Iktatószám: ABA/1716-11/2022.
Ügyintéző: Csaplárné Szalai Krisztina
Telefonszám:22/430-002/126 mellék

Tárgy: A Komárom-Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) –Sárbogád (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63.számú emelt sebességű főút Székesfehérvár –Sárbogárd közötti szakasz megvalósításának környezetvédelmi engedélye

KÖZLEMÉNY

A Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálya PE/KTFO/1491-85/2022. számú határozatával környezetvédelmi engedélyt adott a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134, Budapest, Váci út 45.) részére a Komárom-Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) – útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti szakasz megvalósítására.

A Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztályának felhívására a PE/KTFO/1491-85/2022. számú határozat értesítés közhírré tétel útján történő közlését rendelem el.

A környezetvédelmi engedély megtekinthető:

- elektronikus formában:
  http://www.aba.hu oldalon
- a mellékletek nyomtatott formában az Abai Polgármesteri Hivatal műszaki irodájában (8127, Aba, Rákóczi u. 12.) is megtekinthető, ügyfélfogadási időben. Előzetesen időpontot egyeztetni a 22/430-002/126 telefonszámon lehet, Csaplárné Szalai Krisztina műszaki ügyintézővel.
  Az Abai Polgármesteri Hivatal ügyfélfogadási rendje:
  Hétfő: 8-12 és 13-16 óra
  Szerda: 8-12 és 13-16 óra
  Péntek: 8-12 óra közötti időpontokban.

Kifüggesztés napja: 2022.05.10.

Kifüggesztés levételének ideje: 2022.05.26.

A hirdetményi úton történő közlés az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 88. § (1) bekezdés c) pontján alapul.

Aba, 2022. 05.10.

Eszterbauer Erzsébet

távollétében

Halász Zoltánné

irodavezető

ABA VÁROS JEGYZŐJE

Hatósági, Munkaügyi, Szociális és Igazgatási Iroda
✉ 8127 Aba, Rákóczi F. u. 12.
☎ 22/430-002, 593-015 💻 onkormanyzat@aba.hu Hivatali Kapu - KRID:332202955

Ügyfélfogadás: Hétfő: 8:00-12:00 13:00-16:00 Szerda: 8:00-12:00 13:00-16:00 Péntek: 8:00-12:00
Pénztár: Hétfő: 13:00-16:00 Szerda: 8:00-12:00 13:00-16:00 Péntek: 8:00-12:00

PEST MEGYEI
KORMÁNYHIVATAL

Ügyiratszám: PE/KTFO/1491-85/2022.
Ügyintéző:

Tárgy: A Komárom-Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár - Sárbogárd közötti szakasz megvalósításának környezetvédelmi engedélye

Hiv. szám: -

Melléklet: -

Telefon: 06 (1) 224 9103

HATÁROZAT

A **NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.** (1134 Budapest, Váci út. 45.) részére a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából Tóman Lajos, az UTIBER Közúti Beruházó Kft. (1115 Budapest, Csóka utca 7-13.) projektvezetője (a továbbiakban: ***Tervező***) által benyújtott kérelemre az UTIBER Kft. – VIKÖTI Mérnök Iroda Kft. (1519 Bp., Postafiók 241) közös ajánlattevők által 2022. február 25. napján készített 43.574 tervszámú környezeti hatástanulmány dokumentáció, valamint a közreműködő szakhatóságok állásfoglalása és az eljárásba bevont hatóságok nyilatkozata alapján, az alábbi előírások megtartásának kötelezettsége mellett

környezetvédelmi engedélyt

adok a Komárom-Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a **63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár - Sárbogárd közötti szakasz megvalósítására.**

I.

A tervezett tevékenység jellemzői

A beruházó adatai:

Neve: NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.
Címe: 1134 Budapest, Váci út 45.
Cégjegyzékszám: 01-10-044180
KÜJ szám: 100365768

A tevékenység célja:

A 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár - Sárbogárd közötti szakasz megvalósítása.

A létesítmény helye:

Székesfehérvár - Sárbogárd között

A tervezett tevékenység nyomvonala, főbb műszaki jellemzői:

A nyomvonal által érintett települések: Sárszentmihály, Szabadbattyán, Székesfehérvár, Aba, Sárkeresztúr, Sárszentágota, Nagylók, Sárbogárd

Vízszintes vonalvezetés:

A nyomvonal a meglévő Székesfehérvár elkerülő útból ágazik ki, annak Úrhidai út előtti egyeneséből. A nyomvonal a Pentelei erdő szélén vezet, majd kissé érintve az erdőt éri el Szabadbattyán Emmaróza területét. A nyomvonal a 7 sz. főutat keresztezve érinti Szabadbattyán ipari park fejlesztésre kijelölt területét, majd keresztezi az M7 gyorsforgalmi utat. A 7. sz. főúti csomópont északi oldalán gyorsító és lassító sávok, déli oldalán az M7 gyorsforgalmi út csomópontjáig gyűjtő-elosztó sáv tervezett, amely a gyorsforgalmi út csomópont gyűjtő-elosztó pályájához csatlakozik.
A Szabadbattyáni csomópont irányában gyűjtő – elosztó pálya kialakítása tervezett az M7 gyorsforgalmi út mindkét oldalán.
A nyomvonal az M7 gyorsforgalmi út keresztezését követően keresztezi a 30 sz. vasútvonalat, majd kétszer a 6214 j. mellékutat.
Az 5+500 km szelvénynél kerül elhelyezésre egy felülvezetett nagyvad átjáró. A nyomvonal mezőgazdasági területek határán halad tovább. A meglévő 63 sz. főút keresztezésénél a kialakítandó csomópontba a 62-63 sz. főutak összekötő útja is bekötésre kerül. A 63 sz. főút keleti oldalán közös műtárgyon keresztezi a 62-63 sz. főutak összekötő útját, valamint a 45. sz. Székesfehérvár - Sárbogárd vasútvonalat.
A nyomvonal ezután tervezett öntözött területeken halad keresztül, így érve el a vadaskertet, melyet északkeletről kerül el, kis mértékben érintve azt.
Ezt követően a nyomvonal mezőgazdasági területeken délre fordul, a meglevő levezető árok, és művelt területek határán vezet, majd keresztezi a Dinnyés-Kajtori-csatornát, a NATURA 2000-es terület érintettsége nélkül.
A csatornától kezdve déli irányban halad a vízfolyással nagyjából párhuzamosan. A 6209 j. út keresztezésében különszintű csomópont épül egyoldali komplex pihenő kialakítással.
Ezután Sárkeresztúr, Sárszentágota és Nagylók mezőgazdasági területein halad a nyomvonal, így elérve a 34+000 km szelvényben a tervezett M8 gyorsforgalmi út különszintű csomópontját Sárbogárd térségében.

Magassági vonalvezetés

A terület dombvidéki jellegű, mélyen fekvő, vizes területekkel. A tervezett töltés átlagos magassága 2,0-2,5 m között változik, mellyel biztosítani lehet, hogy az út a tájba illeszkedjen. Nagyobb töltésmagasság a tervezett különszintű csomópontok, keresztezett utak és vasutak, valamint a jelentősebb vízfolyások felett átívelő hidak környezetében fordul elő.

Az engedélyezett nyomvonal hossza: 34 km.

Főbb geometriai adatok, tervezési sebesség:
Tervezési osztály: K.II.
Környezeti körülmény: B.

Műszaki jellemzők:
- Tervezési sebesség: 110 km/h
- Forgalmi sávok száma: 2x2
- Forgalmi sávok szélessége: 3,50 m
- Elválasztó sáv: 3,00 m

- Korona szélesség: 20,00 m
- Padkaszélesség: 1,50 m

Csomópontok:

- 1+285 km szelvény környezete – 7. sz. főúti csomópont
- 3+495 km szelvény környezete – M7 gyorsforgalmi úti csomópont
- 8+046 km szelvény környezete – 63 sz. főúti csomópont
- 23+908 km szelvény környezete – 6209 j. úti csomópont

Pihenőhelyek:

- 6+850 km szelvény térsége – kétoldali egyszerű pihenő
- 24+150 km szelvény térsége – egyoldali (bal) komplex pihenőhely

Mérnökségi telep, tengelysúlymérő állomás:
A tervezett szakaszon sem új mérnökségi telep, sem tengelysúlymérő állomás kialakítása nem tervezett.

Műtárgyak

Szelvény	Keresztezés megnevezése
1+285	Felüljáró a 7. főút és kerékpárú felett
3+495	Felüljáró az M7 felett (csomópont)
4+139	Felüljáró a 6214 j. út és kerékpárút átvezetés felett
4+262	Felüljáró a 30. sz. vasútvonal és szervizút felett
5+016	Felüljáró a 6214 j. út és kerékpárút átvezetés felett
5+510	Aluljáró földút és vadátjáró alatt
8+046	Felüljáró a 63. sz. főút felett
9+059	Felüljáró a Reptéri út és a 45. sz. vasútvonal felett
12+307	Felüljáró a 6214 j. út és kerékpárút átvezetés felett
12+842	Felüljáró a 45. sz. vasútvonal és szervizút felett
14+046	Aluljáró földút alatt
14+074	Felüljáró 0359 hrsz. árok felett
16+164	Aluljáró földút alatt
16+884	Felüljáró Dinnyés-Kajtori csatorna és földút felett (vadátjáró)
17+465	Aluljáró földút alatt
19+658	Aluljáró földút alatt
21+945	Aluljáró földút alatt
23+908	Aluljáró 6209 sz. út alatt
27+049	Aluljáró földút alatt
29+220	Aluljáró földút alatt
30+348	Aluljáró földút alatt
33+030	Felüljáró a Lóki-patak felett (vadátjáró)

33+174	Felüljáró földút felett
33+310	Felüljáró a 40. sz. vasútvonal és szervizút felett

Meglévő szélesítendő műtárgyak a tervezett gyűjtő-elosztó sávok miatt:

Megnevezése	Átvezetett út száma	Átvezetett út szelvényszáma
M7 felüljáró a MÁV Budapest-Nagykanizsa vasútvonala felett	M7	66+600
M7 aluljáró 6214. j. út alatt	6214	15+567
M7 felüljáró a Nádor-csatorna felett	M7	69+106
M7 felüljáró a Malom-csatorna felett	M7	69+259
M7 aluljáró 6307. j. út alatt	6307	42+666
6307 j. út felüljáró időszakos vízfolyás felett	6307	42+723

Főbb vízfolyás- és csatornakeresztezések:

Szelvényszám	Keresztezés megnevezése	Műtárgy
5+129	árok	áteresz
5+370	árok (Névtelen-2203)	áteresz
5+840	árok (Névtelen-2199)	áteresz
5+918	árok	áteresz
6+497	árok (Névtelen-2198)	áteresz
13+400	árok	bevezetés
14+074	árok	híd
16+884	Dinnyés-Kajtori csatorna	híd
24+932	árok	áteresz
26+280	árok	áteresz
33+030	Lóki-patak	híd

Ökológiai átjárók

5+370 km szelvény ökológiai átjárásra alkalmas vízépítési áteresz
5+602 km szelvény, ökológiai átjáró
5+840 km szelvény ökológiai átjárásra alkalmas vízépítési áteresz
6+076 km szelvény, ökológiai átjáró
25+773 km szelvény ökológiai átjárásra alkalmas vízépítési áteresz

Közműkeresztezések

Szelvény	Közmű megnevezése	Beavatkozás
Elektromos vezetékek		
0+313	Meglévő középfeszültségű légvezeték	Kiváltás
0+387	Meglévő középfeszültségű légvezeték	Kiváltás
0+673	Meglévő középfeszültségű légvezeték	Kiváltás
1+283	Meglévő 0,4 kV-os légvezeték	bontás
1+283	Meglévő középfeszültségű légvezeték	bontás
1+284	Meglévő középfeszültségű légvezeték	Kiváltás

1+738	Meglévő középfeszültségű légvezeték	Kiváltás
2+403	Meglévő középfeszültségű légvezeték	Kiváltás
2+423	Meglévő középfeszültségű légvezeték	Kiváltás
2+438	Meglévő középfeszültségű légvezeték	Kiváltás
2+505	Meglévő középfeszültségű földkábel	Védelembe helyezés
3+216	Meglévő középfeszültségű légvezeték	Kiváltás
4+430	Meglévő nagyfeszültségű légvezeték	szabványosítás
8+124	Meglévő középfeszültségű légvezeték	Kiváltás
12+324	Meglévő középfeszültségű légvezeték	Kiváltás
13+979	Meglévő középfeszültségű légvezeték	Kiváltás
15+355	Meglévő középfeszültségű légvezeték	Kiváltás
16+411	Meglévő középfeszültségű légvezeték	Kiváltás
19+580	Meglévő középfeszültségű légvezeték	Kiváltás
Gázvezetékek		
0+434	Székesfehérvár leágazó DN150 termékszállító vezeték	Kiváltás
1+724	Nagyközépnyomású gázelosztó vezeték	Kiváltás
2+494	Kápolnásnyék – Pét DN300 földgázszállító vezeték	Kiváltás
5+047	Székesfehérvár - Pécs DN300 termékszállító vezeték	Kiváltás
11+103	Nagyközépnyomású gázelosztó vezeték	Kiváltás
19+142	Adony – Papkeszi DN600 földgázszállító vezeték	Kiváltás
21+016	„Adria" DN600 olajszállító vezeték	Kiváltás

Tározó medencék:

- 11+900 km szelvény környezete ~ 5104 m^3
- 21+650 km szelvény környezete ~ 17267 m^3
- 31+600 km szelvény környezete ~ 12572 m^3

Zajárnyékoló falak:

Kezdőszelvény	Végszelvény	Hossz [m] (lefuttatás nélkül)	Akusztikai magasság [m]	Oldal
0+908	1+075	167	3,5	jobb
1+075	1+211	136	3	jobb
1+211	1+267	56	3,5	jobb
1+267	1+410	143	3	jobb
0+679	0+861	182	4,5	bal
0+861	1+117	256	3	bal
1+117	1+213	96	3,5	bal
1+213	1+267	54	3	bal

Vadvédő kerítés: A 4+000 – 18+000 km sz. között 2,4 m magas, a többi szakaszon 1,8 m magas kerítés.

II.

Környezetvédelmi, természetvédelmi és tájvédelmi előírások

A) Továbbtervezésre vonatkozó részletes előírások:

1. **Zaj- és rezgésvédelem:**

1.1. Az organizációs tervezés során környezetvédelmi tervet kell készíteni az építési zajból és rezgésből eredő kedvezőtlen hatások minimális értéken tartása, illetve a zaj- és rezgésterhelési határértékek betartása, valamint a passzív akusztikai zajvédelem pontosabb tervezése érdekében. A környezetvédelmi tervben meg kell adni a pontos szállítási útvonalakat, a szállítással érintett területet, a védendő épületeket, illetve az organizációs terv ismeretében be kell mutatni az építés során várható zaj- és rezgésterheléseket, valamint ismertetetni szükséges a passzív akusztikai védelemmel érintett ingatlanokat.

1.2. A környezetvédelmi tervben számításokkal kell bizonyítani, hogy az építési kivitelezési tevékenységből származó zajkibocsátás nem haladja meg a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII.3.) KvVM-EüM együttes rendelet (a továbbiakban: ***27/2008. együttes rendelet***) 2. és 3. mellékletében előírt zajterhelési határértéket. Amennyiben az előzetes számítások alapján zajterhelési határérték túllépés várható, akkor a zajcsökkentés érdekében meg kell határozni a szükséges intézkedéseket, és ismertetni kell azok várható eredményeit.

1.3. A passzív akusztikai zajvédelem vizsgálatának pontosítását a Szabadbattyán 4517/4 hrsz., 4517/5 hrsz., 4603/4 hrsz., 4518/4 hrsz., 4518/5 hrsz., 4520 hrsz., 4521/1 hrsz., 4401/2 hrsz., 4401/6 hrsz. alatti ingatlanok esetében mindenképp szükséges megtenni. Az előzőekben felsorolt, passzív zajvédelemmel érintett ingatlanok körét a pontosítás során felül kell vizsgálni, amennyiben szükséges, úgy az organizációs terv alapján további ingatlanokra is ki kell terjeszteni.

1.4. A kivitelezés végrehajtásának a létesítmény környezetére is kiterjedő, a megvalósítás műszaki feltételrendszerére, műveleteire vonatkozó környezetvédelmi tervet az országos környezetvédelmi hatóság részére az építkezés megkezdése előtt meg kell küldeni. Ezen dokumentációban ki kell térni a határértékek betartására irányuló intézkedésekre, amelyet a teljes építkezés időtartama alatt biztosítani kell.

2. **Földtani közeg védelme:**

2.1. A főút út létesítményeit úgy kell megtervezni, megfelelő műszaki védelemmel, hogy azok kivitelezése és üzemeltetése során a földtani közegbe szennyező anyag ne kerüljön.

3. **Levegőtisztaság-védelem:**

3.1. Az organizációs tervezés során környezetvédelmi tervet kell készíteni az levegőterhelő hatások minimális értéken tartása, illetve a vonatkozó határértékek betartása érdekében. A környezetvédelmi terv készítésénél a következőket kell figyelembe venni:

a) A kivitelezési munkálatok során törekedni kell a diffúz légszennyezés csökkentésére. A munkavégzés során fellépő kiporzás csökkentéséről gondoskodni kell, szükség szerint locsolással. Az építés során csak olyan gépjárművek, munkagépek vehetnek részt, amelyek megfelelnek a mozgó pontforrásokra vonatkozó környezetvédelmi előírásoknak. A munkagépek, szállítójárművek motorjai feleslegesen nem terhelhetik a környezeti levegőt kipufogógázukkal.

b) Az anyagnyerő-helyek kiválasztásánál a szállítási távolságok csökkentése érdekében előnyben kell részesíteni az építési területhez közelebb eső anyagnyerő-helyet. Az anyagnyerő-helyekről, az építési területről a szállítójárművek kihajtásánál meg kell előzni a közutakra való sár- és porfelhordást.

c) A szállításhoz kapcsolódó diffúz kiporzást a lehető legalacsonyabb szinten kell tartani. Anyagszállítás olyan műszaki megoldással történhet (például ponyvával való lefedés), ami megakadályozza a szállítójármű rakteréről történő diffúz kiporzást.

d) A szállítási útvonalak kijelölésénél törekedni kell arra, hogy azok minél kisebb mértékben érintsenek lakott területeket. Szállításra a forgalomban lévő útszakaszokat kell igénybe venni.

e) Az organizációs tervezés során rendelkezésre álló részletesebb adatok alapján felül kell vizsgálni a levegővédelmi követelmények betarthatóságának monitoring mérésekkel történő ellenőrzésének lehetőségét. Amennyiben a számítások alapján indokolt, el kell készíteni az üzemeltetés időszakára vonatkozó légszennyezettség vizsgálati mérőhely(ek) kialakításának tervét. Az esetleges mérési pontot/pontokat úgy szükséges kialakítani, hogy a légszennyezettségi adatokat a gyorsforgalmi úthoz legközelebb eső lakóépületek környezetéből szolgáltassák.

f) Meg kell jelölni az útépítéshez használt aszfaltot gyártó telephelyet, amelynek a kiválasztásánál figyelembe kell venni, hogy rendelkezik-e végleges, a környezetvédelmi hatóság által kiadott légszennyező pontforrásokra vonatkozó működési engedéllyel.

g) Levegőtisztaság-védelem szempontjából, ahol lakott terület van a főút felhajtó- és lehajtó ága mellett, és az érvényben lévő egészségügyi határérték védelem nélkül nem tartható be, a légszennyezés hatásának csökkentését erdő, vagy erdősáv telepítésével kell elérni.

h) Tekintettel a lakott területek közelségére, illetve a legközelebbi automata mérőállomás távolságára, a munkálatok megkezdése előtt **alapállapot mérés** szükséges – különösen az ideiglenes forgalomba helyezés után történő mérési eredményekkel való összehasonlíthatóság érdekében. Javasolt mérési pont: Szabadbattyán 4609/2 hrsz. (L1 mérési pont). A mérésre vonatkozó előírásokat az ideiglenes forgalomba helyezést követő mérésre vonatkozó előírások szerint kell megvalósítani, azzal összhangban.

i) Tekintettel a hatástanulmány megállapítására, a kiviteli tervezés fázisában/ környezetvédelmi tervfejezet elkészítésénél vizsgálni szükséges a **vasúti beszállítás** alkalmazását, mint kevésbé környezetterhelő szállítási módot.

4. Tájvédelem, természetvédelem:

4.1. Földművek tereprendezésének tervezésénél törekedni kell az alacsony hajlásszögű (enyhe lejtésű) rézsűképzésekre, a korona és körömvonalak lekerített keresztmetszeti kialakítására, a természetszerű terepplasztikai megoldásokra.

4.2. A létesítmény tájbaillesztése céljából az út teljes hosszán megfelelő esztétikai-, védelmi célú és ökológiai kiegyenlítő növénytelepítésről kell gondoskodni. Az esztétikai célú növénytelepítéseknél a csoportos, ligetes, védelmi növénytelepítésnél többszintes, tömbös, védőerdő kiültetési formát kell alkalmazni. A védendő látványkapcsolatok (kilátás, átláthatóság) lehetőségének fenntartására a kiültetések megtervezésénél figyelemmel kell lenni. Az útpálya közvetlen közelében lévő növények megválasztásánál kerülni kell azokat a fajokat, illetve fajtákat, amelyek kedvelt táplálóknövényei a madaraknak és a ragadozók által vadászott fajoknak (pillangósok, lédús bogyótermésűek, stb.). Magas élőhelyi értékű

és Natura 2000 területek mellett kizárólag az élőhely jellegének megfelelő, honos fajok egyedei tervezhetők

Növénytelepítési típusok (az egyes növénytelepítési típusok helyét a tájvédelmi helyszínrajz, szelvényszámát a műszaki leírás tájvédelmi munkarésze tartalmazza):

1.típus: A külön szintű csomópontokban tervezett műtárgyak esetében, a csomóponti ágak által közrezárt területeken ligetes kiültetés, a töltések rézsűjén cserjekiültetések tervezése szükséges, a forgalombiztonsági szempontok figyelembevételével.

2.típus: Földutak és alsóbbrendű utak felső átvezetésénél, valamint a meglévő fásított vagy erdőterületek esetén a növénytelepítés cserjék, talajtakaró cserjék alkalmazásával, a meglévő élőhelytípushoz illeszkedő fajösszetétellel.

3.típus: A tervezett pihenőhelyek zöldfelületi rendezése kertépítészeti terv alapján. A pihenőhelyek növénytelepítésénél szempont a forgalomtól való elválasztás, szélvédelem és árnyékos pihenőrész kialakítása. Megengedett a különböző dekoratív kertészeti fajták alkalmazása is.

4.típus: Töltésen haladó útpálya mentén kétoldali, váltakozó ligetes-fás és cserjekiültetés.

5.típus: A felülvezetett vadátjárók növénytelepítése vizuálisan rávezető fa- és cserjesorokkal. A közlekedősáv teljes felületét füvesíteni kell. A hídszerkezeten a füvesítésen kívül csak cserjék telepíthetők. A növényfajok megválasztásakor figyelembe kell venni, hogy kifejlődött méretük esetén se nyúljanak bele a közlekedősávba. A közúti forgalomból eredő zavaró fény- és zajhatás csökkentése érdekében, valamint a leugrás elleni védelem céljából a híd két oldalára zárt, legalább 2,0 m magas paneleket kell elhelyezni, vagy védőkerítést és a közlekedősáv szintjétől mért legalább 1,4 m magas rönksor beépítését kell alkalmazni.

6.típus: Településkép-védelmi szempontból a pályaszakasz takarása érdekében többszintes, teljes takarást biztosító növénytelepítést szükséges tervezni. A növénytelepítést gyors növekedésű fafajok és sűrű ágrendszerű cserjefajok alkalmazásával kell megtervezni. Takarófásítás tervezése szükséges a 12+840 – 14+070 km szelvény között Belsőbáránd település irányában.

7. típus: Az útról feltáruló látvány megtartása céljából történő alacsony növekedésű cserjetelepítés.

4.3. Vadátjáró műtárgyak:

5+510 km szelvény térsége: Felül vezetett, földúttal kombinált vadátjáró;
16+884 km szelvény térsége: Dinnyés-Kajtori-csatorna felüljáróhoz kapcsolt, alul vezetett vadátjáró;
33+030 km sz. térsége: A Lóki-patak feletti felüljáróhoz kapcsolt, alul vezetett vadátjáró

4.4. A védőkerítésen belülre tévedt állatok kijutásának megkönnyítésére kiugró rámpákat szükséges létesíteni olyan szakaszokon, ahol a kerítésen kívül természetesebb élőhelyfoltok vannak. A rámpákat úgy kell kialakítani, hogy a kerítés külső oldalán növényzet ne akadályozza a vad távozását.

4.5. Az ökológiai átjárhatóságot biztosító műtárgyak tervezésénél a fényviszonyok, a méretezés, az anyaghasználat és a megfelelő aljzat biztosításával szükséges kialakítani az átkelést ösztönző/segítő tényezőket. Az ökológiai átjárhatóságot biztosító műtárgyak esetében az úttal párhuzamosan, mindkét oldalon az ökológiai átjárótól mindkét irányban megfelelő hosszúságban szükséges a kistestű állatok útra kerülését meggátló kiegészítő terelőelemek tervezése. A terelőrendszert olyan műszaki megoldással kell megtervezni,

ami kizárja a terelő alatti átbújás lehetőségét, azok végein visszafordító elemet kell elhelyezni.

Az ökológiai átjárhatóságot biztosító átereszek helye és méretei:
5+370 km szelvény: legalább 1,4 m átmérő, ökológiai átjárásra alkalmas vízépítési áteresz (száraz padka és terelőfal nélkül)
5+602 km szelvény, ökológiai átjáró, legalább 1,4 m átmérőjű, kétoldalt 40-40 m hosszan terelőfallal
5+840 km szelvény legalább 1,4 m átmérő, ökológiai átjárásra alkalmas vízépítési áteresz (száraz padka és terelőfal nélkül)
6+076 km szelvény, ökológiai átjáró, legalább 1,4 m átmérőjű, kétoldalt 60-60 m hosszan terelőfallal
25+773 km szelvény, legalább 2,0 m átmérőjű, ökológiai átjárásra alkalmas vízépítési áteresz (száraz padka és terelőfal nélkül)

4.6. Természetközeli állapotú vízfolyások természetes és természetközeli állapotú partjait – a vizes élőhelyek védelme érdekében – meg kell őrizni. A vízépítési munkálatok tervezése során a természetkímélő, mérnökbiológiai megoldásokat kell előnyben részesíteni.

4.7. A pályatestről lefolyó csurgalékvizek élővizekbe közvetlenül nem vezethetők.

4.8. Az út hatásterületén lévő elektromos szabadvezetékek föld feletti létesítményeit madárvédelmi szempontból (áramütés, ütközés elleni védelem) a lehető legnagyobb mértékben biztonságossá kell tenni, madárvédelmi kereszttartók, burkolt leesés gátlók, szigetelt átkötések, madárvédő kiülő helyek alkalmazásával.

4.9. Az éjszakai életmódot folytató, fényre repülő rovarok, madarak (pl. baglyok), kisemlősök (pl. denevérek) védelme érdekében az útügyi műszaki előírások mellett természetvédelmi szempontokat is figyelembe vevő világítás tervezése szükséges.

B) <u>Az építés időszakára vonatkozó részletes előírások:</u>

1. **Zaj- és rezgésvédelem:**

1.1. Az építést végző gépek és berendezések telephelyeit a nyomvonalhoz minél közelebb (lehetőség szerint a lakott területektől távol) kell kijelölni, kerülve a felesleges mozgásokat a környező úthálózaton.

1.2. A szállítási útvonalakat úgy kell kijelölni, hogy a szállítás lehetőleg lakott terület érintése nélkül történjen, illetve minél kisebb környezeti zavarást okozzon.

1.3. Anyagszállításra lehetőség szerint az építendő út nyomvonalát kell használni. Kerülni kell az éjszakai szállítást és építést.

1.4. A tervezett főút mellett legkésőbb az út forgalomba helyezéséig a rendelkező rész *I. A tervezett tevékenység jellemzői* című fejezetében megjelölt helyeken A4 hangelnyelésű, B3 hanggátlású zajárnyékoló falakat kell építeni. Csak akkreditált laboratóriumban akusztikailag minősített, az előírt feltételeket kielégítő zajárnyékoló fal építhető.

1.5. Alapállapoti zajméréseket kell végezni az alábbi monitoring pontokon:

- Szabadbattyán 4801/7 hrsz.,
- Szabadbattyán 4609/2 hrsz..

1.6. A mérésekről készült szakvéleményt a mérést követő 30 napon belül be kell nyújtani az országos környezetvédelmi hatóság részére.

2. **Földtani közeg védelme:**

2.1. Az építés során a környezetben csak a szükséges mértékű beavatkozás végezhető. A kivitelezéshez olyan technológiákat kell alkalmazni, amelyek egyértelműen kizárják a környezet (földtani közeg) szennyeződésének lehetőségét.

2.2. A kivitelezés során minden olyan jellegű üzemzavar esetében, rendkívüli esemény bekövetkeztekor, amely a földtani közegre veszélyforrást jelent, a szennyezőanyagok környezetbe jutását meg kell akadályozni.

2.3. Az építés során esetlegesen bekövetkező káresemények kezeléséről a Magyar Közút Nonprofit Zrt. központi havária terve szerint kell gondoskodni.

3. **Levegőtisztaság-védelem:**

3.1. Anyagszállításra lehetőség szerint a lakott területet legkevésbé érintő utat kell használni, melynek rendszeres karbantartásáról (tisztítás, locsolás) gondoskodni kell a diffúz porszennyezés megelőzése érdekében.

3.2. Az út építéséhez felhasznált alapanyagok szállítására alkalmas járművek tisztántartásáról gondoskodni kell.

3.3. Az anyagszállítás közben előforduló diffúz légszennyezés (porszennyezés) megakadályozásáról gondoskodni kell.

3.4. Az anyagbeszerzést lehetőleg a meglévő út, és az új út nyomvonala által érintett települések vonzáskörzetében található anyagnyerő-helyekből kell lebonyolítani.

3.5. A deponált földanyagot újrafelhasználásig kiporzás elleni védelem érdekében rendszeres időközökben locsolni kell.

3.6. Az építkezéskor keletkező hulladékok nyílt téri égetése tilos.

3.7. Az építési fázis legmegterhelőbb munkafolyamatai alatt a levegőterheltség mérése szükséges a Szabadbattyán 4609/2 hrsz. = L1 mérési ponton. A mérésre vonatkozó előírásokat az ideiglenes forgalomba helyezést követő mérésre vonatkozó előírások szerint kell megvalósítani, azzal összhangban.

4. **Tájvédelem, természetvédelem:**

4.1. A kivitelezés megkezdése előtti időszakban ellenőrizni szükséges a vizsgálati dokumentációban beazonosított természetközeli állapotú élőhelyeket a védett fajok előfordulásának aktualizálása céljából. A terület átvizsgálásának időpontjáról a természetvédelmi kezelő nemzeti park igazgatóságot annak megkezdése előtt legalább 10 munkanappal korábban értesíteni kell, az átvizsgálás eredményeiről, a korábbi vizsgálatoktól eltérő állapotváltozásokról jegyzőkönyvet kell felvenni.

4.2. Az építési tevékenységgel közvetlenül nem érintett védett növényfajok állományai eredeti élőhelyükön történő megőrzése szükséges. A védelmük érdekében a munkaterület határait az érintett szakaszokon jól látható és könnyen beazonosítható módon le kell határolni (pl. mobil kerítés; ideiglenes, de a kivitelezés idejére helyén maradó, időjárásnak ellenálló szalagozás). Az építés által igénybevételre tervezett területre eső védett növényfajok állományait át kell telepíteni. Az áttelepítés a területi természetvédelmi hatóság által kiadott természetvédelmi engedély birtokában kezdhető meg.

4.3. A munkavégzésre, anyagszállításra a meglévő földút- és közúthálózat vehető igénybe, ki kell zárni annak a lehetőségét, hogy az építési forgalom a természetvédelmi szempontból értékes területekre juthasson, vagy ezeken a területeken anyagtárolás történhessen. A természetvédelmi szempontból érzékeny területek a következők:

0+000-1+000 km szelvény jobb oldal,
1+300-2+380 km szelvény jobb oldal,
3+000-6+600 km szelvény mindkét oldal,
10+270-12+870 km szelvény mindkét oldal,
14+030-14+130 km szelvény mindkét oldal,
15+620 km szelvény mindkét oldal,
16+700-17+000 km szelvény mindkét oldal,
19+960 km szelvény mindkét oldal,
20+740 km szelvény mindkét oldal,
22+850 km szelvény mindkét oldal,
25+400- 25+860 km szelvény bal oldal,
29+250 km szelvény bal oldal,
33+030 km szelvény mindkét oldal

4.4. A Natura 2000 területekkel közvetlenül szomszédos munkaterületet a 16+870 km szelvény környezetében bal oldalon ~200 m hosszon a védendő területtől ideiglenes védőkerítéssel kell elválasztani az építési munkálatok idejére. A védőkerítés magassága legalább 1,5 m, zárja le az érintett szakaszon található olyan, a Natura 2000 területre fizikailag bevezető gépkocsinyomot, amely az ingatlan-nyilvántartásban földútként nem szerepel.

4.5. Az élővilág, különösen a fészkelő madarak védelme érdekében cserjeirtás, fakitermelés, gyephántás szeptember 1. és március 1. között végezhető. Amennyiben a kivitelezési munkák ütemezése elkerülhetetlenné teszi, a természetvédelmi kezelő nemzeti park igazgatóság helyszíni ellenőrzése után fakivágás, cserjeirtás, gyephántás kivételes esetben ettől eltérő időben is végezhető. A helyszíni ellenőrzésről, illetve egyeztetésről jegyzőkönyvet kell felvenni és azt az országos természetvédelmi hatóság részére 8 napon belül meg kell küldeni.

4.6. A fakivágással érintett területeken az idősebb fákat a kivitelezés előtt denevérszakértővel meg kell vizsgáltatni, mivel ezeken a fákon olyan odúk is lehetnek, melyek egyik évről a másikra alkalmassá válhatnak denevérkolóniák megtelepedésre (telelőhely), vagy egyéb kisemlősök számára. Amennyiben a fakivágás elkerülhetetlen, ezek észlelése esetén intézkedni kell a kimenekítésről. A fakivágásokat az idősebb faállományokban denevérek számára legkisebb kockázatot jelentő augusztus 30-október 31. közötti időszakban szükséges végezni. Az idős odvas faegyedek döntése helyett a kíméletes ledarabolást kell végezni, az odvas fák szállítás előtt legalább 2 napig deponálásra kerüljenek, aprítékolásuk nem engedélyezett.

4.7. Az építési tevékenységek során keletkező meredek falú mélyedéseket (pl. munkaárkok) tilos több napig fedetlenül hagyni, vagy mélyedés egyik oldalát 45°-os meredekségűnek kell eldolgozni, (min. 50 cm széles szakaszon) azért, hogy a mélyedésbe esett rovarok, kétéltűek, hüllők, kisemlősök egyedei külső segítség nélkül el tudják azt hagyni. E mélyedések betöltése, földmunkái során meg kell arról győződni, hogy nincsenek-e beléjük hullott állatok, a munkát csak ezek kimentése után szabad folytatni. A munkaárkok rendszeres ellenőrzését naponta el kell végezni. Az állatokat a kimentés után a kivitelezéssel érintett területtől legalább 100 m távolságra, természetszerű élőhelyen kell elhelyezni, szükség esetén a természetvédelmi kezelő nemzeti park igazgatóság munkatársainak bevonásával.

4.8. Amennyiben a földmunkák során, vagy depóniák létesítésekor számolni lehet a fokozottan védett gyurgyalag (*Merops apiaster*), illetve a védett partifecske (*Riparia*

riparia) megtelepedésével, abban az esetben a földművek oldalait a fészkelési időszak (április 15-től augusztus 15-ig) megkezdése előtt 45°-os lejtőszögnél kisebb meredekségűre kell kialakítani vagy a partfalat a fészkelés megakadályozása céljából megfelelő védelemmel kell ellátni. Amennyiben a fészkelés megtörténik, a fészkelésre szolgáló partfalat a fészkelési időszak végéig (augusztus 15.) tilos bolygatni.

4.9. A vízfolyások és csatornák medrét érintő kivitelezési munkálatokat augusztus 1. és október 30. között (a szaporodási és telelési időszakon kívül) kell végezni. Az ökológiai átjárhatóságot az építés idején is biztosítani kell.

