



FEJÉR VÁRMEGYEI KORMÁNYHIVATAL
Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály

Iktatószám: FE/KTF/9814-26/2025.

Ügyintéző: Dr. Harta István

Dr. Major Barbara Claudia

Órsi Katalin

Tárgy: **Nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy - Előzetes vizsgálati eljárást lezáró határozat**

Melléklet: Helyszínrajz

HATÁROZAT

1. Az MKIF Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zártkörűen Működő Részvénytársaság (székhelye: 2040 Budaörs, Akron u. 2., KSH szám: 32028713-5221-114-13, KÜJ szám: 104235119) megbízásából az UVATERV Zrt. (székhelye: 1146 Budapest, Hermina út 17.) kérelmére a Komárom – Kisigmánd (M1 autópálya) – Kisbér – Székesfehérvár (M7 autópálya) – Sárobgárd (M8 gyorsforgalmi út) útvonal fejlesztése keretében megtervezett **Mór északi összekötő út építése és a hozzá kapcsolódó 81 sz. főút korrekciójának** tárgyában indult előzetes vizsgálati eljárásban a benyújtott előzetes vizsgálati dokumentáció és a kiegészítő adatszolgáltatás alapján az alábbiakat

állapítom meg.

- 1.1 **A tervezett tevékenység megvalósításából jelentős környezeti hatások nem származnak.**
- 1.2 **A tervezett tevékenység egységes környezethasználati engedélyhez nem kötött.**
- 1.3 **A tervezett tevékenység engedélyezésével kapcsolatban, a tervezéssel érintett Mór Város településrendezési eszközeivel való összhang hiánya miatt kizáró ok merült fel.**
- 1.4 **Az 1.3 pontban megállapított kizáró okot legkésőbb a kivitelezési tevékenység megkezdéséig meg kell teremteni.**
2. **Tájékoztatom, hogy a tervezett tevékenység megkezdése előtt az alábbi engedélyk, hozzájárulások beszerzése szükséges:**
- 2.1 Az ingatlanügyi hatóságtól a termőföld végleges, illetve amennyiben szükséges, időleges más célú hasznosítására vonatkozó engedély.
- 2.2 A vízügyi és vízvédelmi hatóságtól az engedélyköteles vízellátási létesítményekre, vízimunkákra vonatkozó vízjogi létesítési, majd vízjogi üzemeltetési engedély.
- 2.3 A közlekedési hatóságtól az út építésére és forgalomba helyezésére vonatkozó engedély.
3. **Környezetvédelmi, természetvédelmi és hulladékgazdálkodási előírások:**
- 3.1 **Táj- és természetvédelmi előírások:**
- 3.1.1 Az új Mór északi összekötő út mellé az út teljes hosszában új, a tájba illesztést és az ökológiai kiegyenlítést is szolgáló, őshonos fajokból álló fás szárú (fa+cserje) növénytelepítés szükséges, inváziós fajok nem alkalmazhatók. A tájba illesztést szolgáló növénytelepítés kiemelten szükséges az M200 autópálya feletti, magas töltésben haladó szakasz környezetében, amelyen a töltés lábvonalaiba kerülő (takarást szolgáló) fátelépítés lehetőségét is meg kell vizsgálni.

Kérjük, válaszában hivatkozzon ügyszámunkra!

8000 Székesfehérvár, Szent István tér 9., Tel. szám: 22/526-900, Fax: 22/526-905, e-mail: hivatal@fejer.gov.hu

Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály

Ügyintézés helye: 8000 Székesfehérvár, Hosszúsúttér 1. Levelezési cím: 8002 Székesfehérvár, Pf.: 137.

Hivatali Kapu: FMKHKOTE, 733602766

Telefonszám: (22) 795-145, E-mail: kornyeztvedelem@fejer.gov.hu

Ügyfélfogadás: Hétfő: 8³⁰-12⁰⁰; Szerda: 8³⁰-12⁰⁰ és 13⁰⁰-15³⁰; Péntek: 8³⁰-12⁰⁰

Y:\DokuTar\OSAP\2025\ESZO\FVO\Környezetvédelmi ügyek\Határozat\FE_KTF_9814_26_2025_határozat.docx

- 3.1.2** A tervezendő növénytelepítés keretében az építés miatt kitermelésre kerülő fás állományt is kompenzálni kell őshonos fafajokkal. A Mór-Bodajki vízfolyás mentén kitermelendő faállományt elsősorban a vízfolyás mellé kell visszapótolni.
- 3.1.3** A létesítendő körforgalom burkolásra nem kerülő felületein intenzív fenntartást nem igénylő, a külterületi elhelyezésre is figyelemmel, őshonos fajokból álló növénytelepítés szükséges.
- 3.1.4** A földművek burkolásra nem kerülő részeit gyepesíteni kell.
- 3.1.5** A védendő látványkapcsolatok (kilátás, átláthatóság) lehetőségének fenntartására a kiültetések megtervezésénél figyelemmel kell lenni. A növények megválasztásánál a táj karakterének és a termőhelynek megfelelő őshonos fajegyütteseket (magas faji diverzitás kívánatos az egyhangúság megtörése érdekében) kell használni, azonban az útpálya közvetlen közelében lévő növények fajösszetételének megválasztásánál kerülni kell azokat a fajokat, amelyek kedvelt tápláléknövényei a madaraknak és a ragadozók által vadászott fajoknak (nagy nektárhozamú, csalogató fajok, pillangósok, lédús boggyótermésűek, stb.).
- 3.1.6** Por- és hófogó erdősávhoz sem alkalmazhatók inváziós fajok. A nem őshonos, illetve nem tájhozonyos fajok (pl. fenyőfélék) alkalmazása csak akkor fogadható el, ha az érintett termőhely jellegét és a klíma jelenlegi változását is figyelembe véve a tervezendő erdősáv hatékonysága az őshonos, tájhozonyos lombhullató fajokból álló erdősáv várható hatékonyságát jelentősen meghaladja.
- 3.1.7** Az útépitési engedélyezési eljáráshoz benyújtandó kérelemhez előbbi szempontoknak megfelelő növénytelepítési tervet kell benyújtani, amelyben az építés miatt kitermelésre kerülő fás állomány kompenzálását is (a kivágásra kerülő fák törzsmérőjének és darabszámának megjelölésével) igazolni szükséges. A növénytelepítéseket az új összekötő út, illetve az útkorrekció forgalomba helyezéséig meg kell valósítani, a megvalósítást a végleges növénytelepítési terv, a beszerzést igazoló bizonylatok és a fajlista (egyedszám, magyar és tudományos név feltüntetése mellett), továbbá a telepítésről készült fényképfelvételek megküldésével igazolni kell.
- 3.1.8** A korrekció miatt elbontandó útszakaszok megszüntetéséhez (vonatkozó jogszabályi rendelkezés szerint az út megszüntetése: az út elbontása és területének a táj jellegéhez igazodó rendezése) kapcsolódóan a megszüntetési eljáráshoz rekultivációs tervet kell benyújtani, amelyben ki kell térni a területnek a táj jellegéhez igazodó rendezése érdekében tervezett lépésekre és intézkedésekre, ennek keretében a megszüntetendő útszakaszok területén tervezett növénytelepítésre is.
- 3.1.9** A bevágások, töltések tervezése (különösen a magasabb töltések, bevágások tervezése) során kerülni kell a nagyobb felületű, egybefüggő, tagolatlan felületek kialakítását (mert ezek kiemelten mesterséges jelleget kölcsönöznek), a lefolyástalan területek létrejöttét és törekedni kell a minél kisebb hajlásszögek kialakítására, a korona és körömvonalak lekerekített keresztmetszeti kialakítására, a természetszerű terepplasztikai megoldásokra.
- 3.1.10** Az utakat kísérő közműellátásnál, illetve közműkiváltásnál előnyben kell részesíteni a földalatti kábelek építését a légvetésekkel szemben.
- 3.1.11** A létesülő útpályák vízelvezetését azon szempont szerint kell megtervezni, amely szerint az útpályáról lefolyó csapadékvizek élővízbe közvetlenül nem vezethetők. A Mór-Bodajki vízfolyásba és a Sövénykúti-vízfolyásba történő csapadékvíz bevezetésénél – a közeli halastavakat is figyelembe véve – a benyújtott tervben szereplőkkel összhangban élővilágvédelmi szempontból olajfogó beépítése is szükséges.
- 3.1.12** A csapadékvíz elvezetést továbbá az ökológiai csapadékhelyzet elkerülését szem előtt tartva kell megtervezni (azaz a kialakítandó csapadékvíz elvezető rendszer nem okozhatja kétéltűek, hullók, kisméltók csapdába esését és pusztulását, abba nem juthatnak be, vagy önerőből képesnek kell lenniük a kijutásra), olyan módon, amely nem igényel tartósan nem tekinthető anyag használatát (pl. háló) vagy rendszeres karbantartást. Ennek érdekében a mindkét oldalrészűjén 45°-nál meredekebb árok tervezését alapvetően el kell kerülni, amennyiben ez

elkerülhetetlen, az árok rézsűjében megfelelő szakaszonként (legalább 50 méterenként) 45°-nál kisebb lejtőszögű, érdesített felületű rámpák kialakítása szükséges. Aknák, medencék csak kiemelt szegéllyel létesíthetők.

- 3.1.13** Vízfolyások keresztezésénél azonban a burkolt útarok út felőli rézsűjét a vízfolyástól legalább 100-100 m hosszon függőlegesen kell kialakítani a kétéltűeknek, hullóknek a vízfolyásba bekötő útárkon keresztül az útpályára kerülésének megakadályozása érdekében.
- 3.1.14** A létesítéshez szükséges munkaterületet minimalizálni szükséges.
- 3.1.15** A kivitelezést nappali időszakra kell időzíteni.
- 3.1.16** A létesítés során a fakivágást, cserjeirtást, a növényzet metszését, gallyazását csak a műszaki szempontból elkerülhetetlen mértékben lehet végezni, amelyet a (védett) madarak fő költési és fiókanevelési időszakán kívülre (azaz szeptember 1. és március 1. közötti időszakra) kell időzíteni. Amennyiben a munkálatok ütemezéséből kifolyólag ez semmiképpen nem megoldható, a kivágások a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság (továbbiakban: Igazgatóság) képviselője vagy a természetvédelmi hatóság képviselőjének helyszíni ellenőrzésének eredményét követően végezhetők, abban az esetben, ha az érintett faállomány átvizsgálása alapján megállapítható, hogy védett madárfaj zavarása, károsítása, kínzása, elpusztítása, szaporodásának és más élettevékenységének veszélyeztetése az érintett fa- és cserjeegyedek vonatkozásában kizárható. Az Igazgatóság képviselőjével elvégzett vizsgálat megtörténtét és eredményét írásban, igazolásra alkalmas módon rögzíteni kell és erről a természetvédelmi hatóságot 8 napon belül tájékoztatni szükséges. Az ellenőrzés nem történhet a kivágások tervezett időpontját megelőző 5 napnál korábban.
- 3.1.17** Élővízfolyásokat érintő beavatkozások során a kétéltűek és hullók védelme érdekében a munkálatok kizárólag a fő szaporodási és telelési időszakukon kívül, augusztus 1. és november 1. közötti időszakban végezhetők. Vízelvezető árkok tartósabban vízzel borított szakaszait érintő beavatkozások előtt az érintett szakaszt a kétéltűek előfordulására vonatkozóan ellenőrizni szükséges. Kétéltűek előfordulása esetén az érintett szakaszon a szaporodási időszakban (szaporodási időszak: március 1. és július 31. között) munkálatok nem végezhetők.
- 3.1.18** Amennyiben az építkezés következtében kialakított munkagödrökben vagy depóniákban a fokozottan védett gyurgyalagok vagy a védett parti fecskék költése figyelhető meg, úgy az ezeket érintő további munkálatok (a rézsű, depónia megbontása, megfaragása, tömörítése, hozzátöltés, humuszterítés, beépítés stb.) csak ezen madárfajokra együttesen jellemző költési időszakon (költési időszak: április 1. – augusztus 15. között, amely ugyanakkor egyes években és/vagy másodköltés esetén elhúzódhat) kívül végezhető(k). A kivitelezés során a költés megkezdésének megakadályozására a partfalak, depóniák takarása végezhető, de megkezdett költés zavarása, akadályozása szigorúan tilos.
- 3.1.19** A nyitott munkaárkok a kétéltű- és hullófajok, valamint a kisméltók számára csapdaként működnek, ezért a munkaárkok kiásása után azokat nem szabad több napig fedetlenül hagyni. Amennyiben ez nem megoldható, a munkaárokból folyamatosan – legalább kétnaponta – történő kiemelésükről és a mélyépítési területtől távolabbra – biztonságos, árnyékos zöldfelületen – történő elhelyezésükről gondoskodni kell. Hasonlóképpen a munkaárok betöltése, illetve az esetleges homokágyazat készítése során meg kell arról győződni, hogy nincsenek-e az árokban bennrekedt állatok, és a munkát csak ezek kimentése után szabad folytatni.
- 3.1.20** A vizes élőhelyekhez kötődő (védett) fajok védelme érdekében a kivitelezés során a keresztezett vízfolyások vízminőségének megőrzésére figyelemmel kell lenni, a vízfolyások haváriás szennyeződésének elkerülése érdekében a vízfolyások (különösen a Mór-Bodajki vízfolyás) közelében és az ökológiai hálózat területén semmilyen típusú tároló hely vagy depónia, felvonulási terület nem létesíthető.
- 3.1.21** A vízfolyások természetes és természetközeli állapotú partjait – a vizes élőhelyek védelme érdekében – meg kell őrizni. Amennyiben a csapadékvíz bevezetéséhez elengedhetetlen a bolygatás, úgy a terület helyreállításáról, illetve az inváziós fajok megtelepedésének

megakadályozásáról gondoskodni kell. A vízepítési munkálatok tervezése során a természetkímélő, mérnökbiológiai megoldásokat, természetes anyaghasználatot kell előnyben részesíteni, mederburkolás csak a műszaki szempontból ténylegesen indokolt és elkerülhetetlen mértékben végezhető.

