

JEGYZŐKÖNYV

ÉPÍTÉSI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM Útépítési Beruházások Támogatásért Felelős Helyettes Államtitkára (1134 Budapest, Váci út 45.) – „74. sz. főút Nagykanizsa – Zalaegerszeg közötti szakaszának négy nyomúsítása” környezeti hatásvizsgálati eljárása során 2023. március 27. napján Csatár Község Önkormányzata Kultúrházában (8943 Csatár, Kossuth u. 1.) 11 órától megtartott közmeghallgatásról

A közmeghallgatás helye: Csatár Község Önkormányzata Kultúrházában (8943 Csatár, Kossuth u. 1.)

Az ügy tárgya: „74. sz. főút Nagykanizsa – Zalaegerszeg közötti szakaszának négy nyomúsítása” környezeti hatásvizsgálati eljárása

Az ügyben eljáró hatóság megnevezése, székhelye, elérhetősége:

Zala Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály Környezetvédelmi és Természetvédelmi Osztálya
Zalaegerszeg, Mártírok útja 35-39. II. emelet 2. szoba Tel.: 92/795-065

Ügyintéző: Németh Péter

Az ügy iktatási száma: ZA/KTO/00742/2023.

Az eljárás megindításának napja: 2023. február 16.

A jegyzőkönyv megnyitásának ideje: 2023. március 27. napján 11 óra 05 perc

A tárgyalás megnyitása

- **Köszöntés, bemutatkozás**
- **A Hatóság képviselőinek bemutatása**

A Zala Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály Környezetvédelmi és Természetvédelmi Osztálya képviselőiben jelenlévők bemutatása

- **Németh Péter**, a Környezetvédelmi és Természetvédelmi Osztály képviselőjében, mint környezetvédelmi ügyintéző
- **Kráncz Gergely**, a Környezetvédelmi és Természetvédelmi Osztály képviselőjében, mint természetvédelmi ügyintéző
- **dr. Parragi Valéria** a Környezetvédelmi és Természetvédelmi Osztály képviselőjében, mint az ügy jogi ügyintézője.

Az eljárás során az érintetteket – közhírré tétel útján - a jogszabályi előírásoknak megfelelően értesítettük a közmeghallgatásról.

Köszöntöm a megjelenteket.

Tájékoztatam a jelenlévőket, hogy a közmeghallgatásról annak teljes terjedelmében hangfelvételt készítettünk.

Kérem, hogy a jelenléti ívet írják alá.

A továbbiakban ismertetem a jelenlévők jogait és kötelezettségeit.

A közmeghallgatáson részt vevő személyeknek joga van az ügygel kapcsolatos észrevételeiket, illetve véleményüket kinyilvánítani, mely a hangfelvételen rögzítésre kerül. Kötelesek azonban a közmeghallgatás rendjét tiszteletben tartani. Tájékoztatam a jelenlévőket, hogy a közigazgatási hatósági eljárásban az ügyfél köteles jóhiszeműen eljárni. Azt, aki a tárgyalás rendjét zavarja, a tárgyalás vezetője rendreutasíthatja, ismételt vagy súlyosabb rendzavarás esetén kiutasíthatja, továbbá eljárási bírsággal sújthatja. Az eljárási bírság összege 10.000 Ft-tól 500.000 Ft-ig terjedhet.

Osztályunk a folyamatban lévő eljárásban szakmai állásfoglalásáról tájékoztatást adni nem jogosult, arra az eljárást lezáró határozatban fog sor kerülni.

Az ügyfélnek ezen eljárás lezárásaként hozott elsőfokú határozat ellen - törvényben meghatározott határidőn belül - keresetindítási joga van.

A mai közmeghallgatás napirendje a következő.

1. A közmeghallgatást megelőző hatósági eljárás rövid ismertetése
2. Kérdések, észrevételek felvetése, válaszadás

Első napirendi pont.

A közmeghallgatást megelőző hatósági eljárás rövid ismertetése

Osztályomra az ÉPÍTÉSI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM Útépítési Beruházások Támogatásért Felelős Helyettes Államtitkára (1134 Budapest, Váci út 45.) által megbízott U2P Konzorcium (UTIBER Közút Beruházó Kft. konzorciumvezető), UVATERV Út-és Vasúttervező Zrt. (konzorciumi tag) és a PANNONWAY Építő Kft. (konzorciumi tag) által benyújtott kérelem és a VKÖTI Mérnök Iroda Kft. (1519 Budapest pf 241.) által készített 52643-01 munkaszámú dokumentáció 2023. február 16. napján beérkezett, mely alapján ZA/KTO/00742/2023. szám alatt 2023. február 16. napján „74. sz. főút Nagykanizsa – Zalaegerszeg közötti szakaszának négy nyomúsítása” környezet-védelmi engedélyezési tárgyú eljárás indult.

A projekt az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. melléklet 1.2.103. pontja alapján nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházásnak minősül.

A dokumentációban foglaltak a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm. rendelet) 6-11/B.§, és a 25/A-25/B. §-ban rögzítettek alapján, egységes környezethasználati engedélyezési eljárás keretében kerülnek elbírálásra.

A tervdokumentáció az alábbi letöltési linken
http://zalajaras.hu/zoldhatosag/D23_011_ZA_KTO_00742-1_2023.zip érhető el.

Az eljárás megindításáról szóló értesítések, hirdetmény kiadmányozását követően az illetékes szakhatóságok, szakkérdés kiadására jogosult szervezetek, megkeresésre kerültek.

A közmeghallgatás helyéről, idejéről és arról, hogy a hatástanulmány hol tekinthető meg, az érintett település lakossága közzététel útján értesült.

