



PEST MEGYEI
KORMÁNYHIVATAL

Ügyiratszám: PE/KTFO/906-73/2021.
Ügyintéző:

Tárgy: M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya –
Dunaújváros közötti szakasz
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 az Unitef83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12., a továbbiakban: **Unitef83 Zrt.**) által benyújtott kérelemre az Unitef83 Zrt. – Főmterv Mérnöki Tervező Zrt. (1024 Budapest, Lövház u. 37.) közös ajánlattevők által készített, 2021. január 25. napján kelt, 3037 tervszámú környezeti hatástanulmány, valamint a közreműködő szakhatóságok állásfoglalása és az eljárásba bevont hatóságok nyilatkozata alapján, az alábbi előírások megtartásának kötelezettsége mellett

környezetvédelmi engedélyt

adok az **M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros közötti szakasz megvalósítására.**

I.

A tervezett tevékenység jellemzői

A beruházó adatai:

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

A tevékenység célja:

M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros közötti szakasz megvalósítása.

A létesítmény helye:

M7 autópálya – Dunaújváros között.

A tervezett tevékenység nyomvonala, főbb műszaki jellemzői:

A nyomvonal által érintett települések: Balatonfőkajár, Lepsény, Enying, Mátyásdomb, Kisláng, Dég, Káloz, Sárbogárd, Sárszentágota, Nagykarácsony, Mezőfalva, Baracs.

Vízszintes vonalvezetés:

Az M8 gyorsforgalmi út kezdő szelvénye – 0+000 km sz. – a megépült M7 autópálya – 710 sz. főút csomópont főpálya tengelyének 0+000 km szelvénye. A csomóponttól indulva a nyomvonal erdőterületeken vezet keresztül a Veszprém megyei szakaszon, majd Fejér megyét elérve (1+100 km sz.) szinte a teljes tervezési szakaszon szántóterületen vezet a pálya.

A 2+160 km szelvényben a gyorsforgalmi út a 7 sz. főút, illetve a Cinca - Csíkgát-patak és környezete felett elhaladva a 3+285 km szelvényben keresztezi a 30 sz. Budapest – Murakeresztúr – OH vasútvonalat, illetve a 6+170 km szelvényben a 49 sz. Lepsény – Mezőhidvég vasútvonalat. Enying települést északról elkerülve a pálya a 13+810 km szelvényben forgalmi csomópontot alkot a 6301 j. úttal. Az út Enying térségében a 64 sz. főút közelében vezet. A gyorsforgalmi úton a csomópontot követően Dég települést északról kerülve, a 24+369 km szelvényben létesül egy egyszerű pihenő. A 29+150 km szelvényben az út forgalmi csomópontot alkot a 6307 j. úttal. A csomópontot követően a nyomvonal eléri és keresztezi a Sárvíz völgye Natura 2000 különleges madárvédelmi területet a 6305 j. ök. út meglévő nyomvonalának térségében. A terület keresztezése a 6305. j. meglévő út által már érintett keskeny részen történik.

A nyomvonal a Sárvíz völgye keresztezését követően kelet-északkeleti irányban halad, majd egy ível fordul délkelet felé. Sárbogárd településtől északra, a 35+650 km szelvényben keresztezi a meglévő 63 sz. főutat és a 45 sz. Sárbogárd - Börgönd vasútvonalat (35+745 km sz.), majd a 37+703 km szelvényben a 40 sz. Budapest - Pécs vasútvonalat. A nyomvonal a 40 és 42 km szelvények között elhalad a Nagylóki-löszvölgyek jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési (Natura 2000) terület két nyúlványa között, majd a 41+571 km szelvényben keresztezi a 6215 j. Mezőfalva - Sárbogárd összekötő utat.

Tovább haladva egy bal ível a nyomvonal kelet-északkeleti irányba fordul.

A nyomvonal keresztezi a 6219 j. Dunaújváros – Mezőfalva - Sárbogárd összekötő utat, majd a 6211 j. Előszállás – Nagykarácsony - Mezőfalva összekötő utat. A nyomvonal a két út közötti szakaszon érinti Nagykarácsony területét.

A nyomvonal a továbbiakban Mezőfalva területén halad, a 47+800 km szelvényben egy komplex pihenőhely létesül. Az 50 km szelvény környezetében ismét egy Natura 2000 védelem alatt álló területet közelít meg (Kelet-Mezőföldi löszvölgyek). Az 52+035 km szelvényben a gyorsforgalmi út csomópontot alkot a 6228 j. úttal, majd az 53+694 km szelvényben keresztezi a 42 sz. Pusztaszabolcs - Dunaújváros - Paks vasútvonalat. A nyomvonal Baracs területén egy egyenes szakasz után csatlakozik a 26,60 m koronaszélességgel teljesen kiépült lóhere típusú M6 - M8 autópálya csomópontához az 57+882 km szelvényben.

Magassági vonalvezetés

A nyomvonal csak részben igazodik a domborzati adottságokhoz, ezért a pálya mentén a bevágásos és töltéses szakaszok váltják egymást. A 2-3 m magas töltések mellett a terepközlemben, illetve 4-5 méteres bevágásban vezetett szakaszok is jellemzőek, a műtárgyak környezetében pedig akár a 9 m magas töltések kialakítása is szükségessé válik.

A nyomvonal a Séd-Sárvíz-Malomcsatornától kezdődően belvizes területet keresztez, ezért itt a gyorsforgalmi utat és keresztező utakat is min. 2 m magas töltésen vezetik. A 35+144 és 38+316 km szelvények között a 45 sz. és 40 sz. vasútvonal keresztezésénél a pálya magas töltéses szakaszokon, a két vasútvonal között 3-4 m magas töltésen vezet. A vasútvonalak keresztezése után ismét terepközlemben halad a nyomvonal, majd egy ~800 m hosszú emelkedővel hagyja el a Sárvíz völgyét. Ezután egy magasabb térszínen jellemzően 5-10 méter mély bevágásban halad a nyomvonal, töltéses szakaszok a Lóki-patak völgyében és az egyéb kisebb-nagyobb völgyekben alakulnak ki. A 49 km szelvénytől ismét terepközlemben halad a nyomvonal. Az 53+028 és 54+180 km szelvények között a 42 sz. vasútvonal keresztezése miatt megint magas töltéses szakaszon halad a nyomvonal, ezután ismét kisebb bevágásos és töltéses

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>

szakaszok követik egymást. Az 56 km szelvénytől 3-5 m magas töltésen vezet a pálya, majd csatlakozik a bevágásban megépült pályaszakaszhoz.

Az engedélyezett nyomvonal hossza: 57,882 km

Főbb geometriai adatok, tervezési sebesség:

Tervezési osztály: K.I.
Környezeti körülmény: A.

Műszaki jellemzők:

- Tervezési sebesség: 130 km/h, (megengedett 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:

- 13+810 km. sz. - M8 – 6301 j. úti forgalmi csomópontja
- 29+150 km. sz. - M8 – 6307 j. úti forgalmi csomópontja
- 35+650 km sz. - M8 – meglévő 63 sz. főúti forgalmi csomópontja
- 38+564 km sz. térsége - M8 – új 63 sz. emelt sebességű úti forgalmi csomópont (távlati) 2x2 forgalmi sáv, emelt sebességű (vt=110 km/h) út csatlakozása
- 52+035 km sz. - M8 – 6228 j. úti forgalmi csomópontja

Pihenőhelyek:

- 10+200 km sz. térsége – Enyingi egyszerű pihenőhely (távlati) Az M8 gyorsforgalmi út kiépítése során a pihenőhely helyét biztosítják.
- 24+369 km szelvény térsége – Dégi egyszerű pihenőhely (komplex pihenő helybiztosítással rejtett csomóponttal kombinálva) Az M8 gyorsforgalmi út kiépítése során a Dégi komplex pihenő úthálózati szempontból kiépül, azonban funkcionálisan egyszerű pihenőként fog szolgálni.
- 47+800 km szelvény térsége – Mezőfalva komplex pihenőhely

Mérnökségi telep:

35+650 km szelvényben az M8 – meglévő 63 sz. főúti forgalmi csomópontban kerül kialakításra.

Műtárgyak:

- 0+280 km sz. - főpálya híd a vadátjáró, Tekeresi-árok és földút felett
- 2+160 km sz. - főpálya híd a 7 sz. főút, földút és Cinca-Csíkgát-patak felett
- 3+285 km sz. - főpálya híd a 30 sz. Székesfehérvár – Gyékényes vasútvonal, földút és vadátjáró felett
- 4+985 km sz. - főpálya feletti, földutat átvezető híd
- 6+170 km sz. - főpálya híd a 49 sz. Lepsény – Enying vasútvonal és vadátjáró felett
- 7+435 km sz. - főpálya feletti, földutat átvezető híd
- 8+850 km sz. - főpálya feletti, földutat átvezető híd
- 11+430 km sz. - főpálya feletti, burkolt utat átvezető híd
- 13+810 km sz. - főpálya feletti, 6301 j. utat átvezető híd
- 17+675 km sz. - főpálya feletti, földutat átvezető híd
- 19+880 km sz. - főpálya híd a Mátyásdombi-árok, földút és vadátjáró felett
- 22+983 km sz. - főpálya híd a Kislángi-Bozót-patak és földút felett

- 24+369 km sz. - főpálya feletti, burkolt utat átvezető híd
- 26+265 km sz. - főpálya feletti, földutat átvezető híd
- 29+150 km sz. - főpálya feletti, 6307 j. utat átvezető híd
- 29+860 km sz. - főpálya híd a Séd-Sárvíz-malomcsatorna felett
- 30+600 km sz. - főpálya híd Nagyhörcsöki-Fekete-Sárvíz, 6305 j. út, halastó és Nádor-csatorna (Sárvíz) felett
- 31+240 km sz. - főpálya híd A-B árok, földút és vadátjáró felett
- 32+325 km sz. - főpálya feletti, 6305 j. utat átvezető híd
- 34+041 km sz. - főpálya feletti, földúttal kombinált vadátjárót átvezető híd
- 35+650 km sz. - főpálya híd a meglévő 63 sz. főút felett
- 35+745 km sz. - főpálya híd a 45 sz. Sárbogárd - Székesfehérvár vasútvonal és földút felett
- 37+703 km sz. - főpálya híd a 40 sz. Budapest - Pécs vasútvonal, földút és Sárszentágotai-patak korrekciója felett
- 38+564 km sz. - főpálya feletti, földutat átvezető híd (Távlati 63 sz. emelt sebességű út I. ütemű csomópont főpálya feletti hídja)
- 39+730 km sz. - főpálya híd vadátjáró felett
- 41+571 km sz. - főpálya feletti, 6215 j. utat átvezető híd
- 42+284 km sz. - főpálya híd a Lóki-patak, földút és vadátjáró felett
- 44+710 km sz. - főpálya feletti, földutat átvezető híd
- 46+460 km sz. - főpálya feletti, 6219 j. utat átvezető híd
- 49+587 km sz. - főpálya feletti, földutat átvezető híd
- 49+815 km sz. - főpálya híd Mocsár-patak és vadátjáró felett
- 50+986 km sz. - főpálya feletti, földutat átvezető híd
- 52+035 km sz. - főpálya feletti, 6228 j. utat átvezető híd
- 53+346 km sz. - főpálya híd földúttal kombinált vadátjáró felett
- 53+694 km sz. - főpálya híd a 42 sz. Dunaújváros - Mezőfalva vasútvonal felett
- 54+778 km sz. - főpálya híd a Kokasdi-ér és vadátjáró felett
- 55+361 km sz. - főpálya feletti, földutat átvezető híd
- 57+700 km sz. - főpálya híd a Bernátkúti-árok és földút felett

Mederkorrekciók, mederrendezés:

Keresztezés szelvény száma	Vízfolyás neve	Keresztező műtárgy	Beavatkozás
15+240	Feketepusztai-árok	Átereszt	Korrekció
15+535	Feketepusztai-árok	Átereszt	Korrekció
15+850	Feketepusztai-árok	Átereszt	Korrekció
28+955	Hörcsöki-árok	Átereszt	Korrekció
29+550	Hörcsöki-árok	Átereszt	Korrekció
32+115	Névtelen-vízfolyás 2.	Átereszt	Korrekció
32+440	Körtvélyesi-árok	Átereszt	Korrekció
37+703	Sárszentágotai-patak	Átereszt	Korrekció

Közműkeresztezesek:

Km szelvény	Közmű megnevezése	Beavatkozás
2+127	D200 víznyomócső	Kiváltás 800 hossz
2+523	Elektromos légvezeték 132 kV	Kiváltás saját nyomvonalon oszlop áthelyezésével

3+505	Mezőszentgyörgy - Lengyeltóti DN400 PN63 gáz szállítóvezeték	kiváltás biztonsági övezeten belül
10+433	Székesfehérvár - Dombóvár DN250 PN63 termékvezeték	kiváltás biztonsági övezeten belül
15+184	Elektromos légvezeték 400 kV	Kiváltás saját nyomvonalon oszlop áthelyezésével
17+020	Adria kőolajvezeték DN600 PN63	kiváltás biztonsági övezeten belül
47+351	Elektromos légvezeték 400 kV	Kiváltás saját nyomvonalon oszlop áthelyezésével
49+254	Elektromos légvezeték 132 kV	Kiváltás új nyomvonalon

Zajárnyékoló falak:

A benyújtott dokumentációban foglaltak alapján beruházói szándék alapján tervezett zajárnyékoló fal:

Kezdő km. szelvény	Vég km. szelvény	oldal	elhelyezkedés	Magasság [m] (akusztikai)
56+800	57+800	jobb	padka	3

Vadvédő kerítés: a teljes hosszon 2,4 méter magas

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 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.
- 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 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 gyorsforgalmi 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 a 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 gyorsforgalmi út mellett, és az érvényben lévő egészségügyi határérték védelem nélkül nem tartható be, a légszennyezés hatásának csökkentését erdő, vagy erdősáv telepítésével kell elérni.

4. Hulladékgazdálkodás:

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>

- 4.1. A keletkező hulladékok tervezett kezelése során a hasznosítást előnyben kell részesíteni az ártalmatlanítással szemben.
- 4.2. A hulladékok engedélyesnek történő átadásakor törekedni kell arra, hogy a hulladékok a célnak megfelelő legközelebbi hulladékgazdálkodási létesítménybe kerüljenek.

5. Tájvédelem, természetvédelem:

- 5.1. Földművek tereprendezésének tervezésénél törekedni kell az alacsony hajlásszögű (enyhe lejtésű) rézsűképzésekre, a korona és körömvonalak lekerített keresztmetszeti kialakítására, a természetszerű tereplasztikai megoldásokra.
- 5.2. A létesítmény tájbaillesztése céljából a gyorsforgalmi 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.
- 5.3. A növénykiültetések megtervezése során a növényanyag fajösszetételét úgy kell megválasztani, hogy az a tájrészletnek megfelelő, de változatos legyen, egyben vegye figyelembe az út menti területek sajátos élőhelyi adottságait (extrém élőhelyi adottságú felületek, elválasztó sávok, máshol természetközeli állapotú élőhelyek). Természetszerű élőhelyek melletti szakaszokon kizárólag az élőhely jellegének megfelelő, honos fajok egyedei tervezhetőek, pihenőhelyeken magas díszértékű kertészeti változatok is alkalmazhatóak. Az útpálya közvetlen közelében lévő növények fajösszetételének megválasztásánál figyelembe kell venni, hogy madarak tápláléknövényeinek ültetése és ragadozók vadászatra alkalmasterületeinek kialakulása az állatok elütési kockázatával járhat.
- 5.4. A növénykiültetési terveket az alábbi növénytelepítési megoldások figyelembe vételével kell kidolgozni:

1. Növénytelepítési típus

- 13+810 km szelvényben M8 – 6301 j. úti forgalmi csomópont
- 24+369 km szelvényben Dégi egyszerű pihenőhely rejtett csomóponttal kombinálva
- 29+150 km szelvényben M8 – 6307 j. úti forgalmi csomópont
- 35+650 km szelvényben M8 – meglévő 63 sz. főúti forgalmi csomópont
- 52+035 km szelvényben M8 – 6228 j. úti forgalmi csomópont.

2. Növénytelepítési típus

- 4+985 km szelvényben Aluljáró földútátvezetés alatt
- 7+435 km szelvényben Aluljáró földútátvezetés alatt
- 8+850 km szelvényben Aluljáró földútátvezetés alatt
- 11+430 km szelvényben Aluljáró önkormányzati burkolt út átvezetése alatt
- 17+675 km szelvényben Aluljáró földútátvezetés alatt
- 24+369 km szelvényben Aluljáró burkolt önkormányzati út átvezetése alatt
- 26+265 km szelvényben Aluljáró földútátvezetés alatt
- 32+325 km szelvényben Aluljáró 6305 j. út korrekciója alatt
- 38+564 km szelvényben Aluljáró földútátvezetés alatt
- 41+571 km szelvényben Aluljáró 6215 j. út korrekciója alatt
- 44+710 km szelvényben Aluljáró földútátvezetés alatt
- 46+460 km szelvényben Aluljáró 6219 j. út korrekciója alatt

- 49+587 km szelvényben Aluljáró földútátvezetés alatt
- 50+986 km szelvényben Aluljáró földútátvezetés alatt
- 55+361 km szelvényben Aluljáró földútátvezetés alatt

3. Növénytelepítési típus

- 10+200 km szelvény – Enyingi egyszerű pihenőhely (távlati)
- 24+369 km szelvény – Dégi egyszerű pihenőhely (komplex pihenő helybiztosítással rejtett csomóponttal kombinálva)
- 35+650 km szelvény – Mérnökségi telep az M8 – meglévő 63 sz. főúti forgalmi csomópontban
- 47+800 km szelvény – Mezőfalva komplex pihenőhely

4. Növénytelepítési típus

- A teljes nyomvonal mentén

5. Növénytelepítési típus

- 34+041 km szelvényben Keresztező híd - Keresztező földút és vadátjáró
- 53+346 km szelvényben Keresztező híd - Keresztező földút és vadátjáró.

Takarófásítás

- 2+230 – 2+305 km szelvények között a nyomvonal, és műtárgy tájbaillesztése takarófásítással 75 m hosszon (Lepsény), szelvényezés szerinti bal oldalon
- 2+800 – 3+270 km szelvények között a nyomvonal és műtárgy tájbaillesztése takarófásítással 470 m hosszon (Lepsény), szelvényezés szerinti bal oldalon
- 8+050 – 8+770 km szelvények között a nyomvonal tájbaillesztése takarófásítással 720 m hosszon (Enying), szelvényezés szerinti jobb oldalon
- 9+200 – 9+450 km szelvények között a nyomvonal tájbaillesztése takarófásítással 250 m hosszon (Enying), szelvényezés szerinti jobb oldalon
- 29+150 – 29+500 km szelvények között a nyomvonal és a tervezett csomópont tájbaillesztése takarófásítással 350 m hosszon, szelvényezés szerinti jobb oldalon
- 35+090 – 35+707 km szelvények között a nyomvonal és a tervezett csomópont tájbaillesztése takarófásítással 717 m hosszon (Sárbogárd), szelvényezés szerinti jobb oldalon
- 42+000 – 42+160 km szelvények között a nyomvonal és műtárgy tájbaillesztése takarófásítással 160 m hosszon, szelvényezés szerinti bal oldalon
- 57+800 – 57+882 km szelvények között a nyomvonal és műtárgy tájbaillesztése takarófásítással 82 m hosszon, szelvényezés szerinti jobb oldalon.

- 5.5. 29+910 – 30+245 km szelvény között legalább 2 méter magas, két oldali, zajmérséklő hatású madárvédő falat kell tervezni.
- 5.6. A vízfolyásokhoz kapcsolódó áthidalásokat olyan módon kell megtervezni, hogy azok a vadon élő állatok szabad mozgását lehetővé tegyék. A tervezésnél figyelembe kell venni, hogy az átjárók a jellemzően tavaszi mozgás idején ne kerülhessenek tartósan víz alá, még belvizes években sem, így biztosított legyen az állatok (pl. vidra) számára a száraz átjutás.
- 5.7. 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 átjárókat úgy kell megtervezni, azok fenntartása (pl. hordalék eltávolítás) biztosítható legyen.
- 5.8. Az ökológiai átjárhatóságot biztosító műtárgyak tervezése során az úttal párhuzamosan, mindkét oldalon, az átjárótól mindkét irányban megfelelő hosszúságú, az állatok útra kerülését meggátló kiegészítő terelőelemek alkalmazása szükséges. A terelőelemeknek

a föld alatt 50 cm mélyen kell biztosítani a terelést, hálós kialakítás esetén nem korrodálódó fém (bevonattal), 3 mm vastag, 25 mm vagy kisebb lyukbőségű terelőháló tervezése szükséges a föld alatt 500 mm mélyen, az állatok várható haladási iránya felé visszahajló kialakítással, 90 fokos szögben 300 mm hosszan. A föld feletti szakasz esetében 20 cm magasságig szükséges a kétéltűek és hüllők terelését biztosító, 0,8 m magasságig a vidra terelését biztosító terelőelem tervezése. Hálós kialakítás esetén a vidra tereléséhez a fentebb megjelölt fémhálót a nagyvad terelőháléhoz kapcsolódóan kell alkalmazni. A hidakhoz és száraz átjárókhoz kapcsolódóan a háló stabil illesztésének kialakítása szükséges.

- 5.9. 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.
- 5.10. A pályatestről lefolyó csurgalékvizek élővizekbe közvetlenül nem vezethetők.
- 5.11. Az éjszakai életmódot folytató, fényre repülő rovarok, madarak (pl. baglyok), kismamók (pl. denevérek) védelme érdekében az utügyi műszaki előírások mellett a természetvédelmi szempontokat is figyelembe vevő világítás tervezése szükséges. Az elhelyezéskor a kizárólagos lokális megvilágításra kell törekedni. Szükséges a fény megfelelő irányításával a környező vegetáció (élőhelyek) mentesítése a szóródó, visszaverődő fénytől, továbbá a világítótest magasságának ésszerű minimalizálása, megfelelő árnyékolt közvilágítási lámpatestek használata (síkburkolás). A világítás az emberi igények alapján meghatározott világítási célhoz/látási feladathoz kapcsolódóan a legkisebb időtartamra és fényteljesítményre korlátozódjon. A kibocsátott fény spektrális összetételének megtervezése a környező területek élővilágához mint adottsághoz alkalmazkodó módon kerüljön meghatározásra. A kibocsátott fény spektruma ne tartalmazzon a rovarok számára különösen vonzó hullámhosszakokat. Azokon a helyeken, ahol a gyorsforgalmi út megvilágítása feltétlenül szükséges (pl. pihenőhely), olyan síküvegburás és terelőlapokkal irányított fényű lámpatestek tervezése javasolt, amelyeknek üzemi hőmérséklete nem haladja meg az 50-60 °C-ot, és amelynek emissziós spektruma a kék színnél csúcsosodik, emiatt kevésbé vonzza a fényre repülő rovarokat.
- 5.12. Az út hatásterületén lévő elektromos szabadvezetékek föld feletti létesítményeit madárvédelmi szempontból (áramütés, ütközés elleni védelem) a lehető legnagyobb mértékben biztonságossá kell tenni, madárvédelmi keresztartók, burkolt leesés gátlók, szigetelt átkötések, madárvédő kiülő helyek alkalmazásával.
- 5.13. Ökológiai átjárók létesítését kell tervezni a következő km szelvényekben:
- 2+440 - 2+800 km szelvény hüllő, kétéltű, vidra ökológiai átjáró legalább 1,6 m átmérőjű
 - 29+910 - 30+600 km szelvény kétéltű, hüllő 2 db ökológiai átjáró legalább 1,4 m átmérőjű
 - 36+630 - 36+700 km szelvény kétéltű, hüllő, kismamó ökológiai átjáró 2 m
 - 43+015 - 43+170 km szelvény hüllő, kismamó ökológiai átjáró min. 1,4 m
- Az ökológiai átjárókhoz szükség szerinti terelőelemmel kell az átvezetendő állatokat terelni.

B) Az építés időszakára vonatkozó részletes előírások:

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. Alapállapot alatti zajméréseket kell végezni az alábbi monitoring pontokon:
 - Daruszentmiklós, Fehérvári utca 99.,
 - Mátyásdomb, Zrínyi Miklós utca 9. (hrsz.: 24),
 - Sárbogárd, hrsz.: 0531/2.
- 1.5. Építés időszaka alatti zajméréseket kell végezni az alábbi monitoring ponton:
 - Sárbogárd, hrsz.: 0531/2.
- 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. Amennyiben kialakításra kerülnek, a tározó-szikkasztó árkok aljzatának minőségét a közlekedési létesítmény átadása előtt (alapállapot), majd azt követően évente egyszer az alábbi komponensekre kell megvizsgálni:
Szikkasztóárkok talaja: TPH, ólom, cink.
- 2.4. 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, amelynek 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 időközönként locsolni kell.

3.6. Az építkezéskor keletkező hulladékok nyílt téri égetése tilos.

4. Hulladékgazdálkodás:

- 4.1. A kivitelezés során keletkező hulladékokat elkülönítetten, a környezet veszélyeztetését kizáró módon kell gyűjteni.
- 4.2. 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.
- 4.3. A veszélyes hulladékok gyűjtését a környezet szennyezését kizáró módon, megfelelő edényzetben, illetve a legközelebbi mérnökségi telephelyen kialakított üzemi gyűjtőhelyen kell végezni, majd azokat a környezetvédelmi 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.
- 4.4. A települési szilárd hulladékot megfelelő gyűjtőedényzetben kell gyűjteni és a hulladékra vonatkozó érvényes hulladékgazdálkodási engedéllyel rendelkező szakcégnak átadni.
- 4.5. 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.
- 4.6. 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.
- 4.7. A munkálatok során kitermelt és a kitermelés helyén fel nem használt szennyeztelen talajjal végzett tevékenységek során tekintettel kell lenni a *hulladékról* szóló 2012. évi CLXXXV. törvény (a továbbiakban: *Ht.*) 2. § (4) bekezdésében foglaltakra.
- 4.8. Tereprendezésre, feltöltésre csak szennyeztelen, inert anyagot szabad alkalmazni.
- 4.9. A hulladékok szállítását csak arra jogosult, hulladékszállítási engedéllyel rendelkező végezheti.
- 4.10. Hulladék a további megfelelő kezelés érdekében csak az adott típusú hulladékra vonatkozó környezetvédelmi 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.
- 4.11. Az engedélyesnek történő átadáskor törekedni kell arra, hogy a hulladékok a célnak megfelelő legközelebbi hulladékgazdálkodási létesítménybe kerüljenek.
- 4.12. A hulladékok megfelelő kezelése érdekében tett intézkedések során a hasznosítást előnyben kell részesíteni az ártalmatlanítással szemben.
- 4.13. 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.

- 4.14. 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 környezetvédelmi hatóságnak be kell nyújtani.
- 4.15. 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, amelyről 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.

