

Kifüggesztés napja: 2022. 08. 18.

Levétel napja: 2022. 09. 19.



PEST MEGYEI
KORMÁNYHIVATAL

Közlemény

A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (a továbbiakban: **314/2005. Korm. rendelet**) 8. § (1) és (1a) bekezdése alapján a Pest Megyei Kormányhivatal a következő közleményt teszi közhírré:

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából az Uvaterv Zrt. (1117 Budapest, Dombóvári út 17-19.) által benyújtott kérelemre a **Komárom – Kisigmánd (M1 autópálya) – Kisbér – Székesfehérvár (M7 autópálya) – Sárbogárd (M8 gyorsforgalmi út) közötti út** megvalósítása keretében a Komárom – Székesfehérvár közötti emelt sebességű főút (13. és 81.) környezeti hatásvizsgálata ügyében a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (a továbbiakban: **Kormányhivatal**) előtt PE/KTFÖ/3921/2022. számon eljárás indult.

Eljáró hatóság megnevezése, elérhetősége:

Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály
1016 Budapest, Mészáros u. 58/a.
Levélcím: 1539 Budapest, Pf.: 675.
Telefon: 06-1-224-9103, Telefax: 06-1-224-9163,
e-mail: jho@pest.gov.hu

Ügyiratszám: PE/KTFÖ/3921/2022.

Az ügy tárgya:

A Komárom – Kisigmánd (M1 autópálya) – Kisbér – Székesfehérvár (M7 autópálya) – Sárbogárd (M8 gyorsforgalmi út) közötti út megvalósítása keretében a Komárom – Székesfehérvár közötti emelt sebességű főút (13. és 81.) környezeti hatásvizsgálati eljárása.

Kérelmező: NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.)

Ügyintézési határidő: 60 nap.

A kérelem beérkezésének időpontja: 2022. július 20.

Az eljárás megindulásának és az ügyintézési határidő kezdetének napja: 2022. július 21.

Az ügyintézési határidőbe nem számítanak bele az *általános közigazgatási rendtartásról* szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: **Ákr.**) 50. § (5) bekezdésében felsorolt időtartamok.

Tervezett létesítmény, tevékenység rövid ismertetése:

A kérelem a Komárom-Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a Komáromot Székesfehérvárral összekötő emelt sebességű útszakaszra vonatkozik. A tervezett nyomvonalon 2x2 sáv keresztmetszettel és 20,00 m koronaszélességben, 110 km/h sebességhez tervezett a főút, mely távlatban autópályává fejleszthető.

A főút kialakítása kapcsán az alábbi változatok engedélyezését kérik:

- „C” változat az M1 autópálya Komáromi csomópontja (85+070 km sz.) és a 8 - 810. sz. főutak alkotta csomópont között;
- „C2” változat az M1 autópálya 81+835 km szelvényébe tervezett új csomópont és a 8 - 810. sz. főutak alkotta csomópont között (a változat a 3+185 km-nél levő hibaszelvénytől megegyezik a „C” változattal);
- „C2 II” szakasz az M1 autópálya 81+835 km szelvényébe tervezett új csomópont és a 13–132. sz. főutak alkotta csomópont között. Ez a szakasz csak abban az esetben épülne meg, ha a C2 változat engedélyezésre kerül

„C” változat helyszínrajzi vonalvezetése:

A „C” nyomvonalváltozat az M1 autópálya 85+070 km szelvényében található különszintű Komáromi csomópontban indul, ahol a 2x1 forgalmi sáv 13. sz. főút is átvezetésre kerül, illetve a tervezett átépítés a meglévő komáromi mérnökséghez továbbra is biztosít közúti kapcsolatot.