4.10. Az özönnövények terjedése ellen az alábbi módon szükséges védekezni:

- fehér akác (*Robinia pseudoacacia*): a munkaterület növényzettől való megtisztítása során a vágástakarítási növényi hulladék elégetését kerülni kell az akáccal fertőzött területeken, mivel a hő hatására a talajban lévő magkészlet stimulálódik és intenzív csírázása kezdődik meg a következő évben. Terjedését vegyszeres gyomirtással kell megakadályozni
- hibrid óriáskeserűfű (*Fallopia x bohemica*): kisebb kiterjedésű állományok kaszálással és a rizómák kiásásával. A nagyobb kiterjedésű állományok esetében glifozát tartalmú növényvédő szerekkel, vizes területeken a rendszeres kaszálással. Ha a talaj eltávolítására kerül sor, azt kizárólag olyan területen lehet elhelyezni, amely már eleve keserűfűvel fertőzött. A keserűfűvel fertőzött területen dolgozó munkagépeket meg kell tisztítani a földtől, hogy más területre ne vihessék át a növény propagulumait
- magas aranyvessző (*Solidago gigantea*): a földmozgatások során a gyökérdarabokkal fertőzött termőréteg csak átdarálás után használható fel újra. A fertőzött területek kaszálása, szükség esetén vegyszeres gyomirtása.
- parlagfű (*Ambrosia artemisifolia*): a nyílt talajfelszínek mielőbbi gyepesítésével, valamint kaszálással.
- betyárkóró (*Erigeron canadensis*): kaszálás és gyepesítés

4.11. Az építéssel bolygatott, roncsolt területeket rehabilitálni kell tereprendezéssel, termőréteg elhelyezésével és növénytelepítéssel. A tájvédelmi célú növénytelepítéseket a létesítmény műszaki átadásáig el kell végezni.

4.12. Az építést megelőző és építés közbeni élővilágvédelmi feladatok ellátására a kivitelezőnek élővilágvédelmi szakembert kell alkalmaznia. A kivitelezés műszaki ellenőrzési munkálataiba a természetvédelmi kezelő nemzeti park igazgatóság képviselőjének részvételét biztosítani szükséges.

5. Éghajlatvédelem:

5.1 A szén-dioxid nyelő képesség csökkenésének megakadályozása érdekében a kivágásra kerülő erdőterületet teljes egészében pótolni kell.

5.2 A kivitelezést modern, alacsony kibocsátású géppark használatával kell elvégezni.

C) <u>Az üzemelés időszakára vonatkozó részletes előírások:</u>

1. Zaj- és rezgésvédelem:

1.1. Az ideiglenes forgalomba helyezést követően, a kialakult, szokásos gépjármű forgalom nagyság mellett (90-120 nap közötti intervallumon belül), zajszintmérések alapján készült szakvéleményben kell bizonyítani, hogy a közlekedésből származó zajterhelés a nyomvonalhoz legközelebbi, zajtól védendő építmények homlokzatai előtt 2 méterre nem haladja meg a 27/2008. együttes rendelet 3. sz. mellékletében előírt zajterhelési határértéket.

1.2. A szakvéleményt a mérést követően 30 napon belül be kell nyújtani az országos környezetvédelmi hatóság részére. A közlekedési zaj mérését, a mértékadó zajterhelés meghatározását „A környezeti zaj vizsgálata és értékelése" c. MSZ 18150-1:1998. sz. szabvány, *a zajkibocsátási határértékek megállapításának, valamint a zaj- és rezgéskibocsátás ellenőrzésének módjáról* szóló 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet előírásainak, valamint a helyi adottságok és forgalmi viszonyok figyelembe vételével kell elvégezni. Minden esetben szükséges a forgalmi adatok rögzítése is.

1.3. Az ideiglenes forgalomba helyezést követően a zajszintmérést az alábbi monitorpontokon kell végezni:

- Szabadbattyán 4801/7 hrsz.
- Szabadbattyán 4609/2 hrsz..

1.4. Amennyiben kiegészítő zajmérési monitorpont kijelölése indokolt, annak helyét az országos környezetvédelmi hatósággal egyeztetni kell.

1.5. Amennyiben a zajszintmérések eredményei alapján nem teljesülnek a vonatkozó zajvédelmi követelmények, akkor a szakvéleményben a zajcsökkentés érdekében tervezett intézkedéseket és azok várható eredményeit is ismertetni kell.

2. Földtani közeg védelme:

2.1. A főút létesítményeinek üzemeltetése nem okozhat *a földtani közegben a földtani közeg és a felszín alatti víz szennyezéssel szembeni védelméhez szükséges határértékekről és a szennyezések méréséről* szóló 6/2009. (IV. 14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendeletben meghatározott szennyezettségi határértéknél kedvezőtlenebb állapotot.

2.2. Az üzemeltetés során a szennyezőanyagok környezetbe jutását meg kell akadályozni.

2.3. Az üzemeltetés során esetlegesen bekövetkező káresemények kezeléséről a Magyar Közút Nonprofit Zrt. központi havaria terve szerint kell gondoskodni.

3. Levegőtisztaság-védelem:

3.1. A főút tengelyétől számított 25 méteren belül - a főút működésével összefüggő építmény kivételével - nem lehet és nem helyezhető el lakóépület, üdülőépület, oktatási, nevelési, egészségügyi, szociális és igazgatási épület.

3.2. Az ideiglenes forgalomba helyezést követően, a kialakult szokásos gépjárműforgalom nagysága mellett (90-120 nap közötti intervallumon belül) a levegő minőségének méréssel történő meghatározása szükséges (immisszió mérés) az L1 mérési ponton (Szabadbattyán 4609/2 hrsz.) A mérés időtartama min. 14 nap a reprezentatív mintavétel érdekében.

3.3. Az immisszió mérések alapján készült szakvéleményben kell bizonyítani, hogy a közlekedésből származó levegőterheltség nem haladja meg az egészségügyi határértékeket. A szakvéleményt a méréseket követően 30 napon belül be kell nyújtani az országos környezetvédelmi hatóság részére.

3.4. Amennyiben kiegészítő immisszió mérési monitoringpont(ok) kijelölése indokolt, annak helyét az országos környezetvédelmi hatósággal egyeztetni kell.

3.5. A telepítésre kerülő mérőhelyen (mérőhelyeken) a levegő szennyezettségének vizsgálatát el kell végezni. A vizsgálandó paraméterek:

- nitrogén-oxidok (NO_2 és NO_x)

- szén-monoxid (CO)
- szálló por (PM_{10} és $PM_{2,5}$)
- talajközeli ózon (O_3)

4. **Természetvédelem:**

4.1. Az özönnövények, invazív fajok terjedésének megakadályozása érdekében az út menti területek gyepesített zöldfelületeinek természetvédelmi szempontok alapján meghatározott időben és rendszerességgel történő kaszálása szükséges (évente legalább két alkalommal, az évi időjárás függvénye szerint, természetvédelmi szempontból meghatározott időben).

4.2. A vadvédelmi kerítések, valamint az ökológiai átjárhatóságot biztosító műtárgyak állapotát, csatlakozásukat, évente legalább négy alkalommal ellenőrizni kell, hogy funkciójukat megfelelően betöltik-e: folytonos, zárt rendszert kell alkotniuk, amelynek kisebb sérülése is a vad bejutását eredményezheti. Az élővilágvédelmi célú átjárókat folyamatosan karban kell tartani, a célfajok számára a folyamatos átjárhatóságot biztosítani kell. A vadátjárók gyepborítású bejáratát a növényzet kaszálásával, tisztításával, az esetleges hulladékok, idegen anyagok eltávolításával az állatok számára folyamatosan akadálymentessé kell tenni. Az átjáró környezetében az élőhely típusának megfelelően gondoskodni kell a terelő, védő növényzet ápolásáról, pótlásáról.

4.3. A létesítmény üzemeltetéséhez kapcsolódóan biológiai monitoring vizsgálatokat szükséges végezni. A monitoring vizsgálatokat – a vizsgálati dokumentáció vizsgálati eredményeinek és ajánlásainak figyelembe vételével - a későbbi tervfázisban készülő környezetvédelmi tervben kell megtervezni, a természetvédelmi kezelő nemzeti park igazgatóság szakembereinek bevonásával. A biológiai monitoringnak a legnagyobb hatásviselő élőlénycsoportokra kell kiterjednie. A monitoring vizsgálatokat a kivitelezés megkezdése előtti alapállapot rögzítéssel, a kivitelezés alatti ellenőrző vizsgálatokkal és az üzemelés alatt legalább 3 éven keresztül tartó vizsgálatokkal kell végezni.

4.4. Az áttelepített védett növényfajok befogadóhelyein az áttelepítés sikerességét ellenőrizni szükséges, legalább 3 évig. Az ellenőrzésről szóló jelentést a területi természetvédelmi hatóság részére meg kell küldeni.

III.

Hulladékgazdálkodási előírások

A) Továbbtervezésre vonatkozó részletes előírások:

1. A hulladékképződés megelőzése, a képződő hulladék mennyiségének és veszélyességének csökkentése érdekében előnyben kell részesíteni az anyag- és energiatakarékos, hulladékszegény technológiák alkalmazását; az anyag termelési-fogyasztási körfolyamatban tartását, valamint a hulladékként kockázatot jelentő anyagok kiváltását.

2. A keletkező hulladékok tervezett kezelése során a hasznosítást előnyben kell részesíteni az ártalmatlanítással szemben.

3. A hulladékok engedélyesnek történő átadásakor törekedni kell arra, hogy a hulladékok a célnak megfelelő legközelebbi hulladékgazdálkodási létesítménybe kerüljenek.

B) Az építés időszakára vonatkozó részletes előírások:

1. A kivitelezés során keletkező hulladékokat elkülönítetten, a környezet veszélyeztetését kizáró módon kell gyűjteni.

2. Veszélyes hulladékot a települési hulladék közé juttatni tilos. A keletkező veszélyes hulladékokról *a veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól* szóló 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet (a továbbiakban: ***225/2015. Korm. rendelet***) előírásainak megfelelően kell gondoskodni.

3. A veszélyes hulladékok gyűjtését a környezet szennyezését kizáró módon, megfelelő edényzetben, illetve a legközelebbi mérnökségi telephelyen kialakított üzemi gyűjtőhelyen kell végezni, majd azokat a hulladékgazdálkodási hatóság érvényes engedélyével rendelkező szervezetnek át kell adni. A veszélyes hulladék üzemi gyűjtőhely kialakításának meg kell felelnie *az egyes hulladékgazdálkodási létesítmények kialakításának és üzemeltetésének szabályairól* szóló 246/2014. (IX. 29.) Korm. rendeletben (a továbbiakban: ***246/2014. Korm. rendelet***) foglaltaknak.

4. A települési szilárd hulladékot megfelelő gyűjtőedényzetben kell gyűjteni és a hulladékra vonatkozó érvényes hulladékgazdálkodási engedéllyel rendelkező szakcégnek átadni.

5. Az építési-bontási hulladékok gyűjtéséről, megfelelő kezelésről *az építési és bontási hulladék kezelésének részletes szabályairól* szóló 45/2004. (VII.26.) BM-KvVM együttes rendelet (a továbbiakban: ***45/2004. együttes rendelet***) szerint kell gondoskodni.

6. A munkálatok során kitermelt, építési-bontási hulladékkal kevert vagy egyéb módon szennyezett földet *a hulladékjegyzékről* szóló 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet (a továbbiakban: ***72/2013. VM rendelet***) alapján be kell sorolni és hulladékként kell kezelni.

7. A munkálatok során kitermelt és a kitermelés helyén fel nem használt szennyezetlen talajjal végzett tevékenységek során tekintettel kell lenni *a hulladékról* szóló 2012. évi CLXXXV. törvény (a továbbiakban: ***Ht.***) 2. § (4) bekezdésében foglaltakra.

8. Tereprendezésre, feltöltésre csak szennyezetlen, inert anyagot szabad alkalmazni.

9. A hulladékok szállítását csak arra jogosult, hulladékszállítási engedéllyel rendelkező végezheti.

10. Hulladék a további megfelelő kezelés érdekében csak az adott típusú hulladékra vonatkozó hulladékgazdálkodási hatósági engedéllyel rendelkezőnek adható át. A hulladék engedélyesnek történő átadása esetén - a hulladékgazdálkodási közszolgáltatás keretében történő átadás kivételével - meg kell győződni az átvevő átvételi jogosultságáról.

11. Az engedélyesnek történő átadáskor törekedni kell arra, hogy a hulladékok a célnak megfelelő legközelebbi hulladékgazdálkodási létesítménybe kerüljenek.

12. A hulladékok megfelelő kezelése érdekében tett intézkedések során a hasznosítást előnyben kell részesíteni az ártalmatlanítással szemben.

13. A hulladékokkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségeknek (építési-bontási hulladékok esetén a 45/2004. együttes rendeletben foglaltakon túlmenően) *a hulladékkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségekről* szóló 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet (a továbbiakban: ***309/2014. Korm. rendelet***) alapján kell eleget tenni.

14. A tevékenység során keletkezett bontási hulladékok mennyiségét, elszállítását, további kezelését igazoló, a 45/2004. együttes rendelet 10. § (3) bekezdése szerinti dokumentum másolatokat (kísérőjegy, szállítójegy, mérlegjegy, vételi jegy, esetleg számla, bontási hulladék nyilvántartó lap stb.) a területileg illetékes hatóságnak be kell nyújtani.

15. A munkagépek meghibásodása, üzemzavara esetén kifolyt üzemanyag, olaj felitatásáról haladéktalanul gondoskodni kell. Havária jellegű szénhidrogén szennyezés esetén a kitermelt szennyezett földet, szennyezett felitató anyagot a 72/2013. VM rendelet alapján veszélyes hulladékként kell besorolni, melyekről az esetenként keletkező veszélyes hulladékokhoz

hasonlóan a 225/2015. Korm. rendelet előírásai szerint kell gondoskodni, különös tekintettel a környezetszennyezést kizáró módon történő szelektív gyűjtésre és az erre érvényes hulladékkezelési engedéllyel rendelkezőnek való átadásra.

C) Az üzemelés időszakára vonatkozó részletes előírások:

1. A pályaszakaszon – beleértve a pihenőket – keletkező hulladékok folyamatos, a környezet veszélyeztetését kizáró módon történő gyűjtéséről és megfelelő kezeléséről gondoskodni kell.

2. Az összegyűjtött veszélyes hulladékok gyűjtését a legközelebbi mérnökségi telephelyen kialakított üzemi gyűjtőhelyen kell végezni, és azok érvényes hulladékgazdálkodási hatósági engedéllyel rendelkező szervezetnek történő átadásáról gondoskodni kell.

3. A keletkező hulladékok engedélyesnek történő átadása során törekedni kell arra, hogy a hulladékok a célnak megfelelő legközelebbi hulladékgazdálkodási létesítménybe kerüljenek.

4. Az esetlegesen kifolyt üzemanyag, olaj felitatásáról haladéktalanul gondoskodni kell, a kitermelt szennyezett talajt, a szennyezett felitató anyagot veszélyes hulladékként kell kezelni.

IV.

Szakhatóságok rendelkezései

1. **A Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság vízügyi és vízvédelmi hatáskörben 35000/3162-1/2022.ált. számon az alábbiak szerint rendelkezett:**

„SZAKHATÓSÁGI ÁLLÁSFOGLALÁS

A Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi, és Hulladékgazdálkodási Főosztály (a továbbiakban: Országos környezetvédelmi hatóság) PE/KTFO/1491-19/2022. számú szakhatósági megkeresésére a Komárom – Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti szakasz környezetvédelmi engedély kiadása tárgyában indult közigazgatási engedélyezési eljárásban a Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság (a továbbiakban: BM OKF) az alábbi vízügyi és vízvédelmi szakhatósági állásfoglalást adja.

A Komárom – Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti szakasz tárgyában indult környezetvédelmi engedéllyel kapcsolatban vízügyi és vízvédelmi szakhatósági hozzájárulásomat az alábbi előírásokkal adom meg:

1. A megvalósítás során a munkagépek karbantartása a munkaterületeken nem végezhető. A hibaelhárítás miatti szerelési munkálatok csak a legszükségesebbekre korlátozódhatnak melyet csak kármentő tálca alkalmazásával lehet folytatni.

2. A munkagépek üzemanyaggal való feltöltése csak a gépre kijelölt telephelyen történhet kármentő tálca alkalmazásával.

3. A földtani közegre, illetve közegbe, valamint felszíni vízbe kijutó bárminemű szennyező anyagot haladéktalanul és maradéktalanul el kell távolítani. A szennyező anyag kijutásáról, a megtett intézkedésekről az illetékes területi vízvédelmi hatóságot haladéktalanul értesíteni kell.

4. Az útpályáról összegyűjtött vizek felszíni vízbe vagy tározó-párologtató műtárgyba történő bevezetése előtt tisztító műtárgy megtervezéséről és beépítéséről egyedileg kell gondoskodni. Az útpálya

műtárgyaként megépülő út- és talpárkok felszíni vízbe (meglévő mederbe) való betorkolásának kivitelezése csak vízjogi létesítési engedély alapján történhet.

5. Az út műtárgyaként megépülő az útpálya víztelenítését szolgáló műtárgyak - a 4. pontban foglalt kivétellel - vízjogi létesítési engedély megszerzése nélkül építhetők meg és helyezhetők forgalomba.

6. A kijelölt felszín alatti vízbázis „B" hidrogeológiai védőterületét érintő szakaszokon a burkolt talpárkot kell kiépíteni és annak fenn- és karbantartásáról folyamatosan gondoskodni kell.

7. A vízfolyás és a csatorna-vízilétesítmények mederkorrekciói kizárólag vízjogi engedély birtokában végezhetők. Az átereszeket 1-3%-os valószínűségű árvízi vízhozam károkozás nélküli vezetésére kell méretezni. A létesítmény felhagyása esetén a teljes területet rekultiválni kell.

8. A nyomvonal által érintett ivóvíz és szennyvíz (csatorna, nyomott vezeték) közmű vezeték kiváltása csak vízjogi létesítési engedély alapján történhet.

9. A vízjogi létesítési engedély alapján megépített vízilétesítmények használatba vételéhez vízjogi üzemeltetési engedély szükséges.

10. Az építéskor, üzemeltetéskor, felhagyáskor keletkező veszélyes hulladék, üzemanyag és kenőanyag tárolók úgy alakítandók ki, hogy a felszíni és felszín alatti vizek védelme biztosítható legyen.

A jelen szakhatósági állásfoglalás ellen önálló jogorvoslatnak nincs helye, a szakhatósági állásfoglalás a határozat, illetve az eljárást megszüntető végzés elleni jogorvoslat keretében támadható meg."

2. **A Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság katasztrófavédelmi hatáskörben 35700/2817-1/2022.ált. számon az alábbiak szerint rendelkezett:**

„Szakhatósági állásfoglalás

A Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (1016 Budapest, Mészáros u. 58/a.) megkeresése alapján a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45., adószáma: 11906522-2-41, cégjegyzékszám: 01 10 044180; továbbiakban: Ügyfél) megbízásából az UTIBER Közúti Beruházó Kft. (1115 Budapest, Csóka u. 7-13.) képviseletében eljáró Tóman Lajos kérelmére a Komárom - Kisingmánd (M1) - Kisbér - Székesfehérvár (M7) - Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti szakasz vonatkozásában a környezeti hatásvizsgálati engedélyezési eljárásban a környezetvédelmi engedély megadásához ***az ipari baleseti kockázatok tekintetében, a természeti katasztrófáknak való kitettség tekintetében, valamint az ipari baleseteknek és a katasztrófáknak való kitettségből eredő várható hatások tekintetében katasztrófavédelmi szempontból***

hozzájárulok.

A szakhatóság döntése az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.

Az Ügyfél a tárgyi hatósági engedélyezési eljárásban a katasztrófavédelmi szakhatósági közreműködésért igazgatási szolgáltatási díj megfizetésére nem kötelezett."

3. **A Szabályozott Tevékenységek Felügyeleti Hatósága Bányászati és Gázipari Főosztály Veszprémi Bányafelügyeleti Osztály bányászati hatáskörben SZTFH-BANYASZ/2939-4/2022. számon az alábbiak szerint rendelkezett:**

„A Szabályozott Tevékenységek Felügyeleti Hatósága Bányászati és Gázipari Főosztály Veszprémi Bányafelügyeleti Osztálya (továbbiakban: Bányafelügyelet) a Komárom-Kisigmánd (M1)-Kisbér-Székesfehérvár (M7)-Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút

Székesfehérvár-Sárbogárd közötti szakaszának környezeti hatásvizsgálati eljárásában a környezetvédelmi engedély megadásához feltétel nélkül

hozzájárul

A szakhatóság döntése az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg."

V.

Az eljárás során szakkérdésben megkeresett hatóságok előírásai

1. **Fejér Megyei Kormányhivatal Népegészségügyi Főosztály FE/NEF/1137-2/2022. számú nyilatkozata alapján:**

1.1. A közlekedéstől származó zaj terhelési határértékei a zajtól védendő területeken **nem léphetik túl** - a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII.3.) KvVM – EüM együttes rendelet [a továbbiakban: ***27/2008. (XII.3.) KvVM – EüM együttes rendelet***] 3. számú mellékletében **meghatározott határértékeket, illetve ahol már jelenleg határérték túllépés tapasztalható, ott a beruházás hatására a túllépés mértéke nem növekedhet.** Az érintett védendő ingatlanok esetében a zajvédelmi célok teljesülését mérésekkel kell ellenőrizni.

1.2. Az építési kivitelezési tevékenységből származó zaj terhelési határértékei a zajtól védendő területeken nem léphetik túl - a 27/2008. (XII.3.) KvVM – EüM együttes rendelet 3. § (1) bekezdése alapján - a zajtól védendő területeken az üzemi vagy szabadidő zajforrástól származó zajterhelési, 2. *számú mellékletben* meghatározott határértékeket. Védendő épületek közelében az építési-kivitelezési munkálatokat a nappali időszakra kell korlátozni.

1.3. Az építési, kivitelezési **tevékenységet a dokumentációval összhangban úgy kell végezni, hogy abból a lehető legkevesebb légszennyező anyag kerülhessen a környezetbe,** és így a tevékenység az azt végzők és más személyek egészségét ne veszélyeztesse, és a környezet károsodását, illetve szennyezését ne idézze elő, illetőleg annak kockázatát ne növelje meg.

1.4. Az építési-kivitelezési tevékenységet úgy kell végezni, és az üzemeltetés feltételeit úgy kell biztosítani, hogy **a tevékenység végzése során ne szennyeződhessenek a felszíni, a felszín alatti vizek, a földtani közeg**, erre vonatkozóan valamennyi vonatkozó előírás teljesüljön, így a felszíni vizek minősége védelmének szabályairól szóló 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet, a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet előírásait be kell tartani, ennek érdekében a szükséges műszaki megoldásokat kell alkalmazni.

1.5. A kémiai biztonságról szóló 2000. évi XXV. törvény 20. § (3) bekezdése szerint a veszélyes anyaggal, illetve **a veszélyes keverékkel kapcsolatos tevékenységet úgy kell megtervezni és végezni, hogy a tevékenység az azt végzők és más személyek egészségét ne veszélyeztesse,** a környezet károsodását, illetve szennyezését ne idézze elő, illetőleg annak kockázatát ne növelje meg.

1.6. A kémiai kóroki tényezők hatásának kitett munkavállalók egészségének és biztonságának védelméről szóló 5/2020. (II. 6.) ITM rendelet rendelkezéseit be kell tartani.

1.7. A létesítés illetve a felhagyás során keletkező hulladékok, veszélyes hulladékok jogszabályi követelményeknek megfelelő gyűjtéséről, további kezeléséről gondoskodni kell.

1.8. A veszélyes hulladékkal végzett tevékenység kapcsán be kell tartani a veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól szóló 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet előírásait.

2. **Fejér Megyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály Örökségvédelmi Osztály FE/OVED/00467-6/2022. számú nyilatkozata alapján:**

2.1. A tárgyi beruházás vonatkozásában a Magyar Nemzeti Múzeum (1509 Budapest, Pf.: 365., továbbiakban MNM) jogelődje a Várkapitányság Nonprofit Zrt. által elkészített előzetes régészeti dokumentációt (a továbbiakban: ERD) a vizsgálati területek rendelkezésre állását követően ki kell egészíteni a geofizikai kutatáson és a próbafeltáráson alapuló feltárási projekttervet tartalmazó ERD 2.-vel, amely feladatok elkészítésére a MNM jogosult.

2.2. A feltárási projekttervet tartalmazó teljes ERD-t a földmunkával járó tevékenység engedélyezésére irányuló első hatósági eljárás megindítására irányuló kérelemhez kell mellékelni, amely eljárás során az ERD szakmai javaslata alapján határozza meg az örökségvédelmi hatóság a megelőző feltárás módszerét.

2.3. Amennyiben a kivitelezést megelőző régészeti feladatellátás során a 79883 azonosítószámú régészeti lelőhely tájképi jelentőségű régészeti lelőhely megléte igazolódik, annak sorsáról a Hatóság külön eljárásban dönt, lehetőség szerint el kell kerülni.

3. **Fejér Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztály FE/NTO/01269-2/2022. számú nyilatkozata alapján:**

3.1. A tárgyi beruházás megvalósításának előfeltétele az ingatlanügyi hatóság által kiadott, a munkákkal érintett termőföldekre vonatkozó más célú hasznosítási engedély megszerzése.

3.2. A tervezett munkálatok az érintett ingatlanokkal szomszédos termőföldek talajára semmilyen hatással nem lehetnek (humuszos talaj megbontása, taposási károk, talajidegen anyagok elhelyezése, szennyezés, vízelvezetésből eredő eróziós károk).

3.3. A munkálatok alatt az érintett nyomvonalon a humuszos termőtalaj minőségét óvni kell, és a letermelt humuszos termőtalajt funkciója szerint kell hasznosítani.

4. **Pest Megyei Kormányhivatal Földművelésügyi és Erdészeti Főosztály Erdőfelügyeleti Osztály PE/ERDŐ/3529-2/2022. számú nyilatkozata alapján:**

4.1. A beruházással érintett erdők igénybevétele csak az erdészeti hatóság erdő igénybevételét engedélyező, végleges határozata alapján és az abban tett kikötésekkel kezdhető meg.

5. **Fejér Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földhivatali Osztály 1. 10.213/2022. számú nyilatkozata alapján:**

5.1. A termőföld igénybevételének megkezdése időpontjában az igénybevevőnek rendelkezni kell a termőföld végleges illetve időleges más célú hasznosítását engedélyező véglegessé vált határozatokkal.

VI.

A településrendezési eszközökkel való összhangra vonatkozó megállapítás

A nyomvonal által érintett települések *(Sárszentmihály, Szabadbattyán, Székesfehérvár, Aba, Sárkeresztúr, Sárszentágota, Nagylók, Sárbogárd)* jegyzője által megküldött nyilatkozat alapján a tervezett tevékenység

Szabadbattyán
Székesfehérvár
Nagylók
Sárbogárd

települések esetén nincs összhangban a településrendezési eszközökkel.

A településrendezési eszközökkel való összhangot az építési engedély kiadásáig meg kell teremteni.

VII.

Az engedély érvényességi ideje

Az engedély a véglegessé válásától számított 10 évig érvényes.

VIII.

Az eljárás során felmerült eljárási költségek

A környezeti hatásvizsgálati eljárás igazgatási szolgáltatási díja négy- vagy több forgalmi sávos út (legalább 10 km hosszan egybefüggő új pályától) esetén 2.500.000,- Ft, azaz kettőmillió-ötszázezer forint, amelyet Tervező a kérelmező NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) nevében és helyett megfizetett.

Az eljárás során további eljárási költség nem merült fel.

IX.

A jogorvoslat igénybevételével kapcsolatos tájékoztatás

E határozat ellen közigazgatási úton további jogorvoslatnak helye nincs, ellene - az okozott jogsérelemre hivatkozással - a közléstől számított 30 napon belül a Fővárosi Törvényszékhez címzett, de a Pest Megyei Kormányhivatalhoz írásban vagy elektronikus kapcsolattartásra kötelezett esetén elektronikus úton benyújtott keresettel közigazgatási per indítható. A törvényszék a pert tárgyaláson kívül bírálja el, a felek bármelyikének kérelmére, vagy ha szükségesnek tartja tárgyalást tart. Tárgyalás tartását a felperes a keresetlevélben kérheti.

I N D O K O L Á S

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45., a továbbiakban: ***NIF Zrt.***) megbízásából a Tervező a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálya (a továbbiakban: ***Kormányhivatal***) előtt 2022. február 25. napján kérelmet terjesztett elő a Komárom-Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár - Sárbogárd közötti szakasz megvalósításának környezeti hatásvizsgálata ügyében.

Kérelméhez csatolta a Tervező és a VIKÖTI Mérnök Iroda Kft.(1519 Bp., Postafiók 241) által 2022. február 25. napján készített, 43.574 tervszámú környezeti hatástanulmányt.

A kérelem mellékleteként megküldésre került a NIF Zrt. által a Tervező részére adott meghatalmazás, amely alapján a Tervező a tárgyi eljárás során a NIF Zrt. nevében és helyett eljárhat.

*

*A környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet (a továbbiakban: **71/2015. Korm. rendelet**) szerint:*

9. § (2) Környezetvédelmi hatóságként - ha kormányrendelet másként nem rendelkezik - a területi környezetvédelmi hatóság jár el.

*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 [a továbbiakban: **345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet**] szerint:*

1. § (7) A Kormány az 1. melléklet 1.2.29. és 1.2.132. pontjában meghatározott beruházás esetén a 2. melléklet 9. pontja szerinti közigazgatási hatósági ügyekben eljáró hatóságként a Pest Megyei Kormányhivatalt jelöli ki.

1. melléklet a 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelethez
1. Országos közúti közlekedési projektek

1.2. Főutak

1.2.132. A Komárom-Kisigmánd (M1 autópálya) - Kisbér - Székesfehérvár (M7 autópálya) - Sárbogárd (M8 gyorsforgalmi út) közötti út megvalósítása.

A 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. § (7) bekezdése alapján az országos környezetvédelmi hatóság, azaz a Pest Megyei Kormányhivatal jár el *a környezet védelmének általános szabályairól* szóló 1995. évi LIII. törvény (a továbbiakban: ***Kvt.***) 66. § (1) bekezdés a) pontjában foglalt környezetvédelmi hatóságként a Komárom-Kisigmánd (M1 autópálya) - Kisbér - Székesfehérvár (M7 autópálya) - Sárbogárd (M8 gyorsforgalmi út) közötti út megvalósítása esetén.

A hulladékgazdálkodási hatóság kijelöléséről szóló 124/2021. (III. 12.) Korm. rendelet (a továbbiakban: ***124/2021. Korm. rendelet***) 3. § (1) bekezdés i) pontja alapján az országos hulladékgazdálkodási hatóság, azaz a Pest Megyei Kormányhivatal jár el hulladékgazdálkodási szakkérdés vizsgálata során, ha az engedélyező hatóság az országos környezetvédelmi és természetvédelmi hatóság.

Fentiek alapján a Kormányhivatal megállapította a tárgyi ügyben hatáskörét és illetékességét, ezért a kérelem alapján a Kormányhivatal előtt PE/KTFO/1491/2022. számon környezetvédelmi engedély megszerzésére irányuló környezeti hatásvizsgálati eljárás indult.

*

A dokumentációban a tárgyi beruházás kapcsán a tervezett gyűjtő-elosztó sávok miatt meglévő szélesítendő műtárgyak között feltüntetésre került a 7-es út 78+050 km szelvényében a Székesfehérvár 1. 7-8 sz. közös főutak feletti meglévő híd felújítása is.

A 314/2005. Korm. rendelet szerint:

***10. § (6a)** Olyan tevékenység esetén, amelynek megvalósításához nyomvonalas létesítmény telepítése szükséges, **a hatásvizsgálatnak ki kell terjednie** a nyomvonalas létesítmény, a kapcsolódó létesítmények, az összetartozó tevékenységek, valamint a nyomvonalas létesítmény által érintett egyéb létesítmények (különösen keresztező utak, közművek) hatásainak a vizsgálatára is.*

***2. § (2)** A környezeti hatásvizsgálati eljárás szempontjából:*

d) kapcsolódó létesítmény: a tevékenységet elősegítő, kiegészítő, kiszolgáló építmény a telepítés helyén

e) összetartozó tevékenység: a 3. számú melléklet szerinti és az 1. vagy 3. számú mellékletbe tartozó tevékenységgel azonos, a környezethasználó által e tevékenységekkel azonos vagy szomszédos ingatlanon, közös beruházási céllal megkezdeni tervezett olyan tevékenység, amely a 3. számú mellékletben meghatározott küszöbérték alá esik, azonban megkezdése esetén az 1. vagy 3. számú mellékletbe tartozó tevékenységgel együtt a 3. számú mellékletben meghatározott küszöbérték teljesül

***10. § (5)** A környezetvédelmi hatóság a határozatában dönt a környezetvédelmi hatóság hatáskörébe tartozó egyéb engedélyek megadásáról, ha annak feltételei fennállnak.*

Fentiekre tekintettel jelen eljárás során a hatásvizsgálat kiterjedt a keresztező utak vizsgálatára is, azonban a környezetvédelmi engedély nem vonatkozik a keresztező 7-es főút korrekciójára és a 7-es út 78+050 km szelvényében a Székesfehérvár 1. 7-8 sz. közös főutak feletti meglévő híd felújítására, mivel a Kormányhivatal a kérelemben szereplő beavatkozások közül kizárólag a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár - Sárbogárd közötti szakasz megvalósítására és az általa érintett közművek és a kapcsolódó beavatkozások tekintetében rendelkezik hatáskörrel a környezetvédelmi engedély kiadására, a keresztező utak és a tárgyi nyomvonalat nem érintő híd kapcsán nem.

*

Jelen ügy *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. § (1) bekezdése alapján ***nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű***, továbbá ***nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra beruházással összefüggő ügy***.

*

Az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: ***Ákr.***) szerint:

***37. § (2)** Az eljárás a kérelemnek az eljáró hatósághoz történő megérkezését követő napon indul.*

***41. §** [A sommás eljárás]*
(1) Sommás eljárásnak van helye, ha
a) a hiánytalanul előterjesztett kérelem és mellékletei, valamint a hatóság rendelkezésére álló adatok alapján a tényállás tisztázott és
b) nincs ellenérdekű ügyfél.
(2) Ha a hatóság megállapítja, hogy az (1) bekezdésben meghatározott bármely feltétel nem áll fenn, a sommás eljárás szabályait mellőzi, és a 43. § (1) bekezdésében meghatározott valamely döntést hoz.

A Kormányhivatal megállapította, hogy jelen eljárás során a tényállás tisztázása érdekében a vonatkozó jogszabályokban előírt eljárási cselekmények szükségesek.

A fentiekre tekintettel az Ákr. 41. § (1) bekezdésében foglalt feltételek nem állnak fenn, ezért a Kormányhivatal a sommás eljárás szabályait mellőzi, a kérelmet **a teljes eljárás szabályai szerint bírálja el,** és rendelkezik a tényállás tisztázásához szükséges eljárási cselekményekről.

Az Ákr. alapján:

***43. §** [Teljes eljárásra történő áttérés]*
(1) A hatóság az eljárás megindításától számított nyolc napon belül
a) a kérelmet visszautasítja, az eljárást megszünteti vagy érdemben dönt,
b) a beadvány elintézését függőben tartja, vagy az eljárás felfüggesztése vagy szünetelése iránt intézkedik, vagy
c) - szükség esetén - szakhatóságot keres meg, rendelkezik a tényállás tisztázásához szükséges előre látható eljárási cselekményekről, hiánypótlásra hív fel.

(2) A hatóság teljes eljárásra történő áttérés esetén - amennyiben annak feltételei fennállnak - elektronikus úton tájékoztatja az ügyfelet a teljes eljárás ügyintézési határidejéről, a határidő túllépésének jogkövetkezményeiről és arról, hogy a hatóság a továbbiakban a teljes eljárás szabályai szerint jár el.

*

A benyújtott környezeti hatástanulmány szerint a tervezett létesítmény 2x2 sáv keresztmetszettel és 20,00 m koronaszélességben, 110 km/h sebességhez tervezett főút.

A nyomvonal által érintett települések: Sárszentmihály, Szabadbattyán, Székesfehérvár, Aba, Sárkeresztúr, Sárszentágota, Nagylók, Sárbogárd

*

A kérelem mellékleteként benyújtott dokumentáció alapján a Kormányhivatal mint országos környezetvédelmi hatóság eljáró hatóságként megállapította, hogy a dokumentáció átdolgozása, kiegészítése szükséges. A Kormányhivatal egyidejűleg mint országos hulladékgazdálkodási hatóság hulladékgazdálkodási szakkérdést vizsgáló hatóságként megállapította, hogy a dokumentáció kiegészítése hulladékgazdálkodási szempontból is szükséges.

Fentiekre tekintettel a Kormányhivatal 2022. március 10. napján kelt, PE/KTFO/1491-7/2022. számú végzésével hiánypótlás teljesítésére hívta fel a NIF Zrt.-t és a Tervezőt.

A Tervező a Kormányhivatal részére 2022. március 17. napján megküldött beadványához csatolt hiánypótlási dokumentációval a felhívásban foglaltakat megfelelően teljesítette.

A dokumentáció a hiánypótlást követően a 314/2005. Korm. rendelet 6. számú mellékletében meghatározott tartalmi követelményeknek megfelel.

*

A Kormányhivatal megállapította, hogy a Tervező a NIF Zrt. helyett és nevében megfizette *a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági eljárások igazgatási szolgáltatási díjairól* szóló 14/2015. (III. 31.) FM rendelet 2. § (1) bekezdése, és a 2. számú melléklet 9.2. pontja szerinti 2.500.000,- Ft, azaz kettőmillió-ötszázezer forint igazgatási szolgáltatási díjat, mint a környezeti hatásvizsgálati eljárás díját.