- 3.1.22** A továbbtervezés és kivitelezés során messzemenőig a Mór-Bodajki vízfolyást és a további keresztező vízelvezető árkokat kísérő faállományok őshonos egyedeinek megőrzésére kell törekedni, ezen egyedeket érintő fakivágás csak a műszaki szempontból ténylegesen indokolt és elkerülhetetlen mértékben végezhető. Amennyiben egyes kivitelezési munkálatok (pl. mederburkolás) megvalósíthatók a vízfolyást szegélyező fás állomány megőrzésével vagy legalább részbeni (pl. egyik oldali) megőrzésével, a kivitelezést ennek megfelelően kell végezni.
- 3.1.23** A Mór-Bodajki vízfolyás keresztezésénél kialakítandó hídnak legalább kisemlős átjáróként is funkcionálnia kell, a keresztezést olyan módon kell megtervezni, hogy azok a vadon élő állatok szabad mozgását lehetővé tegyék. A műtárgyak tényleges méretezésének tervezésénél figyelembe kell venni, hogy az átjárók tartósan ne kerüljenek teljesen a víz alá, még nagyvizes időszakokban, belvizes években sem, így a híd alatt a vízfolyás mellett rendelkezésre álló száraz parton biztosított legyen számukra a száraz átjutás.
- 3.1.24** Az új összekötő út létesítése az M200 autópályahoz kapcsolódóan létesülő ökológiai átjárhatóságot biztosító műtárgyak funkciójának fenntartása mellett történhet.
- 3.1.25** Ideiglenes telephelyek, depóniák, felvonulási területek létesítése során az alacsony természetességű (pl.: szántó) területek vehetők igénybe. Amennyiben ez nem megoldható, a telephelyek és depóniák kijelöléséről írásos egyeztetést kell folytatni az Igazgatóság szakembereivel.
- 3.1.26** A kivitelezés során feleslegessé váló humusz vagy altalaj, használaton kívülre kerülő útszakaszok rekultivációjából származó anyag természetes vagy természetközeli élőhelyeken, az ökológiai hálózat területén, továbbá védett vagy Natura 2000 területeken nem teríthető szét.
- 3.1.27** A kivitelezés során rendszeres kaszálás útján folyamatosan gondoskodni kell az inváziós növényfajok visszaszorításáról.
- 3.1.28** A korrekcióval érintett szakaszokon kültéri állandó megvilágítás csak akkor létesíthető, amennyiben erre kifejezett műszaki előírás/jogszabály/szabvány vonatkozik, ez esetben a fényforrások – a rovarok tömeges pusztulásának, illetve a fényszennyezés elkerülésére – csak az alábbi szempontok szerint létesíthetők:
- Az állandó kültéri megvilágításhoz csak teljesen erna, síkbúrás világítóeszközök használhatók. Ezeket olyan módon kell kialakítani és karbantartani, hogy fényük a vízszintes sík fölé közvetlenül ne vetülhessen.
 - Legfeljebb 3000 K színhőmérsékletű lámpák használhatók.
 - Csak a megvilágítási célhoz minimálisan szükséges, az utak megvilágítására vonatkozó szabványban szereplő fényáramú világítótestek alkalmazhatók.
- 3.1.29** A kivitelezési munkák után az ideiglenesen igénybe vett területek rendezését el kell végezni, a feleslegessé váló építőanyagokat, hulladékokat a területről a hatályos jogszabályoknak megfelelően el kell szállítani.
- 3.1.30** Az üzemeltetés során kiemelten kell gondoskodni a telepített fás szárú növények fenntartásáról, az adott faj tulajdonságainak megfelelő, szakszerű kezeléséről – így különösen víz- és tápanyag-utánpótlásról, metszésről, növény-egészségügyi beavatkozásról –, valamint szükség szerinti pótlásáról.
- 3.1.31** A gyepek felületek évi többszöri kaszálása szükséges (május-június, augusztus-szeptember), de az inváziós fajokkal érintett területrészek legalább egy alkalmat a virághozás előtt közvetlenül ütemezni kell a terméshozatal megakadályozása érdekében. Az idegenhonos

inváziós lágy- és fásszárú fajok eltávolításáról az üzemeltetés során is folyamatosan kell gondoskodni.

3.1.32 Az üzemeltetés során a fakivágás, cserjeirtás, a növényzet metszése, gallyazása a létesítés kapcsán ezen tevékenységek vonatkozásában a fentiekben már rögzített természetvédelmi szempontok szerint végezhető.

3.1.33 Amennyiben a növényzet pótlása szükségessé válik, az a növénytelepítés vonatkozásában a fentiekben már rögzített természetvédelmi szempontok szerint végezhető.

3.2 Levegőtisztaság-védelmi előírások:

3.2.1 A 81 sz. főút korrekciója tervezett nyomvonal szakaszánál az út tengelyétől számított 25 méteren belül nem lehet és nem helyezhető el lakóépület, üdülőépület, oktatási, nevelési, egészségügyi, szociális és igazgatási épület.

3.2.2 Az építési tevékenység során a szállítási útvonalat lehetőség szerint úgy kell kijelölni, hogy lakott területet minél kisebb mértékben érintsen, ezen utak rendszeres karbantartásáról gondoskodni kell.

3.2.3 Az építési tevékenység során csak megfelelő műszaki állapotú munkagépek és szállítójárművek üzemeltethetők. A munkagépek és a szállítójárművek megfelelő gyakoriságú karbantartásáról gondoskodni kell a légszennyező anyag kibocsátás növekedésének megakadályozása céljából.

3.2.4 Az építési tevékenység során a porképződést a deponált földanyag locsolásával kell csökkenteni.

3.2.5 Az építési tevékenység során a munkagépek és a szállítójárművek felesleges üresjáratását kerülni kell.

3.2.6 A tevékenység nem okozhat légszennyezést, valamint a levegő olyan mértékű terhelését, amely légszennyezettséget okoz.

3.2.7 Az építési tevékenységet úgy kell folytatni, hogy a porképződés a lehető legkisebb mértékű legyen.

3.2.8 Az építés során a kiporzásra hajlamos anyagok szállítása csak ponyvával fedetten történhet.

3.2.9 A rézsűket a kiporzás csökkentése céljából minél hamarabb füvesíteni kell.

3.2.10 A levegővédelmi követelmények teljesülését a tevékenység során a levegőtisztaság-védelmi hatásterületen biztosítani kell.

3.3 Zaj- és rezgésvédelmi előírások:

3.3.1 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.

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

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

3.4 Hulladékgazdálkodási előírások:

3.4.1 Az építés során keletkező hulladékok jogszabályi követelményeknek megfelelő gyűjtéséről, további kezeléséről gondoskodni kell.

3.4.2 A hulladékgazdálkodási közszolgáltatási résztvétekenység és a hulladékgazdálkodási intézményi résztvétekenység körébe eső hulladékok kivételével, a tevékenység során keletkező hulladékok kizárólag az adott hulladék átvételére engedéllyel és feljogosítással rendelkező

szervezetnek adható át. A keletkezett hulladékok fajtájára, mennyiségére, további kezelésére vonatkozó információkat a használatbavételi engedély kérelemnek tartalmaznia kell.

- 3.4.3** Az építési tevékenység befejezését követően, amennyiben az építési hulladék mennyisége eléri legalább az egyik csoportban a vonatkozó együttes rendelet 1. számú melléklete szerinti táblázatban meghatározott mennyiségi küszöbértéket, abban az esetben a kivitelező köteles elkészíteni az építési tevékenység során ténylegesen keletkezett hulladékokról az **építési hulladék nyilvántartó lapot**. Az építési hulladék nyilvántartó lapot, valamint a hulladékokat kezelő szervezetek átvételi igazolását a kivitelező köteles az építési tevékenység befejeztével a területileg illetékes hulladékgazdálkodási hatóságra benyújtani.

Határidő: az építési tevékenység befejezését követő **30 napon belül**

- 3.4.4** Az építési hulladékkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségnek a hulladékkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségekről szóló külön jogszabály alapján eleget kell tenni.

4. Az előzetes vizsgálati eljárásban a jogszabály által meghatározott szakkérdéseket vizsgálva tett megállapítások:

4.1 Közegészségügyi, környezet- és település-egészségügyi előírások:

- 4.1.1** A kivitelezési munkák idején fokozottan be kell tartani a *felszín alatti vizek védelméről* szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendeletben foglaltakat.
- 4.1.2** A felszín alatti vizek védelme érdekében a kivitelezési munkák során fokozottan oda kell figyelni a deponálási helyszínek kijelölésénél, hogy onnan szennyező anyag ne juthasson a felszín alatti vizekbe.
- 4.1.3** *A vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási létesítmények védelméről* szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendeletben foglaltak alapján, kiemelten fontos a talaj- vagy vízszennyezés elkerülése, a felszín alatti vizek jó mennyiségi és minőségi állapotának biztosítása, aminek érdekében valamennyi vonatkozó előírást be kell tartani. A technológiai berendezéseket, létesítményeket úgy kell üzemeltetni, a munkafolyamatokat úgy kell megszervezni, hogy a tevékenység ne okozzon vízszennyezést.
- 4.1.4** Az építés időszakában a munkavégzés helyszínein keletkező kommunális szennyvizet zárt tartályokban kell gyűjteni, és azok ártalmatlanítását előkezelővel rendelkező szennyvíztisztító telepen kell végezni. A kivitelezési munkálatok során keletkező hulladék és veszélyes hulladék ideiglenes tárolóit, valamint a földmunkagépek üzemanyag-tárolóit, talaj- és felszín alatti vizek szennyezését kizáró módon, kármentő edényzetet használva, szigetelőréteggel ellátott, vagy már burkolt felületen szükséges elhelyezni.
- 4.1.5** A befogadóba vezetendő csapadékvíz minőségének mindenkor ki kell elégítenie a 220/2004. (VII. 21.) Kormányrendelet és a 28/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet előírásait.
- 4.1.6** Az építési kivitelezési tevékenységből származó zaj terhelési határértékei a zajtól védendő területeken nem léphetik túl – *a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról* szóló 27/2008. (XII.3.) KvVM – EüM együttes rendelet 3. § (1) bekezdése alapján – a zajtól védendő területeken az üzemi vagy szabadidő zajforrástól származó zajterhelési, 2. számú mellékletben meghatározott határértékeket. Védendő épületek közelében javasoljuk az építési-kivitelezési munkálatokat a nappali időszakra korlátozni.
- 4.1.7** 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.
- 4.1.8** A tevékenységgel előidézett rezgésterhelés nem lépheti túl *a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról* szóló 27/2008. (XII.3.) KvVM – EüM együttes rendelet 5. számú mellékletében meghatározott „*az emberre ható rezgés vizsgálati küszöbértékei és terhelési határértékei az épületekben*” értékeket.

- 4.1.9** *A levegő védelemről* szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet előírásainak megfelelően, a rendelet 4. és 5. §-a alapján, a 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.
- 4.1.10** A kivitelezési munkák során a tevékenységet végzők számára *az ivóvíz minőségi követelményeiről és az ellenőrzés rendjéről* szóló 5/2023 (I.12.) Korm. rendelet előírásainak megfelelő ivóvizet kell biztosítani.
- 4.1.11** A munkáltató köteles a munkavállaló számára megfelelő védőeszközt továbbá az elsősegélynyújtás megfelelő tárgyi és személyi feltételeit biztosítani.
- 4.1.12** A szállításból eredőszennyezés esetén gondoskodni kell az eredeti környezeti állapot helyreállításáról. Ennek érdekében a gépjárművön biztosítani kell megfelelő takarító eszközöket, a területszennyezés mentesítéséhez.
- 4.1.13** A veszélyes anyagokkal, keverékekkel végzett tevékenység során be kell tartani az Európai Parlament és a Tanács *vegyi anyagok regisztrálásáról, értékeléséről, engedélyezéséről és korlátozásáról* szóló 1907/2006/EK (REACH) rendeletében, *a kémiai biztonságról* szóló 2000. évi XXV. törvényben (Kbtv) és valamennyi végrehajtási rendeletében foglaltakat.
- 4.1.14** A kivitelezési tevékenység teljes ideje alatt biztosítani kell a keletkező hulladékok környezet szennyezést kizáró módon történő gyűjtését és folyamatos elszállítását a munkavégzés helyéről.
- 4.1.15** 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.
- 4.2** Kulturális örökség védelmére vonatkozó előírások:
- 4.2.1** A tárgyi beruházás vonatkozásában a végleges kiviteli tervek alapján a Magyar Nemzeti Múzeum Közgyműteményi Központ (1509 Budapest, Pf.: 365. továbbiakban: MNMKK) által elkészített előzetes régészeti dokumentációt (ERD I.) **ki kell egészíteni** a geofizikai kutatás és próbafeltárás eredményei alapján elkészített **feltárási projekttervet tartalmazó ERD II.-vel**. A régészeti szakfeladatok elvégzésére, illetve az ERD II. elkészítésére az MNMKK jogosult.
- 4.2.2** Az elkészített ERD II.-t az első földmunkával járó tevékenység engedélyezésére irányuló hatósági eljárás kérelemhez kell mellékelni.
- 4.3** A termőföldre gyakorolt hatások védelmére vonatkozó előírások:
- 4.3.1** A kivitelezési munkálatok által érintett termőterületekre vonatkozóan humuszméntést, illetve rekultivációt megalapozó talajvédelmi tervre alaposan kell a felső humuszos termőréteg letermelését és kezelését elvégezni. Az érintett termőterületek vonatkozásában elkészítendő tervet az ingatlanügyi hatóságnál lefolytatásra kerülő más célú hasznosítási eljárás során kell benyújtani.
- 4.3.2** A tervezett munkálatok az érintett termőföldekkel szomszédos termőföldek talajára semmilyen hatással nem lehetnek (humuszos talaj megbontása, taposási károk, talajidegen anyagok elhelyezése, szennyezés, vízelvezetésből eredő eróziós károk stb.).
- 4.3.3** Minden olyan esetben, amikor a beruházás során termőterületre káros, veszélyes, vagy az előírásoktól eltérő esemény következik be, az engedélyes a talajvédelmi hatóságot haladéktalanul tájékoztatni köteles.
- 4.4** A termőföld mennyiségi védelmére vonatkozó előírások:
- 4.4.1** A tervezett beruházás termőföldet érinthet. A termőföld igénybevételének megkezdése időpontjában az igénybevevőnek rendelkezni kell a termőföld végleges illetve amennyiben szükséges, időleges más célú hasznosítását engedélyező véglegessé vált határozattal.