5. Tájvédelem, természetvédelem:

- 5.1. 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.
- 5.2. Az élővilág, különösen a fészkelő madarak védelme érdekében cserjeirtás, fakitermelés, gyephántás tenyészidőszakon kívül („vegetációs” időn kívül) szeptember 1. és március 1. között végezhető. Amennyiben a kiviteli 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.
- 5.3. A tervezett nyomvonal hatásterületén, vizes élőhelyeken és belvizeken a kétéltűek védelme érdekében március 1. és július 31. között nem lehet földmunkát végezni. A tartósan belvizes területeket érintettség esetén a kivitelezés megkezdése előtt élővilágvédelmi szempontból (a kétéltűek előfordulására vonatkozóan) ellenőrizni szükséges. Kétéltűek előfordulása esetén a belvizes területeken munkálatok nem végezhetők.
- 5.4. Az építési munkákat a madarak fészkelési időszakán kívül augusztus 1. és március 15. között kell végezni az következő helyszíneken: 2+160 km szelvény, 2+440 - 2+800 km szelvény, 29+880 - 30+860 km szelvény, 36+630 - 36+700 km szelvény, 42+220 - 42+350 km szelvény, 53+200 km szelvénytől északra lévő terület.
- 5.5. A kivitelezés idején legalább 1,5 méter magas védőkerítéssel kell ellátni a következő szakaszokat:
- 2+185 – 2+270 km szelvények között
 - 2+490 – 2+730 km szelvények között
 - 29+880 – 30+860 km szelvények között
 - 49+800 – 50+000, 50+900 – 51+100 km szelvények között
- 5.6. Az építés során a magas természeti értékű területek igénybevétele tilos, az ökológiai hálózat elemeit, Natura 2000 területeket, helyi védelemre tervezett természeti területet igénybe venni nem megengedett. Kiemelt figyelmet kell fordítani arra, hogy ezeken a

szakaszokon a kisajátítási területen túl további terület igénybevételre ne kerüljön sor (telephelyek, depóniák kialakítása, felvonulási út).

Helyi jelentőségű kiemelt természetvédelmi oltalomra tervezett terület:

2+185 – 2+270 km szelvények között 85 m hossz

2+490 – 2+730 km szelvények között 240 m hossz

Natura 2000 terület:

29+880 – 30+860 km szelvények között 980 m hossz, az ártéri mocsárrét élőhely mellett szerviz utat építeni, felvonulási területet kialakítani, depóniát létesíteni ideiglenesen sem szabad.

40+790 – 40+890 km szelvény Nagylóki löszvölgyek

49+800 – 50+000, 50+900 – 51+100 km szelvény Kelet-Mezőföldi löszvölgyek

53+200 – 53+350 km szelvény nyomvonal közeli tölglyerdő

Az Országos Ökológiai Hálózat elemei:

2+460 – 2+705 km szelvények között 245 m hossz

22+855 – 23+035 km szelvények között 180 m hossz

29+880 – 32+255 km szelvények között 2375 m hossz

32+760 – 33+275 km szelvények között 515 m hossz

36+255 – 36+280 km szelvények között 25 m hossz

36+605 – 36+650 km szelvények között 45 m hossz

42+200 – 42+380 km szelvények között 180 m hossz

43+015 – 43+210 km szelvények között 195 m hossz

49+790 – 49+865 km szelvények között 75 m hossz

54+780 – 55+350 km szelvények között 570 m hossz

56+330 – 56+620 km szelvények között 290 m hossz

57+680 – 57+882 km szelvények között 202 m hossz.

- 5.7. Az építkezésekhez kapcsolódó depóniák meredek partfalú részei fészkelési lehetőséget nyújtanak a fokozottan védett gyurgyalag (*Merops apiaster*) és a védett partifecske (*Riparia riparia*) számára. A depóniák oldalait fészkelési időszakban, április 15. és augusztus 15. között 45°-os meredekségnél kisebb hajlásszögben kell eldolgozni és/vagy a partfalat fóliával letakarni. Megkezdett fészkelés esetén földmunkavégzés, a fészkelés zavarása tilos.
- 5.8. Az építési tevékenységek során keletkező meredek falú mélyedéseket (pl. munkaárkok) nem szabad több napig fedetlenül hagyni, vagy a mélyedés egyik oldalát 45°-os meredekségűnek kell eldolgozni, (min. 50 cm széles szakaszon) azért, hogy a mélyedésbe esett rovarok, kételtűek, 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, természetyszerű élőhelyen kell elhelyezni, szükség esetén a természetvédelmi kezelő nemzeti park igazgatóság munkatársainak bevonásával.
- 5.9. Az építési terület környezetében lévő egyedi tájértékek védelmét, szükség szerinti körbekerítését a kivitelezés során biztosítani szükséges.
- 5.10. A kivitelezés előtti időszakban fel kell mérni az invazív fajok előfordulását és állomány nagyságát a nyomvonal kisajátítási területén belülre eső, a hatástanulmányban feltérképezett élőhelyeken és a térképezett élőhelyektől számított 500-500 méteres kisajátítási szakaszon. A felmérést szükséges megismételni az üzembe helyezés után 1, illetve 2 évvel.
- 5.11. A tájidegen özönnövények terjedése ellen az alábbi módon szükséges védekezni:

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>

- 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.
 - 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 talajfelszínnek mielőbbi gyepesítésével, valamint kaszálással.
 - betyárkóró (*Erigeron canadensis*): kaszálás és gyepesítés. Vizes élőhelyek környezetében vegyszerhasználat kizárólag a természetvédelmi kezelő nemzeti park igazgatósággal egyeztetett módon történhet, szükség esetén külön természetvédelmi engedély birtokában.
- 5.12. Az építéssel bolygatott, roncsolt területeket helyre kell állítani, tereprendezéssel, termőréteg elhelyezésével és növénytelepítéssel.
- 5.13. A tájvédelmi célú növénytelepítéseket a létesítmény műszaki átadásáig el kell végezni.
- 5.14. Az ökológiai átjárhatóságot biztosító műtárgyak kivitelezése során az úttal párhuzamosan, mindkét oldalon az ökológiai átjárótól mindkét irányban megfelelő hosszúságban szükséges a kistestű állatok útra kerülését meggátoló kiegészítő terelőelemek kialakítása. A terelőelemeknek a föld alatt 50 cm mélyen kell biztosítani a terelést, hálós kialakítás esetén nem korrodálódó fém (bevonattal), 3 mm vastag, 25 mm vagy kisebb lyukbőségű terelőháló kialakítása szükséges a föld alatt 500 mm mélyen, az állatok várható haladási iránya felé visszahajló kialakítással, 90 fokos szögben 300 mm hosszban. A föld feletti szakasz esetében 20 cm magasságig szükséges a kétélűek és hullók terelését biztosító, 0,8 m magasságig a vidra terelését biztosító terelőelem kialakítása. Hálós kialakítás esetén a vidra tereléséhez a fentebb megjelölt fémhálót a nagyvad terelőháléhoz kapcsolódóan kell elhelyezni. A hidakhoz és száraz átjárókhoz kapcsolódóan a háló stabil illesztésének kialakítása szükséges.

C) Az üzemelés időszakára vonatkozó részletes előírások:

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 rezgés-kibocsátás 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 monitorponton kell végezni:
 - Daruszentmiklós, Fehérvári utca 99.,
 - Mátyásdomb, Zrínyi Miklós utca 9. (hrsz.: 24),
 - Sárbogárd, hrsz.: 0531/2.
- 1.4. Amennyiben kiegészítő zajmérési monitorpont kijelölése indokolt, annak helyét az országos környezetvédelmi hatósággal egyeztetni kell.
- 1.5. Amennyiben a zajszintmérések eredményei alapján a közvetett hatásterületen lévő utak közlekedéséből származó zajterhelése nem teljesíti a vonatkozó zajvédelmi követelményeket, akkor a szakvéleményben a zajcsökkentés érdekében tervezett intézkedéseket és azok várható eredményeit is ismertetni kell.

2. Földtani közeg védelme:

- 2.1. A gyorsforgalmi út 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.
- 2.4. Amennyiben kialakításra kerülnek, a tározó-szikkasztó árkok aljzatának minőségét évente egyszer az alábbi komponensekre kell megvizsgálni:
Szikkasztóárkok talaja: TPH, ólom, cink.

3. Levegőtisztaság-védelem:

- 3.1. A gyorsforgalmi út tengelyétől számított 50 méteren belül - a gyorsforgalmi út 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 új nyomvonal környezetében a gyorsforgalmi úthoz legközelebb eső lakóépületek környezetében. A mérés időtartama min. 21 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 (NO₂ és NO_x)
 - szén-monoxid (CO)

- szálló por (PM₁₀ és PM_{2,5})
- talajközeli ózon (O₃)

4. Hulladékgazdálkodás:

- 4.1. A pályaszakaszon – beleértve a pihenőket – keletkező hulladékok folyamatos, a környezet veszélyeztetését kizáró módon történő gyűjtéséről és megfelelő kezeléséről gondoskodni kell.
- 4.2. Az összegyűjtött veszélyes hulladékok gyűjtését a legközelebbi mérnökségi telephelyen kialakított üzemi gyűjtőhelyen kell végezni, és azok érvényes környezetvédelmi hatósági engedéllyel rendelkező szervezetnek történő átadásáról gondoskodni kell.
- 4.3. A keletkező hulladékok engedélyesnek történő átadása során törekedni kell arra, hogy a hulladékok a célnak megfelelő legközelebbi hulladékgazdálkodási létesítménybe kerüljenek.
- 4.4. Az esetlegesen kifolyt üzemanyag, olaj felitatásáról haladéktalanul gondoskodni kell, a kitermelt szennyezett talajt, a szennyezett felitató anyagot veszélyes hulladékként kell kezelni.

5. Tájvédelem, természetvédelem:

- 5.1. 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).
- 5.2. A védőkerítések rendszeres karbantartását, a védőhálók állapotának és a csatlakozásának ellenőrzését évente legalább kétszer (márciusban és szeptemberben) el kell végezni.
- 5.3. 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.
- 5.4. Ökológiai átjárók üzemelésének monitorozása, hatékonyságának vizsgálata, a terelőhálók, csatlakozások ellenőrzése évente négyszer, az üzembe helyezéstől számítva legalább 5 éven keresztül szükséges. A monitoring tevékenység részletes előírásait a kiviteli tervfázisában készülő monitoring tervben kell meghatározni.
- 5.5. A biológiai monitoringnak a legnagyobb hatásviselő élőlénycsoportra és a növényzetre kell kiterjednie. Növényzeti monitoring esetén a nyomvonal melletti magas természeti értékű növényzet változásának vizsgálata, gyomosodási vizsgálat esetén a beruházással érintett területen és környezetében az inváziós és egyéb jövevényfajok terjedésének vizsgálata szükséges.
- 5.6. Az ökológiai átjárók közül az alábbiak monitoring vizsgálata kiemelten szükséges:
 - 22+983 km szelvény főpálya híd a Kislángi-Bozót-patak és földút felett
 - 29+910 - 30+600 km sz. közötti 2 db kétéltűek és hullók átvezetésére szolgáló átereszt.
 - 34+041 km szelvény főpálya feletti, földúttal kombinált vadátjárót átvezető híd

III.

Szakhatóságok rendelkezései

1. A Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság vízügyi és vízvédelmi hatáskörben 35000/1694-1/2021.ált. számon az alábbiak szerint rendelkezett:

„A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából eljáró Unitef'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) kérelmére indult, az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) közötti szakasz létesítmények környezeti hatásvizsgálati eljárása és környezetvédelmi engedély kiadása tárgyában a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály előtt indult elsőfokú engedélyezési eljárásban az alábbi elsőfokú szakhatósági állásfoglalást adom.

SZAKHATÓSÁGI ÁLLÁSFOGLALÁS

A környezeti hatásvizsgálati eljárásának lezárásához és környezetvédelmi engedély kiadásához a szakhatósági állásfoglalásomat az alábbi előírásokkal megadom:

- 1.1. 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.
- 1.2. A gépek üzemanyaggal való feltöltése csak a gépre kijelölt telephelyen történhet kármentő tálca alkalmazásával.
- 1.3. A terepre, talajra, munkaterületre, felszíni vízbe kijutó bármilyen szennyező anyagot haladéktalanul és maradéktalanul el kell távolítani. A szennyező anyag kijutásáról, a megtett intézkedésekről a vízvédelmi hatóságot haladéktalanul értesíteni kell.
- 1.4. Az üzemeltetés során a burkolat síkosság mentesítése csak a minimálisan szükséges anyag kijuttatásával történjen, annak a földtani közegbe, felszín alatti illetve felszíni vízbe való bejutásának minimalizálása érdekében.
- 1.5. Az út műtárgyaként épülő, a kialakuló lefolyástalan területek vizeinek átvezetését biztosító átereszek folyamatos karbantartásáról, állagmegóvásáról gondoskodni szükséges. Az út létesítmény felhagyása esetén ezen átereszek csak akkor szüntethetők meg, ha az út miatt lefolyástalan terület ismételten szabad lefolyásúvá válik.
- 1.6. A nem kizárólag az útpálya vízelvezetését biztosító létesítmények, a felszíni vízbe való bevezetés előtti tisztító berendezések vízjogi létesítési engedély köteles létesítmények. Az utak csapadékvizeinek befogadóba vezetése előtt hordalékfogó műtárgy beépítése szükséges, olajfogó műtárgy csak abban az esetben válik szükségessé, ha a felszíni vizekre vonatkozó kibocsátási határérték TPH vonatkozásában folyamatosan nem biztosítható.
- 1.7. A létesítmény üzeme alatt a befogadóként funkcionáló felszíni víztestek esetében az útpályáról lefolyó csapadékvíz befogadóba való közvetlen bevezetésére a vonatkozó, vízminőség-védelmi területi kategóriák szerint meghatározott kibocsátási határértéket be kell tartani.
- 1.8. Szennyező anyagnak földtani közegbe való közvetlen, valamint a felszín alatti vízbe való közvetett bevezetése csak külön engedély birtokában folytatható.
- 1.9. A mederkorrekciók kizárólag vízjogi engedély birtokában végezhetők. Vízfolyást keresztező közúti hidakat, átereszeket 1–3%-os valószínűségű árvízi vízhozam károkozás nélküli

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>

vezetésére kell méretezni. A hidak nyílásméretét, a pillérek alakját és elosztását úgy kell megállapítani, hogy a vízáramlás sebessége a műtárgy nélküli lefolyás sebességét 10%-nál nagyobb mértékben, a műtárgy által okozott duzzasztás pedig a mértékadó vízhozamhoz tartozó vízszint felett a 12 cm-t ne haladja meg. A hídszerkezet alsó élmagasságát úgy kell kialakítani, hogy az minden esetben a híd környezetében jellemző partél vagy depónia szintjének 0,5 m-rel növelt szintje fölött legyen. Az íves alsó vonalú hídszerkezet legalsó pontját úgy kell kialakítani, hogy az legalább 0,3 m-rel a mértékadó vízszint, illetve a híd környezetében jellemző partél, depónia szintje felett legyen.

- 1.10. Az út létesítmény felhagyása esetén a vízfolyás keresztezéseket eredeti állapotukba vissza kell állítani.
- 1.11. A nyomvonal által érintett ivóvíz közmű vezeték kiváltása csak vízjogi létesítési engedély alapján történhet.
- 1.12. A pihenő helyek és mérnökségi telep szennyvízelvezetése a helyi rendeletek és a vonatkozó jogszabályok figyelembe vételével alakítandó ki.
- 1.13. 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 Veszprém Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság katasztrófavédelmi hatáskörben 36900/387-1/2021.ált. számon az alábbiak szerint rendelkezett:

„Szakhatósági állásfoglalás

A Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály (székhelye: 1016 Budapest, Mészáros utca 58/a., a továbbiakban: Engedélyező hatóság) fenti hivatkozási számú megkeresése alapján a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (székhelye: 1134 Budapest, Váci út 45., cégjegyzékszám: 01-10-044180, adószám: 11906522-2-41, a továbbiakban: Ügyfél) kérelmére az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) közötti szakasz vonatkozásában környezeti hatásvizsgálati engedély tárgyában az ipari balesetek és a természeti katasztrófáknak való kitettség szakkérdésével kapcsolatosan katasztrófavédelmi szempontból

h o z z á j á r u l o k.

A szakhatósági állásfoglalás ellen önálló fellebbezésnek helye nincs, az csak az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.”

3. A Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság katasztrófavédelmi hatáskörben 35700/1576-1/2021.ált. számon az alábbiak szerint rendelkezett:

„Szakhatósági állásfoglalás

A Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály (1016 Budapest, Mészáros utca 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 Unitef'83 Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) kérelmére az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) közötti szakasz megvalósításának – Fejér megyei szakaszára tervezett nyomvonal által érintett Lepsény, Enying, Mátyásdomb, Kisláng, Dég, Káloz, Sárbogárd, Sárszentágota, Nagykarácsony, Mezőfalva, Baracs települések – tárgyában, folyamatban

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>

lévő környezeti hatásvizsgálati engedélyezési eljárásban a környezetvédelmi engedély megadásához az ipari baleseti kockázatok tekintetében és a természeti katasztrófáknak való kitétség tekintetében katasztrófavédelmi szempontból

hozzájárok.

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."

IV.

Az eljárás során szakkérdésben megkeresett hatóságok előírásai

1. A Fejér Megyei Kormányhivatal Népegészségügyi Főosztály FE/NEF/0847-2/2021. 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 3. számú mellékletében meghatározott határértékeket. Szükség esetén, a dokumentációban foglaltaknak megfelelően passzív zajvédelem érdekében alkalmazott műszaki megoldásokat támogatjuk.
- 1.2. Az építési munkálatok alatti zajterhelés csökkentése érdekében jelentős zajkibocsátással járó építési munkavégzést a védendő épületek környezetében, az éjszakai (22:00-6:00) időszakban javasolt kerülni.
- 1.3. 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.
- 1.4. A levegő védelemről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet előírásainak megfelelően, a rendelet 4. és 5. §-a alapján, valamint, az egészségügyi hatósági és igazgatási tevékenységéről szóló 1991. évi XI. törvény 4. § (1) bekezdés b.) pontja szerint, 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, illetve annak kockázatát ne növelje meg.
- 1.5. 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.
- 1.6. Az építési kivitelezési tevékenység során keletkező hulladékok, veszélyes hulladékok jogszabályi követelményeknek megfelelő gyűjtéséről, további kezeléséről gondoskodni kell.
- 1.7. 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. A Veszprém Megyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály VE/51/00639-2/2021. számú nyilatkozata alapján:

- 2.1. Tárgyi beruházás vonatkozásában a kivitelezés megkezdése előtt az elkészült előzetes régészeti dokumentáció előkészítő munkarészét (ERD I.) geofizikai felmérésen és próbafeltáráson alapuló feltárási projekttervvel kell kiegészíttetni (ERD 2.) és azt hatóságomhoz be kell nyújtani.
- 2.2. A kivitelezés tényleges földmunkáinak megkezdése előtt, a régészetileg érintett terület rész megelőző feltárását a feltárási projektterv szakmai javaslata szerinti módszerrel el kell végezni, továbbá a kivitelezés során a földmunkákkal érintett, és egyéb feltárási módszerekkel fel nem tárt területen régészeti megfigyelést kell biztosítani.

3. A Fejér Megyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály Örökségvédelmi Osztály FE/OVED/0297-3/2021. számú nyilatkozata alapján:

- 3.1. A tárgyi beruházás vonatkozásában a Várkapitányság Integrált Településfejlesztési Központ Nonprofit Zrt. (1509 Budapest, Pf.: 365. továbbiakban: Várkapitányság Zrt.) által elkészített előzetes régészeti dokumentációt (a továbbiakban: ERD) **ki kell egészíteni a geofizikai kutatáson és a próbafeltáráson alapuló feltárási projekttervet tartalmazó ERD 2.-vel**, amely feladatok elkészítésére a Várkapitányság Zrt. jogosult.
- 3.2. 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 feltárási módszert.
- 3.3. Amennyiben a kivitelezést megelőző régészeti feltáráson eddig nem ismert eredeti összefüggéseiben megmaradt régészeti emlék kerül elő, illetve tájképi jelentőségű régészeti lelőhely megléte igazolódik, annak sorsáról a Hatóság külön eljárásban dönt.

4. A Fejér Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztály FE/NTO/00605-2/2021. számú nyilatkozata alapján:

- 4.1. A tárgyi beruházás megvalósításának előfeltétele az ingatlanügyi hatóság által kiadott, a munkákkal érintett termőföldekre vonatkozó más célú hasznosítási engedély megszerzése.
- 4.2. 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 stb.).
- 4.3. A munkálatok alatt az érintett nyomvonalon a humuszos termőtalaj minőségét óvni kell, és a letermelt humuszos termőtalajt funkciója szerint kell hasznosítani.

5. A Veszprém Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Erdészeti Osztály VE-09/ERD/1264-2/2020. számú nyilatkozata alapján:

- 5.1. A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) engedélyesnek az építési munkálatok megkezdése előtt a Veszprém Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Erdészeti Osztályától a beruházás során a hatósági nyilvántartásban, az Országos Erdőállomány Adattárban (a továbbiakban: Adattár) szereplő erdőterületre az erdő igénybevételi engedélyt meg kell szereznie, ezt követően pedig fakitermelés az erdészeti hatósághoz történt előzetes bejelentés után végezhető.

- 5.2. A kivitelezési munkálatok és üzemeltetési során a szomszédos erdőkben tilos hulladékot elhelyezni, valamint az erdőtalajt érő károsító hatások (beleértve a vízgazdálkodás megváltozását is) megszüntetéséről és következményeinek felszámolásáról a kivitelezőnek gondoskodnia kell.

6. Pest Megyei Kormányhivatal Földművelésügyi és Erdészeti Főosztály Erdőfelügyeleti Osztály PE/ERDŐ/1990-2/2021. számú nyilatkozata alapján:

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

7. Veszprém Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földhivatali Osztály 5. 17063/2/2021. számú nyilatkozata alapján:

- 7.1. A Tfv. rendelkezési alapján a tervezett beruházással érintett termőterületek vonatkozásában a kivitelezés a termőföld más célú hasznosítását engedélyező határozat birtokában kezdhető meg.
- 7.2. Amennyiben a kivitelezést a termőföld más célú hasznosítását engedélyező végleges határozat hiányában kezdik megvalósítani, az ingatlanügyi hatóság a Tfv.-ben foglaltak alapján, engedély nélküli más célú hasznosítás tárgyában eljárást folytat le.
- 7.3. A kérelemhez csatolni kell az állami ingatlan-nyilvántartási térképi adatbázisból szolgáltatott, 30 napnál nem régebbi hiteles szemlemásolatot, amelyen egyértelmű jelzéssel ábrázolni kell a más célú hasznosításra tervezett területet, az ehhez tartozó területszámítást, kivéve, ha a kérelem kizárólag az érintett földrészlet vagy földrészletek teljes területére vonatkozik, továbbá a földvédelmi járulék megfizetésére vonatkozó kötelezettség vállaló nyilatkozat, valamint a 400 m² -t meghaladó más célú hasznosítás engedélyezéséhez szükséges a talajvédelmi terv elkészítése.
- 7.4. A beruházás során a szomszédos termőföldek megfelelő mezőgazdasági hasznosítását akadályozni nem lehet.
- 7.5. Az engedélyezési eljárás alá eső tevékenység végzése, létesítmény elhelyezése, jogosultság gyakorlása lehetőség szerint a gyengébb minőségű termőföldeken, a lehető legkisebb mértékű termőföld igénybevételével történjen.

8. Fejér Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földhivatali Osztály 1. 10.170/2021. számon:

- 8.1. Az ingatlan-nyilvántartásban termőföldként nyilvántartott területek igénybevételét megelőzően az igénybevevő a termőföld más célú hasznosítása iránti engedélyt köteles megkérni a hatáskörrel és illetékességgel rendelkező ingatlanügyi hatóságtól.

V.

A településrendezési eszközökkel való összhangra vonatkozó megállapítás

A nyomvonal által érintett települések (*Balatonfőkajár, Lepsény, Enying, Kisláng, Dég, Káloz, Sárbogárd, Sárszentágota, Nagykarácsony, Mezőfalva, Baracs*) jegyzője által megküldött nyilatkozat alapján a tervezett tevékenység

- Balatonfőkajár,
- Lepsény,
- Enying,
- Dég,
- Sárbogárd

települések esetén nincs összhangban a településrendezési eszközökkel.

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

VI.

Az engedély érvényességi ideje

Az engedély a véglegessé válásától számított 10 évig érvényes.

VII.

Az eljárás során felmerült eljárási költségek

A környezeti hatásvizsgálati eljárás igazgatási szolgáltatási díja gyorsforgalmi út esetén 2.500.000,- Ft, azaz kettőmillió-ötszázezer forint, amelyet az Unitef83 Zrt. 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.

VIII.

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.

INDOKOLÁS

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45., a továbbiakban: **NIF Zrt.**) megbízásából az Unitef83 Zrt. a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály (a továbbiakban: **Kormányhivatal**) részére 2021. január 25. napján benyújtott kérelmében az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) közötti szakasz vonatkozásában környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatását és környezetvédelmi engedély megadását kérte.

Kérelméhez csatolta az Uniterf83 Zrt. – Főmterv Mérnöki Tervező Zrt. (1024 Budapest, Lövház u. 37.) közös ajánlattevők által készített, 2021. január 25. napján kelt, 3037 tervszámú környezeti hatástanulmányt.

A kérelem mellékleteként megküldésre került a tárgyi eljárás igazgatási szolgáltatási díjának megfizetését igazoló befizetési bizonylat, valamint az Uniterf83 Zrt. nyilatkozata arra vonatkozóan, hogy a tárgyi eljárás során az eljárás igazgatási szolgáltatási díját a NIF Zrt. nevében és helyett megfizette, továbbá a NIF Zrt. által az Uniterf83 Zrt. részére adott meghatalmazás, amely a tárgyi gyorsforgalmi út vonatkozásában a hatóságokkal egyeztetések folytatására vonatkozik.

*

A gyorsforgalmi út építése a *környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról* szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (a továbbiakban: **314/2005. Korm. rendelet**) 1. számú melléklet 37. a) pontja alapján környezeti hatásvizsgálat köteles tevékenység, amelynek megkezdéséhez a 314/2005. Korm. rendelet 1. § (3) bekezdés a) pontja alapján környezetvédelmi engedély szükséges.

A *környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről* szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet (a továbbiakban: **71/2015. Korm. rendelet**) 10. § a) pontja alapján az országos környezetvédelmi hatóság, azaz a Pest Megyei Kormányhivatal jár el országos illetékességgel a *környezet védelmének általános szabályairól* szóló 1995. évi LIII. törvény (a továbbiakban: **Kvt.**) 66. § (1) bekezdés a) pontjában foglalt környezetvédelmi hatóságként gyorsforgalmi út építése esetén.

A tárgyi szakasz szerepel a *Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről* szóló 2003. évi CXXVIII. törvény (a továbbiakban: **Autópálya tv.**) 1. számú mellékletében, amely a törvény hatálya alá tartozó gyorsforgalmi utakat tartalmazza.

Az Autópálya tv. alapján:

2. § E törvény rendelkezéseit

- a) az 1. számú melléklet szerinti autópályák és autóutak, valamint azok csomóponti elemei (a továbbiakban együtt: gyorsforgalmi utak),
- b) a gyorsforgalmi utakkal egy beruházásban megvalósuló közutak,
- c) a gyorsforgalmi utak csomóponti elemeihez közvetlenül csatlakozó bekötő- és elkerülő utak, továbbá
- d) a gyorsforgalmivá fejleszthető országos főutak tervezésével, előkészítésével és megvalósításával kapcsolatos feladatokra, valamint tevékenységekre kell alkalmazni.

9. § (1) A gyorsforgalmi út építése során a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (a továbbiakban: **Kvt.**) szerinti környezeti hatásvizsgálati eljárásokban a környezetvédelmi hatóságnak a Kormány által rendeletben kijelölt országos illetékességű szerve (a továbbiakban: **környezetvédelmi hatóság**) rendelkezik hatáskörrel és illetékességgel.

Fentiek alapján a Kormányhivatal megállapította a tárgyi ügyben hatáskörét és illetékességét, ezért a kérelem alapján a Kormányhivatal előtt PE/KTFO/906/2021. számon környezetvédelmi engedély megszerzésére irányuló környezeti hatásvizsgálati eljárás indult.

*

Jelen ügy az *egyres közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről* szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. § (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:

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>

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 kérelem mellékleteként benyújtott dokumentáció alapján a tervezett létesítmény 2x2 sáv keresztmetszettel és 20,00 m koronaszélességben, 110 km/h megengedett sebességű, de 130 km/h sebességhez tervezett autópályát, mely a későbbiekben autópályává fejleszthető.

