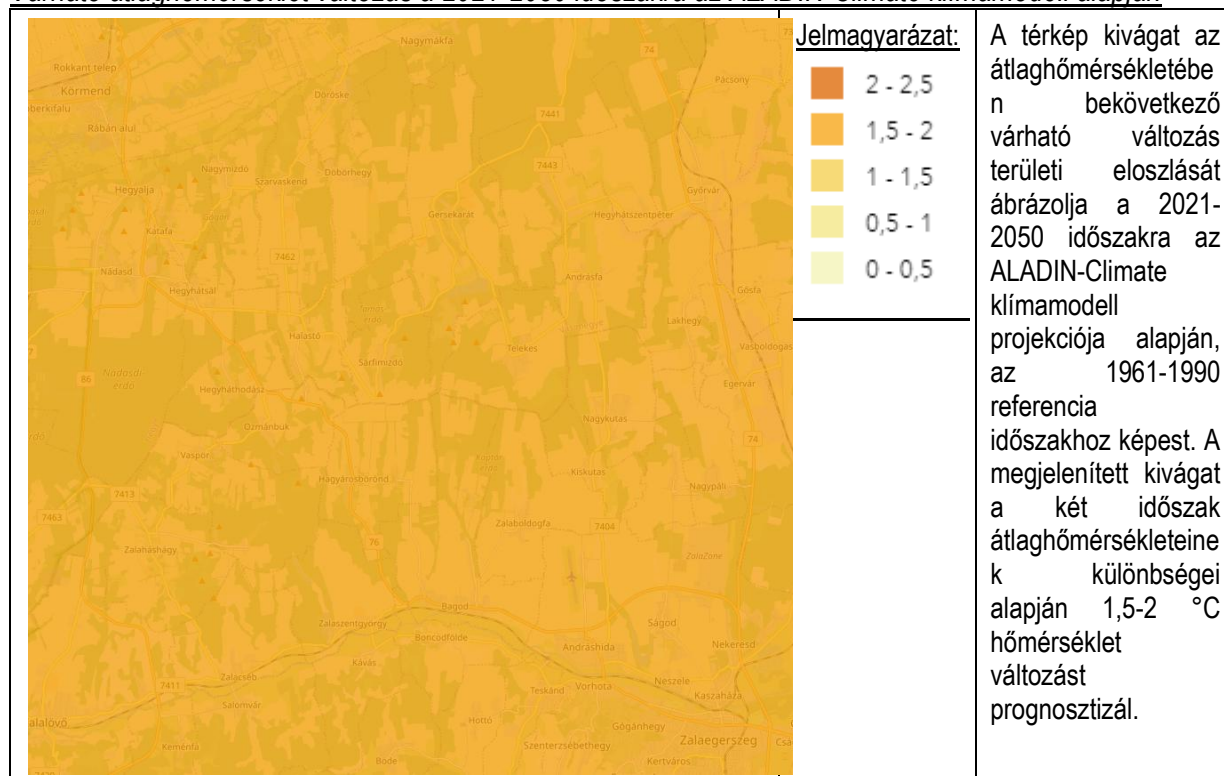
Jelmagyarázat:

57 - 65
65 - 71
71 - 78
78 - 86
86 - 99

A térkép kivágat a klímamodell 2021-2050 időszakában a hőhullámos napok számának változását (%-ban) szemlélteti a klímamodell 1991-2020 időszakához képest. A tervezési területen a hőhullámos napok gyakoriság változása 62,74 %/év-65,8 %/év.

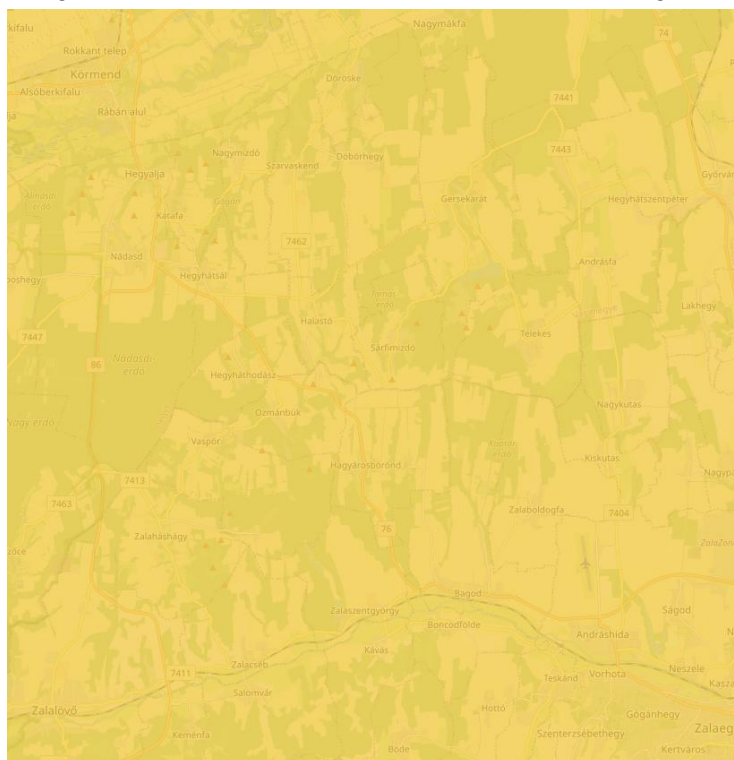
13. ábra Hőhullámos napok gyakorisága, 2021-2050

Várható átlaghőmérséklet változás a 2021-2050 időszakra az ALADIN-Climate klímamodell alapján

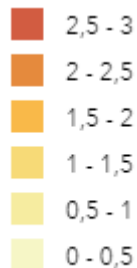


14. ábra Várható átlaghőmérséklet változás a 2021-2050 időszakra az ALADIN-Climate klímamodell alapján

Várható átlaghőmérséklet változás a 2021-2050 időszakra a RegCM klímamodell alapján



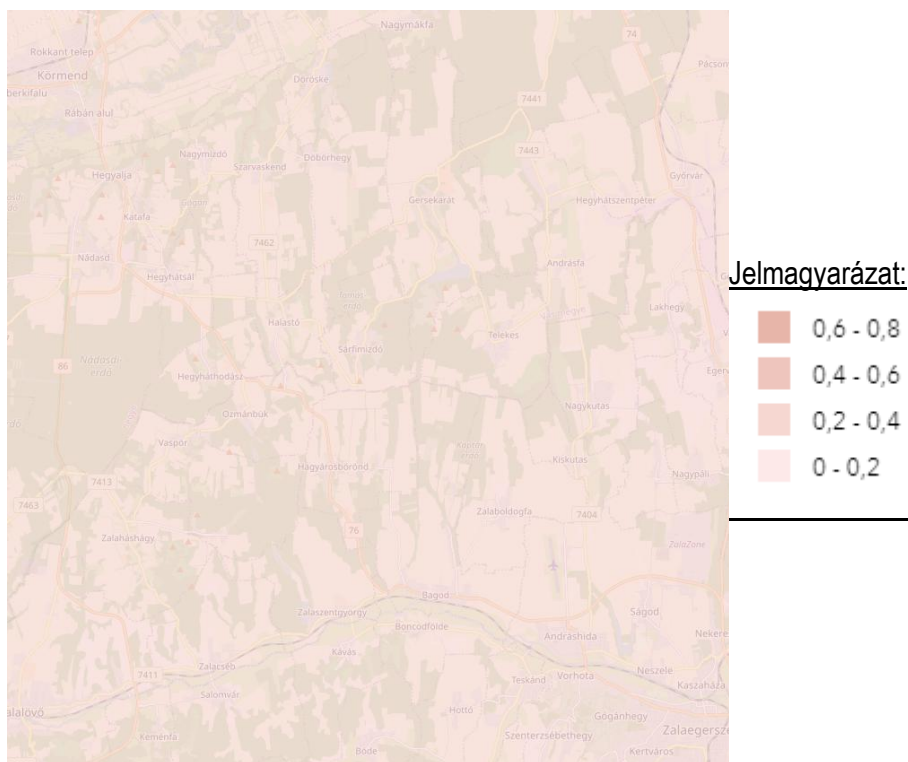
Jelmagyarázat:



A térkép a tervezési terület átlaghőmérsékletében bekövetkező várható változást ábrázolja a 2021-2050 időszakra a RegCM klímamodell projekciója alapján, az 1961-1990 referencia időszakhoz képest. A megjelenített érték a két időszak átlaghőmérsékleteinek különbségei alapján 1-1,5 °C a hőmérsékletváltozás.

15. ábra Várható átlaghőmérséklet változás a 2021-2050 időszakra a RegCM klímamodell alapján

A forró napok száma az 1961–1990 időszakban (napok száma)

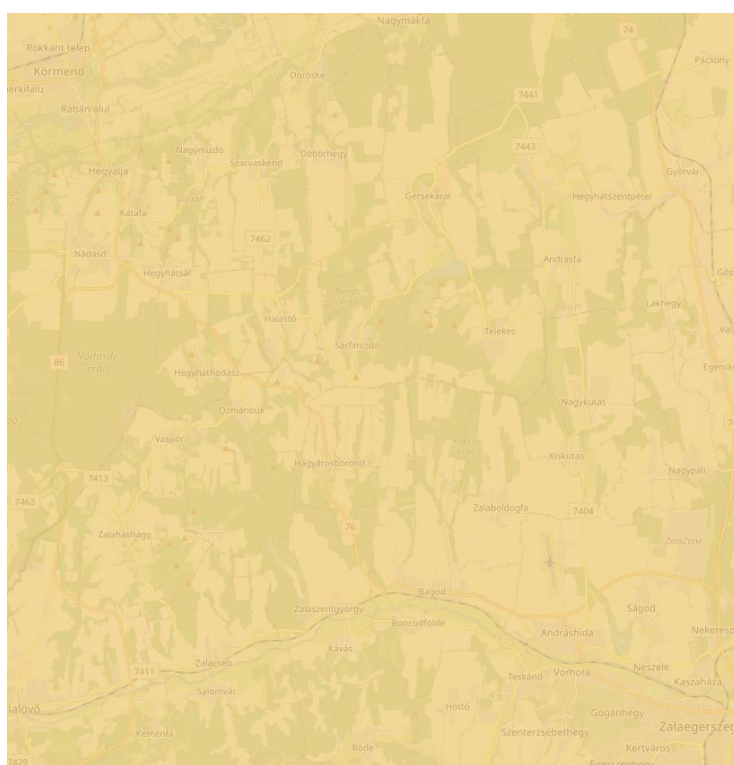


A térkép kivágat a forró napok⁵ átlagos évi számának területi eloszlását ábrázolja az 1961–1990 időszakra. A megjelenített értékek a forró napok évi számainak a teljes időszakra vett átlagai. Az adatok a CarpatClim-HU adatbázisból származnak. A tervezési területen a forró napok száma 0,0–0,2 nap között alakult évente.

16. ábra A forró napok száma az 1961–1990 időszakban (napok száma)

⁵ Forró napnak azok a napok minősülnek, amikor a napi maximum hőmérséklet eléri, vagy meghaladja a 35°C-t.

