

Eljuttatva: 2024. M. 19. H. Helyi
Kérelmet:



PEST VÁRMEGYEI
KORMÁNYHIVATAL

Ügyiratszám: PE/KTFO/5515-119/2024.
Ügyintéző:

Tárgy: M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51.
számú főút (Dunavecse) és M5 autópálya
(Kecskemét) közötti szakasz
környezetvédelmi engedélye
Hiv. szám: -
Melléklet: -

Telefon: 06 (1) 224 9103

HATÁROZAT

Az Építési és Közlekedési Minisztérium (1054 Budapest, Alkotmány u. 5.; a továbbiakban: **Engedélyes**) nevében az M8 DD Konzorcium [konzorcium vezető: UTIBER Közúti Beruházó Kft. (1115 Budapest, Csóka u. 7-13.), konzorciumi tag: TURA-Terv Mérnökiroda Kft., 1145 Budapest, Gyarmat u. 30.); a továbbiakban: **Tervező**] által benyújtott kérelemre, a Tervező és megbízásából a VIKÖTI Mérnök Iroda Kft. (1519 Bp., Postafiók 241.) által 2024 júniusában készített V153 tervszámú dokumentáció, valamint a közreműködő szakhatóságok állásfoglalása és az eljárásba bevont hatóságok nyilatkozata alapján, az alábbi előírások megtartásának kötelezettsége mellett

környezetvédelmi engedélyt

adok az **M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51. számú főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz „III/a” változat szerint történő megvalósítására.**

I.

A tervezett tevékenység jellemzői

A beruházó adatai:

Neve: Építési és Közlekedési Minisztérium
Címe: 1054 Budapest, Alkotmány utca 5.
Adószám: 15847397-2-41
KÜJ szám: 103979564

A tevékenység célja:

M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51. főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz megvalósítása.

A létesítmény helye:

51. főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) között

A tervezett tevékenység nyomvonala, főbb műszaki jellemzői:

A nyomvonal által érintett települések:

Apostag, Dunavecse, Újsolt, Szabadszállás, Kunszentmiklós, Kunadacs, Kunbaracs, Kerekegyháza, Lajosmizse, Kecskemét

Vízszintes vonalvezetés:

A nyomvonal Dunavecse térségében a már megépült M8 gyorsforgalmi útszakasz hídját (Pentele-híd) követő nyomvonal folytatásaként indul. Délkeleti irányba haladva a 0+754 km szelvényben a Nagy-éri 1.-csatorna, majd az 5+222 km szelvényben a Fűzvölgyi-főcsatorna felett halad át, érinti Csanádpusztát. A nyomvonal egy R=2000 m sugarú bal ívvel észak felé fordulva halad tovább északkeleti irányba és a 7+163 km szelvényben külön szinten keresztezi az V.-csatornát és a vele párhuzamos földutat, majd a 7+895 km szelvényben egy ~150 m hosszú műtárggyal elhalad a V/i-1 és V/i-csatornák, egy földút és a 8+787 km szelvényben a V/i-csatorna felett. A 10+836 km szelvényben az önkormányzati burkolt utat külön szinten keresztezi (aluljáró) majd a 11+059 km szelvényben a V/g-csatornát. Miután délről elkerüli Kincsespusztát, Kunszentmiklós déli területén halad tovább és a 12+474 km szelvényben a Kiskunsági-főcsatornát, a 13+306 km szelvényben a Szabadszállási-tápcsatornát és az 5213. jelű utat, majd a 14+547 km szelvényben a D-3/111-csatornát keresztezi. A nyomvonal továbbra is enyhén észak-keleti irányba halad Szabadszállás területén, ahol a 15+976 km szelvényben külön szinten keresztezi a 150. számú Budapest – Kunszentmiklós - Tass – Kelebia vasútvonalat. A vasúti keresztezést elhagyva a 16+995 km szelvényben az 5203. jelű úttal alkotott külön szintű csomópont kialakítása tervezett. Az út a 19+024 km szelvényben kisebb vízfolyást keresztez, majd a 20+356 km szelvényben áthalad a Duna-völgyi-főcsatorna felett és egy R=8000 m sugarú jobb ívvel enyhén dél-keleti irányba fordulva a 22+212 km szelvényben külön szinten burkolt önkormányzati utat, a 23+577 km szelvényben földutat keresztez. Ezeket elhagyva R=2350 m sugarú balos ívvel erőteljesen észak-keleti irányba fordul a nyomvonal. A Natura 2000 terület előtt a 25+741 km szelvényben külön szintű földútátvezetés kerül kialakításra. A Natura 2000 területet a 25+784 km szelvényben éri el és kb. 3,3 km hosszon keresztezi. A 26+375 – 27+425 km szelvények között élőhelyhidat kerülné kialakításra, majd ezt követően a nyomvonal egy egyenes szakasszal elhagyja a Natura 2000 területet.

Az út a Natura 2000 területet elhagyva, Kerekegyháza irányába haladva 29+425 és 30+676 km szelvényekben földutakat keresztez. A 32+536 km szelvényben kerül megtervezésre az 5211. jelű út külön szintű útvezetése a nyomvonal felett, majd a 32+754 km szelvényben kisebb vízfolyást keresztez. Továbbra is kelet felé, Kunbaracs déli, Kerekegyháza északi oldalán erdő erdőterületeket érintve halad a nyomvonal. Az út a 34+785, 36+381 km szelvényekben külön szinten földutakat keresztez (felüljáró, aluljáró). A 38+220 km szelvényben az 5211. - 5212. jelű utakkal alkotott külön szintű csomópont kialakítása tervezett, mely egyben a tervezett komplex pihenő megközelítését is szolgálja. A nyomvonal a Kerekegyházától Lajosmizse és Méntelek között levő ex lege védett természeti területeket elkerülve halad tovább Kecskemét felé és a 40+501, 42+418, 43+810, 45+781 km szelvényekben külön szinten földutakat keresztez (aluljáró). A 46+951 km szelvényben az 5202. jelű utat aluljáróval, majd a 47+544 km szelvényben a 142. számú Budapest – Lajosmizse – Kecskemét vasutat felüljáróval külön szinten keresztezi. A vasutat elhagyva az önkormányzati utat felüljáróval keresztezi a 48+156 km szelvényben. A nyomvonal a 49+383 km szelvényben keresztezi a Ménteleki-csatornát, az 50+471 km szelvényben külön szinten keresztez egy földutat (aluljáró), majd a tervezett nyomvonal a tervezési szakasz végén az 51+018 km szelvényben csatlakozik a már építési engedéllyel rendelkező M5-M8 autópálya csomópontban meghatározott M8 nyomvonalhoz.

A változat hossza 51,018 km.

Magassági vonalvezetés:

A töltés átlagos magassága 2,0-2,5 m. Nagyobb töltésmagasság a tervezett külön szintű csomópontok, külön szintű útátvezetések, és felül vezetett élőhelyhidak, vadátjárók, valamint a jelentősebb vízfolyások felett átvívelő hidak környezetében fordul elő. A síkvidéki jellegnek megfelelően a magassági vonalvezetésben nincsenek jelentős hosszesések. A magassági vonalvezetés a 130 km/h tervezési sebességhez tartozó értékeknek megfelelően került megtervezésre.