A tervezett út Kisigmánd települést keletről elkerülve - a meglévő szélerőművek biztonsági zónáját figyelembe véve - halad déli irányba szántóterületeken át, a Kocs-Kisigmándi-ér keresztezését követően az 5+670 km szelvényben éri el a 8136. j. utat, mellyel különszintű csomópontot alkot. A Nagyigmándi csomópont biztosítja Kisigmánd és Nagyigmánd települések bekötését a főútba. A csomópontot elhagyva szintén szélerőművek között vezetve halad a nyomvonal, majd egy jobb ívet követően a Szendi-ér után keresztezi a felette átvezetett 8144. j. utat is. A Vékony-ér keresztezését követően a főút egy bal ívvel szántóföldeken át halad tovább és keletről elkerüli Csép települést. A 14+395 km szelvényénél tervezett Csépi csomópontból indul a Csépi bekötőút nyugatra, a meglévő 13. sz. főút felé, ezzel beköve Csép és Ete települések forgalmát. A Császár-ér keresztezését követően a tervezett főút keletről kerüli el Ete települést és ezen a szakaszon egy kétoldali egyszerű pihenő is kijelölésre került a 17+600 km szelvényénél. Ete település térségét elhagyva a nyomvonal keresztezi a 13. Tatabánya – Pápa vasútvonal felhagyott pályáját, majd a 22+201 km szelvényben eléri a Kisbéri csomópontot. A Battyáni-ér után a tervezett út a 81. sz. főút, majd a 8207. j. út korrekcióját keresztezi és éri el a Kisbéri-ér és az 5. Székesfehérvár – Komárom vasútvonal feletti műtárgyat. Bakonysárkányt nyugati oldalról kerüli el a nyomvonal, a 30+343 km szelvényben levő Bakonysárkányi csomópontban a 8227. j. úttal alkot csomópontot, majd a 81. sz. főúttal párhuzamosan halad - túlnyomórész szántóföldeken - Mór irányába. A 38+182 km szelvényben tervezett a különszintű Mór északi csomópont. A csomópont részeként egy egyoldali kialakítású komplex pihenő is épül. A Sövénykúti-patak keresztezése után a nyomvonal Mór városát délnyugatról elkerülve éri el a 8216. j. utat, amely a Mór nyugati csomópont (41+140 km szelvény) részeként biztosítja a város közúti bekötését és ipari területek közúti kapcsolatát. Ezt követően a tervezett főút keleti irányba tartva előbb a Móri-Bodajki-vízfolyást és egy Natura 2000 területet, majd ismét az 5. vasútvonalat keresztezi, ezután jobb ívvel megközelíti a 81. sz. főutat és azzal párhuzamosan halad délkelet felé. A 47+471 km szelvényénél kerül kialakításra a Bodajki csomópont, mely nemcsak Bodajk településnek biztosít közúti kapcsolatot a nyomvonalhoz, hanem a 8209. j. út korrekciójával a 81. sz. főút és azon keresztül a 81117. j. úton Csókakő település számára is elérhetővé válik a tervezett főút. A továbbra is délkelet felé haladó nyomvonalon Söréd elkerülése után, az 50+480 km szelvényben egy egyszerű kétoldali pihenőhely kerül kialakításra. A Magyaralmási csomópont az 53+612 km szelvényben a 81116. j. és 8205. j. utak segítségével Magyaralmás és Fehérvárcsurgó településeket köti be az új hálózati elembe. Ugyanitt a 81. sz. főút is korrigálásra kerül egy hosszabb szakaszon, mert - a területi adottságok (halastavak és Natura 2000 terület) miatt - a tervezett nyomvonal csak a meglévő 81. sz. főút nyomvonalán tud haladni. A tervezett 2x2 sávú főút ezután egy jobb ívvel a meglévő út nyomvonalát elhagyva fordul délnyugati irányba és halad a Székesfehérvár IV. ütem elkerülő útjának nyomvonalát figyelembe véve. Előbb a Gaja-patakot, majd a 8204. j. utat keresztezi a nyomvonal, aztán ismét az 5. vasútvonalat. Az Ős Gaja-patak, a Posza-patak és a 8203. j. út keresztezése után a nyomvonal a 8202. j. úttal alkotja az Iszkaszentgyörgyi csomópontot (60+429 km szelvény). A nyomvonal vége a meglévő 8-801. sz. utak Csóri csomópontja, mely az új ág miatt átalakításra kerül (63+084 km szelvény).

Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály
1016 Budapest, Mészáros utca 58/a.

Telefon: (06-1) 224-9100 Fax: (06-1) 224-9163

E-mail: orszagoszoldhatosag@pest.gov.hu Web: <http://www.kormanyhivatal.hu/hu/pest>

A változat hossza 63,084 km.

„C2” változat helyszínrajzi vonalvezetése:

A változat az M1 autópálya 81+835 km szelvényében kialakítandó új csomópontból indul és a szélerőművek között vezetve a „C” változat nyomvonalába annak 4+198 km szelvényénél köt bele (a hibaszelvény a „C2” esetében 3+185 km sz.). Innentől kezdve a vonalvezetés azonos (ld. a „C” változatnál írtakat a Kocs-Kisigmándi-ér keresztezésétől).

A változat hossza 62,07 km.

„C2 II” szakasz helyszínrajzi vonalvezetése:

A szakasz az M1 autópálya 81+835 km szelvényében kialakítandó új csomópontból indul a „C2” változattal ellentétes irányba. A nyomvonal észak, majd északkelet felé haladva két helyen keresztezi a Szilas-völgyi patakot, ezt követően pedig a 6+220 km sz.-ben az 5. Székesfehérvár - Komárom vasútvonalat. A szakasz a 81135. j. út keresztezését követően egy külön szintű csomóponttal csatlakozik a meglévő 13-132. sz. főutak alkotta csomópontához.

A tárgyi szakasz hossza 7,96 km.

A nyomvonallal az alábbi települések érintettek:

- „C” változat: Csém, Kisigmánd, Nagyigmánd, Csép, Császár, Ete, Kisbér, Vérteskethely, Bakonysárkány, Mór, Bodajk, Fehérvárcsurgó, Moha, Iszkaszentgyörgy, Csór;
- „C2” változat: Mocsa, Kisigmánd, Nagyigmánd, Csép, Császár, Ete, Kisbér, Vérteskethely, Bakonysárkány, Mór, Bodajk, Fehérvárcsurgó, Moha, Iszkaszentgyörgy, Csór;
- „C2 II” szakasz: Komárom, Mocsa.

Tervezési paraméterek:

Műszaki jellemzők:

- Tervezési sebesség: 110 km/h,
- Forgalmi sávok száma: 2x2
- Forgalmi sávok szélessége: 3,50 m
- Középső elválasztó sáv: 3,00 m
- Korona szélesség: 20,00 m
- Padkaszélesség: 1,50 m

Hatásterületek:

Levegőtisztaság-védelem:

A hatásterületek meghatározásakor a levegő védelméről szóló 306/2010. (XII.23.) Korm. rendelet 2. § 12c. pont a) b) c) pontjait használta a hatástanulmány.

Az építési munkákhoz köthetően a szállítás és az anyagmozgatás során várható levegőterhelő hatás. Az építési fázis becsült hatásait vizsgálva megállapítható, hogy a porterhelés átmeneti növekedésével kell számolni, mely képződő por a becsült adatok alapján az építési terület 50 – 70 méteres körzetében kiülepedik. A bemutatott számítás alapján a munkagépek kibocsátásából adódó hatásterület a tevékenység végzésének helyétől számított 29 méterben határozható meg NOx komponens tekintetében. A hatástanulmány szerinti tervezett műszaki intézkedésekkel (locsolás, fedés, organizáció stb.) a terhelés jelentős mértékben csökkenthető. Az építés hatásai időszakos jellegűek és az egyes nyomvonal szakaszon eltolva jelentkeznek.