A forró napok számának várható változása a 2021–2050 időszakra az ALADIN-Climate klímamodell alapján



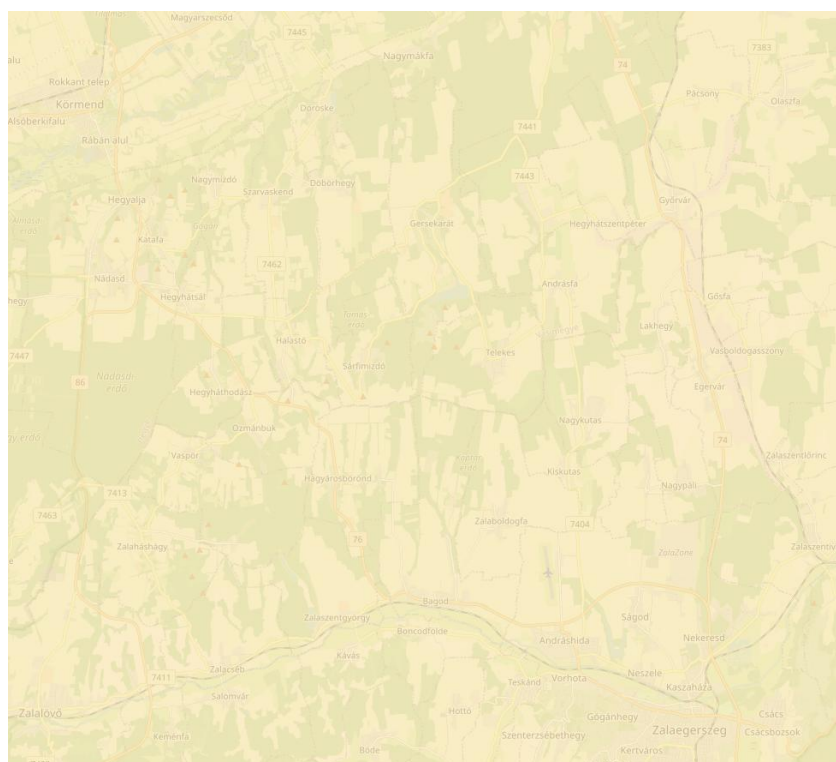
Jelmagyarázat:

	20 - 25
	15 - 20
	10 - 15
	5 - 10
	0 - 5

A kivágtat a forró napok átlagos évi számában bekövetkező várható változást ábrázolja a tervezési terület térségében a 2021–2050 időszakra az ALADIN-Climate klímamodell II projekciója alapján, az 1961–1990 referencia időszakhoz képest. A megjelenített értékek a két időszakra jellemző átlagos évi számok különbségei, ez pedig 5-10 nap.

17. ábra A forró napok számának várható változása a 2021–2050 időszakra az ALADIN-Climate klímamodell alapján

A forró napok számának várható változása a 2021–2050 időszakra a RegCM klímamodell alapján



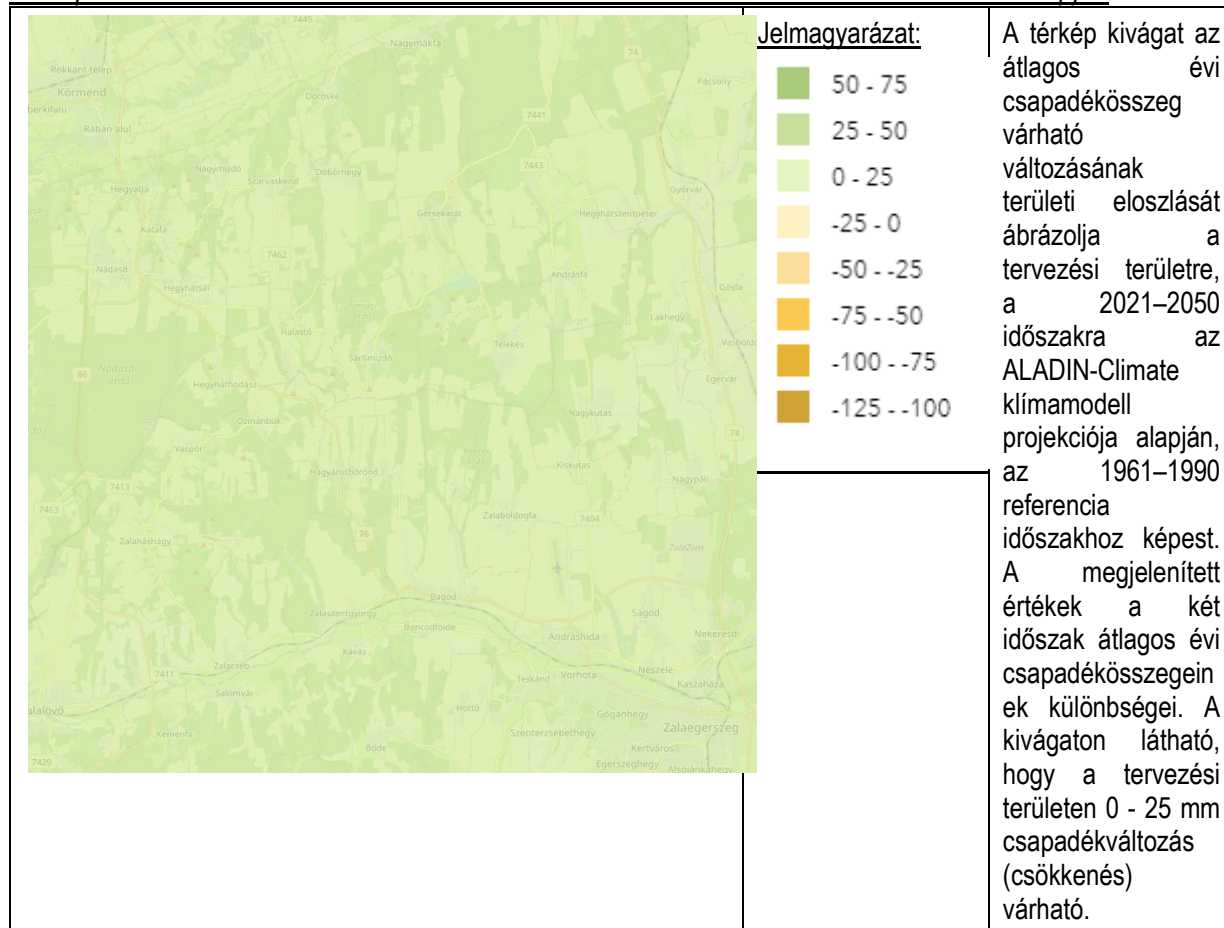
Jelmagyarázat

:

A kivágat a forró napok átlagos évi számában bekövetkező várható változását ábrázolja a tervezési terület térségében a 2021–2050 időszakra a RegCM klímamodell projekciója alapján, az 1961–1990 referencia időszakhoz képest. A megjelenített értékek a két időszakra jellemző átlagos évi számok különbségei, amely a tervezési területünkön 0-5 napokat jelent.

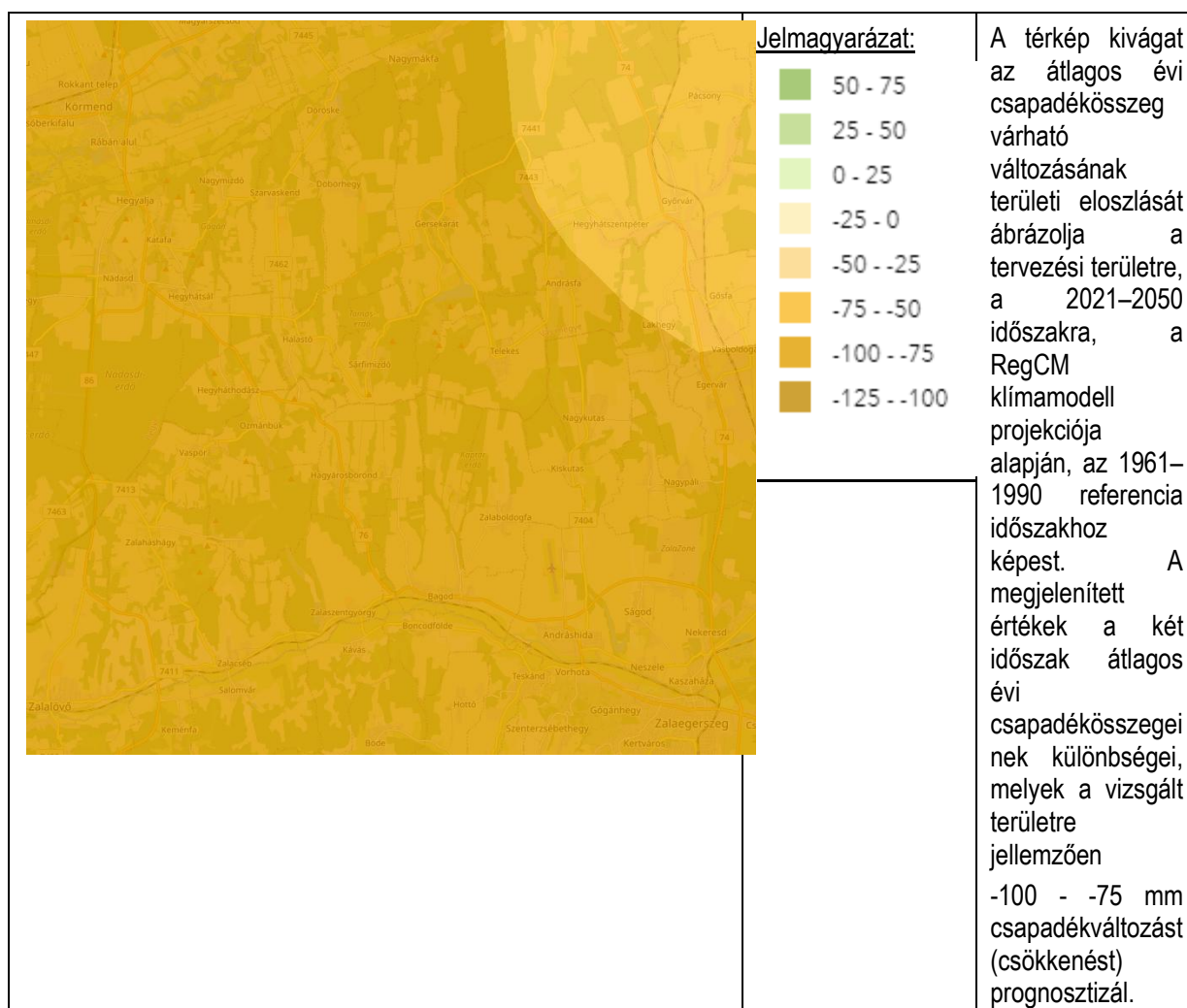
18. ábra A forró napok számának várható változása a 2021–2050 időszakra a RegCM klímamodell alapján

A csapadék várható változása a 2021-2050 időszakra az ALADIN-Climate klímamodell alapján



19. ábra A csapadék várható változása a 2021-2050 időszakra az ALADIN-Climate klímamodell alapján

A csapadék várható változása a 2021-2050 időszakra a RegCM klímamodell alapján



20. ábra A csapadék várható változása a 2021-2050 időszakra a RegCM klímamodell alapján

A 30 mm-t meghaladó csapadékos napok évi száma az 1961–1990 időszakban (napok száma)