A dokumentáció 2023. február 20. napja óta megtekinthető és letölthető Zala Vármegyei Kormányhivatal honlapján a Hirdetmények menüponton belül a (http://zalajaras.hu/zoldhatosag/D23_011_ZA_KTO_00742-1_2023.zip) link alatt. A dokumentációval kapcsolatos észrevételeket Osztályunkhoz lehet benyújtani.

Az eljárás határozati formában kerül lezárásra.

Az eljárás során a környezet védelméről szóló 1995. évi LIII. törvény 66.§-a, 71. § (1) bekezdés b) pontja alapján, a Korm. rendelet 10. § (5)-(7) bekezdései alapján környezetvédelmi engedélyt ad ki, vagy az engedély kérelmet elutasítja.

Határozat ellen közigazgatási úton további jogorvoslatnak helye nincs, az a közléssel véglegessé válik, annak bírósági felülvizsgálatát – jogszabálysértésre való hivatkozással – a közléstől számított harminc napon belül a Veszprémi Törvényszékhez (8200 Veszprém, Vár u. 19.) címzett, de a Zala Vármegyei Kormányhivatal Agrárügyi és Környezetvédelmi Főosztály Környezetvédelmi és Természetvédelmi Osztályához (8900 Zalaegerszeg, Mártírok útja 35-39.) 4 példányban írásban, vagy elektronikus kapcsolattartásra kötelezett esetén elektronikus úton benyújtott keresettel lehet kérni.

A keresetlevél benyújtásának a határozat hatályosulására nincs halasztó hatálya; azonban a keresetlevélben a megvalósításának megtiltása kérhető. A bíróság a pert tárgyaláson kívül bírálja el, a felek bármelyikének kérelmére azonban tárgyalást tart.

Tekintettel arra, hogy nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházásról van szó, a kereset kizárólag jogi képviselő útján terjeszthető elő.

A közmeghallgatásról készült jegyzőkönyvről Osztályunk másolatot küld a kérelmezőnek, az engedélyesnek, az eljárásban részt vevő szakhatóságoknak, szakkérdés megadására jogosult szervezeteknek. A jegyzőkönyv nyilvánosságát biztosítani fogjuk hatóságunk honlapján történő közzététel útján és az érintett település önkormányzatánál.

A jegyzőkönyvben foglaltakra - a közzétételétől számított - 8 napon belül észrevétel tehető. A határidő jogvesztő, az ezen túl megtett észrevételek a határozathozatalnál nem vehetők figyelembe.

Második napirendi pont**Tervezett tevékenység bemutatása, kérdések, észrevételek felvetése, válaszadás**

dr. Parragi Valéria: Köszöntöm a megjelenteket. Az Építési és Közlekedési Minisztérium képviselőjében jelen van Mikó Róbert, akinek át is adnám a szót.

Mikó Róbert: Mindenkit szeretettel köszöntök. Korábban a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt-nek voltam a projekt vezetője. Most pedig az Építési és Közlekedési Minisztérium vezető-kormányfőtanácsosa, ugyanúgy a projekt vezetője vagyok gyakorlatilag. Talán annyit előzményként szeretnék előrebocsátani, hogy 46,8 km-nyi útszakaszt sikerült a tervezőnek a KHT dokumentációban benyújtani engedélyezésre. Ez ugye azért fontos, mert körülbelül 50 km Zalaegerszeg-Nagykanizsa viszonylat. A 74-es számú főút négy nyomúsításáról beszélünk. Röviden próbálom csak a műszaki tartalmat ismertetni. Kitettem ide az átnézeti térképet, ami a teljes viszonylatot mutatja, illetve Csatár vonatkozásában a részletesebb, de ez is átnézeti szintű. De itt már lehet látni, hogy körülbelül mi az elképzelés jelen pillanatban a KHT dokumentációban terv szinten. Előzetesen annyit akartam elmondani, hogy a NIF Zrt U2P (Uvater-Útiber-Pannonway) konzorciummal kötött szerződést, tervezési szerződést, a Zalaegerszeg-Nagykanizsa 74-es számú főút négy nyomúsítására vonatkozóan, és azon belül műszaki tartalmát tekintve környezetvédelmi tervdokumentációt, tehát KHT – környezetvédelmi hatástanulmány – Natura 2000 hatásbecslés készítésére, és engedély megszerzésére. A korábbi jogelőd szerv, tehát az ÉKM jogelőd szerve volt, illetve hát a beruházás lebonyolításának jogelőd szerve volt a NIF Zrt. Társaságunknak akkor még a minisztérium, elrendelés szerint, környezetvédelmi engedély megszerzése volt a feladat, illetve jelen pillanatban is ez a feladat, erre kötöttünk szerződést a tervezővel. Jelenleg, azt kell mondom, hogy a környezetvédelmi engedély kiadását követően a feladatok további elrendelése, illetve kormányhatározat szintű döntése, majd az Építési és Közlekedési Minisztérium privilégiuma lesz, hogy enged-e tovább a tárgyi feladatot. Jelen pillanatban úgy tűnik, fog menni tovább az előkészítési folyamat. Tehát engedélyezési és kiviteli terv szintű tervek készítése a jövőben. Ez még a távlati történet. Amit még szerettem volna ezügyben elmondani, hogy alapvetően kettő nyomvonalat produkált a tisztelt tervező. A tervező a kettő nyomvonal közül döntésre bocsátotta, először szakmai szervezetek, tehát a Magyar Közút érintett környezetvédelmi vonatkozásban Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóság, tehát olyan vonatkozásokkal, olyan szakmai szervezeteket keresett meg, amelyekkel a nyomvonal befolyásolása, hogy a nyomvonal vonalvezetése miatt fontos lehet. Szakmai döntésre a NIF és a Magyar Közútnak terjesztette be a nyomvonalváltozatokat, melyből egyébként ez az 1a nyomvonalváltozat került kiválasztásra, melyet ezt követően politikai szintű döntésre is vittünk. Ennek elfogadása megtörtént. Ennek következménye volt, ez még a múlt év októberi időszak, volt még a környezetvédelmi engedélyezési eljárás elindítása. Két nyomvonal közül az a nyomvonal kapott zöld utat, ami kevésbé használja fel a jelenlegi 74-es számú főút nyomvonalát. Ennek több oka is van. Az egyik az, hogy ennek a 74-es számú főútnak a négy nyomúsításra alkalmatlan, főleg úgy, hogy a minisztérium kérte, hogy egy 110-es, emelt sebességet kíván a tárgyi nyomvonalszakaszon tervezési sebességként alkalmazni. Ez nagyjából a vonalvezetését, helyszínrajz és magassági viszonylatban is erősen behatárolta. Nyilvánvalóan a keresztező országos közutak esetében, de ez önkormányzati utakra is vonatkozik, szintbeli keresztezéseket csak az elővárosi szakaszokon enged meg a jelenleg hatályos utági műszaki előírás. Ennek következtében külön szintű csomópontok fognak létesülni gyakorlatilag Zalaegerszeg és Nagykanizsa között. Egyedül az elővárosi szakaszon, azon belül is egyébként –