4.5 Vízügyi és vízvédelmi előírások:

- 4.5.1 A tevékenység során a felszíni- és a felszín alatti vizek minőségét károsan befolyásolni, szennyezni tilos.
- 4.5.2 Felhívom a figyelmet, hogy az ártalommentes szennyvízelhelyezésről és a károkozás nélküli csapadékvíz elvezetésről gondoskodni kell.
- 4.5.3 Az engedélyköteles vízilétesítményekre, vízimunkákra vízjogi létesítési, majd vízjogi üzemeltetési engedély megszerzése szükséges.

5. **Szakhatósági állásfoglalás:**

A Fehérvárcsurgói Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzőjének FCS/22-48/2025. számú szakhatósági állásfoglalása:

„Az MKIF Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (2040 Budaörs, Akron utca 2.) kérelmére a „Komárom – Kisigmánd (M1 autópálya) – Kisbér – Székesfehérvár (M7 autópálya) – Sárbogárd (M8 gyorsforgalmi út) Mór északi összekötő út építése és a hozzá kapcsolódó 81 sz. főút korrekciója” ügyben a Fejér Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály előtt FE/KTF/9814-8/2025. számon indult közigazgatási hatósági eljáráshoz a megküldött dokumentáció szerinti tevékenység a folyamatban lévő településrendezési eszközök módosítása szerinti módosított szabályozási tervének, és a helyi építési szabályzatban meghatározott előírások érvényesülése tekintetében

szakhatósági hozzájárulást megadom.

Szakhatósági állásfoglalásom ellen önálló fellebbezésnek helye nincs, az az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.”

6. **Jelen határozat nem mentesít egyéb, a tevékenység megkezdéséhez külön jogszabályok alapján szükséges engedélyek beszerzésére vonatkozó kötelezettség alól.**

7. A határozat kiadmányozását követően a Környezetvédelmi Hatóság haladéktalanul gondoskodik a határozatnak a hirdetőtábláján történő kifüggesztéséről, illetve az internetes honlapján való közzétételéről.
8. Jelen határozatommal megkeresem a tevékenységgel érintett település, **Mór Város Jegyzőjét**, hogy jelen határozatom kézhezvételét követő **harmadik napon** gondoskodjon a határozat teljes szövegének közhírré tételéről, és a közhírré tételt követő **öt napon belül** tájékoztasson a közhírré tétel időpontjáról, helyéről, valamint a határozatba való betekintési lehetőség módjáról.
9. Az előzetes vizsgálati eljárás igazgatási szolgáltatási díja 337 500,- Ft, mely az Ügyfél által megfizetésre került. Egyéb eljárási költség nem merült fel. Az eljárási költséget az ügyfél viseli.
10. **A döntés ellen fellebbezésnek van helye.** A fellebbezést a döntés közlésétől számított tizenöt napon belül lehet előterjeszteni a Fejér Vármegyei Kormányhivatalnál, a környezetvédelmi hatósági ügyekért felelős helyettes államtitkárhoz címezve.

A fellebbezést az elektronikus kapcsolattartásra/elektronikus ügyintézésre köteles fél - többek között gazdálkodó szervezet és jogi képviselővel eljáró fél - kizárólag elektronikus úton terjesztheti elő a <https://epapir.gov.hu> honlapon keresztül (Kormányhivatali ügyek → Környezet- és természetvédelmi feladatok → Fejér Vármegyei Kormányhivatal).

A jogorvoslati eljárás díja a megfizetett igazgatási szolgáltatási díj 50%-a.

A fellebbezés benyújtásának a döntés végrehajtására halasztó hatálya van.

Ha a fellebbezés alapján a hatóság megállapítja, hogy döntése jogszabályt sért, azt módosítja vagy visszavonja. Ha a fellebbezésben foglaltakkal egyetért, és az ügyben nincs ellenérdekű

ügyfél, a hatóság a nem jogszabálysértő döntését is visszavonhatja, illetve a fellebbezésben foglaltaknak megfelelően módosíthatja.

Ha a hatóság a megtámadott döntést nem vonja vissza, illetve a fellebbezésnek megfelelően azt nem módosítja, javítja vagy egészíti ki, a fellebbezést a hatóság az ügy összes iratával, a fellebbezési határidő leteltét követően felterjeszti a másodfokú hatósághoz, a környezetvédelmi hatósági ügyekért felelős helyettes államtitkárhoz.

A fellebbezést a másodfokú hatóság bírálja el, amely a fellebbezéssel megtámadott döntést és az azt megelőző eljárást megvizsgálja. A másodfokú hatóság eljárása során nincs kötve a fellebbezésben foglaltakhoz.

A másodfokú hatóság a döntést helybenhagyja, a fellebbezésben hivatkozott érdeksérelem miatt, vagy jogszabálysértés esetén azt megváltoztatja vagy megsemmisíti. Ha a döntés meghozatalához nincs elég adat, vagy ha egyébként szükséges, a másodfokú hatóság tisztázza a tényállást és meghozza a döntést.

Szakhatósági állásfoglalás ellen külön jogorvoslatnak helye nincs, az a jelen döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.

INDOKOLÁS

A környezetvédelmi, természetvédelmi és hulladékgazdálkodási hatáskörében eljáró Fejér Vármegyei Kormányhivatalnál (továbbiakban: Környezetvédelmi/Természetvédelmi/Hulladékgazdálkodási Hatóság) 2025. szeptember 4. napján közigazgatási hatósági eljárás indult az MKIF Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (továbbiakban: Kérelmező) megbízásából az UVATERV Zrt. (továbbiakban: Meghatalmazott) kérelmére a Komárom – Kisigmánd (M1 autópálya) – Kisbér – Székesfehérvár (M7 autópálya) – Sárbogárd (M8 gyorsforgalmi út) útvonal fejlesztése keretében megtervezett **Mór északi összekötő út építése és a hozzá kapcsolódó 81 sz. főút korrekciójának** előzetes vizsgálata tárgyában, *a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról* szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (továbbiakban: R.) 3. § (1) bekezdés a) pontja alapján.

A tervezett tevékenység a R. 3. számú melléklet 87. pontjának b) alpontja alapján a környezetvédelmi hatóság előzetes vizsgálatban hozott döntésétől függően környezeti hatásvizsgálat köteles tevékenység.

Tárgyi eljárás nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy az egyes közlekedésfejlesztési projektekkal összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet alapján.

A kérelemhez a Meghatalmazott által 2025. szeptember 1-én készített 52.700 tervszámú „Mór északi összekötő út építése és a 81 sz. főút korrekciója” című előzetes vizsgálati dokumentációt és mellékleteit csatolták.

A Környezetvédelmi Hatóság a R. 3. § (2) bekezdésre figyelemmel vizsgálta, hogy a kérelemhez csatolt dokumentáció egyes részeit a tartalmi követelményeknek megfelelő részszakterületeken – a környezetvédelmi, természetvédelmi, vízgazdálkodási és tájvédelmi szakértői tevékenységről szóló jogszabály alapján – szakértői jogosultsággal rendelkező szakértők készítették el.

Az eljárás megindításától számított nyolc napon belül az *általános közigazgatási rendtartásról* szóló 2016. évi CL. törvény (továbbiakban: Ákr.) 43. § (2) bekezdésére figyelemmel a teljes eljárásra történő áttérésről és az eljárás megindulásáról a Kérelmezőt és a Meghatalmazottat tájékoztattam.

A tájékoztató iratot a Környezetvédelmi Hatóság honlapján (www.kormanyhivatalok.hu) is közzétettem.

Az Ákr. 5. § (2) bekezdésének a) pontja alapján, a hatóság biztosítja az ügyfél számára, hogy jogait és kötelezettségeit megismerhesse, és előmozdíja az ügyféli jogok gyakorlását.

A Környezetvédelmi Hatóság az FE/KTF/9814-5/2025. iktatószámú végzésében hiánypótlás teljesítésére – az igazgatási szolgáltatási díj megfizetésére – hívta fel a Kérelmezőt. A Kérelmező az igazgatási szolgáltatási díjat megfizette, az erről szóló igazolást a Meghatalmazott 2025. szeptember 12-én (FE/KTF/9814-12/2025. számon iktatva) megküldte a Környezetvédelmi Hatóságnak.

A R. 3. § (3) és (4) bekezdésének megfelelően, az eljárás megindításáról szóló közleményt tettem közzé a Környezetvédelmi Hatóság hivatalában és a honlapon, továbbá megküldtem azt a telepítés helye szerinti település jegyzőjének – Mór Város Jegyzőjének – a közterületen és a helyben szokásos módon történő közhírré tétel céljából.

A kérelem és mellékleteinek elektronikus példányát a Környezetvédelmi Hatóság honlapján közzétettem, valamint megküldtem azt a tevékenység telepítési helye szerinti település jegyzőjének.

A közlemény megjelenésétől kezdve az érintett nyilvánosság számára a rendelkezésemre álló dokumentációkba, valamint az ügyfelek részére az eljárás iratanyagába a betekintési lehetőséget a Környezetvédelmi Hatóság ügyfélfogadási rendjének megfelelően, folyamatosan biztosítottam.

A dokumentációban foglaltakkal, illetve az eljárással kapcsolatban észrevétel a Környezetvédelmi Hatósághoz nem érkezett.

Környezetvédelmi érdekek képviselőjére alakult civil szervezet ügyféli minőségben történő részvételi szándékát a Környezetvédelmi Hatósághoz nem jelentette be.

A R. 1. § (6b) bekezdése szerint az előzetes vizsgálati eljárásban a tevékenység telepítési helye szerinti település önkormányzata ügyfélnek minősül, aki a környezetvédelmi hatóság által megküldött kérelem és mellékletei tekintetében a kézhezvételtől számított 15 napon belül nyilatkozhat.

Fentiekre tekintettel **Mór Város Önkormányzatának** (székhelye: 8060 Mór, Szent István tér 6.) ügyféli jogállását – a Kérelmező és a Meghatalmazott részére is kézbesített – FE/KTF/9814-7/2025. iktatószámú végzésben elismertem. Az önkormányzattól ügyféli nyilatkozat nem érkezett.

A Környezetvédelmi Hatóság az FE/KTF/9814-21/2025. iktatószámú végzésében többek között levegőtisztaság-védelmi, illetve táj- és természetvédelmi szempontból hiánypótlás teljesítésére hívta fel a Kérelmezőt. A hiánypótlás keretein belül benyújtott kiegészítést a Meghatalmazott megküldte a Környezetvédelmi Hatóságnak (FE/KTF/9814-23/2025. számon iktatva).

A jelen eljárás keretében a Környezetvédelmi Hatósághoz benyújtott dokumentáció és a kiegészítő adatszolgáltatás alapján a tervezett tevékenység vizsgálata során, a következőket állapítottam meg:

A tervezett tevékenység rövid ismertetése

A Komárom – Kisigmánd (M1 autópálya) – Kisbér – Székesfehérvár (M7 autópálya) – Sárbogárd (M8 gyorsforgalmi út) útvonal fejlesztése keretében tervezett M200 autótú kialakítása miatt szükségessé válik a meglévő országos közutak korrigálása, vagy újak megtervezése, hogy az úthálózat megfelelő minőségben tudja kiszolgálni a forgalmat.

Tárgyi eljárás során a tervezett Mór északi összekötő út építése és a hozzá kapcsolódó 81. sz. főút korrekciója került vizsgálatra.

A Mór északi összekötő út a tervezett M200 autótú és a meglévő 81. sz. főút között biztosít kapcsolatot a 81. sz. főút 29+168 km szelvényéhez csatlakozva. A meglévő 81. sz. főút a 29+058 – 29+278 km szelvények között kerül korrekcióra.

Az M200 autótú megjelenésével – a város távlati útfejlesztési igényeit figyelembe véve – megvalósul Mór északi elkerülőjének első szakasza, mely a tervezett külön szintű csomópontban indul kelet felé. Tárgyi új útszakasz egy távlati elkerülő részeként majd tehermentesíti Mór belterületét. A 81. sz. főút érintett szakaszainak forgalma a párhuzamosan futó M200 megjelenésével tizedére esik vissza.

A tervezett ütemezés szerint az M200 autótú 35+000 – 43+000 km szelvény közötti szakasza és a kapcsolódó útépitések kiépítése 2030 - 2032 között történik.

A tervezett létesítmények Mór település közigazgatási területét érintik.

Mór északi összekötő út: A Mór északi összekötő út a tervezett M200 autót, illetve a meglévő 81. sz. főút között teremt kapcsolatot, igazodva Mór város távlati útfejlesztési igényeihez. A 2328 m hosszú út a Mór északi csomópontból (36+452,12 km) indul, ahol az alcsomópontok T csomópontok, amelyből az a Komárom felé vezető ághoz balra kanyarodó sáv került kialakításra. Az út több kisebb vízfolyást is keresztezve körforgalmú csomópont kialakításával, egy szintben csatlakozik a 81. sz. főúthoz. Az összekötő út nyomvonala a halastavak közötti vízfolyás felett műtárgyon vezetett, az 5. sz. Székesfehérvár – Komárom vasútvonalat pedig szintben keresztezi.

A Mór északi összekötő út az M200 autót felett indul a B364 jelű műtárgyon át hosszabban egyenesen haladva és egy $R=800$ m sugarú bal ív majd egyenes szakasz után éri el a B365K jelű műtárgyat, amely a halastavakat összekötő csatorna felett vezet át. Ezután egy $R=200$ m-es bal majd jobb ív és végül egy egyenes szakasszal éri el az 5. sz. vasútvonalat, amelyet szintben keresztez. A keresztezés után egy $R=450$ m sugarú jobb ívvel csatlakozik be a 81. sz. főút körforgalmú csomópontjába.

A Mór északi összekötő út az M200 felett átvezetve magas töltésben indul majd egy $R_d=2100$ m sugarú domború lekerekítés után egy 3 %-os eséssel vezet tovább még mindig töltéses szakaszban. Ezután még mindig 1,1 %-os eséssel halad tovább majd enyhe emelkedés jellemzi a nyomvonalat 0,3 % emelkedéssel töltésben. Az $R_d=5500$ m sugarú domború lekerekítés után egy 2,7 %-os esés következik és így éri el a nyomvonal a vízfolyás feletti műtárgyat. Utána ismét egy emelkedő jellegű a nyomvonalevezetés azonban már nem töltésben, hanem közel 4 m bevágásban. A 2 %-os emelkedés után egy 4 % emelkedővel töltésben érjük el a tervezett út végét.