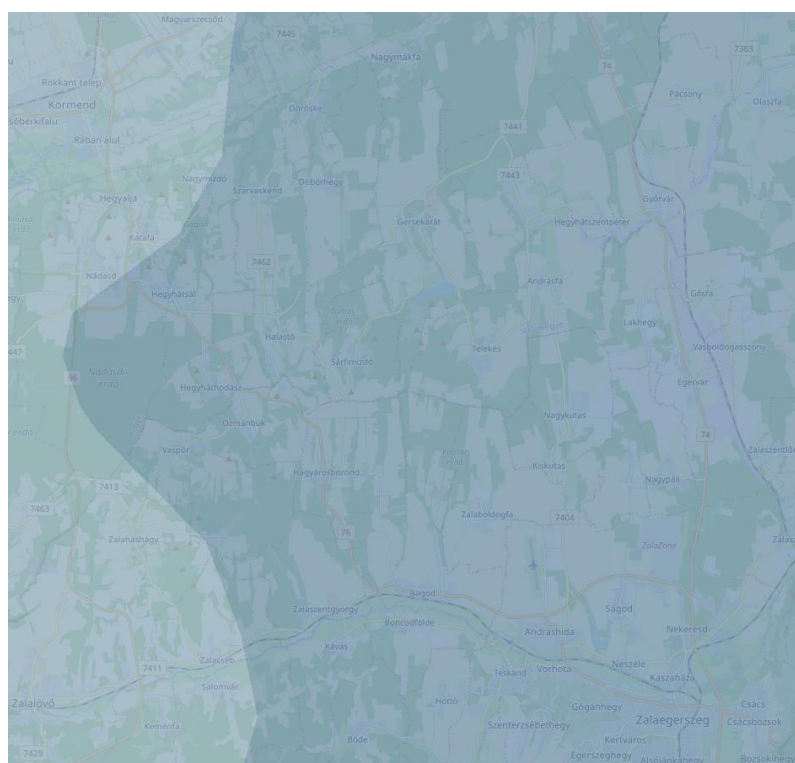
Jelmagyarázat

■	2,5 - 3
■	2 - 2,5
■	1,5 - 2
■	1 - 1,5
■	0,5 - 1
■	0 - 0,5

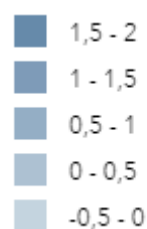
A térkép azon napok átlagos évi számának területi eloszlását ábrázolja, amikor 0°C-nál magasabb átlaghőmérséklet mellett a napi csapadékösszeg meghaladta a 30 mm-t. A megjelenített értékek a 30 mm-t meghaladó csapadékos napok évi számainak a teljes időszakra vett átlagai. Az adatok a CarpatClim-HU adatbázisból származnak. A tervezési területen 1,5-2 nap/év.

21. ábra A 30 mm-t meghaladó csapadékos napok évi száma az 1961–1990 időszakban (napok száma)

A 30 mm-t meghaladó csapadékos napok évi számának várható változása a 2021–2050 időszakra az ALADIN-Climate klímamodell alapján



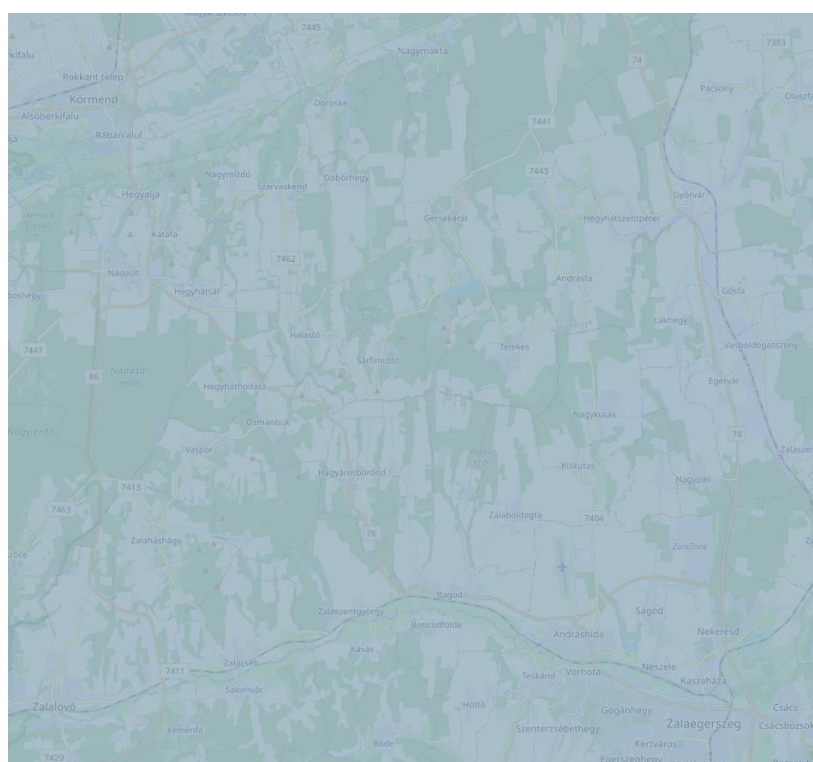
Jelmagyarázat:



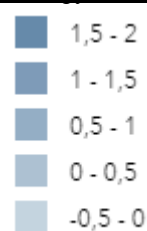
A térkép kivágat a 0°C-nál magasabb átlaghőmérséklet mellett a 30 mm-t meghaladó csapadékos napok átlagos évi számában bekövetkező várható változását ábrázolja a nyomvonal szakaszán a 2021–2050 időszakra az ALADIN-Climate klímamodell projekciója alapján, az 1961–1990 referencia időszakhoz képest. A megjelenített értékek a 30 mm-re korrigált küszöbértéket meghaladó csapadékos napok két időszakra jellemző átlagos évi számainak különbségei, melyek a tervezési területre 0,0-1 napok.

22. ábra A 30 mm-t meghaladó csapadékos napok évi számának várható változása a 2021–2050 időszakra az ALADIN-Climate klímamodell alapján

A 30 mm-t meghaladó csapadékos napok évi számának várható változása a 2021–2050 időszakra a RegCM klímamodell alapján



Jelmagyarázat:



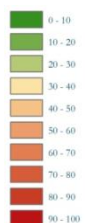
A térkép kivágat a 0°C-nál magasabb átlaghőmérséklet mellett a 30 mm-t meghaladó csapadékos napok átlagos évi számában bekövetkező várható változást ábrázolja a nyomvonal szakaszán 2021–2050 időszakra a RegCM klímamodell projekciója alapján, az 1961–1990 referencia időszakhoz képest. A megjelenített értékek a 30 mm-re korrigált küszöbértéket meghaladó csapadékos napok két időszakra jellemző átlagos évi számainak különbségei, melyek a tervezési területre 0-0,5 napok.

23. ábra A 30 mm-t meghaladó csapadékos napok évi számának várható változása a 2021–2050 időszakra a RegCM klímamodell alapján

Bel és árvizes területek

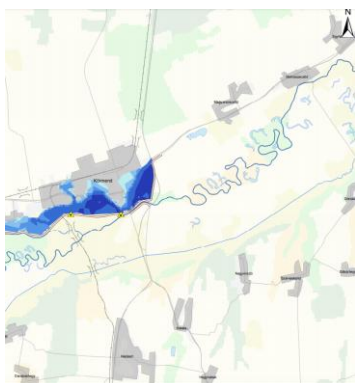


Jelmagyarázat:

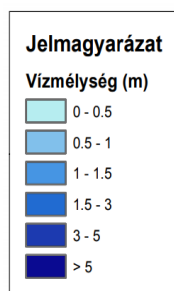


A komplex belvíz-veszélyeztetettségi térkép szerint, a tervezési terület alsó szakasza komplex belvíz veszélyeztetettségi valószínűsége 0-10.

24. ábra Bel és árvizes területek



Jelmagyarázat:



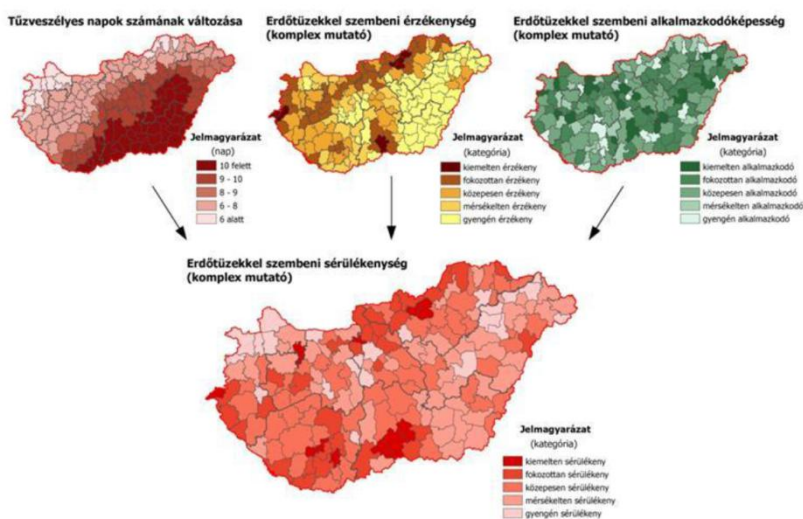
A kivágat a tervezési területünk elöntési valószínűségi térképét ábrázolja, a 30 évenkénti elöntési valószínűség alapján.



25. ábra Tervezési terület elöntési valószínűsége

Erdőtűz-veszély

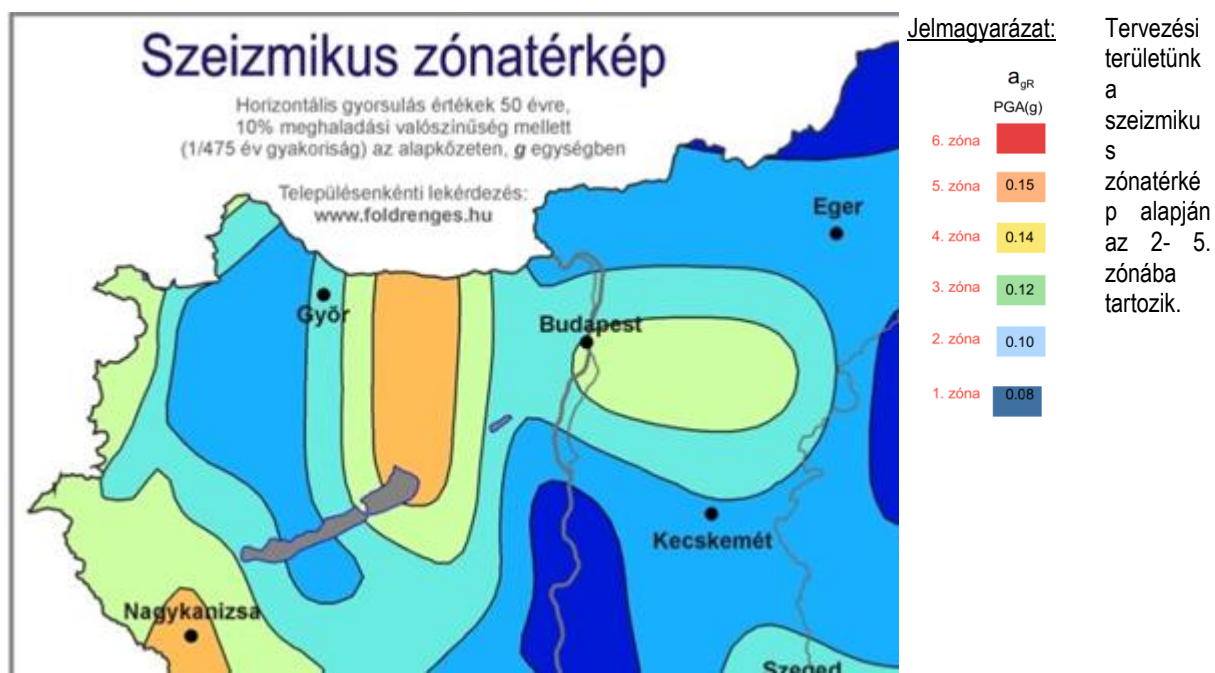
A II. Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia IV.5. Az éghajlati sérülékenységi területi értékelése fejezet ismerteti az erdőtűzveszélyes területeket.