például Nagykanizsán – kezdőszelvényben, Zalaegerszeg vonatkozásában pedig a Botfai csomópontot követő MOL-os csomópont lesz szintbeli, ettől kezdve egészen a végszelvényig, tehát a haranglábas körforgalomig, ezeket megelőzően pedig mindenhol külön szintű csomópont fog létesülni. A csomópontok típusa vonatkozásában a környezetvédelmi engedéllyel az a lényeges számunkra, mint építtetőnek, hogy minél nagyobb hatásterületet vegyen figyelembe. Ennek az a következménye, hogy ebből még lehet visszavenni, nem csak csomóponti vonatkozásban, de nyilván az engedéllyel lefedett terület akkor már így adott lesz. Ez szokott lenni a vezérelve a beruházónak, a tervező felé, ez egy jogos igénye és elvárása. Műszaki tartalmában 2x2 sáv, 20 méter koronaszélességben kerül kiépítésre. Csatár vonatkozásában külön szintű csomóponttal. Egy rombusz és egy negyed-lóhere kombinált csomópont fog létesülni, illetve jelen pillanatban környezetvédelmi engedélyben ez szerepel, körforgalmú alcsomópontokkal és gyakorlatilag külön szinten vezetett. Vezérelvként ugyanúgy a visszamaradó ingatlanok, azok amelyek a gyorsforgalmi útról, vagy hát inkább a nagysebességű útról megközelíthetők, azokat pedig feltáró szervízutak fogják majd biztosítani az ingatlan megközelítésüket. Ezeknek a pontos kidolgozása majd a későbbi tervfázisoknak lesz a része. Most jelen pillanatban elveket ismertetek. A részletesebb tervezési dolgok azok akkor fognak előjönni, amikor majd a következő fórumba érünk, vagy a következő tervezési szakaszba. Röviden csak egy-két szót a zaj-, és rezgésről, tehát ami az élő környezetet, az épített környezetet érinti, alapvetően sem zajvédő fal vonatkozásban nincs olyan hatás, ami... Tehát nem szükséges zajvédő falat létesíteni a területen. A meglévő 74-es számú főútról beszélünk, a forgalom adott. Nem arról van szó, hogy egy zöldmezős beruházásról van szó. A jelenlegi forgalom, illetve maga a forgalmi fejlődéseket figyelembe vette a forgalomtechnikai munkarészekben a tervező. Valószínűleg forgalom vonzó lesz a négy nyom., a 2x2 sáv. Ennek az is a következménye, hogy díjpolitikai szemmel nézve, úgy tekintünk rá, hogy az nem lesz fizetős nyomvonal. De ez majd jövőbeni történet lesz. Ennek még ilyen vonatkozásban nagy realitása nincs. A főpálya vonatkozásában a 2x2 sáv kiépítésnél zaj-, és rezgés vonatkozásában jelentős hatás nincs, a 74-es számú főúthoz képest. Nyilvánvalóan a „vele” és a „nélküle” állapotot kell vizsgálni a tervezőnek. Azt kell tudnunk még, annyit szeretnék még elmondani a műszaki tartalom vonatkozásában, hogy a Baki csomópontra vonatkozóan felhasználjuk a 74-es számú főútnak ezen szakaszát. Itt már nem arról van szó, hogy teljesen új nyomvonalon megyünk, hanem itt, ezen a szakaszon a jelenlegi 2x1 sáv 74-es számú főutat szélesítjük ki, keleti irányba, így egészen pontosan. Azért nem akarok szelvényszámot mondani, mert az talán kevésbé mond önöknek bármit is. Az a lényeg, hogy Csatár és Botfa irányába szélesítjük, ez nem egy akkora távolság, ami úgy nagyon befolyásolna bármit is a hatások tekintetében, csak azért jó hogyha, így egyértelműen fizikailag érzékelik a 2x2 sáv kiépítést. Vadátelések tekintetében még egy-két szót szólnék. Klasszikus vadátjárónk 3 darab lesz a teljes szakaszon, ezen az 50 kilométeres szakaszon egyébként ez nem sok. Az összes többinél pedig, - a vadásztársaságokkal és a vadász kamarával egyeztetve - , meglévő vízfolyások keresztezésénél, a keresztezések kiszélesítését használjuk föl. Nem csak arra koncentrál a nyomvonal, hogy vízfolyás keresztezéseknél éppenhogy át tudjuk lépni a főpályával a vízfolyások felett, hanem annál egy szélesítettebb keresztmetszettel fogjuk megoldani a vadátjárásokat. Főleg a patás vadakra kell itt gondolni. A gyakorlatban ez azért egyszerűbb számunkra, mert olcsóbb megoldás, még akkor is, ha némi hossz-szelvény korrekciót eredményezhet a főpályában. Mindig egyszerűbb és mindig olcsóbb, mint egy új vadátjárót létesíteni a szakaszon, ami külön hossz-szinten gyakorlatilag a mezőgazdasági átkeléstől kezdve mindent biztosítanunk kell rajta. Alapvetően ezt támogatta a vadásztársaság is, sőt azt kell mondjam, nem is újkeletű a dolog. Már az M76-nál is hasonló elveket követtünk anno, és ezeknek az elveit tovább engedte adaptálni a nyomvonalban a vadásztársaság és a vadász kamara is. Én röviden-tömören a műszaki tartalom vonatkozásában és ennek ismertetéséről ennyit szerettem volna mondani, ezeket az átnézeti

