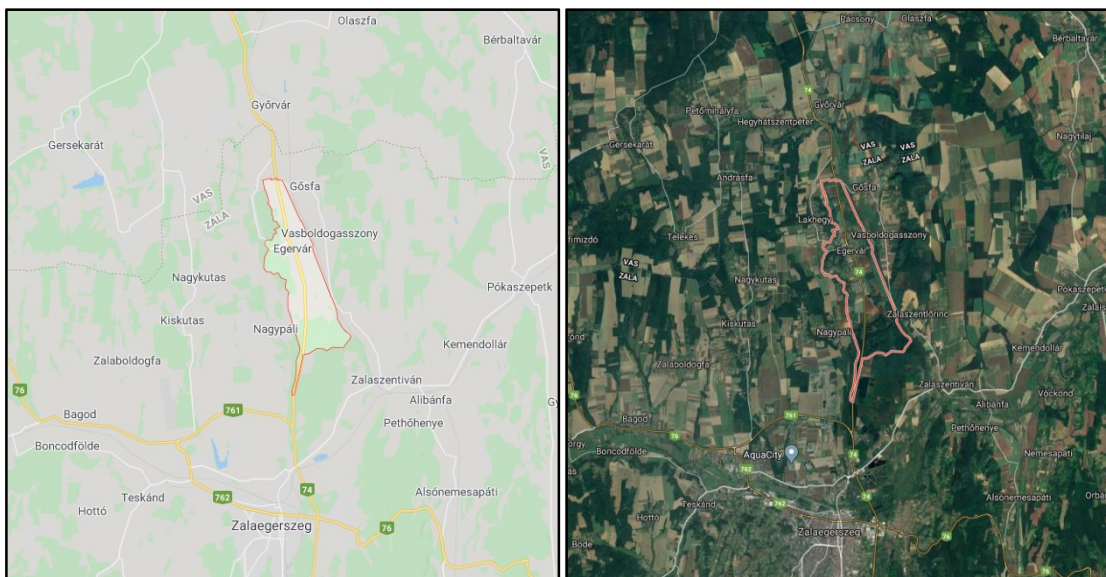


Egervár

KÖZSÉG



TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZEINEK MÓDOSÍTÁSA
M9 autópút Vasvár - Zalaegerszeg közötti szakasz – Egervár községet érintő nyomvonal
megvalósításához
Megalapozó vizsgálat és alátámasztó javaslat
[tárgyalásos eljárás]



MEGBÍZÓ:

Egervár Község Önkormányzata
8913 Egervár, Vár u. 2.

TERVEZŐ:

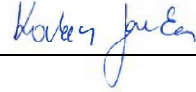
Kovács Janka
okleveles településmérnök, TT 20-0339

Készült: 2020. június
Munkaszám: 2/2020.

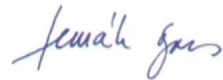
ALÁÍRÓLAP

Közreműködő tervezők:

Településtervezés:



Kovács Janka
okleveles településmérnök
TT-20-0339



Fercsák Ágnes
településmérnök
TT-20-0277

Közlekedés:



Tüske Zsolt
építőmérnök
Tkö 20/0067

Tartalomjegyzék

1	BEVEZETÉS.....	4
2	ELŐZMÉNYEK.....	5
3	ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK	7
3.1	A település helye a településhálózatban, térségi kapcsolatok	7
3.2	A tervezési terület bemutatása, jelenlegi területhasználat.....	7
3.3	A tervezési munka összefoglalása	9
3.4	Hatályos településrendezési eszközök bemutatása	9
3.5	A tervezett településrendezési eszközök bemutatása.....	12
3.6	Tájrendezési, környezetalakítási munkarész.....	12
3.6.1	Talajra gyakorolt hatás:	12
3.6.2	Felszín alatti vizekre gyakorolt hatás:.....	14
3.6.3	Felszíni vizekre gyakorolt hatás:	15
3.6.4	Levegőtisztaságra gyakorolt hatás:	15
3.6.5	Zajvédelem	16
3.6.6	Tájvédelem	17
3.6.7	Épített környezet, örökségvédelem	17
3.6.8	Hulladékgazdálkodás	17
3.7	Közlekedés.....	18
3.7.1	Meglévő állapot.....	18
3.7.2	Tervezett állapot	19
3.8	Közművesítés és hírközlés	23
3.9	A területrendezési tervekkel való összefüggések vizsgálata.....	24
3.9.1	Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvénnyel (a továbbiakban: MaTrT) való összefüggések vizsgálata	24
3.9.2	A Miniszterelnökséget vezető miniszter 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelete a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról (a továbbiakban. MvM rendelet).....	29
3.9.3	A Zala Megyei Közgyűlés 8/2019. (IX.27) rendelete Zala megye területrendezési szabályzatáról, térségi Szerkezeti Tervéről és övezeteiről (a továbbiakban: ZMTrT).....	31
3.10	A szomszédos települések hatályos településszerkezeti terveinek – az adott település fejlesztését befolyásoló – vonatkozó megállapításai	32
3.11	Biológiai aktivitás érték számítás	33
4	MELLÉKLETEK.....	34

1 BEVEZETÉS

Egervár Község hatályos településrendezési eszközei:

- településszerkezeti terv: 14/2008. (II. 15.) sz. határozat
- helyi építési szabályzat: 14/2012.(XI.30.) Önk. rendelet

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megbízásából a Vasvár Zalaegerszeg Konzorcium (konzorcium vezető: Utiber Kft.) tervezi az M9 gyorsforgalmi út Vasvár és Zalaegerszeg közötti egervári szakaszának engedélyezési tervét.

Egervár Község Önkormányzata a 161/2019. (XII.18.) sz. határozatában döntött a hatályos településrendezési tervek módosításáról. A tervekészítés célja a gyorsforgalmi út nyomvonalának, a kapcsolódó létesítményeinek valamint csomópontjainak területi igénye alapján Egervár Község szabályozási tervén szabályozási vonalakkal lehatárolni az újonnan kialakítandó közterületeket, valamint a helyi építési szabályzatban szükség szerinti megalkotása minden érintett övezet tekintetében.

Az egyeztetési és elfogadási eljárás a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet (továbbiakban: Kr.) 32. § (6) bekezdés a) pontja szerint tárgyalásos eljárásban történhet, ugyanis az út megvalósítása az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1/a. melléklet 1.25 pontja alapján az M9 gyorsforgalmi út Vasvár - Zalaegerszeg közötti szakasz előkészítése nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházás. Az eljárást a Kr. 42. § előírásainak figyelembe vételével folytatjuk le. A települési főépítési feljegyzésnek megfelelően a tervezési munka a 314/2012. (XI. 8.) korm. rendelet tartalmi követelményei és jelmagyarázata, valamint az OTÉK hatályos előírásai alapján készül. Az új településrendezési eszközök készítése azért is indokolt, mert az M9 sz. gyorsforgalmi út megvalósítása 2021. december 31-ét követően tervezett, és amennyiben az OTÉK 2012. augusztus 6-át megelőző tartalmi követelményei és jelmagyarázata alapján készítjük a tervet, úgy az a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rend. 45. § () bekezdése alapján csak 2021. december 31-ig alkalmazhatók. Az új településrendezési eszközök készítésére lehetőséget a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 45. § (2) bekezdés bb) pontja teszi lehetővé.

A partnerségi egyeztetést az önkormányzat a 5/2017. (IV. 28.) sz. Ök. rendelettel elfogadott partnerségi szabályzatnak megfelelően folytatja le.

Az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I. 11.) Korm. rend. 3. §-a értelmében az önkormányzat polgármestere az 56/2020. (VI:16.) sz. polgármesteri határozattal eldöntötte, hogy a környezeti -vizsgálat elkészítését nem tartja szükségesnek, hiszen a tervezett beruházás az Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőség OKTF-KP/2272-

77/2016. ikt.sz. határozatával 2016. augusztus 15-én környezetvédelmi engedélyt kapott, amelyet a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztályának PE/KTFO/4597-115/2018 ügyiratszámú határozatával módosított. A környezet védelméért felelős szervek a megkeresésre válaszolva nem tartották szükségesnek a környezeti vizsgálat elkészítését.

A településrendezési eszközök módosításának előkészítésében Soós Szabolcs települési főépítész működik közre. A főépítész feljegyzés a 3. sz. melléklet.

A tervezett útszakasz engedélyezési tervéhez előzetes régészeti dokumentáció készült. Egervár nyomvonallal érintett területén nem azonosítottak régészeti lelőhelyet.

A Zala Megyei Kormányhivatal Építésügyi, Örökségvédelmi, Mérésügyi és Műszaki Biztonsági Főosztály Építésügyi és Örökségvédelmi Osztály a ZA/201/179-2/2020. sz. véleményében megállapította, hogy a tervezett módosítások nem érintenek régészeti területet, műemléket, kulturális örökségvédelmi érdekeket nem sértenek.

Tervezési alaptérképként a hiteles digitális alaptérképet használtuk. Adatszolgáltatás sorszáma: 1404.

2 ELŐZMÉNYEK

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium 2015. november 27-i keltezésű KIF/26791/2015-NFM iktatószámú levelével elrendelte a „Megyei jogú városok bekapcsolása a gyorsforgalmihálózatba” programon belül az „M9 Vasvár és Zalaegerszeg közötti szakasz előkészítése (tervezés) (M75 csomóponttal)” 2x2 sávós autópályát előkészítését.

A tervezett beruházás létesítését az alábbiakban felsorolt határozatok és tervek indokolják:

- A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium 2015. november 27-i keltezésű KIF/26791/2015-NFM iktatószámú levelével elrendelte a Megyei jogú városok bekapcsolása a gyorsforgalmi hálózatba programon belül:
 - o az „M9 Vasvár és Zalaegerszeg közötti szakasz előkészítése (tervezés) (M75 csp-tal)” 2x2 sávós autópályát előkészítését, valamint
 - o a csatlakozó Zalaegerszeg megközelítése: 76. Zalaegerszeg – M7 ap. közötti szakasz fejlesztése 2x2 sávós gyorsút építése
- 345/2012. (XII.6.) Korm.r. nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyek az alábbi utak megvalósítása:
 - o csatlakozó M8 gyorsforgalmi út Körmen-d-Rábfüzes (OH)
 - o M9 gyorsforgalmi út Vasvár – Zalaegerszeg M75 csomóponttal
 - o csatlakozó R76 gyorsút Zalaegerszeg és M7 autópályája közötti szakasz
- 1371/2016.(VII.15) Korm-hat. Magyaro. rövid és hosszú távú közútfejlesztéséhez kapcsolódó infrastrukturális beruházások összehangolása és azok 2022-ig történő megvalósítása:
 - o IKOP 1 prioritás terhére
 - csatlakozó M8 autópályát Körmen-d-Rábfüzes (OH) 2x1 sávós előkészítés

és építés

- M9 gyorsforgalmi út Vasvár – Zalaegerszeg közötti szakasz előkészítése

o Hazai költségvetés terhére

- csatlakozó Zalaegerszeg megközelítése, 76. sz. főút Zalaegerszeg - Keszthely-közötti szakasz gyorsúttá fejlesztése
- csatlakozó Zalaegerszeg megközelítése, 76. sz. főút Keszthely - Fenékpusztá-Balatonszetgyörgy-M7 közötti szakasz gyorsúttá fejlesztése

— 1505/2016.(IX.21) Korm-hat. Magyar. rövid és hosszú távú közútfejlesztéseinek 2022-ig történő megvalósításához szükséges feltételek biztosításáról:

o IKOP 1 prioritás terhére

- csatlakozó M8 autótút Körmend-Ráabafüzes (OH) 2x1 sávós előkészítés és építés (2018. I. negyedév 2020.IV.negyedév között)
- M9 gyorsforgalmi út Vasvár – Zalaegerszeg közötti szakasz előkészítése (2017. II. negyedév 2019.II. negyedév között)

o Hazai költségvetés terhére

- csatlakozó Zalaegerszeg megközelítése, 76. sz. főút Zalaegerszeg - Keszthely-közötti szakasz gyorsúttá fejlesztése (2017.II. negyedév 2022.IV.negyedév között)
- csatlakozó Zalaegerszeg megközelítése, 76. sz. főút Keszthely - Fenékpusztá-Balatonszetgyörgy-M7 közötti szakasz gyorsúttá fejlesztése (2017.III. negyedév 2019.III. negyedév között)

— a 2017. október 6-án kelt KIFEFF/73576/2017-NFM iktatószámú „a 2x2 sávós autópályává fejleszhető autótutak keresztmetszete” tárgyú államtitkári levélben foglaltakkal összhangban kell a tervezést lefolytatni.