Főbb geometriai adatok, tervezési sebesség:

Tervezési osztály: K.II.
Környezeti körülmény:A

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

Csomópontok:

- 16+995 km szelvény térsége - 5203 j. úttal alkotott csomópont
- 38+544 km szelvény térsége - 5211 – 5212 j. utakkal alkotott csomópont

Műtárgyak:

Közút, földút és vasút keresztezések:

Km Szelvény	Megnevezés
2+574	Aluljáró földút alatt
5+222	felüljáró földút felett
7+163	felüljáró földút felett
7+895	felüljáró földút felett
10+836	aluljáró önkormányzati út alatt
13+306	felüljáró 5213 j. út felett
15+976	felüljáró 150-es számú Budapest – Kunszentmiklós – Tass – Kelebia vasútvonal felett
16+995	aluljáró 5203 j. út alatt
22+212	aluljáró önkormányzati út alatt
23+577	Aluljáró földút alatt
25+741	Aluljáró földút alatt
29+425	Aluljáró földút alatt
30+676	Aluljáró földút alatt
32+536	aluljáró 5211 j. út alatt
34+785	felüljáró földút felett, vadátjáró

36+381	Aluljáró földút alatt
38+220	aluljáró 5211-5212 j. utak alatt
40+501	Aluljáró földút alatt
42+418	Aluljáró földút alatt
43+810	Aluljáró földút alatt
45+781	Aluljáró földút alatt
46+951	aluljáró 5202 j. út alatt
47+544	felüljáró 142-es számú Budapest – Lajosmizse-Kecskemét vasútvonal felett, vadátjáró
48+156	felüljáró önkormányzati út felett
50+471	Aluljáró földút alatt

Vízfolyás keresztezések:

Km Szelvény	Megnevezés
0+754	áteresz Nagy-ér 1.-csatornán
5+222	híd Fűzvölgyi Főcsatorna felett, vadátjáró
7+163	híd V. - csatorna meghosszabbítása felett
7+895	híd V/i-1 és V/i csatornák felett
8+787	áteresz V/i.-csatornán
11+059	áteresz V/g.-csatornán
12+474	híd Kiskunsági - főcsatorna felett, vadátjáró
13+306	híd Szabadszállási-tápcsatorna felett
14+547	áteresz D -3/111.-csatornán
19+024	áteresz XLII. - csatornán

20+356	híd Duna-völgyi főcsatorna felett, vadátjáró
32+754	áteresz 0375/36 hrsz.-ú csatornán
49+383	híd Ménteleki csatorna felett, vadátjáró

Önálló vadátvezetések:

Km Szelvény	Megnevezés
23+718 – 23+778	felüljáró típusú homoki ökológiai átjáró
26+375 – 27+425	élőhelyhíd
43+053	vadátjáró

Pihenőhelyek:

- 5+900 km szelvény térsége - egyszerű pihenőhely
- 38+409 km szelvény térsége - komplex pihenőhely

Közműkeresztezők:

Km szelvény	Közmű megnevezése	Beavatkozás
1+036	középfeszültségű elektromos légkábel	szabványosítás
13+281	DN225 ivóvízvezeték (műanyag)	védelembe helyezés
13+349	középfeszültségű elektromos légkábel	szabványosítás
13+367	távközlési optikai légkábel	szabványosítás
15+432	távközlési optikai légkábel	szabványosítás
15+480	középfeszültségű elektromos légkábel	kiváltás
16+370	középfeszültségű elektromos légkábel	kiváltás
16+386	távközlési optikai légkábel	szabványosítás
16+386	középfeszültségű elektromos légkábel	szabványosítás

16+396	távközlési optikai légkábel	szabványosítás
17+010	középfeszültségű elektromos földkábel	védelembe helyezés
18+256	középfeszültségű elektromos légkábel	kiváltás
18+308	középfeszültségű elektromos légkábel	kiváltás
18+310	távközlési optikai légkábel	kiváltás
18+465	középfeszültségű elektromos légkábel	védelembe helyezés
18+527	nagyfeszültségű elektromos légkábel	kiváltás
21+902	gázvezeték Gfnk (elosztó vezeték)	védelembe helyezés
21+915	távközlési földkábel	védelembe helyezés
21+928	távközlési optikai földkábel	védelembe helyezés
28+639	kisfeszültségű elektromos légkábel	kiváltás
28+954	kisfeszültségű elektromos légkábel	kiváltás
29+005	középfeszültségű elektromos földkábel	védelembe helyezés
29+153	kisfeszültségű elektromos légkábel	kiváltás
29+179	kisfeszültségű elektromos légkábel	kiváltás
29+388	távközlési optikai földkábel	védelembe helyezés
29+391	kisfeszültségű elektromos légkábel	kiváltás
29+803	kisfeszültségű elektromos légkábel	kiváltás
30+079	kisfeszültségű elektromos légkábel	kiváltás
30+259	távközlési optikai légkábel	kiváltás
30+259	középfeszültségű elektromos légkábel	kiváltás
30+260	távközlési optikai légkábel	kiváltás

32+021	távközlési földkábel	védelembe helyezés
32+083	távközlési optikai földkábel	védelembe helyezés
34+797	gázvezeték Gfnk (elosztó vezeték)	védelembe helyezés
35+885	távközlési optikai földkábel	védelembe helyezés
38+939	távközlési földkábel	védelembe helyezés
38+940	DN160 ivóvízvezeték (műanyag)	védelembe helyezés
38+943	kisfeszültségű elektromos légekábel	kiváltás
38+975	kisfeszültségű elektromos légekábel	kiváltás
39+237	kisfeszültségű elektromos légekábel	kiváltás
40+106	középfeszültségű elektromos légekábel	kiváltás
46+590	középfeszültségű elektromos légekábel	kiváltás
48+396	kisfeszültségű elektromos légekábel	kiváltás
48+410	kisfeszültségű elektromos légekábel	szabványosítás
48+424	középfeszültségű elektromos légekábel	szabványosítás
49+989	kisfeszültségű elektromos légekábel	kiváltás

Zajárnyékoló falak:

Kezdő szelvény	Végszelvény	Hossz [m] (lefuttatás nélkül)	Akusztikai magasság [m]	Oldal
43+948	44+100	150	3,0	jobb
48+038	48+192	150	3,0	jobb
48+204	48+354	150	3,0	bal
48+479	48+633	150	3,0	jobb

Mérsnökségi telep és tengelysúlymérő állomás:

Mérsnökségi telep a tervezési szakaszon nem létesül, tengelysúlymérő állomás a 21+000 km szelvény környezetében tervezett.

Vadvédő kerítés:

A teljes szakaszon 2,4 m magas kerítés építése tervezett.

II.

Környezetvédelmi, természetvédelmi és tájvédelmi előírások

A) Továbbtervezésre vonatkozó részletes előírások:

1. Zaj- és rezgésvédelem:

- 1.1. Az organizációs tervezés során környezetvédelmi tervet kell készíteni az építési zajból és rezgésből eredő kedvezőtlen hatások minimális értéken tartása, illetve a zaj- és rezgésterhelési határértékek betartása érdekében. A környezetvédelmi tervben meg kell adni a pontos szállítási útvonalakat, a szállítással érintett területet, a védendő épületeket, illetve az organizációs terv ismeretében be kell mutatni az építés során várható zaj- és rezgésterheléseket.
- 1.2. A környezetvédelmi tervben számításokkal kell bizonyítani, hogy az építési kivitelezési tevékenységből származó zajkibocsátás nem haladja meg a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII.3.) KvVM-EüM együttes rendelet (a továbbiakban: **27/2008. együttes rendelet**) 2. és 3. mellékletében előírt zajterhelési határértéket. Amennyiben az előzetes számítások alapján zajterhelési határérték túllépés várható, akkor a zajcsökkentés érdekében meg kell határozni a szükséges intézkedéseket, és ismertetni kell azok várható eredményeit.
- 1.3. A kivitelezés végrehajtásának a létesítmény környezetére is kiterjedő, a megvalósítás műszaki feltételrendszerére, műveleteire vonatkozó környezetvédelmi tervet az országos környezetvédelmi hatóság részére az építkezés megkezdése előtt meg kell küldeni. Ezen dokumentációban ki kell térni a határértékek betartására irányuló intézkedésekre, amelyet a teljes építkezés időtartama alatt biztosítani kell.

2. Földtani közeg védelme:

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

3. Levegőtisztaság-védelem:

- 3.1. Az organizációs tervezés során környezetvédelmi tervet kell készíteni a levegőterhelő hatások minimális értéken tartása, illetve a vonatkozó határértékek betartása érdekében. A környezetvédelmi terv készítésénél a következőket kell figyelembe venni: Az organizációs tervezés során környezetvédelmi tervet kell készíteni az levegőterhelő hatások minimális értéken tartása, illetve a vonatkozó határértékek betartása érdekében. A környezetvédelmi terv készítésénél a következőket kell figyelembe venni:
 - a) A kivitelezési munkálatok során törekedni kell a diffúz légszennyezés csökkentésére. A munkavégzés során fellépő kiporzás csökkentéséről gondoskodni kell, szükség szerint locsolással. Az építés során csak olyan gépjárművek, munkagépek vehetnek részt, amelyek megfelelnek a mozgó pontforrásokra vonatkozó környezetvédelmi előírásoknak. A munkagépek, szállítójárművek motorjai feleslegesen nem terhelhetik a környezeti levegőt kipufogógázukkal.
 - b) Az anyagnyerő-helyek kiválasztásánál a szállítási távolságok csökkentése érdekében előnyben kell részesíteni az építési területhez közelebb eső anyagnyerő-

helyet. Az anyagnyerő-helyekről, az építési területről a szállítójárművek kihajtásánál meg kell előzni a közutakra való sár- és porfelhordást.