Forgalmi sáv szélesség: 3,50 m

Száma: 2x1

Burkolatszélesség: 7,50 m

Padkaszélesség: 2,00 m

Koronaszélesség: 11,00 m

Tervezési sebesség: 90 (70) km/h

A Mór északi összekötő út az M200 autót felett vezet át és az autótúttal átló féllóhere típusú külön szintű csomóponttal csatlakozik. A csomóponti ágak a Mór északi összekötő úthoz T csomóponttal csatlakoznak.

Az összekötő útba az FMÉ00j1 (0+000 km), FMÉ08j1 (0+800 km), FMÉ13b1 (1+315 km), FMÉ18b1 (1+804,8 km), valamint FMÉ18j1 (1+804,8) nevű földutak csatlakoznak.

A Mór északi összekötő út a tervezett Mór északi külön szintű csomópontban az M200 autót felett, annak 36+452 km szelvényében tervezett pálya feletti hídon lesz átvezetve. A híd hossza 50,61 m, szélessége 11,13 m.

A tervezett összekötő úton egy helyen (1+395 km), a halastavak közötti csatorna és kisemlős átjáró felett van szükség vízfolyás feletti műtárgy építésre. A műtárgy hossza 16,98 m, szélessége 11,13 m.

A keresztezett vízfolyásokon kialakítandó műtárgyak megfelelő paramétereinek, valamint a biztonságos átvezetés feltételeinek megteremtése érdekében – ahol erre szükség van – mederkorrekciók kiépítése szükséges a keresztezések szögének 60° fölött tartása érdekében.

81. sz. főút 3. korrekciója: A tervezett Mór északi összekötő út a meglévő 81. sz. főúthoz csatlakozik, ami miatt a 81. sz. főúton egy körforgalmú csomópont létesül. A csomóponti kialakítás indokolja a főút kismértékű korrekcióját, összesen 220 méteren.

Forgalmi sáv szélesség: 3,50 m

Száma: 2x1

Burkolatszélesség: 7,50 m

Padkaszélesség: 2,50 m

Koronaszélesség: 12,00 m

Tervezési sebesség: 70 km/h

Az építés főbb munkafolyamatai:

- régészeti feltárások, lőszementesítés
- fakivágás, bozótirtás
- humuszleszedés
- közműkiváltások és ellátóvezeték építése
- földmunka készítése
- burkolatépítés
- egyéb műszaki létesítmények építése
- fűvesítés, növénytelepítés

A vizsgált nyomvonal építése az M200 autót kiépítésével együtt tervezett, így az anyagbeszállítás is azzal együtt végezhető.

Az utak üzemeltetése során általában az alábbi munkafolyamatok adódnak:

- Téli síkosságmentesítés
- Kaszálás, árokkarbantartás
- Burkolatfestés, korlátok, forgalomtechnikai berendezések karbantartása
- Műtárgyak karbantartása
- Hulladékok gyűjtése
- Növényzet gondozása

A vizsgált utak megszüntetése, felhagyása országos jelentőségük miatt nem valószínűsíthető. Amennyiben mégis sor kerül rá, a felhagyott területek rekultivációjáról gondoskodni kell.

Megállapítások a környezeti elemekre gyakorolt hatások alapján**Táj- és természetvédelmi szempontból:**

A tervezett M200 autót megépítése miatt szükségessé válik az új M200 autót és a meglévő 81. sz. főút között kapcsolatot teremtő (2328 m hosszú) Mór új északi összekötő út létesítése és a hozzá új körforgalommal kapcsolódó 81. sz. főút rövid szakaszú (~220 m-es) korrekciója.

A Mór északi összekötő út az M200 autót felett átvezetve magas töltésben indul, amely szakaszon ~9 méter magas töltés épül, a további szakaszokon az út kisebb töltésben, egy rövidebb szakaszon pedig 4 m-es bevágásban létesül. A 81. sz. főút korrekciója a meglévő út magassági vonalvezetését követi le.

A tervezett összekötő út (kisemlős átjáróként is szolgáló) hídval keresztezi a Mór-Bodajki vízfolyás halastavak közötti szakaszát, ahol egy meglévő földút nyomvonala kerül felhasználásra. Az út által keresztezett egyéb kisebb vízfolyások, vízlevezető árkok keresztezése áteresszel történik, amelyek közül kettőnél a meder jelenlegi vonalát is érintő, kisebb mértékű mederkorrekció is tervezett. A vízfolyások, vízlevezető árkok keresztezésénél a meder út környezetében lévő szakaszának burkolása is szükséges műszaki szempontból. A híd környezetében a Mór-Bodajki vízfolyás kisebb mederkorrekciójára is szükség van, a felvízi és alvízi oldal 30 m és 10 m hosszban történő burkolása mellett.

Az élővizekbe történő csapadékvíz bevezetéseknél olajfogóval kombinált hordalékfogó létesítése tervezett (attól függetlenül is, ha az előrebecsült forgalom nagyságából számított TPH terhelés nem éri el az adott vízfolyástípusra vonatkozó határértéket), figyelemmel az érintett vízfolyásokra felfűzött közeli halastavakra.

A tervezett új összekötő út létesítéséhez, illetve a 81. sz. főút korrekciójához előreláthatólag 8,79 ha terület igénybevétele szükséges, amelynek legnagyobb része (~86%) szántóterület, illetve a meglévő utak (földutak, országos közutak) és a tervezett M200 autót területe.

A Komárom-Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a Komárom és Mocsa (M1 autópálya csomópont) közötti szakasz „C2 II” változat szerinti megvalósítására, valamint az M200 autót M1 autópálya (0+000 km sz.) és 8-801 úti csomópont

(60+300 km sz.) közötti szakasz megvalósítására vonatkozóan az MKIF Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (2040 Budaörs, Akron utca 2.) környezetvédelmi engedéllyel rendelkezik a Pest Vármegyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály által a PE/KTFO/3212-125/2025. számú határozattal módosított, PE/KTFO/3921-89/2022. számon kiadott határozata alapján. A környezetvédelmi engedélyben számos táj- és természetvédelmi előírás került rögzítésre a továbbtervezésre, létesítésre és üzemeltetésre vonatkozóan is.

A tervezett új út, illetve a 81. sz. főút korrekciója védett természeti területre, Natura 2000 területre nem terjed ki, ugyanakkor az új út a Mór-Bodajki vízfolyás és a vízfolyásra felfűzött halastavak környezetében ~290 m hosszú nyomvonalon keresztezi az országos ökológiai hálózat ökológiai folyosó területrészét, ahonnan kezdődően az összekötő út a tájképvédelmi terület övezetében is halad. Az új összekötő út az M200 autópáttal való csomópontjának környezetében a kezdeti szakaszon megközelíti a Sövénykúti-vízfolyást, illetve a vízfolyás mellett kijelölt országos ökológiai hálózat magterületét, de a tervezett út a vízfolyásra, illetve a magterületre közvetlenül nem terjed ki.

A tervezett út legnagyobbbrészt szántóterületeket érint. A tervezési területen fás állományok a meglévő földutak és belvízelvezető árkok, vízfolyások mellett találhatók, amelyek jelentős része idegenhonos fafajú, a Mór-Bodajki vízfolyás mellett találhatók még őshonos fafajokból álló égerliget-maradványok, erdősávok. A Mór-Bodajki vízfolyás mellett, a tervezett keresztezés környezetében megmaradt gypfolt erősen leromlott állapotú. A területre jellemző intenzív mezőgazdasági művelés a gyakoribb, általánosan elterjedt állatfajok megtelepedésének lehetőségét biztosítja a szántók közé ékelődött, vagy utak, földutak, vízelvezető árkok mellett található keskeny élőhelysávokban, kisebb élőhelyfoltokban. A ritkább, természetszerű élőhelyekhez kötődő fajok a Mór-Bodajki vízfolyás völgyében lévő vizes élőhelyekhez és őshonos fafajú ligeterdő-maradványokhoz, facsoportokhoz kötődnek. Itt a vizes élőhelyek, nádasok és az idősebb nyárfák, fűzek védett állatfajok (kételtűek, hullók, madarak) élőhelyei. Az összekötőút a Mór-Bodajki vízfolyást a vízfolyásra felfűzött halastavak között, egy már meglévő földút nyomvonalát felhasználva, újonnan épülő híddal keresztezi, ugyanakkor az új út kialakításához a meglévő földutat szegélyező élőhelyek részbeni igénybevételére is szükség lesz. A meglévő földutat jelenleg idős fehér fűzekből álló erdőfolt (az Általános Nemzeti Élőhely-osztályozási Rendszer szerinti élőhely: RB, Németh-Seregélyes-féle természetességi skála szerinti TDO: 2) és fásor (RA, TDO: 2), akácos erdősáv (S6, TDO: 2), valamint egy erősen gyomos üde rét (OB, TDO: 2) és egy fiatal égerliget (J5, TDO: 3) szegélyezi. Az elvégzett felmérés szerint jelenleg az egész területet intenzíven legeltetik – az akácos kivételével az erdőfoltokat is –, ezért a lágyszárú növényzet túl van legeltetve, a túllegeltetés miatt a gypben nyílt talajfelszínnek is kialakultak. A Mór-Bodajki vízfolyás medrét fiatal enyves éger, fehér fűz és törékeny fűz fásor kíséri, amelynek aljnövényzetét nem elsősorban a legelés, hanem inkább a taposás károsította. A jelenlegi földút átvezetését biztosító híd alatt a fokozottan védett vidra (*Lutra lutra*) területiális jelzéseit a felmérést végzők nem észlelték, azonban a közeli halastavak kiváló élőhelyei a fajnak, míg a patak fontos migrációs útvonalat jelent számára.

A 81. sz. főutat a tervezett korrekció környezetében szántóterületek övezik, így a korrekció az utat jelenleg kísérő fásor érintettsége mellett szántóterületek kisebb mértékű igénybevételével jár.

Az elvégzett felmérések szerint a tervezett összekötő út, illetve az útkorrekció területigénye – a Mór-Bodajki vízfolyás völgyét kivéve – természetvédelmi szempontból jelentősebb élőhelyet, védett növényfaj állományát, populációját, illetve védett állatfaj jelentősebb élőhelyét nem fogja érinteni (amely vizsgálati eredmény a Környezetvédelmi Hatóság rendelkezésére álló adatokkal is összhangban van). A Mór-Bodajki vízfolyás mentén a beruházás leromlott állapotban lévő természetszerű növényzetet érint.

A tervezett munkák során az új útszakaszok létesítése végleges élőhely veszteséget okoz, de a felvonulási területek, depóniák területén további ideiglenes élőhely veszteséggel is számolni kell. A kivitelezés során a szállítás és építés okozta megnövekedett nehézgépjármű forgalom jelentkezik, amely ideiglenesen zavarást és a környezeti elemek többletterhelését okozhatja (levegőterhelés, zajterhelés stb.), mindezek pedig ideiglenesen az élővilágra is hatnak, így számolni kell az építés ideje alatt azzal, hogy a területéről egyes érzékenyebb fajok elvándorolnak. Az útlétesítés a burkolt felületek

növelésével, töltések, bevágások létesítésével a környező élőhelyek mikroklimájára is átalakító, negatív hatással lehet.

Minden építéskor számolni kell továbbá a meglévő növény- és talajtakaró roncsolásával is, amely teret engedhet a tájidegen agresszív növényfajok új helyeken történő megjelenésének, illetve terjedésének. A szabad talajfelszínekre visszatelepülő növényfajok közül az invazív fajok megtelepedésének valószínűsége nagy, az özönnövényekkel terhelt környezetben pedig domináns fajjá válhat a friss felületeken. Az inváziós fajok út menti terjedése az őshonos fajok kiszorítása miatt a biológiai sokféleségre negatív hatással van és jelentős veszélyforrást jelent a még természetes vagy természetesen állapottan lévő és az építés során megmaradó vegetációs foltok számára is. Ez a negatív hatás az inváziós fajok – rendszeres – irtásával elviekben csökkenthető.

A nyomvonalas létesítmények egyik legjelentősebb veszélyeztető hatása továbbá az élőhelyek feldarabolódása és elszigetelődése (fragmentáció).

Új út, illetve útszakaszok létesítése kapcsán az üzemelés során további negatív hatásokkal is számolni kell az élővilágra gyakorolt hatások tekintetében, amelyek a közlekedésből származó szennyezőanyagok (pl. téli síkosság-mentesítés, közlekedésből származó levegőterhelés), hulladékok megjelenésének, gyom- és inváziós növényfajok terjedésének, elütések, zaj- és fényhatások zavaró, illetve negatív hatásait jelentik.

Fentiek alapján tárgyi beruházásból adódóan ezen negatív hatások – a Mór-Bodajki vízfolyás mentén lévő területeket leszámítva – jó természetességi állapotú élőhelyeket vagy védett növényfajok ismert élőhelyét, védett állatfajok jelentősebb élőhelyét nem érintik sem a közvetlen, sem a közvetett hatásokat tekintve. A Mór-Bodajki vízfolyás mentén a beruházás közvetlen és közvetett hatásai leromlott állapotban lévő természetesen állapottan élőhelyekre terjed ki.

A 81. sz. főút korrekciója kapcsán a jelenlegi állapothoz képest további fragmentációs hatással érdemben nem kell számolni. A tervezett összekötő úton a Mór-Bodajki vízfolyás keresztezését ökológiai átjárónak is alkalmas híddal tervezik, amely az út vizes élőhelyeket érintő fragmentációs hatását csökkenti. Az összekötő út szántóterületeket érintő szakaszán a fragmentációval érintett területek alacsony természetességi állapotú mezőgazdasági területek, így ezen érintett élőhelyek vonatkozásában a fragmentációs negatív hatás mértéke is alacsonynak tekinthető.

Mindezeket összességében mérlegelve az új összekötő útnak és az útkorrekciónak az élővilágra gyakorolt közvetlen és közvetett negatív hatásai tárgyi határozatban rögzített továbbtervezési szempontok és előírások érvényesítésével elviselhetőnek minősíthetők, ugyanakkor a negatív hatások csökkentése mindenképpen szükséges, mind a továbbtervezés, mind a kivitelezés és üzemeltetés kapcsán.