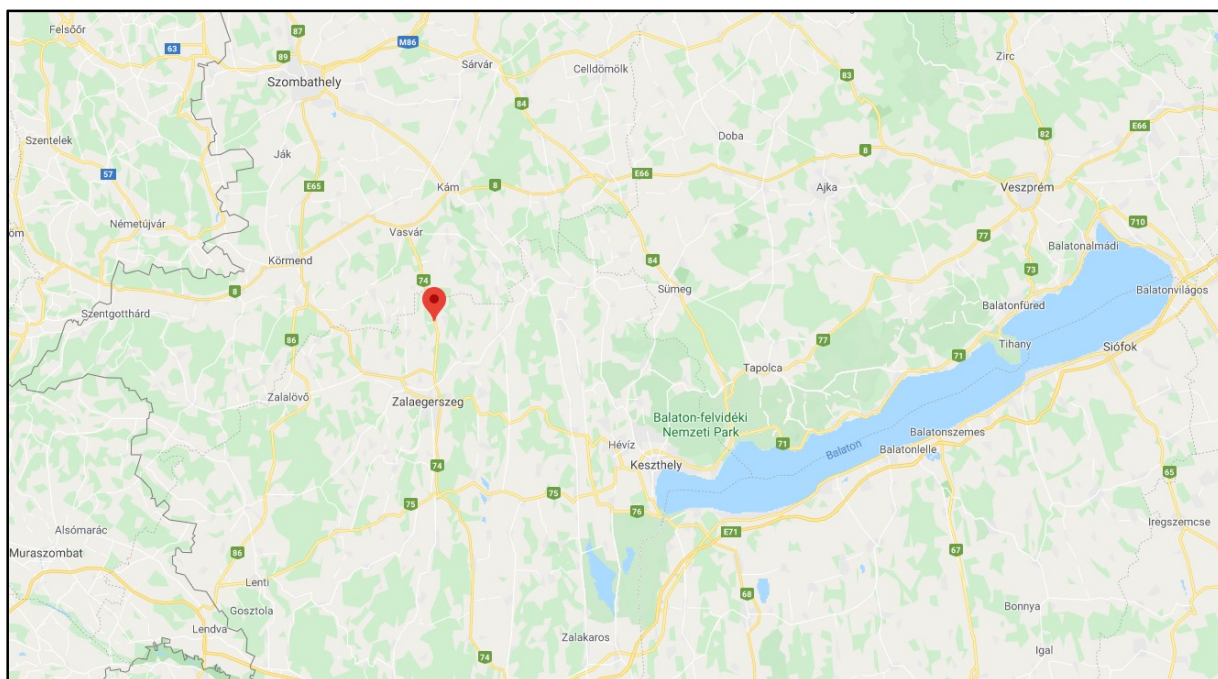
— a 2018. október 18-án kelt KIFEFF/45713-1/2018-ITM iktatószámú „Minisztériumi állásfoglalás – Az M76 autóútra, mint nagysebességű közúti teszt- és okos útra vonatkozó műszaki paraméterek pontosítása tárgyában” amely alapján az M9 Vasvár – Zalaegerszeg közötti szakasz előkészítésén belül az Autóipari Próbapálya Zala és Misefa közötti gyorsforgalmi úti I. szakaszra a tesztpálya kiterjesztését és okosúti kommunikációs feladatok ellátását határozott meg.

3 ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK

3.1 A település helye a településhálózatban, térségi kapcsolatok

Egervár Község közigazgatásilag Zala megyében, a Zalaegerszegi járásban található. Zalaegerszegtől 11 kilométerre északra fekszik, a Sárvíz mellett. Területén és központján áthalad észak-déli irányban a 74-es főút. Vasúton a Szombathely–Nagykanizsa-vasútvonalon érhető el Egervár.

Lakosságának száma 1009 fő (2018.), területe 10 km²



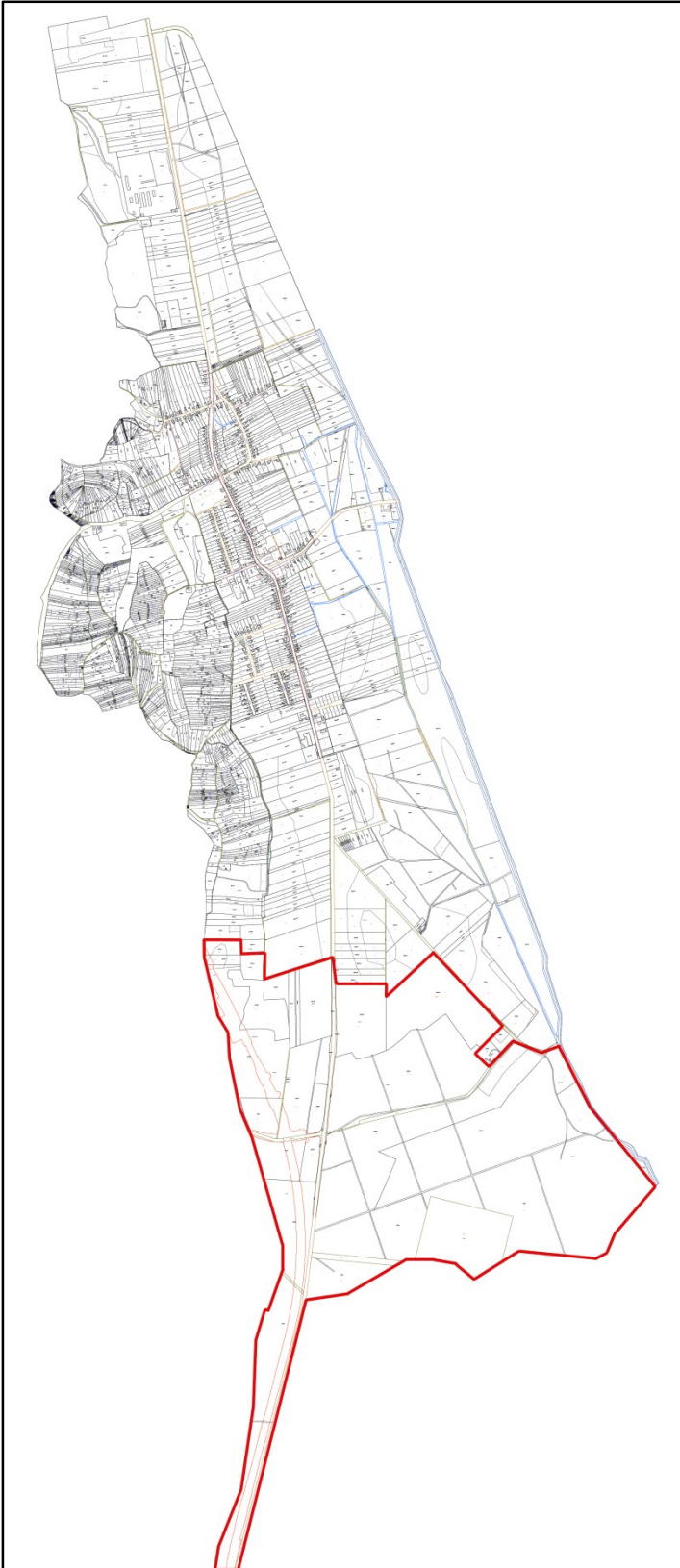
Egervár földrajzi elhelyezkedése (forrás: Google Maps)

3.2 A tervezési terület bemutatása, jelenlegi területhasználat

Mivel a hatályos településrendezési terveken szerepel egy korábbi elméleti M9 nyomvonal, ezért azt a nyomvonalat jelen módosítás keretében törölni szükséges. A tervezési terület lehatárolása ennek figyelembe vételével történt.

A tervezési terület által lehatárolt terület helyrajzi számai: Egervár, 02015/7, 02015/6, 02015/5, 02015/4, 02024, 02021/2, (02025), 02027, 02020/2, 02026/2, 02028/2, (02029), 02030, 02015/11, 02018/3, 02018/4, 02018/5, 02018/6, 02018/1, 02022, 02021/1, 02054/15, 02054/16, 02054/14, 02053/2, 02053/1, 02020/1, 02026/1, 02035/1, 02028/1, (02051), 02035/2, 02038, 02036, (02034), 02033

A tervezett nyomvonallal érintett helyrajzi számok: Egervár, 02015/7, 02015/6, 02015/5, 02015/4, 02024, 02021/2, (02025), 02027, 02020/2, 02026/2, 02028/2, (02029), 02030 hrsz.



A tervezési terület lehatárolása a településen belül

A tervezett nyomvonal Zala megye területén először Egervárt kerüli el nyugatról, majd Egervár és Nagypáli között vezet és a 74. sz. főút nyugati oldalán halad tovább Zalaegerszeg felé. Egervár közigazgatási területét ~3,5 km hosszban érinti a nyomvonal.

A tervezett nyomvonal erdővel fedett, illetve mezőgazdasági művelésű területeket érint.

3.3 A tervezési munka összefoglalása

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megbízásából a Vasvár Zalaegerszeg Konzorcium (konzorcium vezető: Utiber Kft.) tervezi az M9 gyorsforgalmi út Vasvár és Zalaegerszeg közötti egervári szakaszának engedélyezési tervét.

Jelen módosítás Egervár község hatályos településrendezési eszközeinek M9 autóút nyomvonalával kapcsolatos javaslatát megváltoztatja. Településszerkezeti és szabályozási tervében a nyomvonal fel van tüntetve, de a jelenlegi változat nagymértékben eltér attól – a szabályozási tervben a nyomvonal a település alatt dél-kelet irányba halad, a jelenlegi nyomvonal déli irányba halad. Az eltérő nyomvonal ellenére nincs különbség a rendezési terv által meghatározott területi kategóriák érintettségében (a nyomvonallal gazdasági erdők és mezőgazdasági területek érintettek).

Továbbá a hatályos terv csak szimbolikus jellel jelöli ki a nyomvonalat a településrendezési terveken, jelen módosítás a gyorsforgalmi út nyomvonalának, a kapcsolódó létesítményeinek valamint csomópontjainak területi igénye alapján szabályozási vonalakkal határolja le az újonnan kialakítandó közterületeket.

Jelen módosítás során a településszerkezeti és szabályozási terven feltüntetett korábbi nyomvonal törlésre kerül.

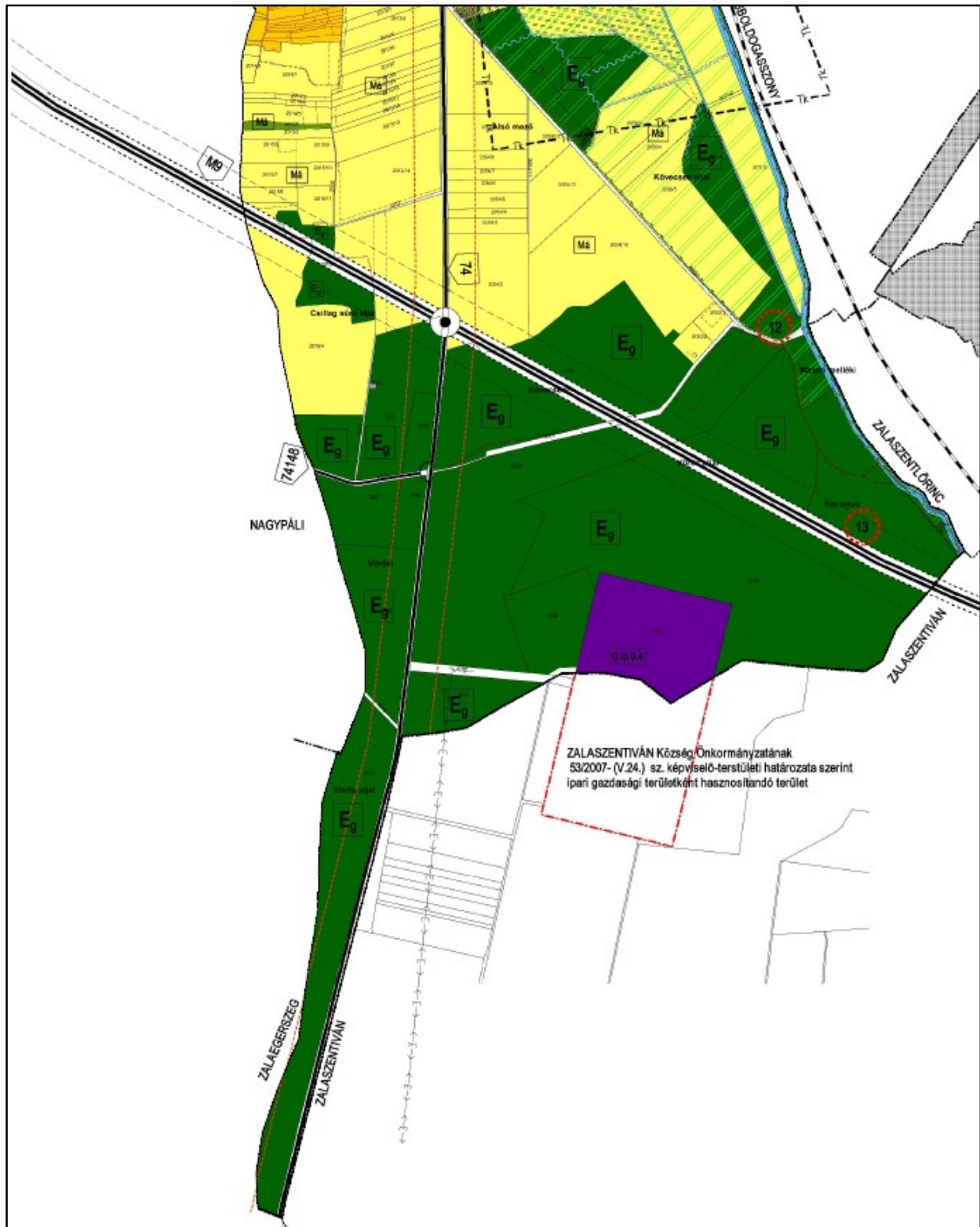
3.4 Hatályos településrendezési eszközök bemutatása

Egervár Község hatályos településrendezési eszközei:

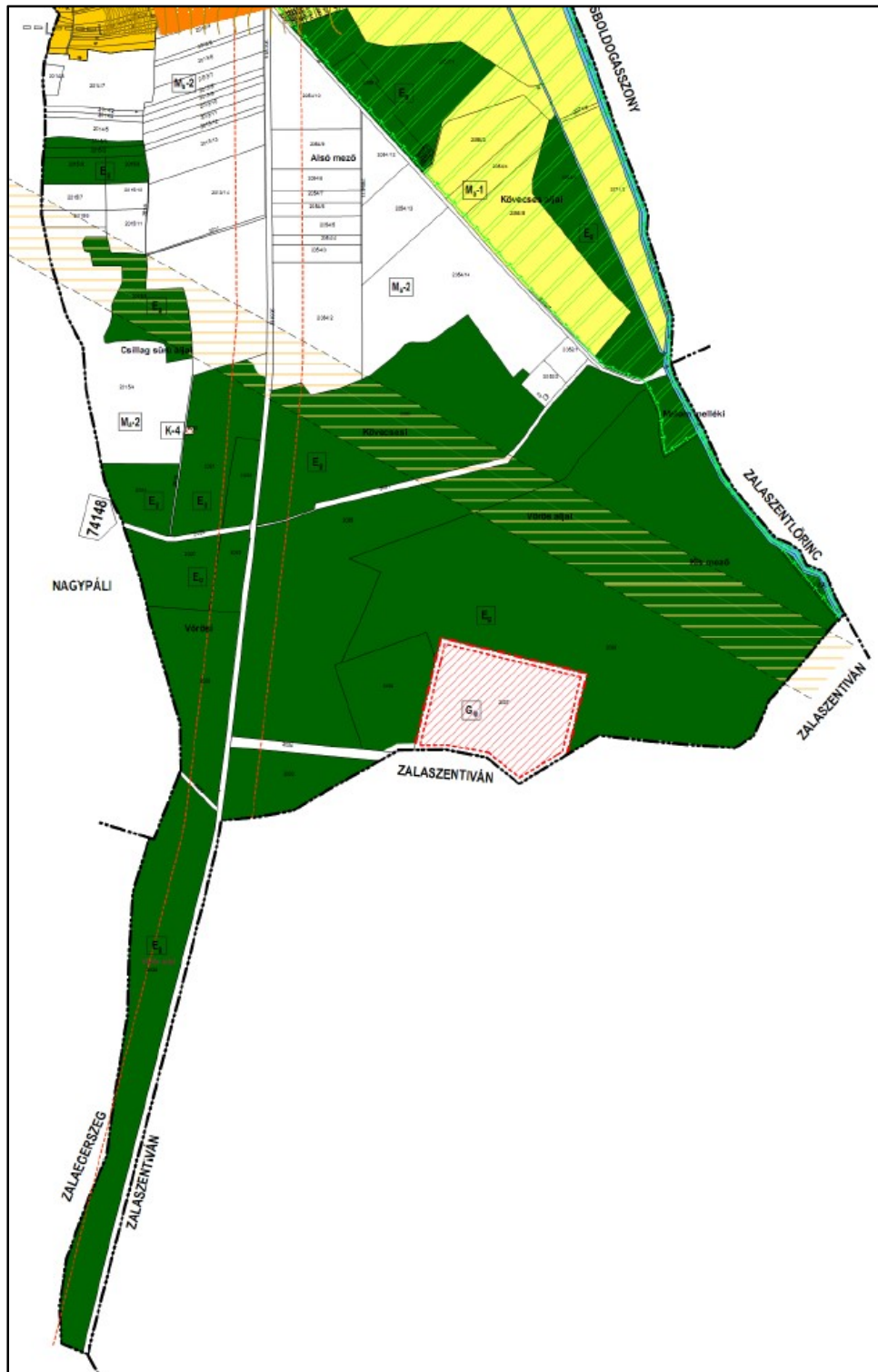
- településszerkezeti terv: 14/2008. (II. 15.) sz. határozat
- helyi építési szabályzat: 14/2012.(XI.30.) Önk. rendelet

A településszerkezeti tervet és a szabályozási terv tervezési területre vonatkozó részleteit alább mutatjuk be. A helyi építési szabályzat bemutatását külön nem részletezzük, a hatályos tervdokumentációban megtalálható.

A hatályos településszerkezeti és szabályozási terv is tartalmazza az M9 gyorsforgalmi út egy korábbi elméleti nyomvonalát. A hatályos szabályozási terv a gyorsforgalmi út számára nem tartalmaz új közterület kijelölést.



Kivonat a hatályos településszerkezeti tervből



Kivonat a hatályos külterületi szabályozási tervből

3.5 A tervezett településrendezési eszközök bemutatása

Az M9 Vasvár-Zalaegerszeg autót út Egervár községen áthaladó szakaszának építési területét az új településrendezési eszközökben biztosítani szükséges a lehatárolt tervezési területen új településszerkezeti terv, valamint új külterületi szabályozási terv létrehozásával

A közlekedési létesítmények építési területét Közúti közlekedési területbe soroljuk, majd a szabályozási terven új közterületként szabályozzuk ki. A tervezett közlekedési terület Egervár külterületét érinti.

A módosítást bemutató tervlapok és szöveges munkarészek önálló dokumentumok, melyek a jóváhagyandó munkarészeket képezik, és külön dokumentumban találhatóak.

A tervezési szakasz környezetében jellemzően mezőgazdasági és erdőterületek találhatóak. A közlekedési területfelhasználás módosulásával a szomszédos területfelhasználások nagysága csökken.

A megszűnő erdőterületek pótlására új gazdasági erdőket jelöltünk ki. Ezen területek már a valóságban beerdősültek, s több már nyilvánartott erőként is szerepel az Országos Erdőállomány Adattárban.

3.6 Tájrendezési, környezetalakítási munkarész¹

3.6.1 Talajra gyakorolt hatás:

A területfoglalás hatása a mezőgazdasági termelést biztosító talajokra

A területfoglalás kedvezőtlen hatása különösen ott jelentkezik, ahol az út területfoglalása jó, magas talajérték-számú talajok kiesését eredményezheti a mezőgazdasági termelésből. Megállapítható, hogy a talajértékszám sehol sem haladja meg a 60-50 %-ot, tehát a nyomvonal által érintett talajok termékenysége közepesnél nem jobb. Az érintett talajok szempontjából a létesítmény az alábbi általános érvényű előírásokkal megvalósítható.

Az igénybevételt az indokolt szükségletnek megfelelő legkisebb területre kell korlátozni. Törekedni kell arra, hogy lehetőleg gyengébb minőségű területek kerüljenek felhasználásra, a legkisebb területen és minél rövidebb ideig tartson ez az állapot. Termőföldet más célra igénybe venni - a kivitelezést megkezdeni - csak hatósági engedély birtokában szabad.

Az építési fázis hatása

Az építés hatása a talajra elsősorban a munkagépek mozgásával, az üzemanyag feltöltéssel, építőanyagok kitermelésével, a szállítással, valamint a veszélyes anyagok tárolásával és a hulladék elhelyezéssel függ össze.

A tervezés jelen fázisában, építéstechnológiai terv hiányában csak általános szempontok javasolhatók: 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

Felhasznált dokumentumok:

¹ M9 Vasvár-Zalaegerszeg (Misefa) közötti autót út szakasz-Környezetvédelmi engedély módosítási dokumentáció Műszaki leírás – készítette: VIKÖTI Mérnöki Iroda Kft. Budapest 2018.

áramlási irányok figyelembe vételével kell megtenni. A területek művelés alóli kivonását a beépítés ütemének megfelelően, szakaszosan kell végrehajtani. A munkálatokat úgy kell elvégezni, hogy a talaj szennyezése a lehető legkisebb mértékű legyen.

A létesítmény üzemének hatása

Az M9 autópályát üzeméből eredő hatások az alábbiak lehetnek:

- hulladék "termelődé" (elsősorban a közlekedésben résztvevők kommunális jellgű hulladéka)
- gépjárművek üzeméből származó gázok és egyéb részecskék kicsapódása, bemosódása
- légköri száraz kiülepedés
- csapadékvízzel lemosódó szennyező anyagok

A várható negatív hatások elsősorban a közúti közlekedés emissziói, a levegőből kiülepedő poron megkötött szennyezőanyagok, és az út mentén olajosan szennyeződő porszemcsék következtében léphetnek fel. Ilyenek a kopásanyagok, kenőanyagok, benzin-, dízelcseppek, téli sózásból származó ló, ülepedő por. Normál működés esetén ezek az anyagok a csapadékkal kerülnek le az útpályáról, és az út melletti padka és árok fogja fel. Ahol lehetséges, az árkok vizét az utat keresztező vízfolyásokba vezetik. Ahol ez nem megoldható, ott javasolt, hogy a burkolatlan földmedrű árkok szerkezete gyepes páva legyen, ezt követően sás, gyékény, nád (honos vízinövények). A szennyezőanyag megsűrűsítésénél és megkötésénél a megfelelően kialakított (növényzet telepítése, helynkénti kiszélesítés) elvezető árok egyfajta biológiai tisztító rendszerként működik alacsony szennyezőanyag mennyiségek esetén (bontási hatékonyság 70-100%). Erre való tekintettel a talaj felső 0,3-0,5 méteres rétegének szennyeződése nem zárható ki, azonban a szennyezőanyagnak a sekélyen gyökerező növényállomány gyökérzónáján való túlhaladása a természetes bontó folyamatokra visszavezethetően kizárható.

1999-től számottevő ólom kibocsátással nem kell számolni, hiszen 1999-ben hazánkban is megszűnt az ólmozott üzemanyagok forgalmazása. Azonban a mai üzemanyagok sem teljesen ólommentesek, emiatt a levegőbe kerülő szennyező anyagok kiülepedéséből az ólomszármazékú üledékek egészségügyi kockázatot jelenthetnek. Korábbi tanulmányok arra az itt is érvényes megállapításra jutottak, hogy az autópályák, autópályák elvégzett feltárásai és modellértékű korábbi vizsgálatok alapján, az emissziós ólom szennyezést mai tudás szerint nem tarthatjuk sem a környező földhasználatot, sem a felszín alatti vízbázisokat közvetlenül veszélyeztető tényezőnek.

A létesítmény üzemeltetésének hatása

A téli síkosságmentesítést az érvényben lévő előírás és a terület érzékenysége alapján kell meghatározni. A tapasztalat azt mutatja, hogy átlagos időjárási körülmény esetén éves viszonylatban kevesebb só kerül felhasználásra, mint amennyi az érvényben lévő előírásban megengedett mennyiség. Az üzemeltetők tapasztalatai szerint, ha az úton már mm-es vastagságú jég kialakult, akkor 40 g/m² só leszórása szükséges, ha pedig még nincs lejegesedve, de várható a jegesedés, akkor megelőzőképpen 20 g/m² szükséges. Ez a kiszórt sómennyiség kimutatható ionkoncentráció-változást a talajban nem okoz.

Más utak esetén monitoring vizsgálatokkal igazolták, hogy – szabályozott kiszórás esetén – sófelhalmozódással az út menti környezetben nem kell számolni. A síkosságmentesítésre használt só már a rézsű szakaszon "eltűnik" és gyakori, hogy a vízelvezető árok közelében só nem tűrő növények telepednek meg.

A sózóanyagok hatásterülete az útról lefolyó és a rézsűben elszivárgó víz esetében rendkívül kicsi, mivel hatalmas híguláson megy keresztül. A sószórás megszüntetése után a talaj sótartalma viszonylag rövid idő alatt az eredeti értékre csökken. Korábbi tanulmányok szerint „a kiszórt só – a

kritikus időben is – csak a koronaszállótól mért 1 méteres sávban okoz talajszennyeződést. A só egy bizonyos idő után a csapadék hatására felhígul, és nem akkumulálódik a talajban”.

3.6.2 Felszín alatti vizekre gyakorolt hatás:

Az MvM rendelet szerint Vízművelődési terület övezete érinti a tervezési területet. A felszín alatti víz szempontjából érzékeny területeken lévő besorolásról szóló 27/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet értelmében Egervár fokozottan érzékeny kategóriába sorolt.

A felszín alatti vizek minőségének védelme érdekében a kockázatos anyagok (melyek a beszivárgó csapadékvíz, talajvíz közvetítésével, szennyezést okozhatnak a mélyebb rétegekben) elhelyezése, továbbá a felszín alatti vízbe történő közvetlen bevezetése a terület érzékenységtől függetlenül tilos. A fokozottan érzékeny területen, mint Egervár is, szennyező anyag közvetett bevezetése is tilos.

Gyorsforgalmi utak létesítése, üzemeltetése során az alábbi szennyezést okozó kockázatos anyagok fordulhatnak elő:

- Illó- és nem illó alifás és aromás szénhidrogének: a közlekedési infrastruktúra esetében benzin, gázolaj és gépolajok. A szénhidrogének többsége biológiailag könnyen bomlik és kevésbé toxikus.
- Fémek: Cd-kadmium, Cr-króm, Cu-réz, Zn-cink, melyek szennyezése a közlekedési üzem során nem számottevő.

Felszín alatti vizek tekintetében a település közigazgatási területe érinti az sp.4.1.1 Zala-vízgyűjtő sekély porózus, a p.4.1.1 Zala-vízgyűjtő porózus és a pt.3.1 Délnyugat-Dunántúl porózus termál víztestet.

A tervezett nyomvonal Egervár területén nem érint ivóvízbázist, víztermelő kutat.

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 közvetlen hatásterület megegyezik a kisajátításra kerülő területtel, ahol a közvetlen építési tevékenység folyik. Közvetlen hatásterület a gépek tárolására, veszélyes anyagok és hulladékok elhelyezésére szolgáló terület, ami adott esetben az építési területen kívül is kaphat helyet.

Közvetett hatásterület a szállítási útvonalak környezete, ahol a talaj, vagy a talajvíz szennyeződhet, illetve az építési terület környezete.

Környezeti hatásként jelentkezik:

- az építés alatti felvonulási területek kommunális szennyvíz és csapadékvíz elhelyezése
- veszélyes anyagok, kommunális hulladékok elhelyezése, tárolása
- építési utak, csőátvezetők kialakítása vízfolyás keresztezéseknél
- építés alatti erózióvédelem
- haváriák elleni védelem

Megfelelő munkafegyelem mellett a felszín alatti víz terhelése elkerülhető a beavatkozással érintett területeken, a munkálatok ideje alatt a felszín alatti víz szennyeződése a havária események kivételével nem valószínűsíthető.

