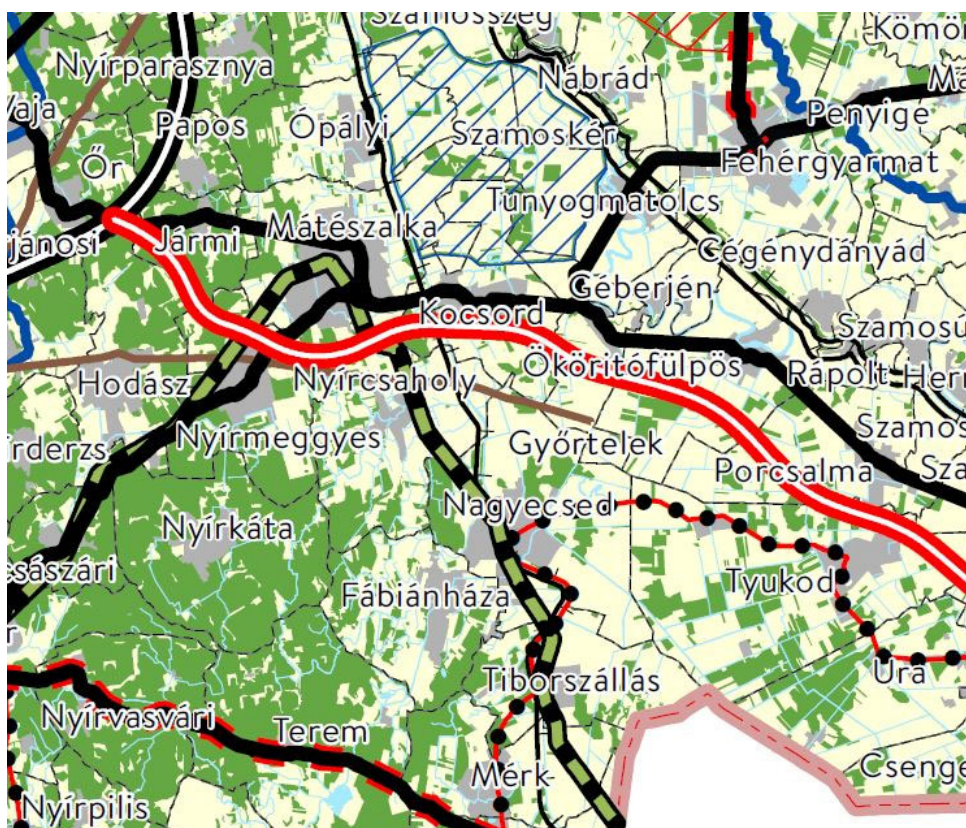


M49 gyorsforgalmi út M3 autópálya Ökörítőfülpös közötti szakasz megvalósításához szükséges településrendezési tervek módosítása



(„Az M49 gyorsforgalmi út „M3 autópálya - Mátészalka – országhatár közötti kapcsolat fejlesztésének előkészítése”)

**PARTNERSÉGI DOKUMENTÁCIÓ
(TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV)
MÁTÉSZALKA VÁROS**

2020. április

A.D.U. Építész Iroda Kft

Mátészalka Város
Településrendezési eszközeinek módosítása

**M49 gyorsforgalmi út, M3 autópálya
Ökörítőfülpös közötti szakaszának
beillesztése**

**Partnerségi dokumentáció
(TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV)**

Tervező:

A.D.U. Építész Iroda Kft

1111 Budapest, Kruspér u 1/c

tel/fax: 209 7330

info@aduepitesz.hu

2020. április

TERVEZŐK NÉVSORA

Településtervezés:

dr. Gajdos István

TT1 01-0072

okl. építésmérnök

településtervező vezető
tervező

Csarkóné Kelemen Ágnes

TT1 01-0760

okl. építésmérnök

településtervező vezető
tervező

Zöldfelület, környezetvédelem, tájrendezés:

Vincze Attila

TK/1 01-5089

okl. táj- és kertépítész,
vezető tervező

Közlekedéstervezés:

Szanati László

Tkő 01-0814

okl. építőmérnök

vezető tervező

2020. április

TARTALOM

1. HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

- 1.1. Előzmények, a tervezés indokoltsága
- 1.2. Településrendezési tervekkel való összhang
- 1.3. Hatályban lévő településrendezési eszközök
- 1.4. Hatályos településfejlesztési döntés

2. TERVEZETT VÁLTOZÁSOK

- 2.1. M49 tervezett nyomvonala

3. MAGASABB RENDŰ TERVEKNEK VALÓ MEGFELELÉS

Az M49 nyomvonalának megfelelése

4. KÖZLEKEDÉS

- 4.1. Az M49 gyorsforgalmi út általános leírása
- 4.2. Áttekintő tervlap
- 4.3. A tervezett létesítmények ismertetése
 - Útszakasz nyomvonalának leírása
- 4.4. Különszintű csomópontok, pihenőhelyek

5. Közművek

6. Táji alátámasztó munkarész és környezeti értékelés

- 6.1. A környezeti értékelés kidolgozási folyamata
- 6.2. A településrendezési terv és a fejlesztések rövid ismertetése
 - 6.2.1. A fejlesztés stratégiai céljai
 - 6.2.2. A fejlesztés operatív céljai, konkrét beavatkozásai
- 6.3. Környezeti alapállapot
- 6.4. A településrendezési tervben lefektetett fejlesztések megvalósításának környezeti hatásai, következményei
- 6.5. A várhatóan fellépő környezetre káros hatások elkerülése, csökkentése érdekében tett legfontosabb javaslatok, intézkedések
- 6.6. Összefoglaló

M49 gyorsforgalmi út beillesztésével érintett területek

M= 1:10 000

2020. április

1. HELYZETFELTÁRO MUNKARÉS

1.1. Előzmények, a tervezés indokoltsága

A Megrendelő NIF Zrt., mint Ajánlatkérő 2018/S074-164851 hivatkozási szám alatt ajánlati felhívást tett közzé az Európai Unió hivatalos lapjában nyílt közbeszerzési eljárás megindítására " Az M49 gyorsforgalmi út „M3 autópálya - Mátészalka - országhatár közötti kapcsolat fejlesztésének előkészítése, M3 autópálya Ökörítőfülpös közötti szakaszra vonatkozóan engedélyezési és részleges hatálybalépéssel kiviteli terv készítése (PST kód: A049.01.01)" tárgyában. Az Ajánlatkérő az UVATERV Zrt. által vezetett, és az UNITEF'83 Zrt., által alkotott Konzorciumot hirdette ki győztesként és kötött velük tervezési szerződést a munka elvégzésére a közbeszerzésről szóló 2015. évi CLXIII. törvény (Kbt.) 131. §. rendelkezései alapján.

Az M49 gyorsforgalmi út tárgyi fejlesztése a 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendeletben – mint a nemzetgazdaság számára kiemelt jelentőségű közúti közlekedési projekt - nevesítésre került.

Az M3 autópálya – Mátészalka – országhatár közötti útfejlesztést, amelynek M3 autópálya – Ökörítőfülpös része jelen projekt tárgyát képezi, a Magyarország rövid- és középtávú közútfejlesztéséhez kapcsolódó infrastrukturális beruházások összehangolásáról és azok 2022-ig történő megvalósításával összefüggő egyes kormányhatározatok módosításáról szóló 1656/2017. (IX. 13.) Korm. határozat központi költségvetési forrásból történő megvalósítását irányozza elő.

Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény tartalmazza az M49 gyorsforgalmi út nyomvonalát.

A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Területrendezési Terve elfogadás előtt van. Jóváhagyása májusban várható.

A nyomvonal a következő településeket érinti: Ór, Járm, Hodász, Mátészalka, Nyírmeggyes, Nyírcsaholy, Kocsord, Győrtelek, Porcsalma, Ökörítőfülpös közigazgatási területén halad.

A települések hatályban lévő rendezési tervei korábbi időszakban készültek és általában tartalmazznak gyorsforgalmi útra – utakra vonatkozó nyomvonalat, ezek rendszerint nem feleltethetők meg a jelenlegi tervezett nyomvonalnak.

Annak érdekében, hogy a tervezett út megvalósításának előkészítése megkezdődhessen módosítani kell a települések településrendezési terveit.

A partnerségi egyeztetés célja

Jelen dokumentáció célja, hogy a településen élők megismerjék az M49 gyorsforgalmi út nyomvonalát, elhelyezkedését a településen, a várhatóan érintett területeket, telkeket, a megépítése következtében átalakuló települési közlekedési változást a helyi hálózatban történő módosulást.

A gyorsforgalmi út elsődlegesen a régiók és országrészek közötti összeköttetést – vagy éppenséggel mint ebben az esetben is a nemzetközi kapcsolatokat szolgálja, de sokszor befolyással bír azokra településekre is amelyeken áthalad.

A partnerségi egyeztetéseken ki kell kérni a helyi rendeletben megnevezett partnerek és a lakosság véleményét, annak érdekében, hogy lehetőleg a legjobb, leghatékonyabb megoldás alakuljon ki. A helyi ismeretek nem nélkülözhetők a tervezési folyamatban, fontos, hogy az önkormányzat és a munkában részt vevő tervezők megismerjék az érintettek véleményét.

A bemutatandó tervlapon feltüntetésre kerültek a nyomvonallal érintett ingatlanok, a keresztező utakkal, átjárókkal és átereszekkel, a földrészletek megközelítéséhez szükséges kialakítandó új földutakkal.

1.2. Településrendezési tervekkel való összhang

A települések hatályos településrendezési tervei esetenként tartalmazzak gyorsforgalmi út nyomvonalat, de rendszerint nem egyezik a jelenleg tervezett M76 gyorsforgalmi út nyomvonalával.

Azon a településen, ahol nem állnak rendelkezésre hatályos településrendezési tervek, el kell készíteni az út által érintett területre a településszerkezeti tervet, a helyi építési szabályzatot és szabályozási tervet, ami tartalmazni fogja a gyorsforgalmi utat és követlen környezetét, valamint a szükséges műtárgyakat.

Mátészalka Város rendelkezik hatályos településrendezési tervekkel, helyi építési szabályzattal.

A településszerkezeti terven jelölve van az M49 nyomvonala, ami érinti a város területét, de csak jelzés értékűen és a nyomvonal nem egyezik meg a most tervezettel.

A külterület szabályozási tervén nincs kiszabályozott közlekedési célú közterület, ami utalna az M49-re. A jelölések között szerepel védősáv, ami feltehetően megfeleltethető az M49 gyorsforgalmi út védősávjának, de nyomvonal nincs ábrázolva és nincs felírva sem, hogy a védőtávolság mihez rendelt, így valójában nem egyértelmű, hogy az út területbiztosításának része.

A gyorsforgalmi út megvalósításához módosítani kell a város településszerkezeti tervét és a külterület szabályozási tervét.

1.3. Hatályban lévő településrendezési eszközök

Településszerkezeti terv

188/2011. (XI.30.) KT. számú határozat, Mátészalka Város módosított
Településszerkezeti tervének és szerkezeti terv leírásának elfogadásáról

Utolsó módosítás: 49/2019.(V.29.) Kt számú határozattal

HÉSZ és szabályozási terv

MÁTÉSZALKA VÁROS ÖNKORMÁNYZATA KÉPVISELŐ-TESTÜLETÉNEK 26/2005.
(IX.30.) R E N D E L E T E Mátészalka Város Helyi Építési Szabályzatáról
(*egységes szerkezetben*), *utolsó módosítás 15/2019.(V.29.)*

Utolsó módosítás: 15/2019.(V.29.) Kt számú rendelettel

MÁTÉSZALKA VÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV
M=1:10000

Jelmagyarázatok, jelkijelzők:

- Közigazgatási határvonal
- Belterület határvonal
- Belterület módosítás határvonal
- Megszűnő belterületi határ
- Országos főút
- Tervezett országos mellékút
- Országos mellékút
- Helyi gyűjtőút
- Települési körületi egyéb út
- Meglehető szintbeni közúti csomópont
- Tervezett szintbeni közúti csomópont
- Szintbeni vasúti kereszteződés
- Tervezett szintbeni vasúti kereszteződés
- Kerékpárút
- Tervezett kerékpárút
- Vasút
- Térnagyi jelentőségű sírdőlőnyosó
- Tervezett árapasztó tározó (VTT szarim)
- Régiészeti terület határa
- Ökológiai hálózat - Magterület
- Ökológiai hálózat - Ökológiai folyonyó
- Natura 2000 - Madárvédelmi terület
- Natura 2000 - Különleges természetmegőrzési terület
- Védendő tájhasználat, szőlőhegy
- Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület évezetének a határa
- Funkcionálisan megújított területhasználati egységek
- Beavatkozási terület határa

Beépítésre szánt területek:

- Kertvárosias lakóterület
- Kisvárosias lakóterület
- Falusias lakóterület
- Központi vegyes terület
- Települési központ vegyes terület
- Ipari gazdasági terület
- Kereskedelmi szolgáltató terület
- Különleges területek - mezőgazdasági üzemi terület (Köz)
- Különleges területek - állattenhelyi terület (Köz)

Beépítésre nem szánt területek:

