

Győr Megyei Jogú Város településrendezési terv módosítás

SZTM 2023-006 **A Győr Északnyugati elkerülő út nyomvonalának** **beillesztése** **Egyszerűsített eljárás** **Véleményezési szakasz**

Tervezők

Németh Géza
vezető tervező
TT-1 08-0065

Horváth Ervin
közműves szaktervező
TV-T 18-0033
TE-T 18-0033

Szűcs Gábor
tájrendezés, környezetalakítás
szaktervező
TK/1 19-0458

Bogár Zsolt
közlekedési szaktervező
K 1d-1/08-0102



TARTALOMJEGYZÉK

1	A Tervezési feladat	3
1.1	Előzmények	3
1.2	A módosítás által érintett területek	4
1.3	A módosítás célja	4
2	A Településfejlesztési Konceptió	6
3	Településszerkezeti Terv	6
4	Szabályozási Terv és GYÉSZ	7
5	Alátámasztó Munkarészek	8
5.1	Zöldfelület-rende­zés, tájrende­zés	8
5.2	Környezetvédelem	8
5.3	Közlekedés	16
5.4	Közművesítés	18
5.5	Hírközlés	21
5.6	Örökségvédelmi javaslat	21
6	Jóváhagyandó munkarészek	22
6.1	A Településszerkezeti terv leírása	22
6.2	Helyi Építési Szabályzat és Szabályozási terv	22
6.3	A Szabályozási terv leírása	23
7	Tervjegyzék	25

1 A TERVEZÉSI FELADAT

1.1 ELŐZMÉNYEK

A település hatályban lévő **településrendezési eszközei**:

Győr Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése 2005-2006 évek folyamán az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. Törvény (a továbbiakban építési törvény) 6. § (3) (4) továbbá a 13. § (4) bekezdésében, és a 253/1997. (XII.20.) Korm. rendelettel közzétett Országos Településrendezési és Építési Követelményekben (a továbbiakban OTÉK) és a 36/2002. (III. 7.) Korm. rendeletben kapott felhatalmazás alapján, valamint a helyi önkormányzatokról szóló többször módosított 1990. évi LXV. tv. 8. § (1) bekezdésében és a 16. § (1) bekezdésében biztosított feladat- és jogkörében eljárva elkészítette a település közigazgatási területére vonatkozó településrendezési tervet.

A város Önkormányzatának Közgyűlése a településszerkezeti tervet a **2/2006. (I.19.) számú** önkormányzati határozattal, a szabályozási tervet a **1/2006.(I.25.) számú** önkormányzati rendelettel hagyta jóvá.

A város az azóta eltelt időre, valamint a megváltozott társadalmi-gazdasági viszonyokra tekintettel elkezdte a településrendezési eszközök felülvizsgálatát. Ennek első lépcsőjeként elkészült a város településfejlesztési koncepciója, amely a 2030-ig tartó időszakra vonatkozóan határozza meg a város stratégiai fejlesztési céljait. A településfejlesztési koncepció a **162/2014. (IX. 12.) számú** kgy. határozattal került jóváhagyásra.

Jelen településrendezési módosítás tárgya a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű infrastruktúra beruházásként megvalósuló Győr északnyugati elkerülő út előkészítése projekt keretében a tervezett közlekedési infrastruktúra nyomvonalának helybiztosítása érdekében a szükséges területek kiszabályozása.

A településfejlesztési koncepcióban megfogalmazott fő fejlesztési elképzeléseknek, a tervezett módosítás megfelel, így nincs szükség a településfejlesztési koncepció módosítására.

A tervezési feladat tehát a településszerkezeti és szabályozási terv módosítás elkészítése, a hozzá kapcsolódó, alátámasztó munkarészekkel együtt.

Jelen terv készítésénél figyelembe vettük az alábbi előzményeket:

- Országos Területrendezési Terv (2018. Évi CXXXIX. törvény)
- Győr-Moson-Sopron Megye Területrendezési Terve (7/2022. (IX.17.) önkorm. rendelet)
- Győr Megyei Jogú Város Településrendezési Terve 2006. (és a területeket érintő hatályos módosítások)

Jelen SZTM 2023-006 számú településrendezési terv módosítás a Pannonway Építő Kft. kérésére a 2006. évi LIII. törvény 6/H. § (1)-(14) megfelelően kerül lefolytatásra.

1.2 A MÓDOSÍTÁS ÁLTAL ÉRINTETT TERÜLETEK

A tervezett településrendezési terv módosítás a település alábbi övezeteit érinti: **04837, 01143, 03576, 04527, 00023, 03852** számú szabályozási övezetek területe

1.3 A MÓDOSÍTÁS CÉLJA

A településrendezési terv célja az építési engedéllyel rendelkező Győr északnyugati elkerülő út Győr közigazgatási területét érintő 1. számú főúti csomóponti ágaihoz kapcsolódó, a végleges terveknek megfelelő területbiztosítás átvezetése Győr MJV területrendezési tervében.

Előzmények

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. a „**Győr, északnyugati elkerülő út engedélyezési terveinek elkészítése és a szükséges engedélyek megszerzése, kiviteli terv elkészítése (PST: K081.14., projekt kód: PUE1A8)**” tárgyában a 2022. évben lefolytatott közbeszerzési eljárás eredményeként a tervezési munkák elkészítésével a Pannonway Építő Kft. és az UNITEF'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. konzorciumát bízta meg. A konzorciumvezető a Pannonway Építő Kft.

A Győr, keleti elkerülő - országhatár közötti szakasz közúti kapcsolat fejlesztés előkészítési feladatainak elrendelése beépítésre kerül a Magyarország rövid- és középtávú közútfejlesztéséhez kapcsolódó infrastrukturális beruházások összehangolásáról és azok 2022-ig történő megvalósításáról szóló 1371/2016. (VII. 15.) valamint a Magyarország rövid- és középtávú közútfejlesztéseinek 2022-ig történő megvalósításához szükséges feltételek biztosításáról szóló 1505/2016. (IX. 21.) Korm. határozatokba.

A Kormány a Modem Városok Program keretében megvalósuló közlekedésfejlesztéssel kapcsolatos előirányzat-átcsoportosításokról szóló 1552/2017. (VIII. 18.) Korm. határozatában döntött a projekt előkészítéséhez szükséges forrás biztosításáról.

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium KIFE/71679-8/2017-NFM iktatószámú levelében (2017. október 5.) rendelte el a Győr, keleti elkerülő – országhatár közötti szakasz fejlesztésének előkészítését.