A létesítmény üzemének hatása

Az útról lefolyó csapadékvízen kívül az út felett a levegőben található szennyezőanyagok eső általi légköri kimosódással és száraz kiülepedéssel is eljuthatnak az út mellett található területekre és a felszín alatti vizekbe. A felszín alatti vízbe a csapadékvíz beszivárgás útján juthat el, azonban

amikor a szennyezett csapadékvíz eljut a felszín alatti vizekbe, azok mennyiségi csökkentésére jelentős befolyással bír az út rézsúja és a vízelvezetési elemek. A szennyezés elkerülése érdekében a fokozottan érzékeny területeken vízzáró vízelvezető árok építhető ki.

A létesítmény üzemeltetésének hatása

Az üzemeltetés hatásaként az útpályára és környezetébe kerülő fagymentesítés során bemosódó sós oldatok hatását kell vizsgálni. Mint ahogy már feljebb kifejtettük, a sózanyagok hatásterülete az útról lefolyó és a rézsűben elszivárgó víz esetében rendkívül kicsi, mivel hatalmas híguláson megy keresztül. A sószórás megszűntetése után a talaj sótartalma viszonylag rövid idő alatt az eredeti értékre csökken.

A kapcsolódó létesítmények megépülése esetén várható hatások

Az M9 autópályát fejlesztésével érintett közművek kiváltása, illetve az új kapcsolódó létesítmények kiépítése nincs kimutatható hatással a felszín alatti vizekre, megépítésük jelentős többlet káros hatást nem okoz.

3.6.3 Felszíni vizekre gyakorolt hatás:

Egervár település a felszíni vizek tekintetében a 4.1. Zala alegységen található. Egervár területén a tervezett nyomvonal felszíni vízfolyást nem keresztez.

3.6.4 Levegőtisztaságra gyakorolt hatás:

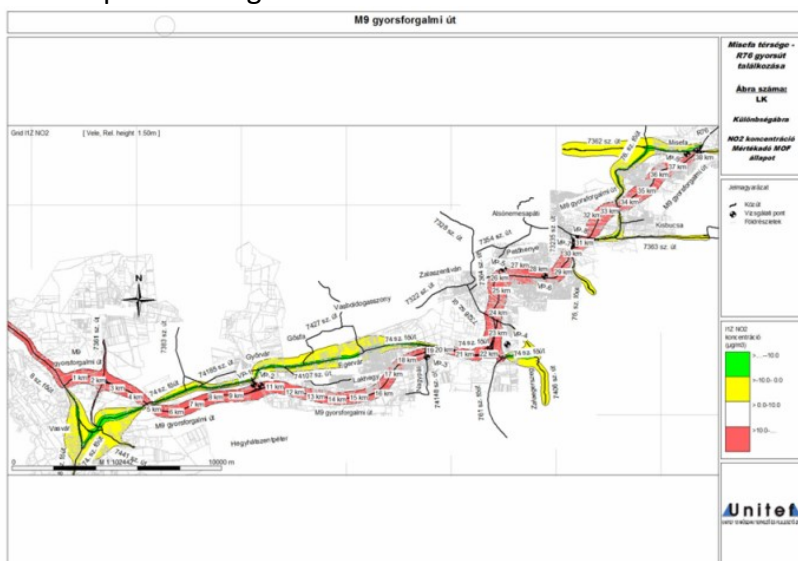
Közvetlen hatásterület

Az M9 gyorsforgalmi út közvetlen hatásterületének tekintjük azon területeket, ahol a mértékadó üzemi állapotban és a kritikus meteorológiai körülmények esetén az NO₂ terhelésváltozás nagyobb, mint 10 μ/m³.

Az LK ábrán szemléltetett piros színnel jelölt M9 gyorsforgalmi út közvetlen hatásterülete 95 - 470 m közötti.

Közvetett hatásterület

Közvetett hatással érintett területnek, az M9 gyorsforgalmi út megépülése által létrejövő forgalom átrendező hatást tekintjük. Látható az LK ábrán, hogy a 74. sz. főúton 10 μg/m³ illetve magasabb NO₂ terheléscsökkenés állapítható meg.

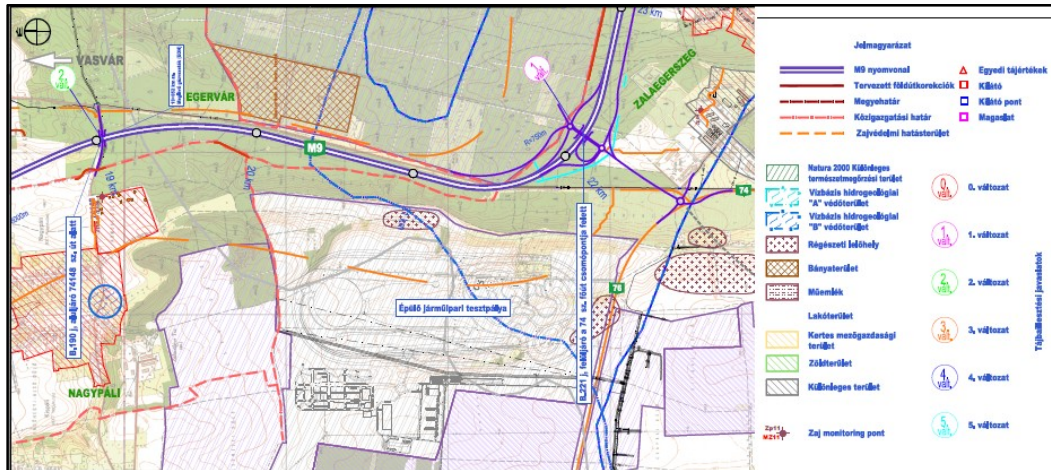


LK ábra - Az M9 gyorsforgalmi út levegőtisztaságra gyakorolt hatása
(forrás: Környezetvédelmi engedély módosítási dokumentáció-Műszaki leírás)

3.6.5 Zajvédelem

Közvetlen hatásterület

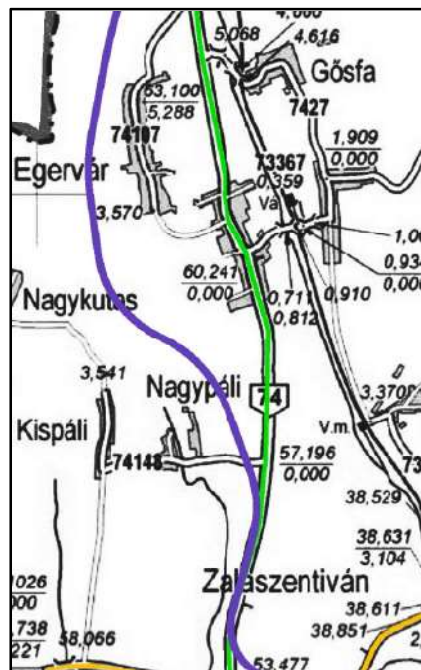
Zajvizsgálat a közvetlen hatásterület védendő létesítményeire készült a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 5. § és 6. § előírásai szerint.



Kivágat – Közvetlen zajvédelmi hatásterület (forrás: Környezetvédelmi engedély módosítási dokumentáció-Átnevezeti helyszínrajz III.)

Közvetett hatásterület

A közvetett hatásterület esetében a kapcsolódó úthálózat 7,5 m-es referencia távolságban mutatkozó zajterhelésének változását vizsgálták. Az alábbi ábrán zöld színnel látható azon szakasz, ahol a távlati nélküle állapothoz képest a távlati vele állapotban több, mint 1dB zajterhelés csökkenés várható, míg lila színnel jelölték a tervezett M9 gyorsforgalmi utat, ahol több, mint 1 dB növekedés várható.



Kapcsolódó úthálózat zajterhelésének változása a távlati nélküle és vele állapot összevetése alapján (forrás: Környezetvédelmi engedély módosítási dokumentáció-Műszaki leírás)

A kapott eredmények alapján megállapítható, hogy a tervezett M9 gyorsforgalmi úttal párhuzamos eljutást biztosító 74. sz. főúton jelentős (csökkenés mértéke: 2,0-5,6 dB közötti) zajterhelés csökkenés következik be a forgalom M9 gyorsforgalmi útra történő áterhelődése miatt.

3.6.6 Tájvédelem

Tájvédelmi szempontból a hatásterület kiterjedését elsősorban a domborzati viszonyok, a növénytakaró, a területi beépítettség és a javasolt intézkedések befolyásolják. A közvetlen hatásterület a tájegység azon része, ahol a tervezett út található, valamint amelynek tájképére, egyedi tájértékére, tájhasználati módjára közvetlenül hat. Az útszakasz teljes kiépülése esetén az igénybe vett terület átlagos szélessége ~50 m lesz. Közvetlen hatásterületnek ezt a kisajátítási szélességet tekintjük. Közvetett hatásterületként kell tekinteni minden olyan területet, ahol bármilyen hatása érzékelhető a beruházásnak (területfejlesztés, területhasználat változás, tájképvédelem, tájrehabilitáció). Mivel ezek egy részét jelenleg nem lehet meghatározni, ezért közvetett hatásterület nem jelölhető ki.

Egervár esetében lakott területet nem keresztez a nyomvonal, csak megközelíti azt. A nyomvonal által érintett területek egy része mezőgazdasági művelés alatt áll, Egervár területén nyugatra-délnyugatra nagy területen található gyümölcsültetvény, melyet érint a nyomvonal. Egervár déli része erdőterületben gazdag. Egyedi tájérték a nyomvonal területén nem található. Országos tájképvédelmi terület övezetét érinti a nyomvonal.

A tervezett nyomvonal tájképi hatása

A nyomvonal ~ 3,5 km hosszán ~ 25 métert csökken a terep-és pályaszint, tehát közel sík terepen halad. A terep- és pályaszint hozzávetőleg azonos magasságban, a pálya közel háromnegyede körívben halad. A pálya egervári szakaszán a 19+000 km szelvénynél a 74148 j. utat átvezető híd tervezett. Ez a terephez viszonyított 5-10 m magasságkülönbséget, töltést jelent.

A vonalas létesítmények tájba illesztése tervezési szinten a nyomvonalvezetés meghatározását, a kivitelezés alatt a terepalakítást és az építés befejezését követően a környezet kertészeti vagy erdészeti módszerekkel való rendezését, beültetését jelenti. A tájba illesztés egyik lehetősége a növénytelepítés. A közutak mentén a növények, fák, facsoportok a tájba illesztés és tájékozódás eszközei, amelyek amellől a vezető figyelmének fenntartását is segítik, a környezeti, a klimatikus viszonyokat javítják (pl. árnyékoló hatás).

A 19+000 km szelvénynél a 74148 j. utat átvezető híd tájba illesztéséről javasolt gondoskodni cserjék, talajtakarók elhelyezésével a töltésrészsűk oldalában.

3.6.7 Épített környezet, örökségvédelem

Egervár esetében lakott területet nem keresztez a nyomvonal. A tervezett útszakasz engedélyezési tervéhez előzetes régészeti dokumentációt készített a Budavári Ingatlanfejlesztő és Üzemeltető Nonprofit Kft. A tervezett módosítások nem érintenek régészeti területet, műemléket, kulturális örökségvédelmi érdekeket nem sértenek.

3.6.8 Hulladékgazdálkodás

A gyűjtési, kezelési, átmeneti tárolási rendszer javasolt kialakítása esetében a hulladékok nem okoznak problémát környezetvédelmi szempontból.

Összefoglalva:

A beruházás megvalósítása (kivitelezés) során fellépő káros környezeti hatások átmenetiek, hatásuk nem jelentős. A beruházás nem okoz tartós, jelentős környezeti károsodást, az előforduló káros hatások lokális jellegűek, melyek nem generálnak olyan változásokat, hogy a környezet, környezeti elemek állapota a jelenlegihez képest jelentősen romlana hosszú távon.

A beruházás által a nemzetgazdasági szempontból kiemelt infrastruktúra elem megvalósul, a teljes fejlesztési szakaszon 2x2 sávú autópályát épül ki új nyomvonalon, külön szintű csomópontokkal, 110 km/h tervezési sebességre, gyorsabb és biztonságosabb közlekedést eredményezve.

3.7 Közlekedés²

3.7.1 Meglévő állapot

A megye gyorsforgalmi úthálózatát jelenleg az M7 autópálya, és az M70 autópályát képezi. Az M7 autópálya részét képezi annak az V. számú helsinki folyosónak, amely az Adriai tenger kikötői és a kelet-európai országok közötti közvetlen közúti kapcsolatot hivatott biztosítani. Az M7 autópálya lényegesen javítja Zala megye és a főváros közötti közúti kapcsolatot, és a nemzetközi közúthálózatban is jelentős szerepet tölt be. Az M7 és M70-es autópályák a magyar-horvát (Letenye), illetve a magyar-szlovén (Tornyiszentmiklós) országhatár és Budapest között hoznak létre közvetlen gyorsforgalmi közúti összeköttetést.

A gyorsforgalmi utakon túlmenően Zala megye közúthálózatának gerincét az országos főúthálózat képezi, melynek a tervezési területen a legfontosabb eleme a 74. sz. főút. Észak-déli vonalvezetésű, így nem csak a kelet-nyugat irányú főutakat köti össze, hanem a megye két legfontosabb városát is, Zalaegerszeget és Nagykanizsát. Mivel iránya közel megegyezik a megyére jellemző É-D-i völgy-irányokkal, helyszínrajzi vonalvezetése kedvező, de sok a belterületi átkelési szakasza. Északi irányban szintén kapcsolatot teremt Vas megyével.