térképeket meg lehet tekinteni. Föl lehet tenni a kérdéseket, amire tudok, természetesen jelen tervfázis ismeretében válaszolok. Ahogy mondtam is nagyon sok olyan dolog van még, ami jövőbeni tervezés, és azoknak az eredményeiképpen fog kialakulni. Nyilvánvalóan az észrevételeket rögzítjük és a további tervfázisokban ezeket vizsgálni fogjuk. Köszönöm szépen.

Helyi lakos 1: Azt hiszem, ami itt elhangzott, az nagyon üdvözlendő, hogy egy ilyen lehetőség lesz a falunk előtt. Nagyon sok halálos baleset történt itt a kereszteződésben. Nyilván itt emberi figyelmetlenség okozta a baleseteket. Annak idején sokat kifogásoltuk meghallgatásokon, hogy ennyi pénzt ráköltöttek erre a kereszteződésre, hogy miért nem lehetett itt is körforgalmat létesíteni, mert az a legbiztonságosabb jelenleg még. Ez nem valósult meg több százmillió forintból. Sőt, rosszabb lett. A beforduló sávokat sajnos lerövidítették. Nem tudom, hogy ezt miért lehetett ennyire lerövidíteni. Annyira balesetveszélyes azáltal, hogy néhány renitens vezető képes még úgy megelőzni az autót, amikor már a balra kanyarodó sávban van. Az embernek a lélekjelenlétén múlik, hogy elkerülje a balesetet. Azt hiszem itt mindenki örülhet annak, hogy ilyen tervezés folyik, s akkor a kérdés, hogy ez körülbelül mikorra valósulhat meg? Mikor közlekedhetünk az úton? Köszönöm.

Mikó Róbert: Csak röviden válaszolnék. A korábbi csomóponti átalakításra is reagálnék, bár azért nyilvánvalóan nem az én tisztem, mert az nem a NIF Zrt. – mert akkor még az volt – beruházásban valósult meg. Nyilván források fogják egyébként meghatározni egy-egy csomópont átépítését. Én úgy tudom, hogy az volt a cél, hogy biztonságosabbá tegyék a csomópontnak ezt a szakaszát. Igen, értem amit mond, és sajnos egy járműosztályozós csomópont került ide, jobbra kisíves, tehát a közös haladás az egyenes és a jobbra kis ívvel kanyarodás, az megmaradt ugyanúgy, egy azonos sávon. Ahogy említettem, ezeket általában a forgalom nagyságok, tehát az adott ágak forgalmi nagyságai, tehát jármű/nap-ra vonatkozóan, illetve egységtengely/nap-ra vonatkozóan határozzák meg a tervezők. Vélhetően ez nem érte el azt a számot, ami mondjuk a körforgalom létesítésére vonatkozóan minimális szám. Ettől függetlenül egyébként, ha forgalombiztonság indokolja, jövőbeni dologban indokolja, és balesetveszélyes a csomópont, akkor természetesen ez felülbírája egy-egy finanszírozó. Jelen pillanatban ez a műszaki kiépítés. Ezt kell most tudomásul vennünk. Hogy mikor várható? Most 2023-at írunk, most már április lassan. Amennyiben a források folyamatosan rendelkezésre állnak az előkészítés vonatkozásában, és a lehetőségeinkhez mérten a minisztériumi létben tudunk továbbiakban is folyamatos előkészítést végezni, akkor azt kell mondjam, 2028-2029 környéke az amikor, legkorábban munkavégzés történhet a területen. A legelső munkavégzések. Nyilván nagyon sok minden meg fogja előzni még a tervezésen túl azt hogy itt valami munkaterületbe adás történhessen, tehát értem én ezalatt a kisajátítást, a régészetet, mint olyat. Ez a két tényező, amit csak így felsoroltam, ez egy olyan másfél-két év, ilyen szakaszon. Azért valljuk meg az őszintét, ez egy 50 kilométeres szakasz nagyon sok ingatlannal, és körülbelül átfutási időre még egyébként, ez nyilván a műszaki tartalom függvénye. Nincsenek nagy műtárgyaink, ekkora hosszon azért az egy pozitív dolog. Legalább egy három évvel kell számolni, három-négy évvel, tehát ez 2032. De ehhez az kell, hogy folyamatos legyen. Tehát körülbelül most 23-ban vagyunk, tehát egy 9 évet tettem bele, DE ez nyilvánvalóan jelen tervezési fázisban, azt kell mondjam, a korábbi tapasztalatok alapján körülbelül ez sejthető. Ehhez folyamatos forrásnak kell rendelkezésre állnia.

dr. Parragi Valéria: További kérdés, észrevétel?

