

Győr Megyei Jogú Város településrendezési terv módosítás

SZTM 2025-006 Győr településrendezési eszközeinek módosítása általános eljárásban

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

Musitz Róbert
közlekedéstervező
Tkö 11-0550



TARTALOMJEGYZÉK

1	A Tervezési feladat.....	3
1.1	Előzmények.....	3
1.2	A módosítás által érintett területek	6
1.3	A módosítás célja	6
2	A Településfejlesztési Konceptió	6
3	Településszerkezeti Terv.....	7
4	Szabályozási Terv és GYÉSZ	7
5	Alátámasztó munkarészek	8
5.1	Zöldfelület-rende­zés, tájrende­zés	8
5.2	Környezetvédelem.....	8
5.3	Épített környezet	17
5.4	Közlekedés.....	17
5.5	Közművesítés.....	19
5.6	Hírközlés	19
5.7	Örökségvédelmi javaslat	20
6	Jóváhagyandó munkarészek	21
6.1	A Településszerkezeti terv leírása.....	21
6.2	Helyi Építési Szabályzat és Szabályozási terv	21
6.3	A Szabályozási terv leírása	22
7	Tervjegyzék	23

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 Győr északnyugati elkerülő út Győr Megyei Jogú Város közigazgatási területét érintő tervezett nyomvonalának kialakításával összefüggésben kialakítandó közlekedési hatósági feladatellátást szolgáló tengelysúlymérő állomás által érintett terület helybiztosítása érdekében a szükséges terület kiszabályozása.

Győr Megyei Jogú Város Közgyűlése a 141/2025.(VI.27.) Kgy. határozatában döntött a településrendezési tervmódosítási eljárás elindításáról.

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, a Főépítési feljegyzésben meghatározott tartalmú munkarészekkel együtt.

Jelen terv készítésénél figyelembe vettük az alábbi előzményeket:

- Magyarország és egyes kiemelt térségeinek Területrendezési Tervéről szóló 2018. Évi CXXXIX. törvény
- Győr-Moson-Sopron Megye Rendezési Terve (7/2022. (IX.17.) önkorm. rendelet)

- Győr Megyei Jogú Város Rendezési Terve 2006. (és a területeket érintő hatályos módosítások)
- A Pannonway Építő Kft. és az UNITEF'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. konzorciuma által készített Győr, északnyugati elkerülő út engedélyezési és kiviteli terv, Tervszám 1222, A5 Útépítés-Tengelysúlymérő

A közlekedésfejlesztési tervelőzmények:

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 az 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.

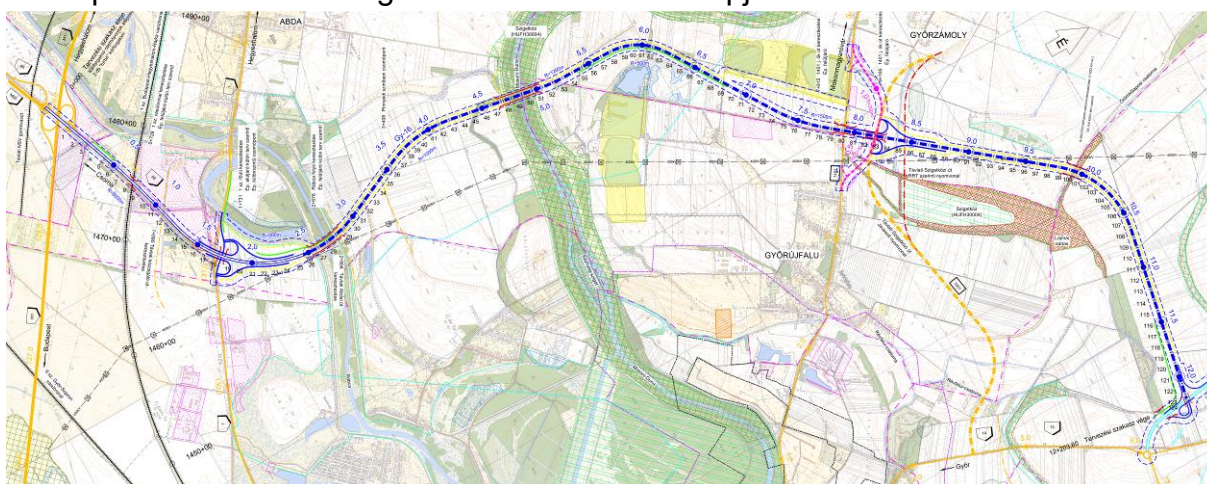
A terv előzményeként a Pannonway Építő Kft. által készített „Győr, keleti elkerülő – országhatár közötti szakasz fejlesztésének elkészítéséhez szükséges tanulmányterv, környezeti hatástanulmány elkészítése, a környezetvédelmi engedély megszerzése (K014.02)” c. tanulmánytervet (Tervszám: 5318, Dátum: 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 valószínűsíthetően megvalósul. Az ettől északra eső szakasz 2x1 forgalmi sávossal épül majd ki.