Zala megye jelentős hosszban határos Szlovéniával és Horvátországgal, az Európa délnyugati területeiről országunkba érkező cél- és átmenő forgalom számottevő. A járműforgalomnövekedését nem követte az útvonalak teljesítőképességének növelése, ezért a közúthálózat műszaki állapota sok esetben nem megfelelő, elkerülő utak hiányában egyes belterületi szakaszaik túlszűfoltak, jelentős környezetszennyezést okozva ezzel az érintett településrészekben.

Felhasznált dokumentumok:

² Engedélyezési terv Műszaki leírás M9 autópályát 18+500-38+800 km sz. (Nagypáli-Misefa) között, Készítette: Vasvár-Zalaegerszeg Konzorcium 2019.

3.7.2 Tervezett állapot

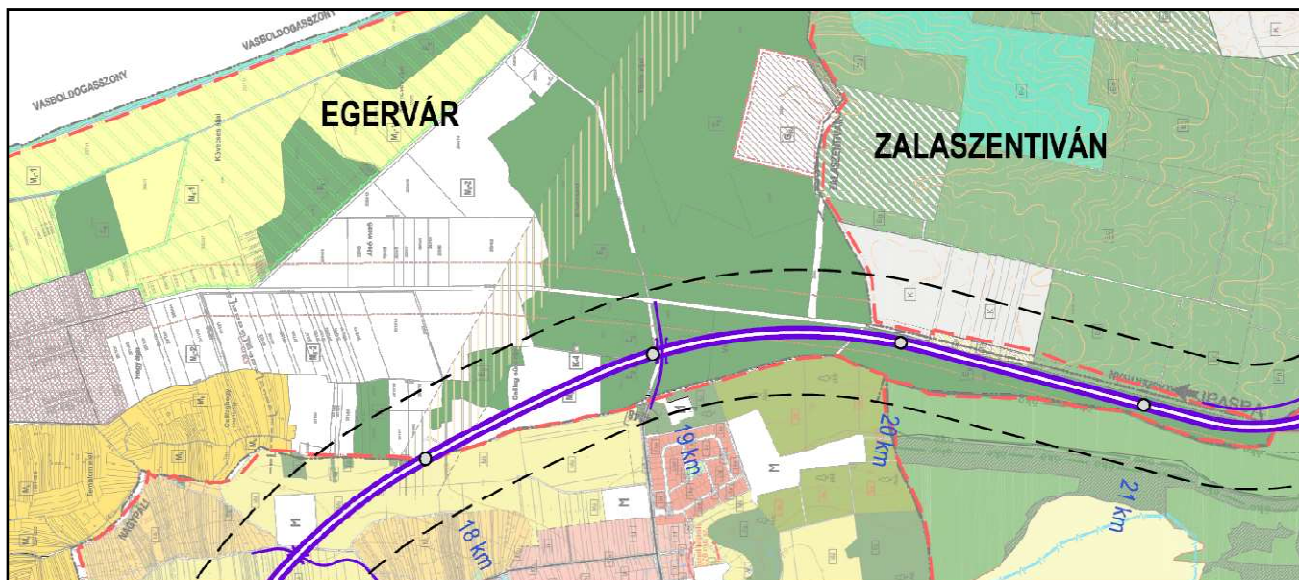
Az M9 gyorsforgalmi út megépítésének célja elsődlegesen a megyei jogú városok közötti összeköttetés, a megye É-D irányú elérhetőségének és a megye középső területei megközelítésének javítása. Az M9 a Dunántúl gyorsforgalmi útja az országhatárral közel párhuzamosan fog haladni.



M9 nyomvonal-Áttekintő térkép (készítette: Vasvár-Zalaegerszeg Konzorcium.)

A keresztmetszeti ütemezést tekintve a tervezett M9 gyorsforgalmi út I. ütemben 20 m-es koronaszélességű autóútként épül ki Vasvár-Misefa szakaszon. A II. ütemben épülhet ki a Misefa-Nagykanizsa szakasz szintén 20 m-es koronaszélességű autóútként. A teljes Vasvár-Nagykanizsa szakasz a távlatban III. ütemű kiépítésként 26 m-es koronájú autópályává fejleszthető.

Egervárra a nyomvonal Nagypáliból vezet át a 18. km szelvénynél, ezt követően ~3,5 km hosszban érinti a település külterületét.



Kivágat: M9 nyomvonal egervári szakasz – Forrás: Engedélyezési terv és tenderdokumentáció készítése az M9 autóút Vasvár-Zalaegerszeg közötti szakaszra-Telepítési tanulmányterv Mellékletek, Készítette: Vasvár-Zalaegerszeg Konzorcium

A nyomvonal ~ 3,5 km hosszán ~ 25 métert csökken a terep-és pályaszint. A terep- és pályaszint hozzávetőleg azonos magasságban, a pálya közel háromnegyede körívben halad. A pálya egervári szakaszán a 19+000 km szelvénynél a 74148 j. útát átvezető híd tervezett. Ez a terephez viszonyított 5-10 m magasságkülönbséget, töltést jelent.

Műszaki jellemzők – Autóút és csomópontok

A tervezett létesítmények geometriai jellemzői a tervezési diszpozíciónak, az e-UT 03.01.11 (ÚT 2-1.201:2008) Közutak tervezése című Útügyi Műszaki Előírás, valamint a készülő 20 m koronaszélességű, 2x2 sávós külterületi közutak tervezési részletszabályai feltételeinek megfelelnek.

Keresztmetszeti kialakítás

A gyorsforgalmi út a tervezési diszpozíciónak és a K.I.A tervezési osztálynak (KTSZ 2008 szerint) megfelelő 2x2 forgalmi sávval épül ki.

Főbb geometriai adatok:

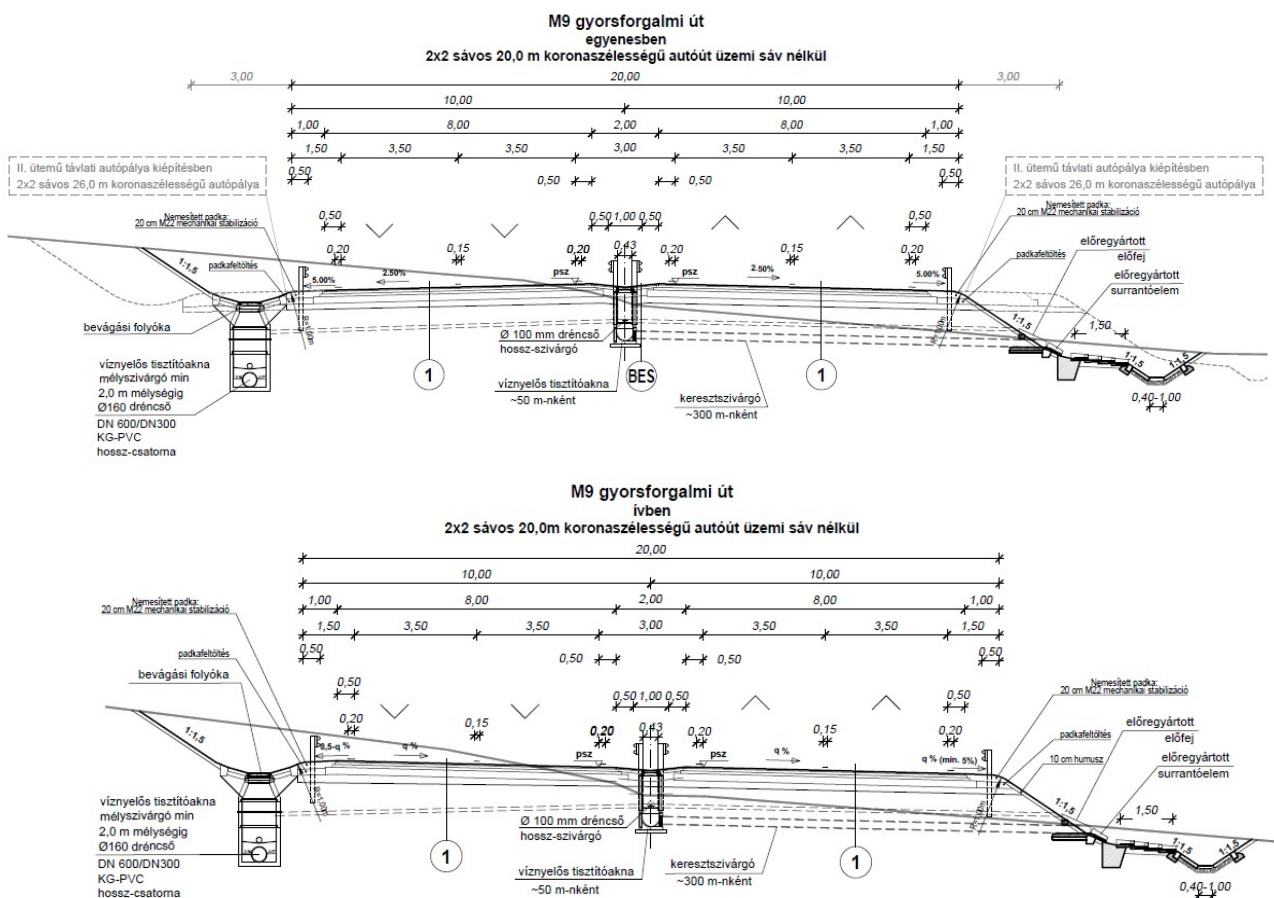
- Belső forgalmi sáv szélessége: 3,50 m
- Külső forgalmi sáv szélessége: 3,50 m
- Száma: 2x2
- Középső elválasztó sáv szélessége: 3,00 m

- A belső biztonsági sáv szélessége: 0,50 m
- A külső biztonsági sáv szélessége: 0,50 m
- Főpálya kopóréteg szélessége
 - 2x2 sáv esetén: 8,00 m (biztonsági sávok függvényében)
 - 2x2 sáv gyorsító-lassító sáv esetén: 11,50 m
- Üzemi sáv: nincs
- Padka
 - Forgalmi sáv mellett: 1,50 m
 - Gyorsító-lassító sáv mellett (biztonsági sávval): 1,50 m
- Korona szélesség:
 - leállósáv esetén: 20,00 m
 - gyorsító-lassító sáv esetén: 27,00 m

Üzemi lehajtó

- Kopóréteg szélessége 3,50 m
- Padka 1,25 m
- Korona szélesség 6,00 m

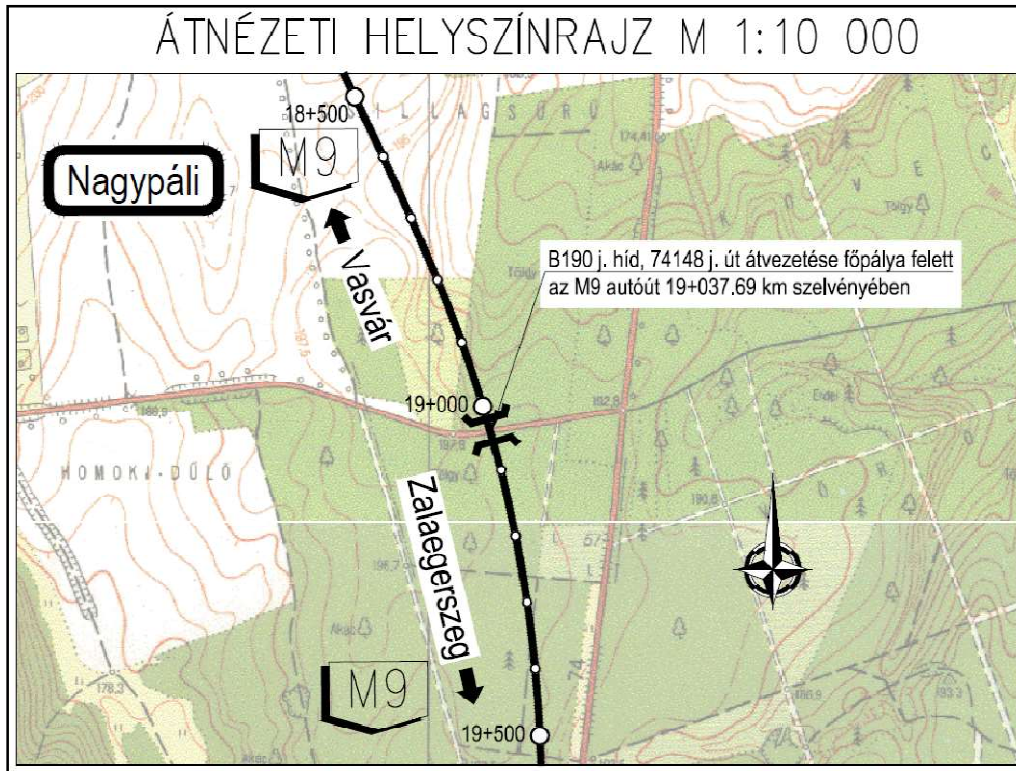
A gyorsforgalmi úti keresztmetszethez 0,5 m széles külső biztonsági sáv, és burkolatszél mellett 1,0 m széles földpadka adódik. A padkában korona éltől 0,5 m -re (ütközési sík) korlát elhelyezése szükséges.