Helyi lakos 2: Egy-két kérdést azért szeretné feltenni. Csatlakoznék az előttem szólóhoz. Amit elmondott, tökéletesen ül. Körülbelül 300 méter Kanizsa fele, amikor nézel, amikor kimegyünk, 120 kilométeres sebességet veszek, nagyon sok autó így megy. Az én számításom szerint az 33 m/s, durván, 10 másodperc alatt jön el egy autó, tehát attól a ponttól, hát, aki egy kisebb teljesítményű autóval közlekedik. Az a Válicka hídon éri el az 50 km-t padlógázzal. Én egy kicsit jobbat engedhetek meg magamnak, elmondom, hogy néha a „seggembe” vannak. A bejövétel az dettó, alá kell írni, amit

az előttem szóló mondott. Halál. Ha itt nem épül ki az egész, úgy gondolom, hogy... Most egy ember hal meg, vagy tizenöt ember, egy ember már akkor is meghalt. Meg úgy hallottam, hogy itt az a lényeg, hogy ha nem a helyszínen hal meg, akkor nem ebben halt meg. Ez lenne az egyik. A másik a zaj. A tóparton élek, lakom. Én azért este 9-10 óra körül nagyon jól lehet hallani, ahogy az útburkolatba épített kis kiálló fényjelzők, ahogy „tak-tak-tak-tak”. Eléggé zajos. Egy kilométer nekem, Most azok, akik itt fűt laknak a „Rózsadomb”, Széchenyi utca, de az első utcák is biztos vagyok benne, hogy nem olyan boldogok lesznek. Nem mondom, hogy feltétlenül zajfogó fal, mert költséges, de adott esetben lehetne valami kis erdősávot, vagy valamit. Érdemes elgondolkodni rajta, hogy valami hangfogó, mert azért az is megfogja. Amúgy meg csak maximálisan díjazni tudom az egészséget. Végre, Nagyon jó volna, ha Csátárba egy kicsit biztonságosabban lehetne kimenni, meg visszajönni. Kanizsáról meg nem is beszélve. Nagyon szépen köszönöm.

Németh Péter: Németh Péter vagyok. Ahogy a kolléganő beharangozta, nálam van az ügy. Levegőtisztaság-védelmi, meg zajvédelmi szempontból nekem kell felelnem azért, hogy itt a tervezés jelen fázisában, a határértékeknek megfelelően lesz majd ennek az új útnak is a kibocsátása. Előljáróban most nem akarok ilyen hosszú monológot, vagy beszédet mondani erről, de ugye a tervezésnél úgy néz ki, hogy meg kell vizsgálni a mostani szakasznál... Most az jött ki, ha jól emlékszem, hogy határérték túllépés az ezen a szakaszon sincsen. Az a baj, hogy más amit nekünk az adott jogszabály, illetve az adott szabvány előír, meg más, amikor az ember érzi azt, hogy ez zavar. A tervezés mostani fázisában ugye, ahogy a dokumentáció is mondja, ez egy hatástanulmány... A tervezésnél az jött ki, hogy mindegyik esetben elvileg határérték alatt lesz a zajterhelés, ha ezt a variációt, ezt a nyomvonalat vizsgáljuk. Emiatt a hatóság sem tud olyan intézkedést – akár falat – vagy bármit a zaj mérséklésére előírni. A létesítésnek ez még csak az első lépcsője. Kap majd egy környezetvédelmi engedélyt, ami nem egyenlő egy útépitési engedéllyel. Ez az első lépcső ahhoz, hogy a beruházó el tudja kezdeni a munkát. Innen még rengeteg tervezés lesz, tehát itt is még bizonyára lehet, hogy megváltoztatnak dolgokat, nyomvonal is változhat. Én amennyit láttam, bár nem vagyok régóta ezen a területen, de egy útépitési eljárásához kiadott előzetes vizsgálati eljárást lezáró határozat, vagy egy mostani – mármint a 74-esnél is folyó – hatásvizsgálati eljárásnál is nagyon sokszor fog még módosulni, akár a kiadott határozat is. Rengeteg dolog jöhet még bele a dolgokba. Ebben a mostani fázisban én azt gondolom, határérték túllépés nem várható, de ez hogy mondjam... Majd látni fogjuk mi is, mert a számításnál is nagyon nehéz – a tervezőnek is – egy mostani, egy modellt összerakni. Minél több információ fog belekerülni abba hogy hogy fog kinézni pontosan az út, annál pontosabbak lesznek ezek a számítások. Nekünk is meg a tervezőnek is nehéz, mert egy nem kész útról, vagy egy műtárgyról, vagy egy vonalas létesítményről kell mondani azt, hogy az hol lesz határérték tekintetében. Még annyit akkor ezzel kiegészítésben, ez lesz majd a közlekedési üzemelési zaj. Meg még bejön még egy faktor, majd amikor elkezdődik a beruházás, az építési zaj is. Ott is lehetnek olyan időszakok, a nehézgépekkel való munka, vagy a földmunka is, ami szintén jelentős zajtöbbletet okozhat. Ezt is kezelnie kell majd a hatóságnak. Ez meg már kivitelezés dolga, tudom. Nem is ez volt a kérdés, de ilyeneket is vizsgál a dokumentáció. Ez majd egy későbbi... Ott is majd azt kell látni, arra kell törekedni, a kivitelezőnek hogy minél kisebb legyen a zajterhelés, de ha túllépése van, azt is megfelelő mederben.. Osztályunk ilyen esetben adhat felmentést, néhány decibelre, de ez csak a kivitelezésre vonatkozik. Ugyanez igaz a levegőtisztaság-védelmi vonalra is. Itt is, ahogy elhangzott, meg térképen is meg lehet tekinteni, az itteni nyomvonala a 74-esnek nem egy merőben új nyomvonal lesz, hanem ennek melléépítéséből, vagy hozzáfűzéséből fog majd származni az új 2x2 sávú nyomvonal. Tehát, alapvetően itt is lesznek azért olyan földmunkák, lesz majd olyan időszak, hogy nagyobb por lesz. Erre is kell majd esetleg számítani. Azok is határérték közeli állapotot mutattak, de ott is a megfelelő kikötésekkel, meg ezek betartásával mérsékelni lehet, meg mérsékelni