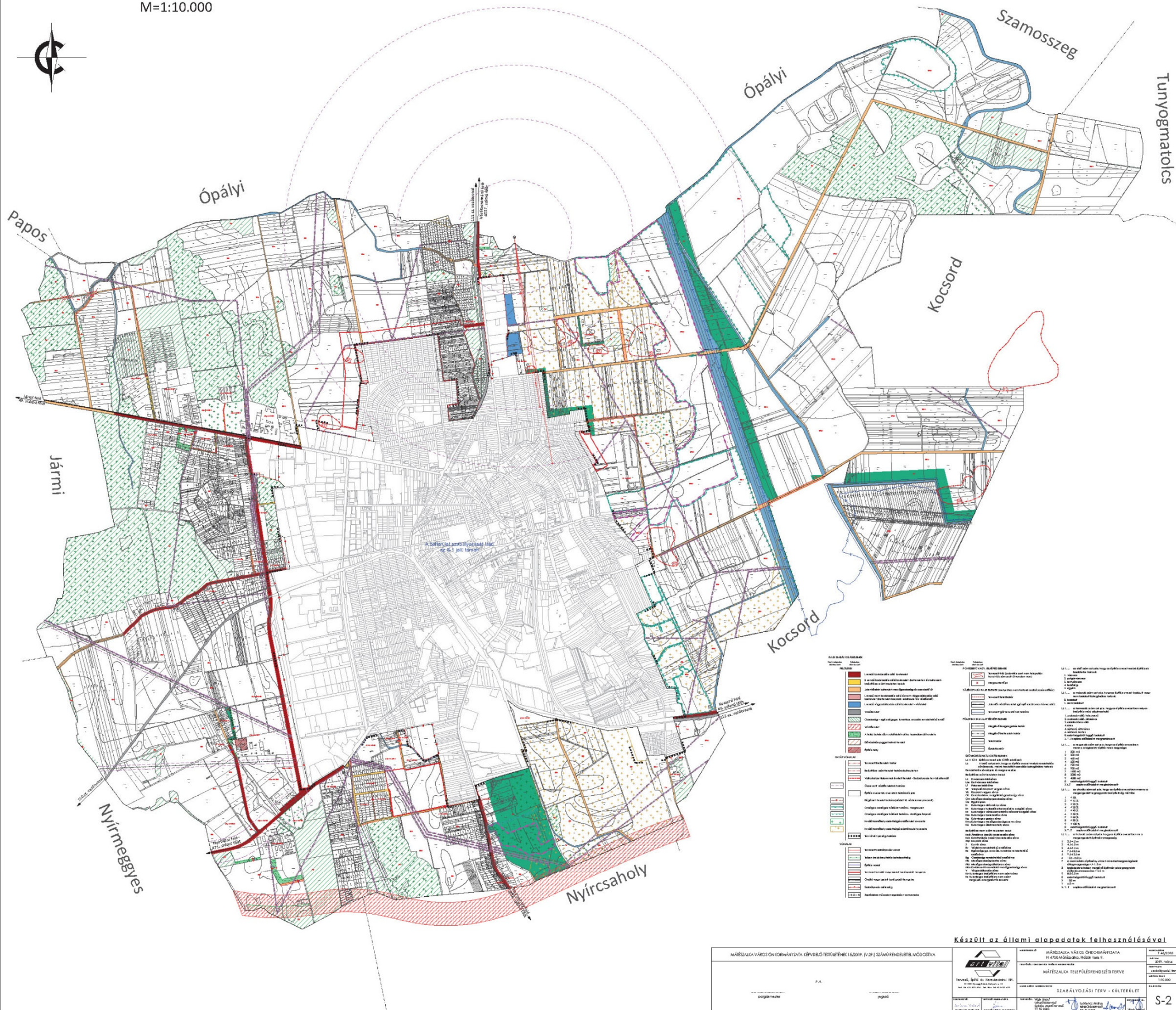
- Gazdasági erdőterület
- Egész napos, szociális, tüneményes erdőterület
- Védelmi erdőterület
- Mezőgazdasági terület
- Kertes mezőgazdasági terület
- Korlátozott mezőgazdasági terület

Piktogramok:

- Kereskedelmi központ
- Sportközpont
- Strand
- Termálstrand
- Kemping
- Temető
- Vízvíz
- Víztorló
- Művelődési központ
- Környezeti park
- Autóbussz-pályaudvar
- Kórház
- Oktatási központ

MÁTÉSZALKA VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
H-4700 Mátészalka, Hódmezőkereszti út 9.
MÁTÉSZALKA TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVE
2020. ÉVI SZÉNERŐSÍTÉSI TERV
T-1/A-C

MÁTÉSZALKA VÁROS SZABÁLYOZÁSI TERV - KÜLTÉRÜLET
M=1:10.000



1.4. Hatályos településfejlesztési döntés

MÁTÉSZALKA VÁROS ÖNKORMÁNYZATA POLGÁRMESTERÉNEK 41/2020.(V.04.)

HATÁROZATA

**Településrendezési Terv módosítás megindításáról
az M49 gyorsforgalmi út megvalósítása érdekében**

Magyarország Kormánya a veszélyhelyzet kihirdetéséről szóló 40/2020. (III.11.) számú Kormányrendeletében, 2020. 03. 11. napján 15.00 órától, Magyarország egész területére veszélyhelyzetet hirdetett ki az élet- és vagyonbiztonságot veszélyeztető tömeges megbetegedést okozó humánjárvány következményeinek elhárítása és a magyar állampolgárok egészségének és életének megóvása érdekében.

A katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény 46. § (4) bekezdése szerint veszélyhelyzetben a települési önkormányzat képviselő-testületének, a fővárosi, megyei közgyűlésnek feladat- és hatáskörét a polgármester, illetve a főpolgármester, a megyei közgyűlés elnöke gyakorolja. Ennek keretében nem foglalhat állást önkormányzati intézmény átszervezéséről, megszüntetéséről, ellátási, szolgáltatási körzeteiről, ha a szolgáltatás a települést is érinti.

A polgármester

1. az M49 gyorsforgalmi út „M3 autópálya – Mátészalka – országhatár közötti kapcsolat fejlesztésének előkészítése” című M3 autópálya – Ökörítőfülpös közötti szakasz Mátészalka Város területét érintő, előzetesen bemutatott tervi nyomvonalát megismerte.
2. Mátészalka város - M49 gyorsforgalmi útra és az út melletti érintett területekre vonatkozó - Településszerkezeti tervének, Helyi építési szabályzatának és Szabályozási tervének módosítását tárgyalásos eljárási rend szerint elindítja.
3. a határozat 1. számú mellékletét képező Településrendezési szerződést jóváhagyja, a határozat elfogadásának napjával aláírja.

Az M49 gyorsforgalmi út megépítése a kormány nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű programja, így a melléklet szerinti Szerződés alapján a tervezéshez kapcsolódó költségeket az UVATERV Zrt. – UNITEF'83 Zrt. Konzorcium fedezi és a szükséges terveket az A.D.U. Építész Iroda Kft készíti.

Felelős: Dr. Hanusi Péter polgármester

Határidő: azonnali

Mátészalka, 2020. május 04.


Dr. Hanusi Péter
polgármester



2. TERVEZETT VÁLTOZÁSOK

2.1. M49 tervezett nyomvonala

Mátészalkai forgalmi csomópont, ami a város elsőrendű kapcsolata az M49 gyorsforgalmi úthoz és azon keresztül az országos autópálya hálózathoz, Nyírmeggyes területén helyezkedik el az M49 és a 471 számú út találkozásánál.

A 471 számú út a jelenlegi nyomvonalának kismértékű korrekciójával felüljárón halad át az M49 felett és a város közigazgatási határán csatlakozik vissza az eredeti nyomvonalára.

Az M49 gyorsforgalmi út a város déli részén, viszonylag kis hosszúságú szakaszon jelenik meg a közigazgatási területen.

A tervezett út zömmel erdőket érint, kisebb részben mezőgazdasági szántót és néhány kertet.

A 0125 hrsz út a kertek mellett vezetett út új, felüljárón átvezetett szilárdított földútszakasszal kapcsolódik a nyírmeggyesi területekhez.

A földrészletek közúti megközelítése továbbra is biztosított új, a gyorsforgalmi út pályája mentén vezetett szilárdított földutakkal.

Az M49 gyorsforgalmi út, várost érintő nyomvonalát és a kapcsolatait a Közlekedés fejezetbe csatolt nyomvonalterv részleten lehet megismerni.

3. MAGASABB RENDŰ TERVEKNEK VALÓ MEGFELELÉS

Az M49 nyomvonalának megfeleltetése

A tervezett gyorsforgalmi utak nyomvonalának térbeli megfeleltetését a vonatkozó jogszabályok szerint igazolni szükséges.

Az M49 nyomvonala szerepel a térségre vonatkozó, két magasabb rendű területrendezési tervben. (OTRT és SzSzB TrT)

Magyarország, *Országos Területrendezési Terve (OTrT)* a nyomvonallal érintett Ór, Jármí, Hodász, Mátészalka, Nyírmeggyes, Nyírcsaholy, Kocsord, Győrtelek, Porcsalma, Ökörítőfülpös településekre vonatkozik,

A 2018. évi CXXXIX. törvény, Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről* Tv. szól a magasabb rendű tervekről.

MÁSODIK RÉSZ

AZ ORSZÁGOS TERÜLETRENDEZÉSI TERV

II. FEJEZET

AZ ORSZÁGOS TERÜLETRENDEZÉSI TERV TARTALMA ÉS SZEREPE

4. A fő tartalmi elemek

5. § (1) Az OTrT. az Ország Szerkezeti Tervét, valamint az Országos Övezeti Tervet és az ezekre vonatkozó szabályokat foglalja magában.

14. § (1) Az országos közlekedési infrastruktúra-hálózatok és a műszaki infrastruktúra egyedi építményeinek térbeli rendjét és az országos jelentőségű építmények elhelyezkedését a 2. melléklet, e térbeli rend szempontjából meghatározó települések felsorolását pedig a 4/1–4/6. melléklet tartalmazza.

(2) A közút számozásának nem közlekedésfejlesztési célból történő megváltoztatása a 4/1. és a 2. melléklet tartalmát nem érinti.

4/1. melléklet a 2018. évi CXXXIX. törvényhez

**Az országos közúthálózat távlati gyorsforgalmi és főúti elemei,
valamint a fővárosi térszerkezetet meghatározó főutak**

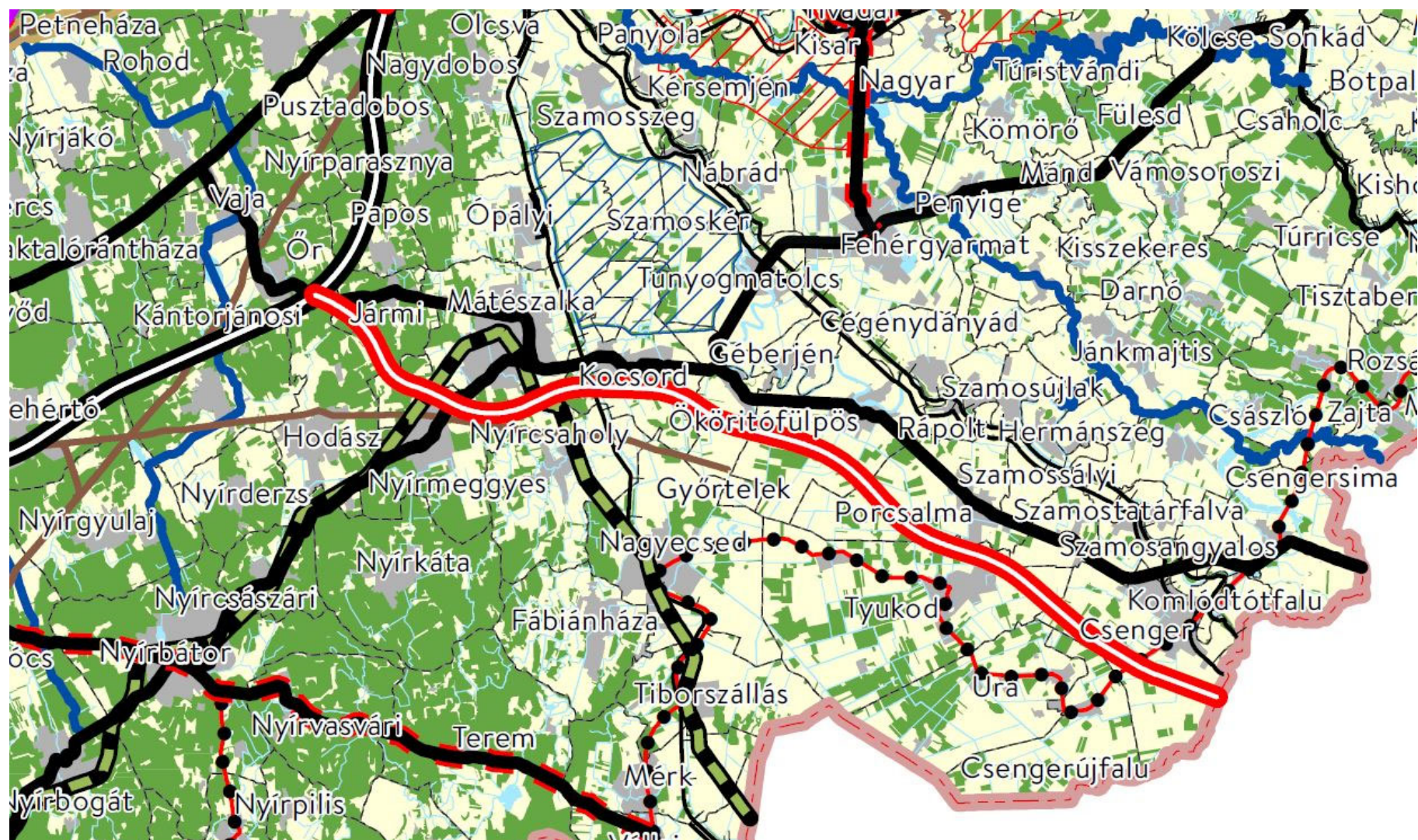
*(A térség e mellékletben a település közigazgatási területét és annak 10
kilométeres környezetét jelenti)*

1. Távlati gyorsforgalmi utak (Tervezett szakasz)

20. M49: Ór (M3) – Csenger térsége – (Románia)

3.1. Meglévő szakaszok:

68. 49. sz. főút: Rohod (41. sz. főút) – Mátészalka – Csengersima –
(Románia).