A nyomvonal által érintett települések: Balatonfőkajár, Lepsény, Enying, Mátyásdomb, Kisláng, Dég, Káloz, Sárbogárd, Sárszentágota, Nagykarácsony, Mezőfalva, Baracs.

*

A Kormányhivatal 2021. február 1. napján PE/KTFO/906-7/2021. számon tájékoztatta a kérelmező NIF Zrt.-t és a megbízásából eljáró Unitef83 Zrt.-t az Ákr. 43. § (2) bekezdésében foglaltakról, továbbá arról, hogy az eljárás során a Kormányhivatal bizonyítási eljárást folytat le, melynek során az ügyfél jogosult minden bizonyítékot megismerni, továbbá az Ákr. 5. § (1) bekezdése alapján az eljárás során bármikor nyilatkozatot, észrevételt tehet, valamint az Ákr. 33-34. §-aiban foglaltak szerint iratbetekintési jogával élhet.

Az eljárás során a kérelmező NIF Zrt. részéről a fentiekre vonatkozó beadvány nem érkezett.

*

A kérelem és a dokumentáció alapján a Kormányhivatal megállapította, hogy az Unitef83 Zrt. által megküldött meghatalmazás a tárgyi gyorsforgalmi út vonatkozásában a hatóságokkal egyeztetések

folytatására vonatkozik, így az Unitef83 Zrt. képviseleti jogosultságát a tárgyi eljárás során nem igazolta, továbbá, hogy a dokumentáció kiegészítése, átdolgozása szükséges éghajlatvédelmi, természetvédelmi, tájvédelmi, levegőtisztaság-védelmi, valamint zaj- és rezgésvédelmi szempontból tekintettel a dokumentáció hiányosságaira, illetve a dokumentációban szereplő ellentmondó adatokra.

Fentiekre tekintettel a Kormányhivatal 2021. február 1. napján kelt, PE/KTFO/906-8/2021. számú végzésével hiánypótlás teljesítésére hívta fel az Unitef83 Zrt.-t.

A NIF Zrt. megbízásából az Unitef83 Zrt. 2021. február 9. napján érkezett beadványával a hiánypótlási felhívásban foglaltakat – a meghatalmazás és a hiánypótlási dokumentáció megküldésével – megfelelően teljesítette.

A hiánypótlással kiegészített környezeti hatástanulmány kielégíti a 314/2005. Korm. rendelet 6. számú mellékletében megadott tartalmi követelményeket.

*

Az Unitef83 Zrt. 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 gyorsforgalmi út által keresztezett közművek környezeti hatásait bemutatta, amely alapján a Kormányhivatal azok környezeti hatásait megvizsgálta, ennek megfelelően a gyorsforgalmi út által keresztezett közműveket a jelen határozat rendelkező rész I. „A tervezett tevékenység jellemzői” c. fejezetében feltüntette.

*

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

*

A Kormányhivatal a dokumentáció és a rendelkezésére álló adatok alapján megállapította, hogy a tárgyi gyorsforgalmi út kérelemben megjelölt szakasza (M8 gyorsforgalmi út Veszprém – Dunaújváros közötti szakasz megnevezéssel) az Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség 2008. március 10. napján kelt, 14/12-11/2008. számú határozatával módosított, 2008. február 25. napján kelt, 14/12-10/2008. számú határozatával kiadott környezetvédelmi engedéllyel rendelkezik, amely határozatlan ideig érvényes.

A dokumentációban foglaltak szerint a tárgyi eljárás lefolytatását és a környezetvédelmi engedély megszerzését követően a fenti környezetvédelmi engedély külön eljárás keretében visszavonásra kerül.

A Kormányhivatal jelen döntését a fenti, a dokumentációban szereplő megállapításra figyelemmel hozta meg.

A fenti megállapításra tekintettel a Ktv. 72. §-a alapján az M8 gyorsforgalmi út Veszprém – Dunaújváros közötti szakaszára kiadott fenti környezetvédelmi engedély visszavonásának van helye, amely azonban nem képezi jelen eljárás tárgyát, arra vonatkozóan a Kormányhivatal a szükséges intézkedéseket megteszi, és az engedély visszavonására külön döntéssel kerül sor.

*

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.

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.

A kérelem 2021. január 25. napján érkezett a Kormányhivatalhoz, ennek megfelelően a tárgyi eljárás 2021. január 26. napján indult és az ügyintézési határidő is 2021. január 26. napján kezdődött. A 60 nap ügyintézési határidő leteltének napja: 2021. március 26.

*

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) és (5) bekezdés, valamint 1. számú melléklet 9. táblázat 2., 3. pontja alapján a Kormányhivatal 2021. február 15. napján PE/KTFO/906-15/2021. számon megkereste az ügyben vízügyi és vízvédelmi szempontból hatáskörrel és illetékességgel rendelkező **Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóságot**, valamint az 531/2017. Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése és 1. számú melléklet 9. táblázat 4. pontja alapján 2021. február 15. napján PE/KTFO/906-16/2021. számon katasztrófavédelmi szempontból hatáskörrel rendelkező, az érintett települések vonatkozásában területileg illetékes szakhatóságokat, a **Veszprém Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóságot**, valamint a **Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóságot**.

A **Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság vízügyi és vízvédelmi szempontból** 35000/1694-1/2021.ált. számú szakhatósági állásfoglalásában kikötésekkel, a **Veszprém**

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>

Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság katasztrófavédelmi szempontból 36900/387-1/2021.ált. számon kikötés nélkül, a **Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság katasztrófavédelmi szempontból** 35700/1576-1/2021.ált. számon kikötés nélkül járult hozzá a környezetvédelmi engedély megadásához.

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 35000/1694-1/2021.ált. számú szakhatósági állásfoglalásának indokolása:

„A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából eljáró Unitef 83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.; továbbiakban: Tervező) kérelmezte az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) közötti szakasz létesítményeinek környezeti hatásvizsgálati eljárását és környezetvédelmi engedély kiadását a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztálytól (továbbiakban: Környezetvédelmi és Természetvédelmi hatóság).

A Környezetvédelmi és Természetvédelmi hatóság a PE/KTFO/906-15/2021. számú levelében kérte a BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság (továbbiakban: BM OKF) szakhatósági állásfoglalásának kiadását a környezetvédelmi engedélyhez. Levelében megadta az elektronikus dokumentációk elérhetőségét.

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 Tervező által készített környezeti hatástanulmány alapján az alábbiakat állapítottam meg:

Felszín alatti víz

A nyomvonal által érintett kistájakon az alábbiak szerint alakul a talajvíz szintje:

Enyingi-hát: A talajvíz mélysége általában 2-4 m között van, de Balatonbozsoktól DK-re 6 m-ig süllyed. Mennyisége nem számottevő. Kálóz-Igari löszhátak: A löszös hátak alatt 4-6 m, máshol 2 -4 m között találjuk a talajvízszintet. A talajvíz mennyisége nem számottevő. Sárvíz-völgy: A talajvíz mélysége Pálfa térségétől É-ra még a 2 m -t sem éri el, attól D-re 2-4 m között mozog. Közép-Mezőföld: A talajvíz

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>

mélysége a löszhátak alatt átlagosan 4-6 m, az alacsonyabb felszíneken 2-4 m között, a völgytalpakon 2 m felett van. Mennyisége sehol sem számottevő.

Az M8 gyorsforgalmi út nyomvonalán a talajvíz többnyire néhány méteres mélységben helyezkedik el, vagyis az útépítési tervezést és kivitelezést nem befolyásoló mélységben. Átlagosan a változó felszín alatti kb. 3 -5 m mélység volt jellemző, illetve a magasabb terepszintű dombhátakon sok kisátmérőjű fúrás 6 m-ig vízészlelés mentes maradt. Ettől eltérően a viszonylag rövidebb, kisebb völgyeletekben, mélyebb fekvésű vízfolyások keresztezésénél ennél relatíve magasabb vízszinteket (kb. 1-2 m) tapasztaltak, ahol a kötött jellegű talajkörnyezet miatt ezek jellemzően nyomás alatti talajvíznek minősültek. Külön kategóriát képez a Sárvíz-völgy, ahol a mély fekvésű terepszint alatt helyenként néhány dm-es mélységben mérték (70 cm) a talajvíz nyugalmi szintjét, illetve az egész szakaszra a vizenyős jelleg és a gyakori belvízborítás is jellemző.

Az M8 gyorsforgalmi út nyomvonala üzemelő, vagy távlati ivóvízbázis előzetesen lehatárolt, illetve hatósági határozatban kijelölt hidrológiai védőidomot, védőövezet- és védőterületrendszert nem érint. A nyomvonal térségében összesen 1 db kút található. A Sárbogárd-625 jelű vízrajzi megfigyelő kút a nyomvonaltól mintegy 365 m -re é szaki irányban található.

A tervezési területen a Veszprém megyei Balatonfőkajár fokozottan érzékeny területű településnek minősül, míg a Fejér megyei települések mind érzékeny területű települések: Lepsény, Enying, Mátyásdomb, Kisláng, Dég, Káloz, Sárbogárd, Sárszentágota, Nagykarácsony, Mezőfalva, Baracs.

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

Felszín alatti víz tekintetében a felszíni lefolyási viszonyok megváltozása, illetve egyes létesítmények kapcsán esetleges talajvíz visszaduzzasztó hatás jelentkezése nyomán a talajvíz szintje, áramlási viszonyai lokálisan módosulhatnak. Ilyen változások időszakos jelleggel általában akkor következhetnek be, ha a töltésben haladó pálya duzzasztja a felszíni lefolyás vizeit, amely lokálisan többletbeszivárgáshoz vezet. Az üzemelés során az útpályára és környezetébe kerülő szennyező anyagok bemosódása hathat a talajra és a talajvízre. A magasabb talajvízállású szakaszokon a vízfolyások keresztezésére létesített műtárgyak, illetve töltések okozhatnak lokális anomáliákat a talajvíz áramlásában, amelyek azonban rövid időn belül kiegyenlítődnek. A tervezett útszakasz nem változtatja meg jelentősen a térség felszínborítottsági arányait, így a talajvíz szintjében érzékelhető változást várhatóan nem okoz.

A tervezett beruházás megvalósulását követően, az üzemelés időszakában havária esemény bekövetkezése, a megjelenő illegális hulladékelhagyás, a nem megfelelő körülmények között gyűjtött, tárolt hulladék, a gondatlan karbantartási tevékenység, illetve a járművek nem megfelelő műszaki állapota következtében alakulhat ki közvetlen szennyezés. A közúti közlekedés főként a levegőből kiülepedő porsemcsék és az úttestről a csapadékvíz által lemosódó egyéb szennyeződések révén gyakorolhat kedvezőtlen hatást a földtani közegre és felszín alatti vízre. Elsősorban a kopásból származó anyagok, kenőanyagok, benzín és dízelcseppek, téli sózásból származó oldatok és az ülepedő por hatásával lehet számolni. A szennyező anyagok elsősorban szénhidrogén-származékok és a gépjárművek kopástermékeiből származó nehézfémek.

Az útfelületről lemosódó olajos szennyezés jelentős része az útburkolat, a gumiköpenyek morzsalékából származó, valamint a légkör, illetve a szállítás során kihulló finom szemeloszlású szilárd részecskékhez tapadva, viszonylag stabil diszperz rendszerben található, ami a felúszás helyett inkább ülepedésre hajlamos.

A dokumentum minden befogadó vízfolyás tekintetében áttekinti az útpályáról lemosódó TPH szennyezés legkedvezőtlenebb esetben létrejövő, bevezetendő koncentrációit, mely alapján megállapítható, hogy a forgalom nagysága alapján a távlatban várható terhelések általánosságban mélyen a határértékek alatt fognak alakulni. A fokozottan érzékeny besorolású Balatonfőkajár területén, a felszín alatti víz védelme érdekében vízzáróan burkolt talpárkok kialakítását tervezik. A 2+100 – 2+700 és a 29+900 – 32+500 km szelvények közötti szakaszon a magasabb talajvíz adottságok miatt a

burkolatról érkező vizeket a terepről érkező vizektől elkülönítve kell a befogadóba juttatni, továbbá a talpárkok burkolt kivitelűek lesznek az érintett szakaszokon. A fenti védelmi intézkedések a szennyezett csapadékvíz közvetett bevezetésének lehetőségét kizárják.

Az üzemeltetés során a karbantartás, téli síkosságmentesítés anyaghasználata jelent a talajra vagy a felszín alatti vízre kockázatot. A vonatkozó előírások betartása mellett a tervezett út üzemeltetésének nincs érdemi hatása a talajra és felszín alatti vízre. A járművek biztonsága érdekében elengedhetetlen a téli síkosság-mentesítés. A téli síkosságmentesítésnél minden esetben a meteorológiai körülményeket figyelembe véve a szükséges minimális, a forgalom biztonságos igényeit is kielégítő anyagmennyiség kijuttatását kell elvégezni.

Felszíni víz

Építés alatt a vízfolyások és egyéb felszíni vizek minőségére gyakorolt hatások abból adódhatnak, hogy azok környezetében gépkarbantartást, javítást végeznek. Az esetleges szennyeződések megakadályozása érdekében felvonulási területet az érintett vízfolyásoktól távolabbi területeken kell kialakítani. Az esetleges balesetek elkerülésére fokozottan ügyelni kell, és amennyiben ennek ellenére is bekövetkezne, úgy az építőnek havária tervvel kell rendelkezni, és az abban foglaltak szerint haladéktalanul meg kell kezdeni a kárelhárítást.

Az építés során is biztosítani kell a felszíni vizek szabad áramlását, azok átvezetéséről a kivitelezés alatt is gondoskodni kell. A tavasszal előforduló villámárvizek jelentős vízhozammal járhatnak. A munkákat úgy kell időzíteni, hogy ezekben az időszakokban műtárgy alapozási munkák ne történjenek, illetve azok a munkafázisok, amelyek érzékenyek a vízszint emelkedésére a tavaszi hóolvadás időpontjáig befejeződjenek, vagy el se kezdődjenek.

A létesítmény üzemelésekor a vízfolyás többletterhelését okozhatja a bevezetés utáni szakaszon a burkolt felületekről koncentráltan érkező vízmennyiség, hirtelen egyidejű terheléseket okozva - a talajba történő beszivárgás hiányában.

A légszennyező anyagok kiülepedése nem közvetlenül az út melletti területre koncentrálódik, időjárás viszonyoktól függően nagyobb és kevésbé lehatárolható területeket vesz igénybe. Ezért a vízfolyásokat sem fogja koncentráltan terhelni. Koncentrált terhelést a csapadék által lemosott szennyezés okozhat, amelyek a vízfolyásba történő bevezetés esetén a bekötés alatti vízfolyásszakaszt terheli. Az út üzeméből a vízfolyásokat érő hatások közül elsősorban az olaj és olajszármazékokkal szükséges foglalkozni, mert ezek idézhetik elő a vízfolyások határérték feletti szennyezéseit. Ezért a vízfolyásba történő bevezetés feltétele élővíz esetén, hogy az határérték alatti olajmennyiséget mutasson.

Az üzemeltetés során a karbantartás, téli síkosságmentesítés anyaghasználata jelent a felszíni vizekre kockázatot. Hóolvadás esetén jelentős terhelést okozhat a megnövekedett sókoncentráció a vízfolyásokban. A hatás időben a hóolvadás utáni időszakra korlátozódik, az év többi időszakában sószennyezéssel a vízfolyásokban nem kell számolni. A vonatkozó előírások betartása, a körültekintő munkavégzés, és a tervezett út üzemeltetésének nincs számottevő hatása a vízfolyások vízminőségére.

A tervezési területen 30 vízfolyás keresztezésére kerül sor, amelyek közül 24 szolgál a tervezett létesítmény befogadójául. A vízfolyások többsége vízjárása alapján időszakos vízfolyásnak minősül. Vannak Natura 2000 területet érintő vízfolyások, illetve jelenleg is kármentesítés alatt álló vízfolyás is. Azokban az esetekben, amikor a keresztezés szöge kedvezőtlen, a vízfolyás korrekcióját irányozták elő, többségében azonban a beavatkozás a mederrendezés, amely a talpárkok bevezetésénél, az elő-és utómeder burkolását foglalja magában. További vízfolyásokat érintő beavatkozás a keresztezés műtárgyának (híd, átereszt) megépítése. Kivitelezés alatt a vízfolyások medrében tervezett beavatkozások közben problémát okozhat a visszaduzzasztása, a lefolyás akadályozása, illetve a munkagépek működése közben fellépő szennyezés, amely adódhat a rossz műszaki állapotból, illetve rendkívüli esemény, baleseti havária bekövetkezéséből. Mindezen hatások kiküszöbölhetőek megfelelő technológia, illetve a megfelelő állapotú géppark alkalmazásával. Havária bekövetkezése esetén a kivitelezőnek rendelkeznie kell az azonnali kárelhárításhoz szükséges anyagokkal és eszközökkel, valamint haladéktalanul értesíteniük kell az területileg illetékes hatóságot.

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>

A létesítmény üzeme alatt a forgalomból származó hatások dominálnak, elsősorban az útpályáról lefolyó csapadékvizekben található szennyezés vízfolyásokba kerülése. Vízfolyásonként vizsgálták a távlati forgalomból adódó, várható terheléseket, illetve a vízfolyások érzékenységet, és ezt összegezve határozták meg a szükséges védelmi intézkedéseket. Megállapították, hogy az távlati forgalomból származó terhelések minden esetben mélyen a határértékek alatt maradnak. A Tekeresi-árok a Balaton vízgyűjtő területén fekszik, azonban nem számít közvetlenül bevezető befogadónak mivel vize a Cinca Csíkgát-patakba folyik, amely vízfolyás a Sióba, végül a Dunába torkollik, ezért a vízfolyásra irányadó határértéknek az időszakos vízfolyások esetén alkalmazandó 5 mgTPH/l értéket tekintették, amelyet a távlati forgalmi terhelésből adódó várható szennyezőanyag koncentráció szintén nem ér el.

A számítás alapján megállapították, hogy a távlati forgalomból adódó TPH terhelés minden befogadó esetében mélyen a határérték alatt lesz, ezért olajfogó műtárgy létesítésére nem tervezik. A talpárkok bevezetései elé minden esetben hordalékfogók kerülnek, amelyek havária esetén betétpallós elzárással lehetővé teszik a balesetből származó szennyezés lokalizálását.

A dokumentáció a gépek karbantartására több megoldást is tartalmaz. Ugyan a dokumentációban rögzítésre kerül, hogy a kivitelezés korszerű gépekkel fog történni, azonban a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet (továbbiakban: Favir.) 8. § értelmében a felszín alatti vizek jó állapotának biztosítása érdekében tevékenység csak

- a) környezetvédelmi megelőző intézkedésekkel végezhető a külön jogszabály szerinti legjobb elérhető technika, illetve a leghatékonyabb megoldás alkalmazásával;
- b) ellenőrzött körülmények között történhet, beleértve monitoring kialakítását, működtetését és az adatszolgáltatást;
- c) úgy végezhető, hogy hosszú távon se veszélyeztesse a felszín alatti vizek jó állapotát, a környezeti célkitűzések teljesülését.

A földtani közeg és a felszín alatti víz szennyezésének elkerülése érdekében a rendelkező rész

1.1. pontjában előírást tettem arra vonatkozóan, hogy a gépek működési képességének fenntartásához szükséges tervezett karbantartási munkálatokat a munkaterületen nem végezhetik, az esetlegesen meghibásodott gépek is csak olyan mértékben javíthatók a munkaterületen, melyek csak a legszükségesebb, a hidraulika- és motorolajok, üzemanyagok folyásának megszüntetésére, a munkaterületről való elszállíthatóságának biztosítására végeznek. Ilyen esetben is szükséges az esetlegesen elfolyó, a környezetbe kikerülő anyagoknak a talajba jutásának megakadályozása kármentő tálcával.

A dokumentáció alapján a gépek üzemanyaggal való feltöltését tervezik, azonban arra vonatkozó egyértelmű technológiát, helyet nem tartalmaz, illetőleg utalás történik arra, hogy azt a munkaterületen kívánják elvégezni. Figyelemmel azonban a Favir. már hivatkozott 8. §-ára, a munkagépek üzemanyaggal való feltöltésére vonatkozóan a 1.2. pontban szintén előírást tettem. Így az üzemanyaggal való feltöltés lehetőség szerint egy ellenőrzött területen történik majd, így fokozott figyelemmel lehet kísérni a talajra kijutó szennyeződést, illetőleg azt meg lehet előzni egy kármentő tálcá használatával, így megelőzve annak földtani közegbe, felszín alatti vízbe való bejutását, szennyezés okozását.

Amennyiben az elvárható legnagyobb gondosság mellett is szennyező anyag kerül a talajra, munkaterületre, felszíni vízbe, úgy a környezethasználó a környezet védelméről szóló 1995. LIII törvény (továbbiakban: Ktv.) 8. § (2) bekezdése alapján köteles gondoskodni a tevékenysége által bekövetkezett környeztkárosodás megszüntetéséről, a károsodott környezet helyreállításáról. Ennek érdekében a környeztkárosodás megelőzésének és elhárításának rendjéről szóló 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet szerinti intézkedéseket meg kell tennie és az illetékes hatóságokat értesítenie kell. Mindezek alapján a rendelkező rész 1.3. pontjában előírást fogalmaztam meg.

A dokumentáció alapján az elkészült létesítményeknek a téli időszakban történő síkosságmentesítését tervezik. A dokumentáció javaslatot tesz a síkosság-mentesítés káros hatásainak csökkentése céljából az időjárási viszonyoknak megfelelő fajtájú és mennyiségű síkosság mentesítő szert kijuttatására. A tervezési terület a Magyarország felülvizsgált, 2015. évi vízgyűjtő-gazdálkodási terve (továbbiakban:

VGT2) alapján a Duna vízgyűjtő területén található, a tervezett nyomvonal a Sió és az Észak Mezőföld és Keleti-Bakony vízgyűjtőgazdálkodási alegységeket érinti. Annak érdekében tehát, hogy a víztest sótartalom minősítése a tervezett létesítmények megvalósítását követő üzemeltetési fázisban se romoljon, előírtam a síkosságmentesítő anyagoknak a minimális szinte történő korlátozását a rendelkező rész 1.4. pontjában.

A gyorsforgalmi utak tervezésére vonatkozó szabványok szigorú előírásokat tartalmaznak többek között a nyomvonal vízszintes és magassági vonalvezetésére vonatkozóan, ebből kifolyólag a tervezett út csak részben igazodik a domborzati adottságokhoz, ezért a pálya mentén a bevágásos és töltéses szakaszok váltják egymást. A vízfolyások keresztezése csőáteresz vagy híd műtárgy létesítésével történik. Amennyiben a keresztezés szöge kedvezőtlen a medret korrigálni szükséges. Ahol korrekcióra nincs szükség vagy lehetőség, ott az általános beavatkozás: a tervezett műtárgy elő- és utómedrét, valamint a tervezett talpárkok becsatlakozásai pontjai előtti és utáni szakaszán burkolni szükséges. A tervezési területen 30 vízfolyás keresztezésére kerül sor, amelyek közül 24 szolgál a tervezett létesítmény befogadójául. A vízfolyásokat érintő beavatkozás a keresztezés műtárgyának (híd, átereszt) megépítése. Ezen átereszt a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (továbbiakban: Úttv.) 47. § 9. pontja alapján az út műtárgyaként épülnek. Mivel azonban a vizek lefolyására is hatással vannak előírtam azok karbantartási, állagmegóvási feladatainak fokozott figyelmét. A dokumentáció alapján ugyan a tervezett útszakaszoknak a megszüntetése azok országos jelentősége miatt nem valószínű, azonban esetleges bekövetkezése esetén is szükséges az átereszt vízáteresztésének biztosítása mind addig, míg a létesítmények elbontásával a terepi lefolyás visszaállítása nem történik meg. Ez alapján tettem előírást a 1.5. pontban.

A dokumentáció részletesen nem mutatja be a tervezett utak vízvezetésének megoldását, azonban általánosan megállapítható, hogy amennyiben az út mellett épülő vízvezetést biztosító létesítmény nem kizárólag az Úttv. 47. § 9. pontja szerint meghatározott árok – kizárólag az út víztelenítését szolgálja – azaz vízgyűjtő területe meghaladja az út területét, úgy azon létesítmények a vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény (továbbiakban: Vgtv.) 1. számú melléklet 26. pontja alapján vízilétesítménynek minősülnek. A vízgazdálkodási hatósági jogkör gyakorlásáról szóló 72/1996. (V.22.) Korm. rendelet (továbbiakban: Vhr.) 3. § (12) bekezdése értelmében a vízügyi hatóság engedélyre van szükség – a külön jogszabály szerinti építőipari műszaki engedéllyel, vagy CE megfelelőségi jelöléssel rendelkező szennyvízkezelő berendezések, valamint a 24. § (1) bekezdés c) pontjában foglaltak kivételével – a szennyvíz és a csapadékvíz tisztításához, előtisztításához és elhelyezéséhez szükséges berendezés létesítéséhez, a használatbavételéhez, üzemeltetéséhez. A vízügyi hatóságtól elvi vízjogi engedély kérhető a létesítmény tervezését megelőzően. Valamint a Vgtv. 28/A §. alapján engedély szükséges a vízimunka elvégzéséhez, a vízilétesítmény megépítéséhez és átalakításához (vízjogi létesítési engedély), a vízilétesítmény használatbavételéhez és üzemeltetéséhez, a vízhasználathoz (vízjogi üzemeltetési engedély) és a vízilétesítmény megszüntetéséhez (megszüntetési engedély).

A benyújtott dokumentáció minden befogadó vízfolyás tekintetében áttekinti az útpályáról lemosódó TPH szennyezés legkedvezőtlenebb esetben létrejövő, bevezetendő koncentrációit. A számítás alapját a 2035-ben várható távlati forgalmi adatok adták. Megállapították, hogy a forgalom nagysága alapján a távlatban várható terhelések általánosságban mélyen a határértékek alatt fognak alakulni. A fokozottan érzékeny besorolású Balatonfőkajár területén, a felszín alatti víz védelme érdekében vízzáróan burkolt talpárkok kialakítását tervezik. A ~ 2+100 – 2+700 és ~29+900 – 32+500 km szelvények közötti szakaszon a magasabb talajvíz adottságok miatt a burkolatról érkező vizeket a terepről érkező vizektől elkülönítve kell a befogadóba juttatni, továbbá a talpárkok burkolt kivitelűek lesznek az érintett szakaszokon. A fenti védelmi intézkedések a szennyezett csapadékvíz közvetett bevezetésének lehetőségét kizárják. Tekintettel arra, hogy a dokumentáció szerint a TPH koncentrációk a legkedvezőtlenebb esetet tekintő számítás szerint minden esetben mélyen a határérték alatt maradnak, ezért olajfogó műtárgy létesítésére egyik befogadó esetében sem tervezett. Azonban ha a hatósági ellenőrzések alapján a csapadékvíz elvezető rendszer befogadóba vezetésénél a TPH határértéket meghaladó koncentráció kerül kimutatásra, úgy a későbbiekben az olajfogó műtárgy beépítése válik szükségessé. Ezért az 1.6. pontban felhívtam az engedélyeztetés szükségességét, valamint előírtam a csapadékvíz tisztító berendezések beépítését.

A felszíni vizek minősége védelmének szabályairól szóló 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet (továbbiakban: Fvr.) 18. § (1) bekezdése kimondja, hogy a kibocsátási határértéket a kibocsátó számára

a vízvédelmi hatóság – a (2)–(4) bekezdésben, a 12–17. §-ban, a 19–22. §-ban foglaltak figyelembevételével – a 25. § (1) bekezdés szerinti engedélyben állapítja meg.