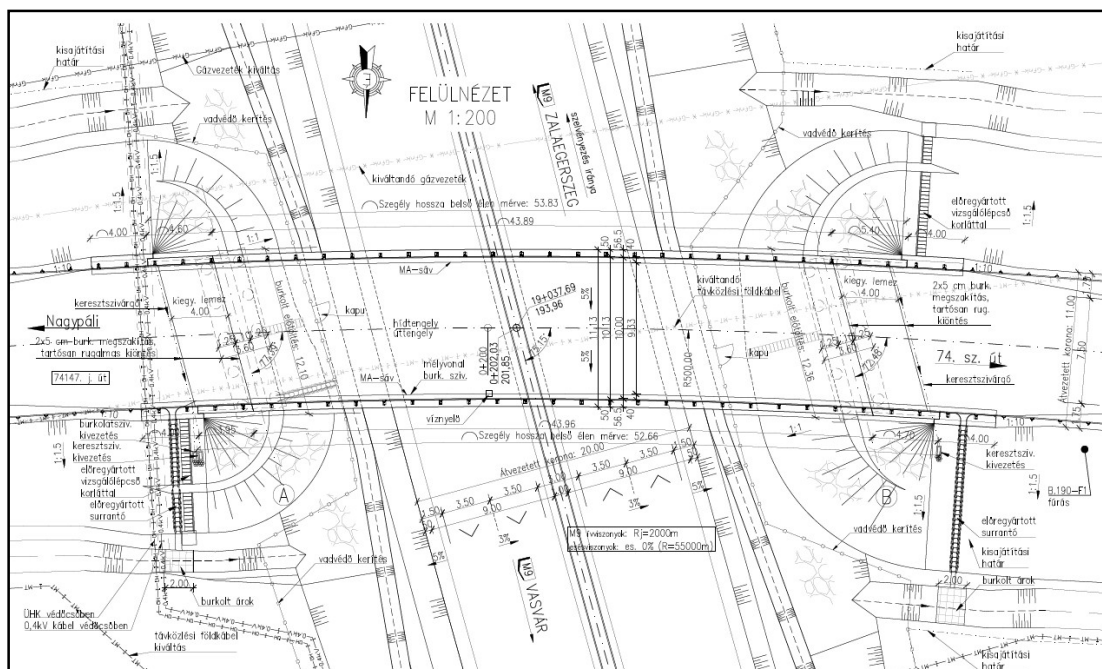
Mintakeresztmetszély M9 autótút 18+500-38+800 km sz. (Nagypáli-Misefa) között – Forrás: Engedélyezési tervek II. tervezési szakasz, Készítette: Vasvár-Zalaegerszeg Konzorcium

Egyéb utak Egervár területén

Egervár közigazgatási területén a 74148 j. út korrekciójának átvezetése történik a főpálya felett, az M9 autótút 19+037,69 km szelvényében.



A híd egytámasú, kéttámaszú gerenda híd. A híd a 74148 j. út forgalmát vezeti át az M9 autótút felett, syerkeyeti magassága 1,84-1,94 m, koronaszélessége 11,00 m.



B.190 j. híd 74148 j. út korrekciójának átvezetése főpálya felett, az M9 autótút 19+037,69 km szelvényben – Forrás: Hídépítés Engedélyezési terv II. tervezési szakasz, Készítette: Vasvár-Zalaegerszeg Konzorcium

3.8 Közművesítés és hírközlés³

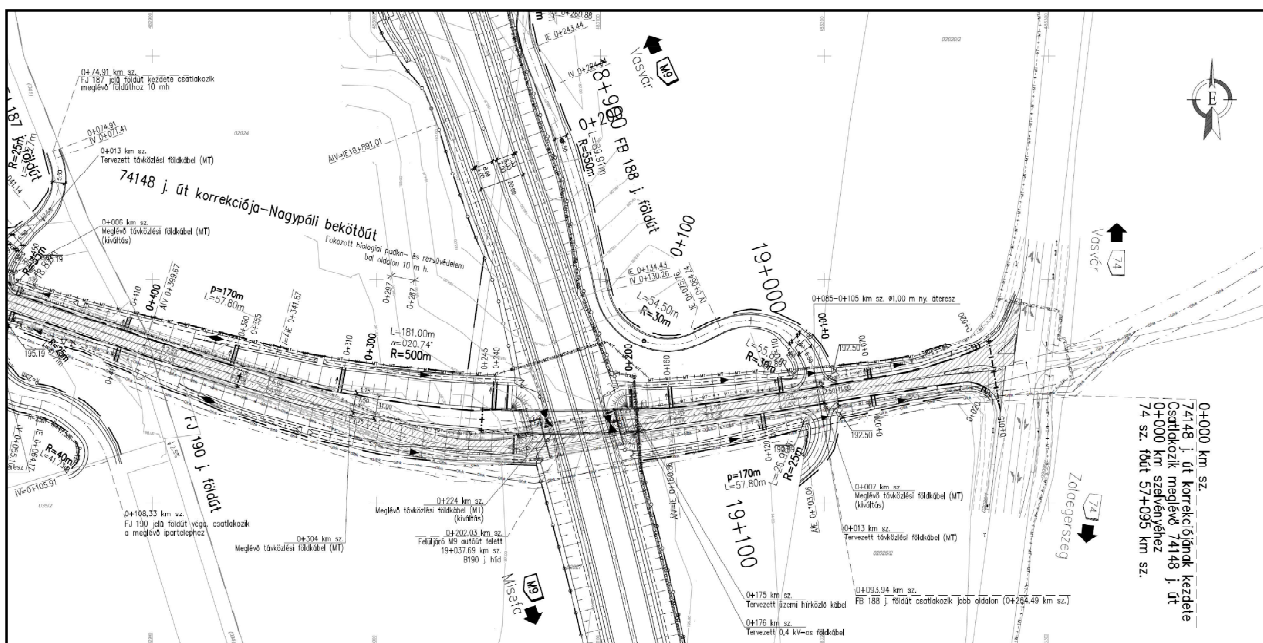
Hírközlési hálózatok

A beruházási területtel érintett hírközlési hálózat tulajdonosa:

- Magyar Telekom Nyrt. 9400 Sopron Szechenyi ter 7-10

M9 autótút 19+036 km sz.

A 74148 sz. Kispáli bekötő úttal párhuzamosan, annak jobb oldalán Qv50x4/0,8 földkábel és egy üres LPEØ40 védőcső nyomvonala vezet. A tervezett gyorsforgalmi út keresztezi a bekötőutat és a vele párhuzamos hírközlési nyomvonalat is, az út új nyomvonalon átépítésre kerül, ezek együttes következményeként a földkábelt és a védőcsövet ki kell váltani.



74148 j. út, FJ187 és FJ190 j. földút – Forrás: Közműgenplán Engedélyezési ter. II. tervezési szakasz, Készítette: Vasvár-Zalaegerszeg Konzorcium

M9 autótút 21+557 km sz.

A 74. sz. főúttal párhuzamosan, annak jobb oldalán vezet 2 db TQv5x4/0,9 földkábel és egy üres LPEØ40 védőcső nyomvonala. A tervezett gyorsforgalmi út "Zalaegerszeg-észak" csomópontjának kialakítása kihatással van a főút ezen szakaszára is, ezért a kábeleket és a védőcső nyomvonalát ki kell váltani.

Szénhidrogén vezetékek

A 19+051 km szelvényben keresztező D150 acél nagyközépnymású gázelosztó vezeték található, amely az E-On Közép-dunántúli Földgázhálózati Zrt. üzemeltetésében van. A keresztezésben a gázvezeték ki kell váltani. A kiváltott gázvezeték a 19+061 km szelvényben keresztezi az utat. A kiváltott új vezetéknek a kisajátítási határon túl kell nyúlnia 2,0-2,0 m-rel.

Kis és középfeszültségű vezetékek, nagyfeszültségű vezeték, víziközművek, vasúti távközlési kábelek, vasúti felsővezeték nem érinti a tervezési területet.

Felhasznált dokumentumok:

³ G. Közműgenplán engedélyezési ter. műszaki leírás 18+500-38+800 km sz. között, Készítette: UTIBER Közúti Beruházó Kft. 2019. május 20..

Üzemi hírközlés (ÜHK)

Az ÜHK alépítmény-hálózat nyomvonala a gyorsforgalmi út szelvényezés szerinti bal oldalán, a biztonsági védőkerítés/kisajátítási határtól 1 m-re, a kisajátított területen belül vezet.

3.9 A területrendezési tervekkel való összefüggések vizsgálata

A településrendezési eszközök módosítása során figyelemmel kell lenni a tervhierarchiában a településrendezési tervek fölött álló országos és térségi tervek vonatkozó megállapításaira.

3.9.1 Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvénnyel (a továbbiakban: MaTrT) való összefüggések vizsgálata

Az Országgyűlés 2018. december 12-én elfogadta az MaTrT-t, amelynek területrendezési terveket érintő fejezetei 2019. március 15-től hatályosak.

A törvény célja, hogy az ország egészére, valamint egyes kiemelt térségekre meghatározza a térségi területfelhasználás feltételeit, a műszaki infrastruktúra-hálózatok összehangolt térbeli rendjét, a terület- és gazdaságfejlesztés hatékony területi, területhasználati orientálása érdekében, tekintettel a fenntartható fejlődésre, valamint a területi, táji, természeti, ökológiai és kulturális adottságok, értékek, honvédelmi érdekek és a hagyományos tájhasználat megőrzésére, illetve erőforrások védelmére. A hatékony és korszerű területrendezés ennek érdekében folyamatos, rendszeresen megújuló, összehangolt rendszert alkot az ország területi képét megalkotó fejlesztési stratégiákkal. A törvény Második Részében foglalt **Országos Területrendezési Terv (a továbbiakban: OTrT)** területi hatálya kiterjed az ország teljes közigazgatási területére. Az OTrT az Ország Szerkezeti Tervét, valamint az Országos Övezeti Tervet és az ezekre vonatkozó szabályokat foglalja magában.

- MaTrT 12. § Új beépítésre szánt terület kijelölése: Nem tervezett.
- MaTrT 15. §, valamint 17. § - Infrastruktúra hálózat: az M9 Szekszárd-Dusnok távlati gyorsforgalmi út az MaTrT 4/1. melléklet 1. táblázat 32. sorában szerepel.

•

32.	M9:	Szekszárd - Dusnok	Nagyecenk (M85) - Szombathely - Vasvár Rábahídvég (M80) Vasvár (M80) - Zalaegerszeg - Nagykanizsa - Kaposvár - Dombóvár - Szekszárd Dusnok - Szeged (M5)
-----	-----	--------------------	---

- A településrendezési eszközökben az MaTrT által meghatározott térbeli rendnek megfelelően tervezett a gyorsforgalmi út helye. Az M9 nyomvonala a szomszédos települések (Nagypáli és Zalaegerszeg) területén folytatódik. A tervezett nyomvonal az előírásoknak MEGFELEL.

Az OTrT által megállapított országos területfelhasználási kategóriák a következők:

- erdőgazdálkodási térség,
- mezőgazdasági térség,
- vízgazdálkodási térség,
- települési térség.

Az OTrT által megállapított megyei területfelhasználási kategóriák a következők:

- területi korlát nélkül ábrázolt térségek:

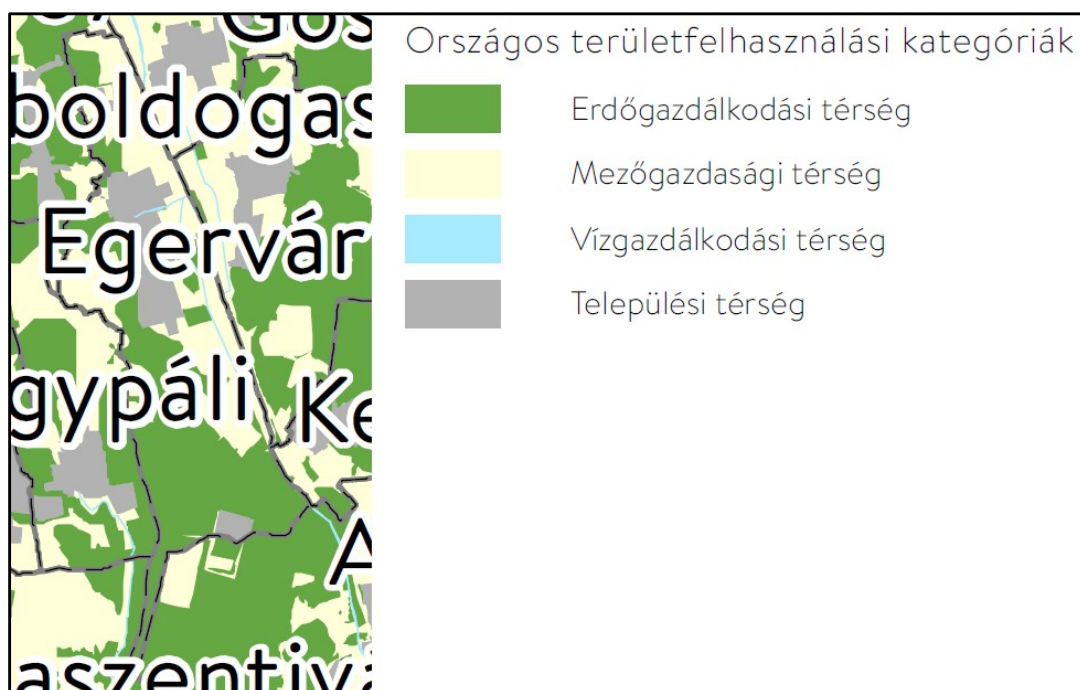
- erdőgazdálkodási térség,
- mezőgazdasági térség,
- vízgazdálkodási térség, ad) települési térség,
- legalább 5 ha nagyságú sajátos területfelhasználású térség.

Az OTrT által megállapított országos övezetek a következők:

- ökológiai hálózat magterületének övezete,
- ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete,
- ökológiai hálózat pufferterületének övezete,
- kiváló termőhelyi adottságú szántók övezete,
- jó termőhelyi adottságú szántók övezete,
- erdők övezete,
- erdőtelepítésre javasolt terület övezete,
- tájképvédelmi terület övezete,
- világörökségi és világörökségi várományos területek övezete,
- vízminőség-védelmi terület övezete,
- nagyvízi meder övezete,
- VTT-tározók övezete,
- honvédelmi és katonai célú terület övezete.