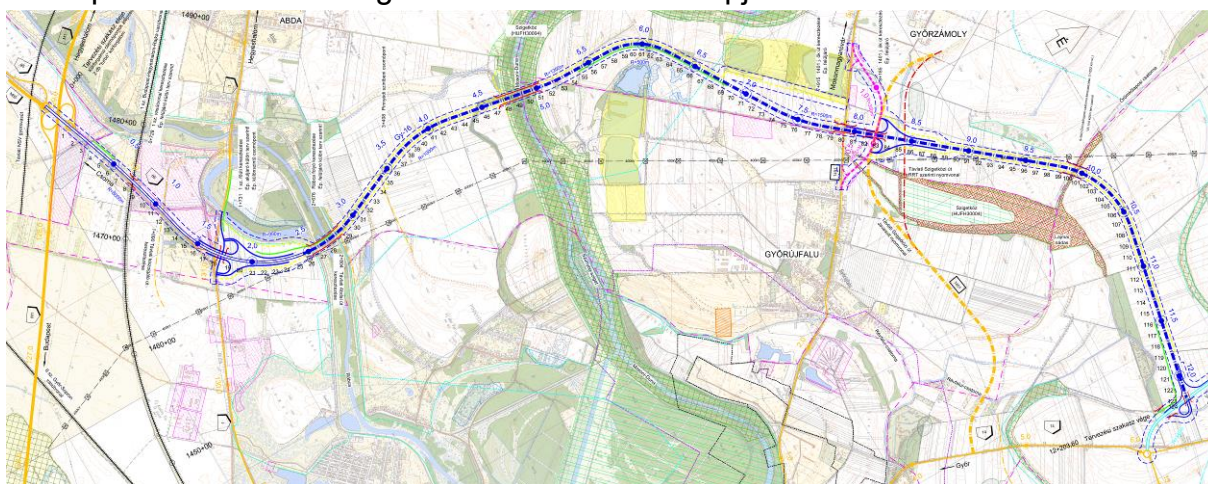
A terv előzményeként a Pannonway Építő Kft. által készített „Győr, keleti elkerülő – országhatár közötti szakasz fejlesztésének elkészítéséhez szükséges tanulmányterv, környezeti hatástanulmány elkészítése, a környezetvédelmi engedély megszerzése (K014.02)” c. tanulmánytervet (Tervszám: 5318, Dátum: 2020. február 7.) kell megemlíteni.

A 2019. június 18-án megtartott tanulmánytervi terv-zsűri a nyomvonalak tekintetében a Gy-1. és Gy-16 nyomvonalváltozatokat támogatta.

A Győr-Moson-Sopron Megyei Kormányhivatal Győr Járási Hivatala 4179-74/2019. iktatószámmal a Gy-16 jelű nyomvonal fejlesztésére vonatkozóan környezetvédelmi engedélyt adott 2019. augusztus 6-án.

Keresztmetszeti kialakítás tekintetében a Győr északnyugati elkerülő M1 autópálya – M85 csomópont és az 1 sz. főút és 85 sz. főút csomópont közötti szakaszon 2x2 forgalmi sávossal való kialakítással valósul meg. Az ettől északra eső szakasz 2x1 forgalmi sávval épül majd ki.

A Győr területét érintő 1 sz. főút és a 85 sz. főút csomópontja külön szintű csomópontként valósul meg a tervzsűri döntése alapján.



A jóváhagyott és környezetvédelmi engedélyt szerzett Gy-16 nyomvonal

Az Innovációs és Technológiai Minisztérium a KIFE/15128/2021-ITM iktatószámú, 2021. február 1-i levele szerint elrendelte a „Győr, északnyugati elkerülő út megvalósítása” című projekt kiviteli terv szintig történő előkészítésének elvégzését.

A Győr-Moson-Sopron Vármegyei Kormányhivatal GY/47/00793-38/2023. iktatószámú határozatában 2023. október 13-án megadta az elkerülő út útépítési engedélyét. A

Budapest Főváros Kormányhivatalának BP/0802/00134-28/2023 iktatószámú határozata szerint 2023. október 18-án a 30 m szabad nyílást meghaladó műtárgyak építési engedélye is megszületett.

Az építés célja:

A tervezett beruházás célja Győr hiányzó, nyugati elkerülő szakaszának kiépítése.

Az út építésével elérni kívánt kiemelt célok az alábbiak:

- Győr belvárosának tehermentesítése a nyugati irányból a 14 sz. főút irányába közlekedők forgalma alól,
- a közlekedésbiztonság javítása, balesetek számának csökkentése,
- az úthasználók járműüzemeltetési költségeinek csökkentése,
- érintett települések gazdasági területeinek vonzóbbá tétele a befektetők számára.

Feladat: a településszerkezeti és szabályozási terv módosítása

A településrendezési tervmódosítás a 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet szerinti tartalommal, a Pannonway Építő Kft. kérésére a 2006. évi LIII. törvény 6/H. § (1)-(14) megfelelően kerül lefolytatásra.

A településrendezési tervmódosítás a 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet szerinti egyszerűsített eljárásban kerül módosításra, jelen dokumentáció az eljárás véleményezési anyaga.

2 A TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ

Győr város közgyűlése a 162/2014. (IX. 12.) számú kgy. határozattal fogadta el a város településfejlesztési koncepcióját, amely az Országos Területfejlesztési Koncepcióval és a Győr-Moson- Sopron Megyei Területfejlesztési Koncepcióval összhangban került meghatározásra.

Jelen tervdokumentációban megfogalmazott településrendezési terv módosítás a településfejlesztési koncepció fejlesztési céljainak megvalósítását szolgálják, a terv elhatározásai szervesen illeszkednek a településfejlesztési koncepcióban rögzített fő fejlesztési célkitűzésekhez.

A településfejlesztési koncepcióban megfogalmazott fejlesztési elképzelések módosítására nem volt szükség.

3 TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV

A jelenleg hatályos településszerkezeti tervben a Győr Északnyugat elkerülő út mint közlekedéshálózati infrastrukturális elem szerepel, így a a településszerkezeti terv hálózati elemei nem kerülnek módosításra. A végleges Győr területét érintő

csomópont területbiztosításához kapcsolódóan az egyes határos övezetek tekintetében változik a területfelhasználás.

Az érintett övezetek:

- a 04837 számú Gipe övezet területéből 4347 m² terület közlekedési területbe kerül átsorolásra
- a 03576 számú Evő övezet területéből 309 m² terület közlekedési területbe kerül átsorolásra
- a 04527 számú Ee övezet területéből 1415 m² terület közlekedési területbe kerül átsorolásra
- a 00023 számú Kfü övezet területéből 2 m² terület közlekedési területbe kerül átsorolásra
- a 01143 számú Gksz övezet területéből 101 m² terület közlekedési területbe kerül átsorolásra
- a 03852 számú Má övezet területéből 117 m² terület közlekedési területbe kerül átsorolásra.

Új beépítésre szánt terület nem kerül kialakításra.

4 SZABÁLYOZÁSI TERV ÉS GYÉSZ

A tervezési területen belül csak a területbiztosításhoz szükséges szabályozási vonalak módosulnak, a javasolt beépítési paraméterek és egyéb szabályozási elemek nem változnak.

A tervezési területen belüli közterületek jelenleg tervezett szabályozási szélességei a tervezett közlekedési csomópontbővítés számára nem elegendőek, a tervezett közlekedésfejlesztési elemek, a közlekedési csomópont bővítése a mellékelt helyszínrajzon javasolt szabályozási vonalakkal tervezett az engedélyezett terveknek megfelelően.

- a 04837 számú Gipe övezet területéből 4347 m² terület közlekedési területbe kerül átsorolásra
- a 03576 számú Evő övezet területéből 309 m² terület közlekedési területbe kerül átsorolásra
- a 04527 számú Ee övezet területéből 1415 m² terület közlekedési területbe kerül átsorolásra
- a 00023 számú Kfü övezet területéből 2 m² terület közlekedési területbe kerül átsorolásra
- a 01143 számú Gksz övezet területéből 101 m² terület közlekedési területbe kerül átsorolásra
- a 03852 számú Má övezet területéből 117 m² terület közlekedési területbe kerül átsorolásra.

ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK

4.1 ZÖLDFELÜLET-RENDEZÉS, TÁJRENDEZÉS

A tervezési területekre vonatkozóan a hatályos településszerkezeti terv alátámasztó munkarészei részletes helyzetértékelést tartalmaznak.