A tervezett útépítésre a Móri-árok ÉNy-i részén, Mór várostól szintén ÉNy-ra kerülne sor, az újonnan épülő M200 autópályát és a meglévő 81. sz. főút között. A vizsgált térség változatos domborzati viszonyokkal rendelkezik, mivel a Móri-árokban fekszik, két középhegység, a Bakony és a Vértes között, de a közvetlen tervezési terület sík vagy enyhén hullámos. A beruházás tervezett területén külterületi tájhasználatok találhatók, ahol a mezőgazdasági tájhasználat dominál. A nyomvonal elsősorban szántóterületeken halad keresztül, de a Mór-Bodajki vízfolyás (és a tervezett keresztezés) környezetében lévő Móri-halastavakon a halgazdálkodás is a mezőgazdasági tájhasználat köré sorolható. A tervezett út által érintett területen a fás állományok a fentiekben leírtaknak megfelelően alárendeltek, a vízelvezető árkokhoz, vízfolyásokhoz, illetve meglévő földutakhoz kötődnek. A tervezett nyomvonal környezetében található Móri-halastavak rekreációs szerepkörrel is bírnak, és a beruházás tágabb környezetében lévő településeken (Mór, Bodajk, Csókakő), illetve azok külterületi területén is számos további rekreációs tájhasználat van.

A táj meghatározó elemei közé tartoznak a szántóterületek és az érintett táj szerkezetét a vízfolyások is erősen meghatározzák, felduzzasztásukkal kialakított halastavak domináns tájalkotó elemet jelentenek a tájban. Ugyanakkor a tervezési terület környezetében jelenleg is találhatók mesterséges vonalas tájszerkezeti elemek, ilyenek a meglévő vasút és a területen áthaladó nagyfeszültségű távvezeték. Továbbá az M200 autópályát és tervezett csomópontja további új, jelentősebb mesterséges nyomvonalas tájalkotó elemként fog megjelenni.

Tájvédelmi szempontból érzékeny területek a vízfolyások, halastavak és a körülöttük lévő növényzet. A beruházás legnagyobb arányban mezőgazdasági szántó területeken halad keresztül, ahol tájképi értékkel bírnak a helyenként előforduló magányos fák.

A Mór északi összekötő út nyomvonala esetében töltéses és bevágásos szakaszok is tervezettek. A legmagasabb töltés (mintegy 9 m) az M200 autótű keresztezésénél épűl, bevágásos szakaszok kis mértékben fordulnak elő, amelyek a terep meglévő adottságai miatt szükségesek. A 81. sz. főűt korrekciójá szinte teljes egészében a meglévő és közel sík terepen vezet, ezért nem jár jelentős földmű építéssel.

A Mór északi összekötő út a tervezett Mór északi külön szintű csomópontban az M200 autótű felett, annak 36+452 km szelvényében tervezett pálya feletti hídon lesz átvezetve. A tervezett összekötőűton egy helyen van szükség a Mór-Bodajki vízfolyás felett műtűrgy építésre, de ennek vertikális kiterjedése a tervek szerint nem lesz jelentős.

A domborzat és a növényzet a beruházás közvetlen környezetében nem biztosít érdemi természetes takarást, így megállapítható, hogy a Mór északi összekötő út elsősorban az M200 autótű felett épűlő tájidegen műtűrgy környezetében domináns (negatív) látványelem lesz a tájképben. A beruházás tágabb környezetében lévő dombok és erdőterületek némi természetes takarást nyűjtanak. A rendelkezésre álló adatok és információk alapján lakott terűletről közvetlen rálátás nem, de a környező jellemző kilátópontok némelyikéről (pl. Vértess peremén futó turistaűt egyes pontjairól) lesz rálátás a keresztezésre, azonban ezekről a távolság a negatív hatást jelentősen csökkenti.

A 81. sz. főűt korrekciójá esetében az új körforgalom megjelenésén kívül tájképi szempontból jelentősebb változás nem történik.

Az építés során a felvonulási terűletek, depóniák, nyers talajfelszínek az érintett tájrészletben zavaró hatással lesznek, de ezek hatásai átmeneti jellegűek.

A tervezett útkorrekció és az új összekötő út esetleges felhagyása (és elbontása) mind tájképvédelmi, mind pedig élővilágvédelmi szempontból kedvező hatásű lesz.

Fentieket összességében értékelve és mérlegelve a határozatban rögzített tájvédelmi, illetve tájba illesztésre vonatkozó előírások megtartása esetén a tervezett út és útkorrekció negatív tájképi hatásai várhatóan elviselhető mértékűre csökkenthetők.

Mindezek alapján a tervezett beruházás ellen táj- és természetvédelmi szempontból összességében kizáró ok vagy jelentős hatás a rendelkezésre álló adatok alapján nem merűlt fel, ugyanakkor a továbbtervezésre és a kivitelezésre, üzemeltetésre vonatkozóan több táj- és természetvédelmi szempontű előírás rögzítése szükséges az élővilágra, illetve tájra gyakorolt negatív hatások csökkentése érdekében.

A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény (továbbiakban: Tvt.) 5. § (1) bekezdése értelmében minden természetes és jogi személy, valamint más szervezet kötelessége a természeti értékek és terűletek védelme. Ennek érdekében a tőlűk elvárható mértékben kötelesek közreműködni a veszélyhelyzetek és károsodások megelőzésében, a károk enyhítésében, következményeik megsűntetésében, a károsodás előtti állapot helyreállításában.

A Tvt. 6. § (2) bekezdése szerint 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. A 7. § (2) bekezdésének a) és b) pontja értelmében gondoskodni kell a nyomvonalas létesítmények külterűleti elhelyezése során azoknak a természeti értékek, a mesterséges környezet funkcionális és esztétikai összehangolásával történő tájba illesztéséről és gondoskodni kell a használaton kívül helyezett építmények, nyomvonalas létesítmények új funkciójának megállapításáról, illetve ennek hiányában megsűntetésűkről, elbontásűkről, az érintett terűletnek a táj jellegéhez igazodó rendezéséről.

A Tvt. 9. § (1) bekezdése értelmében a vadon élő szervezetek igénybevétele és terhelésével járó gazdasági, gazdálkodási és kereskedelmi tevékenységet a természeti értékek és rendszerek működőképességét és a biológiai sokféleséget fenntartva kell végezni.

A Tvt. 17. § (1) bekezdése szerint a 8. § (1) bekezdés rendelkezéseinek megfelelően a vadon élő szervezetek élőhelyeinek, azok biológiai sokféleségének megóvása érdekében minden tevékenységet a természeti értékek és területek kíméletével kell végezni.

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

A 3.1 pontban szereplő táj- és természetvédelmi előírásokat a Tvt. fenti és a *településrendezési és építési követelmények alapszabályzatáról* szóló 280/2024. (IX. 30.) Korm. rendelet 5. § 39. pontja, a 75. § (2) bekezdésének d) pontja, a *környezet védelmének általános szabályairól* szóló 1995. évi LIII. törvény 32. §-ában foglalt jogszabályi előírások alapján, a táj védelme, a burkolt felületek növekedésének, illetve az eltávolításra kerülő fás állomány klímára gyakorolt káros hatásának csökkentése, a védett állatfajok védelme, a vizes élőhelyek védelme, a fényszennyezés elkerülése és a biológiai sokféleség fenntartása érdekében rögzítettük.

Táj- és természetvédelmi szempontból a környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása nem indokolt.

Levegőtisztaság-védelmi szempontból:

Az útszakasz építésének főbb műveletei és az azokhoz szükséges munkagépek a következők:

- földmunkák: kotrógép/markológép, homlokrakodó, vibrációs henger, tehergépjármű,
- pályaszerkezet építése és aszfaltozás: homlokrakodó, vibrációs henger, gréder (földgyalu), aszfaltterítő gép (finiser), locsolókocsi, tehergépjármű.

Építéskor a tapasztalatok alapján egy kb. 100 m hosszú építési szakaszon egyszerre legfeljebb 3-5 munkagép dolgozik és azok sem szorosan egymás mellett, hanem egymástól 10-50 m-es távolságban.

A legnagyobb járműmozgással járó építési művelet a földmű építése. A földmunkák során a környezet porterhelésének átmeneti növekedésével kell számolni.

Az építés során a dokumentáció szerint a porkiüledés távolsága 109 m lesz. Az építés során a hatásterület – 5 munkagép egyidejű működése mellett – 142 m lesz.

Meghatározták a forgalmi adatok alapján a 2024-es jelenlegi állapot, a 2039-es távlati nélküle állapot (amikor nem valósul meg az M200 autópályát, az összekötő út és a korrekció sem) és a 2039-es távlati vele állapot (amikor megvalósul) hatásterületét.

A dokumentáció szerint a kibocsátott légszennyező anyagok vonatkozásában a jelenlegi állapotban az érintett területen az út tengelyétől 10 m távolságban, a 2039-es távlati nélküle állapotban 15 m-en belül, a 2039-es távlati vele állapotban 10 m-en belül teljesülnek a vonatkozó határértékek.

A deponált földanyagot újrafelhasználásig a kiporzás elleni védelem érdekében rendszeres időközönként locsolják. A rézsűket a kiporzás csökkentése céljából minél hamarabb füvesítik.

A porszennyezés minimalizálására rendszeres locsolást alkalmaznak.

A *levegő védelméről* szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet (továbbiakban: Levr.) 29. § (1) bekezdése szerint a kétszámjegyű országos közút 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 fentiek figyelembevételével a 3.2.1. pontban előírást tettem.

A 3.2.2-3.2.9. pontokban szereplő előírásokat a Levr. 4. §-a alapján tettem.

A Levr. 5. § (2) bekezdése alapján tettem a 3.2.10. pontban szereplő előírást.

Levegőtisztaság-védelmi szempontból környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása nem indokolt.

Zaj- és rezgésvédelmi szempontból:

A tervezési terület lakott területet nem érint, a nyomvonal-korrekciók Mór település közigazgatási területét érintik, jelenlegi mezőgazdasági és erdőgazdálkodási művelés alatt álló területeken haladnak keresztül.

A létesítés fázisában a zajterhelés az építő- és rakodógépek mozgásából ered.

Az építés főbb zajos munkafázisai:

- földmunka
- pályaszerkezet építés.

A vonalas építési tevékenység során várhatóan több száz méter hosszan, 25-30 m szélességű munkaterületen szakaszosan végzik a munkát. Egy-egy szakaszon az elvégzett gépesített összmunka feltehetőleg nem lesz több néhány hónapnál.

Mivel jelen tervfázisban az organizáció, a kivitelező, az építési terv még nem ismert, az építkezés során alkalmazandó gépek, berendezések zajkibocsátását, illetve az építési munkától származó környezeti zajterhelést irodalmi adatok, valamint korábbi mérési tapasztalatok alapján becsülték.

A kivitelezési időszakban a géphasználat üzemidő becslése alapján, valamint a védendő épületek nagy távolsága miatt a hatásterületen belül védendő létesítmények nem találhatók.

Az üzemelés időszakára vonatkozóan a beruházás egészére vonatkozó forgalmi adatok megadásához a – Magyar Közút által menedzselte – Országos Közúti Adatbázist vették alapul, mind a 2024. évi, mind a távlati, 2039. évre vonatkozó előrebecsléshez.

A távlati időtávban az alábbi eseteket különítették el:

- ún. "Nélküle " eset: a tervezett M200 autótút nem valósul meg, így a tárgyi korrekciók sem szükségesek - referenciaállapot,
- ún. „Vele” eset: az autótút megépül és emiatt a tárgyi útkorrekciók is megvalósulnak.

A vizsgált új Mór északi összekötő úthoz kapcsolódó 81. sz. főút 2024. évi forgalmi adatait alapul véve megállapítható, hogy a tervezési területen jelenleg a közúti zajtól eredő zajterhelés nem éri el a vonatkozó határértéket, a határérték teljesülésének távolságán belül nincs védendő létesítmény.

A tervezett beruházás elmaradása esetén a 2039. évi referenciaállapotra elmondható az elvégzett számítások alapján, hogy a természetes forgalomnövekedés hatására a vizsgált utak zajkibocsátása kismértékben (~1 dB) növekedne.

A beruházás megvalósulása esetén a 2039. évi referenciaállapotra elmondható hogy a beruházás (M200 autótút) hatására a tervezett „vele” állapotra a 81. sz. főút érintett szakaszán a forgalom drasztikus mértékben lecsökkent.

Az új Mór északi összekötő út nyomvonala jelenlegi mezőgazdasági területen halad keresztül, a lakott területeket kellő mértékben elkerüli, a meghatározott védőtávolságon belül nem található védendő létesítmény, így határérték feletti zajterheléstől nem kell tartani.

Jelen vizsgált beruházás a Mór északi összekötő út, amely a tervezett M200 autótút kialakítása miatt vált szükségessé, önmagukban forgalmat növelő, vagy csökkentő hatásuk nincs, így ebben az esetben a közvetett hatásterület fogalma nem értelmezhető rájuk.

A környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet (továbbiakban: Zajrendelet) 3. § (1) bekezdése szerint tilos a védendő környezetben veszélyes mértékű környezeti zajt vagy rezgést okozni. A Zajrendelet 9. § (1) bekezdése, mely szerint a környezetbe zajt vagy rezgést kibocsátó létesítményeket úgy kell tervezni és megvalósítani, hogy a védendő területen, épületben és helyiségben a zaj- és rezgésterhelés feleljen meg a zaj- rezgésterhelési követelményeknek. A közlekedési zajforrásra vonatkozó zajvédelmi követelményeket, zajterhelési határértékeket *a környezeti zaj és rezgésterhelési határértékek megállapításáról* szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet (továbbiakban: Zaj.hat.R.) 4. § és 3. számú melléklete határozza meg.

A Zajrendelet 12. §. (1) bekezdése, mely szerint a kivitelező a zaj és rezgésvédelmi követelményeket az építőipari tevékenység ideje alatt köteles betartani. Az építési kivitelezési tevékenységre vonatkozó zajvédelmi követelményeket, zajterhelési határértékeket a Zaj.hat.R. 3. § és 2. számú melléklete határozza meg. Fentiekre tekintettel előírást az **3.3.1 – 3.3.3** pontokban tettem.

A felhagyás időszakában a bontási és szállítási tevékenységekből eredő zajterhelés mértéke várhatóan megegyezik a telepítés fázisban vizsgált zajterheléssel.

A tervezett tevékenységhez kapcsolódó szállítási, fuvarozási tevékenység kevesebb, mint 3 dB mértékű járulékos zajterhelés-változást okoz. A dokumentációban foglaltak alapján a Zajrendelet 7. § szerinti közvetett hatásterület kijelölés nem indokolt.

A telepítési körülményeket figyelembe véve a tervezett útszakasz megépítése zajvédelmi szempontból nem minősül jelentős környezethasználatnak, így környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása nem indokolt.