Az OTrT által megállapított megyei övezetek a következők:

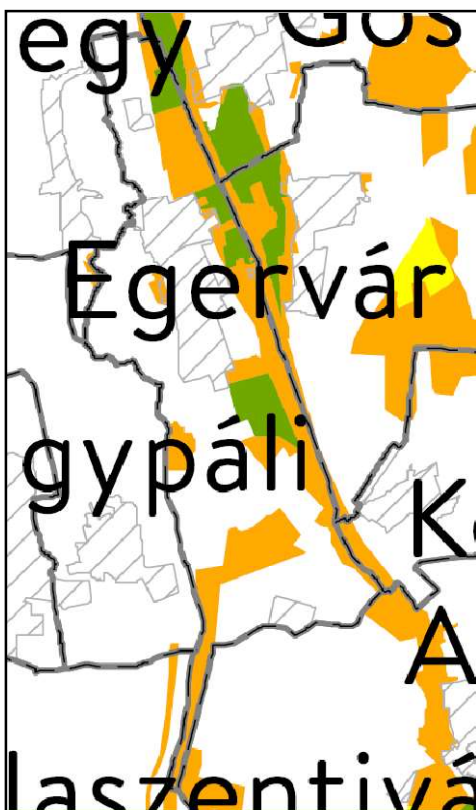
- ásványi nyersanyagvagyron övezete,
- rendszeresen belvízjárta terület övezete,
- tanyás területek övezete,
- földtani veszélyforrás terület övezete,
- egyedileg meghatározott megyei övezet.



Az OTrT szerint a tervezési terület erdőgazdálkodási térségben található.



Az OTrT megjeleníti a meglévő 74. sz. főutat, valamint a Szombathely–Nagykanizsa-vasútvonalat, valamint tervezett gyorsforgalmi útként az M9 nyomvonalát.

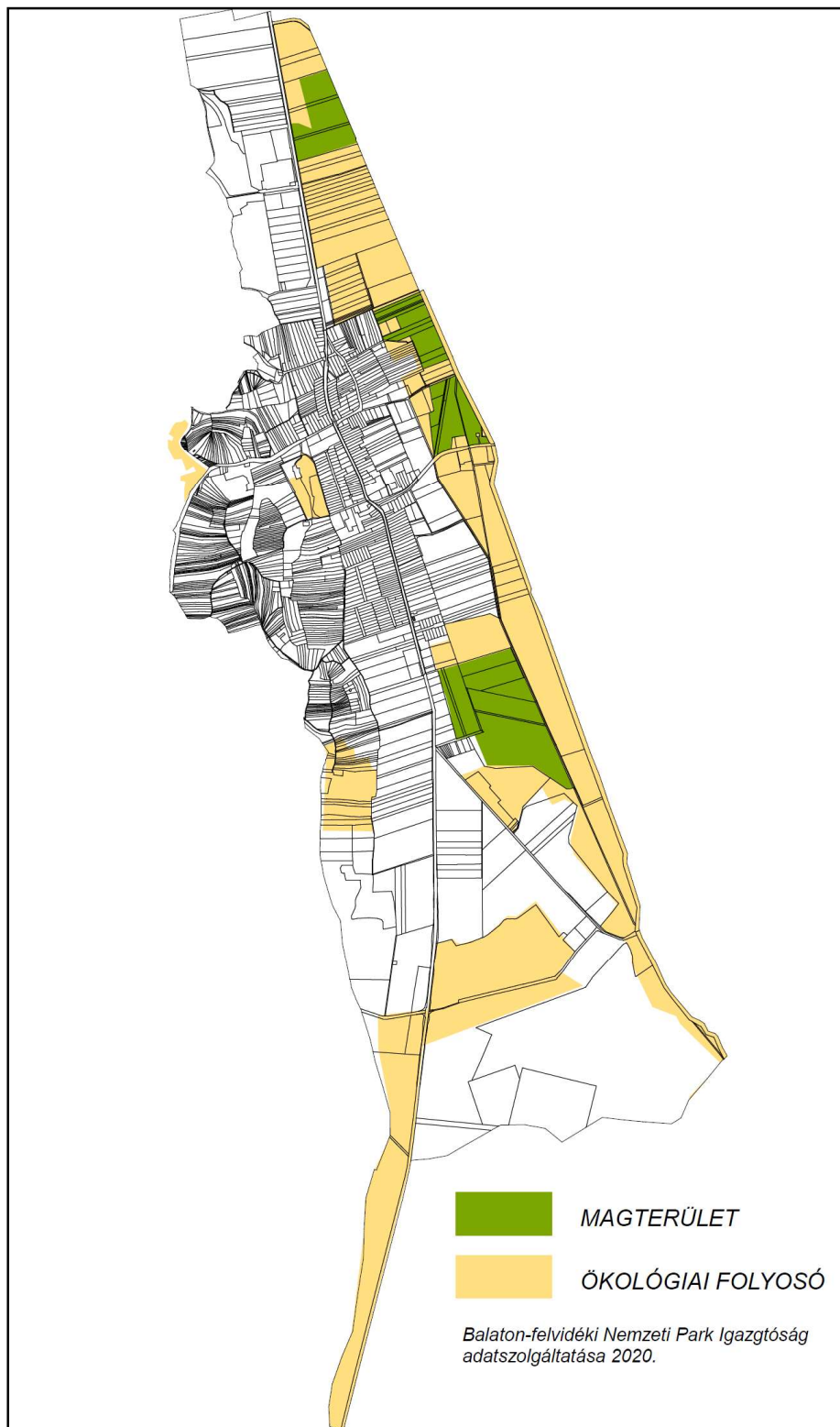


Ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete érinti a tervezési területet.

MaTrT 26. § (1) Az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében - kivéve, ahol az Ország Szerkezeti Terve, a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve vagy a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Szerkezeti Terve települési térséget határoz meg - csak olyan megyei területfelhasználási kategória és megyei övezet, valamint a településrendezési eszközökben olyan övezet és építési övezet jelölhető ki, amely az ökológiai hálózat magterülete és az ökológiai hálózat ökológiai folyosója természetes és természetközeli élőhelyeit és azok kapcsolatait nem veszélyezteti.

(4) Az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében a közlekedési és energetikai infrastruktúra-hálózatok elemeinek nyomvonala, továbbá az erőművek az ökológiai folyosó és az érintkező magterület természetes élőhelyeinek fennmaradását biztosító módon, az azok közötti ökológiai kapcsolatok működését nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával jelölhetők ki és helyezhetők el.

BFNP adatszolgáltatása a település teljes közigazgatási területére:





Erdők övezete érinti a tervezési területet.

MaTrT. 29. § Az erdők övezetébe tartozó területeket az adott településnek a településrendezési eszközében legalább 95%-ban erdőterület területfelhasználási egységbe kell sorolnia. Az e törvény hatálybalépését megelőzően kijelölt beépítésre szánt területek, valamint az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. törvény 4. § (2) bekezdésében meghatározott területek, továbbá az Ország Szerkezeti Terve, a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve, valamint a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Szerkezeti Terve által kijelölt települési térség területein lévő erdők övezetének területét a számításnál figyelmen kívül kell hagyni.

MaTrT 6.§ (3) A jó termőhelyi adottságú szántók, **az erdőtelepítésre javasolt terület, a tájképvédelmi terület, a vízminőség-védelmi terület**, a nagyvízi meder és a VTT-tározók övezetét a területrendezésért felelős miniszter a 19. § (4) bekezdésben meghatározott rendeletében állapítja meg.

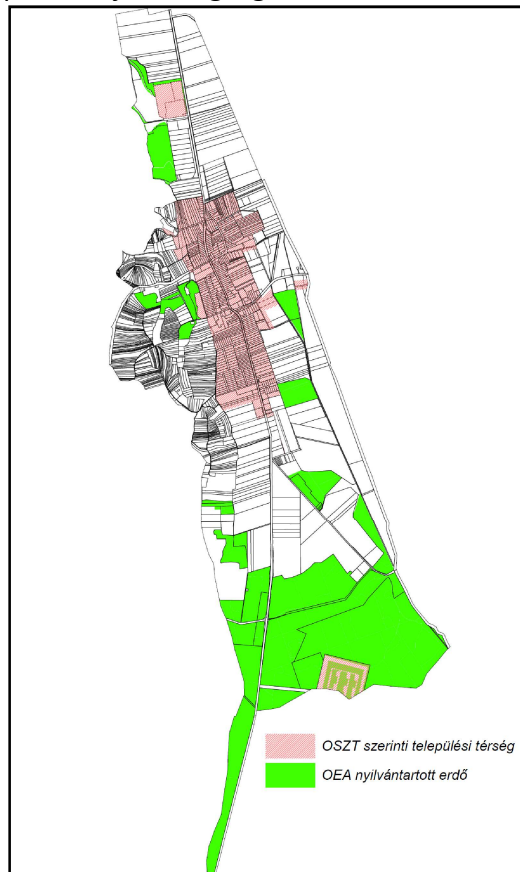
OEA erdő = 294,28 ha,

OTRT települési térség által érintett erdő = 8,73 ha.

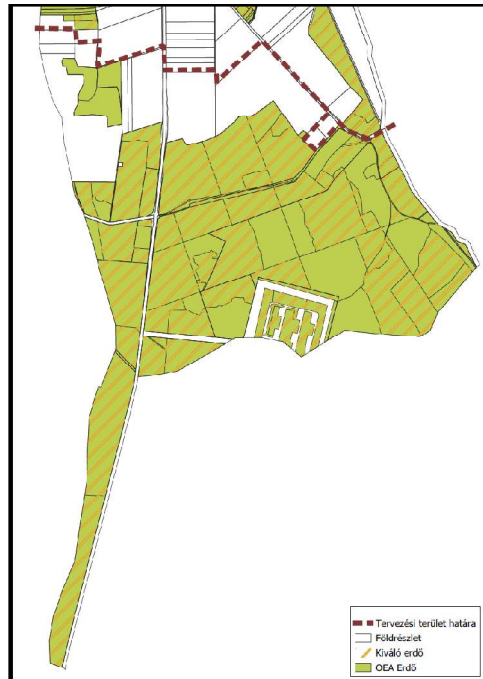
A figyelembe vehető OEA erdő: 285,55 ha.

Igénybe vett erdő: 12,39 ha, ezzel -4,34%-al csökken az erdőgazdálkodási térség területe.

BFNP adatszolgáltatása a település teljes közigazgatási területére:



BFNP adatszolgáltatása a tervezési területre:



3.9.2 A Miniszterelnökséget vezető miniszter 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelete a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról (a továbbiakban: MvM rendelet)

Erdőtelepítésre javasolt terület övezete érinti a tervezési területet.



MvM rendelet 3. § (1) A településrendezési eszközök készítése során az Országos Erdőállomány Adattárban nem szereplő erdőterület területfelhasználási egységeket a településfejlesztési és településrendezési célokkal összhangban - a természeti és kulturális örökségi értékek sérelme nélkül - az erdőtelepítésre javasolt terület övezet területén javasolt kijelölni.

(2) A Balaton Kiemelt Üdülőkörzet hatálya alá tartozó települések településrendezési eszközeiben az erdőtelepítésre javasolt terület övezet területén az (1) bekezdésben foglaltak mellett beépítésre szánt terület nem jelölhető ki, és erdőterület területfelhasználási egységbe sorolás esetén

- az erdőtelepítés megvalósulásáig csak az erdőtelepítés lehetőségét megőrző területhasználat folytatható, valamint
- erdőtelepítést elsődlegesen az élőhelynek megfelelő, természetesen kialakult őshonos fafajokból álló erdőfoltok megőrzésével kell végezni.



Tájképvédelmi terület övezete érinti a tervezési területet.

MvM rendelet 4. § (1) A tájképvédelmi terület övezete területére a megye területrendezési tervének megalapozó munkarésze keretében meg kell határozni a tájjelleg térségi jellemzőit, valamint a település teljes közigazgatási területére készülő településrendezési eszköz megalapozó vizsgálata keretében meg kell határozni a tájjelleg megőrzendő elemeit, elemegyütteseit, valamint a tájképi egység és a hagyományos tájhasználat helyi jellemzőit.

(2) A tájképvédelmi terület övezetével érintett területre a tájképi egység, a hagyományos tájhasználat fennmaradása, valamint a tájba illesztés biztosítása érdekében - a településképi védelméről szóló törvény vagy annak felhatalmazása alapján kiadott jogszabály eltérő rendelkezésének hiányában - meg kell határozni

- a településrendezési eszközökben a területfelhasználás és az építés helyi rendjének egyedi szabályait,
- a településképi védelméről szóló 2016. évi LXXIV. törvény 2. § (2) bekezdése szerinti településképi rendeletben (a továbbiakban: településképi rendelet) a településképi követelményeket.

(4) A tájképvédelmi terület övezetében a közlekedési, elektronikus hírközlési és energetikai infrastruktúra-hálózatokat, továbbá az erőműveket a tájképi egység megőrzését és a hagyományos tájhasználat fennmaradását nem veszélyeztető műszaki megoldások alkalmazásával kell megvalósítani.