Az éghajlati sérülékenysége erdőtűz-veszély témakörében a tervezési terület alapvetően mérsékelt és közepesen sérülékeny.

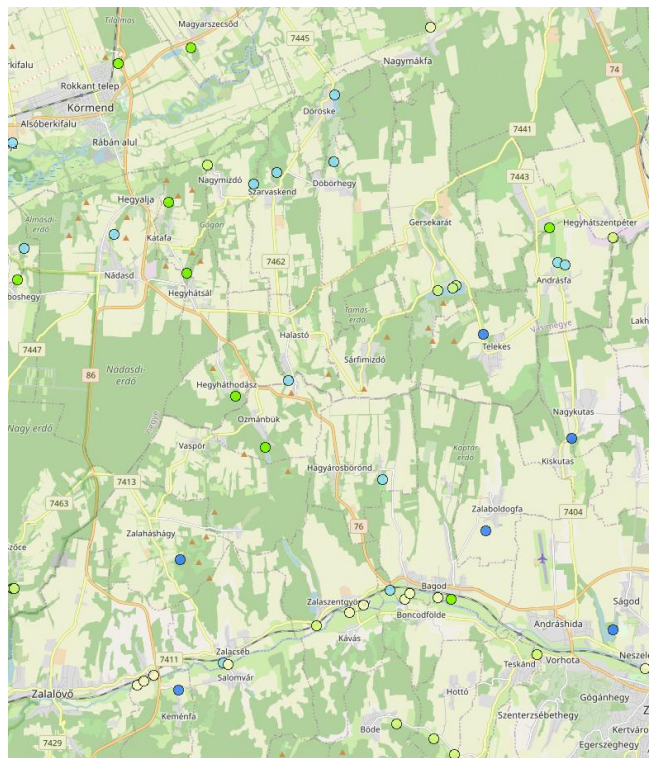
26. ábra Erdőtűz-veszély

Földmozgások



27. ábra Földmozgások

Villámárvizek



Jelmagyarázat:

- (1) kismértékben
- (2) gyengén
- (3) közepesen
- (4) erősebben
- (5) fokozottan

A hegy- és dombvidéki településeken intenzív csapadék esetén (legalább 30 mm/nap), ha a vízgyűjtőn lefolyó vízcseppek összegyülekezése ének optimálisak a feltételei – körhöz hasonlító alakú, néhány km² méretű, erdővel kevésbé borított, meredek lejtőkkel övezett a vízgyűjtő – villámárvíz kialakulásának nagyobb az esélye. A település szűk környezetében átfolyó vízfolyások legalacsonyabban fekvő, úgynevezett kilépési ponthoz képest számítható az a vízgyűjtő, amin a megjelenő intenzív csapadék a településre nézve veszélyt jelenthet. A tervezési területünkön releváns.

28. ábra Villámárvizek

A fentiek során kigyűjtöttük azon éghajlati paramétereket, amely esetében a projekt érzékenysége értékelése közepes vagy magas érzékenységet mutatott ki. A kitettség elemzése során megállapításra kerül, hogy mi tekinthető alacsony, közepes vagy magas szintű kitettségnek.

KITETTSÉGI VIZSGÁLAT	
Éghajlati paraméterek változása	Kitettség
Nyári forró napok növekedése	
Hőhullámos napok növekedése	
Csapadék intenzitás növekedése	
Szélsébség növekedése	
Hőhatás	
Tüzek	
Viharok	
Villámárvíz	
Árvíz, belvíz	
Tömegmozgás	

29. ábra Kitettségi vizsgálat

Jelmagyarázat:

	Alacsony
	Közepes
	Magas

4.9.3. Sérülékenység elemzése

Sérülékenység: a projekt jelenlegi és jövőben lehetséges sérülékenységről az érzékenység és a kitettség összevetésével történik.

A projektet érő potenciális fizikai hatások abban az esetben fordulhatnak elő, ha a projekt érzékeny egy adott éghajlati paraméterre és ezzel egyidőben a projekthelyszín ki van téve az adott éghajlati paraméternek.

Érzékenység	Kitettség			
		Alacsony	Közepes	Magas
	Alacsony	Árvíz, belvíz, villámárvíz		
	Közepes	Talajerózió, Tömegmozgás	Viharok, szélsébség növekedése	
	Magas		Nyári forró napok növekedése, Csapadék intenzitás növekedése, hőhatás	Hőhullámos napok növekedése

30. ábra Sérülékenység elemzése

Jelmagyarázat:

	Alacsony
	Közepes
	Magas

A sérülékenység elemzése alapján, a projektre a következő éghajlati paraméterek vannak fizikai hatással: hőhullámos napok növekedése, nyári forró napok növekedése, csapadékintenzitás növekedése, hőhatás.

4.9.5. Javaslatok a projekt éghajlatváltozásra gyakorolt kedvezőtlen hatásainak mérséklésére és a beruházás klímaváltozással kapcsolatos ellenálló képességének növelésére a tervezés, az építés és üzemeltetés fázisában

Tekintettel a tervezés jelenlegi szakaszára a következő javaslatokat tesszük:

1. Éghajlatváltozás okozta extrém időjárási helyzetekre méretezés
2. Az éghajlatváltozás okozta hatások mellett is biztonságosan üzemeltethető és fenntartható tisztító műtárgy. A beruházásban létesülő műtárgyak mind az építésük, mind a működésük tervezett ideje alatt biztonságosan üzemeltethetőek, karbantarthatóak legyenek, a működésük minimális környezeti terhelést jelentsen. A környezeti terhelés alatt értjük a műtárgyak közvetlen közelében a környezeti elemek terhelését (talaj, talajvíz, levegő) illetve az üvegházhatású gázok (olyan gázok, melyek elnyelik és kisugározzák az infravörös hullámhosszú fényt, ami az üvegházhatáshoz vezet) kibocsátását.
3. Másrészt az éghajlatváltozásból fakadó külső környezeti tényezők se legyenek befolyással a működésükre, vagyis win-win helyzet alakuljon ki.
4. Havária helyzetek modellezése.
5. A projekt éghajlatváltozás-biztossá tétele a kivitelezési szakaszban.
6. az építkezés során alacsony vagy zero ÜHG kibocsátású gépek és technológiák alkalmazása
7. az építési területek rekultivációja során tájra jellemző őshonos növényzet ültetése (ahol lehetséges többszintű, tehát gypszint, cserjeszint és lombkoronaszint hármását kialakítva)

A műszaki engedélyezési és kivitelezési dokumentációban majd a közbeszerzési dokumentációban véglegesednek azon alkalmazható és előírt intézkedések, melyek a klímavédelem szempontjából is relevánsak és rugalmassá teszik a beruházást az éghajlat változásával kapcsolatos körülményekre.

4.9.7. Összefoglalás

A Magyarországon várható klíma és időjárás változással járó felmelegedés, szárazság, extrém időjárási jelenségek gyakoriságának, valamint a valószínűsíthető károk nagyságának növekedése váratlanul és sokoldalúan hathat a társadalomra, gazdaságra, természeti környezetre, melyeket pontosan nehéz prognosztizálni. A Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia szerint Magyarországon az utóbbi három évtized során a napi maximum-hőmérséklet drámai mértékben, 2-3 fokkal emelkedett.

A sérülékenységi elemzése alapján a projektre a következő éghajlati paraméterek vannak fizikai hatással: hóhullámos napok növekedése, nyári forró napok növekedése, csapadékintenzitás növekedése, hőhatás. A tervezési, és üzemeltetési szakaszban az alkalmazott intézkedések kezelik az azonosított kockázatokat, egyrészt eliminálják azokat, másrészt biztosítják a rendszer éghajlatváltozással szembeni rugalmasságát.

A tervezett M76 autópálya Zalaegerszeg – Kőrmend közötti szakaszhoz kapcsolódó 8. sz. főút korrekciójának megépítése összességében növeli a közúti forgalom biztonságos lebonyolítását a jelenlegi állapothoz képest, szélsőségesebb időjárási viszonyok között is.

5. Összefoglaló értékelés

5.1. A létesítmény értékelése

Földtani közeg, felszín alatti víz

A tervezett útkorrekció **nem érint üzemelő, vagy távlati ivóvízbázist, sem annak védőterületét, valamint vízműutat sem.** Nem érint továbbá **meliorált és öntözött területeket sem.**

A projekt célja a meglévő 2x1 sávós főút korrekciója oly módon, hogy híd-műtárgyon keresztezze az M76 autótutat. A területfoglalás mértéke a műszakilag szükséges minimális területre korlátozódik; 30 m-es szélességben határozható meg.

A tervezett útkorrekció hossza 915 m. A terület-igénybevétel mértéke 2,98 ha.

Az útkorrekció magassági vonalvezetése szükségessé teszi magas töltések kialakítását a híd-műtárgy környezetében, **ezzel a hatással ezért az érintett szakaszon csekély mértékben számolnunk kell.**

A tervezett útkorrekció volumenéből adódóan nem változtatja meg jelentősen a térség felszínborítottsági arányait, azonban magas töltések kialakításával jár a híd-műtárgy környezetében. A tanulmánytervi fúrások alapján az M76 autótút érintett szakaszán a talajvíz többnyire néhány méteres mélységben, vagy felszín-közelben helyezkedik el. Ahol a talajvíz mélyebben található, a létesítmény az áramlási viszonyokat nem változtatja meg számottevő mértékben. A **magasabb talajvízállású szakaszokon a töltések okozhatnak lokális anomáliákat a talajvíz áramlásában, amelyek azonban rövid időn belül kiegyenlítődnek.**

Az előrebecsült forgalmi adatok alapján alacsony TPH terhelésekre számíthatunk, az sehol sem éri el a 28/2004. (2004. XII. 25.) KvVM rendelet által az általánosan védett befogadókra meghatározott szerves oldószer extrakt határértéket, a 10 mg/l-t. A tervezett útszakasz üzemelése során az arról **lefolyó csapadékvíz szennyezettsége tehát földmedrű árok esetén sem okoz érdemi terhelést.**

A csapadékvizek befogadó vízfolyásba való **bevezetése előtt hordalékfogó műtárgy kiépítése indokolt**, mely havária esetében elzárási lehetőséggel rendelkezik.

Összességében megállapíthatjuk, hogy a tervezett csapadékvíz-elvezetési megoldások, valamint a védelmi intézkedések együttesen biztosítják a talaj, és a felszín alatti vizek minőségének védelmét.

Felszíni víz

A felszíni lefolyási viszonyok csekély mértékű változását okozzák a szántóterületen megjelenő burkolt felületek, az érintett fásított területen történő fakivágások, valamint a tervezett növénytelepítések. A tervezett útkorrekció volumenéből adódóan nem változtatja meg jelentősen a térség felszínborítottsági arányait; magas töltések kialakításával csak a híd-műtárgy környezetében jár. Terület-igénybevétele nem jelentős; 2,98 ha.