Hulladékgazdálkodási szempontból:

Létesítés során

A dokumentáció alapján a tervezett beruházás 100 m-es környezetében nincs hulladéklerakó, továbbá már lezárt, rekultivált hulladéklerakó.

Az építés során várhatóan bontásra nem kerül sor.

A kivitelezési munkák során veszélyes és nem veszélyes hulladékok keletkezése várható. A képződő hulladékokat elkülönítetten gyűjtik és hulladékgazdálkodási engedéllyel rendelkezőnek adják át. A veszélyes hulladékokat, csomagoló anyagokat, gépjárművek működtetéséhez kapcsolódó motor-, hajtómű- és kenőolajat gyűjtőedényzetben gyűjtik.

A kitermelésre került talajt a fejtési osztályoknak megfelelően elkülönítetten deponálják, a beruházáshoz kapcsolódó rekultiváció során felhasználásra kerül, amely nem az építés helyén kerül felhasználásra az elszállítatják.

Üzemelés során

Az üzemelés során kis mennyiségben veszélyes és nem veszélyes hulladékok képződése várható, a karbantartási munkák, zöldfelületek gondozása, munkagépek javítása, elhagyott hulladékok képződése során. A hulladékok beszállításra kerülnek az üzemeltető telephelyén lévő üzemi gyűjtőhelyre, műanyag zsákokban, majd hulladékgazdálkodási engedéllyel rendelkező szervezetnek kerülnek átadásra.

Felhagyás esetén

A felhagyás az útpálya és a kapcsolódó létesítmények helyén rekultivációs munkálatokat jelent, hatása és az esetlegesen szükséges intézkedések megegyeznek az építés esetén leírtakkal.

A hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény (továbbiakban: Ht.) 12. § (4) bekezdésére tekintettel a 3.4.1 pontban, a Ht. 31. § (10) bekezdése alapján a 3.4.2 pontban előírásokat tettem. A Ht. 31. § (10) bekezdése szerint, ha a hulladékbirtokos a hulladékot másnak a (2) bekezdés b) pont bb)–bf) alpontja szerint adja át, meg kell győződnie arról, hogy az átvevő az adott hulladék gyűjtésére, szállítására, közvetítésére, kereskedelmére, illetve kezelésére vonatkozó hulladékgazdálkodási engedéllyel rendelkezik, vagy az adott hulladékgazdálkodási tevékenység végzéséhez szükséges nyilvántartásba vétele megtörtént.

Az előzetes vizsgálati dokumentáció szerint a tervezett beruházás kivitelezése során keletkező hulladékok mennyisége elérheti az építési és bontási hulladék kezelésének részletes szabályairól szóló 45/2004. (VII. 26.) BM-KvVM együttes rendelet (továbbiakban: együttes rendelet) 1. számú mellékletében rögzített küszöbértékeket.

Az együttes rendelet 10. § (1) bekezdése értelmében az építési tevékenység befejezését követően az építető köteles elkészíteni az építési tevékenység során ténylegesen keletkezett hulladékról az építőipari kivitelezési tevékenységről szóló kormányrendelet szerinti építési hulladék nyilvántartó lapot.

Az együttes rendelet 3. § (6) bekezdése szerint amennyiben az építési hulladék mennyisége egyik csoportban sem éri el az együttes rendelet 1. számú melléklete szerinti táblázatban megadott mennyiségi küszöbértéket, az építető mentesül a 8-11. §-ban foglalt kötelezettségek alól.

A fentiek, valamint az együttes rendelet 10. § (1) bekezdése és a Ht. 82. § alapján a **3.4.3** pontban előírást tettem, figyelemmel az *építőipari kivitelezési tevékenységről* szóló 191/2009. (IX. 15.) Korm. rendelet 5. mellékletére.

Az együttes rendelet 13. §-a, valamint a *hulladékkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségekről* szóló 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet alapján a **3.4.4** pontban előírást tettem.

Hulladékgazdálkodási szempontból környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása nem indokolt.

Éghajlatvédelmi szempontból:

A dokumentáció tartalmazta a tevékenységgel kapcsolatban az éghajlatváltozással szembeni érzékenységre vonatkozó elemzést. A vizsgált létesítmény (illetve a kapcsolódó új nyomvonalon vezetett autótút) tervezett élettartama legalább 15 év, ennek értelmében éghajlat által befolyásolt projektnek minősül.

A várható magyarországi klímaváltozás a hőhullámok gyarapodásával és a jelenleginél szélsőségesebb vízárral (szárazodásra, aszályra, árvízre, belvízre vezető csapadékkal) jellemezhető.

A közlekedési létesítmények a szélsőséges időjárási eseményektől károsodnak leginkább: viharos szél, intenzív csapadék, hőhullámok.

A vizsgálat alapján a terület kitettsége a villámárvizek szempontjából magas, a csapadék intenzitás változása, a viharok számának és intenzitásának növekedése és a megnövekedett UV sugárzás szempontjából közepes.

Az éghajlatváltozás potenciális hatásainak lehetséges következményei:

- Szélsőséges hőmérsékleti értékek megjelenése: Deformálódó, nyomvályúsodó útburkolatok. Megnövekedett dilatációs mozgások. Útburkolatok élettartama megrövidül (repedések, deformálódó útburkolatok).
- Csapadék intenzitás növekedése: Utak szerkezete károsodik (alap kimosása, beszakadás, süllyedés, töltés stabilitásának csökkenése), tömegmozgás okozta károk kockázatának megnövekedése.
- Viharos időjárási események számának és intenzitásának növekedése; Maximális szélsőbesség változás: Kiegészítő infrastruktúra (pl. táblák, korlátok, stb. károsodása).
- Megnövekedett UV sugárzás: Bitumen öregedése felgyorsul, felületi repedések jelennek meg.
- Villámárvíz előfordulási gyakoriságának és intenzitásának növekedése: Földmű teherbírásának csökkenése, Földmű és pályaszerkezet kimosódása.
- Belvíz kialakulása: Földmű teherbírásának csökkenése a víztartalom növekedése miatt.
- Tömegmozgás gyakoribb előfordulása: Utak szerkezetének károsodása.
- Erdőtűz: Utak felszínének károsodása, közlekedésbiztonság romlása.
- Max. száraz időszak hosszának növekedése: Levegőben, útburkolaton megjelenő por miatt baleseti kockázat növekedése, A földmű, illetve rézsű összeperedezése.

A vizsgálat alapján a beruházás esetében az egyre gyakoribb szélsőséges hőmérsékleti értékek (hőhullámok) megjelenése jelentenek magas kockázatot. Közepes kockázatot az intenzív csapadék események és a villámárvizek jelentenek. Kiemelkedő (extrém) kockázattal a beruházás esetében nem kell számolnunk.

Az azonosított kockázatok lehetséges közvetett hatásai:

- A fizikai infrastruktúrát érintő negatív hatások magasabb fenntartási költségeket eredményeznek, illetve eleve magasabb beruházási költséget tehetnek szükségessé.
- A személy és teherforgalom akadályoztatásának társadalmi költségei közé tartozik pl. az áruk megromlása, termelési inputok késése, utazási idő meghosszabbodásával járó jóléti veszteség, sürgősségi ellátás akadályoztatása, stb.
- Baleseti kockázat változása (kockázat csökkenése a hideg szélsőségek csökkenése miatt, kockázat növekedése a szélsőséges időjárási események gyakoriságának és intenzitásának növekedése eredményeképpen) és az ebből következő változások a személyi sérülések és halálozások számában.

A tervezett beruházással összefüggésben a burkolt felület növekszik, a növényzettel fedett terület pedig csökken. A megváltozott felszínborítás alapvetően a mikroklímátikus viszonyokra van hatással. A felszín borítás megváltozásának hatása alapvetően lokálisan fog jelentkezni.

A beruházás során az út mentén és a csomópontokban növénytelepítés és füvesített rézsűképzés tervezett, amely részben kompenzálja a beruházás üvegházhatású gázok növényzet általi elnyelésére gyakorolt negatív hatását.

A projekt éghajlatváltozásra gyakorolt kedvezőtlen hatásainak mérséklésére az építés során a meglévő növényzet védelmét, valamint növénytelepítést és a növényzet ápolását, fenntartását javasolják.

Az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése érdekében az alábbiakra tettek javaslatot:

- Kivitelezés során az elérhető legjobb technikának megfelelő intézkedések megtételével a lehető legkisebb mértékűre kell csökkenteni a légszennyező anyagok kibocsátását. Ez alacsony fogyasztású és károsanyag kibocsátású munkagépek, illetve szállítójárművek használatával biztosítható. Továbbá az építési területen belüli anyagmozgatások minimalizálása érdekében az építési területen belüli átgondolt logisztika kialakítása szükséges.
- Az anyagbeszállítások során a szükséges anyagok lehető legközelebbi forrásból történő szállítással biztosítható a legalacsonyabb üvegházhatású gáz kibocsátás.

Az éghajlatváltozás káros hatásainak - egy közút fejlesztése kapcsán - leginkább az útpálya van kitéve. Ezért olyan pályaszerkezetet kell tervezni és végül megépíteni, mely jobban ellenáll a nyári (hosszan tartó) magas hőmérsékletnek. A hőmérséklet-emelkedése az aszfaltok deformáció-hajlamának növekedését eredményezi. Az éghajlati változásokhoz való adaptáció megfelelő bitumen és aszfaltkeverékek alkalmazását jelenti a kopórétegben.

A megfelelő vízelvezetés biztosítása szintén fontos adaptációs intézkedés az éghajlatváltozás esetében. A tervezendő főpálya víztelenítését úgy kell megtervezni és kivitelezni, hogy a biztonságos közlekedés mellett annak élettartama minél hosszabb legyen. Ennek érdekében az út víztelenítésének szempontja, hogy a burkolatról és a pályaszerkezetből minél gyorsabban és maradéktalanul távozzon az oda jutó csapadék vagy kapillárisvíz, tehát a vízpépítési megoldásokat úgy kell megtervezni, hogy a burkolatra hulló, a pályaszerkezetbe szivárgó, a felszíni vagy felszín alatti hozzáfolyásból eredő vizek káros hatásától a pályaszerkezetet és a földmunkát megóvják. Magas töltés esetén a töltéslábat ne áztassa közvetlenül talpárokba pangó víz vagy szikkasztóárokba szikkadó víz.

Megállapítások további érdemi kérdések vonatkozásában

A környezetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet (továbbiakban: 624/2022. Korm. rendelet) 11. § (1) bekezdése alapján a területi környezetvédelmi hatóság a 3. mellékletben meghatározott szakkérdéseket is vizsgálja, ha a 3. melléklet szerinti előzetes vizsgálati eljárásban a 3. mellékletben megjelölt feltételek fennállnak.

A 624/2022. Korm. rendelet 12/A. § szerint a környezetvédelmi hatóság az engedélyezési eljárásában – az adott eljárásra vonatkozó különös szabályokban meghatározott szempontok mellett – a 8. mellékletben foglalt táblázat szerinti feltételek esetén vizsgálja a táblázatban meghatározott szakkérdést.

Környezet- és település-egészségügyi szempontból (624/2022. Korm. rendelet 3. melléklet 3. pont):

Megállapítottam, hogy az eljárás tárgyát képező módosítás közegészségügyi szempontból eleget tesz a *környezet védelmének általános szabályairól* szóló 1995. évi LIII. törvény előírásainak, a R.-nek, a *vízbazisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási-művek védelméről* szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendeletnek, a *levegő védelméről* szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendeletnek, valamint az egyéb hatályos közegészségügyi rendelkezéseknek és engedélyezhető a dokumentációban foglaltak betartásával, valamint a **4.1.1 – 4.1.15** pontokban szerepeltetett feltételek előírásával.

Kulturális örökségvédelmi szempontból (624/2022. Korm. rendelet 3. melléklet 4. pont):

A rendelkezésemre álló iratok alapján megállapítottam, hogy a tárgyi beruházás vonatkozásában 2024-

ben az Uvaterv Út-, Vasúttervező Zrt. megrendelésére a Magyar Nemzeti Múzeum Közgyűjteményi Központ (1509 Budapest, Pf.: 365. továbbiakban: MNMKK) elkészítette az ERD-I-t. Az ERD készítésére vonatkozó előírást a *kulturális örökség védelméről* szóló 2001. évi LXIV. törvény (továbbiakban: Kötv.) 23/C. § (1) bekezdése tartalmazza.

A rendelkezésemre álló iratok alapján megállapítottam, hogy a nyomvonal a közhiteles örökségvédelmi nyilvántartás alapján a 90699, Mór – Csordás-réti-oka nevű nyilvántartásba felvétel alatt álló régészeti lelőhelyeket érinti.

A rendelkező részben tett kikötéseket az alábbiak alapján tettem:

4.2.1 pont: A Kötv. 23/C. § (1) bekezdése alapján nagyberuházás esetén előzetes régészeti dokumentációt kell készíttetni, amelyet a Kötv. 23/D. § (3) bekezdése és a Kr. 3. § (3) bek. alapján az MNMKK készít el. A *kulturális örökség védelmével kapcsolatos szabályokról* szóló 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Kr.) 39. § (1) bekezdése szerint az ERD két fázisban is készülhet: adattári és lelőhely-felderítési (ERD-I.), valamint próbafeltérési (ERD-II.). A Kötv. 23/C. § (5) bekezdése szerint az ERD készítése során – a jogszabályban meghatározott kivételekkel – próbafeltérést kell végezni, amely nem a megelőző feltérás része. Kötv. 23/D. § (1) és (2) bekezdése alapján az ERD záródokumentuma a feltérési 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 feltérési projekttervet a jogszabályban kijelölt örökségvédelmi szerv megküldi a beruházó és az örökségvédelmi hatóság részére.

4.2.2 pont: Az elkészült feltérési projekttervet tartalmazó teljes ERD 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.

A szakkérdés vizsgálat a 624/2022. Korm. rendelet 3. számú melléklet 4. pontja alapján, a Kötv. vonatkozó rendelkezésein, illetve a Kr. 87. § (1) bekezdésén és 88. § (1) bekezdésén alapul.

A termőföldre gyakorolt hatások szempontjából (624/2022. Korm. rendelet 3. melléklet 6. pont):

A kivitelezési munkálatok Mór város külterületi részét érintik, a termőföldi igénybevétel nagysága ~7,46 ha, melyek zömmel szántók, illetve kis részben rét és legelő művelési ágú területek.