Az Fvr. 25. § (1) bekezdése szerint a szennyvízkibocsátással, közcsatornába vezetéssel kapcsolatos környezetvédelmi követelményeket a kibocsátó számára a környezet védelmének általános szabályairól szóló törvény és a vízgazdálkodásról szóló törvény szerinti engedélyben, illetve azok hatálya alá nem tartozó tevékenység esetén a vízvédelmi hatóság által kiadott külön engedélyben kell meghatározni.

A tervezési területen 30 vízfolyás keresztezésére kerül sor, amelyek közül 24 szolgál a tervezett létesítmény befogadójául, azaz a tervezett létesítmény felületéről összegyűjtött esetlegesen különböző szennyezőanyaggal szennyezett csapadékvíz 24 darab vízfolyásba kerül bevezetésre. A vízszennyező anyagok kibocsátásaira vonatkozó határértékekről és alkalmazásuk egyes szabályairól szóló 28/2004. (XII. 25) KvVM rendelet 2. számú melléklete tartalmazza a szennyvizek befogadóba való közvetlen bevezetésére vonatkozó, vízminőségvédelmi területi kategóriák szerint meghatározott kibocsátási határértéket. A fentiekre tekintettel az 1.7. pontban a vízminőség-védelmi területi kategóriák szerint meghatározott kibocsátási határértékek betartását írtam elő.

A tervezett pihenők területéről érkező vizeket olajfogó műtárgy segítségével kell megtisztítani gépjárművekből származó az esetleges olajszennyezéstől. A befogadók védelme érdekében a talpárok bevezetés előtt hordalékfogó, ülepítő tereket kell kialakítani tiltó műtárgyak beépítésével a havária elzárási lehetőség biztosítására. A felszín alatti vizek érzékeny besorolása alapján elővizsgálati dokumentációt, szikkasztási vizsgálatot kell készíteni az engedélyezési terv fázisában.

A dokumentáció nem zárja ki keletkező és összegyűjtött csapadékvizeknek az elszikkasztását, ezért a 1.8. pontban előírtam a szennyező anyagnak a felszín alatti vízbe való közvetett bevezetése, vagy a földtani közegbe való közvetlen bevezetése miatt a Favir. 13. § (1) bekezdés b) és c) pontja alapján a szükséges engedély beszerzését.

A tervezett út építésével több vízfolyást is kereszteznek, melyeknek rendezését, nyomvonal korrekcióját tervezik a keresztezés közvetlen környezetében. A vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó általános szabályokról szóló 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendelet (továbbiakban: Vákr.) 49. § (1) bekezdésének a) pontja alapján a vízfolyások, csatornák medrének, valamint műtárgyainak kiépítési mértékét belterületen és a kiemelt jelentőségű létesítmények környezetében 1–3%-os előfordulási valószínűségű vízhozam levezetésére kell méretezni. Tekintettel a létesítmény nemzetgazdasági szempontból való kiemeltségére a létesítményt kiemelt létesítmények tekintjük ezért szükséges az 1–3%-os előfordulási valószínűségű vízhozamra való meder és műtárgy kiépítés. A Vákr. 1. számú melléklet 2.4.4. pontja és a 2.4.7. pontja alapján – figyelemmel arra, hogy a tervezett műtárgyak pontos kialakítása nem került bemutatásra a benyújtott dokumentációban – a keresztező műtárgyakra és a mederkorrekcióra vonatkozóan előírást tettem az 1.9. pontban.

A nyomvonal a 2+127 km szelvényben érinti a Dunántúli Regionális Vízmű Zrt. kezelésében lévő D200 ivóvíz közművet érint. A közművek kiváltását tervezik 800 m hosszban. Tekintettel arra, hogy az ivóvíz vezeték a már hivatkozott Vgtv. 1. számú melléklet 26. pontja alapján vízellátási létesítménynek minősülnek és a Vgtv. 28/A. § alapján annak átalakítása engedély köteles létesítmény, tevékenység, ezért a vízjogi engedély beszerzésének kötelezettségét előírtam az 1.1110. pontban.

A dokumentáció alapján a tárgyi gyorsforgalmi út több pontján pihenő hely, valamint új mérnökségi telep kerül kialakításra. A dokumentáció azonban nem tér ki részletesen a tervezett pihenőhely vízellátásának biztosítására, esetlegesen keletkező szennyvizeknek a gyűjtésére vagy tisztítására, ezért annak vonatkozásában a jogszabályok betartását, az esetlegesen a szennyvíz elvezetésére, tisztítására, a tisztított szennyvíz elhelyezésére alkotott helyi rendeletek betartását írtam elő.

A dokumentáció alapján tervezik szennyező anyagnak a gyűjtését és elhelyezését az építés, üzemeltetés és felhagyás során. A Favir. 13. § (1) bekezdés a) pontja alapján az engedély köteles tevékenység, mely engedélyt a vízvédelmi hatóságtól kell beszerezni.

A tárgyi gyorsforgalmi úttal érintett területek a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási létesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet szerinti védőterületet és védőidomot nem érint.

Megállapítható, hogy a fenti előírások, továbbá a benyújtott dokumentációban felvázolt megoldások betartása mellett a tárgyi gyorsforgalmi út megvalósítása megfelel a felszíni vizek minősége védelmének szabályairól szóló 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet, továbbá a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet követelményeinek.

Megállapítható továbbá, hogy a tervezett gyorsforgalmi út a fenti előírások, továbbá a benyújtott dokumentációban felvázolt műszaki megoldások betartása mellett az árvíz és a jég levonulására, a mederfenntartásra káros hatást nem gyakorol.

A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 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 vízpolitika terén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról szóló, 2000. október 23-i 2000/60/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 4. cikk (7)–(9) bekezdésének való megfelelést szolgálja.

A benyújtott dokumentáció tartalmazza a Víz Keretirányelv (2000/60/EC Európai Parlament és Európai Tanács irányelv) céljainak való megfelelés című fejezetet.

A dokumentációban felvázoltak alapján megállapítható, hogy a tervezett beruházás nem veszélyezteti a felszíni és 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 létesítmény nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházás.

A szakhatósági állásfoglalást az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (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 keres 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, a Vhr.1. § (1) bekezdése, valamint a vízügyi igazgatási és a vízügyi, valamint a vízvédelmi hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet 10. § (3) bekezdése és 17. § (1) bekezdése alapozza meg.”

2. A Veszprém Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság katasztrófavédelmi hatáskörében adott, 36900/387-1/2021.ált. számú szakhatósági állásfoglalásának indokolása:

„Az Ügyfél kérelmére indult környezeti hatásvizsgálati engedélyezési ügyben az Engedélyező hatóság 2021. február 16-án megkereste Veszprém Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóságot, mint a tárgyi eljárásban elsőfokú katasztrófavédelmi szakhatóságot szakhatósági állásfoglalás kiadása céljából, az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 9. táblázat (Környezet- és természetvédelmi ügyek) 4. sora alapján.

Az ipari balesetek és a természeti katasztrófáknak való kitétség tekintetében az Engedélyező hatóság által csatolt iratokat megvizsgáltam, és a következőket állapítottam meg.

A tevékenység és a további működés a Veszprém Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság, mint hivatásos katasztrófavédelmi szerv illetékességi területét Veszprém megye vonatkozásában érinti. Az ipari baleseti kockázatok tekintetében a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos baleseteknek való kitétségből eredő és várható hatások vonatkozásában katasztrófavédelmi szempontból az M7 autópályarésze és az M8 autópályarész tervezett kialakítása és a folytatott üzemeltetés az érintett településeken található veszélyes üzemeket és azok kijelölt veszélyességi övezeteit, továbbá a küszöbérték alatti üzemeket közvetlenül nem érinti.

Fentiekre tekintettel, mivel az Ügyfél által benyújtott dokumentáció az ipari balesetek és a természeti katasztrófáknak való kitétség tekintetében jogszabályt nem sért, az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) közötti szakasz vonatkozásában környezeti hatásvizsgálati engedélyének megadásához katasztrófavédelmi szempontból hozzájárultam.

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

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

Hatáskörömet az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 9. táblázat 4. sora, illetve a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet határozza meg. A létesítmény a 2006. évi LIII. törvény, valamint a 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet alapján nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházásnak minősül.

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.”

3. A Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság katasztrófavédelmi hatáskörében adott, 35700/1576-1/2021.ált. számú szakhatósági állásfoglalásának indokolása:

„Az Unitef'83 Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) kérelmére indult M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) közötti szakasz megvalósításának – Fejér megyei szakaszára tervezett nyomvonal által érintett Lepsény, Enying, Mátyásdomb, Kisláng, Dég, Káloz, Sárbogárd, Sárszentágota, Nagykarácsony, Mezőfalva, Baracs települések – vonatkozásában környezeti hatásvizsgálati engedélyezési eljárásban környezetvédelmi engedélyezési ügyben a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály, mint engedélyező hatóság 2021. február 15-én megkereste a Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóságot (továbbiakban: Hatóság), 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 a megkeresés 2021. február 15-én érkezett.

Az ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitétség 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.

Az Ügyfél által benyújtott dokumentáció alapján nem merült fel olyan körülmény, amely alapján a tervezési terület ipari baleseteknek, illetve természeti katasztrófáknak való kitétsége feltételezett lenne.

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

A tárgyi ügyben az egyes tűzmegelezési 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 ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése valamint az 1. melléklet 1.1.40 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.”

*

A 71/2015. Korm. rendelet 28. § (1) bekezdése, valamint 5. számú melléklet I. táblázatában foglaltak alapján a Kormányhivatal 2021. február 15. napján a létesítmény által érintett településekre vonatkozó illetékességi szabályok figyelembe vételével a hatáskörrel rendelkező hatóságokat PE/KTFO/906-17/2021., PE/KTFO/906-18/2021., PE/KTFO/906-19/2021., PE/KTFO/906-20/2021., PE/KTFO/906-21/2021., PE/KTFO/906-22/2021., PE/KTFO/906-23/2021., PE/KTFO/906-24/2021. 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,
- az adott építmény létesítésének és tevékenység végzésének a földtani környezetre való hatásának vizsgálatára kiterjedően az ásványi nyersanyag és a földtani közeg védelme szempontjából,
- 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. Veszprém Megyei Kormányhivatal Népegészségügyi Főosztály VE/NEF/0313-3/2021. számon:

„Feljegyzés szakkérdés vizsgálatáról

A Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály szakkérdés vizsgálatát kérte a népegészségügyi feladatkörében eljáró Veszprém Megyei Kormányhivataltól (a továbbiakban: Kormányhivatal) a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából az Unitef83 Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) által benyújtott kérelem alapján az **M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) közötti szakasz vonatkozásában környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása és környezetvédelmi engedély megadása ügyében**

A Kormányhivatal a tárgyi ügyben rendelkezésre álló dokumentációt (a továbbiakban: dokumentáció) – a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdése és 5. melléklet I. táblázat 3. pontja alapján – a környezet- és település-egészségügyre, az egészségkárosító kockázatok és esetleges hatások felmérésére, a felszín alatti vizek minőségét, egészségkárosítás nélküli fogyaszthatóságát, elhasználhatóságát 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 szakmai szempontból megvizsgálta és megállapította, hogy **a dokumentációban foglaltak a közegészségügyi feltételeknek megfelelnek.**

A Kormányhivatal javasolja a dokumentáció elfogadását és a környezetvédelmi engedély megadását.

Indokolás

A Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály szakkérdés vizsgálatát kérte a Kormányhivataltól az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) közötti szakasz vonatkozásában környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása és környezetvédelmi engedély megadása ügyében.

A szakkérdés vizsgálata során közegészségügyi szempontból a dokumentáció elfogadásával és a környezetvédelmi engedély megadásával kapcsolatban kizáró ok nem merült fel.”

2. Fejér Megyei Kormányhivatal Népegészségügyi Főosztály FE/NEF/0847-2/2021. számon:

„A PE/KTFO/906-17/2021. ügyszámú levelére válaszolva az alábbi feljegyzést készítettük:

FELJEGYZÉS

A **NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.** (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából az Unitef'83 Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) **kérelmet nyújtott be** a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztályához az **M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) között szakasz** vonatkozásában környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatására és környezetvédelmi engedély megadására vonatkozóan.

A Pest Megyei Kormányhivatal megkereste Főosztályunkat, hogy a fenti ügyben nyilatkozatunkat kérje 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.

A megküldött engedélyezési dokumentációt áttanulmányoztam, a 71/2015. (III.30.) Korm. rendelet szerinti 28. § (1) bekezdés 5. melléklet I. táblázat 10. pontjában megjelölt szakkérdések vonatkozásában, és megállapítottam, hogy az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) között szakasz kiépítése, környezetvédelmi engedélyezése **közegészségügyi szempontból a dokumentációban foglaltak betartásával engedélyezhető.**

Közegészségügyi szempontból az alábbi feltételek előírását javaslom:

- Engedélyes figyelmének felhívása arra, hogy 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**. Szükség esetén, a dokumentációban foglaltaknak megfelelően passzív zajvédelem érdekében alkalmazott műszaki megoldásokat támogatjuk.
- Az építési munkálatok alatti zajterhelés csökkentése érdekében jelentős zajkibocsátással járó építési munkavégzést a védendő épületek környezetében, az éjszakai (22:00-6:00) időszakban javasolt kerülni.
- 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.
- Engedélyes figyelmének felhívása arra, hogy a levegő védelemről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet előírásainak megfelelően, a rendelet 4. és 5. §-a alapján, valamint, az egészségügyi hatósági és igazgatási tevékenységéről szóló 1991. évi XI. törvény 4. § (1) bekezdés b.) pontja szerint, 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.
- Engedélyes figyelmének felhívása arra, hogy 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.
- Az építési kivitelezési tevékenység 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

A Pest Megyei Kormányhivatal megkereste Főosztályunkat, hogy a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. kérelmében foglalt, az **M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) között szakasz** vonatkozásában környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatására és környezetvédelmi engedély megadására vonatkozóan, nyilatkozzunk a környezet-és település-egészségügyre, az egészségkárosító kockázatok és esetleges hatások felmérésére, a **felszín alatti vizek minőségét, egészségkárosítás nélküli**

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>

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.

A jogszabályok rendelkezéseit figyelembevéve 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 13/2020. (IV. 15.) utasítása alapján történt.”

3. Veszprém Megyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály VE/51/00639-2/2021. számon:

„Tájékoztatom, hogy a fővárosi és megyei kormányhivatalok szervezeti és működési szabályzatáról szóló 3/2020. (II.28) MvM utasítás értelmében a tárgyi ügyben az örökségvédelmi szakkérdés vizsgálata a Pest Megyei Kormányhivatal hatáskörébe tartozik.

Mindemellett az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya - Dunaújváros (M6) közötti szakasz környezeti hatásvizsgálati eljárása és környezetvédelmi engedélyezése tárgyában a rendelkezésre álló iratok alapján megállapítottam, hogy kulturális örökségvédelmi szempontból az engedély az alábbi kikötésekkel adható meg:

1. Tárgyi beruházás vonatkozásában a kivitelezés megkezdése előtt az elkészült előzetes régészeti dokumentáció előkészítő munkarészét (ERD I.) geofizikai felmérésen és próbafeltáráson alapuló feltárási projekttervvel kell kiegészíteni (ERD 2.) és azt hatóságomhoz be kell nyújtani.
2. A kivitelezés tényleges földmunkáinak megkezdése előtt, a régészetileg érintett terület rész megelőző feltárását a feltárási projektterv szakmai javaslata szerinti módszerrel el kell végezni, továbbá a kivitelezés során a földmunkákkal érintett, és egyéb feltárási módszerekkel fel nem tárt területen régészeti megfigyelést kell biztosítani.

A tárgyi beruházás az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. sz. melléklet 1.1.40. pontja alapján nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházásnak, valamint a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény (a továbbiakban: Kötv.) 23/G. § (1) bekezdés a) pontja értelmében kiemelt nagyberuházásnak minősül, aminek vonatkozásában a Várkapitányság Integrált Területfejlesztési Központ Nonprofit Zrt. (1013 Budapest, Ybl Miklós tér 6.) adatgyűjtésen, terepbejáráson és épített örökségi elemek feltérképezésére végzett műszeres lelőhely-felderítésen alapuló ERD I.-et készített, melyet Kérelmező kérelméhez becsatolt.

Tájékoztatom továbbá, hogy a tervezett beruházás a Balatonfőkajár-Lápos elnevezésű, nyilvántartásba vétel alatt álló, új régészeti lelőhelyet 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.

Állásfoglalásom a kulturális örökség védelmével kapcsolatos szabályokról szóló 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet (továbbiakban: Korm. rendelet) 88. § (1) bekezdésében felsorolt szempontok vizsgálatán alapszik.

Kikötéseim alapjai az alábbiak:

1. A Kötv. 7. § 20. pontja szerint a bruttó 500 millió forintos értékhatárt meghaladó teljes bekerülési költségű beruházás nagyberuházásnak minősül. A Kötv. 23/C. § (1) és (2) bekezdései alapján nagyberuházás esetén előzetes régészeti dokumentációt kell készíttetni. A Kötv. 23/C. § (5) bekezdése alapján az előzetes régészeti dokumentáció készítése során próbafeltárást kell végezni. A Korm. rendelet 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/D. § (1) és (2) bekezdése alapján az előzetes régészeti dokumentáció zárodokumentuma a feltárási projektterv, amely meghatározza a nagyberuházáshoz kapcsolódó valamennyi régészeti feladatellátást, annak módját, az érintett területet és annak régészeti jellemzőit, a várható kockázatokat, továbbá a nagyberuházás régészeti területi jellemzői és előkészítettsége alapján a régészeti feladatellátás területi szakaszait és a szakaszolás indokait. Az elkészített ERD-I. a feltárási projektterv összeállításához geofizikai kutatást és próbafeltárást javasol. A Korm. rendelet 39. § (2) bek. alapján az előzetes régészeti dokumentáció keretében a próbafeltárást az akadályozó körülmény megszűnését követően kell elvégezni, ha a próbafeltárást építmény, aszfalt vagy térburkolat, közművezeték, termelői vezeték, engedélyhez kötött magánvezeték, vízzel vagy vegetációval való fedettség miatt részben sem lehetséges, vagy az érintett ingatlannal a beruházó nem jogosult rendelkezni, és az ingatlannal rendelkezni jogosult nem járul hozzá a próbafeltárást elvégzéséhez. A Korm. rendelet 40. § (8) bek. alapján, ha az első hatósági eljárás megindításakor a próbafeltárást akadályozó körülmény még nem hárult el, az előzetes régészeti dokumentáció addig elkészült munkafázisait kell csatolni a kérelemhez. Tekintettel fentiekre, a feltárási projektterv elkészíttetését a kivitelezés megkezdéséig írtam elő.
2. A Kötv. 22. § (1) bekezdése alapján a nyilvántartott régészeti lelőhelynek a beruházással kapcsolatos földmunkával érintett részén megelőző régészeti feltárást kell végezni. A Korm. rendelet 43. § (1) bekezdése alapján a beruházó és a feltárást végző intézmény a nagyberuházást megelőző feltárássra vonatkozó szerződést a feltárási projektterv adataira figyelemmel köti meg. A Kötv. 23/E § (5) bekezdése szerint nagyberuházás megvalósítása esetén a régészeti földmunka, valamint a kivitelezés földmunkái régészeti megfigyelés mellett végezhetőek. A Korm. rendelet 43. § (3) bekezdése alapján nagyberuházás esetén a kivitelezés során a földmunkákkal érintett, és egyéb feltárási módszerekkel fel nem tárt területen régészeti megfigyelést kell biztosítani."

4. Fejér Megyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály Örökségvédelmi Osztály FE/OVED/0297-3/2021. számon:

„A M8 (gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) közötti szakasz vonatkozásában környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása és környezetvédelmi engedélyezési eljárása 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 Várkapitányság Integrált Településfejlesztési Központ Nonprofit Zrt. (1509 Budapest, Pf.: 365. továbbiakban: Várkapitányság Zrt.) által elkészített előzetes régészeti dokumentációt (a továbbiakban: ERD) **ki kell egészíteni a geofizikai kutatáson és a próbafeltáráson alapuló feltárási projekttervet tartalmazó ERD 2.-vel**, amely feladatok elkészítésére a Várkapitányság Zrt. 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 feltárást módszerét.

3. Amennyiben a kivitelezést megelőző régészeti feltáráson eddig nem ismert eredeti összefüggéseiben megmaradt régészeti emlék kerül elő, illetve tájképi jelentőségű régészeti lelőhely megléte igazolódik, annak sorsáról a Hatóság külön eljárásban dönt.

Indokolás:

A M8 (gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) közötti szakasz vonatkozásában környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása és környezetvédelmi engedélyezési eljárás tárgyában indult közigazgatási hatósági eljárásában megkeresés érkezett.

A rendelkezésekre álló iratok alapján megállapítottam, hogy a nyomvonal a központi nyilvántartásban lévő 58502, 58503, 58504, 58510, 58511, 58577, 79401, 58578, 58579, 58580, 58681, 58683, 58684, 42841, 58685, 58687, 58688, 21796, 58690, 53484 azonosítószámú régészeti lelőhelye, illetve a nyilvántartásba felvétel alatt álló terepbejáráson azonosított Mátyásdomb, Pinkóc - puszta DK, Mezőfalva, Déli – dűlő III., Baracs, Kokasdi – dűlő I., Baracs, Kokoasdi – dűlő II. 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 Várkapitányság Zrt. elkészített a Kötv. 23/C. § (1) bekezdése értelmében az adatgyűjtésen, terepbejáráson és műszeres lelőhely – felderítésen alapuló ERD I.- et, amelyet a kérelem mellékletéhez csatolt.

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 a Várkapitányság Zrt. 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 a Várkapitányság Zrt. megküldi a projekttervben szereplő, a régészeti feladatellátás elvégzésére megjelölt intézménynek, valamint a Magyar Nemzeti Múzeumnak.
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 esetén 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.

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>

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 13/2020. (IV.15.) utasítása alapján történt."

5. Veszprém Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztály VE-09/NT/00317-2/2021. számon:

„FELJEGYZÉS

A NIF Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából az Unitef'83 Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) által benyújtott kérelem és a mellékelt dokumentáció (készítette: Unitef Mérnök Zrt.) alapján az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) közötti szakasz környezetvédelmi engedélye a Veszprém megyei területek kapcsán talajvédelmi szempontból a dokumentációban foglaltak betartása mellett **kiadható**.

INDOKOLÁS

Osztályunkat a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály kereste meg, hogy a NIF Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából az Unitef'83 Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) által benyújtott kérelem és a mellékelt dokumentáció alapján környezetvédelmi engedély ügyében, adjon nyilatkozatot talajvédelmi szakkérdésben.

A talajvédelmi hatóság hatáskörét Tfv. 32.§ (1) bekezdése, a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII.2.) Kormányrendelet (a továbbiakban Korm.rendelet) 52. § (1) bekezdése (továbbiakban: Korm. rendelet), valamint a 71/2015. (III. 30.) sz. Korm. rendelet 28 § (1) bekezdése, illetékességét a Korm.rendelet 3. § (2) bekezdése, továbbá az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 16. § (1) bekezdése határozza meg."

6. Fejér Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztály FE/NTO/00605-2/2021. számon:

„FELJEGYZÉS

A Fejér Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztályhoz (a továbbiakban: talajvédelmi hatóság) a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztálytól (a továbbiakban: környezetvédelmi hatóság) 2021. február 16-án szakkérdés vizsgálatára irányuló megkeresés érkezett a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából az Unitef'83 Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) által benyújtott, az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) 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, előzetes régészeti dokumentáció, valamint helyszínrajzok. A műszaki leírás 2021. január 25-én készült U152/2020. tervszámon.

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 dokumentációkat áttanulmányozva az alábbiakat állapítottam meg.

Jelen eljárás az építendő M8 gyorsforgalmi útra vonatkozik. Az út teljes hossza 57,88 km, melynek nagy része Fejér megyét, kisebb része Veszprém megyét (Balatonfőkajár) érinti. Az út Fejér megyében a következő települések területén halad majd: Lepsény, Enying, Mátyásdomb, Kisláng, Dég, Káloz, Sárbogárd, Sárszentágota, Nagykarácsony, Mezőfalva, Baracs. A pontos területkimutatás a tervezés jelen fázisában még nem készült el. A területigénybevétel során 50 m széles sávval számoltak. A dokumentáció szerint 245,33 ha nagyságú szántó területet, 22,38 ha nagyságú gyepet, rétet és legelőt, valamint 2 ha nagyságú nádaszt érint az útépités. A munkák során forgalmi csomópontok, műtárgyak, pihenők, mérnökségi telep létesül, valamint keresztező utak korrekciója történik. Az építkezés megkezdése 2023-ban történik, a forgalomba helyezés tervezett éve 2026. A műszaki leírás 2.5.1. fejezete az építés munkafolyamatait taglalja, melynek a humuszleszedés, -deponálás és -felhasználás is része, mely munkáknak talajtani szakvéleményen, valamint humuszgazdálkodási terven kell alapulniuk. A 3.1.1. fejezet a talajra vonatkozó hatásváltozásokat, a 3.2.1. fejezet a hatásterületet mutatja be, a 4.1. fejezet pedig a talaj, mint környezeti elem bemutatását tartalmazza. Foglalkozik az érintett kistájak talajának leírásával is. Az építés talajra gyakorolt hatásánál taglalja, hogy talajvédelmi tervre alapozottan kell a humuszos termőréteg letermelését 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 az előzetes vizsgálati eljárásban akkor vizsgálja a termőföldre gyakorolt hatásokat, ha az eljárás termőföldön, vagy azzal szomszédos földrészleten megvalósuló beruházás vagy tevékenység engedélyezésére irányul. [Előírja „a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről” szülő 71/2015. (III. 30.) Kormányrendelet 5. melléklet I. táblázat 5. pontja.]

A talajvédelmi hatóság hatásköre „a termőföld védelméről” szülő 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 a település külterületén fekszik, és az ingatlan-nyilvántartásban szántó, szőlő, gyümölcsös, kert, rét, legelő (gyep), nádas vagy fásított terület művelési ágban van nyilvántartva. Tekintettel arra, hogy az eljárás tárgyát képező munkálatok termőföldet is érintenek, illetve termőföldre is hatással vannak, a talajvédelmi szakkérdést vizsgálni kell.

Az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) 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 stb.).
- 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” szülő 2007. évi CXXIX. törvény (Tvtv.) 32.§ (1), 53.§ (1) bekezdései és 54.§.;
- „a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről” szülő 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 52. § (1) bekezdése;
- „a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről” szülő 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 szülő 13/2020. (IV.15.) utasításának módosításáról szülő 16/2020. (IV. 28.) utasítása alapján történt.”

7. Veszprém Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Erdészeti Osztály VE-09/ERD/1264-2/2020. számon:

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>

„Feljegyzés szakkérdés vizsgálatáról

1. Vizsgálatot kérő szerv / szervezeti egység megnevezése:
Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály Jogi és Hatósági Osztály
2. Vizsgálatot végző szerv / szervezeti egység megnevezése:
Veszprém Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Erdészeti Osztály
3. A megvizsgált szakkérdés:
A PE/KTFO/906-20/2021. ügyiratszámú ügyben az erdőre gyakorolt hatások vizsgálata, továbbá ha az eljárás során vizsgált beruházás vagy tevékenység erdő igénybevételével jár, akkor az erdő igénybevétel engedélyezhetőségének a vizsgálata
4. A szakkérdés vizsgálatát megalapozó jogszabály megjelölése:
71/2015. (III. 30.) Korm. rend. 28. § (1) bekezdése alapján 5. melléklet I. táblázat 6. pont
5. A vizsgálat eredménye, előírások, feltételek, lényeges megállapítások, a vizsgálati eredmények indoklása:

A fent hivatkozott szakkérdés tekintetében, mint szakmai ismerettel rendelkező szervezeti egység az alábbi állásfoglalást teszem.

