

Pest Megyei Kormányhivatal  
Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály  
(1016 Budapest, Mészáros u. 58/a.)

Iktatószám: PE/KTFO/4597-107/2018.

## JEGYZŐKÖNYV

**Az M9 gyorsforgalmi út Vasvár - Nagykanizsa közötti szakasz létesítésére vonatkozó környezetvédelmi engedély módosítási eljárása – közmeghallgatás**

**A közmeghallgatás helye:** Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala 401-es tanácssterem (8901 Zalaegerszeg, Kossuth L. u. 17-19.)

**A közmeghallgatás időpontja:** 2018. november 26. (12.30 – 14.05)

A közmeghallgatáson a tervező Unitef83 Zrt., Viköti Kft., Utiber Kft., az építető NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt., Alsónemesapáti község, Lakhegy község, Zalaszentiván község önkormányzata, Budapest Főváros Kormányhivatala Közlekedési Főosztály Utügyi Osztály, valamint a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály Jogi és Hatósági Osztály képviselői, valamint lakossági érdeklődők jelentek meg.

**Dr. Szentmiklóssy Zoltán (PMKH KTF):** Köszönti a megjelenteket, tájékoztatást ad a közmeghallgatás tárgyról, menetéről, valamint az eljárás tárgyáról és előzményeiről.

**Dr. Schimek Szilvia (PMKH KTF):** Ismerteti a folyamatban lévő eljárást, az ügy állását, illetve az eljárásba bevont hatóságok körét.

**Tóth Csaba (Utiber Kft.):** Ismerteti a projektet és a nyomvonalat. A tervezési feladat az M9 gyorsforgalmi út Vasvár – Zalaegerszeg (Misefa) közötti, közel 40 km-es szakaszára vonatkozott, amely biztosítja a csatlakozási lehetőséget az M76 gyorsforgalmi úttal. A módosítás által a Nagypáli – Alsónemesapáti közötti szakasz érintett, kiemelt jelentőségű elem a zalaegerszegi tesztpálya.

**Vincze Vilmos (Viköti Kft.):** A környezetvédelmi vizsgálatokat ismerteti az egyes környezeti elemek vonatkozásában (felszíni, felszín alatti vizek, földtani közeg, élővilágvédelem, tájvédelem, örökségvédelem, épített környezet). A tervezés során felülvizsgálták, aktualizálták a meglévő adatokat.

A beruházás 2 vízbázist érint, az érintett fő vízfolyások: Sárvíz, Zala, Szévíz, Lándzsa-patak, amelyeket a csapadékvizek befogadóiként is igénybe kívánnak venni, ebben a vonatkozásban nem történt nagy változás.

Az élővilág vonatkozásában tavaszi, nyári, őszi felméréseket végeztek. A beruházás országos jelentőségű védett természeti területet, ex lége védett, illetve helyi védett természeti területet nem érint. A Natura 2000 területek érintettsége a korábbihoz hasonló, két terület esetében közvetlen, két terület esetében pedig közvetett érintettség valósul meg, ezek vonatkozásában Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció készült. A vizsgálatok alapján élővilágvédelmi intézkedéseket határoztak meg: védett növények áttelepítése, hulló és kételtű átjárók, vadvédő kerítés, vadátjárók, és az ezekhez kapcsolódó monitoring intézkedések az üzemelés alatt.

Nyilvántartott műemléket, egyedi tájértéket nem érint a beruházás. Kunhalmok érintettsége miatt nyomvonal korrekció történt.

**Cseppely Nóra (Unitef83 Zrt):** A zaj és a levegő vonatkozásában végzett vizsgálatokat ismerteti.

A levegő kapcsán 9 vizsgálati pontot határoztak meg, a jelenlegi (2018.), a nélküle (2033) és vele (2033) állapotra történtek számítások. Az értékek a határértékek alatt maradnak. A csomópontok környezetében forgalmi átrendeződés várható, lesz ahol növekedés, míg máshol csökkenés történik.

A zajvédelem kapcsán 110 km/h tervezési sebességet vettek figyelembe, itt is a 3 állapotra történtek a számítások: jelenlegi, vele, nélküle. A zajterhelési határérték 106 méteren belül teljesül, ezen a sávon belül védendő létesítmények nincsenek ezen a szakaszon, zajárnyékoló fal nem tervezett. Az M9

tehermentesíti a 74 sz. főutat, ezáltal a zaj is csökkenni fog. Az építés alatti zaj kapcsán jelenleg csak becsléseket lehet végezni, konkrét vizsgálatok csak a kivitelező kiválasztása után készülhetnek. A nappali zajterhelési határérték 180 méteren belül teljesül, ezen belül egy védendő ingatlan található Győrvárnál, ott monitoring pont létesítése javasolt.