- c) A szállításhoz kapcsolódó diffúz kiporzást a lehető legalacsonyabb szinten kell tartani. Anyagszállítás olyan műszaki megoldással történhet (például ponyvával való lefedés), ami megakadályozza a szállítójármű rakteréről történő diffúz kiporzást.
- d) A szállítási útvonalak kijelölésénél törekedni kell arra, hogy azok minél kisebb mértékben érintsenek lakott területeket. Szállításra a forgalomban lévő útszakaszokat kell igénybe venni.
- e) Az organizációs tervezés során rendelkezésre álló részletesebb adatok alapján felül kell vizsgálni a levegővédelmi követelmények betarthatóságának monitoring mérésekkel történő ellenőrzésének lehetőségét. Amennyiben a számítások alapján indokolt, el kell készíteni az üzemeltetés időszakára vonatkozó légszennyezettség vizsgálati mérőhely(ek) kialakításának tervét. Az esetleges mérési pontot/pontokat úgy szükséges kialakítani, hogy a légszennyezettségi adatokat a gyorsforgalmi úthoz legközelebb eső lakóépületek környezetéből szolgáltatassák.
- f) Meg kell jelölni az útépítéshez használt aszfaltot gyártó telephelyet, amelynek a kiválasztásánál figyelembe kell venni, hogy rendelkezik-e végleges, a környezetvédelmi hatóság által kiadott légszennyező pontforrásokra vonatkozó működési engedéllyel.

4. Tájvédelem, természetvédelem:

- 4.1. Az útpálya közvetlen közelében tervezett növénytelepítéseknél kerülni kell azokat a fajokat, illetve fajtákat, amelyek kedvelt tápláléknövényei a madaraknak és a ragadozók által vadászott fajoknak (pillangósok, lédús boggyótermésűek, stb.). Magas élőhelyi értékű, Natura 2000 területek és védett természeti területek mellett kizárólag az élőhely jellegének megfelelő, honos fajok egyedei tervezhetők.
- 4.2. A 25+784 – 29+011, 29+095 – 29+356 és a 31+905 – 32+000 km sz. között (a Natura 2000 terület vonalában) a töltésen fásszárú fajok telepítése nélkül, kizárólag gyepesítés megengedett. A rézsűk gyepesítését a tervezési szakasz helyén, vagy környezetében gyűjtött, termőhely honos fűfajok és kétszikű fajok magjaival kell elvégezni. A magkeveréknek a fűféléken kívül min. 10-15 rovartáplálékot biztosító kétszikű faj (Salvia, Dianthus, Achillea, Centaurea stb.) magjait kell tartalmaznia.
- 4.3. A 25+784 – 28+330 km sz. között (a Natura 2000 terület vonalában) mindkét oldalon átlátszatlan, egyszerű fafonatos panelekből álló fényvédő fal teljes hosszban történő kiépítése szükséges. A telepítendő fafonatos védőelem javasolt magassága minimum 200-250 cm.
- 4.4. A Natura 2000 és védett természeti területet érintő szakaszon a 26+375 – 27+425. km szelvények között 1050 m hosszú, minimum 8 m magas felüljáró műtárgy (továbbiakban: élőhelyhid) kiépítése szükséges a védett és Natura 2000 jelölő fajok vándorlásának biztosítása céljából.
- 4.5. A 23+718 – 23+778 km szelvény között egy 60 m széles felüljáró típusú homoki ökológiai átjárót kell építeni. Az ökológiai átjáró mindkét oldalán a homoki élőhelyek életközösségei számára alkalmas élőhelyet kell kialakítani a Szabadszállás 0343/1, 0345/1 hrsz.-ú területeken.
- 4.6. A jelen határozat rendelkező rész I. pontjában megadott km. szelvényeken a keresztezett vízfolyásokra tervezett átereszek, műtárgyak műszaki paramétereinek (átmérő, keresztmetszeti méret) meg kell felelnie az ökológiai átjárók kialakítására vonatkozó ÚT 2-1.304 útügyi műszaki előírásoknak. A tervezésnél figyelembe kell venni, hogy az átjárók a jellemzően tavaszi mozgás idején ne kerülhessenek

tartósan víz alá, még belvizes években sem, így biztosított legyen az állatok (pl. vidra) számára a száraz átjutás.

- 4.7. Az ökológiai átjárhatóságot biztosító műtárgyak tervezésénél a fényviszonyok, a méretezés, az anyaghasználat és a megfelelő aljzat biztosításával szükséges kialakítani az átkelést ösztönző/segítő tényezőket. Az átjárókat úgy kell megtervezni, azok fenntartása (pl. hordalék eltávolítás) biztosítható legyen.
- 4.8. Az építés által igénybevételre tervezett területre eső védett növényfajok, szükség esetén a védett állatfajok állományait a tényleges építési tevékenység megkezdését megelőzően újra fel kell mérni, és át kell telepíteni. Az áttelepítés a területi természetvédelmi hatóság, illetve az országos természetvédelmi hatóság által kiadott megfelelő természetvédelmi engedély birtokában kezdhető meg.
- 4.9. A középvezetű vezetékeket és oszlopokat a madarak áramütés elleni védelme érdekében madárvédelmi, szigetelő eszközökkel kell felszerelni.
- 4.10. A pályatestről lefolyó csurgalékvizek élővizekbe közvetlenül nem vezethetők.
- 4.11. A Natura 2000 terület vonalában a 25+784 – 28+330 km sz. között vezetett útszakasz műszaki megoldásai során gondoskodni kell a fényszennyezés minimálisra csökkentéséről.
- 4.12. A teljes szakaszon 240 cm magas (gímszarvasra méretezett) vadvédelmi kerítés telepítése szükséges. A kerítést 30 cm mélyen a talajba kell süllyeszteni. A védőkerítést a külön szintű csomópontok útjain a keresztező utak építési korrekcióval érintett szakaszáig kell kivezetni, hogy a vad bejutását az útpályára megakadályozza.
- 4.13. A tervezett fejlesztéshez kapcsolódóan biológiai monitoring vizsgálatokat kell végezni védett természeti és Natura 2000 területen, illetve az ezekkel közvetlenül határos szakaszokon. Biológiai monitoring vizsgálatokat a kivitelezést megelőzően, már a kiviteli tervekészítés fázisában (alapállapot – referencia állapot) el kell kezdeni. A tervezés során figyelembe kell venni a célcsoportok aktivitási időszakát, amely élőlény csoportonként eltérő. A monitoring vizsgálatoknak ki kell térnie a védett, illetve a Natura 2000 jelölő fajok elhelyezkedésén felül az inváziós idegenhonos növényfajok elterjedésére is.
- 4.14. Földművek tereprendezésének tervezésénél törekedni kell az alacsony hajlásszögű (enyhe lejtésű) rézsűképzésekre, a korona és körömvonalak lekerített keresztmetszeti kialakítására, a természetszerű terepplasztikai megoldásokra.
- 4.15. A létesítmény tájbaillesztése céljából a gyorsforgalmi út teljes hosszán megfelelő esztétikai-, védelmi célú és ökológiai kiegyenlítő növénytelepítésről kell gondoskodni. Az esztétikai célú növénytelepítéseknél a csoportos, ligetes, védelmi növénytelepítésnél a többszintes, tömbös, védőerdő kiültetési formát kell alkalmazni. A védendő látványkapcsolatok (kilátás, átláthatóság) lehetőségének fenntartására a kiültetések megtervezésénél figyelemmel kell lenni.
- 4.16. A növényanyag fajösszetételének megválasztásánál a tájrészletnek megfelelő, de változatos, egyben az út menti területek sajátos élőhelyi adottságait figyelembe vevő (extrém élőhelyi adottságú felületek, elválasztó sávok, máshol természetközeli állapotú élőhelyek) szerint kell a növénykiültetéseket megtervezni. Természetszerű élőhelyek melletti szakaszokon kizárólag az élőhely jellegének megfelelő, honos fajok egyedei tervezhetők, pihenőhelyeken magas díszértékű kertészeti változatok is alkalmazhatók. Az útpálya közvetlen közelében lévő növények fajösszetételének megválasztásánál figyelembe kell venni, hogy madarak tápláléknövényeinek ültetése

és ragadozók vadászatra alkalmas területeinek kialakulása az állatok elütési kockázatával járhat.