Az előzetes vizsgálati dokumentáció a talajra, mint hatásviselő környezeti elemre kellő mértékben kitér, a 4.1. Földtani közeg c. fejezete megfelelő részletességgel taglalja a beruházás talajra gyakorolt hatását, a földtani és talajtani adottságait, az építés és a létesítmény üzemeltetésének talajra gyakorolt hatásait, foglalkozik a rendkívüli események, havária bekövetkezése esetén fennálló teendővel, valamint javaslatokat fogalmaz meg. A dokumentáció tartalma talajvédelmi szempontból megfelelő.

A talajvédelmi hatóság hatásköre a *termőföld védelméről* szóló 2007. évi CXXIX. törvény (a továbbiakban: Tftv.) 32. § (1) bekezdése alapján a termőföldekre terjed ki. A termőföld a Tftv. 2. § 19. pontja alapján az a földrészlet, mely a település külterületén fekszik, és az ingatlan-nyilvántartásban szántó, szőlő, gyümölcsös, kert, rét, legelő (gyep), nádas vagy fásított terület művelési ágban van nyilvántartva.

A 624/2022. Korm. rendelet 3. melléklet 6. pontja szerint, ha az eljárás termőföldön vagy azzal szomszédos földrészleten megvalósuló beruházás, illetve tevékenység engedélyezésére irányul, akkor a termőföldre gyakorolt hatásokat vizsgálni kell.

A 4.3. pontban talajvédelmi előírásokat tettem, melynek jogalapja a Tftv. 32. § (1), 53. § (1) bekezdései és 54. §; a *földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről* szóló 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 52. § (1) bekezdése; a 624/2022. Korm. rendelet 11. § (1) bekezdése és 3. mellékletének 6. pontja.

A termőföld mennyiségi védelme szempontjából (624/2022. Korm. rendelet 3. melléklet 8. pont):

A Tftv. 11. § (2) bekezdése alapján „Az átlagosnál jobb minőségű termőföldet más célra hasznosítani

csak időlegesen, illetve helyhez kötött igénybevétel 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 és a kiemelt közlekedési infrastruktúra-beruházással összefüggő kiemelt jelentőségű ügy esetében az átlagosnál jobb minőségű termőföld végleges más célú hasznosítása is engedélyezhető, ha annak megvalósítása más jogszabály rendelkezéseire figyelemmel más helyen vagy más nyomvonalon nem lehetséges.”

(3) bekezdése alapján „A (2) bekezdés alkalmazása szempontjából helyhez kötött igénybevételnek kell tekinteni különösen g) a legfeljebb 1 hektár területű termőföldet érintő, nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházás vagy kiemelt beruházásnak minősülő közlekedési infrastruktúra-beruházás megvalósítását, építését vagy üzemeltetését szolgáló létesítmény vagy tárolótér elhelyezését, annak közműkapcsolatainak kiépítését.”

A Tft. 12. § (3) bekezdése alapján „Az (1) bekezdésben foglaltakon túl a kérelemben meg kell jelölni annak a) a kormányrendeletnek a számát, amely a kérelemben megjelölt termőföld végleges más célú hasznosításával járó tervezett építési beruházást nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé vagy kiemelt beruházássá, és a kiemelt beruházással összefüggő földvédelmi eljárást kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánította”

A szakkérdés vizsgálat jogalapja a Tft. 7. § (1) bekezdése, a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII. 2.) Korm. r. 1. § a) pontja, a 36. § b) pontja, illetékességét a 37. § (1) bekezdése, 3. § (3) bek. b) pontja, a fővárosi és vármegyei kormányhivatalokról, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatalokról szóló 568/2022. (XII. 23.) Korm. rendelet 2. § (1) bekezdése állapítja meg.

Fentiek alapján a 4.4 pontban előírást tettem.

A területrendezési tervekkel való összhang szempontjából (624/2022. Korm. rendelet 3. melléklet 9. pont):

Tárgyi ügyben megállapítom, hogy a környezetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 3. melléklet 9. sorában megjelölt vizsgálati feltétel nem áll fenn, mivel a kérelem nem 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.) Korm. rendelet 7. melléklete tartalmazza a területrendezési tervek részletes tartalmi követelményeit, amelyben a tárgyi szerepkörű utak nem kerültek nevesítésre az országos vagy térségi jelentőségű műszaki infrastruktúra hálózatok és egyedi építmények elemei között.

Mindezek alapján tárgyi ügyben megállapítottam, hogy a Mór északi összekötő út építése és a hozzá kapcsolódó 81 sz. főút korrekciója esetében a szakkérdés vizsgálat feltétele nem áll fenn.

Vízügyi és vízvédelmi szempontból (624/2022. Korm. rendelet 8. melléklet 2. és 3. pont):

A dokumentációban foglaltakat megvizsgálva az alábbiakat állapítottam meg:

Általánosságban elmondható, hogy a terepről és a burkolatról lefolyó csapadékvíz a töltéses szakaszon nyílt talpárokban, a bevágásos szakaszon bevágási folyókában kerül elvezetésre a befogadóhoz. A befogadóba történő bevezetés előtt hordalékfogó, eseteként olajfogóval kombinált hordalékfogó alkalmazása szükséges. Tisztítóműtárgyat olyan bevezetések esetében irányoztak elő, ahol a befogadó alvízi oldalán a közelében völgyzárógáttal kialakított tó, halastó vagy horgásztó található.

Mór északi összekötő út:

A tárgyi út tervezési szakaszának kezdete és a 0+130 km szelvények közötti árkok fogadják a főpálya és a különbsztűtű csomópont vizeit is, melyek továbbvezetésre kerülnek a kezdőszelvény irányában lévő Sövénykúti-patakba kötő levezető mederbe.

A 0+190 és 0+350 közötti szakasz gravitációs árkait a főpálya víztelenítési rendszerébe kötik. A 0+350 és 0+470 km szelvények közötti szakaszon tározó árok a befogadó. 0+470 és 0+825 km szelvények közötti szakasz árkaiknak befogadója a 0952/33 helyrajzi számú árok. A 0+825 és 1+065 km szelvények közötti árkokat pedig a 0952/36 helyrajzi számú árokba tervezték bevezetni.

A 1+065 és 2+140 közötti rendszer befogadója a Mór-Bodajki-vízfolyás (Móri-víz). A 2+140 és beavatkozási szakasz vége között úgy alakítják ki az árkokat, hogy azok a 0817 hrsz. árokba kössenek.

A 81. sz. főút 3. sz. korrekciójának a víztelenítését a meglévő és tervezett elemekhez igazítva, gravitációs rendszerrel alakítják ki. A jobb oldalon a végszelvény felé gravitáló árkot kell építeni, amit követően a felszíni befogadóig a meglévő árkot szükséges rendezni.

A bal oldalon a kezdőszelvény és a körpálya közötti árok befogadója az összekötő út jobb oldali árka. A körpályát követő szakaszon az árkot a jobb oldali rendszernek analógiája mentén kell kialakítani. Az általános részben taglaltak miatt az összekötő út esetében minden felszíni befogadóba való vezetés esetén, míg a korrekciónál a meglévő árokba való bekötés előtt tisztítóműtárgyakat kell elhelyezni.

Tervezett vízfolyás-keresztezések, mederkorrekciók, levezetőmedrek:

Vízfolyás (korrekció) megnevezése	Út körülbelüli szelvénye (km sz)	Vízfolyás korrekció becsült hossza [m]
Névtelen vízfolyás	0+733	-
Névtelen vízfolyás	0+965	-
Mór-Bodajki-vízfolyás korrekciója	1+395	220
Névtelen vízfolyás korrekciója	1+566	205
Névtelen vízfolyás korrekciója	2+178	70

A Mór északi összekötő út tervezési szakaszának elején a csapadékvizek befogadója a kezdőszelvénynél létesülő levezető meder, mely a Sövénykúti-patakba köt be. A levezetőmeder hossza mintegy 540 m, mely az M200 főpálya és a csomópont csapadékvizeinek elvezetését is szolgálja.

A rendelkezésre álló nyilvántartás szerint a terület üzemelő vagy távlati ivóvízbázis védőterületét nem érinti.

A felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 7. § (4) bekezdésén alapuló 1:100.000-es méretarányú érzékenységi térkép alapján a terület szennyeződés-érzékenységi besorolása a felszín alatti víz állapota szempontjából: *érzékeny terület* (ezen belül 2.a) besorolású).

A felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 8. § c) értelmében a felszín alatti vizek jó állapotának biztosítása érdekében tevékenység csak úgy végezhető, hogy hosszú távon se veszélyeztesse a felszín alatti vizek jó állapotát, a környezeti célkitűzések teljesülését. Továbbá a 10. § szerint:

(1) Szennyező anyagok felszín alatti vízbe történő bevezetésének megelőzésére vagy korlátozására, a felszín alatti vizek jó minőségi állapotának biztosítása érdekében tevékenység

a) végzése során szennyező anyag, illetve lebomlása esetén ilyen anyagok keletkezéséhez vezető anyagok használata, illetve elhelyezése csak környezetvédelmi megelőző intézkedéssel, és – az engedélyezhető közvetlen bevezetések kivételével – műszaki védelemmel folytatható;

b) a felszín alatti víz, földtani közeg (B) szennyezettségi határértéknél kedvezőbb állapotának lehetőség szerinti megőrzésével végezhető;

c) nem eredményezhet kedvezőtlenebb állapotot, mint amit a felszín alatti víz, a földtani közeg (B) szennyezettségi határértéke vagy az annál magasabb (Ab) bizonyított háttérkoncentráció, továbbá az (E) egyedi szennyezettségi határérték, illetve kármentesítés esetében a (D) kármentesítési célállapot

határérték jellemez, kivéve a (3) és (4) bekezdésekben foglalt esetet;

d) nem eredményezheti a víztest jó kémiai állapotának romlását, valamint a szennyezőanyag koncentrációk jelentős és tartós emelkedését;

e) részeként végzett bevezetést, elhelyezést csak engedéllyel lehet folytatni.

(2) Tilos – a (3) és (4) bekezdésekben foglalt kivételektől eltekintve

a) az 1. számú melléklet szerinti szennyező anyagnak, illetve az ilyen anyagot tartalmazó, vagy lebomlásuk esetén ilyen anyag keletkezéséhez vezető anyagnak

aa) felszín alatti vízbe történő közvetlen bevezetése,

...

ad) a felszín alatti vizek állapota szempontjából fokozottan érzékeny területen a felszín alatti vízbe történő közvetett bevezetése, kivéve egyedi szennyvízkezelő berendezésekkel tisztított háztartási szennyvíz bevezetésének a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó általános szabályokról szóló kormányrendeletben meghatározott eseteit;

b) a felszín alatti vízbe veszélyes anyagok közvetett bevezetése. Ezt a követelményt kell alkalmazni az olyan területen levő, vagy olyan területre ráfolyó időszakos vízfolyásba történő bevezetés esetén is, ahol a felszín alatti víz szintje tartósan alacsonyabban van, mint a vízfolyás fenékszintje.

A tervezett tevékenység a szükséges intézkedések betartása mellett nincs hatással az árvíz és jég levonulására, illetve mederfenntartásra. A vízellátás, a keletkező csapadék és szennyvíz elvezetése, valamint a szennyvíz tisztítása biztosított. Az ivóvízbázis védelmére vonatkozó követelményeknek, a felszín alatti vizek és a felszíni vizek védelmére vonatkozó követelményeknek a szükséges intézkedések betartása mellett megfelel. A felszíni és felszín alatti vizek minősége, mennyisége védelmére és állapotromlására vonatkozó jogszabályokban foglaltak érvényesíthetők. A hatáskörömbbe utalt kérdéseket megvizsgálva megállapítom, hogy a felszíni és felszín alatti vizeket, valamint a földtani közeget érintő jelentős környezeti hatás nem feltételezhető.

A 4.5 pontban rögzített előírások jogalapja a *felszín alatti vizek védelméről* szóló 219/2004. (VII. 21.) kormányrendelet, a *felszíni vizek minősége védelmének szabályairól* szóló 220/2004. (VII. 21.) kormányrendelet.

A Mór északi összekötő út építése és a hozzá kapcsolódó 81 sz. főút korrekciója kapcsán a felszíni és felszín alatti vizeket, valamint a földtani közeget érintő jelentős környezeti hatás nem feltételezhető. Vízgazdálkodási és védelmi szempontból környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása nem indokolt.

Az erdőre gyakorolt hatások szempontjából a Pest Vármegyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Erdőfelügyeleti Osztály PE/ERDŐ/5635-3/2025 ügyiratszámom (624/2022. Korm. rendelet 3. melléklet 7. pont):

„Tárgyi eljárásban elvégeztem a

SZAKKÉRDÉS VIZSGÁLAT-át

Hivatkozott számú megkeresése alapján a tárgyi ügyben megküldött, az MKIF Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zártkörűen Működő Részvénytársaság (székhely: 2040 Budaörs, Akron u. 2.) kérelmére a Komárom – Kisigmánd (M1 autópálya) – Kisbér – Székesfehérvár (M7 autópálya) – Sárbogárd (M8 gyorsforgalmi út) útvonal fejlesztése keretében megtervezett Mór északi összekötő út építése és a hozzá kapcsolódó 81 sz. főút korrekciója tárgyában előzetes vizsgálati eljárás dokumentációját áttekintettem.

A dokumentációban foglaltakkal erdészeti hatósági szempontból egyetértek.

INDOKOLÁS

A Fejér Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladék-gazdálkodási Főosztálya (továbbiakban: eljáró hatóság) 2025.09.10-én érkezett megkeresésében fenti tárgyban indult eljárásban kérte a Pest Vármegyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztályt (továbbiakban: erdészeti hatóság), hogy a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 624/2022. (XII.30.) Korm. rendelet (továbbiakban: Korm. rendelet) 3. számú melléklet 7. pontjában meghatározott szakkérdés tekintetében a hatósági feladat ellátásához szükséges szakmai álláspontját adja meg.

*A fenti jogszabály alapján az erdészeti szempontból vizsgálandó szakkérdés a következő:
ha az eljárás erdőt érint, és ugyanezt a szakkérdést korábban önálló eljárásban vagy szakhatóságként nem vizsgálták:*

a) az erdőre gyakorolt hatások vizsgálata,

b) ha az eljárás során vizsgált beruházás vagy tevékenység erdő igénybevételével jár, akkor az a) pontban foglaltakon túl az erdő igénybevétel engedélyezhetőségének a vizsgálata.