*

A környezeti hatástanulmány a főút által keresztezett közművek környezeti hatásait bemutatta, amely alapján a Kormányhivatal azok környezeti hatásait megvizsgálta, ennek megfelelően a főút által keresztezett közműveket jelen határozat rendelkező rész *I. „A tervezett tevékenység jellemzői"* c. fejezetében feltüntette.

*

A dokumentációban foglaltak alapján, országhatáron átterjedő jelentős környezeti hatás a tárgyi tevékenység kapcsán nem várható.

*

Az ügyintézési határidőt a Kormányhivatal az alábbiak alapján állapította meg.

Az Ákr. szerint:

***50.** § [Az ügyintézési határidő]*
(1) Ha törvény eltérően nem rendelkezik, az ügyintézési határidő az eljárás megindulásának napján kezdődik.
(2) Az ügyintézési határidő

a) automatikus döntéshozatal esetén huszonnégy óra,
b) sommás eljárásban nyolc nap,
c) teljes eljárásban hatvan nap.
(3) A (2) bekezdés c) pontjában meghatározott ügyintézési határidőnél hosszabb határidőt törvény, rövidebb határidőt jogszabály állapíthat meg.

***52. § (4)** Ha a határidő utolsó napja olyan nap, amelyen a hatóságnál a munka szünetel, a határidő - az ügyintézési határidő kivételével - a következő munkanapon jár le.*

A Kvt. szerint:

***91. § (1)** A környezetvédelmi engedély megszerzésére, továbbá a működési engedély kiadására irányuló eljárásban az ügyintézési határidő százöt nap.*

A nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény (a továbbiakban: ***Ngt.***) alapján:

***3. § (1)** Kiemelt jelentőségű ügyben a kérelmet soron kívül kell elbírálni, az ügyintézési határidő azonban - az (5) bekezdésben meghatározott, valamint az általános építésügyi hatósági engedélyezési eljárásra vonatkozó ügyintézési határidő kivételével - legfeljebb negyvenkét nap lehet.*

3. § (5) Az ügyintézési határidő
*a) a környezet védelmének általános szabályairól szóló törvény szerinti előzetes vizsgálati eljárás esetén az ott meghatározott határidő, környezeti hatásvizsgálati eljárás esetén **hatvan nap**,*
(...)

Az Ákr. alapján:

***50. §** (5) Az ügyintézési határidőbe nem számít be*
a) az eljárás felfüggesztésének, szünetelésének és
b) az ügyfél mulasztásának vagy késedelmének
időtartama.

Az ügyintézési határidő vonatkozásában a Kormányhivatal a rendelkezésére álló adatok alapján 2022. március 10. napján kelt, PE/KTFO/1491-6/2022. számú levelében az alábbi tájékoztatást adta:

A kérelem 2022. február 25. napján érkezett a Kormányhivatalhoz, ennek megfelelően a tárgyi eljárás 2022. február 26. napján indult és az ügyintézési határidő is 2022. február 26. napján kezdődött. A 60 nap ügyintézési határidő leteltének napja: 2022. április 26.

Tekintettel arra, hogy eljárása során a Kormányhivatal a Tervezőt hiánypótlásra hívta fel, az ügyintézési határidő az Ákr. 50. § (5) bekezdése alapján 2022. május 4. napjára változott.

*

Az Ákr. 55. § rendelkezései, valamint *az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről* szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet (a továbbiakban: ***531/2017. Korm. rendelet***) 1. § (1) bekezdése és 1. számú melléklet 9. táblázat 2., 3., 4. és 22. pontja alapján a Kormányhivatal 2022. március 29. napján, PE/KTFO/1491-19/2022., PE/KTFO/1491-20/2022., PE/KTFO/1491-21/2022. számon megkereste az ügyben vízügyi és vízvédelmi, katasztrófavédelmi és bányászati szempontból hatáskörrel rendelkező, az érintett település vonatkozásában területileg illetékes szakhatóságokat, a Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóságát, a Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóságot és a Szabályozott Tevékenységek Felügyeleti Hatóságát.

A ***Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság vízügyi és vízvédelmi szempontból*** 35000/3162-1/2022.ált. számú szakhatósági állásfoglalásában kikötésekkel, a ***Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság katasztrófavédelmi szempontból*** 35700/2817-1/2022.ált. számon kikötés nélkül járult hozzá a környezetvédelmi engedély megadásához. A ***Szabályozott Tevékenységek***

Felügyeleti Hatóság Bányászati és Gázipari Főosztály Veszprémi Bányafelügyeleti Osztály SZTFH-BANYASZ/2939-4/2022. iktatószámú végzésével a környezetvédelmi engedély megadásához feltételek nélkül hozzájárult.

A szakhatósági állásfoglalások rendelkező részét az Ákr. 81. § (1) bekezdésére tekintettel jelen határozat rendelkező része tartalmazza.

A megkeresett szakhatóságok a jelen határozat rendelkező részében szereplő szakhatósági állásfoglalásaikat az alábbiakkal indokolták:

1. **A Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság vízügyi és vízvédelmi hatáskörben adott 35000/3162-1/2022.ált. számú szakhatósági állásfoglalásának indokolása:**

„A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45., a továbbiakban: NIF Zrt.) megbízásából eljáró UTIBER Közúti Beruházó Kft. (1115 Budapest, Csóka u. 7-13., a továbbiakban: Kérelmező) kérelmezte a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti szakasz létesítményeinek környezeti hatásvizsgálati eljárását és környezetvédelmi engedély kiadását az Országos környezetvédelmi hatóságtól.

Az Országos környezetvédelmi hatóság által mellékelt környezeti hatástanulmányt szaktervezőként a Kérelmező és a VIKÖTI Mérnöki Iroda Kft. (1519 Budapest, Pf.: 241.) készítették „Komárom – Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése" környezeti hatásvizsgálati dokumentáció (a továbbiakban: KHT) címmel.

A BM OKF a szakhatósági állásfoglalása kialakítása során figyelemmel volt a Magyarország felülvizsgált, 2015. évi vízgyűjtő-gazdálkodási tervéről szóló 1155/2016. (III. 31.) Korm. határozat (a továbbiakban: VGT2) mellékletében foglaltakra is.

Az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet [továbbiakban: 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet] 1. § (5) bekezdése értelmében a Kormány a 3. melléklet 23. és 42. pontja szerinti beruházások esetén az 1. melléklet szerinti közigazgatási hatósági eljárásokban, valamint a vízgazdálkodási és vízvédelmi célú projektek esetén, továbbá a gyorsforgalmi közúthálózat fejlesztése során az 1. melléklet 9. pontja szerinti táblázat 2. és 3. sorában meghatározott környezetvédelmi közigazgatási hatósági eljárásokban vízgazdálkodási és vízvédelmi szakkérdésben országos illetékességgel eljáró szakhatóságként az országos vízügyi hatóságot és az országos vízvédelmi hatóságot jelöli ki.

Az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. számú melléklet 9. táblázat 2. és 3. pontjai értelmében környezeti hatásvizsgálati eljárásban minden esetben vízügyi és vízvédelmi szakkérdésként az alábbiak vizsgálata szükséges:

Annak elbírálása, hogy a tevékenység vízellátása, a keletkező csapadék- és szennyvíz elvezetése, valamint a szennyvíz tisztítása biztosított-e, vízbázis védőterületére, védőidomára, jogszabályban, illetve határozatban meghatározott előírások érvényesíthetők-e, továbbá annak elbírálása, hogy a tevékenység az árvíz és a jég levonulására, a mederfenntartásra milyen hatást gyakorol.
Annak elbírálása, hogy a tevékenység kapcsán a felszíni és felszín alatti vizek minősége, mennyisége védelmére és állapotromlására vonatkozó jogszabályban, illetve határozatban meghatározott előírások érvényesíthetők-e.

A KHT alapján az alábbiakat állapítottam meg:
A tervezéssel érintett terület Fejér megyében helyezkedik el. A projekt fő gazdasági-társadalmi célja az M1 autópálya és az M5 autópálya között, a kapcsolódó közlekedésfejlesztési projektekkel olyan közlekedési folyosó létrehozása, amely alternatív irányt kínál fel az igen jentős – elsősorban tranzit – kelet-nyugat irányú forgalom lebonyolítására, tehermentesíti a Budapest körül már kapacitását kimerítő forgalmat. Ezzel megvalósul a dunaújvárosi Pentele híd tervezett funkciója is, összekötve a kelet-nyugati országrészeket.

A nyomvonal által érintett települések: Sárszentmihály, Szabadbattyán, Székesfehérvár, Aba, Sárkeresztúr, Sárszentágota, Nagylók, Sárbogárd.

A beruházás műszaki adatai:

A tervezett útkategória 2x2 sávos emelt sebességű főút fizikai elválasztással, vt=110 km/h tervezési sebességhez tartozó paraméterekkel, távlatban gyorsforgalmi úttá fejleszthető.

A beruházás során tervezett csomópontok az alábbiak:

Megnevezés	**Km szelvény**
7 sz. főúti csomópont	*1+285*
M7 gyorsforgalmi úti csomópont	*3+495*
63 sz. főúti csomópont	*8+046*
6209 j. úti csomópont	*23+908*

A főút kiegészítő műtárgyai az alábbiak:

Km szelvény	**Megnevezés**
1+285	*Felüljáró a 7 sz. főút és kerékpárút felett*
3+495	*Felüljáró az M7 autópálya felett (csomópont)*
4+139	*Felüljáró a 6214 j. út és kerékpárút átvezetés felett*
4+262	*Felüljáró a 30. sz. vasútvonal és a szervizút felett*
5+016	*Felüljáró a 6214 j. út és kerékpárút átvezetés felett*
5+510	*Aluljáró földút és vadátjáró alatt*
8+046	*Felüljáró a 63 sz. főút felett*
9+059	*Felüljáró a Reptéri út és a 45. sz. vasútvonal felett*
12+307	*Felüljáró a 6214 j. út és kerékpárút átvezetés felett*
12+842	*Felüljáró a 45. sz. vasútvonal és szervizút felett*
14+046	*Aluljáró földút alatt*
14+074	*Felüljáró a 0359 hrsz. árok felett*

További egy új felüljáró műtárgy épül a 14-es km szelvény környezetében létesülő párhuzamos földút átvezetésére a 0359 hrsz-ú árok felett.

A következő utak korrekciója szükséges a beruházás megvalósítása esetén:

- *7-es számú főút korrekciója – 1.8 km hosszan;*
- *7-8-az számú főúti csomópont ágainak korrekciója;*
- *6209 jelű út korrekciója – 526 m hosszan.*
-

Továbbá több keresztező és párhuzamos földút kerül kialakításra a környező területek megközelíthetősége érdekében.

Az útpálya kiegészítő műtárgyaként két pihenőhelyet terveznek létesíteni (6+850 – kétoldali egyszerű pihenő és 24+150 komplex egyoldali pihenő, baloldalon). Mérnökségi telepet nem terveznek létesíteni a szakaszon.

A vizsgált területen az alábbi felszín alatti víztestek találhatóak:

- *Séd-Nádor-Sárvíz vízgyűjtő – sp.1.7.1, sekély porózus, hideg leáramlással, a víztest mennyiségi állapota gyenge, kémiai állapota gyenge;*
- *Séd-Nádor-Sárvíz vízgyűjtő – p.1.7.1, porózus, hideg leáramlással, a víztest mennyiségi és kémiai állapota is jó;*
- *Szabadbattyáni-karsztrögök – k.1.6, karszt, hideg leáramlással, a víztest mennyiségi állapota jó, azonban a kémiai állapot gyenge;*
- *Szabadbattyáni-karszt – kt.1.6., karszt, termál feláramlással, a víztest mennyiségi állapota gyenge, a kémiai állapota jó.*

A beruházás jellegéből adódóan vízkivételek, nagyobb mélységű munkálatok nem tervezettek, így a fentiekben felsorolt víztestek közül a sekély felszín alatti víztest, a sekély porózus Séd-Nádor-Sárvíz vízgyűjtő az érintett.

A beruházás területén Magyarország talajvíz térképe alapján a talajvíztükör nyugalmi vízszintje a tervezési szakasz első felén magasabban húzódik, 2-4 m közötti mélységben, illetve az M7-es és a 63. számú főút közötti szakasz egy részén 1-2 m magasan, majd Belsőbáránd után mélyebben, 4-8 m között található. A geotechnikai vizsgálatokhoz készült 6 m mély fúrásokban többnyire nem jelentkezett talajvíz, ahol igen, ott az átlagos talajvízszint 2-5 m mélységben helyezkedik el.

A felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken lévő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet módosításáról szóló 7/2005 (III. 1.) KvVM rendelet alapján az érintett települések, Sárszentmihály, Székesfehérvár, Aba, Sárkeresztúr, Sárszentágota, Nagylók, Sárbogárd érzékeny, míg Szabadbattyán kiemelten és fokozottan érzékeny felszín alatti vízminőségi övezetbe tartoznak.

A tervezési terület közelében a VGT2 alapján az alábbi ivóvíz kivétel célját szolgáló, üzemelő, illetve távlati felszín alatti vízbázisok találhatók:

Település	**Vízbázis neve**	**Vízbázis státusza**	**Védendő termelés [m3/nap]**	**Vízbázis típuskódja**	**Vízbázis sérülékeny?**	**Érinti-e a nyomvonal?**
Székesfehérvár	Székesfehérvár Sóstói vm.	üzemelő	4200	R Q4 Iv2	igen	nem
Aba	Aba községi vízmű	üzemelő	750	R Q3 Fv4 Iv4	nem	nem
Aba	Aba óvoda	üzemelő	10	R Q1	bizonytalan	nem
Sárkeresztúr	Sárkeresztúr vízmű	üzemelő	330	R Q2 Iv2	igen	igen, hidrogeológiai B-t
Nagylók	Nagylók vízmű	üzemelő	200	R Q2 Fv4 Iv4	nem	nem

A Közép-dunántúli Vízügyi Igazgatóság (a továbbiakban: KDTVIZIG) a KHT-hoz adott tájékoztatása szerint az érintett vízbázis védőterületén nincsenek közlekedéssel, útépítéssel kapcsolatos ingatlanhasználati korlátozások, kivéve az üzemanyagtöltő állomás létesítését és üzemeltetését. A 6209 jelzésű úti külön szintű csomópontban létesülő egyoldali komplex pihenő üzemanyagtöltő állomás a védőterületen kívül valósul meg az út bal oldalán.

Az építés hatása a talajvízre elsősorban a munkagépek mozgásával, az üzemanyag feltöltéssel, a szállítással, valamint a veszélyes anyagok tárolásával és a hulladék elhelyezéssel függ össze.

A munkagépek tárolása a vonali telephelyeken történik, azonban a javítás központi javítóműhelyben, illetve szakszervizben zajlik. Olajcserét a nehézgépeknél, illetve földmunkagépeknél szakműhelyben végzik.

Az üzemanyagot biztosító tartálykocsik a benzinkutaknál megszokott töltőpisztollyal vannak felszerelve, így a töltés során az olajszennyezés veszélye minimális. A környezetveszélyeztetés és szennyezés megelőzésére kármentő tálca alkalmazása javasolt a KHT alapján.

Az eszközök tárolásához és az adminisztratív munkák elvégzéséhez a munkaterületen szakaszonként iroda- és tároló konténereket telepítenek. A vízellátás a helyi adottságoknak megfelelően fúrt kúttal (létesítése és üzemelése vízjogi engedély köteles tevékenység), vagy odaszállított víztartállyal történik, a WC helység kihelyezett mobileszközökkel lesz biztosítva.

A KHT alapján megfelelő munkafegyelem mellett a felszín alatti víz terhelése elkerülhető a beavatkozással érintett területeken (munkaterület, felvonulási terület, szállítási útvonalak). Amennyiben a szilárd és folyékony kommunális, valamint a kisebb mennyiségben esetlegesen keletkező szénhidrogénekkel szennyezett veszélyes hulladékokkal megfelelő gondossággal járnak el, biztonsággal elkerülhető a felszín alatti vizek elszennyezése. A munkálatok ideje alatt a felszín alatti víz szennyeződése a havária események kivételével nem valószínűsíthető.

A felszín alatti víz tekintetében közvetlen hatásterület nem jelölhető ki. A burkolt útpálya, a vízelvezető árkok és anyagnyerő helyek területein a beszivárgási viszonyok változnak meg, amelyek közvetett hatásként a talajvíz után-pótlódásban eredményeznek módosulást. Ez a hatás azonban a vonalas létesítmény esetében minimális, nem vagy alig érzékelhető.

A létesítmény üzemelése során a felszín alatti víztestek állapotát elsősorban a vízlevezetés módja, hatékonysága, valamint a gépjárművek üzemanyaga és az általuk szállított szennyezőanyagok mennyiségei határozzák meg.

A KHT szerint a tervezési terület helyszíni adottságait és a terep esését figyelembe véve a síkvidéki jelleg miatt külső területről származó vizek az út árkait nem fogják terhelni. Azokon a szakaszokon, ahol az árkokat nem tudják a befogadóig elvezetni, ott tározó-párologtató árkokat (medencéket) terveznek létesíteni.

Az útfelületről a csapadékkal lemosódott szennyező anyagok a vízelvezető rendszerbe kerülnek, ahol jellemzően a talajszemcsékhez kötődve iszapként kiülepednek, a felszín alatti vizeket várhatóan nem fogja elérni.

Az üzemelés során szennyezés nagysága elsősorban a haváriák, üzemanyag-szállító kamionok, tehergépkocsik balesetével kapcsolatban lehet számottevő. A tervezett útszakaszon a szállítási útvonalakon havária esetén a szennyezésből származó károsító hatások túllépheteknek a közvetlen hatásterület határán, a talajvíztükröt elért szennyezés az áramlási irányokban tovább szállítódhat. Havária esetekre a kivitelezőnek, majd az üzemelési időszakra a kezelőnek megfelelő havária tervvel kell rendelkeznie.

A létesítmény felhagyása a közlekedés megszűnését jelentené, ami nem okozna jelentős hatást a felszín alatti vizek tekintetében, akár kismértékben kedvező hatást jelentene mivel a közlekedésből származó (az útról lemosódó) szennyezések megszűnnének. Egy esetleges felhagyás keretében az út ténylegesen elbontása nem valószínűsíthető, azonban felhagyáskor a bontás befejeztével az eredeti, természeteshez közeli talajállapot és beszivárgási viszonyok állnának vissza a területen.

Felszíni vizek tekintetében a tervezett beruházás a VGT2 szerint az Észak-Mezőföld és Keleti-Bakony alegység területét érinti. A vízrendszer gerincét a Nádor-csatorna adja, amely 110 km hosszon szeli át a Mezőföld és a Sárrét térségét. Jelentősebb mellékvízfolyásai a Gaja-patak, a Veszprémi-séd, illetve a Dinnyés-Kajtori-csatorna, mely a Velencei-tó vizét vezeti le a Nádor-csatornába.

A beruházás által keresztezett vízfolyások az alábbiak:

Szelvényszám	hrsz.	Település	megnevezés	megjegyzés	műtárgy
5+129	20478	Székesfehérvár	árok	-	áteresz
5+370	20459/7	Székesfehérvár	árok	Névtelen-2203	áteresz
5+840	20481	Székesfehérvár	árok	Névtelen-2199	áteresz
5+918	20453	Székesfehérvár	árok	áteresz	
6+497	20443	Székesfehérvár	árok	Névtelen-2198	áteresz
13+400	0258	Aba	árok	bevezetés	
14+074	0359	Aba	árok	híd	
16+884	0337	Aba	csatorna	Dinnyés - Kajtori csatorna	híd
24+932	0128	Sárkeresztúr	árok	áteresz	
26+280	0178	Sárkeresztúr	árok	áteresz	
33+030	094	Sárszentágota	csatorna	Lóki-patak	híd

A keresztezett vízfolyások közül a VGT2 a Dinnyés-Kajtori-csatornát és a Lóki-patakot, illetve a gyűjtő-elosztó pálya által érintett Nádor-csatorna középső (Sárvíz) és Séd-Sárvízi-malomcsatorna víztesteket is nevesíti. Egyik érintett víztest integrált állapota sem éri el a jó minősítést, melynek oka elsődlegesen az ökológiai állapotukból következik.

Belvíz szempontjából a nyomvonal alapvetően belvízzel nem veszélyeztetett területen vezet át, csupán két helyen, keresztez belvízzel mérsékelten veszélyeztetett területet.

A vizsgált nyomvonalak nem érintenek árvízvédelmi töltés rendszereket. A tervezési terület árvízi elöntésekkel nem veszélyeztetett. Magyarország árvíz elöntés térképei alapján se nagy, se közepes, se kis valószínűséghez tartozó árhullámokból bekövetkező elöntés, illetve gátszakadás sem jellemző a területen.

A tervezési területen villámárvíz veszélyeztetettség nem áll fenn.
Az építés elsősorban a vízfolyások vízminőségére hathat. A hidak, átereszek és a pályaszerkezet építésénél ügyelni kell arra, hogy a vízfolyásokat szennyezés ne érje.

Az építés a csapadékvíz elvezető rendszer, és a lefolyási viszonyok kismértékű megváltoztatásával járhat, amely átmeneti, nem jelentős hatású. Az építés során technológiai szennyvíz nem keletkezik, a kommunális szennyvíz gyűjtése az építési telephelyen megoldható, mely elszállításáról a kivitelező gondoskodik, így a felszíni vizek nem szennyeződnek. A felszíni vizek egyéb szempontú szennyezése csak esetlegesen (pl. elcsöppenő üzemanyag, hidraulika olaj, stb. által) léphet fel, azonban ezek a helyzetek megfelelő kivitelezői fegyelem, odafigyelés mellett elkerülhetőek, lokalizálhatók.

Az átfolyási szelvényekben, azok fölött és alatt, létesítésből eredő káros mederkimosódások nem keletkezhetnek, a meglévő mederhez mindenhol, annak tervezett szintjén, törésmentesen kell csatlakozni.

Az építés során figyelni kell arra, hogy a vízfolyásokban, csatornákban a vízmozgás lehetőleg ne legyen korlátozva, a víz átfolyása biztosítva legyen. Amennyiben az építés alatt a mederben munka folyik, úgy az építés befejeztével a medret helyre kell állítani. Ezek a feladatok a kivitelezőt terhelik, nekik kell biztosítani a medrekben a szabad lefolyást.

A vízminőség változás a felszíni lefolyó vizek tekintetében csak csapadékos időszakban léphet fel, amikor is a burkolatlan, fedetlen föld- felületnél a felületi erózió következtében talajlemosódás valószínűsíthető. A lemosódás következtében megnő a befogadók lebegőanyag terhelése, amely kismértékű feliszapolódást okozhat. Az építést befejeztével az esetleges feliszapolódást meg kell szüntetni, és az eredeti lefolyási viszonyokat helyre kell állítani.

A tervezett nyomvonalon több esetben szükséges bizonyos mértékű mederkorrekció. Alapvető indoka a fölösleges és költséges keresztezések megszüntetése. Kanyargó vízfolyás rövid távon való többszöri keresztezése vagy nagyon kis szögben való keresztezés esetén szükséges mederkorrekció.

A beruházás által érintett területen az alábbi mederkorrekciók szükségesek:

- *5+129 km sz. lévő keresztezésben lévő vízelvezető árok (Székesfehérvár, 20478 hrsz.) található. A levezető árok folytonossága csőáteresz segítségével biztosítható. A kedvezőtlen szögű keresztezés miatt ezen árok nyomvonalát korrigálni szükséges. A korrekció hossza megközelítőleg 160 m.*

- *6+497 km sz. lévő keresztezésben lévő vízelvezető árok (Székesfehérvár, 20443 hrsz.) található. A levezető árok folytonossága csőáteresz segítségével biztosítható. A kedvezőtlen szögű keresztezés miatt ezen árok nyomvonalát korrigálni szükséges. A korrekció hossza megközelítőleg 100 m.*

- *12+886 – 13+400 km sz. lévő keresztezésben az Aba Város Önkormányzatának tulajdonában és kezelésében lévő vízelvezető árok (0359 hrsz.) található. A kedvezőtlen közelségű kialakítás miatt ezen árok nyomvonalát feltehetően korrigálni szükséges. A levezető árok folytonosságát a főpályával párhuzamosan kialakított meder biztosítja. A korrekció hossza megközelítőleg 480 m.*

A felszíni vizek mennyiségi változását érdemben a beruházás - jellegéből adódóan vízkivétel nem tervezett - nem befolyásolhatja, vízkivétel nem történik.

A nevesített keresztezett vízfolyások átvezetése minden esetben hídműtárgyakkal történik. Az engedélyezési tervben részletesen megtervezendő vízelvezető rendszernek, mind a pályáról érkező, mind pedig a terepi vizek akadálytalan lefolyását biztosítani szükséges. A későbbi tervfázisban, az engedélyezési tervhez vízműtani számítás fog készülni, melyben a pályáról lefolyó és a terepről összegyülekező vízhozamok számításra kerülnek majd. A tervezett vízelvezető rendszer ezen vízmennyiségek biztonságos levetésére lesznek méretezve és így meghatározásra kerül a befogadókba beengedett vízmennyiség is.

A KHT alapján az útpályáról a csapadékvizekkel lemosódó szennyezőanyagok negatív vízminőségi hatásai a forgalomba helyezés után jelentkeznek. Az út üzeméből fakadóan a vízfolyásokat érő hatások közül elsősorban a kiömlött folyadékok okozhatnak jelentős szennyezéseket havária esetén. Szokványos üzemmód mellett a szennyezés mértéke nem jelentős.

A téli síkosság mentesítés hóolvadás esetén a megnövekedett sókoncentráció esetlegesen terhelést okozhat a vízfolyásokban. Ennek mértékét több tényező befolyásolja, elsődlegesen az addig kijuttatott sómennyiség, továbbá a meteorológiai körülmények (pl. a lehullott és megmaradt csapadék összmennyisége), valamint az olvadás időbeli lefolyása. Nagyobb hozamú vízfolyások esetében a hígulás nagyobb mértékű, ahol viszont kis vízhozamú vízfolyásokba folyik el a csapadékvíz, ott kedvezőtlenebb lesz a hatása.

A hatás időben a hóolvadás utáni időszakra korlátozódik, az év többi időszakában sószennyezéssel a vízfolyásokban nem kell számolni.

A burkolt felületek arányának növekedésével a sózást igénylő felületek aránya is megnövekszik. Ennek eredményeképpen a befogadó vízfolyásokban többlet-terheléssel kell számolni.

A téli síkosság mentesítésnél ügyelni kell arra, hogy csak a ténylegesen szükséges mennyiség kerüljön felhasználásra.

A vízpolitika terén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról szóló 2000. október 23-i 2000/60/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (a továbbiakban: VKI) alapján vizsgálva a projektet a tervezett beavatkozás (út- és vízépítés) a nevesített felszíni víztestek fizikai tulajdonságainak módosulásával nem jár, tekintve, hogy az alegységi tervben nevesített keresztezett vízfolyások átvezetése hídműtárgyakkal történik. Kettő eleve meglévő híd, melyet csak szélesíteni kell. Mederkorrekció nem tervezett egyiknél sem.

Felszíni víztestek vonatkozásában a jó ökológiai állapot elérése a beruházás által nem veszélyeztetett, tekintve, hogy az alegységi tervben nevesített vízfolyások vonatkozásában a jó ökológiai állapot

elérendő megfogalmazáshoz rendelt ökológiai intézkedések megtételére az út kiépítése nincs hatással, ezen intézkedések megtételét nem veszélyezteti. Kémiai állapot romlását a beavatkozások nem fogják generálni.

Kiváló állapotra minősített felszíni víztestet a beruházás nem érint.

A felhagyás, amennyiben ez a közlekedés megszüntetését jelentené, nem okozna releváns hatást a felszíni vizek szempontjából; sőt, kismértékben kedvező hatást jelentene az útról lemosódó, a közlekedésből származó szennyezések hiánya miatt. Felhagyáskor a bontási munkálatok befejeztével az eredeti (többé-kevésbé természetes) lefolyási és beszivárgási állapot állna vissza, amennyiben az útalap elbontását és megfelelő talajlazítást is végeznének.

Havária esetén leggyakrabban olajszennyezésre lehet számítani, illetve a szállított anyagtól függően kerülhetnek szennyező anyagok az útfelületre, az út menti padkára, rézsűre, és – nagyobb kiömlő mennyiség esetén – a vízelvezető árkokba, szélsőséges esetben a befogadókba. Ilyen események kezelésére vonatkozóan, a más útszakaszokon is megszokott módon az út kezelőjének kell havária tervvel, továbbá a megfelelő és racionálisan elvárható kármentő eszközökkel rendelkeznie. Az út csapadékvíz-elvezető árkaiban, amennyiben vízfolyások kezelői a későbbi tervezési fázisban ezt előírják, tiltók kerülnek beépítésre a befogadó vízfolyások előtt. Havária esetén értesíteni kell a területileg illetékes vízügyi és vízvédelmi hatóságot valamint a környezetvédelmi Hatóságot. A havária események inkább a földtani közeget (esetleg a talajvizet) érinthetik.

Vízépítés tekintetében a KHT szerint az út vizeinek befogadói a párhuzamos és keresztező árkok, csatornák. Törekedni kell a gravitációs befogadóba vezetésre, azonban szükséges tározó-párologtató árkok (medencék) építése is, ahol nincs megfelelő befogadó.

A 7-8. sz. főút és az M7 autópálya csomópont közötti szakaszon természetes, illetve meglévő vízelvezető árokrendszer nem található. A csomópontok környékén a meglévő rendszerhez lehetséges csatlakozni egy rövid szakaszon a terület földrajzi adottságainak figyelembevételével. A köztes szakaszon jellemzően mezőgazdasági területen vezet a nyomvonal, itt befogadók nem találhatóak, így a meglévő nyomvonal mellett tározó-párologtató talpárkok (medencék) kialakítása szükséges közel 2000 méteres szakaszon.

A vasútvonal és a 63 sz. főút közötti szakaszon több kisebb árok, vízfolyás található, mely biztosítja a nyomvonaltól északra elterülő területek, valamint az M7 autópálya és a tőle északra lévő ipari terület vízelvezetését. A vízfolyások, árkok a nyomvonaltól délre folyamatosan összefonódnak (kb.: 1500 m) és így a végső befogadó a Nádor-csatorna lesz.

A 63 sz. közúti csomópont magas pontján a vízelvezető árok csatlakozik a meglévő főúti árokrendszerhez.

A kezelő KDTVIZIG által adott adatszolgáltatás alapján a Dinnyés-Kajtori-csatorna (16+883 km sz.), mint befogadó felhasználható. A nyomvonal a továbbiakban párhuzamosan halad a csatornával közel 700-1500 m távolságban, ezen a szakaszon keresztező vízfolyás, árok nem található.
A Lóki-patak (33+030 km sz.), mint befogadó felhasználható, a kezelő KDTVIZIG által adott adatszolgáltatás alapján.

A csapadékvizek helyben tartása érdekében alternatív megoldásként tározó medencék kialakítása válhat szükségessé, melyek az alábbiak:

- *11+900 km sz. környezetében – 5104 m^3;*
- *21+650 km sz. környezetében – 17267 m^3;*
- *31+600 km sz. környezetében – 12572 m^3.*
-

Az útpálya az alábbi főbb vízfolyásokat és csatornákat keresztezi:

Szelvényszám	hrsz.	Település	megnevezés	megjegyzés	műtárgy

5+129	20478	Székesfehérvár	árok	-	áteresz
5+370	20459/7	Székesfehérvár	árok	Névtelen-2203	áteresz
5+840	20481	Székesfehérvár	árok	Névtelen-2199	áteresz
5+918	20453	Székesfehérvár	árok	áteresz	
6+497	20443	Székesfehérvár	árok	Névtelen-2198	áteresz
13+400	0258	Aba	árok	bevezetés	
14+074	0359	Aba	árok	híd	
16+884	0337	Aba	csatorna	Dinnyés - Kajtori csatorna	híd
24+932	0128	Sárkeresztúr	árok	áteresz	
26+280	0178	Sárkeresztúr	árok	áteresz	
33+030	094	Sárszentágota	csatorna	Lóki-patak	híd

A tervezési területen meglévő vízfolyások és fő befogadók öntözővíz kivételre is szolgálnak, ezért az illetékes KDTVIZIG tanulmánytervhez adott Szfv-A-1887-0007/2020. számú szakvéleménye szerint tisztító műtárgyak elhelyezése szükséges egyes talpárkok bekötéseinél, melyek az alábbiak:

Szelvényszám	**Befogadó**	**Megjegyzés**
5+129	árok	Névtelen-2203
5+370	árok	Névtelen-2203
5+840	árok	Névtelen-2199
5+918	árok	hrsz.: 20458
6+497	árok	Névtelen-2198
6+850	főpálya	Pihenő
13+400	főpálya	hrsz.: 0258
14+074	árok	hrsz.: 0359
16+884	csatorna	Dinnyés-Kajtori csatorna
23+908	út	6209 j. út
24+150	főpálya	Komplex pihenő
33+030	csatorna	Lóki-patak

A közmű-kiváltások jellemzően az út területén belül vagy közvetlenül mellette épülnek, az úttal egyidejűleg. A kiváltások talajra és felszín alatti vizekre gyakorolt hatása nem jelentős, valamint felszíni vizeket nem érint.

A KHT és a vonatkozó vízügyi és vízvédelmi szakkérdések alapján az alábbiakat állapítottam meg:

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (a továbbiakban: Kvt.) 66/A. § (1) bekezdése alapján a környezethasználattal járó tevékenység engedélyezésére irányuló hatósági eljárásban, így jelen eljárásban is a vízvédelmi, mint környezetvédelmi szempontok érvényesülését szakhatósági közreműködés keretében kell vizsgálni.

A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezései eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (továbbiakban: 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet) 10. § (4) bekezdés alapján

„A környezetvédelmi engedély megadásáról szóló határozatban az engedély feltételei között:

b) előírhatók:

bb) jogszabályi feltételek fennállása esetén egyes határértékek is,

bc) a környezetvédelmi engedély megadását követő, a környezethasználat megkezdéséhez esetlegesen szükséges további engedélyek megszerzéséhez kielégítendő és a környezeti hatásvizsgálat alapján meghatározható feltételek."

Vízügyi és vízvédelmi szempontból a fentieket is figyelembevéve a rendelkező résszel összhangban következő lényeges megállapításokat teszem.

Az építés során javasolt, hogy lehetőség szerint az érintett vízbázis védőterületén ne létesüljön ideiglenes tároló hely, anyag depó, felvonulási terület.

A felszín alatti vizek minőségének védelme érdekében a kockázatos anyagok elhelyezése, továbbá a felszín alatti vízbe történő közvetlen bevezetése a terület érzékenységétől függetlenül tilos. Érzékeny területen a közvetett bevezetés engedélyköteles tevékenység.

Mind az út építése, mind a kapcsolódó létesítmények építése során felhasználásra kerülő, valamint a keletkező veszélyes, illetve szennyezőanyagok tárolását, kezelését szolgáló létesítményeket a felszín alatti víz szennyeződését kizáró módon kell kialakítani (üzemanyag tárolók, munkagépek karbantartásának körülményei, a védelemeszközei, hulladékok és veszélyes hulladékok tárolásának és szállításának módjai). A vízbázist érintő szakaszon (23+250- 24+680 km sz. környezete) nem javasolt depónia és semmilyen típusú tároló hely kialakítása az építés alatt.

A tervezett vízépítési létesítmények folyamatos, szükséges időközönkénti karbantartásáról gondoskodni kell.

A KDTVIZIG tanulmánytervhez adott szakvéleménye (Szfv-A-1887-0007/2020.) szerint néhány befogadó elé javasolt tisztítóműtárgyat tervezni.

A keresztezett vízfolyásoknál végzett munkálatoknál ügyelni kell arra, hogy a vízmozgás lehetőleg ne, vagy csak kis mértékben legyen korlátozva, illetve biztosítva legyen a víz átfolyása.

A vízfolyások környezetében és partjukat kísérő 20-20 méteres sávban gépkarbantartás, olajcsere nem történhet. A gépek tárolására és karbantartására szolgáló telepeket a felszíni vízfolyásoktól 20-20 méteres sávjában tilos kijelölni.

A hidak, átereszek, és útpályaszerkezetek építése során ügyelni kell arra, hogy a vizeket szennyezés ne érje.

Az üzemeltetési időszak alatt a gyomirtás során a vegyszerek mennyiségét a szükséges minimális értékre kell csökkenteni.

A befogadóba vezetendő csapadékvíz minőségének mindenkor ki kell elégítenie a felszíni vizek minősége védelmének szabályairól szóló 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet) és a vízszennyező anyagok kibocsátásaira vonatkozó határértékekről és alkalmazásuk egyes szabályairól szóló 28/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet előírásait.

Továbbá a KHT-ban foglaltak alapján megállapítottam, hogy a tevékenységhez kapcsolódóan a vízellátás, a keletkező csapadék- és szennyvízelvezetés, valamint a szennyvíztisztítás megfelelően megoldott.

Vízvédelmi szempontból megállapítottam, hogy a tevékenység kapcsán „a felszíni és felszín alatti vizek minősége védelmére és állapotromlására vonatkozó jogszabályban, illetve határozatban meghatározott előírások érvényesíthetők-e" szakkérdéseket a KHT megfelelően vizsgálta, illetve javasolt műszaki és szervezési intézkedéseket a várható hatások minimalizálása érdekében.

Esetlegesen bekövetkező havária esetén a szennyezőanyag terjedése ellen azonnal intézkedni kell. Az elfolyt szennyezőanyagokat az átitatott közeggel együtt zárt tároló edénybe kell gyűjteni és a veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól szóló 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet előírásai alapján kell kezelni.