4.17. Növénytelepítés szempontjából kiemelt szakaszok:

Érintett km szelvény	Műtárgy	Áthidalt akadály	Alkalmazandó növénytelepítési forma
2+574	aluljáró	földút	2. típus
5+222	felüljáró	Füzvölgyi-főcsatorna felett, vadátjáró	4. típus
5+978	egyszerű pihenő		3. típus
7+163	felüljáró	V.-csatorna meghosszabbítása	4. típus
7+895	felüljáró	V/i-1 és V/i-csatornák	4. típus
10+835	aluljáró	önkormányzati burkolt út	2. típus
12+474	felüljáró	Kiskunsági-főcsatorna felett, vadátjáró	4. típus
13+306	felüljáró	Szabadszállási-tápcsatorna	4. típus
15+976	közúti felüljáró, vasúti aluljáró	150. számú Budapest – Kunszentmiklós – Tass – Kelebia vasútvonal felett, vadátjáró	4. típus
16+999	felüljáró	fél-lóhere csomópont, 5203.j út	1. típus
20+356	felüljáró	Duna-völgyi főcsatorna felett, vadátjáró	4. típus
22+212	aluljáró	önkormányzati burkolt út	2. típus
23+577	aluljáró	földút	2. típus
25+740	aluljáró	földút	2. típus
26+426-27+412	között élőhelyhíd	élőhely-híd	
29+425	aluljáró	földút	2. típus
30+676	aluljáró	földút	2. típus
32+536	aluljáró	5211. j. út	2. típus
34+785	felüljáró	földút	2. típus
36+382	aluljáró	földút	2. típus
38+544	felüljáró	csomópont, 5211-5212 j utak, komplex pihenő	1.,3. típus
40+501	aluljáró	földút	2. típus
42+418	aluljáró	földút	2. típus
43+053	felüljáró	vadátjáró	5. típus
43+810	aluljáró	földút	2. típus
45+781	aluljáró	földút	2. típus
46+952	aluljáró	5202. j. út	2. típus
47+544	közúti felüljáró, vasúti aluljáró	142. számú Budapest – Lajosmizse-Kecskemét vasútvonal felett, vadátjáró	4. típus
48+156	felüljáró	önkormányzati út	2. típus
49+383	felüljáró	Méntelegi csatorna felett, vadátjáró	4. típus
50+471	aluljáró	földút	2. típus

(az egyes növénytelepítési típusok leírását az indokolás tartalmazza).

4.18. Környező terepnél 5 m-rel magasabb töltések tájbaillesztés szempontjából kiemelt szakaszai:

- 4+250 -5+612 km szelvény között;
- 6+596 – 8+373 km szelvény között;
- 11+708 – 14+500 km szelvény között;
- 14+856 – 16+617 km szelvény között;
- 20+104 – 20+648 km szelvény között;
- 26+310 – 27+750 km szelvény között;
- 47+250 – 48+550 km szelvény között.

B) Az építés időszakára vonatkozó részletes előírások:

1. Zaj- és rezgésvédelem:

- 1.1. Az építést végző gépek és berendezések telephelyeit a nyomvonalhoz minél közelebb (lehetőség szerint a lakott területektől távol) kell kijelölni, kerülve a felesleges mozgásokat a környező úthálózaton.
- 1.2. A szállítási útvonalakat úgy kell kijelölni, hogy a szállítás lehetőleg lakott terület érintése nélkül, a meglévő fő- és gyűjtő úthálózaton történjen, illetve minél kisebb környezeti zavarást okozzon.
- 1.3. Anyagszállításra lehetőség szerint az építendő út nyomvonalát kell használni. Kerülni kell az éjszakai szállítást és építést.
- 1.4. Kizárólag korszerű, alacsony zaj- és rezgés kibocsátású, elérhető legjobb technológiának (BAT-nak) megfelelő berendezések, munkagépek és szállítójárművek kerülhetnek alkalmazásra az építés ideje alatt. Amennyiben a BAT-nak megfelelő berendezés/gép/jármű bármi okból kifolyólag mégsem alkalmazható, úgy minimum EURO3, EPA Tier III, EU Stage III besorolású, vagy ezekkel egyenértékű besorolású motorokkal rendelkező munkagépek és szállítójárművek alkalmazása szükséges.
- 1.5. A gyorsforgalmi út mellett legkésőbb az út forgalomba helyezéséig a jelen határozat rendelkező rész I. pontja szerinti helyeken A4 hangelnyelésű, B3 hanggátlású zajárnyékoló falakat kell építeni. Csak akkreditált laboratóriumban akusztikailag minősített, az előírt feltételeket kielégítő zajárnyékoló fal építhető.
- 1.6. Alapállapot, és az építés időszaka alatti zajméréseket kell végezni az alábbi monitoring pontokon:
 - Lajosmizse 0803/20 hrsz.
 - Kecskemét 0181/188 hrsz.
- 1.7. A mérésekről készült szakvéleményt a mérést követő 30 napon belül be kell nyújtani az országos környezetvédelmi hatóság részére.

2. Földtani közeg védelme:

- 2.1. Az építés során a környezetben csak a szükséges mértékű beavatkozás végezhető. A kivitelezéshez olyan technológiákat kell alkalmazni, amelyek egyértelműen kizárják a környezet (földtani közeg) szennyeződésének lehetőségét.
- 2.2. A kivitelezés során minden olyan jellegű üzemzavar esetében, rendkívüli esemény bekövetkeztekor, amely a földtani közegre veszélyforrást jelent, a szennyezőanyagok környezetbe jutását meg kell akadályozni.
- 2.3. Amennyiben kialakításra kerülnek, a tározó-szikkasztó árkok és csapadékvíz szikkasztó medence aljzatának minőségét a közlekedési létesítmény átadása előtt (alapállapot), majd azt követően évente egyszer az alábbi komponensekre kell megvizsgálni: Szikkasztóárok talaja: TPH, ólom, cink.
- 2.4. Az építés során esetlegesen bekövetkező káresemények kezeléséről a Magyar Közút Nonprofit Zrt. központi havária terve szerint kell gondoskodni.

3. Levegőtisztaság-védelem:

- 3.1. Anyagszállításra lehetőség szerint a lakott területet legkevésbé érintő utakat kell használni, melynek rendszeres karbantartásáról (tisztítás, locsolás) gondoskodni kell a diffúz porszennyezés megelőzése érdekében.
- 3.2. Az út építéséhez felhasznált alapanyagok szállítására alkalmas járművek tisztántartásáról gondoskodni kell.
- 3.3. Az anyagszállítás közben előforduló diffúz légszennyezés (porszennyezés) megakadályozásáról gondoskodni kell.
- 3.4. Az anyagbeszerzést lehetőleg a meglévő út, és az új út nyomvonala által érintett települések vonzáskörzetében található anyagnyerő-helyekből kell lebonyolítani.
- 3.5. A deponált földanyagot újrafelhasználásig kiporzás elleni védelem érdekében rendszeres időközönként locsolni kell.
- 3.6. Az építkezéskor keletkező hulladékok nyílt téri égetése tilos.