A tervezési területen **befogadóként felhasználható vízfolyás a Szemcse-Megyefő árok.**

A pályán keletkező csapadékvizet túlemelésben vagy tetőszelvényben kialakított szakaszokon a töltésmagasságtól és a hosszeséstől függően egy vagy mindkét oldalon a padka- és rézsűfelületen lefelszerűen elterítve, vagy a külső burkolatszél mellett kiépítendő vízelvezető szegély + rézsűsurrantó kiépítésével kell a **kétoldali** bevágási folyókákba vagy **földmedrű talpárókba** vezetni.

A vízfolyásba való **bevezetés előtt hordalékfogó műtárgy kiépítése indokolt**, mely havária esetében elzárási lehetőséggel rendelkezik.

A fentiek szerint a tervezett útkorrekció létesítése és üzeme kapcsán a felszíni vizekre gyakorolt jelentős hatással nem kell számolni.

A tervezett beruházás a megadott védelmi intézkedésekkel nem veszélyezteti a felszíni víztestek jó ökológiai potenciálját, a felszín alatti víztestek jó állapotának megtartását, elérését, illetve a Víz Keretirányelvben megfogalmazott céloknak az elérését.

Levegőtisztaság-védelem

A levegőtisztaság védelmi vizsgálatok alapján a jelenlegi (2021), a forgalomba helyezést követő vele állapot (2029) és nélküle (2029) állapotban a tervezési terület térségében a közúti immisziós értékek nem mutatnak számottevő levegőkörnyezetre gyakoroló hatást. ***Az eredmények valamennyi vizsgált komponens esetében jelentősen a levegőtisztaság-védelmi határérték alattiak. Az útkorrekciótól 25 méterre meghatározott terhelések a határértéket nem haladják meg.*** Az elvégzett vizsgálatok alapján a mértékadó NO₂ komponensre a mértékadó állapotban az út üzemi területén belül a koncentráció az óras határérték alatti.

Élővilág-védelem

Az útkorrekció hossza 915 m, a területigénybevétel szélessége 20-50 m közötti a töltésmagasság függvényében. A tervezett útkorrekció vonalában a meglévő területhasználat helyett ***burkolt felületek kerülnek kialakításra.*** Az 1-es természetességű szántóterületeken, illetve az akácosban, továbbá a 2-es természetességű facsoportot kismértékben érintő beruházás azonban ***nem jár értékes élettér- és élőhely megszűnéssel.***

A tervezett útkorrekció élőhelyfeldaraboló hatása a meglévő állapothoz képest ***nem jelent érdemi változást.***

Természetvédelmi oltalom alatt álló területek, erdőterületek ***nem válnak érintetté.***

A beruházás során szükséges fakivágások pótlásaként az útkorrekciók mentén rendelkezésre álló területeken, a körforgalmi csomópontban, rézsűkön többszintes ***növénytelepítésekre kerülhet sor, melyek új élőhelyeket képeznek, növelik a biológiai aktivitás-értéket.***

Összességében az élővilágra gyakorolt hatás nem jelentős.

Épített környezet

A beruházás által a tervezési területen – a Burkolt felületek, csomópontok, kapcsolódó létesítmények kialakításával - ***új épített környezeti elemek jönnek létre.*** A tervezett korrekció Körmen-d délnyugati részén létesül, alapvetően szántóterületen. Távol-ságuk a belterület-től 360 m, ***épített környezeti elemet nem érintenek.***

A tervezett útkorrekciót, híd-műtárgyat a rendezési terv nem tartalmazza. Az M76 autót út nyomvonala, valamint a jelen tervben vizsgált korrekció miatt is ***szükségessé válik a rendezési terv módosítása.***

A tervezett beruházással kapcsolatban az érintett Önkormányzat megkeresésre került. A tervezett beruházással az Önkormányzat egyetért; észrevételeket tett válaszában. (ld. 1.sz. melléklet).

Összességében megállapítható, hogy Körmen-d önkormányzata a tervezett fejlesztést támogatja, válaszában észrevételeket tett; szükségessé válik a rendezési terv módosítása.

Táj

Az útkorrekció hatásai tájvédelmi szempontból nem jelentősek.

Az útorrekció létesítésével a területhasználatban megjelenő konfliktusok elenyészőek; szántó művelésű mezőgazdasági területek, egy mezőgazdasági telephely, illetve egy fásított terület igénybevétele szükséges.

A 2*1 sávós főút esetében a kapcsolatok átvágása nem számottevő hatás.

Az építés során megjelenő földművek, a híd-műtárgy a magassági vonalvezetésből adódóan (M76 autótűt terepközelben vezet az érintett szakaszon, ezen kerül áttemelésre a főút) domináns elemek a tájban. A művi elemek dominanciáját tereprendezéssel és növénytelepítéssel (védőfásítás, egyéb zöldfelületek kialakítása) lehet enyhíteni.

A beruházás műemléki érdeket nem sért, egyedi tájértéket nem érint. **1 db régészeti lelőhelyet érint; a szükséges örökségvédelmi vizsgálatokat a további tervfázisokban el kell végezni.**

Zaj, rezgés

A tervezési terület térségében a jelenlegi állapotban a meglévő 8 és 86 sz. főúttól származó zajterhelés alakítja a közlekedési zajterhelést. A nélküle állapotban az úthálózat érdemben nem változik, így továbbra is a meglévő főutak adják a közlekedéstől származó zajterhelést. A tervezett állapotban a tárgyi útszakaszon érdemi forgalmi növekmény nem várható, sőt a személygépkocsi forgalom csökkenése miatt enyhe zajcsökkenésre lehet számítani az M76 autótűt megvalósulásával egyúttjáró forgalmi átrendeződés miatt. A tervezési terület térségében védendő építmény, illetve terület nem található, így a 8 sz. főúttól származó zajterhelés miatt konfliktus helyzet nem alakul ki. A térség közlekedési zajterhelését a 8. és 86 sz. főutak, valamint az M76 autótűt együttesen fogja meghatározni.

Összességében zajvédelmi szempontból megállapítható, hogy a tervezett beavatkozás esetén a jogszabály szerinti zajvédelmi követelmények teljesülnek, zajvédelmi intézkedésre nincsen szükség.

Közvetlen hatásterület

A tervezett létesítmény térségében az egyéb közlekedési zajforrások (M76 autótűt és 86 sz. főút) zajterhelése adja a háttérterhelés mértékét. A hatásterületet a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 6.§ (1) bekezdésében foglalt feltételrendszer együttes alkalmazásával határoztuk meg. A zajvédelmi hatásterületet az M76 autótűt és a 86 sz. főút közelsége miatt alapvetően az (1) c) feltétel jelöli ki, ahol a hatásterület határát az éjjeli határérték (55 dB) jelöli ki, mivel a háttérterhelés ennél nagyobb mértékű. A 86 sz. főúttól eltávolodva távolodva - ahol a háttérterhelést már csak az M76 autótűttől származó zaj adja – a hatásterület határát a háttérterhelés mértéke határozza meg, tehát a rendelet (1) b) feltétele szerint a hatásterület vonalán a tervezett létesítmény zajterhelése egyenlő a háttérterheléssel.

Ahol a hatásterület távolságát a határérték teljesülése jelöli ki, ott a hatásterület mintegy 65 m széles sávot rajzol ki. A háttérterhelés szerinti hatásterületi vonal legnagyobb távolsága pedig mintegy 140 m.

A hatásterületen belül zajtól védendő létesítmény vagy terület nem található.

Közvetett hatásterület

A tárgyi útszakasz beavatkozása önmagában forgalmi változást nem generál. A térségben az M76 autótűt Zalaegerszeg – Körmend közötti szakasz megvalósulása miatt következik be forgalmi átrendeződés a környező úthálózaton. A forgalmi átrendeződés független a tárgyi útszakasztól. Ezért a tárgyi útszakaszt érintő beavatkozásnak zajvédelmi szempontból közvetett hatásterülete nem határolható le.

Megjegyezzük, hogy a tárgyi beavatkozás zajhatásterületének lehatárolása csak elvi jelentőséggel bír, mivel az M76 autótűt zajhatásterületén belül helyezkedik el.

Építés hatása

Amennyiben a közúti szállítás a meglévő úthálózaton a lakott területek érintése nélkül nem oldható meg, akkor az ilyen, zajvédelmi szempontból érzékeny útszakaszokon csak a nappali időszakban szabad szállítási tevékenységet végezni.

A szállítási útvonalak melletti védendő létesítményeknél várható építés alatti zajterhelés vizsgálatát a Kivitelező organizációs elképzelései alapján az építés megkezdése előtt, az építés alatti környezetvédelmi munkarészben pontosítani kell. Az építési zajterhelés csökkenthető munkaszervezéssel, illetve kisebb zajterhelésű gépek alkalmazásával.

Amennyiben a vonatkozó határértékek nem tarthatók be, meg kell határozni a szükséges zajcsökkentési intézkedéseket, és ennek függvényében túllépés esetén a Kivitelezőnek meg kell kérnie a zajhatárérték betartása alóli felmentést.

Rezgésvédelmi szempontból megállapítható, hogy a tervezett létesítmény üzemelése során nem jelent rezgésterhelési kockázatot. A vonatkozó jogszabályban előírt környezeti rezgésterhelési határértékeket a várható rezgésterhelés a tervezett 8 sz. főút korrekciója mentén nem fogja meghaladni.

Hulladék

Körmend település beruházással érintett területén **hulladéklerakó nem található.**

A hulladék rendeleteknek megfelelő gyűjtése, szállítása, újrahasznosítása, illetve ártalmatlanítása esetén sem az építés, sem pedig az üzemelés-üzemeltetés idején nem várható káros környezeti hatás.

Klímavédelem

A sérülékenységi elemzése alapján a projektre a következő éghajlati paraméterek vannak fizikai hatással: hóhullámos napok növekedése, nyári forró napok növekedése, csapadékintenzitás növekedése, hőhatás. A tervezési, és üzemeltetési szakaszban az alkalmazott intézkedések kezelik az azonosított kockázatokat, egyrészt eliminálják azokat, másrészt biztosítják a rendszer éghajlatváltozással szembeni rugalmasságát.

5.2. Építés előtt elvégzendő feladatok

Földtani közeg, felszín alatti víz

Az engedélyezési tervek elkészítése során pontosítani kell a töltések, bevágások kialakításához szükséges anyagmennyiségeket.

A 90/2008. (VII. 18.) FVM rendelet szerint az engedélyezési terv fázisában humuszmentési talajvédelmi tervet kell készíteni. A Kivitelező feladata a humuszgazdálkodási terv elkészítése, mely a humuszmentési talajvédelmi terv alapján meghatározza a letermelt talajréteg mennyiségét, elhelyezésének körülményeit.

Az utépítési gyakorlat szerint *a talajvédelmi terv alapján a KIVITELEZŐ készíti el a termőföld újrahasznosításának tervét* (humuszgazdálkodási terv) és gondoskodik a jogszabályban rögzített előírások betartásáról.

Felszíni víz

A megvalósításra javasolt útszakasz és a híd-műtárgy csapadékvíz-elvezetésének vízjogi létesítési engedélyes tervdokumentációját arra jogosult szaktervezőnek meg kell terveznie.