Az üzemelés során a járművek belsőégésű motorjainak kibocsátása okoz levegőterhelést. A levegőminőségre gyakorolt hatást a járművek emissziója, valamint a forgalmi és terjedési viszonyok határozzák meg. A tevékenység hatásterülete a tervezett főút egyes szakaszaira bontva került meghatározásra, mindkét tervezett változat esetében („C” „C2”). Ezek alapján megállapítható, hogy a hatásterület nagysága szálló por (PM10) komponens esetében 62 – 403 méterben állapítható meg.

A tervezett főút közvetett hatásaként a párhuzamos főutakról jelentős mértékű forgalom elvonás jelentkezik majd a hatástanulmány megállapításai szerint. A hatástanulmány megállapításai szerint a főúthoz legközelebbi épületek több, mint 200 méter távolságban helyezkednek el, ahol is a határérték már 56 méter távolságban teljesül; a ráhordó mellékutak esetében pedig a forgalom nagyarányú növekedése ellenére a határértékek már 10 méter távolságon belül teljesülnek.

Zaj- és rezgésvédelem:

A közvetlen zajvédelmi hatásterület a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 6. § (1) bekezdése szerinti feltételeknek megfelelően került lehatárolásra. A környezeti hatástanulmány vizsgálatai alapján a legnagyobb zajvédelmi hatásterület az éjszakai időszakban mérhető, ezért a tervezett beruházás hatásterületének határa éjszakai időszakra kerül kijelölésre. A közvetlen zajvédelmi hatásterület az egyes nyomvonalak esetében az átnézeti helyszínrajzokon került ábrázolásra. A környezeti hatástanulmány vizsgálatai alapján a tervezett főúttól eredő közúti zajterhelés mértéke várhatóan minden megítélési ponton a vonatkozó határérték alatt fog maradni.

A tervezett új út közvetett zajvédelmi hatásterülete, az a terület, amelyen a tervezett létesítményhez kapcsolódó járműforgalom járulékos zajterhelést vagy zajterhelés változást okoz. A környezeti hatástanulmányban foglalt vizsgálatok alapján megállapítható, hogy a tervezett létesítmény üzembe helyezése után a 13. és 81. sz. főutak egyes szakaszainak forgalma szinte kivétel nélkül jelentős csökkenést mutat, ezáltal az érintett települések ezen közutaktól eredő zajterhelése is csökkenni fog.

Természetvédelem:

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

Közvetett hatásterület: Az élővilágra gyakorolt zavaró hatások a különböző élőhelyek és fajok érzékenysége szerint eltérő. A részletesen vizsgálandó területek lehatárolásánál az elsődleges szempont az volt, hogy a tervezett nyomvonalak mellett előforduló természet szerű vegetációval rendelkező élőhelyekre, védett területekre, fajokra hol lehet hatással a tervezett létesítmény megvalósítása.

A tervezett nyomvonal nem érint országos jelentőségű védett természeti területet. A tervezett út 640 méter hosszon metszi a helyi jelentőségű „Móri-víz és környéke” Természetvédelmi Területet. Az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű, Natura 2000 területek közül a HUDI20033 Móri-árok nevű, jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területet az út megvalósítása közvetlenül érinti. A nyomvonal 2 900 méteres környezetében több, közvetlenül nem érintett Natura 2000 terület is található. A Natura 2000 területekre gyakorolt lehetséges hatások vizsgálatára külön-külön Natura 2000 hatásbecslési dokumentációk készültek.

Tájvédelem:

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

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

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

Nemzetközi eljárás:

A 314/2005. Korm. rendelet 12-15. §-ok szerinti eljárás nincs folyamatban.

Az elektronikus úton közzétett kérelem és mellékletek elérési helye:

<http://www.kormanyhivatal.hu/hu/pest/kornyezetvedelmi-hirdetmenyek>

(A környezetvédelmi hirdetmények menüpont a Kormányhivatal honlapján a hasznos linkek között érhető el.)

Tájékoztató, észrevételek, kérdések:

Az ügyfél jogosult az Ákr. 5. § (1) bekezdése alapján az eljárás során bármikor nyilatkozatot, észrevételt tenni, valamint az Ákr. 33-34. §-aiban foglaltak szerint iratbetekintési joggal élni.