A tervezési terület jelentős természeti értékeket nem érint.

A vizsgált terület természetföldrajzi szempontból a Kisalföld nagytáj, Győri-medence középtáj, Mosoni –sík kistájon terül el, ártéri síkság része. Alacsony helyzetű, 2-5 m-es átlagos relatív relief értékkel. Eredeti felszíne folyójárta, enyhén hullámos sík terület. A terület a Holt-Rábca medrétől nem messze helyezkedik el.

Országos vagy helyi természetvédelmi védettség alatt álló vagy tervezett területek, ex lege védett területek a tervezési területen nem találhatók.

A vizsgált területen a Nemzeti Ökológiai Hálózat területei nem találhatók.

Európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területek, ún. Natura 2000 területek a tervezési területen nem találhatók.

Győr város zöldfelületi rendszerének jelentősebb elemeivel a terület közvetlenül nem határos.

A terület élővilág-védelmi szempontból nem képvisel jelentős értéket, a már jelenleg is beépítésre szánt területként besorolt ingatlanokon érdemi növényzet jelenleg sincs, a többi a csomópont közelében lévő terület szántóként művelt, jelentős természeti érték sérülésének veszélye nem áll fenn.

A tervezési területen új beépítésre szánt terület nem kerül kialakításra, ezért a biológiai aktivitásérték szintentartását igazoló számítás nem szükséges.

4.2 KÖRNYEZETVÉDELEM

A környezetvédelemre vonatkozó részletes megállapításokat A tervezett út a Pannonway Építő Kft. (8900 Zalaegerszeg, Batsányi J. u. 9.) gondozásában 1222 tervszámon készült építési engedélyezési tervei **E Környezetvédelem** munkarész tartalmazza.

A 2019-es KHT-ban szereplő megállapítások továbbra is helytállóak, a módosítás nem eredményez nagyfokú eltérést földtani közeg, felszín alatti víz, felszíni víz, levegőtisztaság-védelem, ember és társadalom, továbbá hulladékgazdálkodás szempontjából.

A 2019. június 18-án megtartott tanulmánytervi terv-zsűri a nyomvonalak tekintetében a Gy-1. és Gy-16 nyomvonalváltozatokat támogatta.

A Győr-Moson-Sopron Megyei Kormányhivatal Győr Járási Hivatala 4179-74/2019. iktatószámmal a Gy-16 jelű nyomvonal fejlesztésére vonatkozóan környezetvédelmi engedélyt adott 2019. augusztus 6-án.

A KHT alábbi vizsgálatait jelen dokumentáció helyben hagyja.

A földtani közeg és talaj

Talajvédelem:

- domborzat, földtani jellemzők,
- földrajzi tájegységekbe sorolás,
- tervezési terület talajtípusai.

A tervezési terület Magyarország kistájkatasztere alapján a Kisalföld nagytájon fekszik, a Csornai-sík, Mosoni-sík és a Szigetköz kistájak (Győri-medence középtáj) találkozásánál helyezkedik el.

A felszínt folyóvízi üledékek fedik, melyen réti talajok képződtek. A nyomvonal döntően réti öntéstalajon, kisebb részben réti csernozjomon vezet és kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezetét érinti.

A felszínhez közeli rétegek kötött iszap és agyag rétegek, míg mélyebben a Duna kavicssterasza és folyóvízi homok üledékek jelentkeznek. A felszín közeli rétegekben feltárt kötött talajok (iszap, agyag) vízáteresztő képessége gyenge, ezáltal egy esetleges szennyezés sokáig felszín közelben marad, nem tud beszivárogni.

Magyarország Felszínmozgásos Katasztere alapján a vizsgált területen nem regisztráltak felszínmozgásos eseményt.

Felszín alatti vízvédelem:

- felszín alatti vízszint adatok,
- ivóvízbázisok,
- a terület érzékenységi vizsgálata.

A tervezési területen Magyarország talajvíz térképe alapján a felszín alatti víz szintje 0-5 m közötti mélységben helyezkedik el, a Rábca és a Mosoni-Duna mentén magasabban, 0-2 méteren húzódik.

A vizsgált terület a Vízgyűjtő-gazdálkodási Terv szerint a 1-1. Szigetköz és a 1-2. Rábca és Fertő alegységhez tartozik.

A felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken levő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet alapján Abda érzékeny, a többi érintett település (Ikrény, Győr, Győrújfalú, Győrzámoly és Vámoszabadi) fokozottan és kiemelten érzékeny besorolású.

Az elkerülő úti szakasz érinti a Győr-Révfaú sérülékeny vízbázis hidrogeológiai „B” védőterületét. A nyomvonal közelében sem termelő, sem monitoring kút nem található. Építés közben a talaj- és felszín alatti vízre gyakorolt, várható hatásokat a KHT bemutatta.

A beruházás nagyobb részben (új nyomvonalon vezetett, 2x1 sávós út kiépítésével, kisebb részben a meglévő 85. sz főút (M1 autópálya és 1. sz. főút közötti szakasz) szélesítésével (2x1 sávról 2x2 sávra) foglal el területet. A területfoglalást a csapadékvíz-elvezető rendszer, a rézsűk, a csomópontok, valamint a hídfők és a hídpillérek kialakítása egészíti ki.

A nyomvonal döntően mezőgazdasági területeken vezet keresztül, részben meglévő útvonal felhasználásával. A területfoglalás hatása különösen ott tekinthető jelentősnek, ahol az út területigénye jó minőségű, magas talajértékszámú talajok kiesését eredményezi a mezőgazdasági termelésből. Ilyen területek a Mosoni-Dunától délre eső tervezési szakaszon találhatók, ahol igen termékeny, 90-80 talajértékszámú réti csernozjom típusú talaj fekszik.

A kisajátítandó területek nagysága meghaladja a 400 m²-t, ezért a 90/2008. (VII. 18.) FVM rendelet alapján, talajvédelmi terven alapuló humuszgazdálkodási tervet kell készíteni.

A tervezési terület alapvetően sík, ugyanakkor a Rábca és a Mosoni-Duna hullámterén, a hozzá tartozó árvízvédelmi töltésen, valamint a meder felett is átvezet a nyomvonal. Nagyobb földmunkára az 1d vasútvonal keresztezésekor, a csomópontok kialakításakor, valamint a Rábcához és a Mosoni-Dunához közeledve kell számítani.

A felszín alatti vizek állapotát a kivitelezési és üzemelési időszakban egyaránt elsősorban a beruházás vízelvezetésének módja, hatékonysága szabja meg, valamint a területen található kutak, vízbázisok és fokozottan, illetve kiemelten érzékeny területek érintettsége.

Az útpálya a felszín alatti vízszintekben érzékelhető, számottevő változásokat jellemzően nem okoz. Azonban a töltésben haladó pálya duzzasztja a felszíni lefolyás vizeit, amely lokálisan, többlet beszivárgáshoz vezet. Ilyen, magas töltésű szakaszok a Rábcához és a Mosoni-Dunához közeledve – a hullámtéri szakaszon – találhatók.

Az építés során ideiglenes tárolóhely, anyag depó, felvonulási terület nem létesíthető az érintett vízbázis védőterületén.

Az üzemelés és üzemeltetés hatásai nem térnek el a KHT-ban bemutatottaktól.