Az ország szerkezeti terve OTrT (részlet)

2. számú melléklet

**ORSZÁGOS ÉS TÉRSÉGI JELENTŐSÉGŰ MŰSZAKI INFRASTRUKTÚRA HÁLÓZATOK ÉS
EGYEDI ÉPÍTMÉNYEK TÉRBELI RENDJE SZEMPONTJÁBÓL MEGHATÁROZÓ
TELEPÜLÉSEK**

A) A megyét érintő országos jelentőségű elemek		
1.	Gyors- forgalmi út	Meglévő szakasz: - M3: (Budapest – Hatvan – Füzesabony – Polgár – Görbeháza) – Nyíregyháza – Vásárosnamény Tervezett szakasz: - M3: Vásárosnamény – Beregdaróc – (Ukrajna) - M34: Vásárosnamény (M3) – Záhony – (Ukrajna) - M38: Záhony térsége (M34) – (Szlovákia) - M49: Őr (M3) – Csenger térsége – (Románia)

4. KÖZLEKEDÉS

4.1. Az M49 gyorsforgalmi út általános leírása

A NIF Zrt., mint Ajánlatkérő 2018/S074-164851 hivatkozási szám alatt ajánlati felhívást tett közzé az Európai Unió hivatalos lapjában nyílt közbeszerzési eljárás megindítására " Az M49 gyorsforgalmi út „M3 autópálya - Mátészalka - országhatár közötti kapcsolat fejlesztésének előkészítése, M3 autópálya Ökörítőfülpös közötti szakaszra vonatkozóan engedélyezési és részleges hatálybalépéssel kiviteli terv készítése (PST kód: A049.01.01)" tárgyában.

Az UVATERV Zrt. által vezetett, és az UNITEF'83 Zrt., által alkotott Konzorciumot bízta meg a tervezéssel.

Az M49 gyorsforgalmi út tárgyi fejlesztése a 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendeletben – mint a **nemzetgazdaság számára kiemelt jelentőségű közúti közlekedési projekt** - nevesítésre került.

Az M3 autópálya – Mátészalka – országhatár közötti útfejlesztést, amelynek M3 autópálya – Ökörítőfülpös része jelen projekt tárgyát képezi, a Magyarország rövid- és középtávú közútfejlesztéséhez kapcsolódó infrastrukturális beruházások összehangolásáról és azok 2022-ig történő megvalósításával összefüggő egyes kormányhatározatok módosításáról szóló 1656/2017. (IX. 13.) Korm. határozat központi költségvetési forrásból történő megvalósítását irányozza elő.

Az M49 gyorsforgalmi utat I. ütemben 2 x 2 sávós, osztott pályás, távlatban autópályává fejleszthető autóútként kell megtervezni.

Műszaki jellemzők – Autóút

A tervezett létesítmények geometriai jellemzői a tervezési diszpozíciónak, valamint az ÚT 2-1.201:2008 Közutak tervezése című Útügyi Műszaki Előírás 1.1 táblázat – Közutak tervezési osztályba sorolása - feltételeinek megfelelnek.

A tervezett autópályává fejleszthető autóút diszpozíció szerinti tervezési osztálya és tervezési sebessége a 2 x 2 sávós autópályává fejleszthető autóutak keresztmetszetére 2017.10.05-i dátummal kiadott általános NFM elrendelés (KIFEFF/73576/2017-NFM. ikt. számú levél) alapján:

Tervezett út	Tervezési osztály	Környezeti körülmény	helyszínrajzi vonalvezetés tervezési sebessége	magassági vonalvezetés tervezési sebessége
M49 autóút	K.II.	A	130 km/h	110 km/h

A tervezési sebességnek megfelelő geometriai paraméterek megengedett, illetve alkalmazott szélsőértékei:

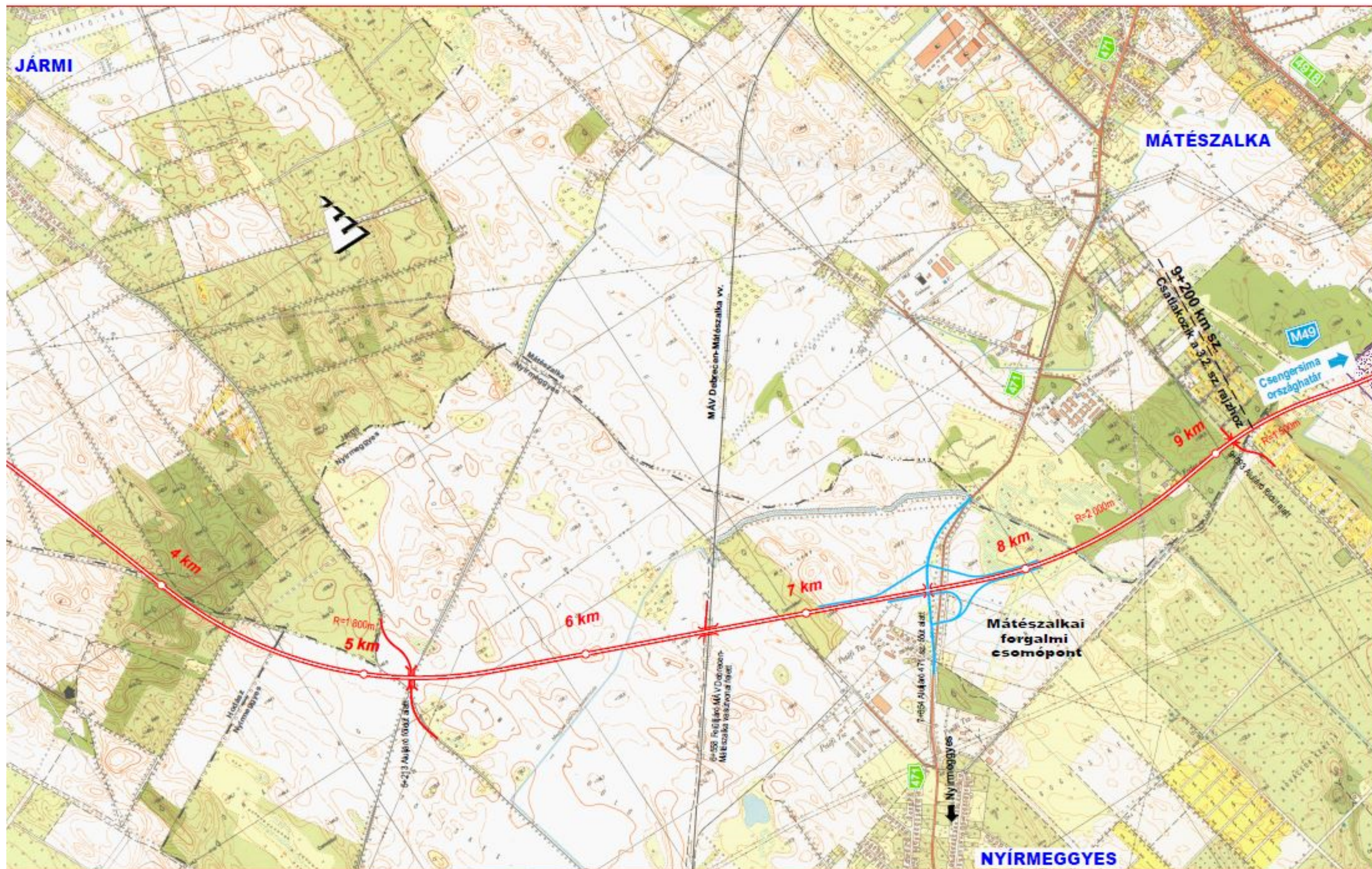
Pálya jellemző	Megengedett szélső érték	Alkalmazott szélsőérték
$R_{\min}$ (m)	900 (600)*	1500
$P_{\min}$ (m)	300 (220)*	700
$e_{\max}$ (%)	5,0	3,30
$R_{d\min}$ (m)	9200 (8000)*	9200
$R_{h\min}$ (m)	5000	5000

Országos közutak tervezési osztálya és tervezési sebessége:

Tervezett út	Tervezési osztály	Környezeti körülmény	Tervezési sebesség
49. sz. főút korrekciója (Őr bekötése)	K.IV.	A	90 km/ó
471. sz. főút korrekciója	K.IV.	A	90 km/ó
491 sz. Győrtelek	K.IV.	A	90 km/ó
492 sz. Porcsalmai	K.IV.	A	90 km/ó
4918 j. út	K.V.	C	50 km/ó
4922 j. út	K.V.	A	90 km/ó

4.2. Áttekintő tervlap

A következő lapon bemutatjuk az M49 gyorsforgalmi út települést érintő és a szomszédos településeket érintő nyomvonalát.



M49 ÁTNÉZETI NYOMVONAL 2 (léptéktelen)



4.3. A tervezett létesítmények ismertetése

Útszakasz nyomvonalának leírása

Helyszínrajzi vonalvezetés

A vonalvezetési elemek megválasztását a környezetvédelmi engedéllyel rendelkező nyomvonal határozta meg.

A tervezett gyorsforgalmi út M3 autópálya Ökörítőfülpös közötti 25,67 km hosszú szakasza Ór, Hodász, Jármí, Mátészalka, Nyírmeggyes, Nyírcsaholy, Kocsord, Győrtelek, Ökörítőfülpös és Porcsalma közigazgatási területén halad.

Az M49 gyorsforgalmi út a 2012-ben forgalomba helyezett M3 autópálya – 49.sz. főúti csomópontból ágazik ki. A tervezési szakasz kezdőszelvénye az M3 és az M49 tengelyeinek metszéspontja (M3 267+072 = M49 0+000). Az M49 a 0+450 kmsz-ig megépült a 2012.évi forgalomba helyezésre, ezért a jelen tervezés tárgyát képező tényleges kiépítés kezdete a 0+450 kmsz.

A nyomvonal K-DK-i irányban Jármí településtől délre halad; az 1+720 kmsz. térségében csomópontot (Jármí forgalmi csomópont) alkot az M49-49. összekötő úttal, külön szintben keresztezi a Jármí és Hodász községeket összekötő burkolt utat, majd jobb ívvel délnek fordul. Innen a vonalvezetés egy rövid egyenes szakasszal halad tovább, majd egy bal ívbe aluljáróval keresztez egy földutat. Ezt követően K-DK irányban vezetve felüljáróval keresztezi a MÁV Debrecen-Mátészalka vasútvonalat és egy a vasútvonallal párhuzamosan vezetett földutat. Egy rövid egyenest követően keresztezi a 471 sz. főutat, külön szintű csomópont (Mátészalkai csomópont) kialakításával. Mátészalka közigazgatási területét egy ívkombinációval) hagyja el. Nyírcsaholy területén bal ívvel érinti a meglévő Főnix parkot, majd felüljáróval keresztezi a 4918.j. utat.

Ezt követően a nyomvonal egy védett égeres mellett halad el, amelyet északról elkerülve halad tovább és a Mátészalka - Ágerdőmajor MÁV vasútvonalat és már a Kraszna árterében lévő területfeltáró földutat felüljáróval keresztezve.

A Kraszna folyó keresztezése után Kocsord települést megközelítve vezet a nyomvonal, aluljáróval keresztezve egy önkormányzati földútátvezetést majd egy egyenes szakaszt követően, (17+100 km sz-ben) külön szintű csomópontot alkot a Győrtelek elkerülő (új 491 sz.) úttal. Győrtelektől délre éri el a 4922 j. Győrtelek – Mérk összekötő utat, amit aluljáróval keresztez. Tovább haladva ismét keresztez egy 120 kV-os vezeték, majd délre Ökörítőfülpöstől dél felé halad a nyomvonal Porcsalma déli irányú elkerülését lehetővé téve.

A 25+670 km szelvénnel csatlakozik a M49 Ökörítőfülpös - Csenger - országhatár közötti szakaszhoz, melynek környezetvédelmi engedélyezése lezárult, az engedély kiadásra került.