4. Tájvédelem, természetvédelem:

- 4.1. A kivitelezési megkezdése előtti időszakban ellenőrizni szükséges a dokumentációban beazonosított védett fajokat, azok előfordulásának aktualizálása céljából. A terület átvizsgálásának időpontjáról a természetvédelmi kezelő nemzeti park igazgatóságot annak megkezdése előtt legalább 8 munkanappal korábban értesíteni kell, az átvizsgálás eredményeiről, a korábbi vizsgálatoktól eltérő állapotváltozásokról jegyzőkönyvet kell felvenni.
- 4.2. Az építési tevékenységgel közvetlenül nem érintett védett növényfajok állományai eredeti élőhelyükön történő megőrzése szükséges. A védelmük érdekében a munkaterület határait az érintett szakaszokon jól látható és könnyen azonosítható módon le kell határolni (pl. mobil kerítés).
- 4.3. A megvalósítás során törekedni kell arra, hogy csak az útpálya közvetlen sávján, kizárólag a kisajátítási határon, ill. az előre meghatározott építési munkaterületen (depónia terület, szerelőtér, szállítóútvonal) belül történjenek munkálatok, a zavarás és a szomszédos élőhelyek károsításának elkerülése érdekében. A meglévő utak, vagy újabb ideiglenes utak felvonulási-, szállítási útvonallá alakítása csak a nyomvonal közvetlen sávján, kizárólag a kisajátítási határon belül, ill. az előre meghatározott és engedélyezett utak esetében lehetséges.
- 4.4. Védett természeti területet, Natura 2000 területet érintő, vagy azzal közvetlenül határos szakaszon csak a nyomvonal közvetlen sávján belül, illetve a természetvédelmi kezelő nemzeti park igazgatósággal előzetesen egyeztetett építési munkaterületen történhet munkavégzés.
- 4.5. A felvonulási útvonalakat úgy kell megtervezni, hogy a még megmaradt gyepek, fás-cserjés természetközeli élőhelyek, legkevésbé sérüljenek. A kivitelezés megkezdése előtt – a felesleges területtroncsolás, a zavarás mértékének csökkentése érdekében – le kell keríteni a védendő, értékes élőhelyű területeket.
- 4.6. A védett természeti területen és Natura 2000 területen (25+784 – 28+330 km sz. (mindkét oldal), az előre meghatározott és engedélyezett építési munkaterületen kívül még ideiglenesen sem alakítható ki törmelék, építési anyag és eszköz tárolására használt lerakat, depónia, telephely, illetve nem létesíthető anyagnyerő-hely, szállítási útvonal. A szállítási útvonalak, telephelyek, anyagnyerő-helyek, depóniaterületek helyszíneit a természetvédelmi kezelő nemzeti park igazgatósággal előzetesen egyeztetni szükséges. Az egyeztetésekről jegyzőkönyvet kell felvenni és azt az országos természetvédelmi hatóság részére 8 napon belül meg kell küldeni.

- 4.7. A tervezési szakasz által keresztezett védett természeti területen és Natura 2000 területen (25+784 – 28+330 km sz. (mindkét oldal), vagy azzal közvetlenül határos szakaszokon a kivitelezési munkákat csak a kisajátítási határon belül, illetve az előre meghatározott építési munkaterület határán létesített ideiglenes védőkerítés megépítése után lehet megkezdeni. Az ideiglenes védőkerítésnek az építés teljes időtartama alatt be kell tölteni a funkcióját, jól láthatónak, időjárásnak ellenállóknak, meghibásodás esetén könnyen javíthatóknak, karbantarthatóknak kell lenni.
- 4.8. A vizes élőhelyekhez kötődő védett és közösségi jelentőségű fajok védelme érdekében a kivitelezés során a tervezett nyomvonal által keresztezett vízfolyások (Nagy-ér 1.-csatorna, Fűzvölgyi főcsatorna, V.-csatorna, Kiskunsági-főcsatorna, Duna-völgyi főcsatorna, Adacsi I-es övcsatorna (másnéven Adacsi XXI-es vagy Kisizsáki II-es csatorna)) vízminőségének megőrzéséről gondoskodni kell: a vízfolyások haváriás szennyeződésének elkerülése érdekében a vízfolyások közelében tároló hely vagy depónia nem létesíthető.
- 4.9. A keresztezett vízfolyások medrének burkolását csak a műszakilag indokolt, feltétlenül szükséges mértékig környezet- és természetbarát anyaggal lehet elvégezni.
- 4.10. A vízfolyások és csatornák medrét érintő kivitelezési munkálatokat augusztus 1. és október 30. között (a szaporodási és telelési időszakon kívül) kell végezni. Amennyiben a kivitelezési munkák ütemezése elkerülhetetlenné teszi, a természetvédelmi kezelő nemzeti park igazgatósággal történt helyszíni egyeztetést követően kivételes esetben ettől eltérő időben is végezhetőek. A helyszíni ellenőrzésről, illetve egyeztetésről jegyzőkönyvet kell felvenni és azt az országos természetvédelmi hatóság részére 8 napon belül meg kell küldeni. Az ökológiai átjárhatóságot az építés idején is biztosítani kell.
- 4.11. A fészkelő madarak és egyéb védett fajok védelme érdekében fakivágás, cserjeirtás, gyephántás szeptember 30. és március 1. között végezhető. Amennyiben a kivitelezési munkák ütemezése elkerülhetetlenné teszi, a természetvédelmi kezelő nemzeti park igazgatóság helyszíni ellenőrzése után fakivágás, cserjeirtás, gyephántás kivételes esetben ettől eltérő időben is végezhető. A helyszíni ellenőrzésről, illetve egyeztetésről jegyzőkönyvet kell felvenni és azt az országos természetvédelmi hatóság részére 8 napon belül meg kell küldeni.
- 4.12. A vizes élőhelyeken és belvizes területeken, különösen a 26+150 – 28+330 km sz. között a kétéltűek védelme érdekében március 1. és június 15. között nem lehet földmunkát végezni. Ha a száraz időjárás miatt nem alakulnak ki tócsák, időszakos kiöntések, akkor ezen időszakban a potenciális élőhelyeken a munkálatokat a természetvédelmi területkezelő nemzeti park igazgatósággal előzetesen konzultálva lehet folytatni. A helyszíni ellenőrzésről, illetve egyeztetésről jegyzőkönyvet kell felvenni és azt az országos természetvédelmi hatóság részére 8 napon belül meg kell küldeni. Szükség esetén a védett fajok kimentéséről - a természetvédelmi kezelő bevonásával gondoskodni kell.
- 4.13. A Natura 2000 területet érintő szakaszon a nyomvonal által érintett jelölő fajok állományait át kell telepíteni az élőhelyhíd környezetében kijelölt, ún. **mentési célterületekre**:
- Szabadszállás 0405/2 hrsz. nádasai
 - Kunadacs 0269/7 hrsz. (144A, 144C, 144TI3 erdőrészek)
 - Adacsi I-es övcsatorna (másnéven Adacsi XXI-es vagy Kisizsáki II-es csatorna) (Szabadszállás 0411 hrsz.; Kurjantói-zsilip Fülöpszállás 088 hrsz.)
 - Kunadacs 0269/2, 0269/8, 0271/56 hrsz.
 - Kunadacs 0266/22 hrsz. c) alrészlet (ürge áttelepítés)

Az ürgék áttelepítésére kizárólag akkor kerülhet sor, amennyiben az állomány kíméletes kiszorítása dokumentáltan nem járt sikerrel. A közönséges ürge (*Spermophilus citellus*) kíméletes kiszorítására a 0266/22 hrsz. c) alrészlet területén, a kisajátítási határ vonalában min. 1,5 m magas kerítéssel, vagy villanypásztorral ki kell zárni a legeltetést és minden egyéb területhasználatot. A kizárással egyidőben az érintett ürgepopuláció állomány nagyságát, elterjedését folyamatosan nyomon kell követni. A kíméletes kiszorítást követően az ürgék újbóli betelepülésének megakadályozására az érintett területet kerítéssel kell védeni. A kerítés alját legalább 0,8 m mélyre le kell ásni az imigráció hatékony megelőzése érdekében.

4.14. A Natura 2000 terület vonalában (a 25+784 – 29+011, 29+095 – 29+356 és a 31+905 – 32+000 km sz. között), a fejlesztés által érintett területeken az áttelepítésekhez a védett fajok állományait olyan állapotban kell felmérni, amelyben azok biztonságosan felismerhetők, megtalálhatók és az időpont a legnagyobb számban előforduló egyed detektálását teszi lehetővé. Az egyedeket a kivitelezési munkák megkezdése előtt tavaszi, vagy őszi időpontban kell áttelepíteni a mentési célterületekre. Az áttelepítést megelőzően áttelepítési tervet kell készíteni és azt a hatósággal engedélyeztetni kell. Az áttelepítés a kivitelezési munkák által érintett munkaterület helyszíni kitézése után, a munkaterületre eső egyedek vonatkozásában végezhető, a közvetlenül nem érintett egyedek eredeti élőhelyükön történő megőrzése szükséges, de védelmük érdekében a munkaterület határait az érintett szakaszokon jól látható és könnyedén azonosítható módon le kell határolni (pl. mobil kerítés; ideiglenes, de a kivitelezés idejére helyén maradó, időjárásnak ellenálló szalagozás). Az áttelepítés engedélyeztetését, és az áttelepítést a környezetvédelmi engedély kiadása és az építési műszaki tervdokumentáció készítése közötti időszakban, az építési engedély kiadását megelőzően el kell végezni.