Utak üzemelése során a várható negatív hatások elsősorban a csapadékvíz bemosó hatásával, a felszínre kerülő szénhidrogén származékok, légszennyező anyagok, a kopó alkatrészek részecskéi, valamint a síkosság-mentesítés, és a gyomirtás során felhasznált szerek okozhatnak vízminőségi állapotváltozást.

Az út, pontosabban a csapadékvíz-elvezetés nem okozhatja a talaj, felszín alatti vizek 6/2009. (IV. 14.) KvVM–EüM–FVM együttes rendelet szerinti „B” határértéket meghaladó szennyeződését.

A vízbázis hidrogeológiai „B” védőzónáját érintő szakaszon az út vízelvezető árkait szikkasztó árokként kialakítani nem lehetséges. Ebben az esetben az árkokat a befogadóig el kell vezetni és azokat vízzáró burkolattal kell ellátni, ami a szennyezőanyagok talajba való beszivárgását megakadályozza.

A szükséges védelmi intézkedések továbbra is megfelelőek, a KHT javaslatait, illetve a korábban előírt monitoringot helyben hagyjuk.

Felszíni- és felszín alatti vizek

A TRE módosítással érintett területek

Vízfolyás érintettségek

A tervezett út Győr területét közvetlenül érintő elemeit keresztezendő vízfolyások nem érintik.

Árvízvédelem

Magyarország Árvízi Országos Kockázatkezelési Tervéhez készült árvízi modellezések alapján a tervezési területet a 30, 100 és 1000 éves valószínűségű elöntések is veszélyeztetik.

A teljes nyomvonal árvízi elöntéssel veszélyeztetett, kiemelve, hogy a Mosoni-Dunától északra eső szakasz nagyobb valószínűséggel veszélyeztetett.

Villámárvizek

A tervezési terület villámárvizekkel nem veszélyeztetett terület Magyarország villámárvízi kockázati térképe alapján.

A levegő minősége

Az előzetes számításaink szerint az építési, kivitelezési tevékenység levegőszennyezése a munkaterületeken és környezetükben várhatóan terhelő lesz, továbbá magas lehet az érintett lakóingatlanok száma is. A szállítási tevékenység vizsgálata alapján nagyobb terhelésekre nem számítunk, de általános tapasztalat, hogy az építkezések ideje alatt az emberek nagyon kellemetlenül élik meg a beszállítások okozta többleteket. A fentiek értelmében az alábbi javaslatok betartását és betartatását indokoltnak tartjuk.

- a kivitelezés ideje alatt tilos az olyan mértékű levegő- és bűzterhelés okozása, amely tartósan határértéktúllépéseket eredményez az építési terület és a szállítási útvonalak szűk, tengelytől mért 50 méteres környezetében;
- kizárólag korszerű, kis légszennyezőanyag-kibocsátású munkagépek alkalmazása;
- elérhető legjobb technológiai berendezések alkalmazása (B.A.T. = Best Available Technology);
- amennyiben a B.A.T. nem alkalmazható, úgy kizárólag minimum EURO2, EPA Tier II, EU Stage II besorolású, vagy ezekkel egyenértékű besorolású motorokkal rendelkező munkagépek és szállítójárművek alkalmazása, az ezeknél régebbi típusú motorokkal rendelkező munkagépek és szállítójárművek várhatóan magasabb károsanyag kibocsátásúak, így alkalmazásuk nem megengedhető;
- amely munkagépek alkalmasak közúti közlekedésre is, úgy kizárólag érvényes forgalmi engedéllyel rendelkező munkagépek alkalmazása, amely gépek nem alkalmasak közúti közlekedésre, úgy rendelkezzenek a megfelelő vonatkozó engedélyekkel, tanúsítványokkal, amelyek bizonyítják, hogy a károsanyag kibocsátásuk a megengedett szintet nem lépi túl;
- amennyiben lehetséges, úgy javasoljuk a vasúti, illetve vízi szállítások választását a közúti helyett;
- a munkagépek felesleges üresjáratát kerülni kell;
- a kivitelezési munkálatok során – beleértve az anyagok, hulladékok tárolását is – a porterhelést a minimálisra kell csökkenteni;

- a földműveket megfelelő időközönként – a technológiai utasításban rögzítettek szerint – locsolni szükséges, amennyiben a földmű már megfelelően konszolidálódott, és nem szükséges a technológiai utasítás szerinti locsolás, ugyanakkor csak hetekkel, hónapokkal később van ütemezve a CKT réteg beépítése, úgy a kiporzás elleni védelem érdekében további locsolás szükséges, amennyiben
 - 3 napnál régebb óta nem volt csapadékesemény,
 - szeles idő várható;
- nagyobb mennyiségű deponált földanyagot fedni, vagy locsolni szükséges, amennyiben
 - 100 méteres távolságban található a közelében lakóterület, tanya, vagy művelt mezőgazdasági terület,
 - 3 napnál régebb óta nem volt csapadékesemény,
 - szeles idő várható;
- amennyiben meszes talajstabilizáció szükséges, úgy az csak szélcsendes időjárás esetében végezhető el;
- a földművek rézsűfelületeit lehetőség szerint minél korábban szükséges humuszréteggel fedni, a kiporzás elleni védelem érdekében;
- az anyagszállító tehergépjárművek platóit minden esetben fedni szükséges;
- a beszállítások idején, száraz időben (3 napja csapadégmentes időjárás), a burkolatlan szállítási utakon naponta locsolni szükséges, ahol az úttengelytől számítva 50 méteren belül található lakóépület;

Az organizációs terv és a kivitelezői géppark ismeretében javasoljuk továbbá, hogy

- a leendő Kivitelező vállalkozó készítsen építés alatti környezetvédelmi tervet, amelynek legyen része egy minden munkafázisra kiterjedő levegőtisztaság-védelmi szakvélemény is.

A levegőtisztaság-védelmi szakvéleményben a leendő Kivitelező vállalkozó a lehető legpontosabban határozza meg az építés munkafázisai során a munkaterületek és környezetük, valamint a végleges szállítási útvonalak mentén kialakuló levegőterheléseket. Az építés alatti környezetvédelmi tervet a területileg illetékes Járási Hivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztályának/Osztályának kell benyújtani jóváhagyásra.

Továbbá, mivel kritikus esetekben adódhatnak magasabb levegőterhelések lakóingatlanok előtt, így javasoljuk, hogy az építés alatti környezetvédelmi tervben legyen megvizsgálva

- levegőminőségi monitoring mérések végzésének lehetősége is (legterhelőbb munkafolyamatok alatt, építés alatti folyamatos mérések a munkaterületekhez, szállítási útvonalakhoz legközelebb eső ingatlanok előtt).

Amennyiben a monitoring mérések alkalmával határérték túllépések észlelhetők, úgy megfelelő munkaszervezési, vagy technológiai védelmi intézkedéssel szükséges beavatkozni, amelyekért a leendő Kivitelező vállalkozó felel. A monitoring vizsgálat kritériumait az építés alatti környezetvédelmi tervben szükséges véglegesíteni, amennyiben az ott elvégzett vizsgálatok is indokoltnak tartják a monitoring méréseket.

A fenti védelmi intézkedések a javasolt építés alatti környezetvédelmi terv leendő vizsgálataira alapján felülvizsgálandók. A pontos és végleges védelmi intézkedéseket az építés alatti környezetvédelmi tervben szükséges megadni. A fent leírt javaslatokat a jelenleg rendelkezésre álló adatok alapján adtuk meg.