is kell. Összességében az a helyzet, hogy... Túllépést nem okozhat. Az a lényeg, hogy a zajvédelmi jogszabály, ami közlekedési létesítményre vonatkozik, olyat nem engedélyezhetünk, ami határérték túllépést mutatna. Többet nem is tudok erről így mondani, mert egyenlőre, még tervezés zajlik. A mostani állapotban a 2x2 sávval számolva, meg ezzel a sebességgel, elvileg nem okoz túllépéseket. Ebből a szempontból, meg így bármilyen műszaki infrastruktúra, tehát zajvédő fal, vagy éppen amit említett, növénytelepítés is... Na most annak van egy zajcsillapító hatása, csak nem elég két-három fasort mondjuk felhúzni, hanem egy sokkal terebélyesebbet kellene, nem tudom legalább 200 méter, nem akarok butaságot mondani, de emlékeim szerint 200 méter... Valamelyik szabványban, azt is kivették, mert...

Mikó Róbert: Húsz. Húsz méter.

Németh Péter: Meg attól függ milyen magas, és milyen növényeket teszünk oda, de valahol ugye... Húsz méter is sokat jelent, de egy szélesebb sávot, ezért mondtam én most 200-at, annak már van zajcsökkentő hatása. Annak már érezhető. De itt meg helyhiány miatt el sem férne, ha Csatárt nézzük. Mert ott is olyan területeket kellene, mélyebben fekvő területeket kéne ennek a telepítésére felhasználni. Gondolok a Válickának a vonalára is stb. Nem elég ilyenkor csak egy-egy irányt lefedni. Egyenlőre ennyit tudok így mondani.

Helyi lakos 3: Én tudom, hogy milyen az, amikor este a halál csendben hallja a kattogást, és azért akik ott laknak a faluba elején, vagy fent a dombtetőn, azok meg nem fognak örülni, abban biztos vagyok. Azt hiszem én jobban el fogom tudni viselni.

Mikó Róbert: Bocsánat, csak gyorsan reagálnék. Igen, több szempont van ilyenkor. Építetói szempontból, beruházói szempontból is elég sokminden elhangzott. A húsz métert én úgy értem, hogy – ha már elhangzott – erdősávban, ugye. Ténylegesen akkor hívjuk erdősávnak, ha húsz méter széles, az erdőtörvény szerint. Nyilvánvalóan minimum 5000 négyzetméternek kell lennie az alapterületnek, az erdőnek, tehát akkor lehet erdő minősítést is adni neki. Ami gond – így van – a hely. Az egy másik probléma. A zajvédő fallal az a gond, hogy egyszer terület kell hozzá. Ehhez is pénz kell, mert plusz területet kell venni hozzá, ennek is megvannak a költségei. Majd fogják látni, ha közelebb jönnek, a csomóponti vázlaton, igen nagy területfoglalása van a csomópontnak. Nyilván a köztes területeket valamilyen növénytelepítéssel el fogja látni a tisztelt tervező, aztán majd a kivitelező. A megvalósítandó állapot majd sok mindent kezel ilyen szempontból. A zajvédő fal vonatkozásában pedig az a probléma, hogy annak költséges van. Nem az a költség, hogy egy zajvédő falat fel kell építeni, hanem az, hogy zajvédő falat, a jelenlegi műszaki előírások alapján hogyha csak Csatárt nézzük, akkor nyilvánvalóan már Bocsfölde is bejelentkezne ebbe a történetbe. Tehát ez kétoldali szélesítést jelent, egy-egy zajvédő fal létesítése 3,25 méter szélesítést jelent a töltésben, ami plusz területet, plusz vízelvezetés miatt hozza magával gyakorlatilag főpályának a szélesítéseit, ennek a költségeit magával vonzza. Területigénye van, és itt nem feltétlen az a cél, hogy még több területet vegyünk el ezeken a szakaszokon, amennyiben nem indokolt. Ha a határértékhez közel vagyunk, akkor így is – úgy is fogunk majd egyeztetni. Ha nem tudjuk elkerülni, akkor ott lesz a zajvédő fal a későbbiekben. Ez nem kérdés ilyen szempontból.

dr. Parragi Valéria: Bocsánat a közbevetésért. De ha jól látom itt még hely is van adott esetben... Mert nagyon sokszor van olyan, hogy nem is lehet, mert nincs hely hozzá.

Németh Péter: Bocsánat. A zajvédő fal, az meg közlekedési szempontból nem jó, mert csomópontban nem lehet felépíteni, mert nem lehet belátni, akkor meg... Egy kereszteződésnél meg nehezebb ezt kivitelezni. Ha jól látom a kereszteződés előtt vannak ezek a műtárgyak az útba építve. Tehát már ha máshova nincsen, akkor nyilván nem jelentkezik ez a hang. Ott pedig nyilván nem lehet, mert nem látom be a körforgalmat, vagy a kereszteződést, ott is kell egy minimális távolság kereszteződéstől, hogy hova lehet majd felhúzni.

dr. Parragi Valéria: Az egyértelmű, hogy egy határérték alatti zajterhelés is lehet zavaró. Sajnálatos módon a közlekedési zajnak megvan az a sajátossága, hogy... kimehetünk, megmérjük, viszont akkor se biztos, hogy kihozza határérték felettire, mivel ezek szakaszok zajhatások, ezért ebből számításokkal átlagolni kell, időegységre. Éjszakára is, nappalra is.