Az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) közötti szakasz vonatkozásában a Veszprém Megyei Kormányhivatal, mint erdészeti hatóság illetékessége csak a Veszprém megyei, azaz csak a Balatonfőkajár községet érintő szakaszra terjed ki. Ezen a szakaszon a tervezett M8 gyorsforgalmi egy 90 ha kiterjedésű erdőtömböt vág ketté úgy, hogy egyúttal hatásterülete az erdőtömb mintegy harmadára kiterjed. Az erdőre gyakorolt hatás tehát jelentős.

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) engedélyesnek az építési munkálatok megkezdése előtt a Veszprém Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Erdészeti Osztályától a beruházás során a hatósági nyilvántartásomban, az Országos Erdőállomány Adattárban (a továbbiakban: Adattár) szereplő erdőterületre az erdő igénybevételi engedélyt meg kell szereznie, ezt követően pedig fakitermelés az erdészeti hatósághoz történt előzetes bejelentés után végezhető.

A kivitelezési munkálatok és üzemeltetési során a szomszédos erdőkben tilos hulladékot elhelyezni, valamint az erdőtalajt érő károsító hatások (beleértve a vízgazdálkodás megváltozását is) megszüntetéséről és következményeinek felszámolásáról a kivitelezőnek gondoskodnia kell.

Indokolás

A dokumentáció áttanulmányozása során megállapítottam, hogy az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) közötti szakasz vonatkozásában a Veszprém Megyei Kormányhivatal, mint erdészeti hatóság illetékessége csak a Balatonfőkajár községhatárba eső területre terjed ki. Ezen a szakaszon az út egy 90 ha kiterjedésű erdőtömböt vág ketté. Az erdőtömb legnagyobb részét 30 éve telepítették, előtte gondosan megtervezett csatornába irányították az ide lefolyó vizeket. Ez a csatornahálózat élteti az erdőt.

A tervezett beruházás közvetlenül a Balatonfőkajár 10 A₁, 10 B, 10 C, valamint a 12 A Adattárban szereplő erdőrészeket érinti, melyek a Balatonfőkajár 0111, 0113, 0115, 0117/1 hrsz.-ű földrészekeken találhatók. A beruházás megkezdése előtt ezen a területen az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. törvény (a továbbiakban: Evt.) 77. §-a szerinti az erdőterület igénybevételére eljárást le kell folytatni.

A beruházást 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 kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánította. A tervezett beruházás kivételessége a csomópont elhelyezkedése miatt indokolt, a közérdekekkel való összhangot pedig annak kiemelt jelentősége igazolja, így a szükséges erdő igénybevételi engedély kiadásának erdészeti hatósági szempontból nincs kizáró oka.

Amennyiben a beruházás során az Adattárban nem szereplő ingatlanon (Balatonfőkajár 0117/2 hrsz.) található fásítás kitermelése szükséges, akkor – az Evt. 12. § (3) bekezdése alapján – a fakitermelés csak a Veszprém Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Erdészeti Osztályához előzetesen az Evt. végrehajtásáról szóló 61/2017. (XII. 21.) FM rendelet (a továbbiakban: Vhr.) 44. § (1) bekezdése szerinti adatok benyújtása után végezhető.

Az Evt. 61. § (1) bekezdés b) pontja alapján tilos a beruházással érintett ingatlanok szomszédságában lévő erdőkben hulladékot elhelyezni. Továbbá az Evt. 62. § (3) bekezdése szerint a talajt ért károsító hatások megszüntetéséről és következményeinek felszámolásáról a beruházónak gondoskodnia kell. A tervezett beruházás hatásterületen a már említett erdőrészeteken kívül a Balatonfőkajár 10 D₁, 11 C₁, 12 B, 12 C erdőrészetek találhatóak. A beruházással járó terhelő hatások a megmaradó erdőterületekre jelentősek, de elviselhető mértékűek, amennyiben az erdőterületet éltető csatornahálózatban a vízáramlás nem változik.

A feltételek előírásakor

- az erdő igénybevételére vonatkozóan az Evt. 77. §. b) pontja,
- fásításból történő fakitermelés bejelentésére vonatkozóan az Evt. 4. §-a, az Evt. 12. § (3) bekezdése és a Vhr. 44. § (1) bekezdése, valamint a Vhr. 1. számú melléklete,
- a káros tevékenységek elleni védelemre vonatkozóan az Evt. 61. § (1) bekezdés b) pontja; a talajvédelemre vonatkozóan az Evt. 62. § (3) bekezdése

alapján jártam el.

Állásfoglalásomat a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Rend.) 10. § d) pontja biztosított hatáskörben eljárva, a Rend. 11. § (1) bekezdése szerinti illetékességi szabályok figyelembevételével hoztam meg."

8. Pest Megyei Kormányhivatal Földművelésügyi és Erdészeti Főosztály Erdőfelügyeleti Osztály PE/ERDŐ/1990-2/2021. 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 Unitef'83 Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) kérelmére az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) 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 és Természetvédelmi Főosztálya (továbbiakban: eljáró hatóság) 2021. február 16-án érkezett megkeresésében a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából eljáró Unitef'83 Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) kérelmére az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) 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 19,35 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.”

9. Veszprém Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földhivatali Osztály 5. 17063/2/2021. számon:

„VÉGZÉS

A Veszprém Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földhivatali Osztály 5. (továbbiakban: ingatlanügyi hatóság) a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztályán (továbbiakban: OKT Főosztály) PE/KTFO/906-21/2021. ügyiratszámom az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) közötti szakasz környezeti hatásvizsgálata tárgyú megkeresésére ügyében a

SZAKKÉRÉSRE ADOTT VÁLASZT

az alábbiak szerint adja ki:

A termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény (továbbiakban: Tfv.) 2. § 19. pontja szerint termőföld az a földrészlet, amely a település külterületén fekszik, és az ingatlan-nyilvántartásban szántó, szőlő, gyümölcsös, kert, rét, legelő (gyep), nádas vagy fásított terület művelési ágban van nyilvántartva, kivéve, ha a földrészlet az Evt.-ben meghatározott erdőnek minősül.

A megküldött dokumentáció vizsgálata során megállapítottam, hogy a beruházás a Tfv. szerint termőföldnek minősülő ingatlanokat is érint, ezért földvédelmi eljárás lefolytatása szükséges a beruházás megkezdése előtt ezen ingatlanok tekintetében.

- A Tfv. rendelkezési alapján a tervezett beruházással érintett termőterületek vonatkozásában a kivitelezés a termőföld más célú hasznosítását engedélyező határozat birtokában kezdhető meg.
- Amennyiben a kivitelezést a termőföld más célú hasznosítását engedélyező végleges határozat hiányában kezdik megvalósítani, az ingatlanügyi hatóság a Tfv.-ben foglaltak alapján, engedély nélküli más célú hasznosítás tárgyában eljárást folytat le.
- A kérelemhez csatolni kell az állami ingatlan-nyilvántartási térképi adatbázisból szolgáltatott, 30 napnál nem régebbi hiteles szemlemásolatot, amelyen egyértelmű jelzéssel ábrázolni kell a más célú hasznosításra tervezett területet, az ehhez tartozó területszámítást, kivéve, ha a kérelem kizárólag az érintett földrészlet vagy földrészletek teljes területére vonatkozik; továbbá a földvédelmi járulék megfizetésére vonatkozó kötelezettség vállaló nyilatkozat, valamint a 400 m²

- t meghaladó más célú hasznosítás engedélyezéséhez szükséges a talajvédelemi terv elkészítése.
- A beruházás során a szomszédos termőföldek megfelelő mezőgazdasági hasznosítását akadályozni nem lehet.
 - az engedélyezési eljárás alá eső tevékenység végzése, létesítmény elhelyezése, jogosultság gyakorlása lehetőség szerint a gyengébb minőségű termőföldeken, a lehető legkisebb mértékű termőföld igénybevételével történjen.

INDOKOLÁS

Az OKT Főosztály PE/KTFO/906-21/2021. ügyiratszámom az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) közötti szakasz környezeti hatásvizsgálata tárgyú eljárása során szakkérdés vizsgálatát kérte az ingatlanügyi hatóságtól.

A megkeresés mellékletét képező dokumentáció vizsgálata során a rendelkező rész szerinti véleményt adom ki a szakkérdésre.

A szakkérdés vizsgálatáról szóló vélemény ellen önálló jogorvoslattal élni az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 55. § (4) bekezdése értelmében nincs lehetőség, az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.

Szakkérdésre vonatkozó vizsgálatomat a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdés 5. mellékletének I. táblázata, az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (továbbiakban: ÁKR.) 55. § (1) bekezdése, valamint a Tfvt. 8/A. §-a, 8. §-a, 11. §-a alapján adtam meg.

Az ingatlanügyi hatóság hatáskörét a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény 7. § (1) bekezdése, 8. §-a, és 8/A §-a, valamint a fővárosi és megyei kormányhivatalokról, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatalokról szóló 86/2019. (IV. 23.) Korm. rendelet 2. § (1) (2) bekezdése és a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016 (XII. 2.) Korm. rendelet 1. §, 36. § b) pontja, 37. § (1) bekezdése, míg az illetékességet a 3. § (3) bekezdés b) pontja határozza meg.”

10. Fejér Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földhivatali Osztály 1. 10.170/2021. számon:

„A NIF Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) nevében az Unitef83 Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) által benyújtott kérelem alapján az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) közötti szakasz vonatkozásában környezeti hatásvizsgálat lefolytatása és környezetvédelmi engedély kiadása céljából a termőföld mennyiségi védelme tárgyú

SZAKKÉRDÉS VIZSGÁLATOT

elvégeztem. A tárgyi környezetvédelmi működési engedély kiadásához az alábbi kikötéssel járulok hozzá:

Az ingatlan-nyilvántartásban termőföldként nyilvántartott területek igénybevételét megelőzően az igénybevevő a termőföld más célú hasznosítása iránti engedélyt köteles megkérni a hatáskörrel és illetékességgel rendelkező ingatlanügyi hatóságtól.

INDOKOLÁS

A Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztálya a NIF Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) nevében az Unitef83 Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) által benyújtott kérelem alapján az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya –Dunaújváros (M6) közötti szakasz

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>

vonatkozásában környezeti hatásvizsgálat lefolytatása és környezetvédelmi engedély kiadására indult közigazgatási hatósági eljárással kapcsolatos szakkérdés tekintetében fenti hivatkozási számon megkereste a Fejér Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztályát (a továbbiakban: (Hivatal)).

A Hivatal a kérelmet, valamint a csatolt mellékleteket áttanulmányozta, és az alábbiakat állapította meg: A tervezett M8 gyorsforgalmi út jelen eljárással érintett szakaszának nyomvonala Fejér megyében Lepsény, Enying, Mátyásdomb, Kisláng, Dég, Káloz, Sárbogárd, Sárszentágota, Nagykarácsony, Mezőfalva és Baracs településeket érinti, ezen belül mind a 11 településen jelentős nagyságú, kb. 270 ha termőföld igénybevételevel jár.

A termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény (a továbbiakban: Tftv.) 2. § 19. pontja szerint termőföld e törvény alkalmazásában az a földrészlet, amely a település külterületén fekszik, és az ingatlan-nyilvántartásban szántó, szőlő, gyümölcsös, kert, rét, legelő (gyep), nádas vagy fásított terület művelési ágban van nyilvántartva, kivéve, ha a földrészlet az Evt.-ben meghatározott erdőnek minősül.

9. § (1) Termőföld más célú hasznosításának minősül:

- a) a termőföld olyan időleges vagy végleges igénybevétele, amellyel a termőföld a továbbiakban mezőgazdasági hasznosításra időlegesen vagy véglegesen alkalmatlanná válik;
- b) a termőföld belterületbe vonásának engedélyezése;
- c) az Evt. hatálya alá nem tartozó üzem-, majorfásítás, valamint az út, vasút és egyéb műszaki létesítmény tartozékát képező fásítás igénybevétele.

(3) A termőföld más célú hasznosítása időleges vagy végleges lehet. A termőföld belterületbe vonása, valamint a termőföldnek a 15/B. §-ában meghatározott célból történő igénybevétele végleges más célú hasznosításnak minősül.

10. § (1) A termőföldet az ingatlanügyi hatóság engedélyével lehet más célra hasznosítani, ide nem értve a (2) bekezdésében meghatározott eseteket. Az engedély hiánya esetén a más hatóságok által kiadott engedélyek nem mentesítik az igénybevevőt az e törvényben foglalt jogkövetkezmények alól. Az ingatlanügyi hatóság engedélye nem mentesít a szükséges más hatósági engedélyek megszerzésének kötelezettsége alól.

11. § (1) Termőföldet más célra csak kivételesen – elsősorban a gyengébb minőségű termőföld igénybevételeivel – lehet felhasználni.

(2) Az átlagosnál jobb minőségű termőföldet más célra hasznosítani csak időlegesen, illetve helyhez kötött igénybevétele céljából lehet. A termőföldnek hulladéklerakó céljára történő igénybevétele esetén a környezetvédelmi és természetvédelmi követelmények betartása mellett, mezőgazdasági művelésre alkalmatlan vagy átlagosnál gyengébb minőségű termőföld más célú hasznosítása engedélyezhető. **A nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházás esetében az átlagosnál jobb minőségű termőföld végleges más célú hasznosítása is engedélyezhető, amennyiben annak megvalósítása más jogszabály rendelkezéseire figyelemmel más helyen vagy más nyomvonalon nem lehetséges.**

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 1.1.40. pontjában a Kormány nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé és nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházással összefüggő üggyé nyilvánította az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya és M6 autópálya (Dunaújváros) közötti szakasz megvalósítását, ezért a Tftv. 11.§ (2) bekezdése alapján a Tftv. 10. § (1) bekezdésén alapuló kikötéssel a termőföld mennyiségi védelme szakkérdés tekintetében a környezetvédelmi engedély megadásához a Hivatal hozzájárul.

A Hivatal hatáskörét a Tftv. 7. § (1) bekezdése, a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII. 2.) Korm. rend. 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."

11. Veszprém Megyei Kormányhivatal Hatósági Főosztály Bányászati Osztály:

„A Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály (továbbiakban: Hatóság) az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) közötti szakasz környezeti hatásvizsgálati eljárásában megkereste a Veszprém Megyei Kormányhivatalt (továbbiakban: Bányafelügyelet) 2021. február 15-én.

A tárgyi ügy a 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. melléklet 1.1.40. pontja alapján nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy.

A Bányafelügyelet nyilvántartása alapján megállapította, hogy a tervezési területen szilárd ásványi nyersanyag lelőhely nem található. A közel 60 km hosszú tervezési szakaszon változatos kvarter üledékek fordulnak elő: felső-pleisztocén futóhomok, eolikus lösz, alárendelten folyóvízi finomszemcsés üledékek. A nyilvántartásban földtani veszélyforrás nem szerepel. Ugyanakkor a futóhomok, lösz területeken számolni kell a kivitelezéskor a bevágásoknál, meredek rézsűk mentén lejtős tömegmozgással, roskadással. A tervezési területen az 509 Mezőszentgyörgy - Lengyeltóti 400 jelű nagynyomású szénhidrogén szállítóvezeték található.

A Bányafelügyelet megvizsgálva a tervezett tevékenységet megállapította, hogy a gyorsforgalmú út megépítése (pályaszerkezet, bevágás, töltés, árok, kiegészítő létesítmények kialakítása) a földtani környezetre maradandó hatást gyakorol. Az üzemszerű használat (CH származékok, kopó-, kenőanyagok, sózás...stb.) a földtani közegre elviselhető hatású. A tárgyi tevékenység a földtani közegre veszélyeztetettséget nem jelent.

A fentiekre tekintettel a Bányafelügyelet megállapította, hogy a környezetvédelmi engedély kiadásához a Hatóságnak nem szükséges bányászati-földtani szakkérdés tekintetében feltételeket megadni, figyelemmel a 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 5. melléklet I. 8. pontjában foglaltakra.”

12. Veszprém Megyei Kormányhivatal Állami Főépítész Iroda VE/05/139-3/2021. számon:

„Feljegyzés

a területrendezési tervekkel való összhang szakkérdésében

A Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály (a továbbiakban: Környezetvédelmi Hatóság) a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (székhely: 1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából az Unitef 83 Zrt. (székhely: 1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) által benyújtott kérelem alapján, és az Unitef 83 Zrt. – Főmterv Mérnöki Tervező Zrt. (székhely: 1024 Budapest, Lövház u. 37.) által elkészített, 2021. január 25-én kelt, 3037 tervszámú „M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) közötti szakasz” Környezetvédelmi Hatástanulmány (a továbbiakban: Hatástanulmány) megnevezésű dokumentáció elektronikus elérhetőségének megadásával megkereste a Veszprém Megyei Kormányhivatal állami főépítészt, hogy a tárgyi eljárásban a területrendezési tervekkel való összhang szakkérdését vizsgálja meg.

A tervezett beruházás az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. melléklet („1. Országos közúti közlekedési projektek”; „1.1. Gyorsforgalmi utak”) 1.1.40. pontja alapján („Az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya és M6 autópálya (Dunaújváros) közötti szakasz megvalósítása.”) nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházás.

A környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Kr.1.) 28. § (1) bekezdése alapján, a területi környezetvédelmi hatóság előzetes vizsgálati, környezeti hatásvizsgálatai, egységes környezethasználati

engedélyezési eljárásban, valamint az összevont eljárásban vizsgálja az 5. melléklet I. táblázatában nevesített szakkérdéseket.

A szakkérdés vizsgálatához szükséges dokumentáció elektronikus elérhetőségét a Környezetvédelmi Hatóság megadta.

A területrendezési tervekkel való összhang szakkérdés vizsgálatában állami főépítési hatáskörben az M8 gyorsforgalmi út Veszprém megyét érintő szakasza (Balatonfőkajár közigazgatási területe) tekintetében a Veszprém Megyei Kormányhivatal, a Lepsény – Dunaújváros közötti szakasz vonatkozásában a Fejér Megyei Kormányhivatal az illetékes.

A Kr.1. 28. § (1) bekezdése és az 5. melléklet I. táblázat 9. pontja alapján a területrendezési tervekkel való összhang tekintetében a szakkérdést az állami főépítési hatáskörében eljáró kormányhivatal vizsgálja, ha az 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.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Kr.2.) szerinti országos vagy térségi jelentőségű műszaki infrastruktúra hálózatok és egyedi építmények megvalósítására, valamint azok jelentős módosítására irányul.

A Kr. 2. 7. számú mellékletének II. A) 1.2. pontja felsorolja a műszaki infrastruktúra-hálózatok és egyedi építmények térbeli rendjét, mely szerint a „gyorsforgalmi út” (1.2.1.1. pont) az Országos Területrendezési Tervben, valamint érintettség esetén a kiemelt térségi és megyei területrendezési tervben megállapított országos jelentőségű elem.

A tervezett beruházás által érintett Veszprém megyei szakaszon (Balatonfőkajár) a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (a továbbiakban: MaTrT., amelynek Második Része az Országos Területrendezési Terv, valamint Negyedik Része a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Területrendezési Terve), a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet (a továbbiakban: MvM. rendelet), valamint a Veszprém Megyei Önkormányzat Közgyűlésének a Veszprém megye területrendezési szabályzatáról, térségi szerkezeti tervéről és övezeteiről szóló 15/2019. (XII. 13.) önkormányzati rendelete (a továbbiakban: VMTrT.), mint területrendezési tervek vannak hatályban.

Az M8 számú gyorsforgalmi utat a MaTrT. 2. melléklete (Ország Szerkezeti Terve), valamint MaTrT. 10. melléklete (Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Szerkezeti Terve) a tervezett/meglévő nyomvonal helyén jelöli, továbbá a MaTrT. 4/1. melléklet 1. táblázat 28. sora megnevezi azt (Balatonfőkajár (M7) – Sárbogárd – Baracs), mint a távlati gyorsforgalmi utak tervezett szakasza.

Megállapítottam, hogy a VMTrT. 2. mellékletét képező Veszprém megye Szerkezeti Terv hatálya nem terjed ki a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet településeire, továbbá a tervezett nyomvonal nem érinti a Balatonfőkajár vízpart-rehabilitációs szabályozási követelményekkel érintett területének lehatárolásáról és vízpart-rehabilitációs tanulmánytervének elfogadásáról szóló 1/2006. (I. 13.) TNM rendeletben lehatárolt ingatlanokat.

A Hatástanulmány tartalmazza a Területrendezési tervekkel való összhang vizsgálatát, amely szerint a tervezési szakasz kezdetén a nyomvonal megegyezik a szerkezeti tervben szereplő nyomvonallal. Felhívom a figyelmet, hogy a dokumentációban hivatkozott, az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény 2019. március 15-től, a MaTrT hatálybalépésével egyidejűleg hatályát veszítette.

A tervezett nyomvonal balatonfőkajári szakasza az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetét, az erdők övezetét, valamint kis mértékben az általános mezőgazdasági terület övezetét érinti, továbbá erdőterület, valamint kis részen szőlő, gyümölcsös és kertművelésű térségi területfelhasználásban fekvő ingatlanokat érint.

A MaTrT 26. § (4) bekezdése szerint: „Az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében a közlekedési és energetikai infrastruktúra-hálózatok elemeinek nyomvonala, továbbá az erőművek az ökológiai folyosó és az érintkező magterület természetes élőhelyeinek fennmaradását biztosító módon,

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>

az azok közötti ökológiai kapcsolatok működését nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával jelölhető ki és helyezhető el.”

A MaTrT 79. §-a szerint: „Az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete tekintetében a 26. § szerinti övezeti előírások mellett a következő előírások alkalmazandók:

a) a településrendezési eszközök készítése során az ökológiai folyosók folytonosságát és folyamatossá tételét biztosítani kell;

b) szántó művelési ágú területen – a Balatoni főépítész hozzájárulását követően – kizárólag út, közmű, vízgazdálkodási és vízkárelhárítási építmény helyezhető el;

...

e) új építmény elhelyezése, műszaki infrastruktúra telepítése csak tájba illesztve, az illetékes természetvédelmi hatóság, valamint a Balatoni főépítész hozzájárulása alapján történhet”.

A MaTrT 59. §-a szerint: „A közlekedési infrastruktúra építményei közül

a) a tervezett gyorsforgalmi utak területét a nyomvonalak leírása tekintetében meghatározott települések közigazgatási területének érintésével kell biztosítani, amelynek során a nyomvonalak kijelölésénél figyelembe kell venni a tájba illesztési és a környezetvédelmi szempontokat és követelményeket ...”.

Fentiek alapján megállapítottam, hogy – a hivatkozott jogszabályi helyek figyelembe vétele mellett – az M8 gyorsforgalmi út Veszprém megyei szakasza (Balatonfőknjájár közigazgatási területén) a hatályos területrendezési tervekkel összhangban van.”

13. Fejér Megyei Kormányhivatal Állami Főépítész Iroda FE/ÁF/00083-2/2021. számon:

„A Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztályán eljárás indult a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megbízásából eljáró Unitef'83 Zrt. kérelme alapján az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) közötti szakasz vonatkozásában környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása és környezetvédelmi engedélyezési eljárása tárgyban.

Vizsgált szakkérdés: területrendezési tervekkel való összhang vizsgálata.

Vizsgálat eredménye:

Tárgyi ügyben megállapítom, hogy:

- a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (a továbbiakban: Trtv) 4/1. melléklet 1. Távlati gyorsforgalmi utak fejezet 28. pontja tartalmazza az M8 jelű gyorsforgalmi út Balatonfőknjájár (M7) – Sárbogárd – Baracs, Apostag – Kecskemét – Szolnok (M4) tervezett szakaszát;
- a Fejér Megyei Önkormányzat Közgyűlésének 7/2020. (II.28.) önkormányzati rendeletével elfogadott Fejér Megyei Területrendezési Terv (továbbiakba: FmTrT) 1.2. melléklet 1. Gyorsforgalmi utak fejezet 5. pontja tartalmazza az M8 jelű gyorsforgalmi út (Balatonfőknjájár) (M7) – Sárbogárd – Baracs – (Apostag – Kecskemét – Szolnok (M4)) tervezett szakaszát;
- az M8 jelű gyorsforgalmi út dokumentációban szereplő nyomvonala eltér az Trtv. 2. melléklete szerinti, az Ország Szerkezeti Tervében szereplő nyomvonalától; az M8 jelű gyorsforgalmi út dokumentációban szereplő nyomvonala eltér az FmTrT 2. melléklete szerinti Fejér megye szerkezeti tervében szereplő nyomvonalától;
- a Trtv. 17. § (2) alapján az országos műszaki infrastruktúra-hálózatok elemeit a térbeli rend szempontjából meghatározó települések, az országos és a megyei szerkezeti terv figyelembevételével, az engedélyezési eljárás során felmerülő ágazati szempontok és követelmények miatt szükséges korrekciókkal kell megvalósítani.

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 alapján 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 hatásvizsgálatai és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 20/A. § (4) és (6) bekezdése szerinti felülvizsgálatára irányuló eljárásban az 5. melléklet I. táblázatában megjelölt feltételek fennállnak.

A Rendelet 28.§ (1) bekezdése és az 5. melléklet I. táblázat 9. pontja alapján a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztálya megkeresett a területrendezési tervekkel való összhang vizsgálatára, azzal a vizsgálati feltétellel, 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 1.2.1.1. pontja alapján a gyorsforgalmi út a területrendezési tervekben a országos jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózat elemének minősül.

A Trtv. 4/1. melléklet 1. Távlati gyorsforgalmi utak fejezet 28. pontja tartalmazza az M8 jelű gyorsforgalmi utat.

Az FmTrT 1.2. melléklet 1. Gyorsforgalmi utak fejezet 5. pontja tartalmazza az M8 jelű gyorsforgalmi utat.

A megküldött dokumentációban szereplő nyomvonal a Mátyásdomb, Sárbogárd, Mezőfalva térségében eltér a Trtv. 2. melléklete, az Ország Szerkezeti Tervében és az FmTrT 2. melléklete, Fejér megye szerkezeti tervében szereplő nyomvonaltól.

A Trtv. 17. § (2) bekezdése szerint a 4/1–4/3. mellékletekben szereplő országos műszaki infrastruktúra-hálózatok elemeit és az egyedi építményeket az ott felsorolt, a térbeli rend szempontjából meghatározó települések közigazgatási területét – térség esetén a megjelölt település közigazgatási területét vagy annak 10 km-es körzetét – érintve, az országos, a kiemelt térségi és a megyei szerkezeti terv, valamint a településszerkezeti terv figyelembevételével, az engedélyezési eljárás során felmerülő ágazati szempontok és követelmények miatt szükséges korrekciókkal kell megvalósítani."

14. Budapest Főváros Kormányhivatala Népegészségügyi Főosztály BP/PNEF-TKI/0451-2/2021. számon:

„Az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) közötti szakasz – környezeti hatásvizsgálatai eljárásának és környezetvédelmi engedélye kiadásának 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, valamint 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 azonosító kód: 427094958).

BFKH kéri a fentiek szíves elfogadását."

A Kormányhivatal PE/KTFO/906-25/2021. számon 2021. február 15. napján szakvélemény megadása végett megkereste Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály Gyorsforgalmi Ütügyi Osztályt mint útügyi közlekedési hatóságot az Autópálya tv. 9. § (2) bekezdése alapján.

Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály Gyorsforgalmi Ütügyi Osztály fenti megkeresésre BP/0801/00228-2/2021. számon a következő szakvéleményt adta:

„A PE/KTFO/906-25/2021. ügyiratszámú, 2021. február 15-én kelt levelükkel szakvéleményünket kérték az M8 gyorsforgalmi út (autópályává fejleszthető autóút) M7 autópálya – Dunaújváros (M6) közötti szakasz környezetvédelmi engedélyezési eljárásában.