Figyelembe kell venni továbbá a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII.21.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 219/2004. (VII.21.) Korm. rendelet) 10. § (1) bekezdés b) pontjában foglaltakat, miszerint a felszín alatti vizek jó minőségi állapotának biztosítása érdekében tevékenység csak a felszín

alatti víz, földtani közeg (B) szennyezettségi határértéknél kedvezőbb állapotának lehetőség szerinti megőrzésével végezhető.

A vízügyi hatóságtól elvi vízjogi engedély kérhető a létesítmény tervezését megelőzően, valamint a vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Vgtv.) 28/A § (1) bekezdés a) pontja alapján engedély szükséges a vízimunka elvégzéséhez, a vízilétesítmény megépítéséhez és átalakításához (vízjogi létesítési engedély), a vízilétesítmény használatba vételéhez és üzemeltetéséhez, a vízhasználathoz (vízjogi üzemeltetési engedély) és a vízilétesítmény megszüntetéséhez (megszüntetési engedély). A fentiek alapján az 4, 7, 8 és 9. pontokban a vízimunkák és vízilétesítmények megvalósításával kapcsolatban előírtam, hogy azok csak vízjogi létesítési engedély birtokában építhetők meg, illetve üzemeltethetőek. A vízjogi létesítési engedély alapján megépített vízilétesítmények használatba vételével kapcsolatos előírást a Vgtv. 28/A § (1) bekezdés b) pontja alapján tettem meg.

A KHT-ból és a Vgtv. 1. számú mellékletének 26. pontja alapján megállapítottam, hogy a tervezett útpálya vizeit elvezető létesítmények nem vízilétesítmények, ezért az útpálya víztelenítés létesítményei vízjogi létesítési engedély nélkül megépíthetőek, és üzemeltetésbe vonhatóak, az ezzel kapcsolatos előírást a rendelkező rész 5. pontja tartalmazza.

A KHT szerint a létesítés és az üzemelés esetén az elvárható legnagyobb gondossággal fognak eljárni, azonban a legnagyobb elővigyázatosság mellett is szennyező anyag kerülhet a talajra, munkaterületre, felszíni vízbe, ilyen esetben a környezethasználó a Kvt. 8. § (2) bekezdése alapján köteles gondoskodni a tevékenysége által bekövetkezett környezetkárosodás megszüntetéséről, a károsodott környezet helyreállításáról. Ennek érdekében a környezetkárosodás megelőzésének és elhárításának rendjéről szóló 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet szerinti intézkedéseket meg kell tennie és az illetékes hatóságokat értesítenie kell. Mindezek alapján az elővigyázatosság elvével összhangban a rendelkező rész 1. – 3. pontjaiban tettem előírást.

A felszíni és a felszín alatti vizek védelmével kapcsolatban megállapítottam, hogy a fenti előírások, továbbá a benyújtott dokumentációban vázolt megoldások és intézkedési javaslatok betartása mellett a tárgyi létesítmény megvalósítása megfelel a 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet, továbbá a 219/2004. (VII.21.) Korm. rendelet követelményeinek.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 30. § d) pontja az alábbiak szerint rendelkezik:

30. § Ez a rendelet a Kvt.-vel együtt

d) a vízgyűjtő-gazdálkodás egyes szabályairól szóló 221/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 10. §-ával és 11. §-ával együtt, a VKI 4. cikk (7) – (9) bekezdésének való megfelelést szolgálja.

A dokumentációban felvázoltak alapján megállapítható, hogy a tervezett beruházás nem veszélyezteti a felszíni és a felszín alatti víztestek jó állapotban tartását, valamint a VGT2-ben előírt célkitűzések, továbbá intézkedések megvalósítását.

A fentiekre tekintettel a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem.

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 értelmében a tervezett beruházás nemzetgazdasági szempontból kiemeltté nyilvánított.

A szakhatósági állásfoglalást az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. §-a és 81. § (1) bekezdése alapján adtam.
A szakhatósági állásfoglalás elleni önálló jogorvoslat lehetőségét az Ákr. 55. § (4) bekezdése alapján zártam ki. Jelen szakhatósági állásfoglalás csak az eljáró hatóság által hozott döntés elleni kereset útján támadható meg.

A BM OKF szakhatósági hatáskörét az 531/2017. (XII. 29.) Korm. 1. § (5) bekezdése, az 1. melléklet 9. pontja szerinti táblázat 2. és 3. pontjai, valamint a vízügyi igazgatási és a vízügyi, valamint a vízvédelmi hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet 10. § (3), valamint (8) bekezdései alapozzák meg."

2. **A Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság katasztrófavédelmi hatáskörben adott 35700/2817-1/2022.ált. számú szakhatósági állásfoglalásának indokolása:**

„A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45., adószáma: 11906522-2-41, cégjegyzékszám: 01 10 044180; továbbiakban: Ügyfél) megbízásából az UTIBER Közúti Beruházó Kft. (1115 Budapest, Csóka u. 7-13.) képviseletében eljáró Tómán Lajos kérelmére) indult Komárom - Kisingmánd (M1) - Kisbér - Székesfehérvár (M7) - Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár - Sárbogárd közötti szakasz vonatkozásában a környezeti hatásvizsgálati engedélyezési eljárásban környezetvédelmi engedély megadása ügyben a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (1016 Budapest, Mészáros u. 58/a.), mint engedélyező hatóság 2022. március 28-án megkereste a Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóságot (8000 Székesfehérvár, Szent Flórián krt. 2.), mint első fokú katasztrófavédelmi szakhatóságot szakhatósági állásfoglalás kiadása céljából, az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Kormányrendelet (továbbiakban: Korm. rendelet) 1. melléklet 9. táblázat 4. sora alapján.

A Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatósághoz (8000 Székesfehérvár, Szent Flórián krt. 2., továbbiakban: Hatóság) a megkeresés 2022. március 29-én érkezett.

Az ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitettség tekintetében, az állásfoglalás kialakításához szükséges, a megkereső hatóság által rendelkezésünkre bocsájtott, a megkereséskor a http://www.kormanyhivatal.hu/hu/pest/kornyezetvedelmi-hirdetmenyek webcímen digitálisan megtalálható iratokat Hatóságom megvizsgálta és a következőket állapította meg:

A digitálisan megtalálható iratok és dokumentáció alapján megállapítottam, hogy a benyújtott dokumentáció a tartalmi követelményeknek megfelel. Megállapítottam továbbá, hogy a beruházással érintett nyomvonal a telepítési hely környezetében működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek körül kijelölt veszélyességi övezeteket nem érinti, a tervezett beruházást a nyomvonal környezetében működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemekben feltételezett súlyos balesetek károsító hatása nem veszélyezteti, így a környezeti hatástanulmány ipari baleseti kockázatok tekintetében elfogadható. Továbbá a tervezett összekötő út vonatkozásában a természeti katasztrófáknak való kitettség vizsgálatra került, és az igazodik Sárszentmihály település II., Szabadbattyán település II., Székesfehérvár település I., Aba település II., Sárkeresztúr település II., Sárszentágota település II., Nagylók település III., Sárbogárd település II. katasztrófavédelmi osztály, katasztrófavédelmi besorolásához.

Fentiekre tekintettel, mivel Ügyfél kérelme az ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitettség tekintetébe jogszabályt nem sért, ezért a környezeti hatásvizsgálati engedélyezési eljárásban a környezetvédelmi engedély módosításához katasztrófavédelmi szempontból hozzájárultam.

A tárgyi ügyben az egyes tűzmegelőzési hatósági, szakhatósági eljárásokért és szolgáltatásokért fizetendő igazgatási szolgáltatási díjról szóló 16/2012. (IV. 3.) BM rendelet igazgatási szolgáltatási díj megfizetését nem írja elő.

Szakhatósági állásfoglalásom az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. § (1) bekezdésén alapul.

Hatáskörömet 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. § (1) bekezdése valamint az 1. melléklet 1.1.70. pontja, az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 9. táblázat 4. sora, illetékességemet a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról

szóló 234/2011. (XI. 10.) Korm. rendelet 3. § (1) bekezdése, valamint ugyanezen rendelet 1. melléklete határozza meg.

Az önálló jogorvoslat lehetőségét az Ákr. 55. § (4) bekezdése alapján zártam ki."

3. **A Szabályozott Tevékenységek Felügyeleti Hatósága Bányászati és Gázipari Főosztály Veszprémi Bányafelügyeleti Osztály bányászati hatáskörben adott SZTFH-BANYASZ/2939-4/2022. számú szakhatósági állásfoglalásának indokolása:**

„A Pest Megyei Kormányhivatal 2022. március 29-én érkezett megkeresésében szakhatósági állásfoglalást kért a Bányafelügyelettől a tárgyi eljárásban.

A Bányafelügyelet nyilvántartása alapján megállapította, hogy a tervezési területen szilárd ásványi nyersanyag lelőhely nem található. A tervezési területen a Bányafelügyelet nyilvántartásában földtani veszélyforrás nem szerepel.

A Bányafelügyelet a kérelmet megvizsgálva megállapította, hogy az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet (Rendelet) 1. melléklet 9. táblázatának 22. alpontjában szereplő bevonási és közreműködési (hatáskört megállapító) feltétel teljesül.

A Bányafelügyelet megvizsgálva a tervdokumentációt megállapította, hogy a tevékenység a földtani közegre maradandó hatást gyakorol, viszont földtani közeg szennyezésével nem kell számolni, földtani veszélyeztetettséget nem jelent.
A fentiekre tekintettel a Bányafelügyelet feltétel nélkül megadta szakhatósági hozzájárulását.

A jogorvoslati tájékoztató a 2016. évi CL. törvény (Ákr.) 55. § (4) bekezdésén alapul.

A Bányafelügyelet hatásköre a Rendelet 1. melléklet 9/22. pontján, illetékessége a bányászatról szóló 1993.évi XLVII. törvény (Bt.) 43. § (1) bekezdésén alapul."

*

A 71/2015. Korm. rendelet 28. § (1) bekezdése, valamint 5. számú melléklet I. táblázatában foglaltak alapján a Kormányhivatal 2022. március 29. napján a nyomvonal által érintett településekre vonatkozó illetékességi szabályok figyelembe vételével a hatáskörrel rendelkező hatóságokat PE/KTFO/1491-22/2022., PE/KTFO/1491-23/2022., PE/KTFO/1491-24/2022., PE/KTFO/1491-25/2022., PE/KTFO/1491-26/2022., PE/KTFO/1491-27/2022., PE/KTFO/1491-28/20222. számon megkereste, és nyilatkozatuk megküldését kérte az alábbi szakkérdésekre vonatkozóan:

- *a környezet- és település-egészségügyre, az egészségkárosító kockázatok és esetleges hatások felmérésére, a felszín alatti vizek minőségét, egészségkárosítás nélküli fogyaszthatóságát, felhasználhatóságát befolyásoló körülmények, tényezők vizsgálatára, lakott területtől (lakóépülettől) számított védőtávolságok véleményezésére, a talajjal, a szennyvizekkel, veszélyes hulladékokkal kapcsolatos közegészségügyi követelmények érvényesítésére, az emberi használatra szolgáló felszíni vizek védelmére kiterjedően,*

- *kulturális örökség (műemlékek, műemléki területek védelme, nyilvántartott régészeti lelőhelyek, védetté nyilvánított régészeti lelőhelyek, régészeti védőövezetek) védelmére kiterjedően,*

- *a termőföldre gyakorolt hatások vizsgálatára kiterjedően,*

- *az erdőre gyakorolt hatások vizsgálatára, valamint ha a tevékenység erdő igénybevételével jár, akkor az erdő igénybevétel engedélyezhetőségének a vizsgálatára is kiterjedően,*

- *termőföld mennyiségi védelmének követelményei tekintetében,*

- *a területrendezési tervekkel való összhang tekintetében,*

- *a természetes gyógytényezők, gyógyhelyek természeti adottságainak és az emberi használatra szolgáló felszíni vizek védelmére, valamint a természetes gyógytényezőket érintő hatások vizsgálatára kiterjedően.*

A megkeresett hatóságok válaszukat az alábbiak szerint adták meg:

1. **Fejér Megyei Kormányhivatal Népegészségügyi Főosztály FE/NEF/1137-2/2022. számon:**

„A Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály PE/KTFO/1491-22/2022 ügyszámú levelére válaszolva az alábbi feljegyzést készítettük:

FELJEGYZÉS

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.** (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából az UTIBER Közúti Beruházó Kft. (1115 Budapest, Csóka utca 7-13.) **kérelmet nyújtott be** a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztályához a Komárom-Kisigmánd (M1)- Kisbér – Székesfehérvár (M7) Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti szakasz környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása és környezetvédelmi engedély eljárásban. A benyújtott dokumentumokat a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet szerinti 2. § (2) bekezdése és a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015 (III.30.) Korm. rendelet 28. §. (1) bekezdése, valamint 5. számú melléklet I. táblázatában megjelölt szakkérdések vonatkozásában áttanulmányoztam, és megállapítottam, hogy az abban foglalt tevékenység **közegészségügyi szempontból a dokumentációban foglaltak betartásával és az alábbi feltételek előírásával engedélyezhető.

*A közlekedéstől származó zaj terhelési határértékei a zajtól védendő területeken **nem léphetik túl** - a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII.3.) KvVM – EüM együttes rendelet 3. számú mellékletében **meghatározott határértékeket, illetve ahol már jelenleg határérték túllépés tapasztalható, ott a beruházás hatására a túllépés mértéke nem növekedhet.** A dokumentációban foglaltaknak megfelelően a zajvédelem érdekében alkalmazott megoldásokat támogatjuk. Az érintett védendő ingatlanok esetében a zajvédelmi célok teljesülését mérésekkel ellenőrizni javasoljuk.*

- *Engedélyes figyelmének felhívása arra, hogy, az építési kivitelezési tevékenységből származó zaj terhelési határértékei a zajtól védendő területeken nem léphetik túl - a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII.3.) KvVM – EüM együttes rendelet 3. § (1) bekezdése alapján - a zajtól védendő területeken az üzemi vagy szabadidő zajforrástól származó zajterhelési, 2. számú mellékletben meghatározott határértékeket. Védendő épületek közelében javasoljuk az építési-kivitelezési munkálatokat a nappali időszakra korlátozni.*

- *Engedélyes figyelmének felhívása arra, hogy az építési, kivitelezési **tevékenységet a dokumentációval összhangban úgy kell végezni, hogy abból a lehető legkevesebb légszennyező anyag kerülhessen a környezetbe,** és így a tevékenység az azt végzők és más személyek egészségét ne veszélyeztesse, és a környezet károsodását, illetve szennyezését ne idézze elő, illetőleg annak kockázatát ne növelje meg.*

- *Az építési-kivitelezési tevékenységet úgy kell végezni, és az üzemeltetés feltételeit úgy kell biztosítani, hogy **a tevékenység végzése során ne szennyeződhessenek a felszíni, a felszín alatti vizek, a földtani közeg**, erre vonatkozóan valamennyi vonatkozó előírás teljesüljön, így a felszíni vizek minősége védelmének szabályairól szóló 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet, a*

felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet előírásait be kell tartani, ennek érdekében a szükséges műszaki megoldásokat alkalmazni kell.

- *A kémiai biztonságról szóló 2000. évi XXV. törvény 20. § (3) bekezdése szerint a veszélyes anyaggal, illetve* ***a veszélyes keverékkel kapcsolatos tevékenységet úgy kell megtervezni és végezni, hogy a tevékenység az azt végzők és más személyek egészségét ne veszélyeztesse,*** *a környezet károsodását, illetve szennyezését ne idézze elő, illetőleg annak kockázatát ne növelje meg.*

- *A kémiai kóroki tényezők hatásának kitett munkavállalók egészségének és biztonságának védelméről szóló 5/2020. (II. 6.) ITM rendelet rendelkezéseit be kell tartani.*

- *A létesítés illetve a felhagyás során keletkező hulladékok, veszélyes hulladékok jogszabályi követelményeknek megfelelő gyűjtéséről, további kezeléséről gondoskodni kell.*

- *A veszélyes hulladékkal végzett tevékenység kapcsán be kell tartani a veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól szóló 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet előírásait.*

INDOKOLÁS

Kérelmező által benyújtott dokumentumok alapján a Komárom-Kisigmánd (M1)- Kisbér – Székesfehérvár (M7) Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti szakasz környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása és környezetvédelmi engedély eljárásban a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálya megkereste a Népegészségügyi Főosztályt és a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015 (III.30.) Korm. rendelet 28. §. (1) bekezdése, valamint 5. számú melléklet I. táblázatában megjelölt szakkérdés megvizsgálása érdekében.

A szakkérdést megvizsgálva megállapítottam, hogy az elkészített vizsgálati dokumentáció eleget tesz az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendeletnek, a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendeletnek, a felszíni vizek minősége védelmének szabályairól szóló 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendeletnek, a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII.3.) KvVM – EüM együttes rendeletnek, a kémiai biztonságról szóló 2000. évi XXV törvénynek, valamint az egyéb hatályos közegészségügyi rendelkezéseknek.

A jogszabályok rendelkezéseit figyelembe véve megállapítottam, hogy a kérelmezett építési tevékenység közegészségügyi szempontból a dokumentációban foglaltak betartásával, valamint a rendelkező részben felsorolt feltételek előírásával engedélyezhető

A kiadmányozási jog gyakorlása a Fejér Megyei Kormányhivatal vezetőjének a kiadmányozásról szóló 7/2022. (III.24.) utasítása alapján történt."

2. Fejér Megyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály Örökségvédelmi Osztály FE/OVED/00467-6/2022. számon:

„FELJEGYZÉS

Szakkérdés vizsgálatát kérő szerv: *Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (1016 Budapest, Mészáros utca 58/a.)*
A szakkérdés vizsgálatát kérő szerv ügyintézője: *Dr. Bedekovics Letícia*

Eljárás száma: PE/KTFO/1491-23/2022

A Komárom – Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti szakasz környezeti hatásvizsgálati eljárás és környezetvédelmi engedélye során a rendelkezésemre álló iratok alapján a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 5. számú melléklet I. táblázat 4. sor B. oszlopban megjelölt szakkérdést megvizsgáltam és megállapítottam, hogy a környezetvédelmi engedély örökségvédelmi szempontból

az alábbi kikötések előírásával adható meg:

1. *A tárgyi beruházás vonatkozásában a Magyar Nemzeti Múzeum (1509 Budapest, Pf.: 365., továbbiakban MNM) jogelődje a Várkapitányság Nonprofit Zrt. által elkészített előzetes régészeti dokumentációt (a továbbiakban: ERD) a vizsgálati területek rendelkezésre állását követően ki kell egészíteni a geofizikai kutatáson és a próbafeltáráson alapuló feltárási projekttervet tartalmazó ERD 2.-vel, amely feladatok elkészítésére a MNM jogosult.*

2. *A feltárási projekttervet tartalmazó teljes ERD-t a földmunkával járó tevékenység engedélyezésére irányuló első hatósági eljárás megindítására irányuló kérelemhez kell mellékelni, amely eljárás során az ERD szakmai javaslata alapján határozza meg az örökségvédelmi hatóság a megelőző feltárás módszerét.*

3. *Amennyiben a kivitelezést megelőző régészeti feladatellátás során a 79883 azonosítószámú régészeti lelőhely tájképi jelentőségű régészeti lelőhely megléte igazolódik, annak sorsáról a Hatóság külön eljárásban dönt, lehetőség szerint el kell kerülni.*

Indokolás:

A Komárom – Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti szakasz környezeti hatásvizsgálati eljárás és környezetvédelmi engedély eljárásában megkeresés érkezett.

A rendelkezésemre álló iratok alapján megállapítottam, hogy a nyomvonal a központi nyilvántartásban lévő" 29183, 29157, 29179, Székesfehérvár – Külső Föveny-puszta, Aba – Méhesvölgytől É-ra, 96479, Aba - Bodakajtor, Aba – Kajtorhídi – dűlő, Aba – Hegyeshalom, Sárkeresztúr – Józan-hegy, Sárkeresztúr – Józanhegy alatt, Sárszentágota – Református-föld, 79881, 79883 nevű régészeti lelőhelyeket érinti.

A kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény (a továbbiakban: Kötv.) 11. § (2) bekezdése értelmében a nyilvántartott régészeti lelőhelyek e törvény erejénél fogva általános védelem alatt állnak.

Az eljárás során megállapítottam, hogy a tárgyi beruházás Kötv. 7. § 20. pontja értelmében nagyberuházásnak minősül a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. által kezelt beruházás, illetve a 23/G. § (1) bekezdés a) pontja értelmében kiemelt nagyberuházás.

Mivel a fentiek alapján a tárgyi beruházás nagyberuházásnak minősül, a MNM. elkészített a Kötv. 23/C. (1) bekezdése értelmében az adatgyűjtésen, terepbejáráson alapuló ERD I.-et Kikötéseimet örökségvédelmi szempontból az alábbiak alapján tettem:

1.) pont: A Kötv. 23/C. § (1) bekezdése alapján nagyberuházás esetén előzetes régészeti dokumentációt kell készíttetni, amelyet a Kötv. 23/D. § (3) bekezdése és a Kr. 3. § (3) bek. alapján az MNM készít el. A kulturális örökség védelmével kapcsolatos szabályokról szóló 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Kr.) 39. § (1) bekezdése szerint az előzetes régészeti dokumentáció két fázisban is készülhet: adattári és lelőhely-felderítési (ERD-I.), valamint próbafeltárási (ERD-II.). A Kötv. 23/C. § (5) bekezdése szerint az ERD készítése során – a jogszabályban meghatározott kivételekkel – próbafeltárást kell végezni, amely nem a megelőző feltárás része. Kötv. 23/D. § (1) és (2) bekezdése alapján az ERD záródokumentuma a feltárási projektterv, amely meghatározza a nagyberuházáshoz

kapcsolódó valamennyi régészeti feladatellátást, annak módját, az érintett területet és annak régészeti jellemzőit, a várható kockázatokat. A Kötv. 23/D. § (4) bekezdése szerint a feltárási projekttervet a jogszabályban kijelölt örökségvédelmi szerv a beruházó részére megküldi, majd a beruházó által jóváhagyott anyagot a Kötv. 23/D. § (4) bekezdése alapján az MNM megküldi a projekttervben szereplő, a régészeti feladatellátás elvégzésére megjelölt intézménynek.
A próbafeltáráson alapuló ERD II. elkészítését az ERD I. kutatási terve is előírja.

2.) *pont: Az elkészült feltárási projekttervet tartalmazó teljes előzetes régészeti dokumentáció benyújtási idejét a Kr. 40. § (7) bekezdése határozza meg, amely alapján a földmunkával járó tevékenység engedélyezésére vagy közlekedési infrastruktúra-beruházás estén a földterület megszerzésére irányuló azon első hatósági eljárás megindítására irányuló kérelemhez kell mellékelni, amelyben a hatóság eljár vagy szakhatóságként vagy a szakkérdés vizsgálatával közreműködik.*

3.) *pont: A Kötv. 9. § 10. §, illetve a Kr. 21. § (3) bekezdés alapján tettem, illetve a Kr. 53. § (1) bekezdés b) pontja alapján.*

A szakkérdés vizsgálat az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. § (1) bekezdésén, a Kötv. vonatkozó rendelkezésein, illetve a Kr. 87. § (1) bekezdésén és 88. § (1) bekezdésén alapul.

A kiadmányozási jog gyakorlása a Fejér Megyei Kormányhivatal vezetőjének a kiadmányozásról szóló 7/2022. (III.24.) utasítása alapján történt."

3. Fejér Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztály FE/NTO/01269-2/2022. számon:

„FELJEGYZÉS

A Fejér Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztályhoz (a továbbiakban: talajvédelmi hatóság) a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálytól (a továbbiakban: környezetvédelmi hatóság) 2022. március 29-én talajvédelmi szakkérdés vizsgálatára irányuló megkeresés érkezett a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából az UTIBER Közúti Beruházó Kft. (1115 Budapest, Csóka utca 7-13.) által benyújtott, a Komárom – Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti szakasz vonatkozásában lefolytatásra kerülő környezeti hatásvizsgálati és környezetvédelmi engedélyezési eljárásban. A vélemény kialakításához szükséges dokumentációk a Pest Megyei Kormányhivatal honlapján érhetők el, ahol megtalálható a műszaki leírás, környezeti hatástanulmány, valamint helyszínrajzok. A mellékelt dokumentációkat az UTIBER Kft. megbízásából a VIKÖTI Mérnök Iroda Kft. (1519 Budapest, Pf.: 241.) állította össze 2022.03.18.-án.
A környezetvédelmi hatóság tájékoztatása szerint tárgyi eljárás nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy „az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről" szóló 345/2012. (XII. 6.) Kormányrendelet 1. § (1) bekezdése alapján.

A mellékelt dokumentációk alapján tárgyi eljárás a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti szakaszára vonatkozik. A tervezett 2x2 sávos 20 m koronaszélességű út új nyomvonalon kerül kialakításra, mely döntően mező- és erdőgazdálkodási területeken halad majd a következő települések területén: Sárszentmihály, Szabadbattyán, Székesfehérvár, Aba, Sárkeresztúr, Sárszentágota, Nagylók, Sárbogárd. A teljes területfoglalás ~186 ha, melyből 102 ha szántó, 16 ha egyéb termőföld (rét, legelő, kert, szőlő, gyümölcsös). Pontos területkimutatás még nem áll rendelkezésre a tervezés jelen szakaszában. A beruházás során forgalmi csomópontok, pihenők, műtárgyak, csapadékvíz elvezető rendszer, szervízutak, környezetvédelmi létesítmények kialakítása, valamint keresztező és párhuzamos utak korrekciója is megvalósul. A kivitelezési munkák kezdete várhatóan 2027-ben lesz, a forgalomba helyezést pedig 2030-ra tervezik.
A műszaki leírás 2.5.1. fejezete leírja az építés munkafolyamatait, melynek része a humuszleszedés, deponálás és felhasználás. Megjegyzik, hogy ezeknek talajtani szakvéleményen, valamint humuszgazdálkodási terven kell alapulniuk. A 3.1.1. fejezet a talajra vonatkozó közvetlen hatásterületet mutatja be, a 4.1. fejezet pedig a földtani közeg és talaj védelmével foglalkozik. Az építés talajra

gyakorolt hatásánál részletes leírás található arra vonatkozóan, hogy a humuszos termőréteg letermelését talajvédelmi tervre alapozottan kell elvégezni, az időlegesen igénybevett területek talaját helyre kell állítani, a humuszos talaj felhasználására pedig humuszgazdálkodási tervet kell készíteni. A dokumentáció a talaj bemutatására, a talaj minőségének védelmére kellő részletességgel kitér.

A talajvédelmi hatóság hatásköre „a termőföld védelméről" szóló 2007. évi CXXIX. törvény (továbbiakban: Tvtv.) 32. § (1) bekezdése alapján a termőföldekre terjed ki. A Tvtv. 2. § 19. pontja szerint termőföldnek minősül az az ingatlan, mely az ingatlan-nyilvántartásban szántó, szőlő, gyümölcsös, kert, rét, legelő (gyep), nádas vagy fásított terület művelési ágban van nyilvántartva.
A környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről" szóló 71/2015. (III. 30.) Kormányrendelet 5. melléklet I. táblázat 5. pontja szerint, ha az eljárás termőföldön, vagy azzal szomszédos földrészleten megvalósuló beruházás vagy tevékenység engedélyezésére irányul, a talajvédelmi hatóság a termőföldre gyakorolt hatásokat vizsgálja. Tekintettel arra, hogy az eljárás tárgyát képező munkálatok termőföldet is érintenek, illetve termőföldre is hatással vannak, a talajvédelmi szakkérdést vizsgálni kell.

A 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti szakasz vonatkozásában lefolytatásra kerülő környezeti hatásvizsgálati és környezetvédelmi engedélyezési eljárásban az alábbi talajvédelmi előírásokat teszem:

- *A tárgyi beruházás megvalósításának előfeltétele az ingatlanügyi hatóság által kiadott, a munkákkal érintett termőföldekre vonatkozó más célú hasznosítási engedély megszerzése.*
- *A tervezett munkálatok az érintett ingatlanokkal szomszédos termőföldek talajára semmilyen hatással nem lehetnek (humuszos talaj megbontása, taposási károk, talajidegen anyagok elhelyezése, szennyezés, vízelvezetésből eredő eróziós károk).*
- *A munkálatok alatt az érintett nyomvonalon a humuszos termőtalaj minőségét óvni kell, és a letermelt humuszos termőtalajt funkciója szerint kell hasznosítani.*

A szakkérdés vizsgálatáért illetéket vagy igazgatási szolgáltatási díjat nem kell fizetni.

Szakkérdésben való közreműködésem jogalapja:

- *„a termőföld védelméről" szóló 2007. évi CXXIX. törvény (Tvtv.) 32.§ (1), 53.§ (1) bekezdései és 54.§.;*
- *„a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről" szóló 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 52. § (1) bekezdése;*
- *„a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről" szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdés, és 5. melléklet I. táblázat 5. sora.*

A kiadmányozási jog gyakorlása a Fejér Megyei Kormányhivatal vezetőjének a kiadmányozásról szóló 7/2022. (III.24.) utasítása alapján történt."

4. Pest Megyei Kormányhivatal Földművelésügyi és Erdészeti Főosztály Erdőfelügyeleti Osztály PE/ERDŐ/3529-2/2022. számon:

„Tárgyi eljárásban elvégeztem a

***SZAKKÉRDÉS VIZSGÁLAT**-át.*

Hivatkozott számú megkeresése alapján a tárgyi ügyben megküldött, a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából eljáró UTIBER Közúti Beruházó Kft. (1115 Budapest, Csóka u. 7-13.) kérelmére a Komárom – Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti szakaszára vonatkozóan indult környezeti hatásvizsgálati és környezetvédelmi engedélyezési eljárás dokumentációját áttekintettem.

A dokumentációban foglaltakkal erdészeti hatósági szempontból – az alábbi előírás betartása mellett – ***egyetértek.***

- *a beruházással érintett erdők igénybevétele csak az erdészeti hatóság erdő igénybevételét engedélyező, végleges határozata alapján és az abban tett kikötésekkel kezdhető meg.*

INDOKOLÁS

A Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálya (továbbiakban: eljáró hatóság) 2022. március 29-én érkeztetett megkeresésében a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából eljáró UTIBER Közúti Beruházó Kft. (1115 Budapest, Csóka u. 7-13.) kérelmére a Komárom – Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti szakaszára vonatkozóan indult környezeti hatásvizsgálati és környezetvédelmi engedélyezési eljárásban kérte a Pest Megyei Kormányhivatal Földművelésügyi és Erdészeti Főosztályt (továbbiakban: erdészeti hatóság), hogy a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet (továbbiakban: Korm. rendelet) 5. számú melléklet I. táblázatának 6. pontjában meghatározott szakkérdés (erdőre gyakorolt hatások, illetve erdő igénybevételének engedélyezhetősége) tekintetében a hatósági feladat ellátásához szükséges szakmai álláspontját adja meg.

A megküldött dokumentációban leírtak szerint a beruházás 29,2 ha-os területen érint az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. törvény (továbbiakban: Evt.) hatálya alá tartozó erdőterületet, tehát a tevékenység erdő igénybevételével is jár, így az engedélyezhetőséget is vizsgálni kellett.

Az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. tv. (Evt.) 78. § (1) bekezdése szerint erdőt igénybe venni csak kivételes esetben, a közérdekkel összhangban lehet.

Az Evt. 78. § (4) bekezdés szerint a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházás, közműfejlesztési célú beruházás, valamint az erdő árvízvédelmi, honvédelmi vagy határrendészeti célú igénybevétele esetén a közérdekkel való összhangot vélelmezni kell.

Tekintettel a beruházás nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségére, a közérdekkel való összhangot vélelmezni kell, az igénybevétel engedélyezhető.

Az Evt. 78. § (2) bekezdése szerint az erdő igénybevételéhez az erdészeti hatóság előzetes engedélye szükséges. Ezért erdőt érintően a tényleges munka csak az erdészeti hatóság erdő igénybevételét engedélyező, végleges határozata alapján kezdhető meg.

A tervezett tevékenység környező erdőkre gyakorolt közvetett hatása nem jelentős, ezért azt erdészeti hatósági szempontból nem kifogásoltam.

A Pest Megyei Kormányhivatal Földművelésügyi és Erdészeti Főosztályának hatáskörét és illetékességét a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdése és 2. számú melléklete állapítja meg."

5. **Fejér Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földhivatali Osztály 1. 10.213/2022. számon:**

"A NIF Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) nevében az Unitef83 Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) által benyújtott kérelem alapján a 63. számú emelt sebességű főút vonatkozásában környezeti hatásvizsgálati eljárás és környezetvédelmi engedélyezése céljából a termőföld mennyiségi védelme tárgyú

SZAKKÉRDÉS VIZSGÁLATOT

a Fejér Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztálya (a továbbiakban: (Hivatal) elvégezte, azzal, hogy a tárgyi engedély kiadásához az alábbi kikötéssel járul hozzá:

A termőföld igénybevételének megkezdése időpontjában az igénybevevőnek rendelkezni kell a termőföld végleges illetve időleges más célú hasznosítását engedélyező véglegessé vált határozatokkal.

INDOKOLÁS

A Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálya a NIF Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) nevében az Uniber Közúti Beruházó Kft. (1115 Budapest, Csóka utca 7-13.) által benyújtott kérelem alapján a 63. számú emelt sebességű főút vonatkozásában környezeti hatásvizsgálati eljárás és környezetvédelmi engedélyezése indult közigazgatási hatósági eljárás során szakkérdés tekintetében fenti hivatkozási számon megkereste a Hivatalt.

A Hivatal a kérelmet, valamint a csatolt mellékleteket áttanulmányozta, és az alábbiakat állapította meg:
A tervezett főút jelen eljárással érintett szakaszának nyomvonala Fejér megyében Sárszentmihály, Szabadbattyán, Székesfehérvár, Aba, Sárkeresztúr, Sárszentágota, Nagylók és Sárbogárd településeket érinti, jelentős nagyságú termőföld igénybevételével jár.

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. számú mellékletének 1.1.70. pontjában a Kormány nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé és nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra.beruházással összefüggő üggyé nyilvánította Az M81 Komárom – Kisigmánd (M1 autópálya) – Kisbér – Székesfehérvár (M7 autópálya) – Sárbogárd (M8 gyorsforgalmi út) között gyorsforgalmi út megvalósítását, ezért a termőföld mennyiségi védelme szakkérdés tekintetében a környezetvédelmi engedély megadásához a Hivatal kikötés nélkül hozzájárul.

A Hivatal hatáskörét a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény 7. § (1) bekezdése, a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. ((XII. 2.) Korm. rendelet 1. § a) pontja, a 36. § b) pontja, a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdése, 5. melléklet I. táblázat 5. pontja, illetékességét a 383/2016. (XII. 2.) Korm. rend. 37. § (1) bekezdése, 3. § (3) bek. b) pontja, a fővárosi és megyei kormányhivatalokról, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatalokról szóló 86/2019. (IV.23.) Korm. rendelet 2. § (1) bekezdése állapítja meg.
A kiadmányozási jog gyakorlása a Fejér Megyei Kormányhivatal vezetőjének a kiadmányozásról szóló 13/2020. (IV.15.) utasítása és a Fejér Megyei Kormányhivatal vezetőjének az ügyrendről szóló 47/2019. (XII. 19.) utasítása alapján történt."

6. Fejér Megyei Kormányhivatal Állami Főépítészi Iroda FE/ÁF/00404-2/2022. számon:

„FELJEGYZÉS

A szakkérdés vizsgálatát kérő szerv: *Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi*
és Hulladékgazdálkodási Főosztály
A szakkérdés vizsgálatát kérő szerv ügyintézője:
Az ügy száma: *PE/KTFO/1491-27/2022.*

A Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztályán eljárás indult a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megbízásából eljáró UTIBER Közúti Beruházó Kft. kérelme alapján a Komárom – Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti szakasz környezeti hatásvizsgálati eljárása tárgyában.

Vizsgált szakkérdés: területrendezési tervekkel való összhang vizsgálata.

Vizsgálat eredménye:
Megállapítom, hogy a Komárom – Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti tervezett szakaszát a területrendezési tervekkel összhangban lévőnek kell tekinteni.

Vizsgálat során tett megállapítások, vizsgálat eredményének indoklása:
A környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet (továbbiakban: Rendelet) 28. § (1) bekezdése és az 5. melléklet I. táblázat 9. pontja alapján a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály megkeresett a területrendezési tervekkel való összhang szakkérdés vizsgálata tárgyában.

A vizsgálat feltétele, ha a kérelem a területfejlesztési koncepció, a területfejlesztési program és a területrendezési terv tartalmi követelményeiről, valamint illeszkedésük, kidolgozásuk, egyeztetésük, elfogadásuk és közzétételük részletes szabályairól szóló kormányrendelet szerinti országos vagy térségi jelentőségű műszaki infrastruktúra hálózatok és egyedi építmények megvalósítására, valamint azok jelentős módosítására irányul.