A végszelvény környezetében válik ki az M49 nyomvonalából a 492 sz. Porcsalmai átkötő út, kapcsolatot biztosítva a meglévő 49. sz. főúttal.

Magassági vonalvezetés

A magassági vonalvezetés minden eleme megfelel az elrendelés szerinti $v_t=110$ km/h tervezési sebességnek.

A síkvidéki domborzati viszonyok miatt a tervezett nyomvonal nagyrészt töltésben halad.

Keresztmetszeti kialakítás

A tervezett gyorsforgalmi út 2 x 2 sávós autópályává fejleszthető autóút keresztmetszete megfelel a vonatkozó 2017.10.05-i dátummal kiadott általános NFM elrendelésnek (KIFE/73576/2017-NFM).

M49 autóút főbb geometriai adatai

– Koronaszélesség:	20,00 m
– Forgalmi sávok száma:	2x2
– Forgalmi sáv szélessége:	3,50 m
– Középső elválasztó sáv szélessége:	3,00 m
– Belső és külső biztonsági sáv:	0,50 m
– Padka szélessége	1,50 m
– Burkolatszélesség	2 x 8,00 m
– Leálló öböl szélessége:	3,50 m

A tervezett gyorsforgalmi úton I. ütemben üzemi (leálló) sáv nem létesül.

A fentiek alól kivételt képez a Kraszna-folyó hullámterét keresztező (13+225 – 13+775 km sz. közötti) szakasz, ahol a tervezői javaslat alapján az alábbi – a távlati autópálya szélességnek megfelelő - keresztmetszet létesül:

– Koronaszélesség:	26,00 m
– Forgalmi sávok száma:	2x2
– Forgalmi sáv szélessége:	3,50 m
– Belső és külső biztonsági sáv:	0,50 m
– Burkolt leállósáv szélessége:	3,50 m
– Középső elválasztó sáv szélessége:	3,00 m
– Padka szélessége	1,00 m
– Burkolatszélesség	2 x 11,00 m

A mértékadó árvízszint (MÁSZ) feletti min 1,0 m-rel magasabb osztópadka szélessége a víztelenítő árkon kívül:

– Bal oldalon:	2,00 m
– Jobb (ÜHK) oldalon:	3,00 m

4.5. Különszintű csomópontok, pihenőhelyek

M49 elválási csomópont

A csomóponti elemek közül az M3 autópálya 2012. évi átadásakor forgalomba helyezett ágak közül az „A” (30913), a „C” (30915) és a „D” (30916) ág az M3-M49 autópálya elválási csomópont részeként fog működni. Az ideiglenes forgalmi célokat szolgáló, jelenleg üzemelő „J” (30916) ág rész-szakasza, „K” (30915) ág rész-szakasza, „G” (30913) ág rész-szakasza, „F” (30914) ág és üzemi lejárója, „I” (49. sz. főút) és „H” (49. sz. főút) és annak 4P21 j. útcsatlakozása forgalmi szempontokat tekintve nem szükségesek, a leendő Kezelő a Magyar Közút Nzrt. nem tart rájuk igényt, ezért elbontásra kerülnek. A korábban megtervezett „B” (30914) j. ág jelen projekt keretében épül meg.

M49 Jármű forgalmi csomópont

Az M49 1+720 kmsz. térségben került megtervezésre. Trombita típusú csomópont. Biztosítja a gyorsforgalmi út megközelítését a térségből, különös tekintettel Ór bekötésére. Ór területén ugyanis a jelenlegi állapottól eltérően direkt fel- és lehajtási lehetőség nem lesz az M3 autópályára, azonban indirekt módon a csomópont és az M49 igénybevételével a meglévő kapcsolat továbbra is biztosított lesz.

A tervezési sebesség az indirekt ágakon 40 km/h. Az összekötő út merőlegesen keresztezi a tervezett gyorsforgalmi utat. Tervezési sebessége 90 km/h, az összekötő út 49. sz. főúti csatlakozásánál létesítendő körforgalom környezetében csökkentett, 50 km/h.

M49 Mátészalkai forgalmi csomópont

Az M49 7+582 kmsz. térségben került megtervezésre. A 471. sz. főút korrekciója pálya feletti híddal keresztezi az autótutat és alkot vele negyed lóhere típusú csomópontot.

A tervezési sebesség az indirekt ágakon 40 km/h. A 471. sz. főút korrekciója merőlegesen keresztezi a tervezett gyorsforgalmi utat. Tervezési sebessége 90 km/h.

M49 Mátészalka 2 távlati forgalmi csomópont

A 12+600 km sz-ben tervezett komplex pihenőhöz kapcsolódó csomópont tervezése nem része jelen tervezési feladatnak.

M49 Győrteleki forgalmi csomópont

Az M49 17+097 kmsz. térségében került megtervezésre. A 491. sz. Győrtelek elkerülő főút pálya feletti híddal keresztezi az autótutat és alkot vele trombita típusú csomópontot.

A tervezési sebesség az indirekt ágon 50 km/h, a féldirekt ágon 80 (60) km/h, a direkt ágakon 90 km/h. A 491. sz. főút 75°-os szögben keresztezi a tervezett gyorsforgalmi utat. Tervezési sebessége 90 km/ó.

A tervezési területet az alábbi vasútvonalak érintik:

- 110 sz. (Debrecen) – Apafa – Nyírbátor – Mátészalka vasútvonal
- 114 sz. Mátészalka – Csenger vasútvonal
- 115 sz. Országhatár – Ágerdőmajor – Mátészalka – Záhony vasútvonal

Vasúti és egyéb pályákkal való keresztezések

A tervezési szakaszon az M49 autótút az alábbi helyeken keresztez vasútvonalat:

M49 6+556,60 km sz. (110.sz. vasútvonal 526+67 hm sz.) külön szintű keresztezés tervezett

M49 11+238,85 km sz. (115.sz. vasútvonal 304+99 hm sz.) külön szintű keresztezés tervezett

(A 115. sz. vasútvonal 305+44 hm szelvényénél lévő biztosítás nélküli földúti (Nyírcsaholy 0160 és 0193 hrsz) vasúti átjáró átépítése szükséges az M49 autótúti felüljáró közelsége miatti vasúti rálátási terület szűkülése miatt.

Pihenőhelyek

12+600 km sz. **Mátészalkai komplex pihenő** (Felhasználásával igény esetén a Mátészalka II. távlati csomópont kialakítható)

A pihenőhely telepített funkciói:

- távlati üzemanyag-töltő állomás
- WC épület, ivóvízellátással, szennyvízelvezetéssel
- személygépjármű parkoló (6-6 db mozgássérült parkoló biztosításával)
- tehergépjármű és autóbusz parkoló (16-16 db jmv részére)
- parkolási irányítási rendszer telepítéssel a tehergépjárművek részére
- a kijáratok környezetében NÚSZ ellenőrző hely
- utcabútorok elhelyezésével
- EU-s játszótér terület kijelöléssel

23+660 km sz. **Ökörítőfülpösi egyszerű pihenő**

A pihenőhely telepített funkciói:

- WC épület, ivóvízellátással, szennyvízelvezetéssel
- személygépjármű parkoló (3-3 db mozgássérült parkoló biztosításával)
- tehergépjármű és autóbusz parkoló (9-9 db jmű részére)
- a kijáratok környezetében NÚSZ mobilcsoportos ellenőrző hely
- utcabútorok elhelyezésével

A gyorsforgalmi út mellett vadvédő kerítés létesül, két helyen vadátjáró épül és hét helyen ökológiai átjáró.

Ahol indokolt készül zajvédelmi fal és a települések környezetében védőerdő telepítés, ott, ahol megközelíti az új út a lakott területeket. (Lásd: Környezetvédelem)

5. Közművek

A gyorsforgalmi út tervezése és megvalósítása kapcsán elsődleges a keresztező közmű vezetékek és termék vezetékek biztonságos átvezetését kell megoldani, valamint az élővízfolyások, patakok keresztezését és a csapadékvíz elvezetését kell biztosítani.

Megoldandó feladat természetesen a komplex- és egyszerű pihenőhelyek közművekkel történő ellátása, valamint kezelők üzemmérnökségi telephelyének ellátása.

Keresztező közművek:

Energia közművek

Elektromos kábelek

Gázvezetékek

Víziközművek

Ivóvízvezetékek

Szennyvízvezetékek

Hírközlő kábelek

6. TÁJAI ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ ÉS KÖRNYEZETI ÉRTÉKELÉS

6.1. A környezeti értékelés kidolgozási folyamata

A településrendezési terv a település fejlődésének jogi kerete, feladata, hogy a táj-és a településfejlesztési célkitűzések, feladatok és eszközök, s ezáltal a konkrét fejlesztések összhangját elősegítse. A településrendezési tervben lehetővé tett fejlesztések esetében a társadalmi hasznosságot is kell vizsgálni. Nem lehet a társadalom számára hasznos az a tevékenység, amely a társadalom egészét - bizonyos érdekcsoportok érdekeinek kiszolgálása miatt - az általa okozott környezeti-problémák megoldására kényszeríti.

A tervezett beruházás az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. mellékletének 1.201. pontja, illetve az 'a. melléklet 1.157 pontja alapján (M49 autópálya M3 autópálya (Vaja) és Csenger, országhatár közötti szakasz előkészítése) **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházás.**

A környezetvédelem szempontjainak a tervezési folyamatba való beépülési módjáról a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (továbbiakban Kt.) 43. és 44. §-a rendelkezik. A Kt. 43. § (4) bek. a) pontja és az (5) bek. a) pontja alapján azokra a tervek, illetve programokra, melyek kidolgozását jogszabály, illetve országgyűlési, kormány- vagy helyi önkormányzati határozat írja elő, külön jogszabály alapján környezeti értékelést magában foglaló környezeti vizsgálatot kell lefolytatni.

A településrendezési tervek módosításának esetében az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I. 11.) kormányrendelet környezeti vizsgálat és értékelés készítését írja elő, amely a településrendezési eszközök módosítása kidolgozási, egyeztetési és elfogadási folyamatának része. A környezeti vizsgálat feladata, hogy a településrendezési terv készítésének folyamatát, kimenetelét ellenőrizze, szükséges esetben megváltoztassa, s a jövőbeli környezeti problémák megelőzésének eszköze legyen.

A tervezési feladatot végzi az A.D.U. Kft.

A környezeti vizsgálatot a Pagony Kft. készíti.

A környezeti vizsgálatához az alábbi terület és településrendezési terveket, a jelenlegi területhasználatra vonatkozó részletes megalapozó vizsgálatokat, környezeti vizsgálati dokumentációt, valamint államigazgatási szervek adatszolgáltatásait használtuk fel:

- a Mátészalka település hatályos településrendezési eszközei;
- Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. CXXXIC. törvény (továbbiakban: MaTrT) által meghatározott Országos Területrendezési Terv (továbbiakban: OTTrT);

-
- a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet (továbbiakban: MvM rendelet);
 - 19/2011. (XII. 1.) Önk. rendelettel elfogadott Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Területrendezés Terve;
 - az M49 gyorsforgalmi út M3 autópálya – Ökörítőfülpös közötti szakasz Környezetvédelmi Engedély módosítása (2019);
 - az M49 gyorsforgalmi út az M3 autópálya és Ökörítőfülpös között és a csatlakozó utak tárgyában készült Előzetes Régészeti Dokumentáció (továbbiakban: ERD) (2019);
 - földhivatali nyilvántartási alaptérkép;
 - Engedélyezési terv E1. Környezetvédelem – Összefoglaló leírás (UVATERV-UNITEF KONZORCIUM, 2019.)
 - további adatszolgáltatás: egyéb engedélyezési szintű útépitési tervek; tervezett nyomvonal geodéziai felméréssel.

6.2. A településrendezési terv és a fejlesztések rövid ismertetése

Jelen környezeti értékelés a tervezés alatt álló M49 gyorsforgalmi út M3 autópálya – Ökörítőfülpös közötti szakaszának megvalósulásának környezeti hatásait tekinti át és értékeli Mátészalka településrendezési eszközei módosításának viszonylatában. Emellett a településrendezési eszközökben történő változtatások törvényi megfelelőségét és a magasabb rendű tervekkel való összhangját vizsgálja.

Az útfejlesztés tervezési előzményeként megállapítható, hogy a tárgyalt szakasz már 2010. évben megtervezésre került. A tervezett útszakaszra vonatkozóan Környezeti Hatástanulmány készült 2011. évben, ami a 2015. évben egyszer már módosításra került. Az elkészült tervek 14/05724-82/2011. iktató számon környezetvédelmi engedély került kiadásra (módosítva 14/05724-96/2011 ikt. számon).

A terv 2015-ben módosításra került, aminek oka a keresztmetszeti paraméterek változása (2x1 forgalmi sáv helyett 2x2 forgalmi sávossal kialakítás, 24,00 m koronaszélességgel) és a nyomvonal módosulása (örökségvédelmi terület (M49-33)) elkerülése miatti módosulás. A változtatások kapcsán az OKTF-KP/9694-71/2015. számú határozatával módosításra került a fentebb idézett környezetvédelmi engedély is.