Németh Péter: Ahogy mondd, van nappali, meg éjjeli időszak. Az éjjeli időszakba szigorúbb határérték van. Van egy gyakorlati példa. Tegyük fel, a Flextronicsba mennek buszok, éjszakai műszakba. Van egy olyan fél órás intervallum, most lehet Csatárt azt nem érinti, de lehet, hogy Bocföldét igen, amikor jönnek a buszok, akkor van egy nagyobb zajhatás, lehet, az ember arra is felébred. Azután meg megint szinte nincs mérhető kibocsátás, hanem nincsen semmise. Itt van az, hogy az éjszakai időszak, az hat órá, nekünk azt kell, sajnos a számításnál a szabvány az, hogy „szét kell húzni”, nem átlagolni, átlagolva mondom, de úgy kell számítani, hogy volt egy fél órás időszak, ami nagyon hangos, lehet, hogy határérték közeli, vagy abba az időszakban túl is lépte, mondjuk a sok busz kiszállása a telephelyre. Azután meg szinte semmi, és azt a „semmit is” nekünk ebbe a számításba, szabvány szerint bele kell rakni és úgy jön ki az, hogy akkor határérték alatt van. Viszont lehet hogy van egy fél órás intervallum, amikor meg ugye... Tudom nem teljesen így van és nem akarok nagyon általánosságban beszélni... Ennek megvan a megfelelő szabványa és ez számítás. Ezt így kell látni, ez így van az útnál, és ugyanígy van nappali viszonylatban is.

dr. Parragi Valéria: Tisztában vagyunk vele, hogy zavaró, csak innentől kezdve nincsenek már a kezünkben azok az eszközök, amivel bármit is tudunk tenni ennek a hatásnak a csökkentése érdekében. Sajnos. További kérdés, észrevétel, hozzászólás?

Helyi lakos 4: Igazából csak annyi lenne a kérdésem, hogy... Mert hogy ez egy tíz éves távlat.. Arra nincs, mire megvalósulna, hogy biztonságos legyen ez a kereszteződés? Arra nincsen lehetőség, hogy egy biztonságosabb körforgalmat még előtte, illetve biztonságos lenne a körforgalom, tehát egy ilyen valami megvalósuljon még a 10 év előtt?

dr. Parragi Valéria: Környezetvédelmi hatóság képviselőjeként erre nem tudok mit mondani. Meg jelenleg nem is ez témánk. Nem tudom, hogy ebbe ki tudna... Talán a Magyar Közúthoz lehetne fordulni, talán, mivel ők a közútkezelők. Hogy ebben az esetben mit lehetne tenni.

Péntek Gabriella önkormányzat képviselőjében: Már fordultunk hozzájuk.

Helyi lakos 4: Akkor itt nem tud senki válaszolni.

dr. Parragi Valéria: Sajnos erre nem tudok mit mondani. Sajnálom, de ez nem is a környezetvédelmi hatóság feladata. Bárkinek további kérdése, észrevétele?

Helyi lakos 5: Lehet, hogy nem időszerű, de ennek a megvalósítása ugye 28-ban kezdődik. Hogy lesz, lesz ezen euro támogatás? Vagy ki vállal garanciát majd 28-ban ennek az elkészültéért? A Magyar Állam, vagy a magyar kormány? Az akkori.

Mikó Róbert. Ha elkészülnek a tervek, és lesznek – mondjuk így – becsült költségeink, vagy akár építési közbeszerzés során, az ajánlattevők részéről meglesznek a költségek, vagy az építési beruházás, abban az esetben ott lesz egy döntés, hogy akkor az az építési-közbeszerzési eredményes lehet-e, és megvalósítható-e, megvalósulhat-e. Ez mindig is így történt. Teljesen mindegy, hogy ki az éppen aktuális finanszírozó, vagy ki a kormány. Ilyen szempontból ez egy döntés kérdése, hogy ez megvalósítható. Általában az építési közbeszerzéseinket feltételes eljárásként vesszük végig. Ez azt jelenti, hogy nem akad meg az építési közbeszerzés a forrás hiánya miatt. Mindaddig amíg a Magyar Állam nem tesz kötelezettséget ezügyben. Akkor majd ott. Ez nem feltétlen UNIÓS forrás, sőt én azt mondom, hogy ez UNIÓS forrásra nem is lesz alkalmas ez a szakasz. Olyan jellegű beruházásokra ad az Európai Unió pénzt, aminek valamilyen, hogy mondjam... Zalaegerszeg és Nagykanizsa viszonylatban ez nem egy tranzit útvonal, nem egy olyan útvonal szakasz, amelynek a fejlesztése mondjuk az európai hálózat szempontjából is fontos. Általában ilyenekre ad az UNIÓ is

forrást, most jelen pillanatban közúti beruházásokra. Ez ugye két megyei jogú város összeköttetését jelenti, ez egy másfajta kategória ilyen a szempontból. Jelenleg nincs benn EU-s forrás, és tudomásom szerint nem is lesz.

Helyi lakos 5: Zalaegerszeg és Nagykanizsa között .. komoly ... Nagyon fontos lesz ez az útvonal majd, Szlovéniai tengerpart fele.

Mikó Róbert: Értem, de az ugye még mindig...

Helyi lakos 5: Nagyon komoly stratégiai útvonal lesz.

Mikó Róbert: De ez az országnak lesz stratégiai, nyilvánvalóan mások az EU-s jogszabályok, mint a hazaiak. Tehát a hazai igények teljesen mások, mint az EU-s vonatkozás. Nyilván erre is rá lehet fejleszteni, de ezt meg kell indokolni. Ennyi. De alapvetően ebben a pillanatban ennek nincs nagy realitása, hogy EU-s finanszírozású legyen ez a projekt.

Helyi lakos 5: Elég baj.

dr. Parragi Valéria: Még valakinek kérdés, észrevétel?

Németh Péter: Nekem lenne kérdésem. Furcsa módon. Mármint önök felé. Amikor jöttünk be ide a közmeghallgatásra... Nem tudom mennyire életszerű az a helyzet, hogy ott az említett kereszteződésnél láttam egy hölgyet éppen már átmenni a 74-esen, és ment Bocföldre felé. Ez gyakori-e most így, vagy ott mindenki gyorsan átfut oda-vissza. Ez mindennapos?