**Dr. Szentmiklóssy Zoltán:** Köszönjük az ismertetőt, várjuk a kérdéseket és észrevételeket.

#### Kérdések, észrevételek:

**Németh Virág (Misefa):** Kérdése, hogy a település szélén milyen mértékű zajterhelés várható.

**Cseppely Nóra:** A térképen vizsgálati pontot jelöltek Misefa szélén, ott számították a várható zajterhelést. A számítások alapján zajterhelés csökkenés várható, az M9 megvalósulása esetén is határérték alatt marad a terhelés, a határérték feletti terhelésre kb. négyszeres forgalomnál lehetne számítani, tehát itt probléma nem lesz.

**Vincze Vilmos:** A térképen a zajvédelmi hatásterület került ábrázolásra.

**Németh Virág:** A felhajtó miatt logikus, hogy nagyobb lesz ott a forgalom és a terhelés.

**Cseppely Nóra:** Várható, hogy nagyobb lesz, de a határértéket nem fogja elérni, a környező utakon pedig csökkenés várható.

**Illés Tamás (Lakhegy község polgármestere):** A legutóbbi közmeghallgatáson az volt a konklúzió, hogy a nyomvonal Lakhegy községet éppen annyira súrolja, hogy épp hogy nem szükséges zajvédelmi intézkedés. Jelenleg a módosítás miatt közelebb került a nyomvonal a községhez, valamint a zalaegerszegi fejlesztések miatt sem lehet kisebb értékekkel számolni, így zajvédő fal építése lehet indokolt. Kérdése, hogy mi az oka annak, hogy védelmi intézkedés nem szükséges annak ellenére, hogy nagyobb lesz a forgalom, kiemeltébb az út szerepe a fejlesztések kapcsán, valamint hogy közelebb is került a településhez.

**Cseppely Nóra:** A nyomvonal minimálisan került közelebb, a módosítás előtt sem éppen hogy teljesültek a határértékek. A nyomvonal kb. 400 méterre található a településtől, a zajvédelmi határérték 106 méteren belül teljesül, így intézkedésre nincs szükség. A számítások 15 évvel későbbre készülnek, ez jogszabályi előírás, a számítások során a fejlesztéseket figyelembe veszik, 3 dimenziós terepadatokkal számoltak. Mérések azonban nem 15 évvel később történnek, hanem a megépülés után folyamatosan. Ha ezek alapján indokolt, akkor védelem valósulhat meg.

**Vincze Vilmos:** Csak kismértékű módosítás történt, néhány 10 métert jelent, ez nem okozhat zajból problémát.

**Illés Tamás:** Pozitív irányba változott a dokumentáció, a térképek, viszont megjelent egy egyszerű pihenőhely. A kivitelezésről történt egyeztetés a tervezőkkel, ahol felvetették, hogy az egyszerű pihenőt és az átjárót összevonva csomópontot lehetne kialakítani. A 14-es km-nél be van süllyesztve az út, ahol át lehet menni, a 13-asnál pedig egyszerű pihenő tervezett, amelyeket célszerű lenne összevonni, hatékonyabb megoldás jönne létre.

**Vincze Vilmos:** A csomóponti távolságokra is vannak előírások, legalább 4 km-nek kell lennie a csomópontok között.

**Illés Tamás:** A 8 sz. úttal való csomópont és az oszkói útnál lévő csomópont esetében csak 2 km a távolság, itt pont meglenne a 4 km a 10 km szelvényben lévő csomóponthoz képest. A tervezőkkel történt egyeztetésen elhangzott, hogy ennek lehetőségét megvizsgálják.

**Vincze Vilmos:** A 2 sz. útnál lévő csomópont a végcsomópontot jelenti, ami egyértelműen egy kötöttséget jelent. A mostani előírások szerint nem lehet csomópontot pihenővel kombinálni, ezek külön kerülnek kialakításra. Környezeti szempontból nincs akadálya az összevonásnak, azonban ez inkább az építési engedélyezési eljárás során lehet kérdés, ezt műszaki szempontból kell megvizsgálni.

**Illés Tamás:** Szükséges figyelembe venni a tervezés során, hogy a nyomvonalat az ország legsűrűbb településszerkezetű területén jelölik ki, itt 2-3 km-enként vannak a települések. Az egymás közti közlekedési lehetőségeket átvágja az út, emiatt fontos, hogy legyenek átjárási lehetőségek, csomópont.