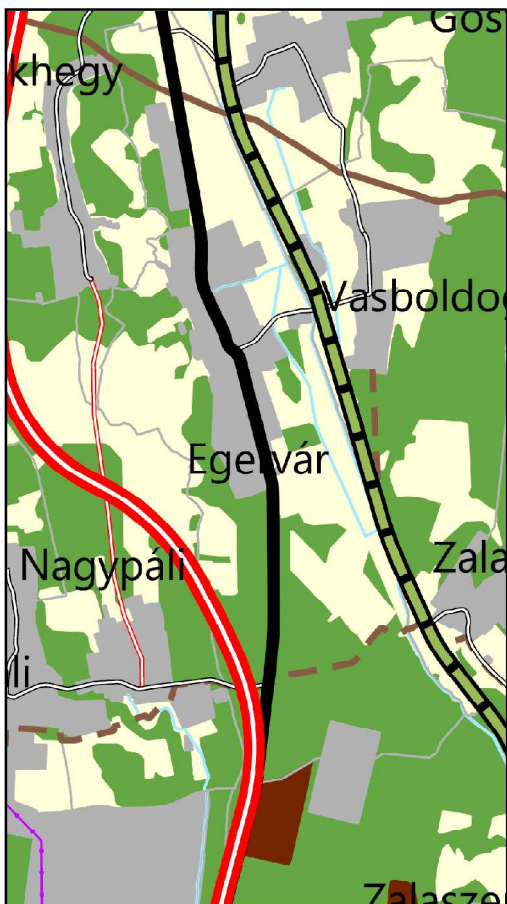


Vízminőség-védelmi terület övezete érinti a tervezési területet.

MvM rendelet 5. § (1) A vízminőség-védelmi terület övezetében keletkezett szennyvíz övezetből történő kivezetéséről és az övezeten kívül keletkezett szennyvizek övezetbe történő bevezetéséről, illetve a szennyvíz övezeten belüli kezelésének feltételeiről a megye területrendezési tervében rendelkezni kell.

(2) A vízminőség-védelmi terület övezetébe tartozó települések településrendezési eszközeinek készítése során ki kell jelölni a vízvédelemmel érintett területeket. A kijelölt vízvédelemmel érintett területekre vonatkozó egyedi szabályokat a helyi építési szabályzatban kell megállapítani.

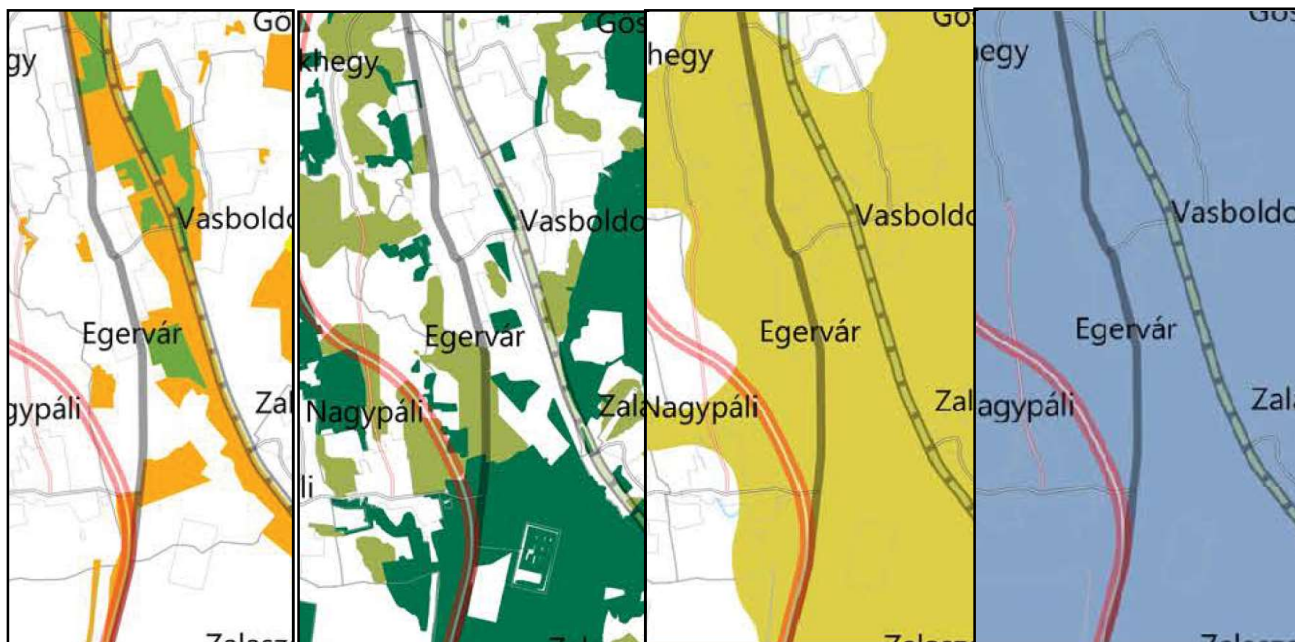
3.9.3 A Zala Megyei Közgyűlés 8/2019. (IX.27) rendelete Zala megye területrendezési szabályzatáról, térségi Szerkezeti Tervéről és övezeteiről (a továbbiakban: ZMTrT)



A megyei szerkezeti terv szerint a tervezési terület erdőgazdálkodási térségben szerepel, összhangban az Ország Szerkezeti Tervével.

A terven szerepel az M9 gyorsforgalmi úthálózat, mint tervezett elem. Ez a nyomvonal eltér az OTrT által meghatározott nyomvonaltól, azonban összhangban van jelen módosítás által tervezett nyomvonallal.

A megyei területrendezési terv országos övezeti közül az Országos ökológiai hálózat övezetei, az Erdők és erdőtelepítésre javasolt terület övezete, a Tájképvédelmi terület övezete, a Vízminőség-védelmi terület övezete tekintetében összhangban van OTrT-vel.



ZMTrT 5.§ Az országos vízminőség védelmi területre vonatkozó szennyvízelvezetési, kezelési igényeket a településrendezési eszközökben rögzíteni kell.

A megyei területrendezési tervben megállapított megyei övezetek közül a Földtani veszélyforrás terület övezete érinti Egervár térségét.



MTrT. 4. § 13. földtani veszélyforrás terület övezete: kiemelt térségi területrendezési terv esetében a területrendezésért felelős miniszter rendeletében, valamint a megyei területrendezési tervben megállapított övezet, amelybe a geomorfológiai adottságaik és földtani felépítésük folytán a lejtős tömegmozgások és egyéb kedvezőtlen mérnökgeológiai adottságok által érintett területek tartoznak.

3.10 A szomszédos települések hatályos településszerkezeti terveinek – az adott település fejlesztését befolyásoló – vonatkozó megállapításai

Egervár településszomszédai Lakhegy, Gősfő, Nagypáli, Vasboldogasszony, Zalaszentlőrinc, Zalaszentiván, Zalaegerszeg.

A tervezett nyomvonal Nagypáliból ér Egervárra, majd Egerváron át Zalaegerszegré halad tovább, ezért ezen két település szerkezeti tervének vonatkozó megállapításait vizsgáljuk.

Zalaegerszeg Megyei Jogú Város településszerkezeti tervét a 137/2016. (VII 06.) sz. KGy. határozattal fogadták el. A szerkezeti terv Egervárral határos északi területén szerepel a tervezett gyorsforgalmi út, a nyomvonal csatlakozik az Egervárról átérő nyomvonallal.

Nagypáli településszerkezeti tervén nem szerepel a gyorsforgalmi út nyomvonala. A település külterületi mezőgazdasági és kisebb részben gazdasági erdő területekkel csatlakozik Egervár területéhez.

3.11 Biológiai aktivitás érték számítás

A biológiai aktivitás érték számításra nincs szükség az 1997. évi LXXVIII. tv. 7. § (3) b) pontja értelmében, ugyanis új beépítésre szánt terület kijelölése nem lesz a településen a jelen területfelhasználás módosítással.

4 MELLÉKLETEK

HATÁROZATI KIVONAT

*Egervár Község Önkormányzata Képviselő-testülete
2019. december 18-i nyilvános ülés jegyzőkönyvéből*

Egervár Község Önkormányzata Képviselő-testülete 7 igen szavazattal, ellenszavazat nélkül az alábbi határozatot hozta:

Egervár Község Önkormányzata képviselő-testülete 161/2019.(XII.18.) számú határozata:

Egervár Község Önkormányzati Képviselő-testülete „Egervár településrendezési eszközeinek módosítása az M9 gyorsforgalmi út Vasvár – Zalaegerszeg közötti szakaszának és kapcsolódó létesítményeinek megvalósítása érdekében” tárgyú pályázati eljárást eredményesnek nyilvánítja.

A képviselő-testület az AOD Építész és Grafikus Iroda Kft. (8900 Zalaegerszeg, Ady u. 2.), az A.D.U. Építész Iroda Kft. (1194 Budapest, Tüllök u. 41.), a Meridián Mérnöki Iroda Kft. (7100 Szekszárd, Ybl Miklós u. 3.) és Kovács Janka településtervező (8913 Lakhegy, Petőfi S. u. 7.) ajánlatát érvényesnek nyilvánítja.

A képviselő-testület úgy dönt, hogy Egervár településrendezési eszközeinek - M9 gyorsforgalmi út Vasvár – Zalaegerszeg közötti szakaszának és kapcsolódó létesítményeinek megvalósításával összefüggő - módosításával Kovács Janka településtervezőt bízta meg, tekintettel arra, hogy ajánlattevő nyújtotta be a legkedvezőbb ajánlatot.

A képviselőtestület felkéri a polgármestert, hogy a fentiekről az árajánlatot benyújtó gazdasági szereplőket és a NIF Zrt-t tájékoztassa, egyben felhatalmazza a háromoldalú településrendezési szerződés aláírására.

Határidő: azonnal

Felclős: polgármester

Kmft.

*Gyerkó Gábor s.k.
polgármester*

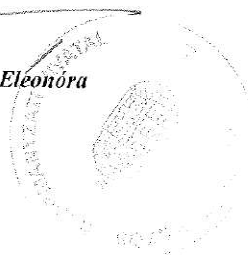


*Dr. Ürmösiné Kőműves Eleonóra s.k.
jegyző*

A kivonat hitelétül:

Egervár, 2020. január 09.

*Dr. Ürmösiné Kőműves Eleonóra
Jegyző*



2. sz. melléklet

Magyarország Kormánya által, a 40/2020.(III.11.) Kormányrendelettel elrendelt veszélyhelyzetre való tekintettel, a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény 46. § (4) bekezdése alapján, a képviselőtestület feladat- és hatáskörében eljárva az alábbi határozatot hozom:

56/2020.(VI.16.) számú polgármesteri határozat

Egervár Község Önkormányzata képviselő-testülete a 161/2019. (XII.18.) számú határozatában döntött a hatályos településrendezési tervek módosításáról. A módosítás célja az M9 gyorsforgalmi út Vasvár és Zalaegerszeg közötti egervári szakaszának nyomvonalának, a kapcsolódó létesítményeinek valamint csomópontjainak területi igénye alapján Egervár Község szabályozási tervén szabályozási vonalakkal lehatárolni az újonnan kialakítandó közterületeket, valamint a helyi építési szabályzatban szükség szerint módosítani az övezeti előírásokat minden érintett övezet tekintetében.

Az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet szerinti a környezeti vizsgálat elkészítését nem tartom szükségesnek, hiszen a tervezett beruházás az Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőség OKTF-KP/2272-77/2016. ikt.sz. határozatával 2016. augusztus 15-én környezetvédelmi engedélyt kapott, amelyet a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztályának PE/KTFO/4597-115/2018 ügyiratszámú levelével módosított.

A fenti döntésemet az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet szerinti környezet védelméért felelős szervek által adott vélemények is megalapozták.

Határidő: értelemszerű

Felelős: Gyerkó Gábor polgármester

Egervár, 2020. június 16.


Gyerkó Gábor
polgármester

Főépítési feljegyzés

A településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 3/A. § (2) bekezdése alapján a megalapozó vizsgálat szükséges tartalmát és annak részletezettségét az alábbiak szerint határozom meg.

Tervezési terület: Egervár település M9 autópálya által érintett külterülete

Tervezési feladat: A külterületi szabályozás átalakítása az M9 autópálya nyomvonalának megfelelően.

Tervezési cél: Az M9 autópálya nyomvonalának integrálás a a külterületi települési szövetbe.

Vizsgálati tartalom: Átfogó vizsgálatot és alátámasztó munkarészt kell készíteni a településrendezési eszközök módosításához,

A dokumentációnak tartalmaznia kell:

A település helye a településhálózatban, térségi kapcsolatok	.....
A tervezési terület bemutatása, jelenlegi területhasználat	.....
A tervezési munka összefoglalása	.....
Hatályos településrendezési eszközök bemutatása	.....
A településrendezési eszközök tervezett módosításának bemutatása	.....
Tájrendezési, környezetalakítási munkarész	.....
Talajra gyakorolt hatás:	.....
Felszín alatti vizekre gyakorolt hatás:	.....
Felszíni vizekre gyakorolt hatás:	.....
Levegőtisztaságra gyakorolt hatás:	.....
Zajvédelem	.....
Tájvédelem	.....
Épített környezet, örökségvédelem	.....
Hulladékgyűjtés	.....
Közlekedés	.....
Meglévő állapot	.....
Tervezett állapot	.....
Közművesítés és hírközlés	.....
A területrendezési tervekkel való összefüggések vizsgálata	.....

[A Miniszterelnökséget vezető miniszter 9/2019. \(VI. 14.\) MvM rendelete a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról \(a továbbiakban: MvM rendelet\)](#)

[A Zala Megyei Közgyűlés 8/2019. \(IX.27\) rendelete Zala megye területrendezési szabályzatáról, térségi Szerkezeti Tervéről és övezeteiről \(a továbbiakban: ZMTrT\)](#)

[A szomszédos települések hatályos településszerkezeti terveinek – az adott település fejlesztését befolyásoló – vonatkozó megállapításai.....](#)

[Biológiai aktivitás érték számítás](#)

Egervár, 2020.. június. 23.



Soós Szabolcs Attila

főépítész