Jelen módosítást a keresztmetszeti paraméterek újbóli változása indokolta. A gyorsforgalmi út 2x2 sávossal kialakítás mellett 20,00 m koronaszélességgel fog megépülni, továbbá a 25+000 km szelvénybe nevesített egyszerű pihenő – a Magyar Közút Nrt. kérésére a közműellátás költségeinek csökkentése érdekében - közelebb kerül Ökörítőfülpöshöz a 23+650 km szelvénybe. Az átépítésre vonatkozó adatokat, paramétereket a megrendelő NIF Zrt. által kiadott tervezési feladat, illetve az Uvater Zrt. – Unitef '83 Zrt. Konzorcium által készített kiviteli tervek részletesen tartalmazzák. A megváltozott műszaki tartalom miatt a tervezett beruházás környezeti hatásainak felülvizsgálatát és a jogerős környezetvédelmi engedély módosítását kezdeményező

Környezeti Hatástanulmányt a Vibrocomp Kft. készítette 2019-ben. A Hatástanulmányban az elvégzett vizsgálatok és értékelések alapján megállapítást nyert, hogy a beruházás módosított műszaki tartalom szerinti megvalósítása (kivitelezése) során jelentős környezeti hatások nem várhatóak. A megvalósítást és üzembe helyezést követően az egyes környezeti elemek szempontjából a várható hatás elfogadható mértékű, nem jelentős. A keresztmetszeti paraméterek, így a területfoglalás csökkenése környezetvédelmi szempontból kedvezőbb helyzetet eredményez.

6.2.1. A fejlesztés stratégiai céljai

A projekt elsődleges célja a közúti 49. sz. főút jelentős – az érintett településeken is áthaladó – forgalmának kiváltása. A 49. sz. főút nagymértékű tranzit- és tranzitteher forgalmat bonyolít le, de számottevő a helyi, illetve helyközi forgalom is. Románia Európai Unióhoz való csatlakozásával további forgalomnövekedés következett be. A kistérségek a határ másik oldalán lévő településekkel való együttműködése is folyamatos többletforgalmat indukál.

A térség közúti forgalmi tengelyét az M3 autópálya, Nyíregyháza – Ór, majd a 49. sz. főút Ór – Mátészalka – Csenger vonala adja. Az autópálya ezen szakaszán 8-9.000 E/nap az átlagos forgalom, a 49. számú főúton az átkelési szakaszokon a helyi forgalommal együtt már több mint 12.000 E/nap a főút forgalma belterületen. A nehézjármű és kamion forgalom a 49. sz. főúton Mátészalkáig 800 nehézjármű, majd az országhatárig mintegy 500 tranzit tehergépkocsi halad át naponta.

Ennek érdekében az Ór – Csenger közötti szakaszon a településeket elkerülő, új gyorsforgalmi út megépítéséről döntött a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium.

Célok:

- a településeket érő fokozott forgalomból eredő negatív környezeti hatások csökkentése az elkerülő út megépítésével;
- utazási idő csökkentése, utazás kényelmének növelése;
- a szomszédos kistérségek, illetve a határon túli települések közötti kapcsolatok erősítése az elérhetőségek javításával;
- közlekedésbiztonság javítása a külön szintű keresztezések (9+2 helyen) segítségével.

A közlekedési fejlesztés javítja az elérhetőséget, növeli a versenyképességet, ami elősegíti a társadalmi-területi kohézió erősítését. A jó megközelíthetőség és a megfelelő intermodális kapcsolatok vonzzák a működő tőkét, orientálják a vállalkozások telephelyválasztását, közelebb hozzák a beszerzési és értékesítési piacokat, nagyobb teret adnak a munkaerő mobilitásnak és lehetővé teszik többletjövedelmek realizálását a nemzetközi áruszállítás kiszolgálása révén.

Az **MaTrT** 4/1. melléklete az országos közúthálózat távlati gyorsforgalmi és főúti elemeit, valamint a fővárosi térszerkezetet meghatározó főutakat sorolja fel. A távlati gyorsforgalmi utak között szerepel az Őr (M3) – Csenger térsége – (Románia) M49 tervezett útszakasz.

Magyarország és régióinak fő fejlesztési irányait az **Országos Területfejlesztési Kon koncepció** (2005.) rögzíti. Az ország és a nagytérségek versenyképességének növelése érdekében célul tűzte ki az elérhetőség javítását, elsődlegesen a gyorsforgalmi úthálózat és a nagysebességű, ill. többvágányú vasúthálózat fejlesztése által.

Az Országos Területfejlesztési Kon koncepció mellett, hogy meghatározza az ország területpolitikájának átfogó célját, kijelöli a területfejlesztés szempontjából legfontosabb ágazati prioritásokat, melyek a közlekedési infrastruktúra területén az alábbiak (gyorsforgalmi útra vonatkozóan):

- A nagytérségi elérhetőség javítása érdekében különösen fontos az Észak-alföldi régió bekapcsolása az ország gyorsforgalmi úthálózatába, egyúttal a transzverzális irányú úthálózat fejlesztése a dunántúli és alföldi régiók között.
- Prioritást élvez a régiók belső elérhetőségének javítása, valamint a meglévő közúthálózat szakszerű karbantartása.
- Megyei, kistérségi szinten legfontosabb a megyeszékhelyek, illetve kistérség központok elérhetőségének javítása, elkerülő, tehermentesítő utakkal.

A **Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Területrendezési terve** természetesen szintén megemlíti a tervezett gyorsforgalmi útszakaszok között a tervezett M49 gyorsforgalmi útszakaszt Őr (M3) – Csenger térsége – (Románia) útvonalon. A megyei területrendezési terv felülvizsgálata jóváhagyási fázisban van. Várható elfogadása 2020. májusában lesz.

6.2.2. A fejlesztés operatív céljai, konkrét beavatkozásai

A tervezett fejlesztés célja, hogy a már megadott környezetvédelmi engedélyekkel összhangban, a vonatkozó NFM elrendelő levélben meghatározott szűkített paraméterekkel és műszaki tartalommal megvalósuljon a gyorsforgalmi út létrehozása Mátészalka községet érintő szakaszon a 8+225 km sz. és 9+200 km szelvények között:

- koronaszélesség: 20 méter
- forgalmi sávok száma: 2x2
- forgalmi sáv szélessége: 3,5 méter
- középső elválasztó sáv szélessége: 3 méter
- padkaszélesség 1,5 méter
- burkolat szélesség 2x8 méter
- az útpályák koronaél felőli oldalain acélszalag korlátot kell tervezni, 1:1,5 rézsúthajlás mellett
- vészmegállások biztosítása érdekében 1,5 km-enként leállási lehetőséget biztosítani (a korábbi tervben szereplő 2,25 m-es leállósáv elhagyását eredményezve)

Műszaki beavatkozások

Emellett Mátészalka községet érintően az alábbi műtárgyak kerülnek kialakításra a terv szerint:

- Aluljárók:
 - o 9+085 km szelvény – aluljáró F091K j. földút alatt
- Közműkiváltások:
 - o 8+521 km szelvény és 8+575 km szelvény – 2 db kV-os légkabel (E.On-Titász Zrt.)
 - o 9+206 km szelvény – 20 kV-os légkabel (E.On – Titász Zrt.)
- Párhuzamos földutak:
 - o 9+150 – 9+730 km szelvény között jobb oldalon – F9j j. földút

A településen egyéb műtárgyak, úgy, mint felüljárók, ökológiai átjárók, vadátjárók, átereszek, hidak, csomópontok, pihenőhely, mérnökségi telep nem kerülnek kialakításra a terv szerint.

Az M3 autópálya – 9+450 km sz. közötti szakasz tekintetében a jellemzően töltésben haladó pálya felszíni vizeit kétoldalt talpárkok gyűjtik össze, melyek legtöbb esetben záportározókba kerülnek bekötésre, de a nyomvonalat keresztező vízfolyásokat is hasznosítják befogadóként. Az M3 autópálya – 9+450 km sz. közötti szakaszon befogadó vízfolyásként a Jármí-Paposi-csatorna, Meggyes-Csaholyi-mellékfolyás hasznosítható. A 9+450 – 25+670 km sz. között a tervezési területen található vízfolyások mindegyike belvízcsatorna, és korlátozás nélkül felhasználható befogadóként: MOM csatorna, Nevezetlen árok, Kocsordi - főcsatorna mellékág, Kocsordi – főcsatorna, Nagy-vájás-csatorna, Pusztalaki-csatorna, Zsellér-csatorna, Ökörítői – csatorna, Mályvásgorondi -csatorna. A csapadékvizek csatornába történő bevezetése hordalékfogón keresztül történik.

Azokon a szakaszokon, ahol a terep közel vízszintes, kétoldali, füvesített tározó talpárkok kerülnek tervezésre. A víz víznyelőkön, keresztcsatornákon, surrantókon jut le az ártérbe. A víz tisztítása (olajmentesítése) a víznyelőkbe helyezett Bárczy szűrővel történik. Az ártérben a töltés védelmére a MASZ+1,0m szintig 30 cm vastag betonba rakott vízépítési terméskő burkolat készül.

A tervezett útszakaszon a 9+450 km szelvényig 9 db záportározó kerül kialakításra, elzárási lehetőséggel ellátott hordalékfogó műtárgy beépítésével.

A vízvédelmi célú tisztító műtárgyak a Felső-Tiszavidéki Vízügyi igazgatóság előírásai és alapján és jóváhagyásával tervezettek.

Területhasználati változások

2015. évben a nyomvonal 2x2 forgalmi sávós keresztmetszetben történő kialakítását tekintve az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet 26. § (2) bekezdésének megfelelően a tengelytől számított 25-25- m széles sáv került figyelembevételre az érintett területhasználatok területi

igénybevételének kimutatása. Jelenleg a nyomvonal 2x2 forgalmi sávok keresztmetszeti kialakítása mellett a koronaszélesség 20,00 m-re csökkent, így ennek megfelelően az érintett területhasználatok területi igénybevétele a következőképpen alakul:

település	szántó	gyep, legelő	mocsár	szőlő, gyümölcsös s. kert	fásított terület	erdő	patak, csatorna	művelés alól kivett	össz. érintett
Mátészalka	4 155	3 128	-	11 887	-	30 656	1 057	11 042	61 925

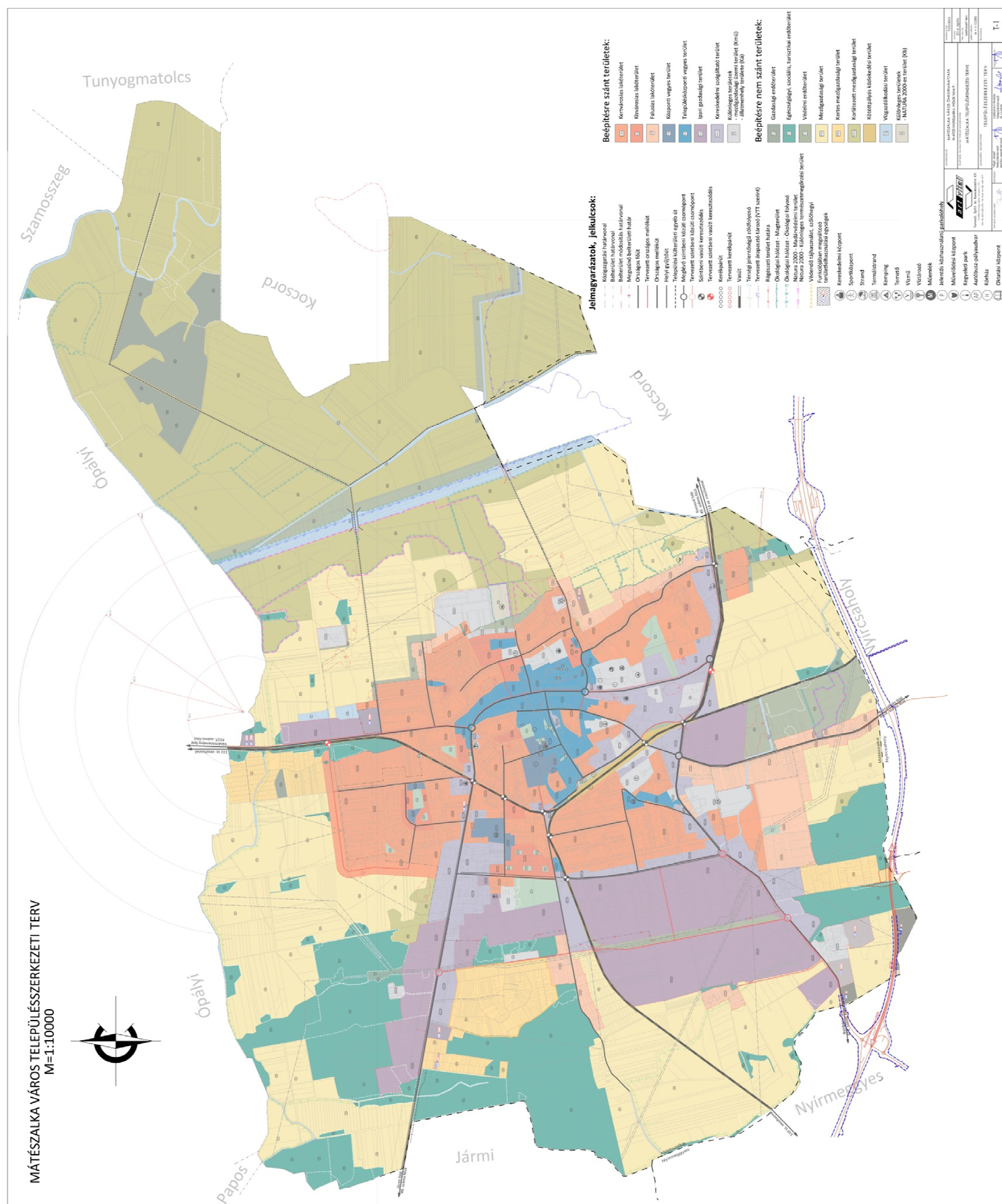
* a megadott mennyiségek m²-ben értendők

A tervezett beruházás a települést tehát 61 925 m² területen érinti, mely területek túlnyomó részt erdőterület, továbbá művelés alól kivett vagy kert művelési ágú terület.