A Győr területét érintő 1 sz. főút és a 85 sz. főút csomópontja külön szintű csomópontként valószínűsíthetően megvalósul a tervszűri 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 SZTM 2025-006 számú településrendezési tervmódosítás a 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet szerinti tartalommal, a 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet szerinti általános eljárásban kerül módosításra, jelen dokumentáció az eljárás véleményezési anyaga.

1.2 A MÓDOSÍTÁS ÁLTAL ÉRINTETT TERÜLETEK

Jelen tervdokumentáció Győr közigazgatási területének következő részére vonatkozik:

A 03852 számú szabályozási tömb területe

1.3 A MÓDOSÍTÁS CÉLJA

Előzmények:

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 településrendezési tervében megtörtént, amely az 1/2024 (I.30.) Önk. rendelettel került jóváhagyásra.

Jelenleg a 85. számú főút – 1. számú főút szintbeni csomópontjának közelében, attól Győr irányába található a főutak korábbi felhagyott csomóponti területe, amelyet jelenleg időszakosan hatósági ellenőrzőhelyként használ a Közlekedési Hatóság.

A módosítás célja:

Az elkerülő út tervezett nyomvonalának kialakításával összefüggésben az 1. számú főút 130+207 – 130+385 km szelvényei közé egy a közlekedési hatósági feladatellátást szolgáló tengelysúlymérő állomás kialakítása tervezett.

A tengelysúlymérő állomás terveit a Pannonway Építő Kft. elkészítette.

A tengelysúlymérő állomás által érintett terület helybiztosítása érdekében a 0270/6 hrsz.-ú jelenleg szántó művelési ágban lévő ingatlan területéből mintegy 1050 m² terület kiszabályozása tervezett.

A tervezési területen belül csak a területbiztosításhoz szükséges szabályozási vonal módosul, az övezeti paraméterek és egyéb szabályozási elemek nem változnak.

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. Az elkerülő út fejlesztéséhez kapcsolódóan Győr közigazgatási területén kialakítandó új tengelysúlymérő állomás területbiztosításához kapcsolódóan a határos övezet tekintetében változik a területfelhasználás.

Az érintett övezet:

- a 03852 számú Má övezet területéből 1050 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 belül, az 1. számú főút 130+207 – 130+385 km szelvényei közötti szakaszán, a tervezett tengelysúlymérő állomás helyén a főút jelenlegi szabályozási szélessége a tervezett tengelysúlymérő állomás kialakítása számára nem elegendő, a tervezett közlekedésfejlesztési elem a mellékelt helyszínrajzon javasolt szabályozási vonalakkal tervezett az engedélyezett terveknek megfelelően.

- a 03852 számú Má övezet területéből 1050 m² terület közlekedési területbe kerül átsorolásra.

5 ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK

5.1 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, az érintett ingatlanokon érdemi növényzet jelenleg sincs, a 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.

5.2 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 felszín 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 jelentkezők. 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 Vízyűjtő-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 a tervezett út 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 tervezett tengelysúlymérő állomás létesítése az út építési tevékenységéhez képest érdemi többlet terheléssel nem jár.

A tervezett védelmi intézkedéssel az elkerülő út létesítésével összefüggésben:

- 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 vizsgálatai 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 üdülőterület 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 útügyi 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	Végzelvény	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.

A tervezett tengelysúlymérő állomás létesítése kapcsán egyéb védelmi intézkedés nem szükséges.

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 felhasználható 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.