A <http://www.kormanyhivatal.hu/hu/pest/kornyezetvedelmi-hirdetmenyek> oldalon elektronikusan közzétett, az Unitef – Főmterv Konzorcium által 2021 januárjában készített a környezetvédelmi engedély iránti kérelmet alátámasztó munkarészekben foglaltak alapján az alábbi szakvéleményt adom:

A tárgyi útszakasz szerepel:

- a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény 1. sz. mellékletének 10. pontjában, mint M8 autóút országhatár – Vasvár és Veszprém – Jászsalsószentgyörgy (új út építése, kapacitásbővítés), valamint
- 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 1.1.40. pontjában, mint az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya és M6 autópálya (Dunaújváros) közötti szakasz megvalósítása.

A tervek alapján a tárgyi útszakasz kezdete a megépült 1. ütemű M7 autópálya – 710 sz. főút csomópontja. A tárgyi útszakasz vége csatlakozik a megépült M8 autópálya Dunaújváros – Dunavecse közötti szakaszához.

A tervezett gyorsforgalmi úti szakasz kelet-nyugati kapcsolatot biztosít az Alföld és a Balaton között, megvalósulása nagymértékben hozzájárul a közvetlen közlekedési és szorosabb gazdasági kapcsolatok megteremtéséhez, valamint az eltérő társadalmi-gazdasági fejlettségbeli különbségek csökkentéséhez.

Az M8 gyorsforgalmi úti szakasz megvalósítása tehermentesíti a 64 sz. főutat, a 6301 és 6228 j. utakat, ezáltal Fejér megye 2 jelentős településének összekötése megvalósulna, a baleseti statisztikák kedvező változására is számítani lehet.

Fentiek alapján közlekedésbiztonsági, forgalmi, környezetvédelmi, és gazdasági érdekből indokoltnak tartom az M8 gyorsforgalmi út tárgyi szakaszának megvalósítását.

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

A továbbtervezés során az alábbiakra kell különös figyelemmel lenni:

A tervezett gyorsforgalmi út és 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 pihenőhelyek megközelítésére szolgáló lassító- és gyorsítóávokat, a parkolóhelyeket és az azokhoz vezető utakat, azok forgalmi rendjét, valamint a szolgáltató létesítmények helyét, alapvető közműveit, megközelítését és a gyalogutakat az útépítési tervvel együtt kell megtervezni.

A gyorsforgalmi út, 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 útarok öntöző csatornaként, vagy víztározóként történő felhasználása tilos, belvízcsatorna szerepét nem töltheti be.

A gyorsforgalmi úton 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 gyorsforgalmi út 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 gyorsforgalmi út 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.

Szakovéleményemet 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 2021. február 15. 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 – 2021. február 15. napján PE/KTFO/906-27/2021. számon megküldte a 314/2005. Korm. rendelet 8. § (2) bekezdésének megfelelően a nyomvonal által érintett települések (*Balatonfőkajár, Lepsény, Enying, Mátyásdomb, Kisláng, Dég, Káloz, Sárbogárd, Sárszentágota, Nagykarácsony, Mezőfalva, Baracs*) jegyzőjének kérve, hogy a közlemény közterületen és a helyben szokásos egyéb módon történő közzétételéről haladéktalanul, de legkésőbb 3 napon belül, 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 sziveskedjen.

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

- **Balatonfőkajár** Község Jegyzője 392/3/2021. számú, 2021. február 23. napján,
- **Lepsény** Nagyközség Jegyzője L/486-2/2021. számú, 2021. február 18. napján,
- **Kisláng** Község Jegyzője 440-3/2021. számú, 2021. február 17. napján,
- **Dég** Község Jegyzője 355-2/2021. számú, 2021. február 19. napján,
- **Káloz** Község Jegyzője K/207-2/2021. számú, 2021. február 25. napján,
- **Sárbogárd** Város Jegyzője D/79-3/2021. számú, 2021. február 24. napján,
- **Sárszentágota** Község Jegyzője A3/169-2/2021. számú, 2021. március 1. napján,

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>

- **Nagykarácsony** Község Jegyzője N/162-3/2021. számú, 2021. február 19. napján,
- **Mezőfalva** Nagyközség Jegyzője ME/600-2/2021. számú, 2021. február 18. napján

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

*

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: 2021. március 22.

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 jegyzője 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 Unitef83 Zrt.-t PE/KTFO/906-26/2021. számon 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 ismételt 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 eljárásra vonatkozóan kérdés, észrevétel nem érkezett, továbbá az érintett települések jegyzői sem továbbítottak a Kormányhivatal részére hozzájuk eljuttatott kérdéseket, észrevételeket.

A közmeghallgatásról PE/KTFO/906-71/2021. 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 Kormányhivatal PE/KTFO/906-28/2021. számú végzésével 2021. február 15. napján a 314/2005. Korm. rendelet 1. § (6b) bekezdése alapján megkereste a nyomvonal által érintett települések (*Balatonfőkajár, Lepsény, Enying, Mátyásdomb, Kisláng, Dég, Káloz, Sárbogárd, Sárszentágota, Nagykarácsony, Mezőfalva, Baracs*) jegyzőit a tevékenységnek a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozásával, valamint a településrendezési eszközökkel való összhangjának megállapítása érdekében.

A 314/2005. Korm. rendelet 1. § (6c) bekezdése alapján a jegyző a jogsegélyéhez mellékelheti a tervezett tevékenységgel kapcsolatos véleményét is.

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

1. Balatonfőkajár Község Jegyzője 392/4/2021. számon:

„VÉGZÉS

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.; a továbbiakban: NIF Zrt.) megbízásából az UNITEF'83 Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) által a 3037 tervszámon az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya-Dunaújváros (M6) közötti szakaszának környezeti hatásvizsgálati dokumentáció alapján

szakhatósági hozzájárulásomat kikötés nélkül megadom.

Végzésem ellen önálló jogorvoslatnak nincs helye, az a határozat, illetve az eljárást megszüntető végzés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.

INDOKOLÁS

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.; a továbbiakban: NIF Zrt.) megbízásából az UNITEF'83 Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) kérelmet nyújtott be a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Tájvédelmi Főosztályához (a továbbiakban: Kormányhivatal az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya-Dunaújváros (M6) közötti szakaszának környezeti hatásvizsgálati eljárásnak tárgyában

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>

A Kormányhivatal az általános közigazgatási rendtartásról 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 25.§ (1) bekezdésében foglaltak alapján megkereste a Balatonfőkajári Közös Önkormányzati Hivatal jegyzőjét, mint a nyomvonal kiépítésben érintett település jegyzőjét, hogy a kérelemben meghatározott tevékenység összhangban van-e a település helyi környezet-és természetvédelmi szabályozásával. A NIF Zrt. által készített tanulmány tervben szereplő M8 gyorsforgalmi út nyomvonala megfelel a hatályos településrendezési eszközökben szereplő nyomvonalaknak. A hatályos településrendezési eszközök azonban sem a gyorsforgalmú útnak megfelelő közlekedési területet, szabályozási szélességet, sem a csomópontok helyszükségletét nem tartalmazzák, így az összhang jelenleg nem teljes körűen biztosított. A nyomvonal meglévő vagy tervezett helyi természetvédelmi területet nem érint.

A tervezett létesítmény Balatonfőkajári Helyi Építési Szabályzatáról szóló 6/2014.(IV.28.) önkormányzati rendeletének (a továbbiakban: Rendelet) táji és természeti értékek védelméről szóló 42. §-ban és ugyanezen rendelet 43.§-nak (3) bekezdésében „A zaj és rezgés elleni védelem érdekében bármely zajt kibocsátó, vagy rezgést okozó létesítmény csak akkor üzemeltethető vagy építhető, illetve bármely tevékenység csak akkor folytatható, ha az általa okozott zaj vagy rezgés mértéke a környezetében a vonatkozó üdülőterületekre meghatározott zajterhelési határértéket nem haladja meg” foglaltaknak megfelel.

Felhívom a Kérelmezők figyelmét, hogy a szakhatósági hozzájárulásom nem helyettesít más szakhatósági állásfoglalást, továbbá, hogy a jelen állásfoglalás hat hónapi használatos fel.

Szakhatósági állásfoglalásomat az Ákr. 55.§ (1) bekezdése és Balatonfőkajár Község Önkormányzat Képviselő-testületének a helyi építési szabályzatról szóló 6/2004.(IV.28.) önkormányzati rendeletében foglaltakra hivatkozással került kiadásra.

A fellebbezési lehetőséget az Ákr. 55.§ (4) bekezdése alapján zártam ki.”

2. Lepsény Nagyközség Jegyzője L/486-3/2021. számon:

„Hivatkozva a 2021.02.15-én kelt PE/KTFO/906-28/2021 számú megkeresésére az alábbi nyilatkozatot teszem:

A NIF Zrt. által készített tanulmánytervben szereplő M8 gyorsforgalmi út nyomvonala csaknem megfelel a hatályos településrendezési eszközökben szereplő nyomvonalnak. A hatályos településrendezési eszközök azonban sem a gyorsforgalmú útnak megfelelő közlekedési területet, szabályozási szélességet, sem a csomópontok helyszükségletét nem tartalmazzák, így az összhang nem biztosított.

A nyomvonal tervezett helyi természetvédelmi területen megy keresztül, mely fokozott figyelmet kíván. Kérjük, hogy a településrendezési terveken ábrázolt tervezett helyi jelentőségű természetvédelmi területen lehető legkisebb igénybevétel történjen.

A településrendezési terv módosítása jelenleg nincsen folyamatban.

Lepsény Nagyközségi Önkormányzat helyi környezetvédelmi - és természetvédelmi szabályozással nem rendelkezik.

Kérem a fentiek szíves tudomásulvételét!”

3. Enying Város Jegyzője 01/963-1/2020. számon:

„NYILATKOZAT

Alulírott Dr. Földesi Dorina, mint Enying Város Aljegyzője hivatkozva a PE/KTFO/906-28/2021 ügyiratszámú megkeresésre nyilatkozom, hogy a M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) szakasz tervezett nyomvonala:

- nem érint helyi védettség alatt álló területet,

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>

- nincs összhangban a helyi rendezési tervvel (a jelenlegi tervezett nyomvonal eltér a rendezési tervünkben szereplőtől. Rendezési tervünk felülvizsgálata folyamatban van)”

4. Kisláng Község Jegyzője 440-3/2021. számon:

„Hivatkozva a T. Cím PE/KTFO/906-28/2021. ügyiratszámú M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) közötti szakasz környezeti hatásvizsgálata tárgyában érkezett megkeresésére válaszolva nyilatkozom, hogy Kisláng község Önkormányzatát érintően a tevékenység összhangban van a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozással, valamint a településrendezési eszközökkel.

A nyilatkozatomat a PE/KTFO/906-28/2021. számú megkeresésre a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005.(XII.25.) Korm. rendelet 1. § (6b) és (6c) pontja alapján adtam ki.

Tájékoztatom, hogy a megkeresésével egyidejűleg érkezett közlemény 2021. február 16. napján kifüggesztésre és Kisláng község honlapján elhelyezésre került.

Kérem a fentiekben foglaltak szíves elfogadását.”

5. Dég Község Jegyzője 355-3/2021. számon:

„Hivatkozva az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M6) közötti szakasz vonatkozásában környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása és környezetvédelmi engedély megadása tárgyában fenti szám alatt küldött levelére, az abban foglaltakra az alábbi nyilatkozatot adom:

1. A módosított Dég Településrendezési Tervében (módosítás: 214/2015. (XII.9.) sz. ÖK. Határozat, 20/2016. (XII.18.) sz. Ök. Rendelet és 20/2015. (XII.18.) sz. Ök. Rendelet) az eljárás tárgyát képező gyorsforgalmi út terven jelölt un. Kék „B” változata nem szerepel. Az OtrT Országos Szerkezeti Tervében szereplő M8 gyorsforgalmi út nyomvonala viszont nem érintette Dég közigazgatási területét. Ezért nem szerepel a hatályos rendezési tervünkben. Amennyiben a Kék „B” változat került elfogadásra, illetőleg építési engedélyezésre előkészítésre, úgy Dégi Területrendezési Tervbe beépítésre kerül. Egyúttal jelzem, hogy ennek tervi előkészítésére a Dégi Önkormányzat jelenleg nem rendelkezik pénzügyi fedezettel. Önkormányzatunk részéről a jelen eljárás tárgyát képező szakaszt – települési érdekek szem előtt tartásával – tartjuk elfogadhatóbbnak.

2. A tervezett nyomvonal helyi jelentőségű védet természetvédelmi területet nem érint.

3. A tervezett nyomvonal Élővilág hatásterülete érinti Dég Településrendezési Tervének Természet és tájvédelem című 2. függelékében szereplő területeket az alábbiak szerint:

1. Természetvédelmi érintettségű területek:

magterület övezete által érintett terület: ... 0156/44 egy része, 0173/1 egy része,

2. Tájképvédelmi érintettségű területek:

tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezete által érintett terület: ...0156/44 egy része, 017/1, 0173/1 egy része, 0175/1,

Mivel az érintett hossz 180m, így a terven szereplő kialakítás, illetve védelem – egyéb magasabb szintű jogszabályok és hatósági előírások betartása mellett – esetén a nyomvonalat megfelelőnek tartjuk.

Kérem Tisztelt Osztályvezető Urat, hogy a fent leírtakat elfogadni, és a jelzett problémák megoldásában szíveskedjen segítségünkre lenni.”

6. Káloz Község Jegyzője K/207-5/2021. számon:

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>

„A Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztálya (1016 Budapest, Mészáros utca 58/a.) megkereste Káloz Község Jegyzőjét a tervezett M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya-Dunaújváros (M6) közötti szakasz környezeti hatásvizsgálata ügyében.

Mint érintett Káloz Község település jegyzője nyilatkozom arra vonatkozóan, hogy a tervezett tevékenység nem ellentétes Káloz Község Önkormányzat Képviselő-testületének Káloz Község Szabályozási tervéről és Helyi Építési Szabályzatról szóló 5/2011. (IV.04.) önkormányzati rendeletével, környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozással.

Ezen nyilatkozatot a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztálya (1016 Budapest, Mészáros utca 58/a.) megkeresésére a tervezett M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya-Dunaújváros (M6) közötti szakasz környezeti hatásvizsgálata ügyében adtam ki.”

7. Sárbogárd Város Jegyzője D-5/7/2021. számon:

„Nyilatkozat

A Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály (1016 Budapest, Mészáros utca 58/a.) megkeresése alapján az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya - Dunaújváros (M6) közötti szakasz környezeti hatásvizsgálati eljárása keretében a következő nyilatkozatot adom:

Sárbogárd településrendezési eszközei tartalmazzák az M8-as gyorsforgalmi autóút nyomvonalát, de annak egy korábbi változatát. Ezért a tervezett nyomvonal, csak részben van összhangban Sárbogárd településrendezési eszközeivel, így az építési engedély kiadását megelőzően szükséges a nyomvonalat a településrendezési eszközökkel összhangba hozni.

Az M8-as gyorsforgalmi autóút tervezett nyomvonala helyi jelentőségű Táj- és természeti területet nem érint.

Döntésem ellen önálló fellebbezésnek nincs helye. Döntésem az ügy érdekében 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.) a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából, az Unitef '83 Zrt (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) által benyújtott kérelem és tervdokumentáció alapján, nyilatkozatomat kérte az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya - Dunaújváros (M6) közötti szakasz, környezeti hatásvizsgálati eljárása keretében, 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 tartalmazza az M8 gyorsforgalmi út egy korábbi nyomvonalát. A település közigazgatási területének nyugati szélétől Nagyhörcsök településrészig a vizsgált nyomvonal eltér a rendezési tervben szereplő nyomvonalától, majd Nagyhörcsökpuszta és Alsótöbörzsök településrész között közel azonos nyomvonalon halad. Alsótöbörzsök településrész térségében a tervezett pálya eltávolodik a rendezési tervben szereplő nyomvonalától. Kislók településrész térségéig északi irányban 900 m-re vezet, majd Kislók településrészt elhagyva déli irányban kb. 400 m-re halad.

Sárbogárd Város Önkormányzat Képviselőtestülete nem alkotott rendeletet a helyi jelentőségű védett természeti területek védelméről. Így a tervezett nyomvonal helyi jelentőségű Táj- 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: 2021. február 24. 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”

8. Alapi Közös Önkormányzati Hivatal Sárszentágotai Kirendeltség Jegyzője A3/169-2/2021. számon:

„A 2021. február 15. napján kelt, fenti ügyiratszámú megkeresésére az alábbi nyilatkozatot teszem:

NYILATKOZAT

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából az Unitef'83 Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) által benyújtott kérelemre az **M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros (M8) közötti szakasz** környezeti hatásvizsgálata ügyében a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztálya előtt a PE/KTFO/906/2021. számon indult közigazgatási hatósági eljárásában, **mint az Alapi Közös Önkormányzati Hivatal (Sárszentágota) jegyzője nyilatkozom**, hogy az Unitef'83 Zrt. – Főmterv Mérnöki Tervező Zrt. (1024 Budapest, Lövház u. 37.) által készített 2021. január 25. napján kelt, 3037 tervszámú környezeti hatástanulmányban 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 a mai napon közzétettem.”

9. Kisapostagi Közös Önkormányzati Hivatal Nagykarácsonyi Kirendeltség Jegyzője N/162-4/2021. számon:

„SZAKHATÓSÁGIÁLLÁSFOGLALÁS

A Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály (1016 Budapest, Mészáros u 58/a) kérelmére az M8 gyorsforgalmú út M7 autópálya-Dunaújváros (M6) közötti szakasz környezeti hatásvizsgálata ügyében indított eljárásra a szakhatósági hozzájárulásomat az alábbiak szerint adom ki:

A **tevékenység Nagykarácsony Község Önkormányzat Képviselő-testület 17/2010. (VI. 10.) önkormányzati határozatával elfogadott Településszerkezeti Tervével, valamint a Helyi Építési Szabályzatáról szóló 6/2010. (VI. 10.) önkormányzati rendelettel nem ellentétes, valamint a rendeletben meghatározott természetvédelmi követelményeknek a kérelemben foglaltak megfelelnek, védett természeti értéket nem érint.**

A fentiek alapján a **szakhatósági hozzájárulásomat megadom.**

Ezen szakhatósági hozzájárulásunk nem mentesít a jogszabályok rögzítette egyéb szakhatósági vélemények és hatósági engedélyek beszerzése alól.

Állásfoglalásom ellen önálló fellebbezésnek helye nincs, szakhatósági állásfoglalásom csak az ügy érdemében hozott határozat, vagy az eljárást megszüntető végzés elleni fellebbezéssel támadható meg.

Indokolás

A Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály (1016 Budapest, Mészáros u 58/a) kérelmére az M8 gyorsforgalmú út M7 autópálya-Dunaújváros (M6) közötti

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>

szakasz környezeti hatásvizsgálata ügyében indított eljárásban a szakhatósági állásfoglalás kiadása érdekében kereste meg hatóságomat.

Nagykarácsony Község Önkormányzat Településszerkezeti Tervére és a Helyi Építési Szabályzatára (a továbbiakban: HÉSZ) vonatkozó előírásokat megvizsgáltam és megállapítottam, hogy a tevékenységgel érintett terület nem minősül helyi jelentőségű védett természeti területnek és a HÉSZ 1. számú függelékében a helyi jelentőségű védett területek között nem szerepel.

Döntésemet a Nagykarácsony Község Önkormányzat Képviselő-testület Helyi Építési Szabályzatáról szóló 6/2010. (VI. 10.) önkormányzati rendelet és a 17/2010 (VI.10.) önkormányzati határozatával elfogadott Településszerkezeti Terv vonatkozó előírásai alapján hoztam meg.

A rendelkező részben hozott döntésemhez hatáskörömet az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről a 1. melléklet 4. táblázat 44. sora állapítja meg.

Állásfoglalásomat az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016.évi CL törvény (Ákr) 55.§ (1) bekezdése alapján adtam ki, valamint a fellebbezés lehetőségét az Ákr. 112.§ alapján zártam ki, és a jogszabályi helyre hivatkozással adtam tájékoztatást a jogorvoslat lehetőségéről."

10. Mezőfalva Nagyközség Jegyzője ME/599-2/2021. számon:

„Az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya-Dunaújváros (M6) közötti útszakasz, Mezőfalva nagyközség közigazgatási területét érintő szakasza összhangban van Mezőfalva Nagyközség Önkormányzat Képviselő-testületének Mezőfalva Nagyközség Helyi Építési Szabályzatáról és Szabályozási tervéről szóló 9/2019. (IV.29.) rendelettel, a környezet- és természetvédelmi szabályozással.”

11. Baracs Község Jegyzője 567-3/2021. számon:

„SZAKHATÓSÁGI ÁLLÁSFOGLALÁS

Baracsi Polgármesteri Hivatalhoz, a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztálya (1016 Budapest, Mészáros utca 58/a.) 2021. március 1-én érkezett PE/KTFO/906-28/2021 ügyiratszámú M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya - Dunaújváros (M6) közötti szakasz környezeti hatásvizsgálata tárgyú megkereséséhez, mint helyi környezet- és természetvédelmi szakhatóság nyilatkozom, hogy a tervezett létesítmény helyi jelentőségű védett természetvédelmi területet Baracs közigazgatási területén nem érint, arra hatást nem gyakorol, a helyi építési szabályzattal és a településképvédelemről szóló rendelet előírásaival összhangban van.

Döntésem ellen önálló fellebbezésnek helye nincs, az a határozat, illetve az eljárást megszüntető végzés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.

INDOKOLÁS

Baracsi Polgármesteri Hivatalhoz, a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztálya (1016 Budapest, Mészáros utca 58/a.) 2021. március 1-én érkezett megkeresésére, a rendelkezéseimre álló egyeztetési anyagok alapján megállapítottam, hogy a M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya - Dunaújváros (M6) közötti szakasz környezeti hatásvizsgálata ügye a helyi környezet- és természetvédelemmel összhangban van, ezért döntöttem a rendelkező részben foglaltak szerint.

A szakhatósági közreműködés jog alapja az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55.§ (1)-(3) bekezdései, valamint az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Kormány rendelet (a továbbiakban: Korm. rendelet) 1. mellékletének 4. részének 43. pontja. A fellebbezés lehetőségéről az Ákr. 116. § (3) bekezdése alapján, a jogorvoslat lehetőségéről az Ákr. 112. §-ára figyelemmel adtam tájékoztatást."

A Kormányhivatal fenti nyilatkozatok alapján tett megállapításait jelen határozat rendelkező rész V. 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 a Kormányhivatal fenti, a gyorsabb ügyintézés érdekében e-mail útján is megküldött PE/KTFO/906-28/2021. számú megkeresésére Mátyásdomb Község Jegyzője részéről válasz nem érkezett (a NISZ biztonságos kézbesítési szolgáltatás által megküldött letöltési igazolás alapján a megkeresést Mátyásdomb Község Jegyzője 2021. február 26. napján átvette), a Kormányhivatal 2021. március 8. napján PE/KTFO/906-37/2021. számon ismételten megkereste a jegyzőt, és kérte, hogy nyilatkozatát szíveskedjen a Kormányhivatal részére lehetőség szerint mielőbb, legkésőbb 3 napon belül megküldeni.

Ismételt megkeresésében a Kormányhivatal az alábbi jogszabályi rendelkezésekre hivatkozással felhívta a figyelmet arra, hogy amennyiben válasza a Kormányhivatal részére 3 napon belül nem érkezik meg, a Kormányhivatal a rendelkezésre álló iratok alapján hozza meg döntését, amely a válasz hiányában a fenti kérdésről való rendelkezést **Mátyásdomb** település vonatkozásában nem tartalmazhatja.

A 314/2005. Korm. rendelet alapján:

10. § (4) A környezetvédelmi engedély megadásáról szóló határozatban az engedély feltételei között:
a) elő kell írni azokat az intézkedéseket, amelyek a káros környezeti hatások elkerülésére, csökkentésére és - ha lehetséges - megszüntetésére 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) 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 benyújtásáig megteremthető, ezt a lehetőséget rögzíti, és előírja, hogy a kizáró okot a létesítési, építési engedély kiadására jogosult hatóság döntéséig meg kell szüntetni.

Tekintettel arra, hogy a jelen határozat kiadmányozása időpontjáig Mátyásdomb Község Jegyzője részéről a Kormányhivatal fenti megkereséseire válasz nem érkezett, a Kormányhivatal jelen döntését a rendelkezésre álló adatok alapján hozta meg.

A Kormányhivatal a jegyző válaszában hiányában a tevékenység településrendezési eszközökkel való összhangjának kérdését Mátyásdomb község vonatkozásában nem vizsgálhatta, így a kérdésben a településre vonatkozóan jelen döntés megállapítást nem tartalmazhat.

*

A környezeti hatástanulmány, és a hiánypótlási dokumentáció alapján a környezeti hatások vonatkozásában az alábbiak állapíthatók meg:

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

Földtani közeg védelme

Az építéshez használt anyagokat a környéken, lehetőleg már üzemelő bányákból tervezik biztosítani. A beruházás környezetében csak a Lepsény I – homok található, mint a tárgyi beruházás szempontjából releváns bánya.

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 festékeket és hígítókat a meglévő mérnökségi telepeken zárt tárolószekrényben tárolják.

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

Az építés során keletkező veszélyes hulladékokat a jogszabályoknak megfelelő zárt edényzetben tárolják.

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 közegét, illetve amennyiben kialakításra kerülnek, az árok közvetítésével a befogadóként üzemelő szikkasztó-tároló medencéket. 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 szikkasztó-tároló medencékbe 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, amely 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 igénybevett terület tekinthető, amely 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 szennyeződik.

Közvetlen hatásterületbe tartozhatnak az út csapadékvizeit fogadó árkok és az esetlegesen kialakítandó (de nem tervezett) szikkasztó-tározó medencék, 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 meg tett 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) bekezdés alapján tette.

Hulladékgazdálkodás

A hulladékok keletkezése az útszakasz és a kapcsolódó létesítmények kialakításától, az alkalmazandó kivitelezési technológiáktól függően a munkák ütemezésének megfelelően a teljes beruházási időszakban, illetve a kiépülést és használatba vételt követően az üzemelés időszakában várható.

A hulladékok jelentős mennyisége az építési munkálatok során keletkezik, amelyek elsősorban nem veszélyes építési-bontási hulladékok, kisebb arányban építési segédanyagok (bevonatok, ragasztók, tömítőanyagok) hulladékai, továbbá csomagolási, kommunális, valamint veszélyes hulladékok. Veszélyes hulladékok keletkezésével főként a munkagépek működtetése, az építési tevékenységek, illetve az esetleges havária események kapcsán lehet számolni.

A keletkező hulladékok mennyiségének csökkentése, a hulladék minél nagyobb arányú anyagában történő hasznosítása érdekében az elkülönítetten gyűjtött nem veszélyes építési és bontási hulladékok, így a tevékenység során kitermelt szennyezetlen talaj is – amennyiben az műszakilag lehetséges – az építés során felhasználásra kerülnek.

Az üzemelés során a kivitelezéshez hasonlóan nem veszélyes építési és bontási, csomagolási, települési, építési segédanyagok felhasználásából származó, illetve veszélyes hulladékok keletkezésével kell számolni, amelyek várhatóan az út és létesítmény karbantartási munkálatok, a kapcsolódó létesítmények (pihenőhelyek) üzemeltetése során keletkeznek.

A létesítés, üzemeltetés során keletkező hulladékok szelektív, a környezet veszélyeztetését kizáró módon történő folyamatos gyűjtéséről, valamint a megfelelő kezelés érdekében engedélyesnek történő átadásáról gondoskodnak.