4.15. A mentési célterületek létrehozása, valamint az élőhelyhid használhatóságának biztosítása érdekében az alábbiak teljesítése indokolt:

- Nyílt vizes élőhelyek kell kialakítani sekély kotrással a Szabadszállás 0405/2 hrsz.-ú nádasában, a terület min. 50 %-án. A nyílt vizes élőhelyet a nádason belül, a nád takarás biztosítása mellett, továbbá a vízzáró réteget meg nem sértő kotrással kell kialakítani. A gödrök egyik oldalának sekélynek kell lenni, hogy a közlekedést a kétélűek-hüllők számára lehetővé tegyék. A nyílt vizes élőhelyfoltoknak a pálya mellett kialakított csapadékszikkasztó medencékkel nem lehet közvetlen kapcsolatuk és nem tölthetik be a csapadékvíz-tározó szerepét. A nyílt vizes élőhely kialakításhoz engedélyezési tervet kell készíteni, amelyet a természetvédelmi kezelő Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatósággal véleményeztetni, a területi természetvédelmi hatósággal engedélyeztetni kell.
- Jelenleg nem természetközeli állapotú (faültetvény, stb.) ingatlanrészek homoki gyepterületté kell visszaalakítani a kunadacsi, (Kunadacs, (Kunadacs 0269/7 hrsz.) 144A, 144C, 144T13 erdőrészeket. A fásszárú növényzet eltávolítása után a gyepesítést, gyepjavítást a tájban előforduló és a tervezési szakasz helyén, vagy környezetében gyűjtött fűfajok és kétszikű fajok magjaival kell elvégezni. A magkeveréknek a fűféléken kívül min. 10-15 rovartáplálékot biztosító kétszikű faj (*Salvia*, *Dianthus*, *Achillea*, *Centaurea* stb.) magjait kell tartalmaznia. A vetésre szánt fajok magjainak gyűjtéséről, vetés módszeréről a védett növény áttelepítési tervhez hasonlóan tervet kell készíteni és azt a természetvédelmi kezelő Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatósággal véleményeztetni, a területi természetvédelmi hatósággal engedélyeztetni kell.
- Vízmegőrzési, vizes élőhely rekonstrukciót segítő beavatkozásokat kell végezni az érintett Adacsi I-es övcsatorna (másnéven Adacsi XXI-es vagy Kisizsáki II-es csatorna) meglévő zsilipjein (Balázspusztai-zsilip Szabadszállás 0411 hrsz.; Kurjantói-zsilip Fülöpszállás 088 hrsz.), továbbá a Szabadszállás 0419/1; 0419/2; 0419/3 hrsz.-ú területeken. A Szabadszállás 0419/1; 0419/2; 0419/3 hrsz.-ú területen új műtárgyakat (bukók) kell létesíteni.
- Kunadacs 0269/2, 0269/8, 0271/56 hrsz.-ú területeken, az ún. Szabadszállás-Kunadacsi legelőn a fásszárú és lágyszárú inváziós növényfajok irtási munkáit

kell elvégezni (fásszárúak esetében nagyrészt utókezelés). Az inváziós növényirtási munkákhoz engedélyezési tervet kell készíteni, amelyet a természetvédelmi kezelő Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatósággal véleményeztetni, a területi természetvédelmi hatósággal engedélyeztetni kell.

- 4.16. A kivitelezés műszaki ellenőrzési munkálataiba a természetvédelmi kezelő nemzeti park igazgatóság képviselőjének részvételét a kivitelezés teljes időtartama alatt biztosítani szükséges. A helyszíni ellenőrzésről, illetve egyeztetésről jegyzőkönyvet kell felvenni és azt az országos természetvédelmi hatóság részére 8 napon belül meg kell küldeni.
- 4.17. Az építési tevékenységek során keletkező meredek falú mélyedéseket (pl. munkaárkok) nem szabad több napig fedetlenül hagyni, vagy mélyedés egyik oldalát 45°-os meredekségűnek kell eldolgozni, (min. 50 cm széles szakaszon) azért, hogy a mélyedésbe esett rovarok, kételtűek, hüllők, kisemlősök egyedei külső segítség nélkül el tudják azt hagyni. E mélyedések betöltése, földmunkái során meg kell arról győződni, hogy nincsenek-e beléjük hullott állatok, a munkát csak ezek kimentése után szabad folytatni. A munkaárkok rendszeres ellenőrzését naponta el kell végezni. Az állatokat a kimentés után a kivitelezéssel érintett területtől legalább 100 m távolságra, természetyszerű élőhelyen kell elhelyezni, szükség esetén a természetvédelmi kezelő nemzeti park igazgatóság munkatársainak bevonásával.
- 4.18. Amennyiben a földmunkák során, vagy depóniák létesítésekor számolni lehet a fokozottan védett gyurgyalag (*Merops apiaster*), illetve a védett partifecske (*Riparia riparia*) megtelepedésével, abban az esetben a földművek oldalait a fészkelési időszak (április 15-től augusztus 15-ig) megkezdése előtt 45°-os lejtőszögnél kisebb meredekségűre kell kialakítani vagy a partfalat a fészkelés megakadályozása céljából megfelelő védelemmel kell ellátni. Amennyiben a fészkelés megtörténik, a fészkelésre szolgáló partfalat a fészkelési időszak végéig (augusztus 15.) tilos bolygatni.
- 4.19. A tájidegen özönnövények terjedése ellen az alábbi módon szükséges védekezni:
- fehér akác (*Robinia pseudoacacia*): a munkaterület növényzettől való megtisztítása során a vágástakarítási növényi hulladék elégetését kerülni kell az akáccal fertőzött területeken, mivel a hő hatására a talajban lévő magkészlet stimulálódik és intenzív csírázása kezdődik meg a következő évben. Terjedését vegyszeres gyomirtással kell megakadályozni.
 - hibrid óriáskeserűfű (*Fallopia x bohémica*): kisebb kiterjedésű állományok kaszálással és a rizómák kiásásával. A nagyobb kiterjedésű állományok esetében glifozát tartalmú növényvédő szerekkel, Vizes területeken a rendszeres kaszálással.
 - magas aranyvessző (*Solidago gigantea*): a földmozgatások során a gyökérdarabokkal fertőzött termőréteg csak átdarálás után használható fel újra. A fertőzött területek kaszálása, szükség esetén vegyszeres gyomirtása.
 - parlagfű (*Ambrosia artemisiifolia*): a nyílt talajfelszínnek mielőbbi gyepesítésével, valamint kaszálással.
 - betyárkóró (*Erigeron canadensis*): kaszálás és gyepesítés.

Vizes élőhelyek környezetében vegyszerhasználat kizárólag a természetvédelmi kezelő nemzeti park igazgatósággal egyeztetett módon történhet, szükség esetén külön természetvédelmi engedély birtokában.

- 4.20. Az építéssel bolygatott, roncsolt területeket rehabilitálni kell tereprendezéssel, termőréteg elhelyezésével és növénytelepítéssel.
- 4.21. A teljes tervezési területen a fásításokban és növénykiültetésekben törekedni kell a tájra jellemző, őshonos növényfajok/fajták alkalmazására. Ettől csak speciális esetben, természetvédelmi érdekeket szolgáló célból lehet eltérni. A kiültetési tervnél külön figyelembe kell venni, hogy olyan fajok/fajták ne kerüljenek a telepítendő növények közé,

amelyek Magyarországon inváziósnek minősülnek (ezek felsorolását a KvVM Természetvédelmi Hivatalának Tanulmánykötetei 9. inváziós neofitonok c. táblázata tartalmazza. A kiültetési tervet a természetvédelmi kezelő Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatósággal véleményeztetni kell. A fajlista összeállításánál a termőhelyi adottságoknak megfelelő extenzív fenntartást jól tűrő, őshonos fajokat, a fák esetében a hosszú élettartamú, szélálló, lombjukat sokáig megtartó, elsősorban keménylombos fajokat kell alkalmazni. Telepítésre javasolt fajok: fák: kocsányos tölgy (*Quercus robur*), mezei juhar (*Acer campestre*), mezei szil (*Ulmus minor*), magyar kőris (*Fraxinus angustifolia subsp. pannonica*), fehér nyár (*Populus alba*), fekete nyár (*Populus nigra*); cserjék: veresgyűrű som (*Cornus sanguinea*), csíkos kecskerágó (*Euonymus europaeus*), közönséges fagyal (*Ligustrum vulgare*).