Levegő

A Kivitelező feladata az Organizációs tervben a tényleges szállítási útvonalakat kijelölni, az érintett önkormányzatokkal egyeztetni. Mivel az útkorrekciós szakasz az M76 autópályát beruházásával egyidejűleg

épül meg, ezért szállítási útvonalként a vonali beszállítás javasolt, elkerülve a lakott területeket. Amennyiben a szállítás mindenképpen lakott területek érintésével oldható meg, akkor az útvonalak mentén az esetleges védendő épületek (statikai) állapotfelmérését a későbbi panaszok elbírálása miatt a kivitelezés, szállítási tevékenység megkezdése előtt szükséges elvégezni. A munka megkezdéséről, a szállítási tevékenység ütemezéséről az Önkormányzatot és az érintett lakosságot tájékoztatni szükséges.

Épített környezet, Táj

Az építést megelőzően gondoskodni kell az érintett település Településrendezési Terveinek módosításáról, továbbá a területek megszerzéséről.

A kivitelezés megkezdése előtt a szükséges régészeti feltárásokat el kell végezni.

Zaj, rezgés

A kivitelezőnek az építés megkezdése előtt zajvédelmi munkarészt kell benyújtania a zajvédelmi hatáskörrel rendelkező települési önkormányzat jegyzőjéhez. A munkarészben igazolni kell, hogy az építési munkálatok által okozott zajkibocsátás nem haladja meg a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 2. sz. melléklete szerinti zajterhelési határértéket.

Amennyiben zaj határérték túllépés várható, úgy meg kell kérnie a zajhatárérték betartása alóli felmentést.

Az építés alatti monitoring vizsgálatokat a Kivitelező organizációs elképzeléseinek függvényében, a továbbtervezés során kell meghatározni. Zajvédelmi monitoringot a szállítási útvonal kijelölését követően a szállítási útvonalhoz közel fekvő védendő létesítmény esetén szükséges végezni, a legintenzívebb szállítási tevékenység időszakában. A mérés eredményének függvényében szükség szerint meg kell határozni a zajcsökkentési intézkedéseket (kevesebb fuvarszám, kisebb haladási sebesség, más szállítási útvonal választása).

A tervezett létesítmények építését megelőzően az építés alatt használni kívánt szállítási útvonalak mentén a várhatóan rezgéshatással érintett védendő épületek állagfelmérését el kell végezni, valamint célszerű a szállítási tevékenység megkezdése előtt és annak folyamán is rezgésméréseket végezni.

5.3. Építés idejére vonatkozó előírások

Földtani közeg, felszín alatti víz

Az építéskor keletkező hulladék és veszélyes hulladék ideiglenes tárolóinak, valamint a földmunkagépek üzemanyag-tárolóinak kijelölését és kialakítását meglévő burkolt felületeken kell kijelölni. Az ideiglenes, veszélyes hulladéktárolók kialakításához szigetelő lemez (pl. polietilén fólia) alkalmazása, vagy vízzáróan burkolt felületek igénybevétele kívánatos.

A munkálatokat úgy kell elvégezni, hogy a talaj szennyezése elkerülhető legyen.

A munkálatok közben a biztonsági intézkedések ellenére fellépő szennyeződésektől a területet haladéktalanul mentesíteni kell, elkerülve a szennyezés továbbterjedését.

Figyelembe kell venni a talajvédelmi utasításokat, gondosan ügyelve, hogy a szállítási útvonalak minél kevesebb érzékeny területet vegyenek igénybe.

A mezőgazdasági területek talajtakarójának védelmét talajvédelmi terv alapján készülő humuszgazdálkodási terv alapján biztosítani szükséges.

Depónia kialakításánál a tervezési területtel szomszédos védett természeti, természetszerű és a mezőgazdasági területek védelme fontos szempont, ezért az ideiglenes területigénybevételt minimalizálni kell.

A területen a munkagépek közelében környezetvédelmi mentőegységet kell tartani az esetleges olajfolyások azonnali lokalizálásához és a kármentesítés megkezdéséhez. Esetleges gépolaj csöpögés

összegyűjtéséhez kármentőtálca helyszínen tartása szükséges. A kármentőtálcában felfogott, veszélyes hulladékként kezelendő olajat fáradt olajként kell összegyűjteni és naponta elszállítani a területről. Helyszíni tömitéscsere szükségessé válása esetén fóliaterítés, tepsi alkalmazása szükséges, az esetleg talajra került olajszennyeződést pedig a talaj eltávolításával azonnal kell megszüntetni. Az olajos géprongyok ugyancsak veszélyes hulladékként zárt edényzetben gyűjtendő és kezelendő.

Azonon a telephelyeken, ahol az építőgépeket őrzik, olajtárolót kell létesíteni, gondoskodni kell annak fedett és zárható kialakításáról, valamint a talaj szennyezését megakadályozandó kármentesítő tálca használata kötelező.

A földtani közeg, illetve felszín alatti vizek védelme érdekében a Kivitelezőnek az építés során esetlegesen bekövetkező havária események megfelelő kezelésére intézkedési, védelmi tervet kell készítenie.

Felszíni víz

A kivitelezési munkák során folyamatosan biztosítani kell a felszíni vizek szabad útját, azok elvezetéséről ez idő alatt is gondoskodni kell. Az építés alatt csak a szükséges minimális beavatkozások végzendők. Az építést követően a munkaterületet helyre kell állítani.

A kivitelezési munkálatok alatt a felvonulási területeket a környező vízfolyásoktól távolabb kell kialakítani. A munkagépek karbantartása burkolt, vagy vízzáróan szigetelő felületen történhet. A kivitelezéskor a veszélyes anyagok átmeneti tárolása szintén vízzáróan szigetelt vagy burkolt felületen, a vízfolyásoktól legtávolabb eső részeken történhet.

Levegőtisztaság-védelem

Közúti beszállítás során a szállítási útvonalat – lehetőség szerint vonali beszállítás javasolt - úgy kell megtervezni, hogy minél kevesebb lakott területet érintsen. A késő délutáni és kora reggeli közúti szállítást kerülni kell, mert a környező úthálózat telítettsége nagy (csúcsóra forgalmi helyzetek ekkor alakulnak ki).

Az építést végző gépek és berendezések telephelyeit a nyomvonalhoz minél közelebb kell kijelölni, kerülve a fölösleges mozgásokat a környező úthálózaton.

Anyagszállításra a tervezett M76 autótűt nyomvonalának használata javasolt.

Építés alatti időszakban gondoskodni kell a kiporzás elleni védelemről, az anyagdepóniák, és a közutakon történő anyagszállítás esetében is. A szállító járműveket ponyvás takarással kell ellátni. Az építési területen és környezetében, valamint a beszállítási útvonalakon a szálló por képződését szükség szerint locsolással kell a minimális mértékűre szorítani.

A burkolati rétegek előállítását elsődlegesen keverőtelepeken történik. A szükséges anyagok jelentős hányadát vélhetően távolabbról (megfelelő kőbányákból) szállítják. A telephelyek létesítésénél a gazdaságos és környezetkímélő elhelyezés meghatározó szempont.

A létesítmény építésében csak olyan gépjárművek, munkagépek vehetnek részt, amelyek megfelelnek a mozgó pontforrásokra vonatkozó környezetvédelmi előírásoknak. A munkagépek, szállítójárművek motorjai feleslegesen nem terhelhetik a környezeti levegőt kipufogógázokkal. Lehetőség szerint korszerű, kis légszennyezőanyag-kibocsátású munkagépeket szükséges alkalmazni.

A megépített szakaszoknál a részsűket - a kiporzás csökkentése céljából - célszerű minél hamarabb fűvesíteni.

Az építkezés, tereprendezés során tilos hulladékot égetni.

Élővilág

A felesleges élőhely-igénybevétel a lehető legkisebb mértékűre kell korlátozni. A rombolt felületeket a kivitelezési munkák befejeztével helyre kell állítani, rekultiválni kell.

A nemkívánatos gyomfajok betelepítésének megakadályozása érdekében a burkolt felületek kialakítását követően a fennmaradó területeken történő gyepesítésre, növénytelepítésekre minél

hamarabb sort kell keríteni. A növénytelepítések fajösszetételét úgy kell megválasztani, hogy az a talajadottságoknak leginkább megfelelő, tájba illő, őshonos fajokból álljon.

A fakivágással járó területeken az idősebb fákat denevérszakértővel meg kell vizsgáltatni, mivel ezeken a fákon olyan odúk is lehetnek, melyek egyik évről a másikra alkalmassá válhatnak denevérrkolóniák megtelepedésre (telelőhely), vagy egyéb kismamősök számára. Amennyiben a fakivágás elkerülhetetlen, ezek észlelése esetén intézkedni kell a kimenekítésről.

Az építéssel bolygatott, roncsolt területeket rekultiválni kell tereprendezéssel, termőréteg kialakításával és növénytelepítés útján. A rekultivat területeken 3 éves utógondozást kell fenntartani. A munkagödörket naponta át kell vizsgálni, a bennrekedt állatok kimentéséről gondoskodni kell. Fakivágást, cserjeirtást a vegetációs időszakon kívül kell elvégezni, az építési tevékenység előtt a fás szárú növény letermelését, irtását fészkelési időszakon kívül, folyó év augusztus 15-től március 15-ig lehet végezni.

Az építést megelőző és építés közbeni élővilágvédelmi feladatok ellátására Kivitelezőnek élővilágvédelmi szakembert kell alkalmaznia, aki a NPI-gal egyeztetve, illetve a NPI munkatársával együtt végzi, végezteti a felmérési, élővilágmentési munkát. A felmérésekről, és annak eredménye alapján szükséges intézkedésekről a NPI felé jelentést kell tenni, az intézkedések végrehajtása az NPI jóváhagyásával történhet meg.

Épített környezet, Táj

Építés alatt a lehetőségekhez mérten kerülni kell a lakóterületeken történő nagy volumenű szállításokat, amik az épületek szerkezetének romlását okozhatják.

Építés alatt a beszállításra kerülő anyagokat lehetőleg már működő bányákból kell biztosítani. A szállítási útvonalak lehetőség szerint csak a szükséges mértékben érintsék a lakott területeket, kerüljék el az értékes természeti területeket és művi elemeket.

Az építkezés során kialakuló rombolt felületek rehabilitációját minél előbb végre kell hajtani. A keletkező hulladékok megfelelő kezeléséről, elszállításáról gondoskodni kell.

A bolygatott területeken fokozottan ügyelni kell az agresszív gyomfajok megjelenésének és terjedésének visszaszorítására.

Ha az építési munka során régészeti emlék, illetve lelet kerül elő, a felfedező (a munka felelős vezetője) köteles a tevékenységet azonnal abbahagyni, és az illetékes múzeumot értesíteni.

Zaj, rezgés

A szállítási útvonalakat – az önkormányzattal egyeztetve – úgy kell kijelölni, hogy a szállításból származó zaj minél kisebb környezeti zavarást okozzon.

Az építési időszakban a szállítást úgy kell szervezni, hogy a rezgésterhelés szempontjából érzékeny útszakaszokon csak a nappali időszakban szabad szállítási tevékenységet folytatni a határértéket meg nem haladó mértékben.

Hulladék

Az építés ideje alatt a hulladékok gyűjtése, megfelelő tárolása a Vállalkozó feladata. Az építésvezetőségeken, felvonulási területeken keletkező hulladékokat a jogszabályi előírásoknak megfelelően kell gyűjteni és elhelyezésükről gondoskodni.