A megküldött dokumentációt áttekintve megállapítottam, hogy a tervezett létesítmény nem érint közvetlenül az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. tv. (Evt.) 6. § (1) bekezdés szerinti erdőt.

Az erdő igénybevétel engedélyezhetőségének vizsgálata adott ügy kapcsán nem szükséges.

A tervezett létesítménynek a környező erdőkre gyakorolt közvetett hatása várhatóan nem jelentős, ezért azt erdészeti hatóság szempontból nem kifogásoltam.

A Pest Vármegyei 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.”

Szakhatósági állásfoglalás

Az Ákr. 55. § (1) bekezdésének megfelelően az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII.29.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése, valamint az 1. melléklet 9. pontja alatt szereplő táblázat 20. pontja alapján tárgyi eljárásban szakhatóságként megkerestem Mór Város Jegyzőjét, mint a települési önkormányzat jegyzőjét.

A Fejér Vármegyei Kormányhivatal Hatósági Főosztály Hatósági és Oktatási Osztály FE/03/2419-2/2025. sz. döntése értelmében a szakhatósági eljárás lefolytatásából Mór Város Jegyzője kizárásra került és ezzel egyidejűleg a szakhatósági eljárás lefolytatására a Fehérvárcsurgói Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője került kijelölésre.

A Fehérvárcsurgói Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője FCS/22-48/2025. számú szakhatósági állásfoglalásában hozzájárulását megadta jelen határozat 5. pontjában foglaltak szerint.

A szakhatósági állásfoglalás indoklása a következő:

„A Fejér Vármegyei Kormányhivatal szakhatósági hozzájárulás kiadását kérte az MKIF Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (2040 Budaörs, Akron u. 2.) kérelmére indult a Komárom – Kisigmánd (M1 autópálya) – Kisbér – Székesfehérvár (M7 autópálya) – Sárbogárd (M8 gyorsforgalmi út) közötti emeltsebességű főút (13. és 81.); (a továbbiakban: főút) megvalósítására indított eljárásban.

Az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. § (1) bekezdése szerint, törvény vagy a szakhatóságok kijelöléséről szóló kormányrendelet közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján az ügyben érdemi döntésre jogosult hatóság számára előírhatja, hogy az ott meghatározott szakkérdésben és határidőben más hatóság kötelező állásfoglalását kell beszereznie.

A magyar építészetéről szóló 2023. évi C. törvény 193. § (3) bekezdése alapján kiemelt jelentőségű ügyben a szakhatóság eljárására irányadó ügyintézési határidő tizenöt nap.

Az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indokok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm. rendelet) 1. § (1) bekezdése és 1.

melléklet 9. táblázat 20. pontja szerint környezet- és természetvédelmi ügyekben annak vizsgálata, hogy a településrendezési tervben és a helyi építési szabályzatban meghatározott előírások az eljárásban érvényesülnek-e, az illetékes települési jegyző, mint első fokon eljáró szakhatóság hatásköre.

Szakhatóságom a szakhatósági megkereséshez csatolt tervdokumentációk tartalmának a Mór város helyi építési szabályzatáról szóló 10/2022. (IV. 1.) önkormányzati rendelettel (a továbbiakban: HÉSZ) való összhangját (megfelelőségét) vizsgálta.

A tervezett beruházás érintett területei a szerinti természeti értékeket nem befolyásolja negatívan.

A benyújtott tervdokumentációk alapján megállapítom, hogy a „Mór északi összekötő út építése és a hozzá kapcsolódó 81. főút korrekciója tárgyú” elnevezésű beruházás a helyi építési szabályzat előírásainak és a Településrendezési eszközöknek a módosítás elfogadása után meg fog felelni.

Felhívom a figyelmet, hogy az Ákr. 81. § értelmében a határozat indokolásában a szakhatósági állásfoglalás indokolását is szerepeltetni kell.

Jelen szakhatósági állásfoglalás ellen önálló jogorvoslatnak nincs helye, az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg az Ákr. 55.§ (4) bekezdése alapján.

Szakhatósági nyilatkozatom a Korm. rendelet 1. sz. melléklet 9. táblázat 20. pontjára való hivatkozással adtam ki.

Döntésem jogalapja az Ákr. 55. § (1) bekezdése. A fellebbezés lehetőségéről az Ákr. 55. § (4) bekezdése szerint adtam tájékoztatást.

Az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. törvény 28. § (1) bekezdése alapján eljárási költség nem merült fel, így annak viseléséről nem rendelkeztem.

Hatáskörömet a Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése, illetékességemet a Korm. rendelet 1. számú melléklet 9. táblázat 20. pontja alapján határozza meg.”

Összefoglalás

Magyarország Alaptörvénye - (2011. április 25.) P) cikk (1) bekezdése szerint, a természeti erőforrások, különösen a termőföld, az erdők és a vízkészlet, a biológiai sokféleség, különösen a honos növény- és állatfajok, valamint a kulturális értékek a nemzet közös örökségét képezik, amelynek védelme, fenntartása és a jövő nemzedékek számára való megőrzése az állam és mindenki kötelessége.

A Kvt. 6. § (1) bekezdés a) pontja értelmében a környezethasználatot úgy kell megszervezni és végezni, hogy a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézze elő.

A Kvt. 6. § (2) bekezdése szerint, a környezethasználatot az elővigyázatosság elvének figyelembevételével, a környezeti elemek kíméletével, takarékos használatával, továbbá a hulladékképződés csökkentésével, a természetes és az előállított anyagok visszaforgatására és újrafelhasználására törekedve kell végezni.

A Kvt. 6. § (3) bekezdése szerint, a megelőzés érdekében a környezethasználat során a leghatékonyabb megoldást, továbbá a külön jogszabályban meghatározott tevékenységek esetén az elérhető legjobb technikát kell alkalmazni.

A rendelkezésre álló adatok és dokumentumok, továbbá a szakkérdés vizsgálatok és a szakhatósági állásfoglalás alapján összefoglalóan megállapítható, hogy a tervezett tevékenység megvalósításából sem az egyes környezeti elemekre, sem azok rendszerére nem feltételezhető olyan jelentős hatás, amely a környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatását szükségessé tenné. Erről az 1.1 pontban rendelkeztem.

A tervezett tevékenység egységes környezethasználati engedélyhez nem kötött. Erről az 1.2 pontban rendelkeztem.

A R. 5. § (2) bekezdés c) és cc) pontja alapján amennyiben az előzetes vizsgálat során a tevékenység engedélyezését kizáró ok merült fel, ennek tényét rögzíti a határozatában és ha a tervezett tevékenység

nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházás megvalósítása és az a településrendezési tervvel nincs összhangban, azonban az összhang legkésőbb a tervezett kivitelezési tevékenység megkezdéséig megteremthető, ezt a lehetőséget rögzíti, és előírja, hogy a kizáró okot a tervezett kivitelezési tevékenység megkezdéséig meg kell szüntetni.

Fehérvárcsurgói Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzőjének FCS/22-48/2025. iktatószámú szakhatósági állásfoglalása alapján megállapítottam, hogy a tervezett tevékenység a településrendezési tervvel jelenleg nincs összhangban, azonban a településrendezési terv módosítása folyamatban van. Fentiek alapján az 1.3 és 1.4 pontban rendelkeztem.

A döntést megalapozó további jogszabályhelyek

A fentiekre tekintettel a Környezetvédelmi Hatóság a Kvt. 71. § (1) bekezdés a) pontja, illetve a R. 5. § (2) bekezdésének ac) és cc) pontja, valamint 3. sz. mellékletének 87. pont b) alpontja értelmében, az Ákr. 81. § (1) bekezdésére figyelemmel a rendelkező részben foglaltak szerint döntött.

A tervezett tevékenység megkezdése előtt beszerzendő engedélyekre vonatkozó tájékoztatást a 2. pont tartalmazza a R. 5. § (2) bekezdés ac) pontjára figyelemmel.

A Kvt. 71. § (3) bekezdése értelmében a környezetvédelmi hatóság az (1) bekezdés szerinti határozatát – annak véglegessé válására tekintet nélkül – közhírré teszi, ezért a 7. pontban rendelkeztem a határozat Környezetvédelmi Hatóságnál történő kifüggesztéséről és az internetes honlapon történő megjelentetéséről.

A R. 5. § (6) bekezdése szerint a környezetvédelmi hatóság a tárgyi határozatot megküldi az eljárásban részt vett önkormányzatok jegyzőinek, akik a környezetvédelmi hatóság által megjelölt időpontban gondoskodnak a határozat teljes szövegének közhírré tételéről. A környezetvédelmi hatóság a közhírré tételre a határozat megküldésétől számított harmadik napnál korábbi időpontot nem határozhat meg. A jegyző a határozat közhírré tételét követő öt napon belül tájékoztatja a környezetvédelmi hatóságot a közhírré tétel időpontjáról, helyéről, valamint a határozatba való betekintési lehetőség módjáról.

A 2023. évi C. törvény 196. § (2) bekezdés szerint, az (1) bekezdés szerinti hirdetményi úton történő közlés esetén, ha a döntés az ügyfél számára kötelezettséget állapít meg, vagy alapvető jogát vonja el vagy korlátozza, a kiemelt jelentőségű ügyben a hatóság az ismert ügyfelet a döntés szövegéről – a hirdetmény kifüggesztésével egyidejűleg – az ügyfél tekintetében az adott ügyfajtára vonatkozó jogszabály szerint alkalmazható egyéb kapcsolattartási forma használatával is tájékoztatja. A közlés jogkövetkezményei ilyen esetben is a hirdetményi úton történő közléshez kapcsolódóan állnak be. **A döntés közlésének napja** – a kiemelt jelentőségű ügyre nyilvánító kormányrendelet eltérő rendelkezése hiányában – **a hirdetmény kifüggesztését követő 5. nap.**

Fentiek alapján jelen határozatom 8. pontjában rendelkeztem arról, hogy a tevékenységgel érintett település (Mór) jegyzője a határozat kézhezvételétől számított 3. napon gondoskodjon a határozat teljes szövegének nyilvános közzétételéről.

Kérem Mór Város Jegyzőjét, hogy a határozat közzétételét követő 5 napon belül a közzététel időpontjáról, helyéről, valamint a határozatba való betekintési lehetőség módjáról a Környezetvédelmi Hatóságot tájékoztatni szíveskedjen a R. 5. § (6) bekezdésének megfelelően.

A környezetvédelmi hatósági eljárások igazgatási szolgáltatási díjairól szóló 14/2025. (VI.19.) EM rendelet (továbbiakban: Díjr.) 2. § (1) bekezdése szerint igazgatási szolgáltatási díjat kell fizetni a rendelet 1-4. mellékletében meghatározott eljárásokért. A Díjr. 1. számú mellékletének 8. fősorszáma szerint jelen eljárás igazgatási szolgáltatási díja 337 500,- Ft, amely megfizetésre került. Az eljárási költségről az Ákr. 81. § (1) bekezdése alapján rendelkeztem a 9. pontban. Az eljárás során egyéb eljárási költség nem merült fel.

A döntés elleni fellebbezést az Ákr. 116. § (1) bekezdése és a Kvt. 71/A. § (1) bekezdése, illetve a R. 26/A. §-a biztosítja. A fellebbezésre nyitva álló határidőről az Ákr. 118. § (3) bekezdése rendelkezik. A fellebbezésre vonatkozó részletes tájékoztatást az Ákr. 116-119. §-ai alapján adtam.

Az Ákr. 82. § (2) bekezdése szerint, ha az adott ügytípusban törvény megengedi a fellebbezést, a hatóság döntése véglegessé válik, ha

- a) ellene nem fellebbeztek, és a fellebbezési határidő letelt,
- b) a fellebbezésről lemondtak vagy a fellebbezést visszavonták, vagy
- c) a másodfokú hatóság az elsőfokú hatóság döntését helybenhagyta, a másodfokú döntés közlésével.

Fellebbezés előterjesztése kapcsán *a digitális államról és a digitális szolgáltatás nyújtásának egyes szabályairól* szóló 2023. évi CIII. törvény (Dáptv.) rendelkezéseire figyelemmel biztosítottam tájékoztatást.

A DíjR. 2. § (5) bekezdése szerint, a jogorvoslati eljárás díja – a (6) és (7) bekezdésben meghatározott esetek kivételével – a (3) bekezdésben és az 1–4. mellékletben meghatározott díjtétel 50%-a.

Az Ákr. 55. § (4) bekezdése értelmében a szakhatóság döntése az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.

Az ügyintézés a jelen döntés közlése iránti intézkedéssel (elektronikus úton történt továbbításával) lezártam, így az ügyintézési határidőt megtartottnak tekintem. Tárgyi előzetes vizsgálati eljárás ügyintézési határidejét a megalapozott döntés meghozatala érdekében annak letelte előtt további 30 nappal meghosszabbítottam.

A környezetvédelmi hatósági nyilvántartás vezetésének szabályairól szóló 58/2019. (XII. 18.) AM rendelet szerint jelen határozat nyilvántartásba vételéről gondoskodom.

A Környezetvédelmi Hatóság a döntését a 624/2022. Korm. rendelet 5. § (1) bekezdés c) pontja és (2) bekezdése, *a természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről* szóló 625/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet (továbbiakban: 625/2022. Korm. rendelet) 6. § (1) bekezdés c) pontja és (2) bekezdése, valamint *a hulladékgazdálkodási hatóság kijelöléséről* szóló 124/2021. (III. 12.) Korm. rendelet (továbbiakban: 124/2021. Korm. rendelet) 1. § (1) bekezdés a) pontja alapján, a Kvt. 71. § (1) bekezdés a) pontja szerinti hatáskörében, valamint a 624/2022. Korm. rendelet 2. § (1) bekezdése, a 625/2022. Korm. rendelet 2. § (1) bekezdése, illetve a 124/2021. Korm. rendelet 1. § (2) bekezdése szerinti illetékességére tekintettel hozta meg.

A kiadmányozási jog gyakorlása *a fővárosi és vármegyei kormányhivatalok szervezeti és működési szabályzatáról* szóló 15/2024. (VI. 28.) KTM utasítás és a Fejér Vármegyei Kormányhivatal vezetőjének *a kiadmányozásról* szóló 19/2024. (XI. 21.) utasítása alapján történt.

Székesfehérvár, időbélyegző szerint

Dr. Tanárki Gábor
főispán
névében és megbízásából

Rákóczi Mária
osztályvezető