- 4.22. A rézsűk, töltések gyepesítése során kerülni kell a tájidegen fajok, mint pl. az olaszperje (*Lolium multiflorum*) stb. alkalmazását, helyette (termőhelytől függően) a réti csenkesz (*Festuca pratensis*), nádképű csenkesz (*Festuca arundinacea*), angol perje (*Lolium perenne*), réti perje (*Poa pratensis*), sziki csenkesz (*Festuca pseudovina*), vörös csenkesz (*Festuca rubra*), ecsetpázsit (*Alopecurus pratensis*) alkalmazása javasolt.
- 4.23. Az ökológiai átjárhatóságot biztosító műtárgyak kivitelezése során az úttal párhuzamosan, mindkét oldalon az ökológiai átjárótól mindkét irányban megfelelő hosszúságban szükséges a kistestű állatok útra kerülését meggátoló kiegészítő terelőelemek kialakítása. A terelőelemeknek a föld alatt 50 cm mélyen kell biztosítani a terelést, hálós kialakítás esetén nem korrodálódó fém (bevonattal), 3 mm vastag, 25 mm vagy kisebb lyukbőségű terelőháló kialakítása szükséges a föld alatt 500 mm mélyen, az állatok várható haladási iránya felé visszahajló kialakítással, 90 fokos szögben 300 mm hosszán. A föld feletti szakasz esetében 20 cm magasságig szükséges a kétéltűek és hüllők terelését biztosító, 0,8 m magasságig a vidra terelését biztosító terelőelem kialakítása. Hálós kialakítás esetén a vidra tereléséhez a fentebb megjelölt fémhálót a nagyvad terelőháléhoz kapcsolódóan kell elhelyezni. A hidakhoz és száraz átjárókhoz kapcsolódóan a háló stabil illesztésének kialakítása szükséges.
- 4.24. A tájvédelmi célú növénytelepítéseket a létesítmény műszaki átadásáig el kell végezni.

5. Éghajlatvédelem:

- 5.1 A szén-dioxid nyelő képesség csökkenésének megakadályozása érdekében a kivágásra kerülő erdőterületet teljes egészében pótolni kell.
- 5.2 A kivitelezést modern, alacsony kibocsátású géppark használatával kell elvégezni.

C) Az üzemelés időszakára vonatkozó részletes előírások:

1. Zaj- és rezgésvédelem:

- 1.1. Az ideiglenes forgalomba helyezést követően, a kialakult, szokásos gépjármű forgalom nagyság mellett (90-120 nap közötti intervallumon belül), zajszintmérések alapján készült szakvéleményben kell bizonyítani, hogy a közlekedésből származó zajterhelés a nyomvonalhoz legközelebbi, zajtól védendő építmények homlokzatai előtt 2 méterre nem haladja meg a 27/2008. együttes rendeletben előírt zajterhelési határértéket.
- 1.2. A szakvéleményt a mérést követően 30 napon belül be kell nyújtani az országos környezetvédelmi hatóság részére. A közlekedési zaj mérését, a mértékadó zajterhelés meghatározását „A környezeti zaj vizsgálata és értékelése” c. MSZ 18150-1:1998. sz. szabvány, a zajkibocsátási határértékek megállapításának, a zaj- és rezgés-kibocsátás ellenőrzésének módjáról szóló 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet előírásainak, valamint a helyi adottságok és forgalmi viszonyok figyelembe vételével kell elvégezni. Minden esetben szükséges a forgalmi adatok rögzítése is.

- 1.3. Az ideiglenes forgalomba helyezést követően a zajszintmérést az alábbi monitorpontokon kell végezni:
 - Lajosmizse 0803/20 hrsz.
 - Kecskemét 0181/188 hrsz.
- 1.4. Amennyiben kiegészítő zajmérési monitorpont kijelölése indokolt, annak helyét az országos környezetvédelmi hatósággal egyeztetni kell.
- 1.5. Amennyiben a zajszintmérések eredményei alapján nem teljesülnek a vonatkozó zajvédelmi követelmények, akkor a szakvéleményben a zajcsökkentés érdekében tervezett intézkedéseket és azok várható eredményeit is ismertetni kell.

2. Földtani közeg védelme:

- 2.1. A gyorsforgalmi út létesítményeinek üzemeltetése nem okozhat a földtani közegben a földtani közeg és a felszín alatti víz szennyezéssel szembeni védelméhez szükséges határértékekről és a szennyezések méréséről szóló 6/2009. (IV. 14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendeletben meghatározott szennyezettségi határértéknél kedvezőtlenebb állapotot.
- 2.2. Az üzemeltetés során a szennyezőanyagok környezetbe jutását meg kell akadályozni.
- 2.3. Az üzemeltetés során esetlegesen bekövetkező káresemények kezeléséről a Magyar Közút Nonprofit Zrt. központi havaria terve szerint kell gondoskodni.
- 2.4. Amennyiben kialakításra kerülnek, a tározó-szikkasztó árkok és csapadékvíz szikkasztó medence aljzatának minőségét évente egyszer az alábbi komponensekre kell megvizsgálni:
Szikkasztóárkok talaja: TPH, ólom, cink.

3. Levegőtisztaság-védelem:

- 3.1. A gyorsforgalmi út ideiglenes forgalomba helyezéséig, illetve azt követően gondoskodni kell róla, hogy a gyorsforgalmi út tengelyétől számított 50 méteren belül - a gyorsforgalmi út működésével összefüggő építmény kivételével - nem lehet és nem helyezhető el lakóépület, üdülőépület, oktatási, nevelési, egészségügyi, szociális és igazgatási épület.

4. Tájvédelem, természetvédelem:

- 4.1. Özönnövények, invazív fajok terjedésének megelőzése érdekében az út rézsűinek, burkolatlan árkainak gyepesítése, természetvédelmi szempontok alapján meghatározott időben és rendszerességgel történő, a kivitelezés befejezése után minimum 3 évig tartó kaszálása szükséges.
- 4.2. A vadvédelmi kerítések, valamint az ökológiai átjárhatóságot biztosító műtárgyak állapotát, csatlakozásukat, évente legalább négy alkalommal ellenőrizni, szükség esetén javítani kell, hogy funkciójukat megfelelően betöltsék-e: folytonos, zárt rendszert kell alkotniuk, amelynek kisebb sérülése is a vad bejutását eredményezheti. Az intézkedések ellenére bejutó vadak számára kijutást biztosító kapuk elhelyezése szükséges. Vizsgálni és szüksége esetén javítani kell az oszlopok állékonyságát, a háló sértetlenségét, a háló-talaj közötti hézagmentességet.
- 4.3. A létesítmény üzemeltetéséhez kapcsolódóan biológiai monitoring vizsgálatokat szükséges végezni. A monitoring vizsgálatokat – a vizsgálati dokumentáció vizsgálati eredményeinek és ajánlásainak figyelembe vételével - a későbbi tervfázisban készülő környezetvédelmi tervben kell megtervezni, a természetvédelmi kezelő nemzeti park igazgatóság szakembereivel közösen. A biológiai monitoringnak a legnagyobb

hatásviselő élőlénycsoportokra kell kiterjednie. A monitoring vizsgálatokat a kivitelezés megkezdése előtti alapállapot rögzítéssel, a kivitelezés alatti ellenőrző vizsgálatokkal és az üzemelés alatt legalább 3 éven keresztül tartó vizsgálatokkal kell végezni.

A monitoring célja:

- növényzeti és védett növény monitoring esetén a nyomvonal melletti magas természeti értékű jelölő élőhely és jelölő növényfajok állományai változásának vizsgálata;
- jelölő állatfajok monitorozása esetén a magas természeti értékű jelölő állatfajok állományai változásának vizsgálata.

III.