Az építkezéskor keletkező hulladékok nyílttéri égetése tilos.

A kivitelezés során keletkező bontási inert hulladékok – mivel jelentős fizikai kémiai és biológiai átalakuláson nem mennek át – válogatási, aprítási, darálási műveleteket követően maradéktalanul felhasználásra kerülhetnek utak, földutak útalapjainak építéséhez és szilárdításához, új

aszfaltkeverékekhez adalékanyagként, betonadalék anyagként, töltőanyagként. Inert hulladéklerakót csak abban az esetben kell igénybe venni, ha az anyagában hasznosításra nincs mód.

A bontási inert hulladékok minősítését, hulladékstátusz megszüntetését csak engedéllyel rendelkező Vállalkozó végezheti. A megfelelőség a vonatkozó (harmonizált) termékszabvány által előírt vizsgálatok elvégzésével igazolható.

Az építési és bontási munkákra a Kivitelező cég az Építetővel szerződést köt, az építés ideje alatt a hulladékok gyűjtése, tárolása, esetleges hasznosítása a Kivitelező feladata.

A hulladék szállítását csak engedéllyel rendelkező Vállalkozó végezheti!

A géptelepeken és felvonulási területeken keletkező ipari, nem veszélyes hulladékok elszállítását a legközelebbi, a hulladék jellegének megfelelő lerakóba kell szállítani.

Az építés, üzemelés időszakára hulladékgazdálkodási tervet kell készíteni.

A keletkező hulladékok tervezett kezelése során a hasznosítást előnyben kell részesíteni az ártalmatlanítással szemben.

A munkálatok során kitermelt földet szennyezettsége esetén a hulladékjegyzékről szóló 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet alapján be kell sorolni és hulladékként kell kezelni.

Tereprendezésre, feltöltésre csak hulladéknak nem minősülő inert anyagot szabad alkalmazni.

Az építés időszakában a munkavégzés helyszínén keletkező kommunális szennyvizek gyűjtésére zárt tartályokat kell rendszeresíteni, és azok ártalmatlanításáról előkezelővel rendelkező szennyvíztisztító telepen gondoskodni kell. Az elszállítást igazoló bizonylatokat meg kell őrizni. A kommunális hulladékok elszállítását az adott település kommunális hulladéklerakójába célszerű a keletkezés ütemének megfelelő gyakorisággal elszállítani.

A hulladékgazdálkodásról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény 65. §-a alapján a hulladék termelője az előírásoknak megfelelően a keletkező hulladékról a telephelyén típus szerinti nyilvántartást vezet.

A hulladékkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségekről szóló 309/2014. (XII. 11.) kormányrendelet alapján a hulladék termelőjének a tevékenysége során telephelyenként és hulladéktípusonként képződő hulladékról az adott telephelyen nyilvántartást kell vezetnie a rendeletben szereplő részletezettséggel és gyakorisággal, továbbá adatszolgáltatási kötelezettségének eleget kell tennie.

Az adatszolgáltatást az adatszolgáltató telephely szerint illetékes környezetvédelmi hatósághoz kell benyújtani.

Az építés befejeztével az építési területet – beleértve az ideiglenesen használt területeket is – meg kell tisztítani a hulladékoktól, építési törmelégektől, felesleges építési anyagoktól és el kell szállítani azokat.

A veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól a 225/2015. (VIII. 7.) kormányrendelet rendelkezik:

A veszélyes hulladék gyűjtésével kapcsolatos szabályok

3. § (2) A veszélyes hulladékot a hulladékbirtokos

- e) gyűjtőedényben
- f) konténerben
- g) a hulladék biztonságos gyűjtését lehetővé tevő helyiségben vagy
- h) szilárd burkolattal ellátott fedett területen

a hulladék fizikai, kémiai jellegének megfelelően, a környezet veszélyeztetését, szennyezését, károsítását, valamint az emberi egészség veszélyeztetését, károsítását kizáró módon, elkülönítetten gyűjti.

(3) Egymással reakcióképes veszélyes hulladékot nem lehet ugyanabban a gyűjtőedényben vagy konténerben – hulladékgazdálkodási engedély nélkül – gyűjteni. Az ugyanabban a gyűjtőedényben vagy konténerben történő gyűjtésre a hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény 56. § (1) bekezdését kell alkalmazni.

(4) Gyűjtőedényben vagy konténerben történő gyűjtés esetén a veszélyes hulladékot a hulladékbirtokos olyan műszaki védelemmel ellátott gyűjtőedényben vagy konténerben gyűjtheti, amely ellenáll a hulladék fizikai és kémiai hatásainak és kizárja a hulladék csapadékvízzel történő érintkezését.

A veszélyes hulladék szállításával kapcsolatos általános szabályok

5. § (1) A veszélyes hulladékot a képződés helyéről a hulladékkezelő létesítménybe történő szállításig, illetve a hulladékkezelő részére történő átadásig a rendelet 1. számú melléklet 1. pontja szerinti szállítási lappal kell dokumentálni.

A veszélyes hulladékokat csak engedéllyel rendelkező szállítónak lehet átadni és vele elszállíttatni.

Az építési és bontási hulladék csoportosítása az építési és bontási hulladékok kezelésének részletes szabályairól szóló 45/2004. (VII. 26.) BM-KvVM rendelet 1. számú melléklete szerint történik.

3. § (2) Amennyiben bármely az 1. számú mellékletben szereplő, a hulladék anyagi minősége szerinti csoportban a keletkező építési vagy bontási hulladék mennyisége meghaladja az 1. számú mellékletben foglalt mennyiségi küszöbértéket, az Építető köteles az adott csoporthoz tartozó hulladékot a többi csoporthoz tartozó hulladéktól elkülönítetten gyűjteni mindaddig, amíg a hulladékot a Kezelőnek át nem adja.

(3) A (2) bekezdés szerinti kötelezettségének az Építető köteles a keletkezés helyén, vagy ha ez nem lehetséges hulladékkezelő létesítményben eleget tenni.

7. § A nem hasznosított vagy nem hasznosítható építési és bontási hulladék kizárólag inert vagy nem veszélyeshulladék-lerakón helyezhető el.

A 45/2004. (VII. 26.) BM-KvVM rendelet 10. § (1) bekezdése alapján az építési, illetve bontási tevékenység befejezését követően az Építető köteles elkészíteni az építési tevékenység során ténylegesen keletkezett hulladékról az építőipari kivitelezési tevékenységről szóló kormányrendelet szerinti építési hulladék nyilvántartó lapot, illetve a bontási tevékenység során ténylegesen keletkezett hulladékról az építőipari kivitelezési tevékenységről szóló kormányrendelet szerinti bontási hulladék nyilvántartó lapot.

(3) Az (1) bekezdés szerinti bontási hulladék nyilvántartó lapot, valamint a hulladékot kezelő átvételi igazolását az Építető köteles a területileg illetékes környezetvédelmi hatóságnak benyújtani.

5.4. Üzemeltetésre vonatkozó előírások

A téli síkosságmentesítésnél minden esetben a meteorológiai körülményeket figyelembe véve a szükséges minimális, a forgalom biztonságos igényeit is kielégítő anyagmennyiség kijuttatását kell elvégezni. Az előírások betartásán felül – lehetőség szerint - a környezetbarát anyagok használatát prioritásként szükséges kezelni.

A havária esetek kockázatát lecsökkentik a jogszabályoknak, szabványoknak, előírásoknak megfelelő technológiai megoldások, és az előírások szerinti üzemeltetés. A karbantartásokkal, ellenőrzésekkel a meghibásodások, károsodások időben feltárhatók és javíthatók.

Levegőtisztaság-védelmi szempontból az útszakasz üzemeltetését az elérhető legjobb technika alkalmazásával a mindenkor hatályos jogszabályban meghatározott levegővédelmi követelmények betartásával kell végezni.

Az üzemeltetés során az útszakasz rendszeres karbantartásáról és tisztántartásáról gondoskodni kell.

Az üzembe helyezés után figyelemmel kell lenni az útszakasz környezetének, növényzetének folyamatos karbantartására.

A külterületi közutak mentén végzett hulladékgyűjtések rendszeresek kell legyenek, a begyűjtött hulladék elszállításáról a közút kezelője gondoskodik.

5.5. Környezetvédelmi létesítmények

A befogadó vízfolyásba való csapadékvíz **bevezetés előtt hordalékfogó műtárgy** kiépítése indokolt, mely havária esetében elzárási lehetőséggel rendelkezik.

5.6. Monitoring vizsgálatok

Levegőtisztaság-védelem

A jelen tanulmány keretében elvégzett levegőtisztaság-védelmi vizsgálat alapján monitoring pontokat és méréseket nem tartunk indokoltnak. Azonban a továbbtervezés (az Organizációs terv elkészültét követően) során a későbbi tervfázisok részletesebb adatai és vizsgálatai alapján felül kell vizsgálni a monitoring vizsgálatok szükségességét. Amennyiben szükséges monitoring vizsgálat, úgy meg kell határozni a helyét és a gyakoriságát.

Zaj, rezgés

Tekintettel arra, hogy a tervezési terület térségében védendő létesítmény és/vagy terület nem található, zajmérési pont kijelölése nem szükséges.

Az építés közbeni zajmérési pontok kijelölését a Kivitelező kiválasztását követően, az organizációs elképzelések, szállítási útvonalak ismeretében lehet elvégezni. Amennyiben szükségessé válik, az építés közben zajmérést a vonatkozó jogszabályok, műszaki előírások figyelembevételével kell elvégezni.

Zajvédelmi monitoringot a szállítási útvonal kijelölését követően a szállítási útvonalhoz közel fekvő védendő létesítmény esetén szükséges végezni, a legintenzívebb szállítási tevékenység időszakában. A mérés eredményének függvényében szükség szerint meg kell határozni a zajcsökkentési intézkedéseket (kevesebb fuvarszám, kisebb haladási sebesség, más szállítási útvonal választása).

A tervezett állapotban az üzemi forgalomtól határérték feletti rezgésterhelés kialakulása nem várható, ezért monitoring mérést nem irányoztunk elő.

Az építés időszakában a szükséges rezgés monitoring pontokat a Kivitelező kiválasztását követően az elkészült organizációs terv, és a Kivitelező által az önkormányzatokkal egyeztetett szállítási útvonalak ismeretében kell majd kijelölni.

Az építés alatti időszakban – például a szállítási útvonalak mentén - fölmerülő panasz esetén a Kivitelezőnek meg kell vizsgálnia a panasz jogosságát, és szükség szerint a jogszabályoknak és a műszaki előírásoknak megfelelő rezgésmérést kell végeztetnie. Az épületekben tartózkodó emberekre vonatkozó rezgésterhelést a 27/2008. (XII. 3.) sz. KvVM–EüM együttes rendelet határozza meg. A panasz kivizsgálását követően szükség szerint a megfelelő intézkedésekkel a kivitelezéshez köthető rezgésterhelést a határérték alatti szinten kell tartani.

6. Mellékletek

- Körmend Önkormányzatának válasza a tervezett beruházásra vonatkozóan

Feladó: [Forró Szilvia](#)
Címzett: [Farkas Szabolcs](#)
Másolatot kap: info@pannonway.hu
Tárgy: Re: Fwd: M76 autóút Zalaegerszeg – Körmend közötti 2x2 sávos szakasz tanulmányterve_Polgármesteri tájékoztatás
Dátum: 2021. május 19., szerda 14:26:22

Kedves Szabolcs,

Köszönöm a kiegészítést.