A veszélyes hulladékok gyűjtését munkahelyi gyűjtőhelyen, illetve a legközelebbi mérnökségi telephelyen kialakított üzemi gyűjtőhelyen fogják végezni. A nem veszélyes hulladékok gyűjtése megfelelő gyűjtőedényzetben történik.

Hulladékgazdálkodási szempontból a tervezett beruházás közvetlen hatásterületének a gyorsforgalmi út kisajátítási határon belüli területe, valamint az építés során ideiglenesen igénybe vett felvonulási terület minősül. Közvetett hatásterületet a hulladékok elszállításával és elhelyezésével kapcsolatban lehet kijelölni.

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 hulladékgazdálkodást érintő kikötések a fentiek figyelembevételével kerültek előírásra, mely előírások betartásával a tervezett tevékenység hulladékgazdálkodási szempontból nem kifogásolható.

Éghajlatvédelem

A 314/2005. Korm. rendelet 6. melléklet 3. pont d) alpont értelmében a környezeti hatásvizsgálat keretében kötelező klímakockázat elemzést végezni, 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 vizsgálták, 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.

Az elemzés alapján a klímaváltozás hatásainak való kitettség a tárgyi beruházás kapcsán a nyári forró napok növekedése, a szélsőségek növekedése, a hőhatások, tüzek és viharok gyakoriságának növekedése szempontjából közepes, a hóhullámos napok számának növekedése szempontjából pedig magas mértékű, ezért ezen tényezők esetében végeztek el a sérülékenységi vizsgálatot is. A vizsgálat eredményeként megállapításra került, hogy a beruházás a hóhullámos napok növekedése, a nyári forró napok növekedése, a csapadékintenzitás növekedése és a hőhatás szempontjából sérülékeny, így a kockázatok értékelését is ezek figyelembevételével dolgozták ki.

A magas hőmérsékleti értékek által okozott aszfaltkárosodás miatt az út élettartama rövidül, a szükséges karbantartások gyakoribbá válnak. A csapadék intenzitásának növekedése és így a villámárvizek következtében az átereszek és árokrendszer környezetében kimosódás léphet fel.

A releváns kockázatok alapján megállapítható, hogy a gyorsforgalmi út kapcsán a fő hatásviselők az aszfalt pályaszerkezet, annak földműve és az út vízelvezető rendszere. A pályaszerkezet és vízelvezetés méretezését biztonsági tartalékkal tervezték 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.

A közúti közlekedés az üvegházhatású gázok kibocsátása terén jelentős részesedéssel bír. A nyomvonal által igénybe vett területek mellett növénytelepítés tervezett a kisajátítási határon belül, azonban a tervezett beruházás eredményeként a szén-dioxid nyelő képesség negatív irányba fog változni az érintett területen.

Az építés során a területen időlegesen megnövekszik a szállításhoz és munkavégzéshez 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.

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 úthálózatához képest nem várható az üvegházhatású gázok kibocsátásának növekedése a területen.

Fentiek alapján a tervezett tevékenység éghajlatvédelmi szempontból nem kifogásolt.

Természetvédelem, élővilágvédelem

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 részletes botanikai és zoológiai részletes helyszíni vizsgálatok az útpálya tengelyétől számított 100 - 100 méter széles sávban történtek, de a felmérések egyes esetekben ennél szélesebb sávban készültek el, pl. a Sárvíz völgye Natura 2000 területen kb. 350 - 350 m széles sávban.

A terepi munka alapján a teljes szakaszon készült élőhely-térképezés. Az egyes élőhelytípusokat az Általános Nemzeti Élőhely-osztályozási Rendszer (Á-NÉR) kategóriák szerint sorolták be, az élőhelytípusok természetességi értékét a Németh-Seregélyes-féle index (1-5) szerint jelölték.

A térképi ábrázoláson a hatásterület szélességénél (100 - 100 m) szélesebb sáv került megjelenítésre, ami egyes pontokon, elérheti akár az 1000 métert is a tengelytől mérve.

Az előzetes terepbejárások során kijelölték azokat az élőhely foltokat, melyeknek részletesebb felmérése azok jellemzői alapján szükséges volt. A kijelölésben elsősorban a folt természetessége, kiterjedése és típusa játszott szerepet. Részletesebb felmérésre kijelölt fajcsoportok voltak a denevérek, madarak, kételtűek-hüllők, bogarak, lepkék, egyenlészárnyúak, szitakötők, edényes növények és az állatok közül a vidra. Törekedtek a védett fajok előfordulásának felkutatására, több esetben készültek az adott időszakot jellemző részletesebb fajlisták is. A terepi adatgyűjtést és térképezést 2020. április - szeptember közötti időszakban végezték.

A növényzet felmérése egyszerű terepbejárással és határozással történt. Az élőhelytérképeket műholdképek felhasználásával készítették el és QGIS 3.4 programmal digitalizálták. Szitakötők és bogarak megfigyelése szintén egyszerű bejárással történt, az állatok megfogásához fűhálót, lepkehálót és kopogtatóernyőt használtak. Az egyenlészárnyúak vizsgálatához fűhálót alkalmaztak, a megfogott és meghatározott egyedeket a helyszínen elengedték. Lepkék felméréséhez lepkehálót és lámpázást használtak, mindkettő élvefogó módszer. Kételtűek, hüllők és madarak regisztrálása vizuálisan és hang alapján történt. Denevérek azonosításához hangdetektort használtak, amelynek felvételeit számítógépes elemzéssel értékelték.

A nyomvonal nagy részét szántóföldi művelés kíséri. A műveletlen földek száma elenyésző, parlagot elvéve lehet találni. Az őshonos fafajú erdők aránya csekély, és idegenhonos ültetvényből (akác, nemes nyár, fekete fenyő, fekete dió) is kevés van. Nagyobb kiterjedésű és jelentős természeti értékkel rendelkező terület a Sárvíz völgye, ahol a mesterségesen kialakított halastavak mellett nagyméretű, jobb természetességű üde mocsárrétek és zárt homokpusztagepek húzódnak a völgy keleti oldalán. Úgyszintén jelentősebb természeti értéknek minősül a Lepsénytől délnyugatra található, helyi védelemre tervezett Cinca-Csikág-patak mente, valamint Sárbogárdtól északra, a Körtvélyesi-árok közelében lévő nádas terület. A fentiek felül kisebb kiterjedésben, de jó természetességgel elszórtan található még homoki gyepek, puhafaligetek a nyomvonal mentén.

A vidra az ország területének közel 80%-án előfordul, a vizes élőhelyeken található meg. Egyedszáma pontosan nem ismert. Adatgyűjtést a vidra előfordulására és élőhelyére vonatkozóan az M8 gyorsforgalmi út tervezett nyomvonala mentén a Nagyhörcsökpuszta (Sárbogárd) térségében található

halastavak környezetében végeztek. A közvetlen megfigyelésen kívül, terepen megtalálható elsődleges nyomjeleket, másodlagos nyomjeleket regisztráltak. A Nagyhörccsökpuszta körzetében vizsgált négy helyszín közül három esetben mutatták ki a vidra jelenlétét.

A felmérések alapján a vidra a nyomvonalszakasz felszíni vizeiben stabilan jelen levő faj. Jelenlétével a nyomvonal által érintett valamennyi vízfolyás esetében számolni kell. Védelmére és a pálya alatti átjutás biztosítására ökológiai átjárók létesülnek.

A tervezett gyorsforgalmi út a teljes szakaszon merőlegesen keresztez természetes vadváltó helyeket, ezért megfelelő vadátjárók nélkül az út akadályt képezne a vadak mozgásában. A legfontosabb ilyen szakasz a Sárvíz völgye különleges madárvédelmi terület Natura 2000 terület, de jelentősebb mozgásokkal lehet számolni a szélesebb vízfolyások mentén is, valamint a Baracstól északra található nagyobb erdőtömbben. A dokumentáció elkészítésekor felhasználták a területileg érintett vadásztársaságok adatszolgáltatásait.

Országos jelentőségű védett természeti területek

A nyomvonal közvetlenül nem érint országos jelentőségű védett természeti területet.

A tervezett út a *Sárvíz-völgye Tájvédelmi Körzet létesítéséről* szóló 26/1997. (VIII. 1.) KTM rendelet alapján védett Sárvíz-völgye Tájvédelmi Körzet és a *Rétszilasi-tavak Természetvédelmi Terület létesítéséről* szóló 25/1996. (X. 9.) KTM rendelet alapján védett országos jelentőségű Rétszilasi-tavak Természetvédelmi Terület között halad el. A védett területek távolsága a nyomvonaltól cca. 2000 m.

A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény (a továbbiakban: *Tvt.*) 23. § (2) szerint:

23. § (2) *E törvény erejénél fogva védelem alatt áll valamennyi forrás, láp, barlang, víznyelő, szikes tó, kunhalom, földvár. Az e bekezdés alapján védett természeti területek országos jelentőségűnek [24. § (1) bekezdés] minősülnek.*

A tervezett nyomvonal 525 m távolságú környezetében lévő sárbogárdi földvár, „*Bolondvár*” és a tervezett út 50+986 km szelvénye környezetében található Nagymarás, ménesmajori földvár (motte) országos jelentőségű természeti emlék.

Helyi jelentőségű védett természeti terület

Lepsény település közigazgatási területén a Cinca-Csíkgát-patak terület helyi jelentőségű természetvédelmi oltalomra tervezett. A dokumentáció szerint az érintett terület a 2+185 – 2+270 km szelvények között 85 m, a 2+490 – 2+730 km szelvények között 240 m. Lepsény település szabályozási terve jelöli a helyi védelemre tervezett területet, a nyomvonal a szabályozási terven jelölt védelemre tervezett területtől délebbre metszi a Cinca-Csíkgát -patakat.

Ramsari terület

A Rétszilasi-tavak Természetvédelmi Terület egyben a nemzetközi jelentőségű vadvizekről, különösen mint a vízimadarak tartózkodási helyéről szóló, Ramsarban, 1971. február 2-án elfogadott Egyezmény hatálya alá tartozó terület is.

Érzékeny természeti terület

Az érzékeny természeti területekre vonatkozó szabályokról szóló 2/2002. (I. 23.) KöM–FVM együttes rendelet 1. számú melléklet 1.1. pontja alapján a Velencei-tó és Sárvíz völgye a kiemelten fontos érzékeny természeti területek térségei közé tartozik.

A nyomvonal több helyen metszi az Országos Ökológiai Hálózat övezetét.

Natura 2000 területek

A tervezett útpálya az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet (a továbbiakban: **275/2004. Korm. rendelet**) 5. számú melléklete szerinti HUDI10005 Sárvíz völgye különleges madárvédelmi területet metszi és a 12. számú melléklete szerinti HUDI20036 Nagylóki löszvölgyek jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területet, valamint a HUDI20027 Kelet-mezőföldi löszvölgyek jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területet megközelíti. Az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű (Natura 2000) területekre gyakorolt hatások vizsgálatára külön-külön Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció és screening vizsgálatok készültek.

Sárvíz völgye (HUDI10005) különleges madárvédelmi terület

A Sárvíz völgye HUDI10005 különleges madárvédelmi terület teljes kiterjedése É-D irányban mintegy 40 km, területe 7864,43 ha. Az útpályával metszett rész hossza 975 m.

Az M8 gyorsforgalmi út nyomvonala a 6307 jelű út forgalmi csomópontot követően egyenesen halad keleti irányba, majd a 29+880 – 30+860 km szelvények között ellenívekkel keresztezi a Sárvíz völgye Natura 2000 különleges madárvédelmi területet (HUDI10005) a 6305 jelű meglévő önkormányzati út nyomvonalának térségében. A Natura 2000 terület keresztezése annak hosszanti kiterjedése miatt elkerülhetetlen. A tervezett metszés a lehető legkeskenyebb, a 6305. jelű meglévő út által már érintett részen történik. A nyomvonal a Sárvíz völgye keresztezését követően kelet-északkeleti irányban halad tovább.

A Natura 2000 hatásbecslési dokumentációhoz a terepi felmérést (más szakaszoktól eltérően) egy nagyobb, kibővített felmérési területen végezték el, melynek szélessége 350 - 350 m. Az érintett terület főbb elemei nyugatról keletnek haladva: a Sárvíz-malom-csatorna, a Nagyhörcsöki-Fekete-Sárvíz, a Rétszilasi-halastavak egy nagyobb kiterjedésű tava és a Sárvíz, valamint ezek szegélynövényzete, illetve az ezek között lévő üde mocsaras, néhol szikesedő területek. A vizsgált sávot a jelenleg meglévő (később elbontásra tervezett) Nagyhörcsök – Sárbogárd közötti műút keresztezi, melynek két oldalán szántók vannak. A természetes, természetközeli érintett élőhelyek változatosak. Az azonosított élőhelyek a vizsgált területen a következők: nyílt vízfelület gyepes szegéllyel, szántó, üde cserjés elszórt facsoportokkal, jellegtelen üde gypsáv, hazai nyáras ültetvény, ártéri mocsárrét (ami 6440 kódszámú Natura 2000 közösségi jelentőségű élőhely).

A vizsgálatok alatt megfigyelt Natura 2000 jelölő madárfajok: kanalas réce, csörgő réce, jégmadár, tőkés réce, barátréce, fehér gólya, barna rétihéja, nagy kócsag, szarvasgém, piroszlábú cankó.

Az előzetes tervegyeztetések során két megvalósítható műszaki megoldás került kidolgozásra a Natura 2000 területen történő átvezetésre vonatkozóan:

1. változat: A pálya a keresztezési szakaszon töltésen kerül megépítésre, híd műtárgyakkal biztosítva a vízfolyások és a vadmozgások átvezetését a pálya alatt. Mivel a Rétszilasi tavak érintett része is betöltésre kerül, megszüntetve a 6305 j. út többszöri átvezetését a pálya alatt, a közút az M8 gyorsforgalmi út mellé kerül korrigálásra és a jelenlegi 6305 j. út keresztezési nyomvonala elbonthatóvá válik. Az 1. változat Natura 2000 terület területfoglalása 58 940 m².

2. változat: A pálya a keresztezési szakaszon töltésen és híd műtárgyon kerül átvezetésre. A töltés közel 400 m hosszon kerül megépítésre a Malom-csatorna és a Nagyhörcsöki-Fekete-Sárvíz közötti szakaszon. A további szakaszon híd műtárgy(ak) kerülnek megépítésre, biztosítva a vízfolyások, a 6305 j. út és a vadmozgások átvezetését, valamint a Rétszilasi tavon történő csónak közlekedést a pálya alatt. A híd műtárgy 703,6 m hosszúságú.

A 2. változat Natura 2000 terület területfoglalása 32 417 m².

A fenti változatok közül a 2. változat került kiválasztásra, a kisebb Natura 2000 területi igénybevétel és a pálya alatti jobb átjárhatóság miatt.

A híd műtárgy műszaki megoldására három változat készült:

1. változat: teljes hosszban előregyártott hídgerendával együttdolgozó monolit vasbeton pályalemezű felszerkezet;

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>

2. változat: a híd első része („1” hídfő és a halastó között) hídgerendás, a halastó és Nádor-csatorna feletti szakasz acél ortotróp felszerkezet;
3. változat: a híd első része („1” hídfő és a halastó között) hídgerendás, a halastó és Nádor-csatorna feletti szakasz feszített vasbeton szekrénytartós felszerkezet.

Mindegyik változat esetében szükséges munkafolyamat a halastó területén elkészítendő cölöpalapozás, illetve alépítményi szerkezetek megépítése. A Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció készítése idején a megfelelő részletességű tervek még nem kerültek elkészítésre, ezért a három műszaki változatból az élővilágvédelmi szempontból legmegfelelőbb változat kiválasztása nem volt lehetséges.

A tervezett nyomvonal részben nyílt vízfelület fölött, részben pedig szárazföldön halad. A pillérek területfoglalása, az ártéri mocsárrét 6440 kóddal jelölt Natura 2000 közösségi jelentőségű élőhelyen élőhelyvesztést okoz, a többi szakaszon vagy szántóföldet vagy tavakat, vagy ez utóbbiakat szegélyező töltéseket vesz igénybe a létesítési terület.

A tervezett nyomvonal madárvédelmi szempontból öt élőhelytípust érint, amelyek bűvő, táplálkozási és fészkelőhelyet biztosítanak a madarak számára. Ezek összes területe 3,3 hektár. A Sárvíz völgye különleges madárvédelmi terület egyes részei (a tervezési területtől délre) egyben nemzetközi jelentőségű vizes élőhelyek is (Ramsari terület), amelyen megtalálhatók különféle gyeptípusok, vizes élőhelyek, szántók és erdők is. Az igénybe vett élőhelyek nem számítanak ritkának az érintett Natura 2000 területen. Az építés során az ideiglenes felvonulási területekhez az élővilágvédelmi szempontból kevésbé értékes élőhelyek igénybevételével, a kivitelezés idejére ideiglenes védőkerítés (szelvényezés szerinti baloldalon, megközelítőleg a 30+300 - 30+610 km szelvények között) építésével a természetvédelmi kockázatok megfelelően mérsékelhetőek.

A megépített híd árnyékoló hatása következtében várhatóan át fog alakulni a 6440 jelű élőhely faji összetétele, gyomosodása jelenthet kockázatot. A gyorsforgalmi út forgalma, zajhatása várhatóan zavaróan fog hatni az itt élő állatvilágra. A madarak mozgásában (táplálkozás, nász, migráció) kismértékű akadályt fog jelenteni a megvalósult gyorsforgalmi út, mert a Sárvíz völgye különleges madárvédelmi terület ÉNy-DK-i kiterjedését, és ennél fogva az itt élő madarak elsődleges mozgásirányát merőleges keresztezi. A helyszíni vizsgálatok során észlelt fajok közül a mezei pacsirta, a búbos pacsirta, a vörösbegy, a barázdabillegető, a sárgabillegető, a fülemüle, a cigánycsuk és a feketeherceg lehet érzékenyebben érintett a zajhatásokkal szemben.

A zavaró hatást és a madarak elütési kockázatát jelentősen csökkenti a madárvédelmi szempontból fontos élőhely és fészkelési terület vonalában (29+910 - 30+245 km sz. között) tervezett 2 m magas, zajvédelmi funkcióval ellátott madárvédő fal.

A Sárvíz völgye különleges madárvédelmi terület általános természetvédelmi célkitűzése a területen található, a kijelölés alapjául szolgáló közösségi jelentőségű madárfajok és élőhelyük kedvező természetvédelmi helyzetének megőrzése, fenntartása, helyreállítása, valamint a Natura 2000 területek lehatárolásának alapjául szolgáló madárfajok élőhelyei természetes állapotának, illetve a fenntartó gazdálkodás feltételeinek biztosítása.

A Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció összefoglaló megállapítása szerint a kedvezőtlen hatások mérséklésére tett előírások végrehajtásával, betartásával a tervezett gyorsforgalmi út megvalósításának a jelölő fajokra, és a madárvédelmi szempontból fontos élőhelyekre gyakorolt várható hatása nem lesz jelentős.

Nagylóki löszvölgyek (HUDI20036) jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület (screening vizsgálat)

A tervezett gyorsforgalmi út területhez legközelebb eső terület egység a 40+790 - 40+890 km szelvényektől délnyugatra lévő erdőtömb, amely az országos erdőnyilvántartás alapján a Sárbogárdi 309 erdőtag C részlete, magántulajdonú, talajvédő erdő, hazai nyaras-akác állománnyal. Az élővilágvédelmi felmérés a területet az S6 - nem őshonos fajok spontán állományai kategóriába sorolta, és 2 természetességi értékkel jellemezte. Az állomány az építés idején sem válik érintetté. Az erdőterület és a beruházási terület között művelt szántó található.

A tervezett gyorsforgalmi úttól északra fekvő védett terület a 6215 j. úttól kezdődően a Lóki-patak völgye, melyben a nedves rétek és a ligetes fás területek találhatóak. A Nagylóki löszvölgyek (HUDI20036) jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület fenntartási terve a területet a *KE3-löszgyep kaszáló* egységbe sorolja. Ezt a területegységet olyan távolságban kerüli el a tervezett gyorsforgalmi út, (tengelytől több mint 370méterre), hogy nem lesz hatása a Lóki-patak menti területekre.

A screening vizsgálat alapján megállapítható, hogy a tervezett gyorsforgalmi út megvalósítása a Nagylóki löszvölgyek (HUDI20036) jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területre sem közvetlen, sem közvetett hatással nem lesz.

Kelet-mezőföldi löszvölgyek (HUDI20027) jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület (screening vizsgálat)

A 49+700 - 49+900 km szelvény térségében a pályától délre eső Natura 2000 terület nagyobb részben szántó, melynek természetességi értéke 1, és aminek keleti szegélyében a Mocsár-patak völgye húzódik, a felmérés szerint üde és nedves cserjés - jellegtelen üde gyeperület - fragmentális mocsári- és/vagy hínárnövényzet mozaikok álló és folyóvizek partjánál élőhelykomplex, 3 természetességi értékkel.

Az 50+950 - 51+050 km sz. térségében jó természetességű (4) homoki sztyepprétet közelít meg a tervezett útpálya. Az élőhelytől a gyorsforgalmi út főpálya tengelye a legközelebbi pontján is 115 méterre halad. Az építés idején a gyeperület védelmét mobil kerítéssel lehet biztosítani. A bolygatott területeken rendszeres kaszálás szükséges az inváziós fajok terjedésének megakadályozására.

A vizsgált Natura 2000 területen állandó felszíni vagy felszín alatti létesítmény nem tervezett. A beavatkozások ideiglenesen sem érintik a vizsgált Kelet-Mezőföldi löszvölgyek Natura 2000 területet.

A screening vizsgálat alapján megállapítható, hogy a tervezett gyorsforgalmi út megvalósítása a Kelet-mezőföldi löszvölgyek (HUDI20027) jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területre sem közvetlen, sem közvetett hatással nem lesz.

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.*

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

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

Az utak építése élettér-, élőhelymegszűnést okoz. A nyomvonal jelentős hosszban mezőgazdasági területek között halad, ahol természetközeli állapotú élőhelyek megszűnésével nem kell számolni. A tervezett útpálya mentén felmért jobb természetességű és védett területek esetében az útépités területhasználati konfliktust, élőhelycsökkenést és zavaró hatást okoz.

A kedvezőtlen hatások mérséklése céljából elsősorban a nyomvonal megfelelő vonalvezetésére törekedtek, az élővilág zavartalan fennmaradása céljából legértékesebb, Natura 2000 hálózathoz tartozó területét, a Sárvíz völgyét a legkeskenyebb részen keresztezi a tervezett gyorsforgalmi út.

Az élőhelyvesztés csökkentése érdekében értékes élővilágú területen az építés alatt a terület csak a legszükségesebb mértékben vehető igénybe, ideiglenes depónia, felvonulási terület ezeken a helyszíneken nem alakítható ki. Ezeknek a helyszíneknek a védelmére szelvényszám szerint előírásokat tett a Kormányhivatal a jelen határozat rendelkező részében.

Az út létesítésének hatására megváltozik a környező élőhelyek ökológiai adottsága. A bevágásban, vagy töltésen vezetett út megváltoztatja a domborzati adottságokat, változtat a mikroklimatikus viszonyokon, és megváltoztathatja a vízháztartási jellemzőket. Ezek a változások együttesen az utak környezetében a növényborítás megváltozását eredményezhetik, amelynek hatásaként az állatvilág fajösszetétele is átalakul.

A közel 60 km hosszú tervezési szakasz mentén a magas töltésen vezetett és a bevágásos szakaszok egyaránt megjelennek, még akkor is, ha a terep alapvetően nem kifejezetten szabdalt. Műtárgyak környezetében akár 10 m körüli relatív szintkülönbségek is kialakulhatnak. A mezőgazdasági területekkel szomszédos szakaszokon a mikroklimatikus viszonyok változása kisebb hatású, a nedves élőhelyek esetében a vízellátottság változatlansága az élőhely fennmaradásának egyik feltétele. Ezért szükséges a Cinca-Csíkgát-patak menti szakaszon a vízfolyás-korrekciónak elkerülése, vagy nagyobb nyílásméretű hidak létesítése például a Sárvíz térségében, vagy a Bozót-pataknál.

A nyomvonalas létesítmények legjelentékenyebb élővilágra gyakorolt veszélyeztető hatása az élőhely feldarabolás. Az út menti szegélynövényzetnek, de magának úttestnek is speciális csalogató hatása van. A megépített utak padka- és rézsűnövényzete rendszerint eltér a környező területek vegetációjától, a szántók között vezető szakaszok növényborítása fajgazdagabb a környező területeknél, ezért vonzó hatást gyakorol egyes állatfajokra. Hasonlóan csalogató hatású a környezettől eltérő hőmérsékletű útburkolat, illetve egy homogén mezőgazdasági környezetbe telepített ligetes csomópont, amely adott esetben vonzza kedvező táplálkozási, fészkelési lehetőségeivel az út közelébe az állatvilágot. Az élőhely feldarabolódás hatásának mérséklésére vonatkozó előírás a vadátjárók, ökológiai átjárók létesítése és a védőkerítés építése. A tervezési szakaszon az élővilág védelmi intézkedéseket a dokumentáció javaslatai, a vadgazdálkodási információk és a műszaki lehetőségek figyelembe vételével írta elő a Kormányhivatal.

Az M8 gyorsforgalmi úton létesülő egyszerű és komplex pihenőhelyeken közvilágítás kiépítése válik szükségessé. Az ökológiai fényszennyezés minden olyan mesterséges megvilágítás, amely az ökológiai rendszereket, vagy annak bármely alkotóját, illetve a táj természetes képét valamilyen mértékben kedvezőtlenül befolyásolja.

A világítás során kibocsátott fény spektrumának azon hullámhossz-tartománya okozhat problémákat – főleg az élővilág számára – amely a kék színnek felel meg (420 nm – 490 nm hullámhossz, de a fényszennyezés szempontjából már az 550 nm alatti hullámhossz-tartomány kerülendő). Elsősorban a LED fényforrásokra, s azon belül a „hideg fehér” fényt kibocsátó, nagyobb korrelált színhőmérsékletű LED-ek fényének összetételére jellemző a kék szín nagy aránya a spektrumban.

A 275/2004. 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 összhangoltan, 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

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>

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 dokumentáció tartalmazza a természetvédelmi kezelő Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság 2020. június 19. napján kelt, DINPI/2436-2/2020. ügyiratszámú, a tervező számára nyújtott adatszolgáltatás keretében megadott véleményét. Az Igazgatóság szerint a Sárvíz-völgye különleges madárvédelmi területen történő jelenleg tervezett átvezetés a korábban vizsgált nyomvonalváltozatok közül várhatóan a legkisebb mértékű kedvezőtlen hatásokat fogja gyakorolni a Natura 2000 területre. A Nagylóki löszvölgyek és a Kelet-mezőföldi löszvölgyek jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területektől élővilágvédelmi szempontból megfelelő távolságra került kijelölésre a nyomvonal.

A környezeti hatásvizsgálati dokumentáció élővilágvédelmi vizsgálata és a Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció, valamint screening vizsgálatok alapján a 275/2004. Korm. rendelet 10. § (3) bekezdés szerint a Kormányhivatal a hatásbecslést elvégezte, amelynek alapján megállapítható, hogy a tervezett építési tevékenység a jelen környezetvédelmi engedély 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 Natura 2000 terület igénybevétele miatt nem indokolt kiegyenlítő (kompenzációs) intézkedések alkalmazása.