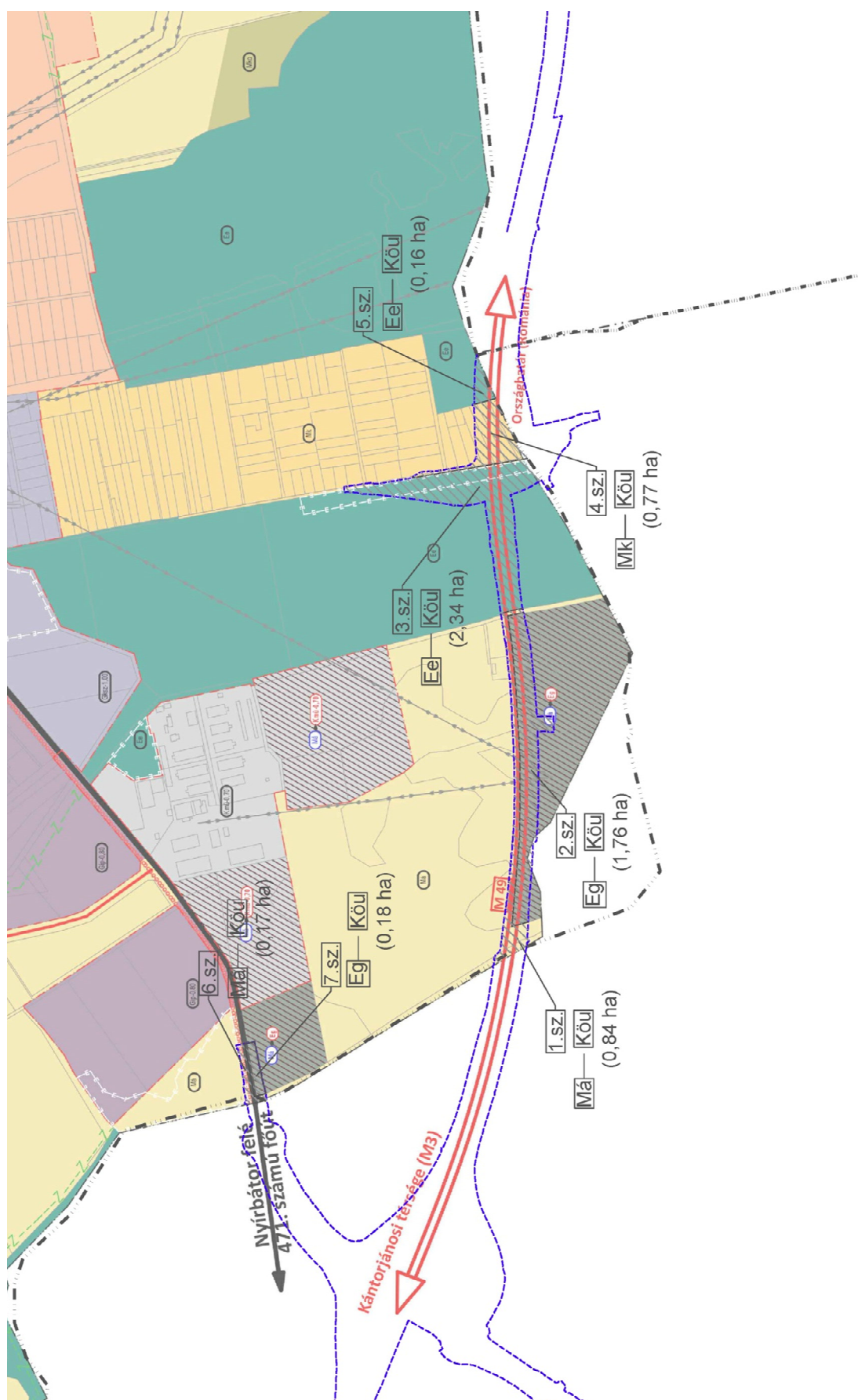
A hatályos településszerkezeti terv szerint a tervezett nyomvonal beépítésre nem szánt területeket érint:

	Jelenlegi területfelhasználás	Tervezett területfelhasználás	Terület (ha)
1	Általános mezőgazdasági terület (Má)	Közelekkési- és közmúterület – közút (Köu)	0,84
2	Erdőterület – gazdasági (Eg)	Közelekkési- és közmúterület – közút (Köu)	1,76
3	Erdőterület – egészségügyi, szociális, turisztikai (Ee)	Közelekkési- és közmúterület – közút (Köu)	2,34
4	Kertes mezőgazdasági terület (Mk)	Közelekkési- és közmúterület – közút (Köu)	0,77
5	Erdőterület – egészségügyi, szociális, turisztikai (Ee)	Közelekkési- és közmúterület – közút (Köu)	0,16
6	Általános mezőgazdasági terület (Má)	Közelekkési- és közmúterület – közút (Köu)	0,17
7	Erdőterület – gazdasági (Eg)	Közelekkési- és közmúterület – közút (Köu)	0,18

Mátészalka hatályos településszerkezeti terven jelölt kisajátítási határvonal (kék szaggatott)



Mátészalka hatályos településszerkezeti tervén jelölt szerkezeti változások



6.3. Környezeti alapállapot

Talajvédelem

A földre, talajra gyakorolt legközvetlenebb hatás a területfoglalás. A tervezett nyomvonal által érintett térségben, a 0+000 – 3+000 km sz.-ek, az 5+000 – 8+000 km sz.-ek, valamint a 10+000 – 25+670 km sz.-ek közötti szakaszok mentén jellemzően a szántóföldi tájhasználat dominál. Nagyobb kiterjedésű erdőterületeket a 3+000 – 5+000 km sz.-ek közötti szakaszon keresztez a nyomvonal. A 8+000 – 10+000 km sz.-ek közötti szakaszon kifejezetten mozaikos tájhasználat (pl. gyeperdő, szántó, szőlő váltakozása) jellemzi a nyomvonal mentén fekvő tájrészletet. **A tervezett beruházás által legnagyobb mértékben várhatóan a szántóföldi művelés alatt álló területek kerülnek igénybe vételre. Jelentős mértékű területi igénybevétellel lehet számolni az érintett erdőművelés alatt álló területek, valamint gyepterületek és gyümölcsösök esetében.**

A tervezett gyorsforgalmi út az Alföld nagytáján belül a Felső-Tisza-vidéke középtáján, ezen belül a Szatmári-sík kistáján, valamint a Nyírség középtáján, ezen belül az Északkelet-Nyírség és a Délkelet-Nyírség kistájakon halad.

A nyomvonal futóhomokos, humuszos talajokat, illetve réti és lápi talajokat érintenek. 2019 októberében a Kovárvány Bt. „Humuszos talajréteg mentését megalapozó talajvédelmi tervet” készített. A talajvédelmi terv kalkulációja alapján a fellelhető feltétlen mentendő humuszos talajanyag mennyisége 137 308 m³, mely a végleges terv és igénybevételi mértéknek megfelelően még változhat. Kitermelés ott indokolt, ahol tényleges fedésre kerül sor.

Mátészalka településen a tervezett nyomvonal az OTTrT által meghatározott kiváló termőhelyi adottságú termőterületet és az MvM rendeletben kijelölt jó termőhelyi adottságú szántóterületet **nem érint**. A megyei Területrendezési terv alapján a tervezett nyomvonal a településen **nem érinti** kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezetét.

A tervezési területen a bányászati tevékenység nem számottevő, a környező területen homok, agyag és tőzeg bányászatára van lehetőség. Bányászati területek a Magyar Bányászati és Földtani Szolgálat (röviden MBFSZ) adatai alapján a Kántorjánosi I., Jármí I., Vaja I., Baktalórántháza I. védnév alatt találhatók a térségben. A felsorolt bányákat a tervezett kialakítás nem érinti.

Felszín alatti vizek védelme

A felülvizsgált Országos Vízügyi-gazdálkodási Terv alapján a tervezési terület a 2-2 Szamos-Kraszna tervezési alegység részét képezi. A tervezési szakasz Ór-Jármí települések közötti szakasza átnyúlik a 2-3 Lónyay-főcsatorna tervezési alegység területére.

A felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken levő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII.25.) KvVM rendelet szerint Mátészalka kiemelten és fokozottan érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi területen helyezkednek el.

A tervezett nyomvonal felszíni szennyezéssel szemben sérülékenynek minősített üzemelő-, és/vagy távlati vízbázis védőterületet, valamint egyéb nyilvántartásban szereplő közcélú ivóvízellátást biztosító vízműkutat **nem érint**, a térségben található Mátészalkai-városi vízmű, valamint a Hodászi kistérségi vízmű létesítményeit elkerüli. A Mátészalkai vízmű telepre elkészült vizsgálatok alapján a védőidomnak nincs felszíni metszete, így Hidrogeológiai A, B védőterület nem került kijelölésre. (889-5/2012. határozat)

A Felső-Tisza-vidéki Vízügyi Igazgatóság adatszolgáltatása és az előzetes tervek alapján a nyomvonal öntözött vagy meliorált területet **nem érint**. A 0+000-9+200 km szelvények közötti a nyomvonal által érintett területen nem találhatóak meliorált, drénezett területek, valamint belvízzel veszélyeztetett terület. A 9+200-25+670 km szelvények közötti szakaszon a nyomvonal közelében található öntözött területek, de közvetlen érintettség nincs.

Felszíni vizek védelme

Szamos-Krasznaköz természetes vízfolyásainak zöme külföldről érkezik. Az alegység jelentős vízfolyása a Kraszna. Ez a vízfolyás egy folyóként viselkedő töltésezett mesterségesen kialakított csatorna, állandó vízutánpótlással rendelkezik.

A Tisza-Szamos köz és a Szamos-Kraszna köz az ország belvízzel veszélyeztetett területei közé tartozik. A belvízzel erősen veszélyeztetett területek kisebb-nagyobb foltokban szétszórva, de főleg a folyóvölgyek legmélyebb részein helyezkednek el. A kiterjedt belvízelvezető-rendszer túlnyomó része mesterségesen kialakított csatorna.

A keresztezett vízfolyások, csatornák, árkok adatai a *2.2 A fejlesztés operatív céljai, konkrét beavatkozásai* c. fejezetben találhatóak.

Az MvM. rendeletben kijelölt Országos vízminőség-védelmi terület övezetét a tervezett nyomvonal nem érinti. A megye területrendezési terv alapján a tervezési terület Kocsord és Győrtelek között fekszik rendszeresen belvízjárta terület övezetében. A vízügyi adatok alapján a tervezett nyomvonal több szakaszon **keresztez** belvízjárta területet.

A tágabb térségre vonatkozóan a települések ár- és belvíz veszélyeztetettségi alapon történő besorolásáról szóló 18/2003. (XII. 9.) KvVM-BM együttes rendelet mellékletében a nyomvonal által érintett Mátészalka enyhén veszélyeztetett „C” kategóriába tartozik.

A tervezett nyomvonal a településen nagyvízi meder övezetét **nem érinti**.

Levegővédelem

A tervezési területen a levegő minőségét jelenleg legnagyobb részben mezőgazdasági eredetű levegőterhelés határozza meg. A jelenlegi állapot levegőminőségét tekintve megállapítható, hogy jelentős szennyező forrás a beruházás környezetében nem található.

A térségre jellemző levegőminőségi értékek az Országos Légszennyezettségi Mérőhálózat (OLM) részeként a területhez legközelebbi automata mérőállomás Nyíregyházán (Széna tér) található. A legközelebbi manuális mérőállomás pedig Mátészalkán (Kórház utca 2) működik, a tervezési területtől 2,5-15 km-re. A tervezési területhez legközelebb elhelyezkedő automata és manuális mérőállomásokon az elmúlt 5 évet tekintve, éves határérték túllépés nem történt a vizsgált komponensek esetében, így a vizsgált terület levegőminősége jónak tekinthető.