A véleményünk alábbi levélből másolva, kiegészítve: A város részéről fontos, hogy minél kevesebb területvesztéssel járjon, és a különböző megvalósulási szinten álló nyomvonal-ágakat össze kell illeszteni, ezt nem látjuk a különböző terveken, ezt hiányoljuk.

1. A bemutatott M76 nyomvonal terven mutassák be, hogy fog csatlakozni az M76-ba a M86 gyorsforgalmi út és M80 is. Lehet-e ezek után a 3 gyorsforgalmi útnak közös körforgalmi csomópont a vége? Ha nem, akkor meg kell oldani a M86 és M76 nyomvonal párhuzamosságok kiküszöbölését, tiszta keresztezések jelölését.
2. A legkevesebb területvesztéssel járó megoldásokat kell támogatni.
3. Körmend város elemi érdeke, hogy a mai 86-os főúttól keletre fekvő közigazgatási területe ésszerűen kerüljön felhasználásra és a M76 nyomvonala, illetve M86 nyomvonala tekintetében. A csomópontok a 3 gyorsforgalmi út keresztezését egyszerre ábrázolják, ami a tervekben nem látható.

Egyéb észrevételünk nincs a tanulmánytervvel kapcsolatban.

Tisztelettel:

Forró Szilvia okl. építőmérnök
irodavezető
Körmendi Közös Önkormányzati Hivatal
Városfejlesztési és -üzemeltetési Osztály
Műszaki Iroda
9900 – Körmend, Szabadság tér 7.
tel: 94/592-922
fax: 94/410-623
forro.szilvia@kormend.hu
www.kormend.hu

2021. 05. 18. 14:53 keltezéssel, Farkas Szabolcs írta:

Kedves Szilvia!

Az M76 Zalaegerszeg – Körmend autóút végcsomópontja külön szintű rombusz csomóponttal fog csatlakozni a most épülő 86 sz. főút körforgalmú csomópontjához. A 86 sz. főutat külön szintben (felül) keresztező M80 – M76 főpálya, amelynek a megszakítás nélküli pályájához kötnek be a körforgalomhoz kapcsolódó csatlakozó ágak.

Az említett távlati M8 autóút bekapcsolódása Körmendhez és a tárgyi csomópontjához még a nyomvonal pontatlansága miatt is jelenleg bizonytalan, ezt a jelenlegi tanulmányterv nem tartalmazza, majd csak a későbbi M8 autóút tanulmánytervében kerül vizsgálatra.

Mellékletben csatolom a végcsomópontot is ábrázoló helyszínrajzi és hossz-szelvényi kialakítást.

Várjuk a M76 autót út nyomvonalával kapcsolatos szíves észrevételüket.

Tisztelettel:

Farkas Szabolcs

tervezo



Székhely: H-8900 Zalaegerszeg, Batsányi J. u. 9.

Iroda: H-8900 Zalaegerszeg, Köztársaság u. 8.

Tel./fax: +36-92/598-757

Web: www.pannonway.hu

Email: farkas.szabolcs@annonway.hu

From: Sbül Benjámín [<mailto:sbul.benjamin@annonway.hu>]

Sent: Tuesday, May 18, 2021 10:16 AM

To: farkas.szabolcs@annonway.hu

Subject: FW: Fwd: M76 autót út Zalaegerszeg – Körmend közötti 2x2 sávós szakasz tanulmányterve_Polgármesteri tájékoztatás

Tisztelettel:

Sbül Benjamin

tervezo



Székhely: H-8900 Zalaegerszeg, Batsányi J. u. 9.

Iroda: H-8900 Zalaegerszeg, Köztársaság u. 8.

Tel./fax: +36-92/598-757

Mobil: +36-30/247-5629

Web: www.pannonway.hu

Email: sbul.benjamin@annonway.hu

From: Forró Szilvia [<mailto:forro.szilvia@kormend.hu>]

Sent: Tuesday, May 18, 2021 9:48 AM

To: Sbül Benjámín <sbul.benjamin@annonway.hu>; Csonka Andrea <csonka.andrea@annonway.hu>

Cc: info@annonway.hu

Subject: Fwd: Fwd: M76 autót út Zalaegerszeg – Körmend közötti 2x2 sávós szakasz tanulmányterve_Polgármesteri tájékoztatás

Üdv,

vezetok részéről nem érkezett kiegészítés, további vélemény, így továbbítom a településtervezővel tett észrevételeket.

Ami "maradt" kérdés, az az, amit már a zalaegerszegi egyeztető is kérdeztem, hogy az OMV feletti M8-as-M86-M76-os csomópont a sok "beérkező" úttal hogyan fog működni, mert itt van a több tervező szakaszhatár, ezt senki nem hangolja össze? Ezt valakinek rendeznie kell. Jelenleg körforgalmat alakított ki a Dunaaszfalt.

Alábbi kérdésekre szeretnénk választ kapni (településtervező).

Köszönettel:

Forró Szilvia okl. építőmérnök
irodavezető
Körmendi Közös Önkormányzati Hivatal
Városfejlesztési és -üzemeltetési Osztály
Műszaki Iroda
9900 - Körmend, Szabadság tér 7.
tel: 94/592-922
fax: 94/410-623
forro.szilvia@kormend.hu
www.kormend.hu

----- Továbbított üzenet -----

Tárgy:Fwd: M76 autót Zalaegerszeg – Körmend közötti 2x2 sávos szakasz tanulmányterve_Polgármesteri tájékoztatás

Dátum:Tue, 27 Apr 2021 14:44:40 +0200

Feladó:Forró Szilvia <forro.szilvia@kormend.hu>

Címzett:Bebes István <polgarmester@kormend.hu>, dr. Stepics Anita
<kormendjegyzo@kormend.hu>

CC:Gergye Péter <modulor.gergye@t-online.hu>, Rápli Pál
<foepitesz@kormend.hu>

Tisztelt Címzettek!

A Pannonway által készített tárgyi tanulmánytervre Péter reagált, csatolom az általa küldött szabályozási kivonatokat, továbbá, a jobb láthatóság miatt "névtelen" jellegre mentettem a tervezetből egy részletet, ami a Körmend-Magyarszecsod közötti M76-os tervezetét (lila vonal) tartalmazza, Vas Megyei területen. Egy nyomvonalat adtak meg, nincs változat, Körmendet kis mértékben érinti.

Alábbiakban Péter leginkább a város területeit védő javaslatot adott meg. Kérem jóváhagyásokat, hogy a tervezők felé küldhetem, vagy további egyeztetés szükséges.

Ebben a körben küldöm, ha időpontot kellene egyeztetni, értesülhessen mindenki.

Tisztelettel:

Forró Szilvia okl. építőmérnök
irodavezető
Körmendi Közös Önkormányzati Hivatal
Városfejlesztési és -üzemeltetési Osztály
Műszaki Iroda
9900 - Körmend, Szabadság tér 7.
tel: 94/592-922
fax: 94/410-623

forro.szilvia@kormend.hu
www.kormend.hu

----- Továbbított üzenet -----

Tárgy:RE: M76 autóút Zalaegerszeg – Kőrmend közötti 2x2 sávós szakasz tanulmányterve_Polgármesteri tájékoztatás
Dátum:Fri, 16 Apr 2021 14:59:33 +0200
Feladó:Gergye Péter <modulor.gergye@t-online.hu>
Címzett:'Forró Szilvia' <forro.szilvia@kormend.hu>, 'Rápli Pál' <foepitesz@kormend.hu>

Sziasztok!

Szerintem párhuzamos tervezések vannak. Egyrészt a megküldött M76-os nyomvonalon halvány sárga jelöli az M86-os gyorsforgalmi utat, ami keletebbre lesz a mai Kőrmend-Egyházsrádóc közötti 2x2 sávós főúttól.

Van egy M76, ami jön délről. (lila)

Mindkét út a saját nyomvonal tervén a most megépült M80 Kőrmend körforgalmi csomópontjába köt bele. Ha mindkét út oda köt bele, akkor hogyan is van ez? 3 ágú útkereszteződés? Körforgalom?

Mivel az M76 és az M86 is jelentős területet elfoglal a két külön nyomvonalával ez azt jelenti, hogy nagy távlatban az ÖMV-től keletre semmilyen hasznos terület nem marad a város számára 50-100 éves távlatba.

Javaslatom:

1. A bemutatott M76 nyomvonal terven mutassák be, hogy fog csatlakozni az M76-ba a M86 gyorsforgalmi út és M80 is. Lehet-e ezek után a 3 gyorsforgalmi útnak közös körforgalmi csomópont a vége? Ha nem, akkor meg kell oldani a M86 és M76 nyomvonal párhuzamosságok kiküszöbölését, tiszta keresztezések jelölését.
2. A legkevesebb területvesztéssel járó megoldásokat kell támogatni.
3. Kőrmend város elemi érdeke, hogy a mai 86-os főúttól keletre fekvő közigazgatási területe ésszerűen kerüljön felhasználásra és a M76 nyomvonala, illetve M86 nyomvonala tekintetében. A csomópontok a 3 gyorsforgalmi út keresztezését egyszerre ábrázolják, ami a tervekben nem látható.

Üdv. Péter

From: Forró Szilvia <forro.szilvia@kormend.hu>

Sent: Thursday, April 15, 2021 1:06 PM

To: Rápli Pál <foepitesz@kormend.hu>; Gergye Péter <modulor.gergye@t-online.hu>

Subject: Fwd: M76 autóút Zalaegerszeg – Kőrmend közötti 2x2 sávós szakasz

tanulmányterve_Polgármesteri tájékoztatás

sziasztok,
tájul küldöm, ha észrevételek van, kérem, jelezni szíveskedjete,
köszönettel:
Szilvi

Forró Szilvia okl. építomérnök
irodavezeto
Körmendi Közös Önkormányzati Hivatal
Városfejlesztési és -üzemeltetési Osztály
Muszaki Iroda
9900 - Körmend, Szabadság tér 7.
tel: 94/592-922
fax: 94/410-623
forro.szilvia@kormend.hu
www.kormend.hu

----- Továbbított üzenet -----

Tárgy:M76 autót Zalaegerszeg – Körmend közötti 2x2 sávos szakasz
tanulmányterve_Polgármesteri tájékoztatás

Dátum:Thu, 15 Apr 2021 11:18:48 +0200

Feladó:Csonka Andrea <csonka.andrea@pannonway.hu>

Címzett:titkarsag@kormend.hu, Forró Szilvia Körmend
<forro.szilvia@kormend.hu>

CC:Pannonway Iktató <info@pannonway.hu>

Tisztelt Bebes István!
Tisztelt Forró Szilvia!

Mellékelten küldjük az "M76 autót Zalaegerszeg – Körmend közötti 2x2 sávos szakasz
tanulmányterve" címu projekthez kapcsolódó tájékoztatást.

Tisztelettel:

Csonka Andrea
projekt asszisztens



Székhely: H-8900 Zalaegerszeg, Batsányi J. u. 9.
Iroda: H-8900 Zalaegerszeg, Köztársaság u. 8.
Tel./fax: +36-92/598-757
Mobil: +36-30/247-5629
Web: www.pannonway.hu
Email: csonka.andrea@pannonway.hu