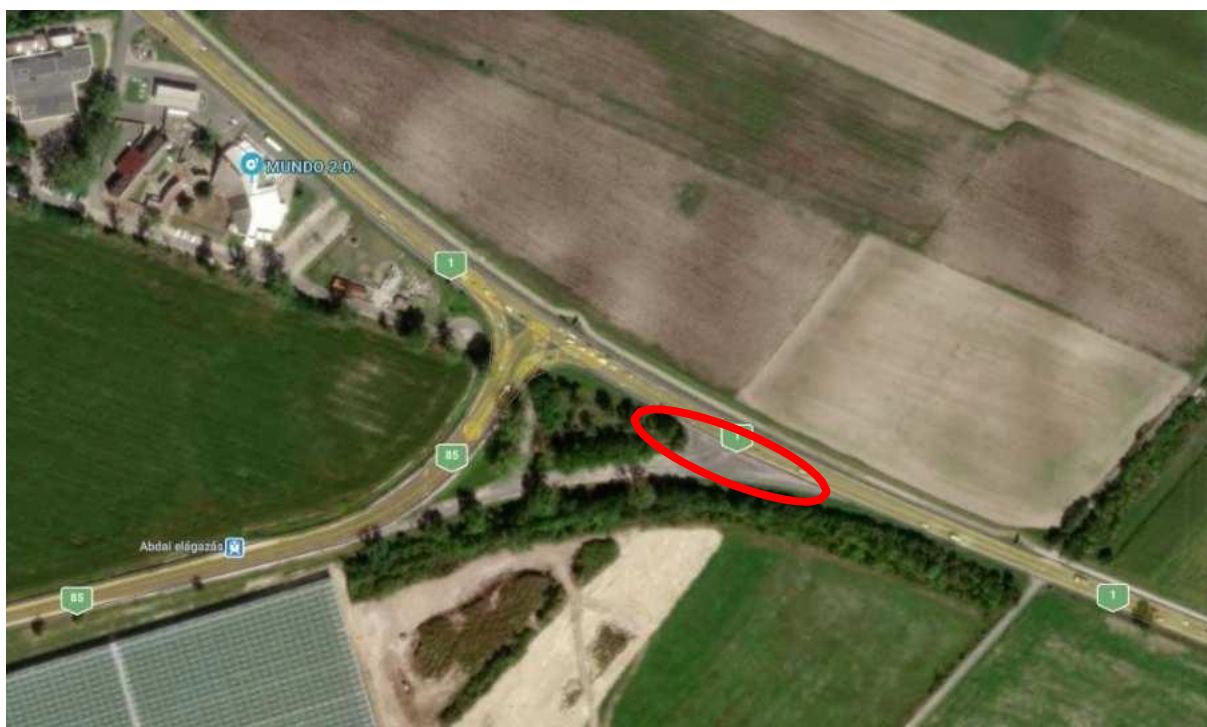
5.3 ÉPÍTETT KÖRNYEZET

A Győr közigazgatási területét érintő tengelysúlymérő állomás kialakításának az épített környezetre érdemi hatása nincs, épített környezeti védendő értékek a tervezett objektum környezetében nem találhatók.

5.4 KÖZLEKEDÉS

A tervezési területen tervezett közlekedésfejlesztési elképzelések:

A 85 sz. főút – 1 sz. főút jelenlegi szintbeni csomópontjának közelében, attól Győr irányába található a főutak korábbi felhagyott csomóponti területe, amelyet jelenleg időszakosan hatósági ellenőrzőhelyként használ a Közlekedési Hatóság.

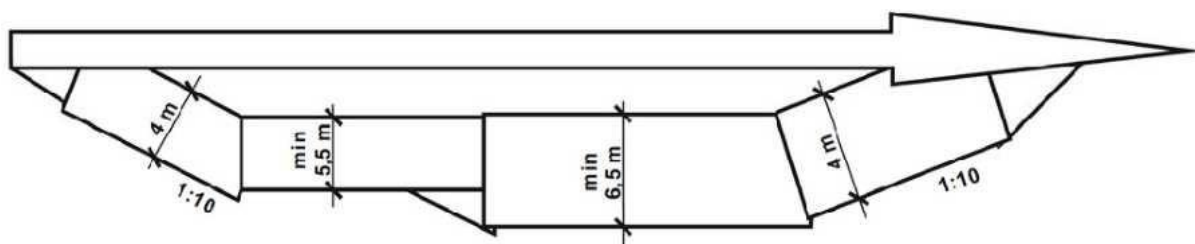


Mivel a Győr, északnyugati elkerülő szakasz megvalósulásával a jelenlegi aszfaltozott terület megszűnik, ezért szükséges egy új ellenőrzőhely kialakítása az 1. sz. főúton.