Az építkezések munkaterületein, és környezetükben a légszennyezés ideiglenes, és egy-egy területen, szakaszon viszonylag rövid ideig terhelő. Így még ha határérték közeli, vagy azt meghaladó terhelés is adódik egy-egy ingatlan területén, az könnyebben elviselhető. A felsorolt védelmi intézkedések mellett, amelyek betartásáért a Kivitelező vállalkozó fog felelni, várhatóan tartós és magasabb határérték túllépésekre nem kell számítani.

A felhagyás, bontások hatásait közel azonosnak tekintettük a terhelőbb földmunkák hatásaival.

Környezeti zaj

A jelenlegi állapotban a térség domináns zajforrása az 1 sz., 14 sz. elsőrendű főút, valamint a 1401 j. út is számottevő forgalommal rendelkezik. A települések átkelési szakaszai mentén végig határérték feletti a terhelés, ahogy jellemző ez szinte összes településünkre. A jelenlegi állapot bemutatására a környező úthálózat emisszióját számítottuk ki referenciátávolságban (7,5 m).

A távlati referenciaállapotban a természetes forgalomnövekedés hatására – a jelenlegi állapothoz képest – minden vizsgálati ponton 1-2 dB-t növekszik a zajterhelés. Ez a növekmény a beruházástól független. A referenciaállapot vizsgálata azt a célt szolgálja, hogy a projekt hatására bekövetkező változásokat a környező úthálózaton be lehessen mutatni (tehát a közvetett hatásterületet).

A közvetett hatásterületen mind nappal, mind éjjel, a legtöbb útszakaszon csökken a zajterhelés a projekt hatására, míg ahol növekmény várható, az is az érzékelhetőségi szint (3 dB) alatt van. Elmondható, hogy a kapcsolódó úthálózatot tekintve a projektnek összességében kedvező hatása van.

A távlati, üzemelési állapotban határérték feletti terhelés várható a 85 sz. főút északi oldalán található ingatlanok előtt (1-2. vizsgálati pont), valamint a győrzámolyi üdülőtérlet mentén (19-29 vizsgálati pontok). A zajterhelés zajárnyékoló falakkal határérték alá szorítható.

Részletesen nem térünk ki az eredményekre, mivel ezen állapot kizárólag a beruházás közvetett hatásának elemezhetőségét hivatott alátámasztani.

Jelenleg általánosan elfogadott tény, illetve minden forgalmi prognózis, valamint a vonatkozó utügyi műszaki előírások is azzal számolnak, hogy évről évre folyamatosan növekednek az utak forgalmai. Ezt a vizsgálat során egy természetes forgalomnövekménynek tekintjük, amely független a beruházás hatásától.

A természetes forgalomnövekedés hatására – a jelenlegi állapothoz képest – minden vizsgálati ponton 1-2 dB-t növekszik a zajterhelés.

Minden vizsgálati pont esetében megtekinthetők az eredmények a Mellékletekben.

A beruházás megvalósulása melletti állapot és a beruházás megvalósulása nélküli állapot különbségéből (üzemelés á. – referenciaá. különbsége) kimutatható, hogy a beruházásnak milyen hatása van a térség úthálózatára. Ezzel kapcsolatos vizsgálatokat a Közvetlen és közvetett hatásterület fejezetben mutatunk be.

Javasolt védelmi intézkedések

Üzemelési állapotra vonatkozó védelmi javaslatok

A zajterhelés határérték alá csökkentésére zajárnyékoló falak telepítését javasoljuk az alábbiak szerint.

Tervezett zajárnyékoló falak

Kezdő szelvény	Végszelvény	Hossz [m] (lefuttatás nélkül)	Akusztikai magasság [m]	Oldal	Megjegyzés
19+242	20+490	1242	3,0	bal	-
20+490	20+667	177	2,5	bal	-
1+211	1+463	251	3,5	jobb	M1 ap. – 1 sz. főút közötti szakaszon

A zajárnyékoló falakkal szemben támasztott akusztikai követelmények:

hangelnyelési kategória:

e-UT 03.07.47:2021. sz. Útügyi Műszaki Előírás szerinti A4 kategória

léghanggátlási kategória:

e-UT 03.07.47:2021. sz. Útügyi Műszaki Előírás szerinti B3 kategória

Megjegyezzük, hogy a 1401 j. út és az üdülőterületnél tervezett zajárnyékoló fal vége közötti szakaszon az elkerülő út két oldalán „pengefal” elnevezésű zajárnyékoló fal építése tervezett az önkormányzatok és a helyi természetvédelmi egyesület előzetes kérése és a Megrendelő döntése alapján, figyelembe véve a projekt társadalmi elfogadhatóságának szempontrendszerét. Mindezek miatt nem szerepeltetjük a fenti táblázatban, ugyanakkor az átnézeti helyszínrajzon, mint „pengefal” megjelenítjük.

Települési környezet

A Győr közigazgatási területét érintő csomópontnak az épített környezetre érdemi hatása nincs épített környezeti védendő értékek a csomópont környezetében nem találhatók.

Hulladékgazdálkodás

Tekintve, hogy a Környezeti hatástanulmány 2019-ben készült és azóta a hulladékgazdálkodás jogi szabályozásában jelentős változások nem történtek, a hulladékgazdálkodási fejezet vonatkozásában felülvizsgálatra nincsen szükség, a tervezett módosítások hulladékgazdálkodási szempontból nem jelentenek érdemi változást.

A 2019-ben készült KHT ismerteti az építés és az üzemelés/üzemeltetés során várható hulladékokat. Ezen hulladékok mennyisége előre nehezen becsülhető, megfelelő elhelyezésükről azonban a vonatkozó jogszabályok értelmében gondoskodni kell.

A szükséges és betartandó védelmi intézkedéseket a környezetvédelmi engedély tartalmazza.

Hulladékképződés megelőzését szolgáló intézkedések

Építés, kivitelezés alatt

Kivitelező legfontosabb célja, hogy a teljes kivitelezési időben beruházó elvárható igényeit megismerve, azokat a leggyorsabban és kifogástalan minőségben teljesítse a fenntartható fejlődés környezetvédelmi követelményeinek betartása mellett, kímélve a környezeti elemeket, úgy, hogy csak a legszükségesebb mértékben vegye igénybe azokat.

A hulladékgazdálkodásról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény (továbbiakban: HT) foglaltaknak megfelelően a kivitelezési tevékenységet a hulladékképződés megelőzésével, a keletkező hulladék mennyiségének és veszélyességének csökkentésével, a hulladék hasznosításával, környezetkímélő ártalmatlanításával végzik. A hulladékképződés megelőzése és a hulladékgazdálkodás során az alábbi tevékenységek elsőbbségi sorrendként történő alkalmazására törekednek a kivitelezés során:

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

Az építési tevékenységek során törekednek arra, hogy minimálisra csökkentsék a keletkező hulladék mennyiségét, valamint szem előtt tartják a hulladékképződés megelőzésének elvét, melynek betartatása a Kivitelező feladata. Szintén a kivitelező feladata, hogy elősegítse, hogy a megelőzés a hulladékhierarchia legmagasabb szintjeként az erőforrás-hatékonyság fejlesztését és a hulladék környezetre gyakorolt hatásának csökkentését eredményezze.

Az építés során keletkező hulladékok esetében nagyon fontos gyakorlat az újrahasznosítás, újrahasználat.