Hallgatóság: Igen. Mindennapos.

Németh Péter: Meg még egy olyan lenne, hogy...

Hallgatóság közbeszól, nem érthető tisztán amit mondanak, a lényege, hogy sokan közlekednek gyalogosan és kerékpárossan is, meg gyerekek is.

Németh Péter: Meg még egy olyan kérdés ezzel kapcsolatban, hogy... Nem is ezzel kapcsolatban, mert ez Bocföldön merült fel... Nem tudom, hogy itteni igény-e vagy nem... Pénteken beszéltek Bocföldön, hogy itt is a Válicka mellett van az az átereszt, amit láttunk mi is. Itt is gondolom, hogy arra azért van igény, hogy akkor az megmaradjon, ahol az állatok tudjanak menni. Nem tudom vannak-e gazdálkodók.

Hallgatóság: Az az átjáró...

Németh Péter: Igen, mert Bocföldön is felmerült az a kérdés, mert a Válickát nem lehet odébb tenni, de van a Válicka átjárója és az említett kereszteződés között nagyjából félúton.

Helyi lakos 6: Amikor még a TSZ megvolt, és áthajtották az itteni istállókból az állatokat Válicka térségébe. Ennek akkor volt jelentősége. Most is van állattartás itt, de azt a túloldalt nem nagyon használják az itteni gazdálkodók. A TSZ világban igen, kétezres évek közepéig még jártak ott át szarvasmarhák. A gyalogosközlekedésre azért eléggé kitérő lenne, hogy a gyalogosokat oda átkelteni, bár biztonságosabb lenne, nyilván gyalogosan, meg biciklivel közlekedni Bocföldre irányába, meg onnan. Picit kerülő lenne. Nem olyan nagy távolságra van, de az ember szereti, ha ehét, inkább lerövidíteni az utat.

Helyi lakos 7: Sajnos Csátárban sokkal többen élhetnének, akik balesetet szenvedtek, még mindig élhetnének. Minket szomorúan érintett ez a kereszteződés, hogy ennyire balesetveszélyes.

Önkormányzat képviselője: Még annyit szeretnék elmondani, hogy másfél éve szó volt arról, hogy Csátár is bekapcsolódhat a Zalaegerszeg-bak kerékpárutas forgalomba. Most úgy hallottam, hogy sajnos lehet, hogy csak Botfáig épül meg ez a kerékpárút, de az előzetes tervekben úgy volt, hogy a kerékpár forgalmat itt az aluljárón, tehát ezen az átjárón hoznák át, tehát nem szintbeli lett volna a kereszteződés. Csak annyi, hogy abból a szempontból is érdekes lehet.

dr. Parragi Valéria: Erről nem nagyon tudok mit mondani.

Németh Péter: Információ erről én sem tudok.

dr. Parragi Valéria: Meg nem is ennek az eljárásnak a tárgya.

Németh Péter: Csak itt is van egy olyan műtárgy, amiről azt gondoltam, most környezetvédelmi, vagy természetvédelmi szempontból is vizsgálva van. Természetvédelmi szempontból nekünk se mindegy, mert nyugatról is olyan terület van, megnéztük pénteken, lehet hogy láp lesz, lehet, hogy nem lesz láp. De keleti oldalán is ugyanezen a részen láp van, tehát ha későbbi vizsgálat van... Csak azért kérdeztem ezzel kapcsolatban önöket, mert ez minket természetvédelmi szempontból érint. Csak most a nagyon a mi osztályunk szemén keresztül nézem, környezet, meg természetvédelem, ott is akkor ha ezt használnánk akkor egy lápterületet érintene jobban. Csak azért kérdezem hogy ez úgy mennyire... Csak én is egy kicsit puhatolóztam ezzel kérdéssel. A másik az, a kerékpárúttal kapcsolatban, sajnos azt nem tudom. Információt nem is tudok arról így hirtelen mondani, de hallottam a projektről, csak nem voltam a részese.

Önkormányzat képviselője: Ezt csak a használat miatt mondtam. Hogy szó volt arról, hogy ez lesz. Nem természetvédelmi szempontból.

dr. Parragi Valéria: Rendben akkor a 74-es számú főút négy nyomúsításával kapcsolatos bármilyen egyéb környezetvédelmi észrevétel, hozzászólás van?

Köszönöm a figyelmet.

A közmeghallgatáson megjelenteknek további kérése észrevétele

tekintettel, hogy a közmeghallgatáson kérdés, illetve észrevétel felvetési szándékát senki nem jelezte. továbbá a jelenlévők egyebet előadni nem kívánnak, megköszönöm a részvételüket és a közmeghallgatást bezárom.

A jegyzőkönyv lezárásának ideje: 2023. március 27. 14 óra 56 perc

Jegyzőkönyvkészítés helye, ideje: a közmeghallgatáson készült hangfelvétel alapján a Zala Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály Környezetvédelmi és Természetvédelmi Osztálya, 8900 Zalaegerszeg, Mártírok útja 35-39. sz. alatti II. emeleti hivatalos helyiségében, 2023. április 05. napján

Készítette:

dr. Parragi Valéria
jogi szakügyintéző

A jegyzőkönyvben foglaltak a valóságnak megfelelnek:



Németh Péter
környezetvédelmi szakügyintéző



Kráncz Gergely
természetvédelmi szakügyintéző



dr. Parragi Valéria
jogi szakügyintéző

HITELESÍTÉSI ZÁRADÉK

Az eredeti papíralapú dokumentummal egyező.

Ezen lap nem része az eredeti iratnak, kizárólag a jogszabályi megfeleléshez szükséges záradékolás megjelenítését szolgálja.

Zala Megyei Kormányhivatal