A területfejlesztési koncepció, a területfejlesztési program és a területrendezési terv tartalmi követelményeiről, valamint illeszkedésük, kidolgozásuk, egyeztetésük, elfogadásuk és közzétételük részletes szabályairól szóló 218/2009. (X. 6.) Kormányrendelet 7. számú mellékletének II./A.) fejezet 1.2.1.2. pontja alapján a főút a területrendezési tervekben a országos jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózat elemének minősül.

A Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (a továbbiakban: Trtv) nem tartalmazza a Komárom – Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti tervezett szakaszt.

A Fejér Megyei Önkormányzat Közgyűlésének 7/2020. (II.28.) önkormányzati rendeletével elfogadott Fejér Megyei Területrendezési Terv (továbbiakba: FmTrT) nem tartalmazza a Komárom – Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti tervezett szakaszt.
A tárgyi ügy 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 (továbbiakban: Kr.) 1. § (1) bekezdése alapján nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra beruházással összefüggő ügy.

A Kr. 1. melléklet 1. fejezet Országos közúti közlekedési projektek 1.2. pontjának Főutak 1.2.132. alpontja a Komárom-Kisigmánd (M1 autópálya) - Kisbér - Székesfehérvár (M7 autópálya) - Sárbogárd (M8 gyorsforgalmi út) közötti út megvalósítása.

A Kr. 5. §-a szerint az 1. mellékletben meghatározott beruházások esetében az országos és megyei területrendezési tervekkel való összhang vizsgálata során – az országos vagy a megyei területrendezési eszközzel való egyezőség hiányában – az 1. mellékletet kell figyelembe venni.

Megállapítom, hogy a Kr. 5. §-a szerint a tervezett főutat a területrendezési tervekkel összhangban lévőnek kell tekinteni."

7. Budapest Főváros Kormányhivatala Népegészségügyi Főosztály BP/PNEF-TKI/1962-2/2022. számon:

„A Komárom – Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti szakasz környezeti

hatásvizsgálat eljárásának lefolytatása és környezetvédelmi engedély megadásának tárgyában, hivatkozott számú levelében történt megkeresésére a népegészségügyi feladatkörében eljáró Budapest Főváros Kormányhivatala (a továbbiakban: BFKH) az alábbi tájékoztatást adja.

A nyomvonal által érintett területen gyógyhely, természetes gyógytényező érintettsége nem áll fenn.

BFKH jelen iratot az elektronikus ügyintézés és a bizalmi szolgáltatások általános szabályairól szóló 2015. évi CCXXII. törvény 9. § (1) bekezdésére tekintettel ***elektronikus úton*** *küldi meg.*

BFKH felhívja a figyelmet arra, hogy a BFKH-val elektronikus úton szükséges kapcsolatot tartani (szervezetnév: BFKHNSZSZ, KRID azonosítókód: 427094958).

A BFKH kéri a fentiek szíves elfogadását."

*

A Kormányhivatal PE/KTFO/1491-29/2022. számon 2022. március 29. napján szakvélemény megadása végett megkereste Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály Gyorsforgalmi Útügyi Osztályt mint útügyi közlekedési hatóságot.

Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály Gyorsforgalmi Útügyi Osztály fenti megkeresésre BP/0801/00461-2/2022. számon a következő szakvéleményt adta:

„A PE/KTFO/1491-29/2022. ügyiratszámú, 2022. március 28-án kelt levelükkel szakvéleményünket kérték a Komárom – Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. sz. emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti szakasz környezetvédelmi engedélyezési eljárásában.

A http://www.kormanyhivatal.hu/hu/pest/kornyezetvedelmi-hirdetmenyek oldalon elektronikusan közzétett, VIKÖTI Mérnöki Iroda Kft. (6000 Kecskemét, Ceglédi út 2.) által 2022 februárjában készített a környezetvédelmi engedély módosítása iránti kérelmet alátámasztó munkarészekben foglaltak alapján az alábbi szakvéleményt adom:

A tárgyi útszakasz szerepel 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 1.2.132. pontjában, mint a Komárom – Kisigmánd (M1 autópálya) – Kisbér – Székesfehérvár (M7 autópálya) – Sárbogárd (M8 gyorsforgalmi út) közötti út megvalósítása.

Főosztályom a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény 9. § (2) bekezdésében foglaltak alapján a 63. számú főút vonatkozásában hatáskörrel nem rendelkezik, csak a 63. számú főút M7 autópálya Szabadbattyáni csomópont gyűjtő-elosztó pálya vonatkozásában áll fenn a bevonás feltétele.

A tervek alapján a 3+495 km szelvényben található Szabadbattyáni csomópont irányában gyűjtő-elosztó pálya kialakítása szükséges az M7 autópálya jobb pályája mellett 4100 méter, a bal pályája mellett 4500 méter hosszon.

A tervezett csomópont és gyűjtő-elosztó pálya szakasz megvalósulása nagymértékben hozzájárul a 63. számú főút „Auchan" csomópont tehermentesítéséhez, megvalósulása esetén a baleseti statisztikák kedvező változására is számítani lehet.

Fentiek alapján közlekedésbiztonsági, forgalmi, környezetvédelmi, és gazdasági érdekből indokoltnak tartom a 63. számú főút 3+495 km szelvénybe tervezett Szabadbattyáni csomópont megvalósítását.

A tervdokumentáció áttanulmányozása után megállapítottam, hogy a benyújtott tervek lehetővé teszik a tárgyi csomópont útügyi műszaki előírásoknak megfelelő paraméterekkel történő megtervezését, kialakítását.

A továbbtervezés során az alábbiakra kell különös figyelemmel lenni:

A tervezett csomópont és gyűjtő-elosztó pálya tartozékai paramétereinek ki kell elégítenie a hatályos útügyi műszaki előírásokban foglaltakat.

A kapcsolódó tervekkel való összhangot biztosítani kell, a szükséges egyeztetéseket le kell folytatni.

A csomópont és gyűjtő-elosztó pálya, illetve a szakági tervek készítése során meg kell oldani az út területére hulló, valamint a környező területről az út felé gravitáló csapadékvizek biztonságos elvezetését. A csapadékvizet össze kell gyűjteni és megfelelő kezelés után befogadóba kell vezetni.

Az útárok öntöző csatornaként, vagy víztározóként történő felhasználása tilos, belvízcsatorna szerepét nem töltheti be.

A csomópont környezetében a forgalom biztonsága érdekében védőkerítés létesítésével meg kell akadályozni a vad- és háziállatok átjárását, útpályára kerülését. A fő migrációs útvonalakon megfelelő átvezetésükről gondoskodni kell.

A csomópont és gyűjtő-elosztó pálya hófúvás és környezeti károk elleni védelme, valamint a környezetnek a közúti közlekedés károsító hatásaitól való megóvása érdekében a veszélyeztetett helyeken erdő, fasor, cserjesáv telepítéséhez szükséges területeket biztosítani kell.

A csomópont és gyűjtő-elosztó pálya építéséhez, forgalomba helyezéséhez szükséges engedélyezési eljárás a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvényben, valamint az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezéséről szóló 93/2012. (V. 10.) Korm. rendeletben foglalt előírások figyelembevételével, valamint a közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet alapján Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály hatáskörébe tartozik.

Szakvéleményemet a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvényben foglaltak figyelembevételével, a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény 9. § (2) bekezdésében foglaltak alapján, a közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 3. § a) pontjában biztosított hatáskörömben adtam ki."

*

A Kormányhivatal 2022. március 29. napján a 314/2005. Korm. rendelet 8. § (1)-(3) bekezdésének megfelelően a hivatalában, honlapján és a hirdetmeny.magyarorszag.hu honlapon közhírré tette az eljárás megindításától, valamint a közmeghallgatásról szóló közleményt, továbbá azt – közzététel céljából – 2022. március 28. napján PE/KTFO/1491-17/2022. számon megküldte a 314/2005. Korm. rendelet 8. § (2) bekezdésének megfelelően a nyomvonal által érintett települések *(Sárszentmihály, Szabadbattyán, Székesfehérvár, Aba, Sárkeresztúr, Sárszentágota, Nagylók, Sárbogárd)* jegyzőinek kérve, hogy a közlemény közterületen és a helyben szokásos egyéb módon történő közzétételéről haladéktalanul, legalább 30 nap időtartamra gondoskodni, valamint erről, és a kifüggesztés alatt érkezett lakossági észrevételekről a Kormányhivatalt tájékoztatni, továbbá az elektronikus úton elérhető kérelem és mellékletei elektronikus példányába való betekintési lehetőséget az érdeklődők számára biztosítani szíveskedjen.

A Kormányhivatal a megkeresésben felhívta a figyelmet, hogy a 314/2005. Korm. rendelet 8. § (3) bekezdés alapján a közzététel és a betekintési lehetőség biztosításának időtartama **legalább 30 nap.**

A Kormányhivatal fenti megkeresésére

- ***Szabadbattyán*** Nagyközség Jegyzője 2042-4/2022. számú,
- ***Székesfehérvár*** Megyei Jogú Város Címzetes Főjegyzője 10/105-7/2022. számú,
- ***Aba*** Város Jegyzője ABA/1717-6/2022. számú
- az Alapi Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője ***Sárszentágota*** Község tekintetében A3/372-4/2022. számú,
- ***Nagylók*** Község Jegyzője N/356-4/2022. számú,
- ***Sárbogárd*** Város Jegyzője D/167-5/2022. számú

levelében értesítette a Kormányhivatalt, hogy a közlemény közzétételéről gondoskodott, és tájékoztatta az érintetteket a kérelembe és mellékleteibe való betekintés módjáról.

*

Az eljárás során és képviseletében valamint 2022. április 20. napján megküldött beadványukban a tulajdonukban álló, hrsz.-ú ingatlan területi érintettsége okán jelezték, hogy ügyfélként kíván bejelentkezni a tárgyi eljárásba.

A Kormányhivatal valamint ügyféli jogállását PE/KTFO/1491-74/2022. számú végzésével állapította meg.

*

A közleményben a Kormányhivatal tájékoztatást adott arról, hogy a 314/2005. Korm. rendelet 9. §-ában szabályozottak szerint az eljárás során **közmeghallgatást tart,** amelyre az érintettek személyes megjelenése nélkül kerül sor.

A Kormányhivatal a honlapján közzétett minden olyan információt, amely az érintettek közmeghallgatásban való részvétele szempontjából lényeges.

A közmeghallgatás időpontja: 2022. április 29. napján 10.00 óra

A közmeghallgatásra vonatkozó információkról a Kormányhivatal az érdekelteknek a 314/2005. Korm. rendelet 9. § (4) bekezdése alapján értesítést küldött, a lakosság pedig a közmeghallgatásra vonatkozó adatokról – a 314/2005. Korm. rendelet 8. § (1a) bekezdésében foglaltaknak megfelelően – az érintett önkormányzatok jegyzői által közterületen és helyben szokásos egyéb módon közzétett, valamint a Kormányhivatal által a hivatalában, honlapján és a hirdetmeny.magyarorszag.hu honlapon közhírré tett közleményből szerezhetett tudomást.

A Kormányhivatal a kérelmező NIF Zrt.-t és a meghatalmazása alapján eljáró Tervezőt PE/KTFO/1491-15/2022. számú, az érintett önkormányzatokat 2022. március 28. napján kelt, PE/KTFO/1491-16/2022. számú levelével tájékoztatta a közmeghallgatásról.

A közleményben, valamint a közmeghallgatásra vonatkozóan az érdekelteknek, az érintett települések jegyzőinek, továbbá a kérelmezőnek küldött tájékoztatásokban **a Kormányhivatal felhívta a figyelmet az alábbiakra:**

A veszélyhelyzet kihirdetéséről és a veszélyhelyzeti intézkedések hatálybalépéséről szóló 27/2021. (I. 29.) Korm. rendelet alapján:

> ***1. §*** *A Kormány az élet- és vagyonbiztonságot veszélyeztető tömeges megbetegedést okozó SARS-CoV-2 koronavírus-világjárvány (a továbbiakban: koronavírus-világjárvány) következményeinek elhárítása, a magyar állampolgárok egészségének és életének megóvása érdekében Magyarország egész területére veszélyhelyzetet hirdet ki.*
>
> ***3. § (2)*** *A Kormány a veszélyhelyzet fennállásának szükségességét folyamatosan felülvizsgálja.*

A veszélyhelyzet ideje alatt alkalmazandó egyes belügyi és közigazgatási tárgyú szabályokról, valamint a veszélyhelyzettel összefüggő egyes intézkedésekről szóló 570/2020. (XII. 9.) Korm. rendelet szerint:

9. § (1) A közigazgatási hatósági eljárásban a közmeghallgatást az érintettek személyes megjelenése nélkül, az e rendeletben foglaltak szerint kell megtartani.

A Kormányhivatal fenti, jelen közlemény kiadásának időpontjában hatályos jogszabályi rendelkezésekre, az ügy nemzetgazdasági szempontból kiemelt jellegére, és az Ákr. szerinti objektív ügyintézési határidőre tekintettel döntött a tárgyi ügyben a közmeghallgatás tartásáról, illetve annak feltételeiről.

Tekintettel arra, hogy a veszélyhelyzet fennállásának időtartama jelenleg nem ismert, a Kormány további intézkedései alapján **a Kormányhivatal a vonatkozó jogszabályok változása esetén a fenti, közmeghallgatásra vonatkozóan tett megállapításait felülvizsgálja.** Az esetleges változásokról a jelen közlemény közhírré tételével azonos módon ismételten közlemény kiadásával nyújt tájékoztatást a Kormányhivatal.

A Kormányhivatal a közleményben tájékoztatott továbbá arról is, hogy az **észrevételeket a közmeghallgatás időpontjáig** az eljáró hatósághoz, vagy a közmeghallgatás helye szerint illetékes települési önkormányzat jegyzőjéhez lehet benyújtani.

A közmeghallgatás időpontjáig a vonatkozó jogszabályi rendelkezések nem változtak, így a közmeghallgatás tartására a közleményben foglaltak szerint került sor.

A Kormányhivatalhoz az érintett nyilvánosság részéről észrevételek és kérdések érkeztek, amelyekre vonatkozóan a Kormányhivatal döntése indokolási részében rögzítette megállapításait.

A közmeghallgatásról PE/KTFO/1491-79/2022. számon jegyzőkönyv készült, amelyet a Kormányhivatal a 314/2005. Korm. rendelet 9. § (9) bekezdése alapján, elektronikus úton közzétett a honlapján és a hirdetmeny.magyarorszag.hu honlapon.

*

A 314/2005. Korm. rendelet 1. § (6b) bekezdése alapján:

1. § (6b) *A környezetvédelmi hatóság az előzetes vizsgálati, a környezeti hatásvizsgálati, az egységes környezethasználati, valamint az összevont eljárásában* ***a tevékenység telepítési helye szerinti település****, a fővárosban a kerület (a továbbiakban együtt: település)* ***önkormányzata ügyfélnek minősül, aki a környezetvédelmi hatóság által megküldött kérelem és mellékletei tekintetében a kézhezvételtől számított 15 napon belül nyilatkozhat.***

Fentiekről a Kormányhivatal 2022. március 28. napján kelt, PE/KTFO/1491-16/2022. számú levelével tájékoztatta a nyomvonal által érintett települések önkormányzatait.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet alapján:

10. § (4) A környezetvédelmi engedély megadásáról szóló határozatban *az engedély feltételei között:*
a) ***elő kell írni*** *azokat az intézkedéseket, amelyek a jelentős kedvezőtlen környezeti hatások elkerülésére, megelőzésére vagy csökkentésére, és - ha lehetséges - kiegyenlítésére vonatkoznak, továbbá* ***szükség szerint az 5. § (2) bekezdés c) pont cb) alpontjában foglaltakat;***
(...)

5. § (2) A környezetvédelmi hatóság a határozatában
(...)
c) amennyiben az előzetes vizsgálat során a tevékenység engedélyezését kizáró ok merült fel,

ca) ennek tényét rögzíti és - a cb) és cc) alpontban foglaltak kivételével - megállapítja, hogy az adott tevékenység kérelem szerinti megvalósítására engedély nem adható,
***cb)** ha a tervezett tevékenység a településrendezési eszközökkel nincs összhangban, azonban az összhang legkésőbb a tervezett tevékenységhez szükséges létesítési, építési engedély iránti kérelem előterjesztéséig megteremthető, ezt a lehetőséget rögzíti, és előírja, hogy a kizáró okot a létesítési, építési engedély kiadására jogosult hatóság döntéséig meg kell szüntetni,*
(...)

Mindezek alapján a Kormányhivatalnak eljárása során vizsgálnia szükséges, hogy a tervezett tevékenység a településrendezési eszközökkel összhangban van-e, és szükség esetén erre vonatkozóan előírást kell tennie az eljárást lezáró döntésében.

A 314/2005. Korm. rendelet alapján:

***6. § (1)** A környezeti hatásvizsgálati eljárás kiterjed a környezeti hatásvizsgálat-köteles tevékenységnek*
a) az élővilágra, a biológiai sokféleségre, különös figyelemmel a védett természeti területekre és értékekre, valamint a Natura 2000 területekre,
b) a tájra,
c) a földre, a levegőre, a vízre,
d) az éghajlatra,
e) az épített környezetre és a kulturális örökség elemeire,
f) a környezeti elemek rendszereire, folyamataira, szerkezetére gyakorolt hatásainak
az ügyek egyedi sajátosságainak figyelembevételével történő meghatározására, valamint a tevékenység ennek alapján történő engedélyezhetőségére.

A Kormányhivatalnak a fenti vizsgálathoz szükséges adatok nem állnak rendelkezésére, ezért PE/KTFO/1491-18/2022. számú végzésével 2022. március 29. napján a 314/2005. Korm. rendelet fenti rendelkezéseire, valamint az Ákr. 25. §-ára hivatkozással megkereste a nyomvonal által érintett települések *(Sárszentmihály, Szabadbattyán, Székesfehérvár, Aba, Sárkeresztúr, Sárszentágota, Nagylók, Sárbogárd)* jegyzőit, és kérte nyilatkozataik megadását arra vonatkozóan, hogy *a tevékenység összhangban van-e a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozással, valamint a településrendezési eszközökkel.*

A fenti megkeresésre az érintett települések jegyzői nyilatkozatukat az alábbiak szerint adták meg:

1. **Sárszentmihály Község Jegyzője 950/2022. számon:**

„Hivatkozott számú levelükkel kapcsolatban az alábbi nyilatkozatot teszem:

Tárgyi fejlesztéssel kapcsolatban nyilatkozom, hogy a tevékenység összhangban van a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozással, valamint a településrendezési eszközökkel."

2. **Szabadbattyán Nagyközség Jegyzője 2042-5/2022 számon:**

„Nyilatkozat

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából Tóman Lajos, az Utiber Közúti Beruházó Kft. (1115 Budapest, Csóka utca 7-13.) projektvezető je által benyújtott kérelemre a Komárom-Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű fő út Székesfehérvár – Sárbogárd közötti szakasz környezeti hatásvizsgálati eljárása ügyében a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Fő osztálya (a továbbiakban Kormányhivatal) elő tt PE/KTFO/1491/2022. számon közigazgatási hatósági eljárás indult.

A Kormányhivatal megkereste hatóságomat, hogy 8 napon belül nyilatkozzam arra vonatkozóan, hogy a tevékenység összhangban van-e a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozással, valamint a településrendezési eszközökkel.

A kérdés megvizsgálását követő en az alábbiakról nyilatkozom:
helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos szabályozással az Önkormányzat nem rendelkezik;
a tevékenység nincs összhangban a helyi településrendezési eszközökkel.

Kérem a fentiek elfogadását."

3. **Székesfehérvár Megyei Jogú Város Címzetes Főjegyzője 10/105-8/2022. számon:**

„V É G Z É S

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából Tóman Lajos, az UTIBER Közúti Beruházó Kft. (1115 Budapest, Csóka utca 7-13.) projektvezetője által benyújtott kérelmére a ***Komárom-Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti szakasz*** *környezeti hatásvizsgálati eljárás ügyében a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálya (a továbbiakban: Kormányhivatal) előtt PE/KTFO/1491/2022. számon indult közigazgatási hatósági eljárás során*

az alábbi nyilatkozatot adom:

A 63. sz. emelet sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd között tárgyú (tervszám: 43.574) tanulmánytervet áttekintve ***megállapítottam,*** *hogy az* ***új nyomvonal helyi természetvédelmi területet, vagy védett természeti értékeket nem érint. Azonban a tanulmányterv T_01_KHT_03.01_V04 rajzszámú tervlapja a tervezett nyomvonal 0+000 – 1+000 kmsz között nem jelzi az OKIR térképen (http://web.okir.hu) jelzett ökológiai folyosót. A tervlapon erdőnek van jelölve. Tervező nyilatkozata szükséges, hogy az ökológiai folyosót a tervezett nyomvonal érinti-e.***

A beruházáshoz szükséges ***fa-és cserjekivágás*** *a fás szárú növények védelméről szóló 346/2008. (XII.30.) Korm. rendelet és a fás szárú növények védelméről szóló 31/2015. (VI.26.) önkormányzati rendelet előírásai szerint* ***hatósági engedélyhez és a hivatkozott jogszabályok szerinti pótlási kötelezettséghez kötött.***

A megmaradó fák védelméről a ***"MSZ 12042 - Fák védelme építési területeken" előírásai szerint kell gondoskodni,*** *míg az új fás szárú növények telepítése a "MSZ 12172 Díszfák és díszcserjék ültetése települések közterületein" előírásai szerint történhet.*

A nyilatkozat megadása érdekében a településrendezéssel kapcsolatos kérdésekben SZMJV Főépítészi Iroda (továbbiakban: szakiroda) bevonásra került.

A szakiroda, a településrendezési eszközökkel való összhang vizsgálatának vonatkozásában nyilatkozatában az alábbiakat rögzítette:

Székesfehérvár Megyei Jogú Város hatályos településrendezési eszközei:

- *Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzat Közgyűlése 492/2019. (VII.12.) számú határozata Székesfehérvár Megyei Jogú Város Településszerkezeti Tervéről (a továbbiakban: TSZT)*
- *Székesfehérvár Megyei Jogú Város Helyi Építési Szabályzatáról szóló 17/2019. (VII.12.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: HÉSZ)*

A tervezett nyomvonalat jelenleg nem tartalmazza sem Településszerkezeti Terv, sem a Helyi Építési Szabályzat, ezért a településrendezési eszközökkel összhangba kerüléshez mind a TSZT, mind a HÉSZ módosítása szükséges. Ezirányú módosítás jelenleg nincs folyamatban.

Jelen végzés ellen önálló jogorvoslatnak nincs helye, az a határozat, ennek hiányában az eljárást megszüntető végzés ellen igénybe vehető jogorvoslat keretében gyakorolható.

INDOKOLÁS

A Kormányhivatal fenti számú megkeresésében Székesfehérvár Megyei Jogú Város Címzetes Főjegyzőjének (a továbbiakban: Jegyző) nyilatkozatát kérte a ***Komárom-Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti szakasz*** *környezeti hatásvizsgálati eljárás tárgyában indult közigazgatási hatósági eljárás lefolytatásához.*
A megkereséshez mellékelte a VIKÖTI Mérnök Iroda Kft. (székhely: 6000 Kecskemét, Ceglédi út 2. postacím: 1519 Budapest, Pf.: 241) által készített 63. sz. emelet sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd között tárgyú, tervszám: 43.574 tanulmányterv dokumentációt.

A rendelkezésre álló adatok, valamint a szakirodák által megadott vélemény alapján a rendelkező részben foglaltak szerint, az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 25.§ (1) bekezdése alapján adtam meg a nyilatkozatot.

Az önálló jogorvoslat lehetőségét az Ákr. 112.-a alapján zártam ki.

Hatóságom hatáskörét a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005.(XII. 25.) Korm. rendelet 5.§ 2) bekezdése, illetékességét az Ákr. 16.§ (1) bekezdése határozza meg."

4. Aba Város Jegyzője ABA/1717-6/2022. számon:

„SZAKHATÓSÁGI HOZZÁJÁRULÁS

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134, Budapest, Váci út 45.) megbízásából Tóman Lajos, az UTIBER Közúti Beruházó Kft. (1115, Budapest, Csóka utca 7-13.) projektvezetője által a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (1016, Budapest, Mészáros utca 58./A) előtt indult eljárásban a Komárom-Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. sz. emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti szakasz környezeti hatásvizsgálati eljárása keretében, az UTIBER Kft. – VIKÖTI Mérnök Iroda Kft. (1519 Bp., Postafiók 241.) által 43.574 tervszámon készített tervek alapján ***a természetvédelmi szempontokat is figyelembe véve szakhatóságként az alábbi kikötésekkel***

hozzájárulok:

- ***A település közigazgatási területén az egyes területek használata úgy folytatható, ha a használat a megengedett határértékeken belüli mértékű környezetterhelést és igénybevételt okoz, illetve kizárja a környezetkárosítást.***
- ***Új építmény létesítése esetén a környezetvédelmi határértékeknek – amennyiben a terület védőtávolsága nem került meghatározásra – a telekhatáron kell teljesülniük.***
- ***A felszíni vízelvezető rendszert a beépítésre szánt területeken a közhasználatú terület kialakításának részeként, az azokat feltáró úthálózat részeként, a talajvédelmi előírásoknak megfelelően kell megvalósítani.***
- ***A vonatkozó jogszabályi előírások értelmében a befogadóba a csapadékvíz csak tisztán vagy a vízjogi engedélyben előírt minőségben kerülhet. A szennyeződésmentes csapadékvíz a létesítmények zöldfelületein elszivárogtatható, vagy közvetlenül a befogadóba vezethető.***
- ***A levegő tisztaságának védelme érdekében semmilyen, a hatályos határértéket meghaladó szennyezéssel járó tevékenységet nem szabad.***
- ***Bármely építési munka során a termőföld védelméről, a talaj felső, humuszos termőrétegének összegyűjtéséről, megfelelő kezeléséről és a jogszabályban előírt újrahasznosításáról az építtető köteles gondoskodni.***

- *Zajt kibocsátó, rezgést okozó létesítmény kizárólag abban az esetben üzemeltethető, engedélyezhető, továbbá környezeti zajt okozó tevékenység abban az esetben folytatható, ha az általa okozott környezeti zaj, rezgés a jogszabályban megállapított zaj és rezgésterhelési határértéket nem haladja meg.*
- *A közlekedésből származó környezeti zajszint a zaj ellen védendő létesítmény környezetében, az útkategória függvényében, a vonatkozó jogszabályban meghatározott zajterhelési határértéket nem haladhatja meg.*
- *Aba Város Önkormányzata Képviselő-testületének 21/2021. (XI.15.) számú önkormányzati rendeletével megállapított, a helyi építési szabályzatról szóló rendelet 5. számú mellékletében megállapított zajvédelmi zónákban és a 45-60 db zajhatás területének határával érintett területeken a vonatkozó jogszabály előírásai szerint kell eljárni.*

Állásfoglalásom ellen önálló jogorvoslatnak nincs helye, az csak az ügy érdemében hozott határozat elleni jogorvoslat keretében támadható meg.

INDOKOLÁS

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134, Budapest, Váci út 45.) megbízásából Tómán Lajos, az UTIBER Közúti Beruházó Kft. (1115, Budapest, Csóka utca 7-13.) projektvezetője által benyújtott kérelmére a Komárom – Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) – útvonal fejlesztése keretében a 63. sz. emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti szakasz környezeti hatásvizsgálati eljárás indult a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálya (továbbiakban: Kormányhivatal) előtt.

A Kormányhivatal PE/KTFO/1491-18/2022. számú, 2022.03.28-án kelt levelében megkereste Hatóságomat, melyben kérte nyilatkozat kiadását arra vonatkozóan, hogy a tevékenység összhangban van-e a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozással, valamint a településrendezési eszközökkel.

Megkeresésében tájékoztatott a kérelem, valamint a műszaki dokumentáció elektronikus elérhetőségéről.

A megkereséshez melléklet dokumentumok áttanulmányozását követően megállapítottam, hogy az abban foglaltak a rendelkező részben foglalt kikötések teljesítésével megfelelnek Aba Város Önkormányzata Képviselő-testületének a helyi építési szabályzatról szóló 21/2021. (XI.15.) számú önkormányzati rendeletének, a természetvédelmi szempontokat is figyelembe véve.

Tájékoztatom, hogy hozzájárulásom nem mentesít az egyéb jogszabályokban előírt engedélyek, hozzájárulások megszerzésének kötelezettsége alól.

Állásfoglalásom a kiadástól számított 6 hónapig használható fel.

Állásfoglalásomat az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 57. §-a alapján, valamint az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 10. táblázat 24. sora alapján adtam ki."

5. Sárkeresztúr Község Jegyzője 1198-2/2022. számon:

„A Komárom-Kisigmánd(M1)- Kisbér- Székesfehérvár(M7)- Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár-Sárbogárd közötti szakasz környezeti hatásvizsgálati eljárása ügyében a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálya előtt PE/KTFO/1491/2022. számon indult hatósági eljárásban történő megkeresésére az alábbi nyilatkozatot teszem:

A fent részletezett tevékenység összhangban van Sárkeresztúr környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozásával, valamint A helyi építési szabályzatról szóló ***Sárkeresztúr Község Önkormányzat Képviselő-testületének 10/2008 (IV.24.) számú rendeletében szabályozott településrendezési eszközökkel.***„

6. **Alapi Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője Sárszentágota község tekintetében A3/372-4/2022. számon:**

„A 2022. március 28. napján kelt, fenti ügyiratszámú megkeresésére az alábbi nyilatkozatot teszem:

NYILATKOZAT

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából az UTIBER Közúti Beruházó Kft. (1115 Budapest, Csóka u. 7-13.) által benyújtott kérelmére ***a Komárom-Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti szakasz*** *környezeti hatásvizsgálati eljárása ügyében a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálya előtt a PE/KTFO/1491/2022. számon indult közigazgatási hatósági eljárásában,* ***mint az Alapi Közös Önkormányzati Hivatal (Sárszentágota) jegyzője nyilatkozom,*** *hogy a kérelmében foglalt* ***tevékenység összhangban van Sárszentágota Község Önkormányzata helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos szabályozásával, valamint a településrendezési eszközökkel.***

Tájékoztatom továbbá, hogy a közleményt a helyben szokásos módon (hirdetőtáblára történő kifüggesztéssel) a mai napon közzétettem, valamint a kérelem és mellékletei elektronikus példányába való betekintési lehetőség módjaként az Alapi Közös Önkormányzati Hivatal Sárszentágotai Kirendeltségén lévő titkársági számítógépen történő megtekintést jelölöm meg."

7. **Nagylók Község Jegyzője N/356-5/2022. számon:**

„A PE/KTFO/1491-18/2022. számú, a Komárom-Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár-Sárbogárd közötti szakasza környezeti hatásvizsgálata ügyében érkezett megkeresés kapcsán Nagylók község tekintetében az alábbi nyilatkozatot teszem.

1. *Nagylók Község Önkormányzat környezetvédelmi, természetvédelmi tárgykörben önkormányzati rendeletet nem alkotott, így ezekben a tárgykörökben a tervezett beruházással kapcsolatban helyi többletkövetelmények nem állnak fenn.*

2. *A rendelkezésemre álló adatok alapján a tervezett nyomvonal településrendezési eszközök szempontjából beépítésre nem szánt külterületi, mezőgazdasági (Má, Mko, Ev) besorolású területeket érint, az újonnan építeni tervezett út a települési terveken nem szerepel.*

Kérem fentiek elfogadását és szíves tudomásul vételét."

8. **Sárbogárd Város Jegyzője D/167-4/2022. számon:**

„Nyilatkozat

A Pest Megyei Kormányhivatal, Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (1016 Budapest, Mészáros utca 58/a.) megkeresése alapján a Komárom-Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti szakasz környezeti hatásvizsgálati eljárása keretében a következő nyilatkozatot teszem:

Sárbogárd hatályos településrendezési eszközei nem tartalmazzák a 63. számú emelt sebességű főút Sárbogárd közigazgatási területét érintő nyomvonalát, ezért szükséges a nyomvonalat a településrendezési eszközökkel összhangba hozni.

A tervezett 63. számú emelt sebességű főút Sárbogárd közigazgatási területét érintő nyomvonala helyi jelentőségű Táji és természeti területet nem érint.

Döntésem ellen önálló fellebbezésnek nincs helye. Döntésem az ügy érdemében hozott határozat, ennek hiányában az eljárást megszüntető végzés elleni fellebbezésben támadható meg.

Indokolás

A Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály (1016 Budapest, Mészáros utca 58/a.)NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízása alapján az UTIBER Közúti Beruházó Kft. (1115 Budapest, Csóka utca 7-13.) benyújtott kérelmére a Komárom-Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár – Sárbogárd közötti szakasz környezeti hatásvizsgálata ügyében, nyilatkozatomat kérte a helyi településrendezési eszközökkel való összhang és a helyi természetvédelmi követelményeknek való megfelelés vonatkozásában.

A rendelkező rész szerinti nyilatkozatomat az alábbiakra figyelemmel adtam meg:

Sárbogárd Város Helyi Építési Szabályzatáról szóló 1/2017. (II. 2.) önkormányzati rendelet, valamint e rendelettel elfogadott Szabályozási Terv nem tartalmazza a 63. számú emelt sebességű főút Sárbogárd közigazgatási területét érintő nyomvonalát.

Sárbogárd Város Polgármestere a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény 46. § (4) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján, Sárbogárd Város Önkormányzat Képviselő-testülete feladat és hatáskörében eljárva a 100/2021. (VI.11.) számú KT. határozatában döntött a Sárbogárd Város közigazgatási területét érintő M8 gyorsforgalmi út nyomvonalának pontosítását érintő TSZT, HÉSZ eseti módosításáról az Unitef.83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) kérelmére, mely módosítása a 63. számú emelt sebességű főút Sárbogárd közigazgatási területét érintő nyomvonalát is éeinti. A Településrendezési eszközök részleges módosítása jelenleg tervezési szakaszban van. A partnerségi egyeztetési eljárás 2022. március 24-én megindult.

Sárbogárd Város Önkormányzat Képviselőtestülete nem alkotott rendeletet a helyi jelentőségű védett természeti területek védelméről. Így a tervezett nyomvonal helyi jelentőségű Táji és természeti területet nem érint.

A 2016. évi CL. törvény (továbbiakban Akr.) 50. § (2) bekezdés b) pontja alapján az ügyintézési határidő 8 nap. Az ügyintézési határidő leteltének napja: 2022. árpilis 7. Jelen döntésem elektronikus úton történő elküldésével az ügyintézési határidőt megtartottnak tekintem.

A fellebbezésről szóló tájékoztatót az Akr. 112. §-a és a 118. § (3) bekezdése alapján adtam meg.

***Állásfoglalásom jogalapja**: az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény"*

A Kormányhivatal fenti nyilatkozatok alapján tett megállapításait jelen határozat rendelkező rész VI. fejezete tartalmazza.

Tekintettel arra, hogy a települési önkormányzat jegyzője jelen eljárás során szakhatósági hatáskörrel nem rendelkezik, a jegyző által tévesen szakhatósági állásfoglalásként megküldött nyilatkozatot a Kormányhivatal a jogszabályi rendelkezéseknek megfelelően tájékoztatásként vette figyelembe.

*

Tekintettel arra, hogy Székesfehérvár Megyei Jogú Város Címzetes Főjegyzője 10/105-8/2022. számú nyilatkozatában arra hivatkozott, hogy véleménye szerint a tanulmányterv T_01_KHT_03.01_V04 rajzszámú tervlapja a tervezett nyomvonal 0+000 – 1+000 kmsz között nem jelzi az OKIR térképen (http://web.okir.hu)

jelzett ökológiai folyosót, (a tervlapon erdőnek van jelölve) és a Tervező nyilatkozata szükséges arról, hogy az ökológiai folyosót a tervezett nyomvonal érinti-e, ezért a Kormányhivatal PE/KTFO/1491-52/2022. számú levelével a Tervező nyilatkozatát kérte a jelzéssel kapcsolatban.

A Tervező 2022. április 12. napján megküldött levelében az alábbiak szerint nyilatkozott:

„A T_01_KHT_03.01_V04 rajzszámú tervlapon kék vonallal (sraffozás nélkül) van jelölve az ökológiai folyosó határa, amely megegyezik az OKIR térkép lehatárolásával. A következő képen látható az erdő jelölés nélkül az érintettség. Az átlagos 40 méter szélességű területfoglalást figyelembe véve az említett szakaszon 0,4 ha az ökológiai folyosó érintettsége. Felhívjuk a figyelmet, hogy ez egy tájékoztató jellegű adat (becslés), a pontos igénybevételeket csak a részletes tervezés után lehet megadni."

A Kormányhivatal a Tervező válaszát PE/KTFO/1491-59/2022. számú levelével továbbította Székesfehérvár Megyei Jogú Város Címzetes Főjegyzője részére.

*

A Kormányhivatal mint országos környezetvédelmi hatóság eljáró hatóságként a kérelem mellékleteként benyújtott dokumentáció és a hiánypótlási dokumentáció alapján környezetvédelmi és természetvédelmi szempontból az alábbiakat állapította meg:

A környezeti hatások a közlekedési pálya létesítésével, üzemeltetésével, fenntartásával kapcsolatos tevékenységekből, valamint a közlekedő járművek által okozott környezetterhelésekből adódnak.

Földtani közeg védelme:

Az építés során tervezett földmunkák tereprendezésből, földszállításból, terítésből, tömörítésből és árokkialakításból állnak. A földmunkák után az alapozás és a burkolatépítés következik.