A meglévő burkolatok bontása töréssel vagy marással történik. Törés esetén a teljes kötött pályaszerkezet bontásra kerül, míg a marási mélység változtatható. A marással nyert anyag további kezelés nélkül, közvetlenül felhasználható, így helyszíni újrahasznosításhoz felhasználható. Aszfalt esetében a kátrányt nem tartalmazó használható fel újra. A tört anyagot telepen vagy mobil törőberendezéssel tovább kell aprítani.

Az építési munkák során lemart aszfalt rétegek az egyes pályaszerkezet típusok függvényében eltérő mértékben (30-40%) újrahasznosításra kerülhetnek.

A kitermelt humusz és egyéb talaj teljes egészében visszaterítésre, illetve beépítésre kerül a kivitelezés során.

A területen feltöltést csak hulladéknak nem minősülő inert anyaggal lehet végezni. A terület fejlesztésével együtt járó építkezések, mélyépítési- és rendezési munkálatok során keletkező hulladékok a 2012. évi CLXXXV. Törvény előírásai szerint kerülnek kezelésre, hasznosításra, illetve ártalmatlanításra. A területfeltöltések esetén csak olyan töltés anyag kerül elhelyezésre, mely a földtani közeget, felszín alatti vizeket nem károsítja.

Előnyben kell részesíteni az anyag- és energiatakarékos, hulladékszegény technológiákat.

A keletkezett hulladék a lehető legnagyobb mértékben hasznosításra kerül, amennyiben ökológiailag előnyös, műszakilag lehetséges és gazdaságilag megalapozott.

A nem hasznosítható hulladékok környezetkímélő ártalmatlanításáról a kivitelező gondoskodik.

Tilos a hulladékot elhagyni – a gyűjtés, tárolás, lerakás szabályaitól eltérő módon - felhalmozni, ellenőrizetlen körülmények között elhelyezni, kezelni.

Ezek alapján az építési/bontási tevékenység során keletkező hulladékok kezelésének főbb irányelvei:

1. A kivitelezés során minél kisebb mennyiségben keletkezzenek hulladékok;
2. A keletkező hulladékok - amennyiben lehetséges –a kivitelezés során hasznosításra kerüljenek;
3. Amennyiben ez - a hulladékok esetleges veszélyes jellemzői miatt - nem megoldható, akkor ártalmatlanításra kerüljenek.

Elsődleges szempont, hogy azon hulladékok kezelése, melyek építéshelyszíni hasznosítása eszköz-, vagy hely hiányában, vagy egyéb okok miatt nem oldhatók meg, a projekt helyéhez legközelebb lévő hulladékkezelő létesítményben kerüljenek kezelésre.

Az építés időszakára hulladékgazdálkodási terv készül a későbbi tervfázisokban. A hulladékok további kezelését tervezni kell, és a hasznosítást előnyben kell részesíteni az ártalmatlanítással szemben.

Minden építési tevékenység úgy kerül megtervezésre, és elvégzésre a kivitelezés során, hogy az a környezetet a lehető legkisebb mértékben érintse, vagy a környezet terhelése és igénybevétele csökkenjen, ne okozzon környezetveszélyeztetést vagy környezetszennyezést.

A keletkezett hulladék a környezet veszélyeztetését kizáró módon kerül gyűjtésre és a további kezelésre csak érvényes hulladékkezelési engedéllyel rendelkező szervezetnek kerül átadásra. A hulladékok gyűjtése szelektíven történik.

Üzemelés alatt

A keletkező hulladékok egy része a keletkezés, illetve gyűjtés helyszínén megfelelő konténerekben, vagy zárható hordókban történik, illetve átmenetileg tárolható. Csak azonos típusú hulladékok tárolása történik együtt. A szelektíven gyűjtött hulladékok tárolása burkolt felületen biztosított.

Az üzemeltetés során keletkezett hulladékok rendszeres gyűjtéséről az illetékes közútkezelő (Magyar Közút Nonprofit Zrt. Győr-Moson-Sopron Megyei Igazgatósága) gondoskodik.

A fentiek alapján, valamint az alábbi általános hulladékgazdálkodási előírások betartása mellett nem várható hulladékgazdálkodásra gyakorolt jelentős hatás.

4.3 KÖZLEKEDÉS

A Pannonway Építő Kft. (8900 Zalaegerszeg, Batsányi J. u. 9.) gondozásában 1222 tervszámon korábban elkészült a „**Győr, északnyugati elkerülő út**” engedélyezési tervdokumentációja.

- A Győr-Moson-Sopron Megyei Kormányhivatal Győr Járási Hivatala 4179-74/2019. iktatószámmal a közlekedési nyomvonal építésre vonatkozóan környezetvédelmi engedélyt adott 2019. augusztus 6-án.
- A Győr-Moson-Sopron Vármegyei Kormányhivatal GY/47/00793-38/2023. iktatószámú határozatában 2023. október 13-án megadta az elkerülő út útépitési engedélyét.

Több változatú tanulmánytervezéssel megalapozott engedélyezési terv és a folyamatban lévő kiviteli tervezés alapján, minden érintett település szabályozási tervébe illeszti, az út tervzsűri által kiválasztott nyomvonalát és területi igénybevételét. Az útépitéshez szükséges idegen területek igénybevételét Győrben is szükséges kiszabályozni. A szabályozás után előáll az a közterület nagyság, ami az útépitési feladatok elvégzéséhez szükséges.

A „**Győr, északnyugati elkerülő út**” teljes nyomvonalának teljes építési hossza több, mint 11 km. **Az építés célja:** Győr közlekedésében hiányzó, északnyugati elkerülő útszakaszának kiépítése.

Az út építésével elérni kívánt kiemelt célok az alábbiak:

- Győr belvárosának tehermentesítése a nyugati irányból a 14. sz. főút irányába közlekedők forgalma alól,
- a közlekedésbiztonság javítása, balesetek számának csökkentése,
- az úthasználók járműüzemeltetési költségeinek csökkentése,
- érintett települések gazdasági területeinek vonzóbbá tétele a befektetők számára.

A tervezett út keresztmetszete az M1 autópálya – M85 csomópont és az 1. sz. főút és 85. sz. főút csomópont közötti szakaszon 2x2 forgalmi sávval, míg tovább a 14-es főútig eső szakaszon 2x1 forgalmi sávval épül.

Az 1. sz. főút és a 85. sz. főút csomópontja külön szinten valósul meg.

A csomópont típusa: átlós féllóhere csomópont, ahol a különbszintű csomóponti ágak végén direkt ágakkal ellátott körforgalmú csomópontok épülnek.

Az útépités tervezési kategóriába sorolása. K.IV.A. (külterületi, a környezeti körülmények: „A”, közút osztálya: főút (II. rendű főút); tervezési sebesség: 90 km/h

Az engedélyezett tervek, Győr közigazgatási területét érintő helyigénye, a digitális tervszolgáltatás alapján, pontosan megadható. Az átadott tervszolgáltatás szerint az útépités szabályozott közterületi helyigénye szerkeszthető. Így az átadott szabályozási termódosítás és a szakági tervek összhangja biztosított.