Tájvédelem

Közvetlen hatásterület: A létesítmény által közvetlenül igénybevételekre 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

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>

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 tervezési terület a Mezőföld tájban, 96 és 222 méter közötti tengerszint feletti magasságú, nagyrészt löszrel fedett hordalékkúpon fekszik. A felszín nagy része enyhén tagolt, a területen található löszplatókon a löszre jellemző lepusztulási formákkal lehet találkozni. Völgyekkel és medencékkel tagolt felszínének jellegzetes domborzati formái jöttek létre. A löszvölgyek a tervezett útról feltáruuló tájkép legértékesebb elemei. A természeti tájszerkezet meghatározó jellemzője az északnyugat-délkelet irányú völgyekkel tagolt felszín. A Mezőföldi-löszhátat két részre osztja a *Sárrét* és a *Sárvíz-völgye*. A *Sárvíz* árterületén korábban kiterjedt mocsárvilág volt, ártéri jellegű erdőkkel, lápokkal, nádasokkal. Ennek egyik maradványa például a Lepsény határában található Cinca-Csíkgát meanderező vízfolyása is, amely egészen Balatonbozsokig húzódik. Az elmúlt 150 évben a lecsapolások és az urbanizáció miatt a vizes élőhelyek fragmentálódtak és kisebb területekre szorultak vissza. Jelenleg a Sárvíz-völgyében, a Sárvíz közelében és a holtágak mentén helyezkednek el mocsarak és mocsárrétek. A „természetszerű” erdők kevés maradványa kis szigeteket alkot (pl. a Lóki-patak menti élőhelyek). Az ilyen élőhelyek zoológiai szempontból pótolhatatlan menedékhelyek.

A tájrészlet az őskortól kezdődően lakott volt, amelynek több, jelentős emléke megtalálható a tervezett út közvetlen és távolabbi környezetében. A nyomvonal közvetlen környezetében Sárbogárd közigazgatási területén (Nagylóki löszvölgy) található Bolondvár mintegy 3500 éves földvár 525 méterre, természetes löszvegetációval. A Sárvíz völgy mentén, Tác település mellett a késő római kori Pannonia egyik legnagyobb és egyik leggazdagabb települése volt, lakói római polgárjoggal rendelkeztek. Stratégiai és közlekedési csomópont jellegét tekintve a Géza fejedelem által alapított Székesfehérvár római kori elődének tekinthető. A középkori emlékek közül a Nagykarácsony, ménesmajori földvár (motte) a tervezett út 50+986 km szelvénye környezetében található. A korábbi mezőgazdálkodási és vadgazdálkodási tájhasználatához kapcsolódóan számos kastély és birtokközpont található a tervezett út környezetében (Énying, Batthyány-kastély és parkja, Mátyásdomb Lonkai-kastély (egykori birtokközpont), Dég Festetics-kastély (Magyarország egyik legjelentősebb történelmi tájképi parkjával), Káloz, Zichy-kastély és parkja, nagyhorcsökpusztai Zichy-kastély 1,3 km-re D-re fekszik az M8 nyomvonalától).

A vizsgálat szerint a tervezett létesítmény hatása a területfoglalás kapcsán a következőkben nyilvánul meg: *egyedi tájértékekre gyakorolt hatásfolyamatok, tájhasználati módokban bekövetkező változások, kapcsolatok átvágása, tájképben bekövetkező változások*. A létesítmény megépülése esetén a következő állapotváltozások várhatóak: *biológiai aktivitásérték változás, a védett és érzékeny területek érintettsége miatt, a töltés/bevágás szakaszok, műtárgyak megjelenése miatt a tájképben bekövetkező változások*.

A dokumentáció készítői vizsgálták a tájhasználati módokban bekövetkező változásokat, a területhasználati, területszerkezeti kapcsolatok átvágásának hatásait, a tájképben bekövetkező változásokat, elemezték a területhasználati funkciók, tájszerkezet, tájjelleg várható megváltozását, megállapították a tájjelleget meghatározó tájelemek ritkaságát, esetleges pótolhatóságát.

A létesítmény legjelentősebb területhasználati hatása a *területfoglalás*. Összességében megállapítható, hogy az érintett tájrészletben a szántó területhasználati mód a döntő (83 %). A másik két meghatározó területhasználat a korlátozott mezőgazdasági terület (legelő, gyepek) és az erdő (7-7 %-kal).

A nyomvonal kialakítása megváltoztatja a térség korábbi kapcsolatrendszerét is. Elsősorban a jelenlegi (helyi) úthálózat rendszere alakul át, de a változások kihatnak az ökológiai kapcsolatokra és a vízhálózatra is. Az átvágott területek megközelítési nehézségeiből adódóan csökkenhet az egyes területeken folyó gazdálkodás rentabilitása, amely átvezetés hiányában akár a művelés felhagyásához is vezethet.

Az ökológiai hálózatban a biológiailag aktív felületek, ezen belül a legfejlettebb életközösséget biztosító erdőket és a vízfolyásokat, vízállásos területeket követő gyepek, nádasok élőhelyi kapcsolatait bonthatja meg az útpálya létesítése. Tömbszerűen elhelyezkedő biológiailag aktív felület átvágása esetén, ha az útpálya két oldalára kerülő tömbök önmagukban is életképesek, összeköttetést lehetővé tevő ökológiai átjárókkal mérsékelhető a kapcsolat átvágásának hatása.

Az út megvalósításának *tájéképre gyakorolt hatása* függ a felszíni, domborzati adottságoktól és az út vízszintes, relatív magassági vonalvezetésétől. A bevágásban, vagy terepszint közelében vezetett út tájképi változást okozó hatásai kevésbé jelentkeznek. Az M8 gyorsforgalmi út magassági vonalvezetését tekintve változatos. A 2-3 m magas töltések mellett a terepközélemben, illetve 4-5 méteres bevágásban vezetett szakaszok is jellemzőek, a műtárgyak környezetében pedig akár a 9 m magas töltések kialakítása is szükségessé válik.

Az M8 gyorsforgalmi út nyomvonala által érintett tájrészletben alapvetően a szántóföldi termesztési funkció a meghatározó. A gazdasági célú erdőhasznosítás, a korlátozott mezőgazdasági hasznosítás (gyep, legelő) a szántóföldi műveléshez képest csekély mértékben van jelen.

A tájszerkezet megváltozását eredményezi a tervezett M8 gyorsforgalmi út megépítése a meglévő, közel É-D-i irányú, illetve erre merőleges közlekedési infrastruktúra elemek számát egy újabb, jelentős, K-NY-i irányú szabdaló elemmel bővíti. A jelenlegi területhasználati módokra a tervezett út megvalósítása nem gyakorol számottevő hatást.

Megállapítható, hogy a tájjelleg meghatározó tájelemek közül a műemlékek/helyi védelem alatt álló épületek, építmények jelentős távolságra találhatóak a tervezett nyomvonalától, így azok nem válnak érintetté.

A Tvt. szerint:

6. § (2) *A tájhasznosítás és a természeti értékek felhasználása során meg kell őrizni a tájak természetes és természetközeli állapotát, továbbá gondoskodni kell a tájak esztétikai adottságait és a jellegét meghatározó természeti értékek, természeti rendszerek és az egyedi tájértékek fennmaradásáról.*

(3) *Egyedi tájértéknek minősül az adott tájra jellemző természeti érték, képződmény és az emberi tevékenységgel létrehozott tájalkotó elem, amelynek természeti, történelmi, kultúrtörténeti, tudományos vagy esztétikai szempontból a társadalom számára jelentősége van.*

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;*

(...)

f) *a táj jellegének megfelelően rendezni kell a felszíni tájsebeket;*

(...)

h) *biztosítani kell a jellegzetes tájképi elemek fennmaradását.*

Gyorsforgalmi utak létesítése mindenekelőtt biológiailag aktív felületek igénybevételével jár, zöldfelületi elemek megszűnését, feldarabolódását okozza. Az út megvalósításának hatására megváltozik a környező területek környezet- és élettér állapota is. Az út megváltoztatja a domborzati viszonyokat, változtatja a mikroklímátikus adottságokon és bizonyos esetekben megváltoztatja a vízháztartási viszonyokat. E tényezők együttesen az utak környezetében a vegetáció változását eredményezhetik, amely hatás közvetve az állatvilágot is érinti. A gyorsforgalmi út tájhasználati kockázata a területhasználati lehetőségekre gyakorolt hatás, a tájszerkezet megváltoztatása, láthatóság esetén a markáns tájképi hatás, az épített létesítmény tájjellegét megváltoztató hatása.

A tájbaillesztés legfontosabb eszköze a gyorsforgalmi út tájszerkezetbe illeszkedő nyomvonalának kiválasztása. A tervezés során vizsgált nyomvonalváltozatok közül az a nyomvonalváltozat került kiválasztásra, amelynek megvalósítása a legkevesebb területhasználati konfliktust okozza. A tájbaillesztés

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>

másik leggyakrabban alkalmazott eszköze a növénytelepítés. A tárgyi gyorsforgalmi út esetében öt növénytelepítési típus kerül alkalmazásra az esztétikai tájbaillesztés és a gépkocsi forgalom nem mérsékelhető környezeti hatások elleni védelem céljára. A növénytelepítések alkalmazása esetén figyelembe kell venni, hogy azok beállításához, megfelelő fejlettségének eléréséhez több év időtartam szükséges. Ezért fontos a kiültetések során előnevelt növényanyag alkalmazása.

1. *Növénytelepítési típus:* A csomóponti ágak által közrezárt területeken ligetes fás kiültetés, a töltések részsűjén cserjekiültetés, figyelembe véve a forgalombiztonsági szempontokat. A tájból magasan kiemelkedő csomóponti átvezetések kedvezőtlen látványának mérséklése takarófásítással és a töltések oldalán cserjetelepítéssel történik.

2. *Növénytelepítési típus:* Földutak és alsóbbrendű utak felül történő átvezetésénél, illetve a meglévő fásított, vagy erdőterületek érintettsége esetén a növénytelepítés során csak cserjék, talajtakaró cserjék alkalmazása a részfelületeken az élőhelytípushoz illeszkedő fajok alkalmazásával.

3. *Növénytelepítési típus:* A tervezett pihenőhelyek, valamint a mérnökségi telep környezetrendezése kertépítészeti terv alapján történik, esztétikai és funkcionális szempontok szerint. Dekoráció céljából megengedett az invázióra nem hajlamos exóták alkalmazása.

4. *Növénytelepítési típus:* A nyomvonal mentén kétoldali ligetes-fás és cserjekiültetéssel történő tájbaillesztés. Alkalmazása az M8 gyorsforgalmi út teljes szakaszára javasolt.

5. *Növénytelepítési típus:* A felül vezetett vadátjárók esetében, amelyek földút-átvezetésekkel kombináltak, vizuálisan rávezető fa- és cserjesorokkal történő ellátása. A hídstruktúrára csak cserjék telepítése történik.

A tervezett út a határozat kikötéseinek érvényesítésével és az általános tájvédelmi eszközrendszer alkalmazásával megfelelően tájbailleszthető.

Levegőtisztaság-védelem

A dokumentációban részletesen bemutatásra kerültek a tervezett tevékenység egyes fázisai és azok hatása a környezeti levegő minőségére.

A tervezési terület levegőterhelését a 2020. évi jelenlegi és a 2035. évi távlati nélküle és vele állapotban, valamint a forgalomba helyezést követő 2026. évi, mint forgalomba helyezést követő vele állapotot vizsgálták.

A levegőterhelési számítások a mértékadó óraforgalom (MOF) és a járművek fajlagos kibocsátási adatai alapján kerültek meghatározásra nitrogén-oxidok (NO_x), szálló por (PM₁₀), szén-dioxid (CO₂) és szén-monoxid (CO) komponensekre vonatkozóan. A bemutatott terjedésmodellezés 3 kijelölt ponton vizsgálja a kialakuló immissziós koncentrációkat. A tervezési terület – és a kijelölt 3 vizsgálati pont – jelenlegi állapotának jellemzése a terület légszennyezettségi zóna besorolásának figyelembevételével az Országos Légszennyezettségi Mérőhálózat (OLM) dunajvárosi mérőállomás adatai alapján történt. A jelenlegi állapotról megállapítható, hogy a vizsgált pontokban lévő NO₂ – mint mértékadó légszennyező komponens – terhelés jelentősen az óras egészségügyi határérték alatt van.

A forgalomba helyezést követő (2026.) vele állapot vizsgálatából megállapítható a kialakuló immisszió koncentrációk tekintetében, hogy a vizsgálati pontokon minden vizsgált komponens esetében az óras határérték alatti koncentráció értékek várhatók; az óras határérték 7%-a körüli terhelés prognosztizálható nitrogén-oxidok esetén.

A dokumentáció a közvetlen és közvetett hatásterületek meghatározásakor a 314/2005. Korm. rendelet 7. sz. mellékletét figyelembe véve azt a távolságot jelölte ki, ahol a mértékadó légszennyező komponens (NO₂) esetében 5%-os állapotváltozás várható, azaz a komponens egyórás egészségügyi határérték 5%-os mértékű változása (5 µg/m³) várható.

Az építés során a szállító járművek és munkagépek kibocsátásaiból, valamint az anyagmozgatás, tereprendezés miatt várható levegőt terhelő hatás. Ezek a hatások átmeneti jellegűek és a nyomvonalszakaszon eltolva jelentkeznek; egy adott munkafázis hatása a munkaterület környezetére, illetve az ehhez kapcsolódó szállítási útvonalra koncentrálódik. A dokumentáció a szállítási forgalmat 12 gépjárműforduló napi elhaladásával prognosztizálja.

Az üzemelés során a belsőégésű motorok kibocsátása (NO_x, NO₂, PM₁₀, CO, CH) és a kopásokból eredő szilárd részecske okoz levegőterhelést. A modellezés alapján a forgalomból eredő terhelés mértéke szakaszonként változik a nyomvonalon a különböző környezeti paraméterek függvényében. A bemutatott számítások és adatok alapján a hatásterület a pálya tengelyétől számított 95 – 105 méterben (összesen 2 x 95-105 méter széles sávban) állapítható meg az üzemelés során. A transzportmodellezés alapján a forgalomba helyezést követően kialakuló immisziós terhelés az óras egészségügyi határérték alatt marad minden vizsgált légszennyező komponens esetében. Közvetett hatásterületként értékelhető Baracs és Enying térsége, ahol a megvalósulás esetén a levegőterhelés várhatóan 5 µg/m³ értéknél nagyobb mértékben csökken a beruházás nélküli állapothoz képest, ami a forgalmi átrendeződés hatásaként értékelhető. A közvetett hatásterületen további érdemi módosulás nem várható, mivel mind a beruházás megvalósítása, mind annak elmaradása esetén jelentkező forgalom közel azonos mértékű levegőterhelést okoz.

A levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 306/2010. Korm. rendelet) 29. §-a 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 dokumentáció alapján a tervezett gyorsforgalmi út nyomvonala esetében egy darab épület található (Sárbogárd 0363/5 hrsz. alatti lakóépület) a fent hivatkozott távolságon belül, melyet a dokumentáció kisajátításra javasol. A 306/2010. Korm. rendelet 29. § (1) bekezdésében foglaltak teljesülése érdekében jelen határozat rendelkező részében előírást tett a Kormányhivatal.

A levegőterheltségi alapadatok és a dokumentációban bemutatott eredmények nem indokolják a levegőtisztaság-védelmi monitoringpont(ok) kijelölését, azonban az organizációs terv alapján a későbbi tervfázisok részletesebb adatai alapján a monitoring szükségességét felül kell vizsgálni a rendelkező rész továbbtervezésre vonatkozó előírásai szerint. A dokumentációban bemutatott várható hatások ellenőrzése érdekében az ideiglenes forgalomba helyezést követően 90-120 nappal immiszió mérés került előírásra rendelkező részben foglaltak szerint.

A levegőterheltségi szint vizsgálatára vonatkozó előírásokat a 314/2005. Korm. rendelet 10. § (4) bekezdés b) pont ba) alpontja, 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 tette a Kormányhivatal.

Az M8 gyorsforgalmi út tárgyi szakaszának dokumentáció szerinti megvalósítása levegőtisztaság-védelmi szempontból jelen határozatban foglalt előírások teljesülése esetén nem kifogásolható.

Zaj- és rezgésvédelem

A tervezett útszakaszon az adott állapotban várható nappali és éjjeli zajkibocsátást a forgalmi vizsgálatban megadott forgalomnagyság és forgalommegoszlás alapján határozták meg. Az egyes állapotokban várható terhelések nagyságát számítógépes terjedési modellel vizsgálták, melynek során a zajforrás nyomvonalán kívül a meglévő beépítettséget is figyelembe vették.

A benyújtott dokumentációban a jelenlegi állapot (2020.), a referencia (nélküle) állapot (2035.), illetve a távlati vele állapot (2035.) hatásai kerültek bemutatásra.

A jelenlegi állapotban (2020.) a közúti zajterhelést elsősorban az M8 gyorsforgalmi úttal párhuzamos eljutást biztosító utak (64 sz. főút, 6306 j. út, 6219 j. út) forgalma adja. A jelenlegi állapotban az egyes vizsgálati pontokon határérték feletti terhelés nem mutatkozik.

Az építés során a munkagépek, a szállító járművek közlekedése, a gépek működése által kibocsátott zajemisszióval kell számolni. A zajemisszió mértéke nagymértékben függ a kivitelező gépparkjának állapotától. A teljes nyomvonalszakaszra vonatkozó építési ütemezés és a megvalósításhoz rendelt gépláncok jelen tervfázisban nem állnak rendelkezésre, ezek az organizációs terv ismeretében véglegesednek. Ekkor válnak ismertté az egyes építési részzszakaszok, várható építési idők és az építés során használt építő és szállító gépek mozgásai. A fentiekre tekintettel a dokumentációban az építés hatásai becsléssel kerültek meghatározásra. A kivitelezési munkafázisok várhatóan egy-egy helyszínen több szakaszban fognak zajlani, melyek időtartama általában több, mint 1 hónap, de 1 év alatt marad. Az erre vonatkozó nappali határértékek ($L_{TH} = 60$ dB) teljesülési távolsága 180 méter. A fenti géphasználat – üzemidő becslés alapján a határérték teljesülésének távolságán belül védendő létesítmények találhatóak Sárbogárd településen.

A kivitelezőnek az organizációs elképzelései alapján az építés megkezdése előtt az építés alatti környezetvédelmi munkarészben el kell készítenie a várható zajterhelés vizsgálatát, a tervezett zajcsökkentési intézkedéseket.

A dokumentációban foglalt számítások alapján a vizsgált útvonal esetében az építéshez kapcsolódó szállítási forgalom zajterhelési növekménye kisebb, mint 3 dB, ezért a szállítási tevékenység hatásterületét nem kell kijelölni.

A távlati referencia (nélküle) esetben (2035.) a meglévő utakon a forgalom nagysága a természetes forgalmi növekmény mértékével növekszik, mivel a jelenlegi kialakult forgalmi szokások nem változnak. Az előzőek mellett a jelenlegi úthálózati kiépítettség felül a távlati projekt nélküli esetben további fejlesztések is megjelennek pl. Sárbogárd elkerülő út.

A távlati vele állapotban az M8 gyorsforgalmi úttól származó zajterhelés önmagában, illetve a kapcsolódó úthálózattal együttes (összesített) zajterhelés is bemutatásra került a dokumentációban. A kapott eredmények alapján elmondható, hogy sem az M8, sem az összesített zajterhelés esetén nem várható határérték túllépés. A pályához közel elhelyezkedő épületek esetén az M8 gyorsforgalmi út mintegy 6 m mély bevágásban halad, a bevágás árnyékoló hatásának köszönhetően a pálya tengelyétől mintegy 120 méterre lévő védendő létesítmény esetén is teljesülnek a zajterhelési határértékek.

A gyorsforgalmi út közvetlen, út tengelyétől számított zajvédelmi hatásterülete a M7 gyorsforgalmi út – 6301 j. út közötti szakaszon 950 m, a 6301 j. út - 6307 j. út közötti szakaszon 830 m, a 6307 j. út – meglévő 63. sz. főút közötti szakaszon 820 m, a meglévő 63. sz. főút – távlati emelet sebességű 63. sz. út közötti szakaszon 950 m, távlati emelet sebességű 63. sz. út – 6228 j. út közötti szakaszon 900 m, a 6228 j. út – M7 gyorsforgalmi út közötti szakaszon 1000 m.

A távlati vele esetben kapott értékek alapján az M8 gyorsforgalmi úttól származó zajterhelés miatt a vonatkozó jogszabályi előírásoknak megfelelően, a zajterhelési határértékek betartása mellett zajárnyékoló fal létesítése nem szükséges a tervezési szakaszon. A gyorsforgalmi út 56+800 - 57+800 közötti szakaszán a jobb padka mellett 3,0 m akusztikai magasságú zajárnyékoló fal Baracs település kérésére, a beruházó külön jóváhagyása alapján létesül.

A dokumentációban foglaltak alapján a közvetett zajvédelmi hatásterületen az M8 gyorsforgalmi úttal párhuzamos eljutást biztosító útszakaszok esetében zajcsökkenés várható az M8 gyorsforgalmi útra történő forgalmi átkerülődés következtében. A forgalmi csomópontok térségében a csomóponti ráhordó hatás jelentkezik. Az új csomópontok megjelenésével a ráhordó alsóbbrendű utakon a zajterhelés növekedése várható. A közvetett hatásterületen részletesebb vizsgálatot végeztek azon útszakaszok esetében, ahol a 7,5 méteres referencia távolságban a távlati nélküle állapothoz képest a távlati vele esetben 1 dB-nél nagyobb zajterhelés növekedés várható és az út környezetében védendő létesítmények találhatóak. Az M8 gyorsforgalmi út megjelenésével, a 6301 és 6228 j. úttal alkotott forgalmi

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>

csomópont esetében a csomóponti ráhordó hatás eredményeképpen a távlati vele állapotban minden vizsgálati ponton az éjjeli időszakban zajterhelési határérték túllépés várható. A 6301 és 6228 j. utak esetén a zajterhelés csökkentése érdekében a dokumentációban intézkedések kerültek bemutatásra. Tekintettel arra, hogy a túllépés mértéke 1-2 dB – amely a tervezési hibahatáron belül van –, ezért a rendelkező részben a Kormányhivatal előírta, hogy a közvetett hatásterület mérési pontjaiban (Daruszentmiklós, Fehérvári utca 99. /6228 j. út/, Mátyásdomb, Zrínyi Miklós utca 9. (hrsz.: 24) /6301 j. út/) az ideiglenes forgalomba helyezést követően fennálló zajterhelést méréssel vizsgálni szükséges. A mérési eredmények alapján pontosabban ítélni meg az érintett területeken kialakuló zajhelyzet, valamint pontosabban határozható meg az esetlegesen szükséges zajcsökkentési intézkedések köre is. Amennyiben a zajszintmérések eredményei alapján a közvetett hatásterületen lévő utak közlekedéséből származó zajterhelése nem teljesíti a vonatkozó zajvédelmi követelményeket, akkor a benyújtott szakvéleményben a zajcsökkentés érdekében tervezett intézkedéseket és azok várható eredményeit is ismertetni kell.

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

A zaj- és rezgésvédelmi előírások betartása esetén az M8 gyorsforgalmi út tervezett szakaszának megvalósítása zaj- és rezgésvédelmi szempontból 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.*

Az érintett nyilvánosság részéről észrevétel a Kormányhivatalhoz nem érkezett.

*

Fentiekre tekintettel a módosítási kérelem alapján lefolytatott eljárás – a Kormányhivatal által folytatott szakmai vizsgálatok eredménye, a szakhatóságok állásfoglalásai, az eljárás során szakkérdésben megkeresett hatóságok nyilatkozatai, nyilvánosság bevonása alapján a környezetvédelmi engedély kiadásának akadályja nincs.

Mindezek alapján a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem, és az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya – Dunaújváros 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 jogerőre emelkedéstől számított tíz éven belül a közlekedési infrastruktúra-beruházás megvalósítását vagy az ahhoz szükséges építési előkészítési munkákat nem kezdték meg,
- a jogosult nyilatkozik arról, hogy a környezetvédelmi engedéllyel nem kíván élni, vagy
- 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 eljáró 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 közzhírré.

Hatáskörömet és illetékességemet az Autópálya tv. 9. § (1) bekezdése, valamint a 71/2015. Korm. rendelet 10. §-a 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, 2021. március 23.

Dr. Tarnai Richárd kormány megbízott
nevében és megbízásából:

Dr. Bartus Adrienn s.k.
főosztályvezető

A kiadmány hiteléről:

Kapják: kezelői utasítás szerint

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>

Ügymintézői utasítás a PE/KTFO/906-73/2021. számú határozathoz

Kapja:

	Címzett neve, levelezési címe	Csatolandó	Postázás módja
1.	NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.)	-	Cégkapu (11906522)
2.	Unitef'83 Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.)	-	Cégkapu (12108129)
3.	Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság (1149 Budapest, Mogyoródi út 43.)	-	HK-KÉR (OKF)
4.	Veszprém Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság (8200 Veszprém, Dózsa György u. 31.)	-	HK-KÉR (OKF VEMKI)
5.	Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság (8000 Székesfehérvár, Szent Flórián krt. 2.)	-	HK-KÉR (OKF FMKI)
6.	Veszprém Megyei Kormányhivatal Népegészségügyi Főosztály (8200 Veszprém, József Attila utca 36.)	-	HK-KÉR (KHIV VEK NÉF)
7.	Fejér Megyei Kormányhivatal Népegészségügyi Főosztály (8000 Székesfehérvár Szent István tér 9.)	-	HK-KÉR (KHIV FEK NÉF)
8.	Veszprém Megyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály (8200 Veszprém, Mindszenty J. u. 3-5.)	-	HK-KÉR (KHIV VEK ÉÖF)
9.	Fejér Megyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály Örökségvédelmi Osztály (8000 Székesfehérvár, Mátyás király krt. 6.)	-	HK-KÉR (KHIV FEK ÉÖF ÖVO)
10.	Veszprém Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztály (8200 Veszprém, Dózsa Gy. u. 33.)	-	HK-KÉR (KHIV VEK AF NTO)
11.	Fejér Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztály (2481 Velence, Ország út 23.)	-	HK-KÉR (KHIV FEK AF NTO)
12.	Veszprém Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Erdészeti Osztály (8200 Veszprém, Szent Margit park 2.)	-	HK-KÉR (KHIV VEK AF EO)
13.	Pest Megyei Kormányhivatal Földművelésügyi és Erdészeti Főosztály Erdőfelügyeleti Osztály (2100 Gödöllő, Kotlán Sándor u. 1.)	-	HK-KÉR (KHIV PEK FMEF EFO)
14.	Veszprém Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földhivatali Osztály 5. (8200 Veszprém, Vörösmarty tér 9.)	-	HK-KÉR (KHIV VEK FHF FHO5)
15.	Fejér Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földhivatali Osztály 1. (8000 Székesfehérvár, Várkörút 22-24.)	-	HK-KÉR (KHIV FEK FHF)
16.	Veszprém Megyei Kormányhivatal Hatósági Főosztály Bányászati Osztály (8200 Veszprém, Megyeház tér 1.)	-	HK- KÉR (KHIV VEK HF BAO)
17.	Veszprém Megyei Kormányhivatal Állami Főépítész Iroda (8200 Veszprém, Megyeház tér 1.)	-	HK-KÉR (KHIV VEK ÁFI)
18.	Fejér Megyei Kormányhivatal Állami Főépítész Iroda (8000 Székesfehérvár, Szent István tér 9.)	-	HK-KÉR (KHIV FEK ÁFI)

19.	Budapest Főváros Kormányhivatala Népegészségügyi Főosztály (1138 Budapest, Váci út 174.)	-	HK-KÉR (KHIV BUK NÉF)
20.	Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály Gyorsforgalmi Ütügyi Osztály (1138 Budapest, Váci út 188.)	-	HK-KÉR (KHIV BUK OKHF GYÚO)
21.	Veszprém Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály (8200 Veszprém, József Attila u. 36.)	-	HK-KÉR (KHIV VEK KVTVF)
22.	Fejér Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály (8000 Székesfehérvár, Hosszúsétatér 1.)	-	HK-KÉR (KHIV FEK KVTVF)
23.	Hnyr	-	B
24.	Irattár	-	B

Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi 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>