A légszennyezettségi agglomerációk és zónák kijelöléséről szóló 4/2002. (X.7.) KvVM rendelet (módosította: 2/2008. (I.16.) KvVM rendelet) 1. számú melléklete tartalmazza. Eszerint a tervezési terület a *10. Az ország többi területe* elnevezésű légszennyezettségi zónához sorolható, melynek koncentráció kategóriáit az alábbi táblázat tartalmazza:

Zónacsoport	Kén-dioxid	Nitrogén-dioxid	Szén-monoxid	Szilárd (PM ₁₀)	Benzol
10.	F	F	F	E	F

- E csoport: azon terület, ahol a légszennyezettség egy vagy több légszennyező anyag tekintetében a felső és az alsó vizsgálati küszöb között van.
- F csoport: azon terület, ahol a levegőterheltségi szint az alsó vizsgálati küszöböt nem haladja meg

Zaj-és rezgésvédelem

A tervezési területre, ill. annak hatásterületébe eső védendő épületek jelenlegi zajimmisszióját méréssel, illetve számítással állapította meg a Vibrocomp Kft. A létesítendő nyomvonal közvetlen környezetében a zajterhelést jellemzően a távolabbi utak zajterhelése, illetőleg a természet hangjai határozzák meg. A vizsgálati helyszínt úgy határozták meg, hogy az jellemezze a nyomvonal menti területek háttérterhelését. A háttérterhelés meghatározásának vizsgálati eredményét az alábbi táblázat tartalmazza:

Mérési pont helye	Jelenlegi háttérterhelés éjjel (nappal)
	L _{Aeq} (dB)
Nyírcsaholy, Hunyadi János u. hrsz:1602/1	33,4 (39,6)

A háttérterhelés mérési eredményeiből megállapítható, hogy a környezeti zajforrás vélelmezett hatásterületén, a tervezett (vizsgált) zajforrás működése nélkül, de a forrás típusának megfelelő zajterhelés jellemzően legalább 10 dB-lel alacsonyabb, mint a határérték.

Mátészalka belterületét **nem érinti** a gyorsforgalmi út zajvédelmi hatásterülete. Ugyanakkor a közvetlen hatásterület környezetében található a Zöldfa utca lakóépületei, falusias lakóterületen, melyek zajtól védendőek.

A zajterhelés mértéke függ a kapcsolódó úthálózat terhelésétől is. A megközelítő utak hatásterületén a Jelenlegi zajhelyzetet 49. sz. főút közúti forgalma, kiegészítve a települések közúti forgalma határozza meg.

MÉRÉSI PONT	Zajforrás típusa	L _{AM} [dB]	
		nappal	éjjel
Jármű, Kossuth Lajos utca 63.	közúti zaj	64,4	62,8
Mátészalka, Jármű utca 25.	közúti zaj	71,3	68,0
Nyírmeggyes, Lenin utca 315/2 hrsz.	közúti zaj	67,9	60,5
Kocsord, Árpád u. 56.	közúti zaj	71,9	69,3
Győrtelek, Kossuth u. 1.	közúti zaj	68,7	64,3

A mért eredmények alapján megállapítható, hogy a 49. és a 471 sz. főutaktól származó zajterhelés a vizsgált terület környezetében meghaladja a megengedett határértéket. A túllépés mértéke a 49 sz. főút esetén nappal 0-6,9 dB, éjjel 7,8-14,3 dB, míg a 471. sz. főút esetén nappal 2,9 dB, éjjel 5,5 dB.

A közúti forgalomtól eredő rezgésterhelés a talajban való terjedési feltételektől függően néhány tíz méter távolságban olyan mértékben csillapodik, hogy a rezgésterhelés változás hibahatáron belüli mértékben válik kimutathatóvá. Ennek megfelelően azt lehet kijelenteni, hogy a rezgésvédelmi hatásterület minden esetben közel az út nyomvonalához, a zajvédelmi hatásterületen belül határolható le. A vizsgált területen a tervezett út és az épületek közötti távolság alapján megállapítható, hogy a tervezett út építése a meglévő épületek rezgésterhelése szempontjából nem jelent lényeges változást.

Hulladék

A mindennapi élet kísérő jelensége a hulladék. Keletkezésének csökkentéséről, a keletkezett mennyiség kezeléséről és szállításáról gondoskodni kell. Magyarországon a hulladékgazdálkodás kereteit a 1995. évi LIII. törvény a környezet védelmének általános szabályairól és a 2000. évi XLIII. törvény a hulladékgazdálkodásról, illetve a kapcsolódó egyéb jogszabályi előírások, műszaki szabványok és irányelvek határozzák meg.

Mátészalka településen a hulladékszállítás megoldott, a hulladékgazdálkodási közszolgáltatást a Észak-Alföldi Környezetgazdálkodási Kft. végzi.

A tervezett nyomvonal hulladéklerakó telepet, vagy felhagyott, illetve rehabilitált hulladéklerakó területét **nem érinti**.

Táji és természeti értékek

A nyomvonal, mint már említésre került, három kistájat érint, melyből kettő (Északkeleti- és Délkeleti-Nyírség) a Nyírség része, míg a harmadik (Szatmári-sík) már a Szatmári-síkság része.

Fontos megemlíteni, hogy a korábban nagy területeken előforduló száraz vagy mezofil rétek, legelők közel 90%-át feltörték, beszántották. A természetes élőhelyek nagy része felhagyott bánya vagy kubikgödör helyén alakult ki. A tervezési terület környezetében a legjelentősebb természeti értékeknek az égerlápok, patakminti égerligetek számítanak. Ezek legjelentősebb képviselője a nyomvonal környezetében a nemzetközi jelentőségű Natura 2000 terület. A nyomvonal áthalad továbbá az Országos Ökológiai Hálózat övezetein, valamint országos jelentőségű természeti értéket, ex lege védett lápot érint.

A településen a tervezett útszakasz **nem érint** Natura 2000 területet és azzal nem határos.

Mátészalka területén a 10+700 – 10+850 km szelvény között a nyomvonal a Nyírség-peremi égeresek (HUHN20128) kiemelt jelentőségű természetmegőrzési Natura 2000 terület **mellett halad**.

Mátészalka területét az ökológiai hálózat magterület és ökológiai folyosó övezete érinti, ugyanakkor a tervezett nyomvonal a területeket **nem keresztezi**.

Ex lege védett területet a településen haladó útszakasz **nem érint**.

A nyomvonal országos és helyi jelentőségű természetvédelmi területet **nem érint**.

Egyedi tájértéknek minősül az adott tájra jellemző olyan természeti érték, képződmény és az emberi tevékenységgel létrehozott tájalkotó elem, amelynek természeti, történelmi, kultúrtörténeti, tudományos vagy esztétikai szempontból a társadalom számára jelentősége van. A nyomvonal és a csomópontok egyedi tájértékeket **nem érintenek**.

A vizsgált terület alapvetően mezőgazdasági jellegű, de erdőterületeket is jócskán találni. A tervezett nyomvonal a településen az OTrT-ben meghatározott Erdők övezetét, azaz üzemtervezett erdőterületet **érint**, melyek gazdasági rendeltetésűek. Az érintett erdőterületekről az erdészeti hatóság a 2009. évi XXXVII. tv. alapján nyilatkozott:

Erdőtag/részletjel	össz. terület (ha)	érintett terület (m2)	természetesség	csereerdősítés
99/B	2,33	956	természeteszerű erdő	nem kötelező
100/NY1	0,14	380	nyiladék	nem kötelező
100/C	1,94	5296	faültetvény	nem kötelező
100/B	6,38	10949	faültetvény	nem kötelező
100/D	4,95	430	faültetvény	nem kötelező
101/E	12,87	10589	faültetvény	nem kötelező
101/D	1,26	6265	kultúrerdő	nem kötelező

A település az MvM rendeletben kijelölésre került Erdőtelepítésre javasolt terület övezetével nem érintett.

Az OTRT-ben meghatározott és az azt kiegészítő MvM rendeletben kijelölt Tájképvédelmi övezet a tervezett nyomvonalat **nem érinti**. A megye területrendezési tervben meghatározott Országos és térségi jelentőségű tájképvédelmi terület övezetét a nyomvonal szintén **nem érinti**.

A Környezeti Hatástanulmány készítése során 21 élőhely részletes vizsgálata történt meg. A tervezett nyomvonal környezetében található értékes élőhelyek:

ID	elhelyezkedés	élőhely	védett értékek	Javaslat
5	8+00 km szelvénytől északra	mélyedésekben üde gyepek és magaskórós (OB), magasabb részekben jellegtelen száraz- vagy félszáraz gyepek és magaskórós (OC)	természetvédelmi értéke csekély	intézkedést igényel nem
6	8+200 és 8+800 km szelvények között	idősebb korú akácerdő (S1)	letermelték	-
7	8+00 km szelvénytől északra	volt hulladéklerakó területe	természetvédelmi értéke csekély	illegális hulladéklerakóként használják

6.4. A településrendezési tervben lefektetett fejlesztések megvalósításának környezeti hatásai, következményei

A településrendezési terv feltárta és meghatározta a környezetvédelem térszerkezeti követelményeit. A kivitelezési időszak negatív hatásait főként a beruházás területfoglalása, a földmunkák nagyságrendje, az anyagnyerő helyek felhasználása, az élőhelyek bolygatása, valamint az építéssel járó zaj-és porszennyezés jelentik. Az útvonal megvalósítása esetén az üzemelés során elsősorban zaj- és levegőszennyezésről, valamint az élővilág fragmentációjáról beszélhetünk. Az alábbiakban a gyorsforgalmi út építésének és üzemelésének hatásait foglaljuk össze az egyes környezeti elemekre.

Talaj- és vízvédelem

A beruházás kapcsán a talaj minőségi és felületi csökkenése elkerülhetetlen. A területfoglalás és anyagigény mellett egyéb fellépő kedvezőtlen hatás a talajerózió, mely a vízáramlás és a talaj megbolygatásának következménye. Az építés során a nagy tömegű munkagépek talajtömörödést okoznak.

A tervezett beruházás a felszín alatti vízszintekben érzékelhető, számottevő változásokat jellemzően nem okoz. Az üzemelés során várható szennyeződés kismértékű, de a beszivárgó szennyeződést a vízvezető árkok gyökérzónája megszűri, így a befogadóba jutáskor mennyiségük már nem érzékelhető.

A felszíni vizek állapotát befolyásoló hatásokat az építési és üzemelési időszakban egyaránt elsősorban az új útszakasz vízvezetésének módja és hatékonysága szabja meg. A vizsgált nyomvonalak több vízfolyást is kereszteznek. A kivitelezés során kedvezőtlen hatások adódhatnak abból, ha a vízfolyások környezetében gépkarbantartást, javítást végeznek. A töltésen haladó nyomvonal megváltoztathatja a vízgyűjtő területeket, feldarabolhatja azokat. A felszíni vizeket üzemelés alatt közvetett módon, a felszín alatti vizek közvetítésével érheti szennyezés, illetve közvetlenül havária esetekben. Szennyeződést okozhat még a gépjárműforgalomból származó hordalék, iszap.

Levegővédelem

Az útépítés légszennyezéssel (főként porszennyezéssel) terhelt területei elsősorban az építés során közvetlenül igénybe vett területei, valamint a felvonulási területek és ezek közvetlen környezete.

Távlati állapotban a 49. sz. főút M3 és M49 csomópont között szakaszán jelentős mértékű forgalom- (~50-90%) és ezzel együtt immisszió csökkenés várható az M49 gyorsforgalmi út tehermentesítő hatásának köszönhetően. A 471. sz. főút Mátészalka – M49 csomópont közötti szakaszán ~35%-os forgalomm növekedés várható, azonban az egészségügyi határértékek ezzel együtt is nagy biztonsággal teljesülnek már 10 m-

es referencia távolságban. A többi szakaszon 20%-ot meg nem haladó forgalomváltozás várható.

Összességében megállapítható, hogy a kapcsolódó úthálózat minden vizsgált szakaszán a lakóépületekre átlagos távolságában (10-20 m) is nagy biztonsággal teljesülnek az egészségügyi határértékek az M49 gyorsforgalmi út megépülése esetén.

Zaj- és rezgésvédelem

Az érintett településeken a beépítési távolságoktól függően a tervezett nyomvonal megépülése nélküli állapothoz viszonyítva határérték feletti zajterhelés nem várható. A kapcsolódó úthálózat mentén a zajterhelési határértékek teljesüléséhez zajvédelmi intézkedés alkalmazása nem szükséges.

A települések területén a zajterhelés az M49 nélküli állapothoz képest a meglévő utak mentén érzékelhető mértékben csökkenni fog, kivétel a 471. sz. főút Mátészalka-M49 gyorsforgalmi út közötti szakaszát, ahol nő.

Közvetlen hatásterület alatt a tervezett nyomvonalak környezetében lévő védendő területeket, azaz kertvárosias, falusias lakó területet és gazdasági területet értjük. A közvetlen hatásterületet az ún. „hatásterületi távolság” adatai mutatják be, illetőleg jellemzik.

TELEPÜLÉS/ÚTSZAKASZ (SZELVÉNY)	Távlat (2034) az M49 fejlesztésének megvalósulásával		
	Zajterhelési határérték/hatásterület teljesülésének távolsága (m)	Zajterhelési határérték/ hatásterület lehatárolása éjjel (dB)	Sebesség (km/h) szgk/tgk
M49			
Őr-Jármí	93/431	55/45	110/80
Jármí-Mátészalka	95/440	55/45	110/80
Mátészalka-Győrtelek	82/380	55/45	110/80
Győrtelek-Porcsalma	69/318	55/45	110/80

A települések átkelési szakaszai mentén, ahol a referencia állapothoz képest csökken a forgalom, kedvezőbb rezgésterhelési állapot valósulhat meg az autópályák megépülésével. A tervezési területe környezetében az autópályák megépülése forgalomelszívó hatása következtében, a kapcsolódó utak melletti épületeket érő rezgésterhelés csökkenése várható. A közvetlen hatásterületen az épületek távolsága miatt megállapítható, hogy a tervezett út hatására a meglévő épületekben nem kell rezgésterhelés növekedésre számítani.