Közlekedés tervezőként fel kell hívni a figyelmet, hogy a ma érvényes MATRT az Északnyugati elkerülő utat és a 813. számú főutat 1. sz. főútnak, (főút győri északi – nyugati elkerülő szakaszának) jelöli. Ennek nyomvonala nem egyezik meg a jelenleg tervezett közlekedési nyomvonallal. A folyamatban levő tervezés a Győr északnyugati elkerülő főutat a 813-as számon jelölt közút folytatásaként kezeli és a MATRT-től eltérő más nyomvonalon vezeti. Így szükséges a MATRT módosítása úgy, hogy az 1-es számú főút nyomvonala a helyén maradjon, míg a 813-as számú főút meglévő szakaszát a város területén kívül ÉNy-i elkerülő útként a most készülő tervek szerint meg kell hosszabbítani a 14. sz. főúttól az 1.-85. számú főúti csomópontig.

4.4 KÖZMŰVESÍTÉS

A tervezett út a Pannonway Építő Kft. (8900 Zalaegerszeg, Batsányi J. u. 9.) gondozásában 1222 tervszámon készült építési engedélyezési tervei a közműkezelőkkel egyeztetésre kerültek.

A tervezett létesítmények által érintett közművek keresztezését és a szükséges beavatkozások műszaki megoldásait az építési engedélyezési terv részeként elkészített **G Közmű tanulmány** munkarész tartalmazza.

Földkábelek és egyéb közműveknél a vízelvezető árkok és a közmű felső síkja között minimálisan 1 méteres takarás szükséges.

MÁV felsővezeték

Győr közigazgatási területén MÁV felsővezeték keresztezése nem érintett

Vízvezeték, szennyvízcsatorna

Győr közigazgatási területét az alábbi elemek érintik:

SZNY1 jelű szennyvízcsatorna

Az 1 jelű út északi oldalán D160/KM-PVC szennyvízvezeték pár üzemel egymással párhuzamosan, melynek kezelője a PANNON-VÍZ Regionális Önkormányzati Víziközmű-szolgáltató Zrt. A tervezett út és csomópontjai a meglévő szennyvízvezetéseket érinti. Az út alatti szakaszon a vezetékek kiváltása szükséges. Az új vezeték az 1 és 85 jelű út csomópontjaitól délre kerül lefektetésre. Az épülő pályatest és vízelvezető árok alatti átvezetésnél a vezetéket védőcsőbe kell helyezni. A vezeték átmérőt, védőcső anyagát, egybefüggő, nem szakaszos nyomvonal tervezését a vízvezeték üzemeltetője előírta.

Tervezett szennyvízvezeték: D225/KPE SDR17 PE100 PN10

Hossza: 1074 m

Tervezett védőcső: D355/KPE SDR17 PE80 PN8

Hossza (nyíltárkos): 83,2 m

Hossza (irányított fúrás): 101,2 m

Tervezet hálózati elem/műtárgy: -

Megszűnő szennyvízvezeték: D160/KM-PVC

Hossza: 817 m

Megszűnő hálózati elem/műtárgy: -

SZNY2 jelű szennyvízcsatorna

Az 1 jelű út északi oldalán D160/KM-PVC szennyvízvezeték pár üzemel egymással párhuzamosan, melynek kezelője a PANNON-VÍZ Regionális Önkormányzati Víziközmű-szolgáltató Zrt. A tervezett út és csomópontjai a meglévő szennyvízvezetéseket érinti. Az út alatti szakaszon a vezetékek kiváltása szükséges. Az új vezeték az 1 és 85 jelű út csomópontjaitól délre kerül lefektetésre. Az épülő

pályatest és vízvezető árok alatti átvezetésnél a vezetéket védőcsőbe kell helyezni. A vezeték átmérőt, védőcső anyagát, egybefüggő, nem szakaszos nyomvonal tervezését a vízvezeték üzemeltetője előírta.

Tervezett szennyvízvezeték: D225/KPE SDR17 PE100 PN10

Hossza: 1066 m

Tervezett védőcső: D355/KPE SDR17 PE80 PN8

Hossza (nyíltárkos): 81,8 m

Hossza (irányított fúrás): 102,6 m

Tervezet hálózati elem/műtárgy: -

Megszűnő szennyvízvezeték: D160/KM-PVC

Hossza: 817 m

Megszűnő hálózati elem/műtárgy: -

Az érintett szennyvízcsatornák esetén a tulajdonost, a vagyonkezelő és az üzemeltetőt az alábbi táblázat tartalmazza:

Megnevezés	Tulajdonos	Vagyonkezelő	Üzemeltető
SZNY1 j. szennyvízcsat.	Abda Község és Győr MJV Önkormányzata	PANNON-VÍZ Regionális Önkormányzati Víziközmű-szolgáltató Zrt.	PANNON-VÍZ Regionális Önkormányzati Víziközmű-szolgáltató Zrt.
SZNY2 j. szennyvízcsat.	Abda Község és Győr MJV Önkormányzata	PANNON-VÍZ Regionális Önkormányzati Víziközmű-szolgáltató Zrt.	PANNON-VÍZ Regionális Önkormányzati Víziközmű-szolgáltató Zrt.

Gázvezeték

A tervezett út nyomvonalának területen található szénhidrogén létesítmények az MVM Égáz-Dégáz Földgázhálózati Zrt. tulajdonában és kezelésében vannak.

Győr közigazgatási területét a vezetékek közvetlenül nem érintik, Győr területéhez közvetlenül kapcsolódóan az alábbi keresztezés található:

Az M1 autópálya és az 1 sz. főút közötti 2*2 sávos útszakasz 1+500 km szelvényében keresztezi az utat egy DN150 acél nagyközépnomású (8 bar) gázvezeték. A meglévő gázvezeték a korábbi útszélesítés miatt néhány évvel ezelőtt kiváltásra került és az út alatt irányított fúrással került elhelyezésre. A gázvezetéket ezért nem terveztük ismét kiváltani, de a kiviteli terv készítésének időszakában az adott helyen megadott keresztmetszélyt és a gázvezeték „D-tervi” állományát összevetve lehet véglegesíteni a kiváltás elhagyhatóságát.

Vasúti hírközlés és biztosító berendezés

Győr közigazgatási területe nem érintett.

Középfeszültségű villamos vezetékek

Győr közigazgatási területén 22kV-os szabadvezetékek keresztezése nem érintett

Közüvilágítás

Győr közigazgatási területét közvetlenül nem érinti, de az 1. főúti csomópont közvetlenül kapcsolódik Győr területéhez, amelyben az alábbi közvilágítási elemek tervezettek:

I. sz. körforgalmú csomópont, II. sz. turbó körforgalmú csomópont, III. sz. turbó körforgalmú csomópont, 1 sz. főút megvilágítása

A létesülő körforgalmak mesterséges megvilágításának biztosítására a körforgalmak közepére 12 m magas egyedi, 6 ágú lámpakarral szerelt acél kandelábert kell elhelyezni 6db lámpatesttel. A körforgalmak leágazó ágaira 8m-magas acél kandelábereket kell elhelyezni 1m-es lámpakarral. A lámpaakra LED típusú lámpatesteket kell elhelyezni.

Az 1 sz. főút megvilágítására 8 m magas acél kandelábereket kell elhelyezni 1 m-es lámpakarral.

A lámpaakra LED típusú lámpatesteket kell elhelyezni.

A műtárgyakra (hídszerkezetre) kandeláber nem kerül beépítésre. A műtárgyakon áthaladó utak világítására a műtárgy alatt elhaladó út mellé kerül elhelyezésre 2 db 14 m magas kandeláber (a műtárgy két oldalán 1-1 db). A kandeláber csúcsban elhelyezett lámpatestek biztosítják a műtárgyon áthaladó út megvilágítását. A műtárgy alatt elhaladó út megvilágítására, 5 m magasságban új lámpakart és lámpatestet kell elhelyezni. Az 5 m magasságban elhelyezett lámpatestek biztosítják a műtárgy alatti átvezetés megvilágítását.