Az építés során felhasznált anyagokat, az aszfalt kivételével, melyet keverőtelepről készen szállítanak, és azonnal bedolgoznak, depóniákban az építés helyszínén tervezik tárolni. A felhasználandó festékek és hígítók a meglévő mérnökségi telepeken zárt tárolószekrényben kerülnek tárolásra.

Az építés alatt a munkagépeket túlfolyás-gátló tartályszeleppel ellátott tartálykocsikból tankolják meg, szállítójárművek esetén pedig a tankolás kiépített benzinkutakról történik.

Az építés során keletkező veszélyes hulladékok a jogszabályoknak megfelelő zárt edényzetben kerülnek tárolásra.

A munkagépek és szállítójárművek karbantartását, olajcseréjét és esetleges javítását a területen kívül, szakszervizben tervezik elvégeztetni.

Az építés során a munkagépek tárolása és használata során az azokból elfolyó üzemanyag okozhatja a földtani közeg szennyezését.

Amennyiben a gépek esetleges meghibásodásából eredően szennyezés következik be, a szennyezés megszüntetéséről, a kár elhárításáról, a szennyezőanyag elhelyezéséről és ártalmatlanításáról gondoskodnak. A kiömlött vagy szétszórt szennyező anyagokat adszorpciós anyagokkal tervezik befedni, majd összegyűjtik, semlegesítik vagy megsemmisítik.

Az üzemelés során használt festékek tárolása a mérnökségi telepen, előírásoknak megfelelően kialakított tároló helyiségben, zárt szekrényben lesz megoldott.

Az üzemelés során a gépjárművekből kikerülő üzemanyag és kenőanyag, valamint a kopásokból származó azbeszt és nehézfém szennyeződések az úttestre kerülve csapadékvíz által bemosódva juthatnak a földtani közegbe.

Az üzemelés során a forgalomból származó légszennyező anyagok kiülepedése okozhatja a talaj szennyezését, azonban ez elhanyagolható mennyiség. A téli síkosságmentesítés szintén a talaj minőségi változását idézheti elő, melynek közvetlen hatása az útpadka és az árok környezetében érvényesül. Az üzemelés során bekövetkező balesetek esetén szennyeződhet a földtani közeg.

Az útpadkára kerülő folyékony halmazállapotú veszélyes anyag szennyezheti a földtani közeget. Az úttestet és a kiszolgáló berendezéseket, műtárgyakat úgy kell kialakítani, hogy havária esetén megakadályozzák a szennyezőanyag ellenőrizetlenül való talajra kerülését. Ezt szolgálhatják a hordalék és -olajfogó műtárgyak, melyek lezárásával megakadályozható a szennyeződés befogadókba való bejutása.

Olaj és olajszármazékok általi havária esemény esetén a veszélyhelyzetet okozó tevékenységet le kell állítani, a szennyeződést lokalizálni kell, a kiömlött veszélyes anyagot fel kell itatni, az így keletkezett veszélyes anyaggal átitatott felitató anyagot veszélyes hulladékként kell kezelni.

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. rendelkezik központi havária tervvel, mely tartalmazza, hogy baleset esetén a burkolatról, vagy a szennyeződött területről le- vagy elfolyó szennyező anyag terjedését, talajba szivárgását hogyan akadályozza meg, illetve csökkenti a minimumra, ezen kívül minden üzemmérnökségre egyedileg ki van dolgozva a felkészítésre, reagálásra, vészhelyzetre vonatkozó terv.

Közvetlen hatásterületnek a nyomvonal által igénybe vett terület tekinthető, mely a kisajátított terület nagyságával egyezik meg. A légszennyező anyagok kiülepedése miatt a talajszennyezés közvetett hatásterülete elvileg megegyezik a levegőre vonatkozó teljes hatásterülettel, hiszen a talaj a levegőből, kiülepedés során szennyeződhet.

Közvetlen hatásterületbe tartozhatnak az út csapadékvizeit fogadó árkok, mely létesítmények az út kisajátítási határán belül helyezkednének el.

Az építés közvetlen hatásterülete továbbá kiterjed a felvonulási területekre is, amelyek igénybevétele az építés idejére korlátozódik, és annak befejeződése után helyreállítják.

A beruházás a megtett előírások betartásával a földtani közeg védelme szempontjából nem kifogásolt.

A Kormányhivatal a jelen határozat rendelkező részében szereplő előírásokat a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 8. § és 10. § (1) bekezdése alapján tette.

Éghajlatvédelem:

A 314/2005. Korm. rendelet 6. melléklet 3. pont d) alpont értelmében a környezeti hatásvizsgálat keretében kötelező klímakockázat elemzés, amely vizsgálja a projekt éghajlatváltozásra gyakorolt hatását és az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás képességét. Ennek figyelembe vételével a benyújtott hatásvizsgálati dokumentációhoz klímakockázati értékelés készült.

A klímakockázati elemzés során vizsgálatra került, hogy a beavatkozással érintett területek mely éghajlati tényezők változására érzékenyek; ezek a változások várhatóan milyen hatással lesznek a területekre és milyen kockázatot jelentenek a beruházásra nézve.

A releváns kockázatok alapján megállapítható, hogy a főút kapcsán a fő hatásviselők az aszfalt pályaszerkezet, annak földműve és az út vízelvezető rendszere. A pályaszerkezet és vízelvezetés méretezése biztonsági tartalékkal került tervezésre a hatályos jogszabályok és érvényben lévő szabványok alapján, így azok ellenállóak az extrém időjárási körülményeknek az élettartamuk alatt, valamint megfelelő karbantartással és javítások elvégzésével azon túl is.

Az építés során a területen időlegesen megnövekszik a szállításból és munkavégzésből eredően az üvegházhatású gázok kibocsátása. A hatás az építés idejére korlátozódik és a közlekedés hatásához képest elhanyagolható, azonban ennek csökkentése érdekében modern, alacsony kibocsátású géppark használata tervezett, mely előírásra is került.

A tervezett beruházás során új útpálya épül, amely csatlakozik a terület meglévő úthálózatához, így regionális szinten nincs számottevő forgalomnövelő hatása. A beruházás alapvetően a meglévő forgalom átrendeződését okozza a megvalósulás után. A gyorsabb eljutás, egyenletesebb haladás az üzemanyag-fogyasztás szempontjából kedvezőbb, így a vizsgált szakaszon annak üzemelése során a már meglévő úthálózathoz képest nem várható az üvegházhatású gázok kibocsátásának növekedése a területen.

A tervezett beruházás területfoglalásával csökken a biológiailag aktív kiegyenlítő felület, amely negatívan hat az éghajlatváltozásra.

A dokumentációban foglaltak alapján a beruházás kapcsán tervezett létesítmények összesen 29,2 ha erdőterületet érintenek.

Annak érdekében, hogy a tervezett beavatkozások eredményeként számottevően ne változzon a szén-dioxid nyelő képesség negatív irányba, a dokumentációban foglalt javaslat alapján és a 314/2005. Korm. rendelet figyelembe vételével a Kormányhivatal jelen határozat rendelkező részében előírta a teljes kivágott erdőterület pótlását.

A 314/2005. Korm. rendelet szerint:

10. § (4) *A környezetvédelmi engedély megadásáról szóló határozatban az engedély feltételei között:*
a) elő kell írni azokat az intézkedéseket, amelyek a jelentős kedvezőtlen környezeti hatások elkerülésére, megelőzésére vagy csökkentésére, és - ha lehetséges - kiegyenlítésére vonatkoznak, továbbá szükség szerint az 5. § (2) bekezdés c) pont cb) alpontjában foglaltakat;
b) előírhatók:
(...)
be) az üvegházhatású gázok kibocsátásának mérséklését célzó, illetve energiahatékonyságot növelő intézkedések,
bf) az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodást célzó intézkedések, ha a hatásvizsgálat eredményét figyelembe véve azok megvalósítása nem jár aránytalanul magas költséggel."

Fentiek alapján a tervezett tevékenység éghajlatvédelmi szempontból nem kifogásolt.

Természetvédelem:

Közvetlen hatásterület: A létesítmény által közvetlenül igénybevételre kerülő, az építési munkálatokkal közvetlenül érintett terület, ami az útpálya burkolt felülete, a földmű, a kapcsolódó tereprendezés, továbbá a vízelvezető árkok területe. Élővilágvédelmi szempontból közvetlen hatásterületként a kisajátítási terület került meghatározásra.

Közvetett hatásterület: Az élővilágra gyakorolt zavaró hatások a különböző élőhelyek és fajok érzékenysége szerint eltérő.

A szomszédos élőhelyek (növénytársulások), valamint gerinctelen fajok, hüllők és kétéltűek vonatkozásában a nyomvonal melletti 150-150 m széles sávon történt részletes terepi vizsgálat. A zavarás miatti hatások az út két oldalán mintegy 300-300 m széles sávban jelentkezhetnek, a madarak és emlősök esetében közvetett hatásterületként ez a sáv került kijelölésre.

A tervezett nyomvonal nem érint országos jelentőségű védett természeti területet. A nyomvonalhoz legközelebbi országos jelentőségű védett természeti terület az északi szakasztól 1,5 km-re lévő Székesfehérvári Homokbánya Természetvédelmi Terület és a 3,2 km-re lévő Sárréti Tájvédelmi Körzet, továbbá Belsőbáránd térségében az 1,0 km-re található Belsőbárándi Tátorjános Természetvédelmi Terület. A Sárvíz-völgye Tájvédelmi Körzetet a tervezett út Sárszentágota térségében 3,5 km-re közelíti meg.

A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény (a továbbiakban: ***Tvt.***) 23. § (2) bekezdés alapján „ex lege" védett lápok a nyomvonal északi szakaszától több, mint 4 km-re fekszenek, szikes tavak Sárszentágota térségében több, mint 1,5 km-re találhatóak. Földvár Belsőbáránd térségében a nyomvonaltól 1,2 km-re és 2,6 km-re, valamint a nyomvonal déli végpontjától 2,5 km-re (Nagylók

térségében) van. Ezekre a területekre - a megfelelő puffertávolság miatt - a tervezett létesítmény megvalósításnak nem várható hatása.

A vizsgált nyomvonal nem érint helyi jelentőségű védett természeti területeket, ilyenekre közvetett hatással sincs. A helyi jelentőségű védett területek közül a vizsgált nyomvonal északi szakaszától 1,4 km-re van a székesfehérvári Sós-tó és a Szabadbattyáni Cifrakert Természetvédelmi Terület, illetve 3,4 km-re található a Sárszentmihályi Kastélypark Természetvédelmi Terület.

A tervezett nyomvonal Tác térségében 3,2 km-re közelíti meg a HUDI10005 területkódú Sárvíz völgye elnevezésű különleges madárvédelmi területet, majd a tervezett nyomvonal ettől a Natura 2000 területtől 2,5-3,5 km-re keletre halad el az Aba – Sárkeresztúr – Sárszentágota vonal mentén déli irányban. A jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területek közül Belsőbáránd térségében a nyomvonal a HUDI20006 Belsőbárándi löszvölgy jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területtől nyugatra 0,4 km távolságban halad, majd a Dinnyés-Kajtori-csatorna keresztezésének térségében (16+800 km szelvény) a nyomvonal közvetett hatásterülete a Natura 2000 területből 1,2 hektár területet érint. Felsőkörtvélyes térségében (33+100 km szelvény) a nyomvonal 0,2 km-re megközelíti a HUDI20036 Nagylóki-löszvölgyek nevű jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területet.

A létesítmény hatásterületébe eső Natura 2000 területekre gyakorolt hatások részletes elemzése céljából a az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet [a továbbiakban: ***275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet***] 14. számú melléklete szerinti tartalommal önálló Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció készült.

A nyomvonal Országos Ökológiai Hálózat ökológiai folyosóval szomszédos a kezdeti szakaszán (1+000 km sz.-ig), a Sárpentelei-parkerdő térségében, itt a közvetlen területi igénybevétel nem lesz jelentős. Belsőbárándtól délre, a Dinnyés-Kajtori-csatorna völgyének keresztezésekor (16+800 km sz. térsége) mintegy 350 m hosszan az út közvetlenül ökológiai folyosó és magterület besorolású részeken halad.

A különböző élőlénycsoportok, élőhelyek felmérése alapvetően a Nemzeti Biodiverzitás-monitorozó Rendszer (NBmR) módszertana szerint történt, élőhely csoportonként specifikusan. A védett növény- és állatfajok előfordulásait 2 m-es pontossággal, GPS műszerrel rögzítették. A területről részletes élőhelytérképet készítettek, a 2020-21-es években folytatott terepi vizsgálatok alapján. A természetvédelmi szempontból értékesebb élőhelyfoltokat ismétlődően, több vegetációs periódusban is felmérték. A részletes vizsgálatok a nyomvonal-tengely melletti 150-150 m széles sávban történtek.

Élőhelyfoltonként meghatározták az Általános Nemzeti Élőhely-osztályozási Rendszer (ÁNÉR) rendszere szerinti élőhelytípusokat, európai közösségi jelentőségű fajokat és élőhelytípusokat, az élőhelyek természetességi értéket, az élőhelyfoltok jellemző növényfajait. A legkisebb térképezett foltméret 1000 m^2 volt. A térképezés eredményeinek feldolgozása során a NBmR módszertan szerinti (Takács et al. 2009) térinformatikai szoftver segítségével élőhely térkép készült. A felmérés feldolgozásával 3 típusú élőhelytérképet készítettek (ÁNÉR-térkép, természetességi térkép, illetve a Natura 2000 területek térségében a közösségi jelentőségű élőhelyek térképe, ez utóbbiakat a kapcsolódó Natura 2000 hatásbecslési dokumentációk tartalmazzák). Az egyes élőhelyfoltok természetességét SEREGÉLYES (in SEREGÉLYES – S. CSOMÓS 1995) kategóriái alapján becsülték meg (lásd az 32. táblázatban). A közösségi jelentőségű élőhelyek térképezése során a 275/2004 (X. 8.) Korm. rendeletben rögzített kategóriákat vizsgálták.

Az élőhelyi felvételezést az inváziós fertőzöttség vizsgálatával is kiegészítették, valamennyi élőhelyfoltra megadták annak inváziós fertőzöttségét egy 4 fokozatú skálán (0 – nincs inváziós faj, vagy borítása 1% alatti; 1 – az inváziós fajok szórtan vagy kis csoportokban vannak jelen, összborításuk 1-10% közötti; – az inváziós fajok nagyobb csoportokban vannak jelen, összborításuk 10-50% közötti; 3 – az inváziós fajok meghatározó szerepűek vagy uralkodók a foltban, összborításuk 50% feletti. A felmérésben a természetvédelmi szempontból számottevő inváziós fajokat szerepeltették (*Acer negundo, Ailanthus altissima, Elaeagnus angustifolia, Fraxinus pennsylvanica, Solidago spp., Robinia pseudoacacia)*, a mezőgazdasági gyomokat (pl. parlagfű) nem. A dokumentáció elkészítéséhez feldolgozták a 2001-2019-es években gyűjtött védett növény adatokat és publikációkat is, valamint felhasználták a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság által adatszolgáltatásként megküldött részletes biotikai adatokat (védett fajok

előfordulásáról, a nyomvonal térségének Natura 2000 és egyéb értékes élőhelyfoltjairól, valamint védett és egyéb, természetvédelmi szempontból jelentős faj előfordulásáról).

A vizsgálatba bevont állatcsoportok az indikációs szerepük, a természetvédelmi súlyuk, a vizsgált terület természeti adottságai és a beruházás jellege alapján lettek kijelölve. Minden egyes vizsgált csoport esetében összegyűjtötték a rendelkezésre álló irodalmi, illetve az egyéb forrásokból (főként Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság adatszolgáltatása) származó biotikai adatokat. A terepi vizsgálatokat a fajcsoportok, rendszertani egységek szerinti, általános gyakorlatnak megfelelő speciális vizsgálati módszerekkel vizsgálták.
A kapcsolódó létesítmények környezetét a fő nyomvonal térségéhez hasonlóan felmérték, vegetációs egységeiket az élőhelytérképeken ábrázolták, az egyes védett fajok előfordulásait azonosították, a vizsgálat készítői védelmi javaslatokat dolgoztak ki.

A tervezett nyomvonal többségében agrárterületeken és (rövidebb szakaszokon) beépített és roncsolt felszínű területeken, valamint kultúrerdőkben halad, ennek megfelelően a hatásterület több, mint 95%-a teljesen vagy erősen leromlott élőhelyfoltot érint. A legalább közepes természetességet elérő érintett élőhelyfoltok jellemzően 30 sz. vasútvonaltól a Dinnyés-Kajtori-csatorna keresztezéséig terjedő kb. 13 km-es szakaszon találhatóak. A 17+000 km sz.-től délre fekvő szakaszon már csak gyenge természetességű, vagy teljesen átalakult élőhelyfoltok találhatók a nyomvonal mentén. A közvetlen hatásterület két szakaszon (6+000 km sz. térségében fekvő rétfragmentumok és 17+000 km sz. térségében a Dinnyés-Kajtori-csatorna szélén), összesen kb. 200 m hosszan érint jó természetességi állapotú élőhelyet (nedves rétet vagy nádast). A közepes természetességű érintett élőhelyfoltok igénybevétele sem jelentős, ezek szintén a 6+000 km sz.-nél fekvő rétfragmentumok és 17+000 km sz.-nél a Dinnyés-Kajtori-csatorna két oldalán elhelyezkedő fátlan élőhelyek, illetve néhány erdőrészlet a belsőbárándi erdőben.

A nyomvonal közvetlen hatásterülete összesen 7,56 hektár olyan területet vesz igénybe, ahol legalább közepes természetességű élőhelyek találhatók. Védett vagy Natura 2000 területek közvetlen igénybevételére nem kerül sor. Az élőhelyek típus szerinti megoszlása a következő: B1a nádasok: 0,12 hektár; BA csatornák és szegélynövényzetük, 0,28 hektár; D2 kékperjés rétek, 0,04 hektár; D34 ártéri mocsárrétek, 1,48 hektár, OA jellegtelen vizes élőhelyek, 0,68 hektár; OC jellegtelen száraz gyepek: 0,08 hektár; RA facsoportok, fasorok: 3,36 hektár, RC jellegtelen keményfás erdők, 1,24 ha; RDb idegenhonos lombos fafajokkal elegyes jellegtelen erdők: 0,28 hektár.

A vizsgált nyomvonal kevés természetszerű élőhelyfoltot érint, emiatt a hatásterületen előforduló védett növényfajok száma is alacsony. A terepi vizsgálatok, valamint a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság adatai szerint a következő védett fajok előfordulása emelhető ki:

Törpemandula *(Amygdalus nana)* a nyomvonal által a 20+780 km szelvénynél keresztezett földút (mélyút) mentén jelentős, több ezres állománya van. A tervezés során kiemelt figyelmet kapott minél biztonságosabb elkerülése, így az állomány szélétől 200 m-re halad az útpálya tengelye. Kerti holdviola *(Lunaria annua)*: a Sárpentelei-parkerdő déli részén, a tervezett nyomvonaltól (1+000 km szelvény térsége) 200-400 m-re fekvő bolygatott tölgyesben több száz tő él, erre az állományra a létesítménynek nem lesz hatása. Kisfészkű aszat *(Cirsium brachycephalum)* a tervezési területen az 5-6 km szelvény közötti nedves rétsávokon tízes nagyságrendű, míg a 17 km szelvénynél százas nagyságrendű egyedszámot találtak. Az 5-6 km szelvénynél lévő állományokat a jelenlegi tervezési adatok alapján (40 m széles területfoglalás) a létesítmény nem érinti közvetlenül, az előfordulások a tengelytől 80-100 m-re vannak. A 17 km szelvénynél található állományokat a nyomvonal részben közvetlenül érinti. Az érintett állományrész mentése szükséges a termések begyűjtésével és megfelelő termőhelyre történő bevetésével. Mocsári csorbóka *(Sonchus palustris)* a tervezési területen a 16+800 km sz. térségében, a Dinnyés-Kajtori-csatorna hídja közelében található. A nyomvonal közvetlenül érinti ezt az állományt. A faj egyedei a tapasztalatok alapján sikeresen áttelepíthetők.

A fentiek alapján a tervezett nyomvonal a 16+500 – 17+000 km szelvények között érinti közvetlenül védett növényfajok állományát. A szakaszon kisfészkű aszat (150-200 tő) és mocsári csorbóka (10 sarjtelep, 80 hajtás) él. A nyomvonal által a 20+780 km szelvénynél keresztezett földút mentén, a létesítmény közvetett hatásterületének peremén és attól távolabb élő jelentős törpemandula populáció teljes mértékű zavartalanságát a későbbi munkálatok során biztosítani kell.

A vizsgált területen a következő védett és közösségi jelentőségű állatfajokat azonosították:

A rovarok közül a kis szarvasbogár *(Dorcus parallelipipedus)* a 12+300 km szelvény térségében lévő erdőben él, a faj lokális állományát a tervezett út nem érinti. Nagy tűzlepke *(Lycaena dispar)* a területen a Dinnyés-Kajtori-csatorna völgyében, elsősorban a Belsőbárándi löszvölgy Natura 2000 terület térségében számos adata van, a tervezési területen a 17+000 km szelvény térségében került elő, itt kisebb, stabil állománnyal rendelkezik. A tervezett létesítmény hatása lokális állományára (bár nedves rétet érint a térségben) nem jelentős, mivel a várható élőhelymegszűnés nem számottevő, élőhelyei gyorsan regenerálódnak, a faj pedig nagy mobilitású. Fontos a vízfolyások melletti ökológiai folyosók összefüggésének fenntartása. Nappali pávaszem *(Inachis io)* sokfelé előforduló, stabil állományokkal rendelkező faj (tápnövénye a gyakori nagy csalán). A tervezési területen általánosan elterjedt, mobilis faj, a tervezett beavatkozás nem veszélyezteti lokális állományát. Fecskefarkú lepke *(Papilio machaon)* hazánkban általánosan elterjedt a térség gyepsávjain (akár a másodlagos élőhelyeken, pl. földutakat kísérően) jelentős számban figyelhető meg. A faj stabil állománya miatt várhatóan nem lesz rá jelentős hatással a tervezett út megvalósítása. Imádkozó sáska (*Mantis religiosa*) a tervezési terület cserjés-gyepes szegélyeiben jelentős egyedszámban fordul elő, akár erősen másodlagos élőhelyfoltokon is. A létesítmény megvalósítása a lokális állományra nem lesz hatással.

A halak vonatkozásában a tervezett létesítménynek kis mértékű hatása várható. Az egyetlen jelentősebb keresztezett víztest a Dinnyés-Kajtori-csatorna, amelyen híd műtárggyal vezetik át a pályát a 17+000 km szelvény térségében. A csatorna lassan folyó, felmelegedő, erősen elnádasodott eutróf víz, amelyben zavarástűrő, tág ökológiai tűrésű fajok dominálnak (ezüstkárász, bodorka, kínai razbóra) az építés okozta esetleges zavarás a híd térségében nem jelent érdemi negatív hatást a halakra.

A hatásterületen kétéltűek számára jelentősebb vizes élőhely és szaporodóhely csak az 5-6 km szelvény közötti nádas-rét fragmentumokban, illetve a Dinnyés-Kajtori-csatorna völgyében van, ahol több faj megfigyelhető. A fajok állományára a tervezett létesítmény nincs jelentős hatással, azt leginkább a vízellátottság és a táplálékkínálat befolyásolja, ami a gyakori, tartósan száraz periódusok miatt negatív kilátásokkal fenyeget. Ezzel együtt a fent jelzett szakaszokon fontos a kétéltűek számára az átjárhatóság biztosítása, valamint az építéssel kis kiterjedésben érintett vizes élőhelyeken a beavatkozások időbeli korlátozása. Az előforduló fajok a következők: Kecskebéka fajcsoport *(Rana esculenta agg.)*, a vízborítású csatornákon és árkokon egész évben megtalálhatók, a térségben néhány százas nagyságrendű állománya található 5-6 km szelvény közötti csatornákban, a 33 km szelvénynél a Lóki-patakban, ezres nagyságrendű állomány a Dinnyés-Kajtori-csatorna völgyének keresztezett szakaszán. Zöld levelibéka *(Hyla arborea)* a terület gyeptársulásaiban pl. a Dinnyés-Kajtori-csatorna völgyének keresztezett szakaszán alacsony denzitással fordul elő. Vöröshasú unka *(Bombina bombina)* a tervezési területen csak néhány ponton van megfelelő élőhelye. A faj kimutatásra került az 5-6 km szelvény közötti nedves rét-nádas élőhelyeken (itteni állománya csak tízes nagyságrendű) és a Dinnyés Kajtori-csatorna völgyének keresztezett szakaszán (becsült állománymérete százas nagyságrendű). A Lóki-patak térségében feltételezhető kisebb állománya, erre való tekintettel ezen a szakaszon a vízfolyások környezetében, vagy a természetes felszíni mélyedéseken (egykori vízerek menti nádas-sásos sávok) az átjárhatóságot biztosítani kell. Barna ásóbéka *(Pelobates fuscus)* változatos élőhelyeken megtalálható, leginkább a nyílt, laza (homokos, löszös) talajú területeket részesíti előnyben. Az 5-6 km szelvény közötti homokos-löszös dombok közötti mélyedésekben mutatták ki a faj jelenlétét, de (hasonlóan a vöröshasú unkához) a belvizes években jelentős mértékű növekedés várható a lelőhelyek és egyedszám tekintetében, akár szántók belvizeiben is nagy számban jelenhet meg. A faj védelme érdekében a vízfolyások környezetében, vagy a természetes felszíni mélyedéseken (egykori vízerek menti nádas-sásos sávok) az átjárhatóságot biztosítani kell.

Hüllők közül a fürge gyík *(Lacerta agilis)* gyakorlatilag minden természetszerű élőhelyen (elsősorban gyepes szegélyeken, töltéseken), sőt településeken is előfordulhat. Alkalmazkodóképes, mobilis állományára várhatóan nem lesz jelentős hatással az út megépítése. A vízisikló *(Natrix natrix)* országosan gyakori faj, nem csak vizes élőhelyeken, hanem erdőkben, cserjésekben is előfordul. A területen több ponton találták kifejlett egyedeit, általában a vizes élőhelyek és cserjések ökotonjában. A teljes tervezési területen több száz egyed előfordulása valószínűsíthető. A hüllőfajokra leginkább az utak járműforgalma jelent veszélyt, ahol alkalmi elütésük néha megfigyelhető, illetve a táplálkozóterületek beszűkülése okozhat hosszabb távon problémát.

A tervezési területen az élőhely-kínálatnak megfelelően a kultúrerdőkben (akácosok, fasorok) és agrárterületeken fészkelő és táplálkozó madárfajok a jellemzőek, ezen kívül lokálisan cserjésekben, nedves réteken és nádasokban, illetve szárazabb gyepekben előforduló fajok, köztük specialista ritkaságok is megtalálhatók. A területen található „VADEX-erdő" struktúraszegény vadaskert, ahol a hatásterületen az általános odúlakó fajokon kívül specialista fajok nincsenek (ehhez hozzájárul, hogy az idősebb tölgyes állományokat a nyomvonal nem érinti az erdőben). A Dinnyés-Kajtori-csatorna völgye értékes madárélőhely, azonban a keresztezés sávjában, a hatásterületen a legfontosabb élőhelytípusok (halastavak, vízben álló nádasok, száraz gyepek és partfalak) nem fordulnak elő, így a hozzájuk kötődő ritkább madarak is mentesülnek az út okozta terheléstől. A madarak számára élőhelyet biztosító út menti fasorok, illetve facsoportokkal rendelkező gyepek, legelők többsége az úttól már jelentős (>300 m) távolságban található. A 2020-21-es rendszeres felmérések (és korábbi évek szórványadatai alapján) a következő védett madárfajok fészkelésére vagy rendszeres táplálékkeresésére van megfigyelésünk (a felsorolás nem tartalmazza a vélhetően alkalmilag vagy időszakosan megjelenő fajokat):

Fontosabb fajok helyzete a hatásterületen és a tágabb térségben: Fehér gólya (*Ciconia ciconia*), fokozottan védett, a faj zavarásra nem érzékeny, azaz várhatóan nem fogja elhagyni az úthoz viszonylag közel fekvő táplálkozóterületeit az építés és üzemelés során. Barna rétihéja (*Circus aeruginosus*) nádasok, magassásosok szórványos költőfaja, amely számára a szűkebb térség csak kisebb jelentőségű táplálkozóterület, míg a Sárvíz völgyében több pár költ. A szomszédos területen költő párok a hatásterület gyepjein, mezőgazdasági területein alkalmilag megfigyelhető táplálékkeresők. Hasonló státuszú a területen a kékes rétihéja *(C. cyanus)*, amely téli vendégként vagy táplálékkeresőként jelenik meg, és táplálkozásuk során gyepekhez, rétekhez kötődik. A tervezett út megépítése a táplálékkereső példányokra legfeljebb kismértékű zavaró hatással lehet. Kuvik *(Athene noctua)*, fokozottan védett, mezőgazdasági területek, legelők költőfaja, amely ma már főleg épületekben (pl. tanyák, mezőgazdasági üzemek) költ. A faj állományára a létesítmény nem gyakorol jelentős hatást. Füleskuvik *(Otus scops)*, fokozottan védett: Szőlőhegyeken, fáslegelőkön fészkelő faj, a területen a Nagylóki-löszvölgyek térségében fekvő fáslegelőn költ (a nyomvonaltól 300-400 m-re). A faj állományára a létesítmény nem gyakorol jelentős hatást. Gyurgyalag *(Merops apiaster)*, fokozottan védett: Partfalakban, üregekben gyakran telepesen költő, rovarevő faj. A területen sokfelé költ a löszfalakban, a belsőbárándi és nagylóki löszvölgyekben. A tervezett létesítmény kivitelezési fázisa (az időszakosan fokozódó zavarás miatt) legfeljebb kismértékben kedvezőtlen számára. Megtelepedését nehéz előre jelezni, akár egy időszakosan létrehozott földhányásban is költhet, ezért fontos, hogy a nyomvonal mentén a löszös domboldalakban bárminemű földmunkát (pl. talajhántás), illetve a meglévő földhányások eltávolítását vagy mozgatását csak költési időszakon kívül (azaz augusztus 15-április 30.) között végezzék, vagy az ilyen helyen elhelyezett depóniákat takarják le. Tövisszúró gébics *(Lanius collurio)* a mozaikos tájszerkezetet kedveli, a vizsgált terület nagy kiterjedésű szántói nem különösebben alkalmas élőhelyek számára. Bokros mezsgyéken, vadrózsás-töviskés cserjésekben azonban 1-1 pár gyakorlatilag bárhol megtelepedhet. A tervezett út megépítése erre az állományra nem lesz jelentős hatással, az elütése jelenthet kockázatot. Kis őrgébics *(Lanius minor)* a fasorok jellegzetes fészkelő faja, a szűkebb területen él. Megóvását a fakivágások megfelelő időzítésével lehet biztosítani.

Emlősök közül az általánosan előforduló fajok a tervezési területen gyakorlatilag mindenhol megtalálhatóak, a vakond (*Talpa europaea*) és a keleti sün (*Erinaceus europaeus*). A köpetvizsgálatok alapján több cickány (*Sorex sp.*) fajt mutattak ki. A rágcsálók közül a mogyorós pele (*Muscardinus avellanarius*) él az erdőterületeken és facsoportokban. Az országosan elterjedt kisragadozó fajok (menyét – *Mustela nivalis*, hermelin – *Mustela erminea* – nyest – *Martes foina*) állományát elsősorban a táplálékforrások léte befolyásolja, ezekre az állatokra az elütés jelenthet kockázatot.

Európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű (Natura 2000) területek érintettségének vizsgálata:

- A 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 12. számú melléklete szerinti HUDI20006 Belsőbárándi löszvölgy nevű jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület

A tervezett út a Dinnyés Kajtori-csatorna keresztezésénél, a 16+800 km szelvény térségében cca. 400 méter távolságra megközelíti HUDI20006 Belsőbárándi löszvölgy nevű jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területet.

A Natura 2000 területen a létesítmény a közelében előforduló közösségi jelentőségű élőhely a 6440 Cnidion dubii folyóvölgyeinek mocsárrétjei. Az élőhelyfolt állapotát elsősorban az ott folyó gazdálkodás, legeltetés befolyásolja, a tervezett út közvetett hatása nem jelentős. A tervezett út megvalósítása nem vesz igénybe közvetlenül a Natura 2000 területet, így ott a közösségi jelentőségű fajok egyedeinek pusztulása kizárható.

Az érintett terület Natura 2000 fenntartási terve szerint a HUDI20006 Belsőbárándi löszvölgy esetében általános célkitűzés a kijelölés alapjául szolgáló fajok és élőhelytípusok kedvező természetvédelmi helyzetének megőrzése, fenntartása, helyreállítása, valamint a Natura 2000 területek lehatárolásának alapjául szolgáló természeti állapot és a kedvező természetvédelmi állapottal összhangban lévő gazdálkodás feltételeinek biztosítása. Specifikus cél a jó állapotú szubpannon sztyeppék, síksági pannon löszgyepek természetszerű szerkezetének, fajkészletének megőrzése, a tátorján (*Crambe tataria*) populációjának megőrzése. Az idézett fenntartási tervben rögzített célokat a tervezett fejlesztés nem veszélyezteti, az adott élőhelyekre és jelölő fajaikra érzékelhető negatív hatást nem gyakorol.

- A 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 12. számú melléklete szerinti HUDI20036 nevű Nagylóki löszvölgyek jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület

Felsőkörtvélyes térségében a 33+100 km szelvény környezetében a nyomvonal 200 méterre megközelíti a HUDI20036 Nagylóki-löszvölgyek nevű jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területet.

A tervezett létesítmény nem veszi igénybe a Natura 2000 területet, így ott közösségi jelentőségű növény- és állatfajok pusztulása kizárható. A tervezett beruházás nincs jelentős hatással közösségi jelentőségű, illetve egyéb természetszerű élőhelyekre a Natura 2000 területen. A fentiek figyelembevételével a beruházás nem befolyásolja a Natura 2000 terület koherenciáját, ökológiai hálózatokban betöltött szerepét.

Az érintett terület Natura 2000 fenntartási terve szerint a HUDI20036 Nagylóki löszvölgyek esetében általános célkitűzés a kijelölés alapjául szolgáló fajok és élőhelytípusok kedvező természetvédelmi helyzetének megőrzése, fenntartása, helyreállítása, valamint a kedvező természetvédelmi állapottal összhangban lévő gazdálkodás feltételeinek biztosítása. Specifikus cél a jó állapotú szubpannon sztyeppék, síksági pannon löszgyepek természetszerű szerkezetének, fajkészletének megőrzése, a nedves réteken a többletvízhatás fenntartása. Az idézett fenntartási tervben rögzített célokat a tervezett út megépítése nem veszélyezteti, az adott élőhelyekre és jelölő fajaikra megállapítható negatív hatást nem gyakorol.

A Tvt. szerint:

5. § (2) A természeti értékek és területek csak olyan mértékben igénybe vehetők, hasznosíthatók, hogy a működésük szempontjából alapvető természeti rendszerek és azok folyamatainak működőképessége fennmaradjon, továbbá a biológiai sokféleség fenntartható legyen.

7. § (2) g) autópályát, valamint a vadon élő állatfajok ismert vonuló útvonalait keresztező vonalas létesítményt úgy kell építeni, hogy a vadon élő állatfajok egyedeinek átjutása – megfelelő térközönként – biztosítva legyen;
(5) Elektromosenergia-szállító légvezetékek létesítésekor, valamint középfeszültségű szabad légvezeték teljes szakaszhosszra kiterjedő felújításakor olyan műszaki megoldásokat kell alkalmazni, amelyek a vadon élő madarakat nem veszélyeztetik

42. § (1) Tilos a védett növényfajok egyedeinek veszélyeztetése, engedély nélküli elpusztítása, károsítása, élőhelyeinek veszélyeztetése, károsítása.

43. § (1) Tilos a védett állatfajok egyedének zavarása, károsítása, kínzása, elpusztítása, szaporodásának és más élettevékenységének veszélyeztetése, lakó-, élő-, táplálkozó-, költő-, pihenő- vagy búvóhelyeinek lerombolása, károsítása.

A 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet szerint:

4. §(1) A Natura 2000 területek lehatárolásának és fenntartásának célja az azokon található, az 1–3. számú mellékletben meghatározott fajok és a 4. számú mellékletben meghatározott élőhelytípusok kedvező

természetvédelmi helyzetének megőrzése, fenntartása, helyreállítása, valamint a Natura 2000 területek lehatárolásának alapjául szolgáló természeti állapot, illetve a fenntartó gazdálkodás feltételeinek biztosítása.
(2) Az (1) bekezdés szerinti célokat
a) az ország társadalmi-gazdasági fejlődését biztosító – törvényben vagy kormányrendeletben meghatározott – célokkal összehangoltan, illetve
b) a kulturális igények és sajátosságok, valamint a helyi és térségi jellegzetességek figyelembevételével kell megvalósítani.