Véleménye szerint a dokumentációban nincs arra válasz, hogy a csapadékvíz elvezetés hogyan és milyen formában valósul meg, az összegyűjtött vízmennyiséget milyen formában engedik rá a térségre. Lakhegyen agyagos a terület, nem veszi fel a talaj, így a víz végigzúdul a területen. Ez Győrvár és Nagypáli esetén is problémát jelent, két irányból folyik le a víz. Kérdése, hogy a csapadékvíz kezelését hogyan fogják megoldani.

**Vincze Vilmos:** A meglévő vízfolyásokba vezetik el a vizet, néhány ponton nem vezethető ki, ott tározó létesül, vagy levezető. Az építési engedélyezés során készül részletes vízgyűjtő lehatárolás. A vízügyi igazgatóság elvi szinten hozzájárult a felszíni vízfolyások használatához, a kivitelezési fázisban történik a vízjogi engedélyezés, ott történnek részletes számítások, amelyek alapján kisebb vízfolyások rendezése történhet. Csak olyan vízfolyásokat vizsgálnak, amelyek a földhivatali nyilvántartásban is eszerint szerepelnek. Az engedélyezési terv várhatóan jövő év márciusára véglegesedik, annak már tartalmaznia kell erre vonatkozóan egy koncepciót.

**Illés Tamás:** Figyelembe kell venni azt is a tervezés során, hogy a települések élhetősége romlik, nem elfogadható, hogy a levágott területek megközelítése jogi értelemben megoldott, azonban a településeknek hátrányos.

**Vincze Vilmos:** Az engedélyezési tervet készítő tervezőkkel és az építető NIF Zrt.-vel kell egyeztetni az igényeket, ennek az eljárásnak nem tárgya a földúti átvezetések kérdése.

**Dormán Miklós (Zalaszentiván község polgármestere):** Kérdése, hogy a 7328-as jelű út terhelését milyen szinten vizsgálták, mivel ennek a forgalma kétszerese a 74-es útnak, itt várhatóan 30%-kal fog emelkedni a forgalom, mert ez a Zalaegerszeg és Sümeg közötti összekötő út. Emiatt a belterületi környezeti hatások növekedése várható, ellehetetlenedik a kistelepülésen lévő élet. Az embereknek joga van a tiszta levegőhöz, zajcsökkentéshez, a megfelelő környezethez. Emiatt csak külön elkerülő út esetén tud hozzájárulni az M9 építéséhez, amire korábban nyomvonalat is javasolt.

**Cseppely Nóra:** Vizsgálták a 7328-as utat, minimális változás várható, az emberi fül számára szinte nem is érzékelhető.

**Dormán Miklós:** Azt nem tudja garantálni senki, hogy az M9 és a csomópont megvalósulása miatt Zalaszentivánon és a 7328-as úton nem lesz forgalomnövekedés.

**Tóth Csaba:** Az elkerülő út tervezése nem része ennek a projektnek, a vizsgálat erre vonatkozóan megtörtént, azonban a minisztérium határozza meg, hogy egy adott projekt keretében mit lehet megvalósítani.

**Dormán Miklós:** A rendezési terv módosítása során még nem sikerült ezt kezelni. A 7328-as út vizsgálata lehet az alapja annak, hogy ezt az igényt a minisztériumnál jelezni lehessen. A tesztpálya építése miatt is jelentősen nőtt a forgalom, 50-60 kamion megy keresztül a településen. Zalaegerszeg fejlődése miatt a forgalom Zalaszentivánon keresztül történik, Sümeg irányából ez a legközelebbi csomópont, jelentősen nőni fog a forgalom. A csomópont mellé kerül a logisztikai központ, ami szintén forgalomnövekedést eredményez, valamint a tesztpálya mellett tervezett 70 ha-os iparterület is.

**Tóth Csaba:** A tervező kizárólag a közútkezelő adataiból dolgozhat, ezek alapján nem várható növekmény. Lesz monitoring, amely alapján felülvizsgálhatóak az adatok.

**Dr. Szentmiklóssy Zoltán:** Miután több kérdés, észrevétel nem érkezett, köszönjük a tervező és az építető képviselőinek a tájékoztatást, a megjelenteknek a részvételt, a közmeghallgatást bezárjuk.

A jegyzőkönyv készült: Budapesten 2018. november 27. napján a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály hivatalos helyiségében.

Készítette: Dr. Schimek Szilvia