Az 1. sz. főút 130+207 – 130+385 km szelvényei közé a szelvényezés szerinti bal oldalra tengelysúlymérő állomás kerül elhelyezésre. Az ellenőrzőhelyen a megfelelő be- és kihaladást biztosító 1:10 hajlású burkolatszél elhúzás kerül kialakításra. A tengelysúlymérő állomás az e-UT 08.01.53:2022 Hatósági ellenőrzőhelyek kialakításának feltételei Útügyi Műszaki Előírásnak megfelelő kialakítással rendelkezik. A tervezési szakaszon a mérőállomás oldalesése egyoldali 1,5%-os a tervezett oldalárok irányába.

A tervezett tengelysúlymérő bazaltbeton burkolatú mérésre/ellenőrzésre alkalmas szakasza 48 méter hosszúságú. A részletes helyszínrajzi geometria, öblözet méretek a Magyar Közút NZrt-vel egyeztetve kerültek kialakításra.

A járművek ellenőrzése a középsziget melletti részen, míg az ellenőrzés alá vont járművek várakoztatása az ellenőrzőhely jobb oldalán (padka felőli rész) történik. Az aktív mérőfelület/ellenőrzési pont a középsziget mellett közvetlenül, 4 méter szélességben kerül elhelyezésre, melynek pontos helyét a közútkezelővel egyeztetni szükséges.



Az időszakos ellenőrzőhely elvi rajza

A tervezési szakaszon csomópont nem található.

A tervezési szakaszon vasúti pálya nem található.

A tervezési szakaszon egyéb építmény nem található.

A forgalomtechnika az engedélyezési és kiviteli terv **C2 Forgalomtechnika - Országos közutak** munkarész szerint kerül kialakításra.

5.5 KÖZMŰVESÍTÉS

Víziközművek

A tervezett útszakasz víztelenítése nyíltárkos rendszerrel történik. Az útburkolatra eső csapadékvizeket nyílt árokban gyűjtjük össze. Az árok párológtató és szikkasztó kivitelű.

A geotechnikai vizsgálat alapján a tervezett szikkasztóárok szikkasztásra alkalmas.

Az engedélyezési tervek a közműkezelőkkel egyeztetésre kerültek. az egyeztetésről készült jegyzőkönyveket az építési engedélyezési terv Műszaki leírása tartalmazza.

Ivóvízellátás

A létesítendő ellenőrzőhely nem érint ivóvíz vezeték hálózatot.

Szennyvízcsatornázás

A létesítendő ellenőrzőhely nem érint szennyvíz vezeték hálózatot.

Termék vezetékek

A létesítendő ellenőrzőhely nem érint termék vezeték hálózatot.

Elektromos ellátás, elektromos vezetékek

A tervezési területen elektromos vezeték hálózat nem található.

A tervezési területen a közvilágítás nem kiépített. Az ellenőrzőhely megvalósulásával a közvilágítás kiépítése nem szükséges.

A kivitelezést megelőzően, az út kitűzése után az összes közművezetéket műszeres beméréssel, vagy kutatóárok ásással ki kell tűzni.

5.6 HÍRKÖZLÉS

Az elektronikus hírközlési építmények vonatkozásában, az elektronikus hírközlésről szóló 2003. évi C. törvény 94. § (1) bekezdése szerint: „A település tervezésénél, rendezésénél, utak és közművek építésénél, korszerűsítésénél, egyéb építmények és más létesítmények megvalósításánál, felújításánál – a külön jogszabályban meghatározott módon – biztosítani kell az elektronikus hírközlési építmények elhelyezésének lehetőségét.”

A postai létesítmények vonatkozásában a postai szolgáltatásokról szóló 2012. évi CLIX. törvény 31. § (1) bekezdése alapján: „A település tervezésénél, rendezésénél, utak és közművek építésénél, korszerűsítésénél, egyéb építmények és más létesítmények megvalósításánál, felújításánál biztosítani kell a postai szolgáltatóhelyek, felvételi pontok és kézbesítési pontok, valamint az egyetemes

postai szolgáltatás teljesítését lehetővé tevő egyéb eszközök elhelyezésének lehetőségét.”

Az elhelyezés területét a 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet 26. § (1) bekezdése szabályozza, további műszaki iránymutatást az MSZ 7487 számú szabvány ad, míg az elhelyezés engedélyezésének feltételeit az elektronikus hírközlési építmények elhelyezéséről és az elektronikus hírközlési építményekkel kapcsolatos hatósági eljárásokról szóló 14/2013. (IX. 25.) NMHH rendelet, továbbá az elektronikus hírközlési építmények egyéb nyomvonalas építményfajtákkal való keresztezéséről, megközelítéséről és védelméről szóló 8/2012. (I. 26.) NMHH rendelet határozza meg.