10. § (1) Olyan terv vagy beruházás elfogadása, illetőleg engedélyezése előtt, amely nem szolgálja közvetlenül valamely Natura 2000 terület természetvédelmi kezelését vagy ahhoz nem feltétlenül szükséges, azonban valamely Natura 2000 területre akár önmagában, akár más tervvel vagy beruházással együtt hatással lehet, a terv kidolgozójának, illetőleg a beruházást engedélyező hatóságnak – a tervvel, illetve beruházással érintett terület kiterjedésére, az érintett területnek a Natura 2000 területhez viszonyított elhelyezkedésére, valamint a Natura 2000 területen előforduló élővilágra vonatkozó adatokra figyelemmel – vizsgálnia kell a terv, illetve beruházás által várhatóan a Natura 2000 terület jelölésének alapjául szolgáló, az 1–4. számú mellékletben meghatározott fajok és élőhelytípusok természetvédelmi helyzetére gyakorolt hatásokat.
(2) Amennyiben az (1) bekezdés szerinti vizsgálat alapján a tervnek, illetve beruházásnak jelentős hatása lehet, hatásbecslést kell végezni.
(3)—A terv kidolgozója, illetve a beruházó a 14. számú mellékletnek megfelelően hatásbecslési dokumentációt készít, amely alapján a hatásbecslést a természetvédelmi hatóság végzi. A hatásbecslési dokumentációt a környezetvédelmi, természetvédelmi és tájvédelmi szakértői tevékenységről szóló jogszabály alapján a természetvédelem szakterület megfelelő részterületén szakértői jogosultsággal rendelkező szakértő is elkészítheti.
(4) A hatásbecslés során – a 15. számú melléklet szerinti szempontokra figyelemmel – vizsgálni kell a tervnek vagy beruházásnak, illetve az azok megvalósítására vonatkozó egyéb ésszerű megoldásoknak a Natura 2000 terület jelölésének alapjául szolgáló, az 1–4. számú mellékletben meghatározott fajok és élőhelytípusok természetvédelmi helyzetére gyakorolt várható hatását.
(5) A hatásbecslést – az e §, valamint a 10/A. § rendelkezéseinek figyelembevételével –
a) a környezeti vizsgálati eljárásban kell lefolytatni, ha a terv az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló jogszabály hatálya alá tartozik;
b) a környezeti hatásvizsgálati, illetve az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásban kell lefolytatni, ha a beruházás a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló jogszabály hatálya alá tartozik; vagy
c) az a)–b) pontok alá nem tartozó esetekben a természetvédelmi hatóság hatósági, illetve szakhatósági eljárásában vagy szakkérdés vizsgálata során kell lefolytatni.
(6) Az (5) bekezdés a) és b) pontjában meghatározott esetben a (3) bekezdés szerinti hatásbecslési dokumentációt a környezeti értékelés, a környezeti hatástanulmány vagy az egységes környezethasználati engedély iránti kérelem önálló részeként kell elkészíteni.
(7) A terv akkor fogadható el, illetve a beruházás akkor engedélyezhető, ha a hatásbecslés alapján megállapítható, hogy az a Natura 2000 terület kijelölésének alapjául szolgáló, az 1–4. számú mellékletben meghatározott fajok és élőhelytípusok természetvédelmi helyzetére, illetve a Natura 2000 területre kedvezőtlen hatással nem jár, továbbá – a 4. § (1) bekezdésre figyelemmel – nem ellentétes a jelölés céljaival.

A környezeti hatásvizsgálati dokumentáció élővilágvédelmi vizsgálata és a Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció alapján a 275/2004. Korm. rendelet 10. § (3) bekezdés szerint a Kormányhivatal a hatásbecslést elvégezte, amelynek alapján megállapítható, hogy a tervezett építési tevékenység a környezetvédelmi engedély határozat rendelkező részében előírt kikötésekkel az érintett Natura 2000 terület kijelölését megalapozó jelölő fajokra jelentős kedvezőtlen hatással nem lesz, a létesítmény nem sérti a Natura 2000 hálózat koherenciáját.

A hatásterületen előforduló védett állatfajok esetében az építés következtében nincs, vagy kismértékű a közvetlen veszélyeztetettség. Csekély mobilitású állatfajok (pl. rovarok) közül védett fajok a közvetlenül igénybe vett területen általában nem, vagy egyes gyakori fajok (pl. nappali lepkék) elenyésző számban fordulnak elő, érzékelhető mértékű pusztulásuk nem várható. A kétéltűek (és kisebb mértékben a hüllők) számára időszakos veszélyforrás lehet az elütés, amennyiben a szaporodóhelyek térségében az útpályára juthatnak. A néhány keresztezett vízfolyásnál és nedves élőhelyen az átjárás ökológiai átjárókkal és egyéb

műtárgyakkal lesz megoldva. A keresztezés térségében egyes szakaszokon biztosítani kell a terelést, hogy az állatok ne kerülhessenek az útpályára. A tervezett vad elleni védőkerítés kizárja, illetve minimálisra szorítja a nagyobb testű emlős fajok elütését. A híd műtárgyak zavartalan átjutást, egyben elütés elleni védelmet biztosítanak olyan fajoknak, amelyek vízfolyások mellett mozognak. A védett gerinces fajokra (elsősorban kétéltűekre és fészkelő madarakra) tekintettel, a létesítménnyel közvetlenül érintett foltokon a tereprendezés (gyephántás, feltöltés, cserje- és fakivágás) időszakos korlátozására van szükség.

Az építés közvetlen zavaró hatása jelentős mértékű többletterhelést okozhat a terület döntő részén, főként madár- és emlősfajok vonatkozásában. Az építés során fellépő többlet-zavarás időszakos, a munkavégzés fázisaihoz kötődik, az építkezés végén pedig megszűnik. A későbbi rendszeres üzemelés során a jelenlegihez képest érzékelhető terhelésnövekedést okoz a nyomvonal menti 100-200 m széles sávban. A nyomvonal kijelölése úgy történt, hogy a természetvédelmi szempontból értékes területeket a zavarás emelkedő hatása lehetőség szerint ne érintse, hanem az út a jellegtelen agrárterületeken vezessen.

Új utak létesítése élőhelyfragmentációt és a populációk elszigetelődését okozza, az elszigetelő hatás mérséklése a nyomvonal megfelelő kijelölésével és ökológiai átjárók létesítésével mérsékelhető. A tervezett út a jelentős vizes élőhelyeket (pl. kétéltű-szaporodóhelyeket) nem vág ketté, a nyomvonal döntően agrárterületen halad, amelynek a biológiai aktivitása csekély. Az agrárterületek kisszámú vízfolyása mellett fontos az átjárhatóság biztosítása, amelyet az összes nagyobb vízfolyáson (kivéve a kisebb árkokat) megfelelő műtárggyal kerül megoldásra. A nagyvadak migrációs mozgásának biztosítására vadátjárók létesülnek.

A védett állatfajok esetében az építés következtében kismértékű a közvetlen veszélyeztetettség. Csekély mobilitású védett állatfajok (pl. rovarok) pusztulása a közvetlenül igénybe vett területen nem várható. A kétéltűek (és kisebb mértékben a hüllők) számára időszakos veszélyforrás lehet az elütés, amennyiben a szaporodóhelyek térségében az útpályára juthatnak, ezt egyes szakaszokon az átjárás biztosításával, illetve terelőrendszerrel kell megelőzni. Elsősorban kétéltűekre és fészkelő madarakra tekintettel a vegetációs időszakban a vizes élőhelyeken, továbbá a gyepes, cserjés vagy fás vegetációval borított, a létesítménnyel közvetlenül érintett foltokon a tereprendezés (gyephántás, feltöltés, cserje- és fakivágás) időszakos korlátozására van szükség.

A tervezési terület vadmozgással közepes mértékben érintett, védőkerítés kiépítése szükséges a teljes tervezési szakaszra. Az ökológiai folyosókban (5-7 km sz. között, Dinnyés, Kajtori-csatorna és Lóki-patak mentén) nagyvadátjárókkal kell lehetővé tenni az állatok átjutását.

A tervezésre, kivitelezésre vonatkozó előírások végrehajtásával, valamint az utóellenőrzés tapasztalatainak felhasználásával a tervezett út élővilágra gyakorolt kockázata megfelelően mérsékelhető, a tervezett út élővilágvédelmi szempontból megvalósítható.

Tájvédelem:

Közvetlen hatásterület: A létesítmény által közvetlenül igénybevételre kerülő, az építési munkálatokkal közvetlenül érintett terület, ami az útpálya burkolt felülete, a földmű, a kapcsolódó tereprendezés, továbbá a vízelvezető árkok területe. Tájvédelmi szempontból közvetlen hatásterületként a kisajátítási terület került meghatározásra.

Közvetett hatásterület: a zöldfelületi rendszer és ökológiai hálózat elemeinek átvágása miatt, a természeti rendszerekre gyakorolt hatások területe, tájszerkezetre és tájhasználatra gyakorolt hatások területe. Az útpálya burkolt felületének kialakítása, valamint a földművek eltérő, extrém élőhelyi adottságú növényborítása miatt csökken a biológiailag aktív felület, amelynek aránya, valamint megoszlása – a meglévő, igénybevételre kerülő zöldfelületek szerint - az egyes nyomvonalszakaszokon eltérő mértékű. Tájszerkezeti és tájhasználati szempontból azon területrészek tartoznak a hatásterületbe, amelyeknél a területhasználati lehetőségek módosítása, korlátozása, zavarása következik be.

Tájképi hatásterület az a tájrészlet, ahonnan a létesítmény látható, illetve ahol az út megépítése tájképi változást okoz.

A tervezett út által érintett Mezőföld intenzíven művelt szántóterületei fontos ökológiai folyosót képeznek a Duna folyam és a Dunántúli-középhegység között. Megtalálhatók itt különféle gyeptípusok, vizes élőhelyek, szántók és erdők is. A meredek völgyoldalakon ősi löszpusztagyepek, félszáraz (szálkaperjés) erdőssztyepp rétek, a szakadó partokon félsivatagi jellegű löszfalnövényzet él. A Sárvíz-csatorna mentén szántóföldi növénytermesztés, gyepgazdálkodás, tógazdasági halászat, nádvágás, vadgazdálkodás, erdőgazdálkodás folyik. A Közép-Mezőföld eredetileg füves puszta volt, ma jó minőségű mezőgazdasági terület. Az évszázadok óta művelt tájban ma legjellemzőbbek a nagytáblás szántók. A római korban kisebb hajóval is jól járható, összefüggő vízfelületek voltak, Csór alatt, Szabadbattyán környékén római kori kikötők maradványai vannak. A széles völgyben a múlt század elejéig mocsárvilág volt, amelynek felszámolására a kísérletek már 1772-től folytak. A mocsárvidék tényleges lecsapolása 1821-től 1926-ig tartott. Ma a régi Sárvíz szétterülő vizeit két csatorna vezeti le: a völgy keleti oldalán a Nádor-csatorna, a nyugati oldalon pedig a Séd folytatásában kiépült Malom-csatorna. A Sárvízről lefűződött, levágott, mélyebb fekvésű részeken kisebb-nagyobb, állandó vagy időszakos tavak jöttek létre. A fásszárú növényzetet leváltották az ültetvény erdők (nemesnyárasok, akácosok), de az ártéri ligeterdők fragmentumai helyenként fennmaradtak. Az erdők többségét a XIX. század végén mesterségesen telepítették. A nyomvonal környezetében jellemző területhasználati mód a mezőgazdasági művelés. A vizsgált terület legtermészetesebb és egyben – ökológiai értelemben vett – legértékesebb zöldfelületi rendszerét a Sárvíz-völgye biztosítja. A Sárvíz-völgyéhez csatlakozó zöldfelületi rendszer egyúttal ki is jelöli a vizsgált terület legfontosabb ökológiai folyosóját. A fentieken túl a zöldfelületi rendszer elemeit alkotják a telepített erdőültetvények, e fajok spontán állományai, valamint a mezőgazdasági dűlőutak, burkolt közutak melletti fa- és cserjesorok.

A közlekedési létesítmények közül a leginkább meghatározó az M7 autópálya, amely ÉK-DNY-i irányultságú, az M8 autópálya (É-D) illetve a 63-as út, amely ÉNY-DK irányultságú. Az egyes kisebb településeket összekötő utakra is hasonló irányultság jellemző.

A tervezett nyomvonal egy helyen közvetlenül érinti a tájképvédelmi terület övezetének a szélét (10+250 – 12+800 km szelvény közötti erdők). A tervezett út nem veszélyezteti a tájképvédelmi terület övezet tájképi egységének megőrzését és a hagyományos tájhasználat fennmaradását.

Az egyedi tájértékek előfordulását a nyomvonalak 1 km-es környezetében vizsgálták meg. Nagylók közigazgatási területén, a Nagylóki löszvölgyben két egyedi tájértékként nyilvántartott gémeskút található, amit a létesítmény megvalósítása nem érint.

A reliefenergia értékelését a hossz-szelvény alapján végezték el. A legnagyobb szintkülönbség 32 méter (a legalacsonyabb és legmagasabb pont, 102 és 134 mBf., amelyek távolsága 7 km), a terület alapvetően tehát síknak minősíthető. A tervezett útpálya szintje a meglévő terepet követi. Az útpálya teljes egészében töltésen halad, bevágás nincs. A töltés magassága ~57%-ban 2,5 méter alatti. Ezzel a síkság terepi adottságaihoz mérten kedvezőtlenül illeszkedik a tájképbe. Nagyobb töltésmagasságok főként a csomópontok, út, vasút- és vízfolyás keresztezések kialakítási helyein szükségesek. A tervezett nyomvonalon összesen 4 db csomópont és 1 db pihenőhely létesítésére kerül sor. Összesen 30 db műtárgy építése szükséges, amelyek közül 18 db felüljáró és 12 aluljáró. Legnagyobb tájképi változást a nagyobb vízfolyások, vasútvonal és az utak keresztezéseknél kialakítandó magas töltések és a csomópontok okozzák.

A burkolt felület kialakítása miatt, az igénybevételi területen biológiai aktivitás értékcsökkenéssel kell számolni. Az út megépülés nélküli állapota és megvalósulása esetén kialakult biológiai aktivitásértékek közötti különbség védőfásítással vagy kiegyenlítő hatású zöldfelület telepítésével mérsékelhető vagy kiegyenlíthető.

A szegélyhatások elemzéséhez a földhivatali térképek, településrendezési tervek és légi fotók alapján megvizsgálták a tervezett nyomvonal mentén 100-100 m-es sávban a különböző területhasználati módokat és jelentős látványelemeket. A vizsgálatok alapján megállapították, hogy a tervezési terület a szegélyhatások alapján közepes/mérsékelt változatosságot mutat.

A zajárnyékoló falak a zaj elleni védelmen túlmenően több funkciót is betölthetnek. A falfelület megfelelő mintázatának megválasztása, színezése nagymértékben hozzájárulhat az út tájbaillesztéséhez. A zajárnyékoló falak teljes falszakaszára színezési koncepció tervet javasolt készíteni. A tájbaillesztés elősegítésére környezetbe illeszkedő földszínek javasolhatóak.

A Tvt. szerint:

7. § (2) A táj jellege, a természeti értékek, az egyedi tájértékek és esztétikai adottságok megóvása érdekében:
a) gondoskodni kell az épületek, építmények, nyomvonalas létesítmények, berendezések külterületi elhelyezése során azoknak a természeti értékek, a mesterséges környezet funkcionális és esztétikai összehangolásával történő tájba illesztéséről;
c) a település-, a területrendezés és fejlesztés, különösen a területfelhasználás, a telekalakítás, az építés, a használat során kiemelt figyelmet kell fordítani a természeti értékek és rendszerek, a tájképi adottságok és az egyedi tájértékek megőrzésére;
f) a táj jellegének megfelelően rendezni kell a felszíni tájsebeket;
h) biztosítani kell a jellegzetes tájképi elemek fennmaradását.

Tájvédelmi szempontból az út és kapcsolódó létesítményeinek tájbaillesztését a tervezett út optimalizált nyomvonal-kijelölése, valamint a tájbaillesztést elősegítő növénytelepítés oldhatja meg. A vizsgálatok alapján hét növénytelepítési típus kerül alkalmazásra. A tervezett létesítmény a vizsgálati dokumentáció ajánlásainak figyelembevételével, valamint a határozat tájvédelmi előírásainak végrehajtásával megfelelő módon tájbailleszthető.

Levegőtisztaság-védelem:

A környezeti hatástanulmányban bemutatásra kerültek a tervezett beruházás egyes fázisai és azok hatása a környezet levegőminőségi állapotára.

A levegőminőségi számítások a forgalmi vizsgálat alapján a várható forgalomba helyezés évében (2030.), illetve a távlati 2036. évben mutatják be forgalom várható alakulását és ehhez kapcsolódóan a levegőbe történő kibocsátást a beruházás megvalósulása és a megvalósulás nélküli esetben. A terület jelenlegi alapállapotának vizsgálata alapján elmondható, hogy a beruházással érintett terület levegőminősége kedvezőnek tekinthető.

A tervezett nyomvonal levegőtisztaság-védelmi hatásterülete a levegő védelméről szóló 306/2010. (XII.23.) Korm. rendelet [a továbbiakban: ***306/2010. (XII.23.) Korm. rendelet***] 2. §. 14. a) b) c) pontjai alapján került meghatározásra.

A kivitelezési fázis során a levegőterhelés a szállító járművek és munkagépek kibocsátásaiból adódik, valamint a különböző földmunkák miatt a porkibocsátással terhelt területként az építési és felvonulási területek és ezek közvetlen környezete azonosítható. A legjelentősebb hatással bíró munkafolyamat (földmunka - útépítés) hatásterülete a tevékenység végzésétől számított 1023 méterben határozható meg szálló por (PM_{10}) tekintetében. A legközelebbi lakóépületek az építési területtől 50 méter távolságtól kezdődően helyezkednek el. Az építési forgalmat vizsgálva megállapítható, hogy a 7. sz. főút mentén a lakott területek távolabb találhatóak, az építési forgalom várhatóan napi 80 tehergépjármű elhaladását jelenti, ami a már kialakult forgalmat tekintve jelentős változást nem indukál a környezeti levegő minőségében. Megfelelő műszaki intézkedésekkel (locsolás, fedés, organizáció stb.) az építési fázisból származó levegőterhelések minimális értékre csökkenthetőek. Ezen munkafázis során várható hatások időszakosnak tekinthetőek és időben eltolva jelentkeznek.

Az üzemelés során a belső égésű motorok kibocsátása a meghatározó, a hatásterület a járműforgalom nagyságából és annak összetétele alapján határozható meg. A tervezett csomópont egyik legforgalmasabb ágát vizsgálva megállapítható, hogy az egészségügyi határérték NO_x esetében már az útpálya területén belül teljesül – a kialakuló koncentráció értékek az egészségügyi határérték ~27 %-a körül várható a legközelebbi lakott területen, míg a hatásterület 8,8 méterben állapítható meg.

A bemutatott számítási eredmények a távlati időállapotban (2036. évben) a főút legforgalmasabb szakaszán (7. sz. főút – M7 autópálya között) vizsgálják a levegőterhelés mértékét a kibocsátástól számított különböző távolságokban. Ezek alapján megállapítható, hogy a hatásterület határán (8,8 méter távolságban), illetve a legközelebbi lakott területeknél (50 méter távolságban) a vizsgált légszennyező

komponensek egyike sem haladja meg a vonatkozó egészségügyi határértéket. Szálló por (PM_{10}) esetében a lakóterület határán kialakuló koncentráció 35,2 µg/m³, NO_x esetében a kialakuló koncentráció 45,5 µg/m³.

A tevékenység közvetett hatásterületét vizsgálva megállapítható, hogy az elvégzett zaj- és rezgésvédelmi vizsgálatok alapján a kapcsolódó úthálózaton a forgalmi átrendeződés kis mértékű lesz; a párhuzamos alsóbbrendű úthálózaton csökken a forgalmi terhelés, a 62. sz. és 63. sz. főúton, valamint a 6228. j. és 6307. jelű úton is a forgalom csökkenése várható. Az új M7 csomópont hatására csökken a 7. sz. főút forgalma, és a Szabadbattyán területén áthaladó forgalom. A nyomvonal egyes szakaszain a forgalom különböző mértékű eloszlása várható, a legforgalmasabb szakasz várhatóan az M7 és Székesfehérvár között lesz.

A 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet szerint:

29. § (1) Autópálya, autóút vonalforrás létesítése esetén - az autóút és autópálya működésével összefüggő építmény kivételével - a közlekedési létesítmény tengelyétől számított 50 méteren belül, az egy- és kétszámjegyű országos közút, valamint vasút vonalforrás létesítése esetén a közlekedési létesítmény tengelyétől számított 25 méteren belül nem lehet és nem helyezhető el lakóépület, üdülőépület, oktatási, nevelési, egészségügyi, szociális és igazgatási épület.

A 306/2010. Korm. rendelet 29. § (1) bekezdésében foglaltak teljesülése érdekében jelen határozat rendelkező részében a Kormányhivatal előírást tett. Szabadbattyán Emmaróza városrészen áthaladó nyomvonal mellett fenti távolságon belül több ingatlan is található, melyek kisajátítása javasolt.

A hatástanulmányban tett javaslatokat elfogadva a levegőterheltség meghatározása (immisszió mérés) szükséges a beruházás megkezdése előtt (alapállapot mérés), az építési munkálatok legmegterhelőbb munkafolyamatai alatt, illetve az üzemelés alatt a szokásos járműforgalom kialakulása után a forgalomba helyezést követő 90-120 nappal. A szabványos emisszió mérések helyszíne: Szabadbattyán 4609/2 hrsz. (L1 mérési pont).

A levegőterheltségi szint vizsgálatára vonatkozó előírásait a Kormányhivatal a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (4) bekezdés b) pont ba) pontja alapján, valamint *a levegőterheltségi szint és a helyhez kötött légszennyező források kibocsátásának vizsgálatával, ellenőrzésével, értékelésével kapcsolatos szabályokról* szóló 6/2011. (I.14.) VM rendelet 3 – 4. §. alapján írta elő.

A 63. számú emelt sebességű főútnak a környezeti hatástanulmány szerinti megvalósítása levegőtisztaság-védelmi szempontból jelen határozatban foglalt előírások teljesülése esetén nem kifogásolható.

Zaj- és rezgésvédelem:

A 63. sz. főút tervezett nyomvonala mentén található települések belterületi részeit a tervezett főút általában 2-3 km-el elkerüli. A nyomvonal mezőgazdasági területeken halad át, ahol számos, lakóingatlanként is bejegyzett tanya található, melyek közül a legközelebbi 430 m-re található a tervezett út tengelyétől. A tervezett nyomvonal Szabadbattyán, Emmaróza településrészen több gazdasági épületként számon tartott, azonban a dokumentációt megelőzően elvégzett helyszíni bejárás során állandóan lakott ingatlannak minősített ingatlant érint (úttengelytől való távolság ~50 m), amelyek egy része kisajátításra, elbontásra kerül.

A *jelenlegi állapot*ban a tervezési területet néhány négy számjegyű összekötő út, valamint a 30, 40 és 45 sz. vasútvonal, illetve a 7, 8, 62, 63 sz. főutak és az M7 gyorsforgalmi út keresztezi. A tervezési terület a jelenlegi állapotban javarészt nyugodt, csendes környezetnek mondható, kivéve a főutak és autópályák közvetlen környezetét, ahol magas, esetekben zajterhelési határértéket meghaladó a zajterhelés.

Az építés hatásainak vizsgálata során a benyújtott dokumentáció rögzítette, hogy a jelenlegi tervezési fázisban a leendő kivitelező vállalkozó által használni kívánt géppark és pontos organizáció még nem ismert. A hatások becslésére egy általános, útépítés közben használt géppark terheléseit vették alapul.

Az építési tevékenység zajvédelmi hatásterülete földmunka (nagyobb volumenű: útépítés) esetén 242 m, földmunka (kisebb volumenű: közművek kiváltása) esetén 192 m, közművek fektetése, oszlopok állítása esetén 237 m, aszfaltozás esetén 261 m. A legközelebbi védendő ingatlanok 50 méterre találhatóak az építési területtől, a hatásterületen belül zajtól védendő épületek helyezkednek el.

A távlati referencia állapotban a természetes forgalomnövekedés hatására – a jelenlegi állapothoz képest – minden vizsgálati ponton 0,4 - 1,7 dB-t növekszik a zajterhelés, átlagosan 1,4 dB-t.

A távlati üzemelési állapot vizsgálatait a dokumentációban foglaltak alapján kiterjesztették a 7. sz. főút korrekcióval érintett szakaszaira is, mivel egyes, a 7. sz. főút mentén elhelyezkedő, a 63. sz. főút közvetlen hatásterületével is érintett védendő ingatlanok elhelyezkedése miatt ez indokolt volt. A tervezett zajvédelmi intézkedésekkel (63. és 7. sz. főutak mellé tervezett zajárnyékoló falakkal) a közvetlen hatásterület esetében két helyszíntől eltekintve (a 7 sz. főút mentén) mindenhol tarthatóak a zajterhelési határértékek. A két helyszínen kényszerűségből (keresztező út miatt) megszakított zajárnyékoló fal miatt nem tarható az éjjeli 55 dB-es határérték, ezeken a helyszíneken passzív akusztikai védelem tervezett. A passzív akusztikai számítások pontosítását a dokumentációban javasoltak szerint a kiviteli tervfázisban el kell végezni, tekintettel arra, hogy addig a műszaki tartalom, de akár az adott ingatlanok állapota is változhat, így tehát későbbi vizsgálattal pontosabban meghatározható a beavatkozás szükségessége, pontos műszaki tartalma.

Az előzőekre tekintettel a 7. sz. főút korrekcióját, illetve az ehhez kapcsolódó zajárnyékoló falak építését - a tervezett beruházás zajvédelmi követelményeinek teljesülése érdekében - a dokumentációban ismertetett módon szükséges megvalósítani. Tekintettel arra, hogy a 7. sz. főútvonal korrekciójának engedélyezése nem képezi jelen eljárás tárgyát, ezért a 7. sz. főútvonal korrekciójával kapcsolatos előírások megtételére nem volt lehetőség.

A közvetlen zajvédelmi hatásterületet az IMMI zajtérképező szoftverből exportált 45 dB éjszakai isophon görbéjéből állították elő. A zajvédelmi hatásterület az átnézeti helyszínrajzon került ábrázolásra. A zajvédelmi hatásterületen belül zajtól védendő épületek találhatók.

A közvetett zajvédelmi hatásterület meghatározásakor a teljes térség forgalmi viszonyai megvizsgálásra kerültek. Minden útszakaszon kiszámításra kerültek a távlati, beruházás megvalósulása melletti, illetve a távlati, beruházás megvalósulása nélküli állapotok zajterhelései (7,5 méteres távolságban az egyenértékű A-hangnyomásszintek éjjel). A dokumentáció vizsgálatai alapján megállapítható, hogy a térség úthálózatának nagy részén változatlan, vagy csökken a zajterhelés, számos útszakaszon jelentősen (62 és 63 sz. főutak). A zajterhelés kismértékű növekedése (1-2 dB) várható a 7 sz. főút Székesfehérvár - tervezett főút közötti szakaszán, a 6209 j. úton Sárkeresztúr-tervezett főút között, valamint az M7 autópálya Szabadbattyán déli részénél található szakaszán. Ennél magasabb növekedés várható (2-4 dB) a 6209 j. összekötő úton, Sárosd-Tervezett főút között.

A dokumentációban foglaltak alapján az 1-2 dB-es növekedés a közvetett hatásterülettel érintett utak esetében 1-2 méterrel növeli a védőtávolságot (zajterhelési határérték teljesülésének vonala), a növekedés mértéke elhanyagolható, nem érzékelhető hatású. Sárosd - tervezett főút között a 2-4 dB-es növekedés 13 méterrel növeli a védőtávolságot, ami még így is mindösszesen 26 méter.

A várható hatások ellenőrzésére a benyújtott dokumentációban javasolt monitoring pontokban a Kormányhivatal zajméréseket írt elő az alapállapotban, az építkezés idején, illetve az üzemelés időszakában, az ideiglenes forgalomba helyezést követően 90-120 nappal.

A zaj- és rezgésvédelmi előírások betartása esetén a 63. sz. főút tervezett szakaszának megvalósítása zaj- és rezgésvédelmi szempontból nem kifogásolható.

*

A Kormányhivatal mint országos hulladékgazdálkodási hatóság szakkérdést vizsgáló hatóságként a kérelem mellékleteként benyújtott dokumentáció és a hiánypótlási dokumentáció alapján az alábbiakat állapította meg:

A 71/2015. Korm. rendelet alapján:

28. § (1) Az országos környezetvédelmi hatóság, valamint a területi környezetvédelmi hatóság az 5. melléklet I. táblázatában meghatározott szakkérdéseket is vizsgálja, ha az 5. melléklet I. táblázata szerinti előzetes vizsgálati, környezeti hatásvizsgálati, egységes környezethasználati engedélyezési eljárásban, az összevont eljárásban valamint az egységes környezethasználati engedélynek a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 20/A. § (4) és (6) bekezdése szerinti felülvizsgálatára irányuló eljárásban (a továbbiakban: felülvizsgálati eljárásban) az 5. melléklet I. táblázatában megjelölt feltételek fennállnak.

A 71/2015. Korm. rendelet 5. sz. melléklet 18. sora alapján minden esetben szükséges az alábbi szakkérdés vizsgálata:

A hulladékképződés megelőzését szolgáló intézkedéseket, a hulladékkezelésre vonatkozó jogszabályi követelmények teljesítését, a hulladékgazdálkodási előírások alapján a technológiából származó környezetterhelések kockázatát, a tevékenység végzése során képződő hulladék elhelyezését, a hulladék kezelésének megfelelőségét, továbbá a hulladékgazdálkodásból eredő környezeti kockázatokat, valamint építésnél az építési és a bontási hulladékok kezelését.

A 314/2005. Korm. rendelet alapján:

6. § (2) *A tevékenységnek az (1) bekezdés szerinti hatásai meghatározását a tevékenység egyes szakaszai – telepítés, megvalósítás, felhagyás – szerint megkülönböztetve kell elvégezni.*

7. § (3) *A környezeti hatástanulmány általános tartalmi követelményeit a 6. számú melléklet tartalmazza. (...)*

A 314/2005. Korm. rendelet 6. számú melléklet alapján a környezeti hatástanulmánynak tartalmaznia kell – többek között – az alábbiakat:

2. A tervezett tevékenység – ideértve a kapcsolódó műveleteket és létesítményeket is – számba vett változatainak részletes leírása, különösen:
(...)
e) a telepítés, működés és felhagyás során keletkező maradékok, hulladékok, a környezeti elemeket érintő kibocsátások típusa és mennyisége.

A környezeti hatástanulmányban foglaltak alapján megállapítható, hogy az útszakasz tervezése során a Ht. alapelveit (különösen: újrahasználat és az újrahasználatra való előkészítés, a közelség, a szennyező fizet, a biológiailag lebomló hulladék hasznosítása) figyelembe vették. A tervezett beruházás helyszínéül szolgáló területen alapállapotban hulladékok előfordulásával nem számolnak, hulladéklerakó telepet vagy felhagyott, illetve rekultivált hulladéklerakó területét nem érinti.

A tervezett beruházás **építési, kivitelezési munkák hatása** körében bemutatásra kerültek az esetlegesen keletkezhető veszélyes és nem veszélyes hulladékok azonosító kódokra lebontva, valamint azok kezelésének módja. Ismertették a beruházással érintett települések közelében található hulladékkezelőket és közszolgáltatókat, valamint az általuk átvehető hulladékokat.

A tanulmányterv alapján megállapítható, hogy burkolat bontásra kerül sor, mely során megközelítőleg 920 m^3 bontott aszfalt keletkezik, amely az új aszfaltburkolat építése során az e-UT 05.02.11 2021 UME 3.5 pontjában leírt követelmények betartása mellett felhasználásra kerül. A lemart rétegek tartós deponálása – későbbi útrekonstrukciós célból - a gyakorlat szerint a közútkezelő telephelyein fog történni. Míg az építés közben felhasználható mennyiség a felvonulási területen kerül ideiglenesen tárolásra.

A kitermelésre kerülő talaj esetében amennyiben a területen korábbi szennyezés lehetősége merülne fel, akkor a földmunkák során ténylegesen kitermelésre kerülő talaj minőségét megvizsgálják, és a vizsgálati eredményektől függően a további kezeléséről gondoskodnak. A kitermelt szennyezetlen talaj hulladékstátuszát, amelyet nem a kitermelés helyén használnak fel, a hulladék meghatározása szerinti

fogalom, valamint a melléktermekre, illetve a hulladékstátusz megszűnésére vonatkozó rendelkezésekkel összhangban fogják értelmezni.

A kivitelezés során veszélyes hulladék a munkafolyamatokban résztvevő munkagépek balesete, meghibásodása esetén jöhet létre, mely során üzemanyag vagy hidraulika olaj kerül a talajra. A rendkívüli helyzetek megelőzése érdekében csak megfelelő műszaki állapotú munkagép fog tevékenységet végezni, melyek rendszeres műszaki ellenőrzésen vesznek részt. Az építkezés során a munkagépek, berendezések, szállító járművek esetleges meghibásodásából származó kenő- és üzemanyagok talajra kerülése eseten az elfolyt szennyezőanyagokat az átitatott közeggel (talaj) együtt haladéktalanul zárt tároló edénybe összegyűjtik és a 225/2015. Korm. rendelet előírásai szerint kezelik. Az alkalmazott gépek és berendezések karbantartása és javítása a kivitelező központi telephelyén történik, mely során a képződő hulladékok gyűjtését a képződési helyén a hulladék jellegének megfelelő gyűjtőedényzetben végzik. Ezt követően a keletkező hulladékokat kezelésre adják át.

A keletkező hulladékokkal kapcsolatos nyilvántartásokat a 45/2004. együttes rendelet és a 309/2014. Korm. rendelet előírásai alapján fogják vezetni.

Az építési munkálatok során keletkező hulladékok a gyűjtésük (tárolásuk) és a nem megfelelő kezelésük során keresztül fejthetnek ki negatív hatást a környezetre. A környezeti hatások csökkentése érdekében meghatározták azokat a hulladékgazdálkodási előírásokat, melyek betartásával a keletkező hatásokat minimalizálják.

A tervezett beruházás **üzemelési hatása** körében ismertették, hogy a keletkezett hulladékok rendszeres gyűjtéséről és elszállításáról az illetékes közútkezelő fog gondoskodni. A közútkezelő a hulladék besorolását és szakszerű gyűjtését a vonatkozó jogszabályok szerint fogja végezni.

A tervezett beruházás **felhagyásának hatása** körében ismertették, hogy az út és a hidak tényleges elbontása nem valószínűsíthető, azonban ha mégis bekövetkezne, úgy bemutatták a keletkező hulladékokat és azok becsült mennyiségét, továbbá előadták, hogy az elbontott anyagok nagy százalékban újrahasznosíthatók, amennyiben azokat nem érte szennyezés.

Hulladékgazdálkodási szempontból megállapítható, hogy a tevékenység során keletkező hulladékok mennyiségének csökkentése, a hulladék minél nagyobb arányú anyagában történő hasznosítása érdekében törekedni kell az elkülönítetten gyűjtött nem veszélyes építési és bontási hulladékok minél nagyobb arányú hasznosítására, valamint a tevékenység során kitermelt szennyezetlen talaj építés során történő felhasználására.

A tevékenység megtervezése és végzése során a környezet és az emberi egészség védelme érdekében alkalmazandó szempontokat a Ht. 5. § (1) bekezdésében foglaltak alapján kell figyelembe venni.

A Ht. 4. §-ában foglaltaknak megfelelően a tevékenységet a hulladékképződés megelőzésével, a keletkező hulladék mennyiségének és veszélyességének csökkentésével, a hulladék hasznosításával, környezetkímélő ártalmatlanításával kell végezni.

A hulladék termelőjének, birtokosának kötelezettségeit a Ht. 31. § és 32. §, a hulladékok azonosításával kapcsolatos előírásokat a 72/2013. VM rendelet, az építési és bontási hulladékok kezelésének részletes szabályait a 45/2004. együttes rendelet, a veszélyes hulladékokkal kapcsolatos tevékenységek végzésének feltételeit a 225/2015. Korm. rendelet, a települési hulladékok kezelésének szabályait a hulladékgazdálkodási közszolgáltatás végzésének feltételeiről szóló 385/2014. (XII. 31.) Korm. rendelet, a keletkező hulladékokkal kapcsolatos adminisztrációs kötelezettségeket a 309/2014. Korm. rendelet, az üzemi gyűjtőhelyek kialakításának és üzemeltetésének szabályait a 246/2014. Korm. rendelet írja elő.

A hulladékok szállítása során a Ht. 14. § előírásai szerint kell eljárni.

A Ht. 2. § (4) bekezdése alapján a kitermelt szennyezetlen talaj és más, természetes állapotában meglévő olyan anyag hulladékstátuszát, amelyet nem a kitermelés helyén használnak fel, a Ht. 2. § (1) bekezdés 23. pontja szerinti fogalom meghatározással, valamint a melléktermékre vagy a hulladékstátusz megszűnésére

vonatkozó rendelkezésekkel összhangban kell értelmezni. Amennyiben a kérdéses anyag – a fentieket vizsgálva – hulladéknak minősül, arra vonatkozóan a Ht. előírásai az irányadók.

A hulladékgazdálkodásra vonatkozó előírások betartásával a tervezett tevékenység a 71/2015. Korm. rendelet 5. számú melléklet I. 18. pontja szerinti hulladékgazdálkodási szempontok alapján nem kifogásolható.