813 sz. főút 24+030 km szelvényben tervezett műtárgy alatti kerékpáros átvezetés megvilágítása

A 813 sz. főút 24+030 km szelvényben tervezett műtárgy világítására a műtárgy alatt elhaladó kerékpárút mellé elhelyezésre kerül 2 db 14 m magas kandeláber (a műtárgy két oldalán 1-1 db). A kandeláber csúcsban elhelyezett lámpatestek biztosítják a műtárgyon áthaladó út megvilágítását. A műtárgy alatt elhaladó kerékpárút megvilágítására, 4 m magasságban új lámpakart és lámpatestet kell elhelyezni. A 4 m magasságban elhelyezett lámpatestek biztosítják a műtárgy alatti kerékpáros átvezetés világítását.

Nagyfeszültségű villamos vezetékek

A tervezett út és kapcsolódó létesítményei az alábbi távvezeték szakaszt keresztezi Győr MJV területén:

- **Győr – OH (Gabcikovo) 400 kV keresztezése a 44-45. oszlopok között**

A tervezett 1. sz. út az 130+812 km+m szelvényben keresztezi a MAVIR Zrt. kezelésében lévő távvezeték

Itt jelenleg is meglévő út és meglévő távvezeték keresztezése található, a távvezeték átépítése nem szükséges.

4.5 HÍRKÖZLÉS

A tervezett Győr közigazgatási területét érintő csomóponti ágak a hírközlési infrastruktúra elemeit nem érintik.

A tervezett nyomvonal területén az M1 autópálya környezetében található üzemi hírközlő vezeték hálózat, amelynek kezelője az **MVM NET Zrt.**

4.6 ÖRÖKSÉGVÉDELMI JAVASLAT

A tervezett út nyomvonalának meghatározása kapcsán **RE1 Régészet – ERD1** címen Előzetes régészeti dokumentáció készült.

A dokumentáció alapján a tervezési terület érinti a Győr-Bécsi út Mákos dűlő elnevezésű, 58865 nyilvántartási számú régészeti lelőhelyet.

Az építés megkezdése előtt el kell végezni a tervezett út nyomvonalán a műszeres tűzszerészeti kutatást és robbanószer feltárást. Ezt követően az előírányzott területre a régészeti lelőhelyek előzetes kutatását kell elvégezni.

Az építéssel összefüggő földmunkák során, az eddig feltárt és az ezután az építés során előkerülő, régészeti lelőhelyek feltárásáról és védelméről a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény rendelkezik.

A jogszabály előírásainak betartásával a régészeti értékek sérülése elkerülhető.

A tervezési területet épített örökségi érték nem érinti.

5 JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK

5.1 A TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV LEÍRÁSA

A településszerkezeti terv az infrastruktúra hálózatok szempontjából nem módosul, a tervezett Győr Északnyugati elkerülő út a településszerkezeti tervben szerepel.

Területfelhasználás szempontjából a településszerkezeti terv az építési engedélyezési tervben jóváhagyott csomóponti ágak helyigényének megfelelően módosul. A szükséges helybiztosítás a határos övezetek területéből történik.

Az érintett övezetek:

- a 04837 számú Gipe övezet területéből 4347 m² terület közlekedési területbe kerül átsorolásra
- a 03576 számú Evö övezet területéből 309 m² terület közlekedési területbe kerül átsorolásra
- a 04527 számú Ee övezet területéből 1415 m² terület közlekedési területbe kerül átsorolásra
- a 00023 számú Kfü övezet területéből 2 m² terület közlekedési területbe kerül átsorolásra
- a 01143 számú Gksz övezet területéből 101 m² terület közlekedési területbe kerül átsorolásra
- a 03852 számú Má övezet területéből 117 m² terület közlekedési területbe kerül átsorolásra.

Új beépítésre szánt terület nem kerül kialakításra.

5.2 HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT ÉS SZABÁLYOZÁSI TERV

Rendelettervezet

Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének/2023. (.....) GYMJVÖ rendelete

a Győri Építési Szabályzatról (GYÉSZ-ről) és Győr Szabályozási Tervéről szóló 1/2006. (I. 25.) ök. rendelet módosításáról, a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény 16. §-ának (1) bekezdésében, valamint az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 7. §-a (3) bekezdésének c) pontjában biztosított jogkörében a következőket rendeli el:

1. §

A GYÉSZ szabályozási tervlapja az **SZTM-2023-006** sz. tervlapja szerint módosul.

2. §

E rendelet 2023. lép hatályba.

Dr. Dézsi Csaba András polgármester	Nagyné Dr. László Edit jegyző

Általános indoklás:

A nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű infrastruktúra beruházként megvalósuló Győr északnyugati elkerülő út előkészítése projekt keretében a tervezett közlekedési infrastruktúra nyomvonalának beillesztése szükséges Győr MJV településrendezési tervébe. A nyomvonal által igénybe vett területek területbiztosítása érdekében azok kiszabályozása, közlekedési területbe történő átsorolása szükséges.

Részletes indoklás:

1. §

A hivatkozásban szereplő tervlapok az 1/2006. (01.25.) ök. rendelettel elfogadott településrendezési terv rajzi részét a szabályozási tervet módosítják.

2. §

A rendelet hatályba léptetéséről rendelkezik.

5.3 A SZABÁLYOZÁSI TERV LEÍRÁSA

SZTM 2023- 006	Szabályozási javaslat: A településrendezési terv módosítás célja, hogy az építési engedéllyel rendelkező Győr északnyugati elkerülő út Győr közigazgatási területét érintő 1. számú főúti csomóponti ágaihoz kapcsolódó, a végleges terveknek megfelelő területbiztosítás Győr MJV területrendezési tervében megtörténjen, a szükséges területek kiszabályozásra kerüljenek. Területfelhasználás: A módosítás eredményeként a fentieknek megfelelően a településszerkezeti terv és a szabályozási tervben az alábbi területek területfelhasználása kerül módosításra: • a 04837 számú Gipe övezet területéből 4347 m² terület közlekedési területbe kerül átsorolásra • a 03576 számú Evő övezet területéből 309 m² terület közlekedési területbe kerül átsorolásra
-------------------------------	--

	• a 04527 számú Ee övezet területéből 1415 m2 terület közlekedési területbe kerül átsorolásra • a 00023 számú Kfű övezet területéből 2 m2 terület közlekedési területbe kerül átsorolásra • a 01143 számú Gksz övezet területéből 101 m2 terület közlekedési területbe kerül átsorolásra • a 03852 számú Má övezet területéből 117 m2 terület közlekedési területbe kerül átsorolásra. Új beépítésre szánt terület nem kerül kialakításra. A tervezési területen belül csak a területbiztosításhoz szükséges szabályozási vonalak módosulnak, a javasolt beépítési paraméterek és egyéb szabályozási elemek nem változnak.
--	---

6 TERVJEGYZÉK

	Átnézeti helyszínrajz	M 1:30 000
KTSZT 2023-006	Településszerkezeti terv kivonat	M 1: 2 000
TSZTM 2023-006	Településszerkezeti terv módosítás	M 1: 2 000
KSZT 2023-006	Szabályozási terv kivonat	M 1: 2 000
SZTM 2023-006	Szabályozási terv módosítás	M 1: 2 000