Az érintett települések jegyzői biztosítják a betekintés lehetőségét a kérelem és mellékletei elektronikus példányába. A betekintés módjáról az érintett települési önkormányzat jegyzőjénél lehet részletes felvilágosítást kapni.

A 314/2005. Korm. rendelet 2. § (1) bekezdés a) pontja alapján **érintett nyilvánosság** az a természetes személy, jogi személy vagy jogi személyiséggel nem rendelkező szervezet, amelyre a tárgyi eljárásban hozott döntés kihat, vagy kihathat, vagy amely a tárgyi eljárásban hozott döntésben egyébként érdekelt, ideértve a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (a továbbiakban: **Kvt.**) 98. § (1) bekezdésében foglalt környezetvédelmi szervezetet is.

Az Ákr. 10. §-a alapján **ügyfél** az a természetes vagy jogi személy, egyéb szervezet, akinek (amelynek) jogát vagy jogos érdekét az ügy közvetlenül érinti.

A Kvt. 98. § (1) bekezdése alapján a környezetvédelmi érdekek képviselőjére létrehozott politikai pártnak és érdekképviselőnek nem minősülő, a hatásterületen működő egyesületeket a környezetvédelmi közigazgatási hatósági eljárásokban a működési területükön az ügyfél jogállása illeti meg.

Mindezek alapján az eljárás során ügyféli jogállás megállapítására az erre irányuló kérelem alapján van lehetőség. A kérelemben meg kell jelölni, és igazolni kell, hogy a kérelmező mely jogát vagy jogos érdekét érinti közvetlenül az ügy. Az érintett környezetvédelmi szervezetek alapszabályukkal és a bírósági bejegyzésről szóló véglegessé vált határozattal igazolhatják ügyféli jogosultságukat.

A 314/2005. Korm. rendelet 9. § (8) bekezdése értelmében az **észrevételeket a közmeghallgatás időpontjáig** az eljáró hatósághoz, vagy a közmeghallgatás helye szerint illetékes települési önkormányzat jegyzőjéhez lehet benyújtani.

Kérjük, az esetleges észrevételeket lehetőség szerint közvetlenül az eljáró hatóság részére, e-mail útján, a jho@pest.gov.hu címre szíveskedjenek megküldeni.

Közmeghallgatás:

A Kormányhivatal a 314/2005. Korm. rendelet 9. §-ában szabályozottak szerint az eljárás során **közmeghallgatást tart.**

A közmeghallgatás időpontja: 2022. szeptember 19. napján 11.00 óra

A közmeghallgatás helye: a Móri Polgármesteri Hivatal Nagyterme (8060 Mór, Szent István tér 6.)

A Kormányhivatal által kiadott közlemények az alábbi elérési helyeken ismerhetők meg:

- A Kormányhivatal honlapján az alábbi helyen:
<http://www.kormanyhivatal.hu/hu/pest/kornyezetvedelmi-hirdetmenyek>
- a <https://hirdetmeny.magyarorszag.hu/> oldalon (30 napig)
- a Kormányhivatal hivatali helyiségében található hirdetőtáblán
- a Kormányhivatal megkeresése alapján a 314/2005. Korm. rendelet 8. § (2) bekezdésében foglaltak szerint az érintett települések jegyzői által közterületen és helyben szokásos egyéb módon történő közzététel során

Az eljáró hatóság döntési lehetőségei:

A környezetvédelmi hatóság a Kvt. 71. § (1) bekezdése alapján az ügyben rendelkezésre álló összes adat alapján dönt, és határozattal kiadja a tevékenység megkezdéséhez szükséges környezetvédelmi engedélyt, vagy a kérelmet elutasítja.

Budapest, 2022. augusztus 12.

Dr. Tarnai Richárd főispán
nevében és megbízásából:


dr. Szentmiklóssy Zoltán
osztályvezető