Távközlési vezetékek

A tervezési területen hírközlő vezeték alépítmény hálózat érintett, melynek kezelője a Magyar Telekom Nyrt. A szabályozási vonal módosítása hírközlési szempontból nem releváns változtatás, azonban ha a tulajdonjogok is változnak, úgy közművek kerülhetnek magánterületre, mely a közművek kiváltását (másik nyomvonalon vezetése) eredményezheti. Ez beruházói feladat, melynek költségét a közmű tulajdonosa és üzemeltetője a kiváltást kezdeményező félre hárítja.

Üzemi hírközlés

A tervezési területen üzemi, valamint bányaüzemi hírközlő vezeték hálózat illetve kábel nem található.

Vasúti hírközlés

A tervezési területen vasúti hírközlő vezeték hálózat nem található.

5.7 ÖRÖKSÉGVÉDELMI JAVASLAT

A tervezési terület nem érint régészeti lelőhelyet.

A tervezett módosítások az örökségi értékeket nem befolyásolják kedvezőtlen módon. 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.

A tervezett módosítás az épített örökség elemeit nem befolyásolja kedvezőtlen módon.

6 JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK

6.1 A TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV LEÍRÁSA

A településszerkezeti terv a településszerkezetet meghatározó infrastruktúra hálózatok szempontjából nem módosul.

Területfelhasználás szempontjából a településszerkezeti terv módosul.

A tengelysúlymérő állomáshoz kapcsolódó településszerkezeti elem, a tervezett Győr Északnyugati elkerülő út a településszerkezeti tervben szerepel.

Területfelhasználás szempontjából a településszerkezeti terv az építési engedélyezési tervben jóváhagyott tengelysúlymérő állomás helyigényének megfelelően módosul. A szükséges helybiztosítás a határos övezet területéből történik.

Az érintett övezet:

- az 03852 számú Má övezet területéből 1050 m² terület közlekedési területbe kerül átsorolásra.

Új beépítésre szánt terület nem kerül kialakításra.

6.2 HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT ÉS SZABÁLYOZÁSI TERV

Rendelettervezet

Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének/2025. (.....) 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-2025-006** sz. tervlapja szerint módosul.

2. §

E rendelet 2025. lép hatályba.

Pintér Bence polgármester	Dr.Bakonyi Bernadett jegyző

Általános indoklás:

A nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű infrastruktúra beruházásként megvalósuló Győr északnyugati elkerülő út előkészítése projekthez kapcsolódóan tervezett közlekedési infrastruktúra elem beillesztése szükséges Győr MJV településrendezési tervébe. A tervezett tengelysúlymérő állomás által igénybe vett terület területbiztosítása érdekében annak 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.

6.3 A SZABÁLYOZÁSI TERV LEÍRÁSA

SZTM 2025- 006	Szabályozási javaslat: A településrendezési terv módosítás célja, hogy az építési engedéllyel rendelkező Győr északnyugati elkerülő út tervezett nyomvonalának kialakításával összefüggésben az 1. számú főút 130+207 – 130+385 km szelvényei közé tervezett, a közlekedési hatósági feladatellátást szolgáló tengelysúlymérő állomás kialakítása megvalósításra kerülhessen. A tengelysúlymérő állomás által érintett terület helybiztosítása érdekében a 0270/6 hrsz.-ú jelenleg szántó művelési ágban lévő ingatlan területéből mintegy 1050 m² terület kiszabályozása tervezett. Területfelhasználás: A módosítás eredményeként a fentieknek megfelelően a településszerkezeti terv és a szabályozási tervben az alábbi területek területfelhasználása kerül módosításra: • a 03852 számú Má övezet területéből 1050 m² terület közlekedési területbe kerül átsorolásra. Új beépítésre szánt terület nem kerül kialakításra. A tervezési területen belül csak a területbiztosításhoz szükséges szabályozási vonal módosul, a javasolt beépítési paraméterek és egyéb szabályozási elemek nem változnak.
-------------------------------	--

7 TERVJEGYZÉK

	Átnézeti helyszínrajz	M 1:30 000
KTSZT 2025-006	Településszerkezeti terv kivonat	M 1: 2 000
TSZTM 2025-006	Településszerkezeti terv módosítás	M 1: 2 000
KSZT 2025-006	Szabályozási terv kivonat	M 1: 2 000
SZTM 2025-006	Szabályozási terv módosítás	M 1: 2 000