Hulladék

A hulladékok jogszabály szerinti gyűjtésére a felvonulási (organizációs) területen kerül sor, munkahelyi gyűjtőhelyen a Kiviteli Terv tartalmazza részletesen a hulladékok gyűjtésére, kezelésére, bizonylatolására vonatkozó előírásokat.

A várhatóan keletkező hulladék nagy része nem veszélyes, inert hulladék.

Az építés során keletkező inert hulladék válogatás után felhasználásra kerülhetnek utak, földutak útalapjainak építéséhez, szilárdításához.

Az építési munkák során veszélyes hulladékok elsősorban a gépek, berendezések üzemeléséhez kapcsolódóan, illetve a karbantartási tevékenységek esetén keletkezhetnek (pl. festékes göngyöleg, felületkezelő anyagok maradványai, olajtartalmú hulladékok stb.).

Kommunális hulladék keletkezésére elsősorban az építési fázisban kell számítani.

A tervezett beruházás területén – a kiépülést és használatba vételt követően – kis mennyiségben veszélyes és nem veszélyes hulladékok keletkezésével kell számolni.

Táji és természeti értékek

A kivitelezésnél fellépő földmunkák során csökken az érintett területek vegetációjának kiterjedése. A roncsolt területeknek azonban csak egy része kerül beépítésre, a másik része járulékosan károsodik pl. munkagépek mozgása, építési anyag mozgatása szállítása során vagy a járulékos műtárgyak építésével. Ezek a be nem épített területek könnyen gyomosodásnak indulhatnak.

Az élővilágra gyakorolt legjelentősebb hatás a fragmentáció, hiszen az út élőhelyeket választ el egymástól. Hatására egyes fajok állományai részben vagy egészben elszigetelődhetnek, amely hosszú távon a fennmaradásukat veszélyeztetheti pl. kételtűfajok esetében.

A közlekedésből származó szennyezőanyagok, zaj-és fényhatások zavaró hatással vannak a terület élővilágára. A közlekedésből származó szennyezőanyag-terhelés hatására a növényekben bekövetkező minőségváltozást monitoring vizsgálatokkal lehet megállapítani.

Legnagyobb tájhasználati konfliktust a területhasználat-váltás jelenti. A tájképben bekövetkező elsődleges változásokat a gyorsforgalmi út vonalvezetése, illetve a kapcsolódó létesítmények határozzák meg. Az építkezés egyéb hatásai a tájban jellemzően átmeneti változásokat okoznak.

Az építéssel együtt járó levegőszennyezés, zaj- és rezgésterhelés, a talajok minőségének romlása, az esetleges haváriák, a talaj, talajvíz szennyezése, a hulladékkeletkezés átmenetileg okoz a tájhasználatokra vonatkozóan zavarást, azonban az építkezés befejeztével e hatások megszűnnek. Az üzemelés hatása a tájra mint komplex egységre hat a különböző környezeti elemek változásán keresztül.

6.5. A várhatóan fellépő környezetre káros hatások elkerülése, csökkentése érdekében tett legfontosabb javaslatok, intézkedések:

A terv a vonatkozó jogszabályi előírások, a környezetvédelmi szempontú megalapozó vizsgálatok és tanulmányok, valamint az egyeztetésekbe bevont államigazgatási szervek releváns véleményeinek figyelembe vételével készült.

A terv megvalósítása, az építésengedélyezés során a jelentős környezeti hatások elkerülését, csökkentését szolgáló szabályozási elemek érvényesítése lehetővé teszi a fejlesztés megvalósításakor a környezetvédelmi követelmények teljesítését. Ez azonban nagyban függ az építmények engedélyezési terveitől és a kivitelezés sajátosságaitól.

A területen a környezethasználatot úgy kell megszervezni és végezni, hogy:

- a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézzen elő,
- megelőzze a környezetszennyezést,
- kizárja a környezetkárosítást,
- megszüntesse, de legalább enyhítse a meglevő ártalmakat és szennyezéseket.

Talaj- és vízvédelem

A más célra történő hasznosítás során a felső humuszcéteget le kell termelni a humuszgazdálkodási terv alapján, majd ideiglenes depóniákban kell tárolni. A letermelt réteg a kivitelezés során felhasználható az út menti bevágások, illetve úttöltés-rézsők füvesítéséhez. A tervezési területen belül nem hasznosítható fölösleges humusz elhelyezéséről a Kivitelező feladata gondoskodni.

Az ideiglenes depóniák helyén, annak felszámolása után a talaj lazításával alakítandó ki a végleges állapot.

A gépek okozta talajtömörödés mértékét a munkaterület kiterjedésének csökkentésével, valamint a munkagépek minél rövidebb idejű terhelő hatásával és munkaszervezéssel lehet minimalizálni. Az építés befejezését követően a talajt rekultiválni kell (talajlazítással).

A technológiai berendezéseket, létesítményeket úgy kell üzemeltetni, a munkafolyamatokat úgy kell megszervezni, hogy a tevékenység ne okozzon vízszennyezést. A tervezett műszaki előírások betartásával a talaj és vízszennyezés minimalizálható.

A nyomvonallal érintett vízfolyások környezetében szennyezőanyag elfolyással járó tevékenység nem végezhető, gépek tárolására szolgáló telep nem alakítható ki. A vízfolyás keresztezések és mederkorrekciók kiépítése kisvízi időszakba végzendők, a munkák megkezdése előtt a kezelőkkel egyeztetni kell és a csatornát érintő munkálatokra szakfelügyeletet kell rendelni. Vízfolyás keresztezések és átereszek

építésénél a vizek szabad áramlását biztosítani kell, az építés befejeztével az érintett vízfolyás medreket helyre kell állítani.

Az építés időszakában a munkavégzés helyszínein keletkező kommunális szennyvizeket zárt tartályokban kell gyűjteni, és azok ártalmatlanítását előkezelővel rendelkező szennyvíztisztító telepen kell végezni.

Az üzemelés során a vízelvezető árkok karbantartásáról gondoskodni kell.

Levegővédelem

Az építés alatt a munkaterületet úgy kell kialakítani, működtetni, fenntartani, hogy a lehető legkevesebb légszennyező anyag kerüljön a környezetbe. Az anyagnyerő helyeket a nyomvonalhoz minél közelebb kell megválasztani és a szállítási útvonalakat lehetőleg a lakott területek elkerülésével kell kijelölni. A kivitelezés során felhasznált anyagok szállítását zárt konténerben vagy a kiporzást és kiszóródást megakadályozó ideiglenes takarású konténerben, vagy e feltételeket biztosító célgéppel, szállítójárművel, levegőterhelést kizáró módon kell végezni.

A munkagépek, és a szállító gépjárművek optimalizált üzemeltetésével kell csökkenteni a légszennyező anyag kibocsátásokat.

Zaj- és rezgésvédelem

Tekintettel arra, hogy nem várható nagymértékű határérték-túllépés, a beruházásra vonatkozó tervek nem tartalmaznak jelentős, az érintett védendő épületek zajterhelésének csökkentésére tett intézkedéseket.

Mátészalka területét érintő szakaszokon nem szükséges zajárnyékoló falakat kialakítani.

A nyomvonal teljes hosszán tervezett zajvédelmi intézkedésekkel teljesülnek a jogszabályban foglalt előírások, a tervezett út megvalósulása a zajtól védendő területeken nem jár negatív zajvédelmi hatásváltozással. A tervben javasolt intézkedések alkalmazása (lásd. zajvédő fal) mellett biztosítható, hogy a környező lakóházaknál a tervezett létesítmény forrásaitól származó zaj és rezgés ne lépje túl a jogszabályban előírt határértékeket.

Hulladék

Az építési-bontási munkálatok során kell törekedni a keletkező hulladék mennyiségének minimalizálására, a keletkező építési-bontási anyagok kivitelezésen belüli felhasználására, hasznosítására.

A keletkező hulladékot kizárólag engedéllyel rendelkező hulladékkezelőnek lehet átadni.

A kivitelezési munkálatok során keletkező hulladék és veszélyes hulladék ideiglenes tárolóit szigetelőréteggel ellátott, vagy már burkolt felületen szükséges elhelyezni.

Táji és természeti értékek

A környezeti hatástanulmány élővilág-védelmi fejeztében javaslatok szerepelnek arra nézve, hogy a tervezésnél, valamint a kivitelezésnél milyen módosítások megfontolandók vagy szükségesek, illetve milyen óvintézkedések előírása és betartása szükséges.

Az élővilág védelme érdekében tervezett:

- ökológiai átjárók (*ld. 2.2 fejezet*)
- véderdő sávok (*ld. 2.2 fejezet*)
- védőkerítés: a gyorsforgalmi út teljes hosszában kialakítandó az őz és vaddisznó célfajokra méretezve.

Az anyagnyerő helyeket úgy kell kijelölni, hogy táji és természeti értéket közvetve vagy közvetlenül ne károsítsanak, valamint az adott térség természetes vízjárását ne változtassák meg. Az építkezés során megjelenő anyagnyerő és -tároló helyek kedvezőtlen látványelemként jelennek meg a tájban, így ezek rekultivációja szükséges az építkezés befejezését követően.

A felvonulási útvonalakat úgy kell megtervezni, hogy a természeti és táji értékek ne sérüljenek. A felvonulási útvonalakkal a védett természeti területeket el kell kerülni.

Tájvédelmi szempontból tekintve a létesítmény tájba illesztését jelentős mértékben a növénytelepítés oldja meg. A létesítés miatt kivágásra kerülő növényzet pótlásáról gondoskodni kell.

6.6. Összefoglaló

A tervezés alatt álló M49 gyorsforgalmi út megépítésének célja a 49. sz. főút jelentős helyi-, helyközi- és tranzit forgalmának kiváltása. Őr közigazgatási területe a gyorsforgalmi út építése mellett földutas aluljáróval, közműkiváltásokkal és párhuzamos földút építésével is érintett. Gazdasági, társadalmi, közlekedési szempontból a gyorsforgalmi út kiépítése jelentős közlekedésfejlesztési igényt valósít meg, az országos és az európai infrastruktúra-hálózat, valamint a térség számára is kedvező hatású.

A tervezett útszakaszra vonatkozóan Környezeti Hatástanulmány készült 2011. évben, ami a 2015. évben egyszer már módosításra került. Az elkészült tervekre **14/05724-82/2011. iktató számon környezetvédelmi engedély került kiadásra** (módosítva 14/05724-96/2011 ikt. számon). A 2019-es módosítás a pálya sávszélességének és a pihenők helyzetének változtatására irányul.

Mátészalka területén a tervezést- és építést befolyásoló természeti és környezeti védelem nem áll fenn. A tervezett útszakasz beépítésre nem szánt általános és kertes mezőgazdasági területeket, valamint erdőterületeket érint. A nyomvonal gazdasági rendeltetésű üzemtervezett erdőterületen halad át. Táj- és természetvédelmi szempontból védett területet nem érint.

A nyomvonal megépítése és üzemelése során fellépő legjelentősebb hatás a zaj- és porszenyezés, valamint az élőhely-fragmentáció. Összességében megállapítható, hogy a vizsgált szakaszon tervezett beruházás összeférhetetlen környezet-, természet- és tájvédelmi konfliktust nem okoz.

Különös figyelmet kell fordítani a nyomvonal környezetében a felszíni és felszín alatti vízkészlet védelmére, valamint az élővilág minél kisebb mértékű bolygatására, az elválasztó hatás feloldására. A gyepfoltok, erdőfoltok, vizes élőhelyek meglévő növényzetének védelméről és az állatvilág védelméről gondoskodni kell az építés és üzemelés során is.

A jelen tervfázis során készült terv alapján egyértelmű, hogy a feltárt hatótényezők és hatásfolyamatok alapján várható hatások a környezet-, természet- és tájvédelmi intézkedések megtétele esetén kiegyenlítődnek, a táj jellege, a jelenlegi területhasználat, a térség tájökölógiai érzékenysége olyan, hogy az összegeződő hatások nem haladják meg a lokális méreteket.

A megvalósítást és üzembe helyezést követően az egyes környezeti elemek szempontjából a várható hatás elfogadható mértékű, nem jelentős. A keresztmetszeti paraméterek, így a területfoglalás csökkenése környezetvédelmi szempontból kedvezőbb helyzetet eredményez.

A településrendezési terv készítése a hatályos települési tervekkel, programokkal összhangban van. A szabályozás figyelembe vette a településre vonatkozó felsőbb szintű jogszabályokat, azokkal a tárgyi módosítások összhangban vannak.

A településrendezési eszközök módosítása a hatástanulmányt figyelembe vette. A településszerkezeti terv, a szabályozási tervek és a helyi építési szabályzat összhangban van.

A településrendezési terv tartalmazza a területen folyó tevékenységeket és építési lehetőségeket befolyásoló védelmi övezeteket.

Budapest, 2020. április