*

Az eljárás során érkezett észrevételek értékelése:

A 314/2005. Korm. rendelet 10. § (1) bekezdése alapján:

10. § (1) A környezetvédelmi hatóság az érintett nyilvánosságtól, a megkeresett szervektől, valamint a nemzetközi környezeti hatásvizsgálati eljárás során kapott, a környezeti hatások értékelése szempontjából lényeges észrevételeket a szakhatóságok bevonásával érdemben megvizsgálja.

10. § (5a) A környezetvédelmi hatóság határozatának indokolása - törvényben meghatározottakon túl - tartalmazza
a) az érintett nyilvánosság eljárásban való részvételének ismertetését,
b) az érintett nyilvánosság észrevételeinek összefoglalását és értékelését,
(...)

Az eljárás során az alábbi észrevételek érkeztek a Kormányhivatalhoz a beruházásra vonatkozóan:

Lakossági észrevétel 1. (Szabadbattyán): Tiltakozását fejezte ki a tervezett nyomvonal kialakításával, és az ezzel kapcsolatos kisajátításokkal szemben, mivel nem szeretnék elveszíteni az otthonukat, családjával itt szeretnének élni nyugodt környezetben, nem autópálya mellett, nem beszélve az erdőirtásról. Egy átlagember nem tud új otthont teremteni, mivel az építőanyagok és a telekárak is nagyon magasak. Kérte másik útvonal kijelölését.

Lakossági észrevétel 2. (Szabadbattyán): Tiltakozását fejezte ki a tervezett nyomvonal kialakításával, és az ezzel kapcsolatos kisajátításokkal szemben, tekintettel arra, hogy azért választották ezt a környéket, mert csendes, nyugodt, biztonságos és családias környezetet tudnak biztosítani a családjuknak. A közelben dolgoznak, a munkahelyük megtartása végett nem szeretnének elköltözni, nem áll módjukban másik ingatlant vásárolni.

Lakossági észrevétel 3. (Szabadbattyán): A tervezett nyomvonallal összefüggő kisajátítással kapcsolatban érdeklődött, különös tekintettel arra, hogy a saját tulajdonú ingatlanát a kisajátítás mennyiben érinti.

Lakossági észrevétel 4. (Szabadbattyán): Tiltakozását fejezte ki a tervezett nyomvonal kialakításával, és az ezzel kapcsolatos kisajátításokkal szemben, tekintettel arra, hogy sok család él életvitelszerűen Szabadbattyán-Emmaróza városrészen, ami az Á-NÉR kategóriák szerint U2 minősítésű kertvárosi rész. A tervezett kisajátítással 31 ingatlan érintett, ami több száz ember életét, egzisztenciáját veszélyezteti, egy élet munkáját teszi tönkre. A tervezett útvonal a meghagyott ingatlanok tulajdonosait is hátrányosan érinti, mert véleménye szerint nem 50 m-re, hanem a kerteken keresztül vezet az építkezés, a nyomvonal, kitéve ezzel a családokat a felmerülő káros hatásoknak (zaj, por). Kérte környezettanulmány tartását, az érintett családok megkeresését, és lehetőség biztosítását a személyes meghallgatásra.

Lakossági észrevétel 5. (Szabadbattyán): Tiltakozását fejezte ki a tervezett nyomvonal kialakításával, és az ezzel kapcsolatos kisajátításokkal szemben, tekintettel arra, hogy sok család jövője válik ezáltal kilátástalanná. Kérte a terv átgondolását.

Lakossági észrevétel 6. (Szabadbattyán): A tervezett nyomvonal kialakításához szükséges kisajátításokkal kapcsolatban tett fel kérdéseket saját ingatlana tekintetében, továbbá a tervezett

nyomvonal megvalósításának kivitelezésével, az építkezéssel kapcsolatban is kérdéseket fogalmazott meg.

Lakossági észrevétel 7. (Szabadbattyán): Tiltakozását fejezte ki a tervezett nyomvonal kialakításával, és az ezzel kapcsolatos kisajátításokkal szemben. Kifogásolta, hogy 31 ingatlan lenne érintett a kisajátítással, valamint a Pentelei parkerdő, de nem érti ennek okát, mert véleménye szerint másik terv is felmerült, ami nem érintené az adott ingatlanokat. A szomszédos napelem mező áthelyezésével megvalósítható lett volna a beruházás az ingatlanok érintése nélkül.

Lakossági észrevétel 8. (Szabadbattyán): Tiltakozását fejezte ki a tervezett nyomvonal kialakításával, és az ezzel kapcsolatos kisajátításokkal szemben. Álláspontja szerint a tervezett beruházás komoly hanghatásokkal zavarni fogja az addigi nyugodt környezetet, illetve aki meg is tarthatja ingatlanát, az a töredékét fogja érni az útépítés miatt. Akik elvesztik ingatlanukat, kárba vész a sok munka, amellyel kialakították a szép épületeket, gondozott kerteket. Annak ellenére, hogy zajcsökkentő paneleket is terveznek, a privát szférát továbbra is zavarni fogja a beruházás. Célszerűbbnek tartja, ha a nyomvonal kikerülné a települést, így nemcsak a környéken áthaladók érdekeit, hanem a helyi lakosok érdekeit is figyelembe vennék.

A Kormányhivatal az eljárás során a fenti észrevételeket 2022. április 20. napján PE/KTFO/1491-60/2022., valamint 2022. április 26. napján PE/KTFO/1491-69/2022., PE/KTFO/1491/72/2022. és PE/KTFO/1491/77/2022. számon megküldte az építtető NIF Zrt. és a meghatalmazása alapján az eljárás során a NIF Zrt.-t képviselő Tervező részére, és kérte, hogy az észrevételekre vonatkozó álláspontjukat a Kormányhivatal részére szíveskedjenek eljuttatni.

A NIF Zrt. az észrevételekkel kapcsolatos nyilatkozatait K-16121/2022/1, K-16126/2022/1 és K-14709/2022/1, K-16912/2022/1 számon küldte meg a Kormányhivatal részére.

K-14709/2022/1 számon:

„A NIF Zrt. által meghatalmazott tervező, az Utiber Kft. a „Komárom - Kisigmánd (M1) - Kisbér - Székesfehérvár (M7) - Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése" Tanulmányterv, ÉRD I. és Környezeti Hatásvizsgálati dokumentáció elkészítése, valamint a környezetvédelmi engedély megszerzése 2. rész: Székesfehérvár-Sárbogárd útvonal fejlesztése tervezése" tárgyú projekt vonatkozásában 2022. február 25-én a környezetvédelmi engedély megszerzése érdekében kérelmet nyújtott be Tisztelt hatósághoz.

Az eljárás kapcsán Tisztelt Hatóság PE/KTFO/1491-60/2022. ügyiratszámú levelében tájékoztatta Társaságunkat, hogy lakossági észrevételek érkeztek az eljárás folyamán, melyet csatoltan megküldött a NIF Zrt. részére. A megküldött lakossági észrevételek, panaszok kapcsán az alábbi tájékoztatást adjuk:

- *A Hatósághoz 2022. április 12-én érkezett, 1491-56 iktatószámú kérelem kapcsán tájékoztatjuk Tisztelt Hatóságot, hogy Lakos2 részére a betekintés lehetőségét előzetesen egyeztetett időpontban biztosítani tudjuk. Tájékoztatásul jelezzük továbbá, hogy a tanulmányterv az adott területen (Emmaróza településrész) 3 nyomvonal változatot vizsgált meg, melyből a Tervzsűri a környezetvédelmi engedélyezésre a környezetvédelmi hatástanulmány tervdokumentációban szereplő nyomvonalat választotta ki tovább tervezésre alkalmasnak. A tervdokumentáció bemutatja a 3 változatot az 1.4. fejezetben.*

  Időpontot egyeztetni a nyomvonal megtekintés érdekében Társaságunk részéről az alábbi elérhetőségeken lehet:

  H. T. projektvezető (...)

  Az e-mailhez csatolt „Megkeresés, tiltakozás." tárgyú levelet Társaságunk is megkapta, melyre az alábbi válasz került megküldésre 2022. április 21-én az ügyfélnek:

  Tisztelt Lakos4!

Társaságunk a projekt kapcsán az Utiber Kft.-vel kötött tervezési szerződést 2020. május 25-én tanulmányterv és környezeti hatásvizsgálati dokumentáció készítésére, valamint a környezetvédelmi engedély megszerzésére.

A tervező a tanulmányterv készítése során a vonatkozó előírásoknak és jogszabályoknak megfelelő lehetséges nyomvonalak meghatározását elvégezte az érintett önkormányzatok és érdekelt szervezetek bevonásával.

A tervzsűri által kiválasztásra került az a tanulmánytervi nyomvonal, melyre a környezeti hatásvizsgálati dokumentációt elkészítette a tervező.

A környezetvédelmi engedély megszerzése érdekében a kérelem 2022. február 25-én benyújtásra került a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály Jogi és Hatósági Osztályhoz, mint jogszabály szerint kijelölt illetékes hatósághoz.

A tervdokumentációban foglaltak szerint Társaságunk 2x2 sávos, emelt sebességű főutat terveztetett az Innovációs és Technológiai Minisztérium elrendelése alapján. A tervzsűri által kiválasztott nyomvonal keresztülhalad Szabadbattyán közigazgatási területén is, kettészelve Emmaróza településrészt. A nyomvonal az Ezerjó és a Muskotály dűlő között halad keresztül, érintve 39 db magántulajdonú ingatlant, melyből az ingatlanok megosztása után 7 db lesz akkora méretű, mely a jelenleg hatályos HÉSZ előírásai alapján megmaradhat önálló ingatlannak. A többi ingatlant teljes terjedelmében meg kell szerezni a megvalósításhoz.

A megjelölt 4603/8 hrsz.-ú ingatlan is teljes terjedelmében megszerzésre kerülő ingatlannak minősül, mivel a jelenlegi tervezési fázisban előzetesen kalkulált mérték alapján csak körülbelül 503 m^2 maradna vissza, amely nem felel meg a minimális 1000 m^2-es teleknagyságnak. Az ingatlanok pontos érintettsége az építési engedélyezési tervdokumentációból határozható majd meg.

Az Ön által felvetett kategóriabesorolás a növényzeti élőhelyek besorolására létrehozott Á-NÉR rendszer, azonban a terület besorolását nem ez határozza meg, hanem a település szabályozási terve. Szabadbattyán település honlapján is elérhető a hatályos szabályozási terv, mely egész Emmaróza területét „Mk – kertes mezőgazdasági terület"-ként jelöli. Ez a kategória a zártkerti besorolást jelenti.

A nyomvonal kapcsán készült zajvédelmi számítás, mely alapján a szükséges helyszínekre zajárnyékoló fal építése lett betervezve. Ennek alapján az Emmaróza területén átvezetett új nyomvonal mindkét oldalára, valamint a 7. sz. főút beavatkozási hosszán is betervezésre került a zajárnyékoló fal, melynek kialakítása a későbbi tervfázisokban kerül meghatározásra.

A vonatkozó előírások alapján környezettanulmány készítése nem tartozik az előkészítési feladathoz.

A nyomvonallal kapcsolatos észrevételeit a környezetvédelmi hatósági eljárásban beadott nyilatkozatban teheti meg.

Tisztelettel:

NIF Zrt.

- *A Hatósághoz 2022. április 12-én érkezett, 1491-55 iktatószámú kérelem kapcsán tájékoztatjuk Tisztelt Hatóságot, hogy a levelet az előző pontban már beidézett levéllel megválaszolta Társaságunk.*

- *A Hatósághoz 2022. április 12-én érkezett, 1491-54 iktatószámú kérelem kapcsán tájékoztatjuk Tisztelt Hatóságot, hogy a KHT dokumentáció 4.5. fejezete tartalmazza, mely ingatlanokat szükséges teljes terjedelmükben megszerezni a beruházás megvalósításához, melyeknek a*

visszamaradó telekmérete nem éri el a vonatkozó HESZ által előírt 1000 m^2-t. Tisztelt levélíró által megjelölt Szabadbattyán 4604/2 hrsz.-ú ingatlan is ilyen ingatlannak minősül, mivel a jelen tervfázisban becsült visszamaradó ingatlan területe 533 m^2 maradna.
Tisztelt Ügyfél által feltett kérdést Társaságunknak nem áll módjában megválaszolnia, azt a döntést Ügyfélnek kell meghoznia, hogy az előzmények tudatában megvalósít-e beruházást az ingatlanon.

Tájékoztatjuk a Tisztelt Hatóságot, hogy Társaságunkhoz érkezett megkeresés 2022. április 15-én Lakos1 részéről, melynek a Címzettje a Hatóság volt. Ezen levelet Társaságunk megválaszolta az ingatlan tulajdonosnak. Érkezett továbbá észrevétel Lakos2 részéről is a Tisztelt Hatóságnak, valamint a NIF Zrt.-nek címezve 2022. április 19-én, melyet Társaságunk szintén megválaszolt az ingatlan tulajdonosának."

K-16121/2022/1 számon:

„A NIF Zrt. által meghatalmazott tervező, az Utiber Kft. a „Komárom - Kisigmánd (M1) - Kisbér - Székesfehérvár (M7) - Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése" Tanulmányterv, ÉRD I. és Környezeti Hatásvizsgálati dokumentáció elkészítése, valamint a környezetvédelmi engedély megszerzése 2. rész: Székesfehérvár-Sárbogárd útvonal fejlesztése tervezése" tárgyú projekt vonatkozásában 2022. február 25-én a környezetvédelmi engedély megszerzése érdekében kérelmet nyújtott be Tisztelt Hatósághoz.

Az eljárás kapcsán Tisztelt Hatóság PE/KTFO/1491-69/2022. ügyiratszámú levelében tájékoztatta Társaságunkat, hogy lakossági észrevételek érkeztek az eljárás folyamán, melyet csatoltan megküldött a NIF Zrt. részére. A megküldött lakossági észrevételek, panaszok kapcsán az alábbi tájékoztatást adjuk:

- *A Hatósághoz 2022. április 25-én érkezett, 1491-68 iktatószámú kérelem kapcsán tájékoztatjuk Tisztelt Hatóságot, hogy Lakos6 levelét Társaságunk is megkapta (a Hatóság által küldött mellékletből a második oldal lemaradt), melyre az alábbi válasz kerül megküldésre az ügyfélnek:*

„Tisztelt Lakos6!

A 2022. április 24-én kelt - a NIF Zrt. részére e-mailben megküldött levelét, melyet a Környezetvédelmi Hatóság részére címzett melyben Ön a problémáit fejti ki a tárgyi projekttel kapcsolatosan, megkaptuk. A megkeresés kapcsán az alábbi tájékoztatást adjuk:

A telek méretével és a rajta épülő épület és az új út távolságával kapcsolatosan (ahogyan azt a 2022. április 27-én a személyes egyeztetés alkalmával is ismertettem Önnel) azt a tájékoztatást tudom adni, hogy a helyi építési szabályzat (HÉSZ) szerint a településen a minimális telek nagyság 1000 m^2. Az Ön által jelzett két ingatlan esetében a jelenlegi tervezési fázisban láthatóan ez a feltétel nem teljesül, mindkét ingatlan esetében ezen határérték alatt lesz a visszamaradó telek mérete:
Szabadbattyán 4612/2 hrsz esetében megközelítőleg 904 m^2

Az ingatlanokon meglévő, vagy tervezett épületek esetében előírás, hogy azok az új út tengelyétől számított 50 méteren belül nem helyezkedhetnek el. Amennyiben a két megjelölt ingatlan összevonásra kerül egy hrsz. alá, akkor a telekméret minimális méretét meghaladná, tehát nem kerülne teljes terjedelmében kisajátításra. Az építés alatt lévő épület és az új út tengelyének távolsága megfelelő adatok hiányában nem ellenőrizhető, az a következő tervfázisban történő vizsgálattal kerül megállapításra.

További kérdéseire sorszám szerint a válaszaink az alábbiak:

1. *a 7. számú főútról az Ezerjó Dűlőhöz lehajtó és felhajtósávot terveznek-e? hogy fog ez megvalósulni? Ha Szabadbattyán felől érkezek lesz lehajtósáv a dűlőkbe???*

   Az Ezerjó dűlőút a tervezett 7. sz. főút fejlesztését (2x2 forgalmi sávos kialakítás tervezett) követően is rendelkezni fog útcsatlakozással a 7. sz. főútra, azonban csak a jobbra kisíves kanyarodás valósítható meg a forgalmi sávok fizikai elválasztása miatt. Székesfehérvár felől jobbra be lehet kanyarodni az utcába, majd azt jobbra kis ívben lehet elhagyni Szabadbattyán

irányába és a következő körforgalomban lehet Székesfehérvár felé visszafordulni. Szabadbattyán felől érkezve a Muskotály dűlőnél tervezett körforgalomban van lehetőség visszafordulni az Ezerjó dűlő irányába.

2. lesz- e fix vagy mobil trafipax a tervezett gyorsforgalmi úton?

A jelenlegi tervezési fázisban ez még nem tisztázott, amennyiben erre az illetékes szerv részéről érkezik kérés, akkor betervezésre kerül, vagy az illetékes szerv a megvalósítást követően is dönthet a fix mérőműszer kihelyezéséről. Mobil sebességmérés bárhol megvalósítható, szintén az illetékes szerv dönt erről.

3. a tervezett zajvédőfal magassága a tervezett gyorsforgalmiét és a nem kisajátításra kerülő ingatlanok között?

A zajárnyékoló falak magasságának meghatározását a tervező zaj számítással végezte el, a jelen tervezési fázis alapján. A számítás alapján az érintett szakaszon 3-4,5 méter közötti magasságú zajárnyékoló falak létesülnek.

4. A 7-es úton lévő buszmegállók megközelítését hogy tervezték? (mivel az ott lakók életvitelszerűen élnek ott, unkába illetve óvodába iskolába viszik gyermekeiket és nincs mindenkinek autója) zebra? forgalomirányító lámpa?

A 7. sz. főúton tervezett buszmegállók pontos helye a következő tervezési fázisban kerül meghatározásra a szolgáltató Volánbusz bevonásával. A gyalogosok átvezetése a körforgalmak ágain biztosítható és a körforgalmak közelében kerülnek majd elhelyezésre az autóbuszöblök is. A gyalogos átkelőhelyek esetében – mivel azok a körforgalom ágain kerülnek elhelyezésre - jelzőlámpa telepítése nem tervezett.

5. az építkezés alatt mennyire lesz élhető a kisgyermekes illetve az ott lakók számára az élet??

A kivitelezés közbeni zaj és rezgésterhelésre vannak előírások, melyeket a nyertes kivitelezőnek be kell tartania.

6. az építkezés alatt a port milyen módon kötik meg?(mivel homokos a talaj) locsolással ??? tartálykocsi? ventillátoros locsolás??? fúrtkútból való locsolás??

A kivitelezés közben a kiporzást a kivitelezőnek megfelelő eszközökkel kell megakadályoznia. Ennek a technológiáját a kivitelező eszközparkja határozza majd meg.

7. ha az építkezés során a nem kisajátított ingatlanban bármiféle kár keletkezik (rezgés által, süllyedés...stb.) azt milyen módon és ki fogja kártéríteni?? kihez kell fordulni? hol kell bejelenteni??

A kivitelezés megkezdését megelőzően állapotfelvételt kell a kivitelezőnek készítenie, mely fényképes és videós anyagot jelent. Ezzel az alapállapot rögzítésre került. Amennyiben a tulajdonos a kivitelezéssel összefüggésben állapotromlást észlel, akkor azt a Beruházó és a kivitelező felé kell jeleznie, akik a problémát kivizsgálják, és amennyiben van összefüggés a kivitelezés és az állapotromlás között, akkor azt a kivitelező fogja rendezni.

8. milyen mértékű és milyen módon történik a kisajátítás??

A kivitelezés megkezdését megelőzően területszerzésre kerül majd sor, mely azt jelenti, hogy Társaságunk ügyvédje megkeresi a tulajdonos(oka)t az ingatlan adásvételével kapcsolatban. Az ingatlan értékét a Kormányhivatal által kijelölt ingatlanforgalmi szakértő határozza meg. Ezt az értéket még nem ismerjük, annak mértékére ráhatásunk nincs. Amennyiben az ingatlan értékét nem fogadja el, és adás-vételi szerződést nem köt. Társaságunk ügyvédje ún. kisajátítási eljárást kezdeményez az illetékes Kormányhivatalnál, amely eljárás eredményeképpen az ingatlan közérdekből a Magyar Állam tulajdonába, és a NIF Zrt. vagyonkezelésébe kerül az

előbb említett ingatlanforgalmi szakvéleményben meghatározott érték kifizetését követően. Az ár nem változik kisajátítás esetén sem, ugyanaz a szakvélemény képezi az adásvételi szerződés alapját, mely később a kisajátítási eljárását is. További polgári peres jogorvoslat kezdeményezhető mind az ingatlan értéke szempontjából, mind a kisajátítás jogalapját illetően.

8. ha !! kisajátításra kerül a sor biztosítanak másik ingatlant?

A 8. pontban megfogalmazott módon történik meg az ingatlan kapcsán a területszerzés. Társaságunk másik ingatlant nem biztosít a tulajdonosok részére.

9. ha! kisajátításra kerül a sor milyen mértékben kártalanítanak????

A 8. pontban megfogalmazott módon történik meg az ingatlan kapcsán a kártalanítás.

10. ha ! kisajátításra kerül a sor mennyi idő alatt kell elhagyni az ingatlant??

Általánosságban elmondható, hogy az adásvételi szerződésben, vagy a kisajátítási határozatban foglaltak alapján ez az időtartam 60-90 nap között szokott lenni.

11. ha kisajátításra kerül a sor el kell bontani a telken lévő ingatlant?

Az épületet a tulajdonosnak nem kell elbontania, azt a kivitelező végzi el a kivitelezés előkészítési feladatai között.

Üdvözlettel:

NIF Zrt."

A Hatósághoz 2022. április 25-én érkezett, 1491-67 iktatószámú kérelem kapcsán tájékoztatjuk Tisztelt Hatóságot, hogy Lakos5 levelét Társaságunk is megkapta, melyre az alábbi válasz kerül megküldésre az ügyfélnek:

„Tisztelt Lakos5!

A 2022. április 23-án kelt - a NIF Zrt. részére e-mailben megküldött - levelét a tárgyi projekttel kapcsolatosan, megkaptuk.

A nyomvonallal kapcsolatos észrevételeit, kérdéseit a környezetvédelmi hatósági eljárásban beadott nyilatkozatban teheti meg.

Üdvözlettel:

NIF Zrt."

K-16126/2022/1 számon:

„A NIF Zrt. által meghatalmazott tervező, az Utiber Kft. a „Komárom - Kisigmánd (M1) - Kisbér - Székesfehérvár (M7) - Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése" Tanulmányterv, ÉRD I. és Környezeti Hatásvizsgálati dokumentáció elkészítése, valamint a környezetvédelmi engedély megszerzése 2. rész: Székesfehérvár-Sárbogárd útvonal fejlesztése tervezése" tárgyú projekt vonatkozásában 2022. február 25-én a környezetvédelmi engedély megszerzése érdekében kérelmet nyújtott be Tisztelt Hatósághoz.

Az eljárás kapcsán Tisztelt Hatóság PE/KTFO/1491-72/2022. ügyiratszámú levelében tájékoztatta Társaságunkat, hogy lakossági észrevétel érkezett az eljárás folyamán, melyet csatoltan megküldött a NIF Zrt. részére. A megküldött lakossági észrevétel, panasz kapcsán az alábbi tájékoztatást adjuk:

A megküldött levélhez nem került részünkre csatolásra a meghatalmazás, mely alapján Lakos7 a levelet írta a tulajdonos nevében. Ez alapján Társaságunk részéről nem megállapítható, hogy a levél írója milyen jogcímen ügyfél az eljárásban.

A tervező a tanulmányterv készítése során a vonatkozó előírásoknak és jogszabályoknak megfelelő lehetséges nyomvonalak meghatározását elvégezte az érintett önkormányzatok és érdekelt szervezetek bevonásával. A tervzsűri által kiválasztásra került az a tanulmánytervi nyomvonal, melyre a környezeti hatásvizsgálati dokumentációt elkészítette a tervező. Olyan nyomvonal, mely a levélíró által jelzett napelemparkon keresztül vezetne nem volt, tekintettel arra a tényre, hogy akkor a Pentelei parkerdőn keresztül vezethetne csak a nyomvonal, ami nem megoldható."

K-16912/2022/1 számon:

„A tervező a tanulmányterv készítése során a vonatkozó előírásoknak és jogszabályoknak megfelelő lehetséges nyomvonalak meghatározását elvégezte az érintett önkormányzatok és érdekelt szervezetek bevonásával. A tervzsűri által kiválasztásra került az a tanulmánytervi nyomvonal, melyre a környezeti hatásvizsgálati dokumentációt elkészítette a tervező."

*

A fenti észrevételeket, valamint a NIF Zrt. által megküldött, az észrevételekre vonatkozó tervezői értékelést a Kormányhivatal megvizsgálta, és az alábbiakat állapította meg:

Lakossági észrevétel 1.

A környezeti hatásvizsgálati eljárás során a környezetvédelmi hatóság kérelem alapján jár el, kizárólag a kérelemben szereplő nyomvonalváltozat vizsgálatára van lehetősége. Ennek megfelelően korábbi tervekben szereplő, vagy korábbi eljárások tárgyát képező nyomvonalat nem vizsgálhat, valamint további alternatívák bemutatását sem írhatja elő a kérelmező részére. A kisajátítási eljárás vonatkozásában a környezetvédelmi, természetvédelmi és hulladékgazdálkodási hatóságként eljáró Kormányhivatal hatáskörrel nem rendelkezik.

Az észrevételben kifogásolták ugyanakkor az erdőirtást is. Ezzel kapcsolatban megállapítható, hogy a teljes erdőterület pótlása előírásra kerül a döntésben.

Lakossági észrevétel 2.

A környezeti hatásvizsgálati eljárás során a környezetvédelmi hatóság kérelem alapján jár el, kizárólag a kérelemben szereplő nyomvonalváltozat vizsgálatára van lehetősége. Ennek megfelelően további alternatívák bemutatását sem írhatja elő a kérelmező részére. A kisajátítási eljárás vonatkozásában a környezetvédelmi, természetvédelmi és hulladékgazdálkodási hatóságként eljáró Kormányhivatal hatáskörrel nem rendelkezik. Az észrevétel a Kormányhivatal hatáskörébe tartozó szakkérdést nem érintett.

Lakossági észrevétel 3.

A kisajátítási eljárás vonatkozásában a környezetvédelmi, természetvédelmi és hulladékgazdálkodási hatóságként eljáró Kormányhivatal hatáskörrel nem rendelkezik. Az észrevétel a Kormányhivatal hatáskörébe tartozó szakkérdést nem érintett.

Lakossági észrevétel 4.

A környezeti hatásvizsgálati eljárás során a környezetvédelmi hatóság kérelem alapján jár el, kizárólag a kérelemben szereplő nyomvonalváltozat vizsgálatára van lehetősége. Ennek megfelelően további alternatívák bemutatását sem írhatja elő a kérelmező részére. A kisajátítási eljárás vonatkozásában a környezetvédelmi, természetvédelmi és hulladékgazdálkodási hatóságként eljáró Kormányhivatal hatáskörrel nem rendelkezik. A hatályos jogszabályok alapján a közmeghallgatás megtartására az érintettek személyes megjelenése nélkül került sor, a Kormányhivatalnak nem áll módjában az érintettek személyes meghallgatása, ugyanakkor a közmeghallgatás időpontjáig megküldött észrevételeket a Kormányhivatal eljárása során vizsgálta, és erre vonatkozó megállapításait határozatában rögzítette.

Lakossági észrevétel 5.

A környezeti hatásvizsgálati eljárás során a környezetvédelmi hatóság kérelem alapján jár el, kizárólag a kérelemben szereplő nyomvonalváltozat vizsgálatára van lehetősége. Ennek megfelelően további alternatívák bemutatását sem írhatja elő a kérelmező részére. A kisajátítási eljárás vonatkozásában a környezetvédelmi, természetvédelmi és hulladékgazdálkodási hatóságként eljáró Kormányhivatal hatáskörrel nem rendelkezik. Az észrevétel a Kormányhivatal hatáskörébe tartozó szakkérdést nem érintett.

Lakossági észrevétel 6.

A környezeti hatásvizsgálati eljárás során a környezetvédelmi hatóság kérelem alapján jár el, kizárólag a kérelemben szereplő nyomvonalváltozat vizsgálatára van lehetősége. Ennek megfelelően további alternatívák bemutatását sem írhatja elő a kérelmező részére. A kisajátítási eljárás vonatkozásában a környezetvédelmi, természetvédelmi és hulladékgazdálkodási hatóságként eljáró Kormányhivatal hatáskörrel nem rendelkezik.

A tervezett zajárnyékoló falszakaszok akusztikai magassága a tervezett főút és a nem kisajátításra kerülő ingatlanok között legalább 3 legfeljebb 4,5 m. Az akusztikai magasság a zajárnyékoló fal akusztikailag hasznos magasságát jelöli, amelynél a falak tényleges magassága nagyobb (az akusztikai magasságnál nem figyelembe vett alap stb. miatt).

A felmerült levegőtisztaság-védelemmel kapcsolatos észrevétellel kapcsolatban elmondható, hogy az organizációs tervezés során környezetvédelmi tervet kell készíteni, melyben figyelembe kell venni többek között az alábbiakat:

A kivitelezési munkálatok során törekedni kell a diffúz légszennyezés csökkentésére. A munkavégzés során fellépő kiporzás csökkentéséről gondoskodni kell, szükség szerint locsolással. A deponált földanyagot újrafelhasználásig kiporzás elleni védelem érdekében rendszeres időközökben locsolni kell.

Az építési fázis legmegterhelőbb munkafolyamatai alatt a levegőterheltség mérése (immisszió mérés) tervezett a kialakuló levegőminőség ellenőrzése céljából a főúthoz legközelebb eső lakóépületek környezetében.

Lakossági észrevétel 7.

A környezeti hatásvizsgálati eljárás során a környezetvédelmi hatóság kérelem alapján jár el, kizárólag a kérelemben szereplő nyomvonalváltozat vizsgálatára van lehetősége. Ennek megfelelően további alternatívák bemutatását sem írhatja elő a kérelmező részére. A kisajátítási eljárás vonatkozásában a környezetvédelmi, természetvédelmi és hulladékgazdálkodási hatóságként eljáró Kormányhivatal hatáskörrel nem rendelkezik. Az észrevétel a Kormányhivatal hatáskörébe tartozó szakkérdést nem érintett.

Lakossági észrevétel 8.

A környezeti hatásvizsgálati eljárás során a környezetvédelmi hatóság kérelem alapján jár el, kizárólag a kérelemben szereplő nyomvonalváltozat vizsgálatára van lehetősége. Ennek megfelelően korábbi tervekben szereplő, vagy korábbi eljárások tárgyát képező nyomvonalat nem vizsgálhat, valamint további alternatívák bemutatását sem írhatja elő a kérelmező részére. A kisajátítási eljárás vonatkozásában a környezetvédelmi, természetvédelmi és hulladékgazdálkodási hatóságként eljáró Kormányhivatal hatáskörrel nem rendelkezik.

A jelenleg hatályos jogszabályi előírások a zaj szubjektív hatásainak szabályozására nem térnek ki, a zajvédelmi előírások kizárólag az objektív, mérés illetve számítás alapján meghatározott zajterhelési szintekre állapítanak meg zajvédelmi követelményeket. Az előzőekre tekintettel az országos környezetvédelmi hatóságnak a nyugodt környezetben újonnan fellépő zavaró, de a vonatkozó zajvédelmi követelményeket meg nem haladó zajok esetében intézkedések megtételére nincs lehetősége.

A tervezett 63. főúttól eredően a környezeti hatástanulmányban foglalt zajterhelési számítási értékek alapján a főút nyomvonala menti ingatlanoknál - zajárnyékoló fal telepítésével - zajterhelési határértéket meghaladó terhelés nem várható. A távlati üzemelési állapot vizsgálatait a dokumentációban foglaltak alapján kiterjesztették a 7. sz. főút korrekcióval érintett szakaszaira is, mivel egyes, a 7. sz. főút mentén elhelyezkedő, a 63. sz. főút közvetlen hatásterületével is érintett védendő ingatlanok elhelyezkedése miatt ez indokolt volt. A 7 sz. főút mentén a korrekcióval érintett szakaszon műszaki okok miatt háromszor szükséges megszakítani a zajárnyékoló falat (körforgalomba csatlakozó út – hídműtárgy – körfogalomba csatlakozó út), rontva ezzel a hatékonyságát. A 7. sz. főút mellett ezen feltételekkel tervezett fallal két helyszínen zajterhelési határérték feletti az éjjeli közlekedéstől származó, eredő zajterhelés, ami miatt az érintett ingatlanoknál további zajvédelmi intézkedések kerültek előírásra (passzív akusztikai tervezés).

Mindezek alapján a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem, és a Komárom-Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a 63. számú emelt sebességű főút Székesfehérvár - Sárbogárd közötti szakasz megvalósítására környezetvédelmi engedélyt adtam.

Felhívom a figyelmet az alábbiakra:

A Kvt. alapján:

72. § A környezetvédelmi hatóság a környezetvédelmi engedélyt vagy az egységes környezethasználati engedélyt visszavonja, ha a jogerőre emelkedéstől számított öt éven belül a tevékenységet, illetve az ahhoz szükséges építési előkészítési munkákat nem kezdték meg, illetőleg ha a jogosult nyilatkozik arról, hogy a környezetvédelmi engedéllyel vagy az egységes környezethasználati engedéllyel nem kíván élni, továbbá akkor is, ha az engedélyezéskor fennálló feltételek lényegesen megváltoztak.

Az Ngt. alapján:

6/F. § A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 72. §-ától eltérően a környezetvédelmi hatóság a környezetvédelmi engedélyt akkor vonja vissza, ha
a) a jogerőre emelkedéstől számított tíz éven belül a közlekedési infrastruktúra-beruházás megvalósítását vagy az ahhoz szükséges építési előkészítési munkákat nem kezdték meg,
b) a jogosult nyilatkozik arról, hogy a környezetvédelmi engedéllyel nem kíván élni, vagy
c) az engedélyezéskor fennálló feltételek lényegesen megváltoztak.

13. § E törvénynek a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházások megvalósításának gyorsításával összefüggésben egyes törvények módosításáról szóló 2015. évi LXXIX. törvénnyel (a továbbiakban: Módtv.) megállapított 6/F. §-át azokra a környezetvédelmi engedélyekre kell alkalmazni, amelyeket a Kormány által a Módtv. hatálybalépését követően nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű infrastruktúra-beruházással összefüggő ügynek minősített ügyekben adtak ki.

Határozatomat a fenti jogszabályok, valamint a Kvt. 71. § (1) bekezdése b) pontja, továbbá az Ákr. 80. § (1) bekezdése és 81. § (1) bekezdése alapján hoztam meg.

A településrendezési eszközökkel való összhangra vonatkozó megállapítást a 314/2005. Korm. rendelet 10. § (4) bekezdés a) pontja alapján tettem.

Az engedély érvényességi idejét a 314/2005. Korm. rendelet 11. § (2) bekezdésében foglaltakra figyelemmel állapítottam meg.

Az eljárás során közreműködő szakhatóságok állásfoglalásait az Ákr. 81. § (1) bekezdése alapján foglaltam határozatomba. Az Ákr. 55. § (4) bekezdése alapján a szakhatóság döntése az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.

Határozatomat az Ákr. 85. § (1) bekezdése alapján az ügyben eljárt szakhatóságok, továbbá a 71/2015. Korm. rendelet 28. § (4) bekezdése alapján az illetékes megyei katasztrófavédelmi igazgatóság, valamint a megkeresett hatóságok részére is megküldöm.

A határozatot az eljáró hatóság a Kvt. 71. § (3) bekezdése alapján teszi közhírré.

Hatáskörömet és illetékességemet a 71/2015. Korm. rendelet 9. § (2) bekezdése, a 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. § (7) bekezdése, valamint a 124/2021. Korm. rendelet 3. § (1) bekezdés i) pontja alapján állapítottam meg.

A határozat ellen az Ákr. 116. §-a alapján fellebbezésnek helye nincs.

A határozat elleni önálló jogorvoslatot az Ákr. 112. §-a, a közigazgatási per lehetőségét az Ákr. 114. § (1) bekezdése biztosítja.

A Fővárosi Törvényszék illetékességét *a közigazgatási perrendtartásról* szóló 2017. évi I. törvény (a továbbiakban: ***Kp.***) 13. § (1) bekezdése alapján állapítottam meg.

A kereset benyújtásának határidejéről a Kp. 39. § (1) bekezdése, a tárgyalás tartása iránti kérelem előterjesztéséről a Kp. 77. § (1), (2) bekezdése alapján adtam tájékoztatást.

Budapest, 2022. május 4.

Dr. Tarnai Richárd kormánymegbízott
nevében és megbízásából:

Dr. Bartus Adrienn s.k.
főosztályvezető

A kiadmány hiteléül:

Kapják: kezelői utasítás szerint

Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály
1016 Budapest, Mészáros utca 58/a.
Telefon: (06-1) 224-9100 Fax: (06-1) 224-9163
E-mail: orszagoszoldhatosag@pest.gov.hu Web: http://www.kormanyhivatal.hu/hu/pest