Szakhatóságok rendelkezései

1. A Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság vízügyi és vízvédelmi hatáskörben 35000/6888-1/2024.ált. számon az alábbiak szerint rendelkezett:

„SZAKHATÓSÁGI ÁLLÁSFOGLALÁS

A Pest Vármegyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály, mint illetékes környezetvédelmi hatóság (a továbbiakban: Környezetvédelmi hatóság) PE/KTFO/5515-32/2024. számú szakhatósági megkeresésére (a továbbiakban: Megkeresés) a tárgyban indult közigazgatási hatósági eljárásban „M200 gyorsforgalmi út Dunavecse-Kecskemét közötti szakaszának létesítése” kapcsán Dunavecse – Kecskemét szakaszra vonatkozó környezeti hatásvizsgálati dokumentáció (a továbbiakban: Dokumentáció) alapján a Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság, mint országos vízügyi és vízvédelmi hatóság (a továbbiakban: BM OKF) a **vízgazdálkodási és vízvédelmi szakkérdéseket megvizsgálta, vízügyi és vízvédelmi szakhatósági hozzájárulását az alábbi előírásokkal adja meg:**

1. A munkagépek karbantartása a munkaterületeken nem végezhető, az csak az erre kijelölt telephelyen történhet. A hibaelhárítás miatti szerelési munkálatok csak a legszükségesebbekre korlátozódhatnak, melyet csak kármentő tálca alkalmazásával lehet folytatni.
2. A gépek üzemanyaggal való feltöltése csak az erre kijelölt telephelyen történhet kármentő tálca alkalmazásával.
3. A földtani közegre, felszíni és felszín alatti vízbe kijutó bármilyen szennyező anyagot a környezetkárosodás megelőzésének és elhárításának szabályai alapján és szerint haladéktalanul és maradéktalanul el kell távolítani, valamint a szükséges környezetkárosodást megelőző intézkedéseket meg kell tenni.
4. Az útpályáról összegyűjtött vizek felszíni vízbe történő bevezetése előtt a csapadékvizek megfelelő tisztítását (TPH szennyezőanyag) biztosító műtárgy megtervezéséről és beépítéséről egyedileg kell gondoskodni. Az útpálya műtárgyaként megépülő út- és talpárkok felszíni vízbe (meglévő mederbe) való betorkolásának kivitelezése csak vízjogi létesítési engedély alapján történhet. A meglévő olajfogó műtárgyak áthelyezése vízjogi létesítési engedély megszerzése nélkül kivitelezhető.
5. Az út műtárgyaként megépülő az útpálya víztelenítését szolgáló műtárgyak (ide értve az átereszeket is) - a 4. pontban foglalt kivételekkel -, továbbá a vízfolyásokat keresztező híd műtárgyak vízjogi létesítési engedély megszerzése nélkül építhetők meg és helyezhetők forgalomba.
6. A vízfolyás és a csatorna-vízilésítmények mederkorrekciói kizárólag vízjogi engedély birtokában végezhető. Az átereszeket 1-3%-os valószínűségű árvízi vízhozam károkozás

nélküli vezetésére kell méretezni. A létesítmény felhagyása esetén a teljes területet rekultiválni kell.

7. A vízjogi létesítési engedély alapján megépített vízellátási létesítmények használatba vételéhez vízjogi üzemeltetési engedély szükséges.
8. Abban az esetben, ha a létesítési munkák során meglévő és vízjogi üzemeltetési engedéllyel rendelkező vízellátási létesítmény véglegesen elbontásra kerül, úgy arra vonatkozóan vízjogi megszüntetési engedélyt kell kérelmezni a területileg illetékes vízügyi hatóságtól.
9. Az építéskor, üzemeltetéskor, felhagyáskor keletkező veszélyes hulladék, üzemanyag és kenőanyag tárolók úgy alakítandók ki, hogy a felszíni és felszín alatti vizek védelme biztosítható legyen.
10. A szennyező anyag földtani közegre, felszíni és felszín alatti vízbe kerüléséről, a megtett intézkedésekről a területi vízvédelmi hatóságot haladéktalanul értesíteni kell.
11. Az építéskor, üzemeltetéskor, felhagyáskor keletkező veszélyes hulladék, üzemanyag és kenőanyag tárolókat úgy kell kialakítani, hogy a felszíni és felszín alatti vizek védelme biztosítható legyen.

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

2. A Bács-Kiskun Vármegyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság katasztrófavédelmi hatáskörben 35300/3427-1/2024.ált. számon az alábbiak szerint rendelkezett:

„SZAKHATÓSÁGI ÁLLÁSFOGLALÁS

Az **Építési és Közlekedési Minisztérium** (1054 Budapest, Alkotmány u. 5.; a továbbiakban: Kérelmező), mint a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. jogutódja nevében az **M8 DD Konzorcium** (konzorciumvezető: **Utiber Kft.** székhely: 1115 Budapest, Csóka utca 7-13., cégjegyzékszám: 01-09-077020, adószám: 10766323-2-43, továbbiakban: Tervező) – az **M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51. főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz létesítése tárgyú** – a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (a továbbiakban: R.) szerinti **környezeti hatásvizsgálati dokumentációban foglaltakhoz az ipari baleseteknek és katasztrófáknak való kitettségéből eredő várható hatások szakkérdésben - katasztrófavédelmi szempontból**

h o z z á j á r u l o k .

A szakhatósági állásfoglalás ellen önálló jogorvoslatnak nincs helye, az eljáró hatóság határozata, ennek hiányában az eljárást megszüntető végzése elleni jogorvoslat keretében támadható meg.”

3. A Kormányhivatal hulladékgazdálkodási hatáskörben PE/KTFO/5515-86/2024. számon az alábbiak szerint rendelkezett:

„A Pest Vármegyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (a továbbiakban: **Kormányhivatal**) az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51. főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz létesítése ügyében a környezeti hatásvizsgálati eljárásban az alábbi

szakhatósági állásfoglalást

adja.

A Kormányhivatal az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51. főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz létesítésének környezeti hatásvizsgálati eljárásában a környezetvédelmi engedély kiadásához hulladékgazdálkodási szempontból **hozzájárul** az alábbi kikötésekkel:

1. Amennyiben a tervezett beruházás az országos vagy helyi közúton végzett állami beruházások kapcsán, valamint az országos vasúti pályahálózaton és a térségi, elővárosi vasúti pályahálózaton végzett építési tevékenységekhez kapcsolódó hulladékképződés megelőzésével kapcsolatos tevékenységek részletes szabályairól szóló 149/2024. (VI. 28.) Korm. rendelet (a továbbiakban: **149/2024. Korm. rendelet**) hatálya alá tartozik és annak 17. §-ában foglalt valamennyi feltételnek megfelel, abban az esetben az építési tevékenység során a 149/2024. Korm. rendelet vonatkozó előírásainak megfelelően kell eljárni.
2. A létesítéssel és az üzemeltetéssel kapcsolatos tevékenységeket a hulladékképződés megelőzésével, a keletkező hulladék mennyiségének és veszélyességének csökkentésével kell végezni, melynek érdekében előnyben kell részesíteni az anyag- és energiatakarékos, hulladékszegény technológiák alkalmazását, az anyag termelési-fogyasztási körfolyamatban tartását, valamint a hulladékként kockázatot jelentő anyagok kiváltását.
3. Mind a kivitelezés, mind az üzemeltetés során törekedni kell – különösen az újrahasználatra való előkészítésre vagy újrafeldolgozásra nem alkalmas – hulladék képződésének csökkentésére, a nyersanyagok hulladékkal történő helyettesítésére.
4. Az építéshez és a bontáshoz kapcsolódó folyamatok során képződő hulladék mennyiségének csökkentése érdekében törekedni kell a legjobb elérhető technika alkalmazására.
5. A kivitelezés során történő további felhasználás érdekében tervezett ideiglenes hulladék elhelyezések céljából – az organizációs tervben lehatárolt munkaterület részét képező –, deponálásra szolgáló területet kell kijelölni. A terület kiválasztása során a hulladékgazdálkodási jogszabályok előírásait is érvényesíteni kell.
6. A kivitelezés és üzemeltetés során keletkező hulladékok folyamatos, a környezet veszélyeztetését kizáró módon történő gyűjtéséről és megfelelő kezeléséről gondoskodni kell. A megfelelő kezelés érdekében tett intézkedések során a hasznosítást előnyben kell részesíteni az ártalmatlanítással szemben. Újrahasználatra való előkészítésre vagy újrafeldolgozásra alkalmas hulladék ártalmatlanítási céllal nem adható át.
7. A hulladékok engedélyesnek történő átadásakor törekedni kell arra, hogy a hulladékok a célnak megfelelő legközelebbi hulladékgazdálkodási létesítménybe kerüljenek.
8. A kivitelezés során keletkező hulladékokat – a hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény (a továbbiakban: **Ht.**) 12. § (4) bekezdésében foglaltak figyelembevételével – elkülönítetten, a környezet veszélyeztetését kizáró módon kell gyűjteni.
9. A munkavégzés során képződő hulladék elkülönített gyűjtésére szolgáló munkahelyi gyűjtőhelyek az egyes hulladékgazdálkodási létesítmények kialakításának és üzemeltetésének szabályairól szóló 246/2014. (IX. 29.) Korm. rendeletben (a továbbiakban: **246/2014. Korm. rendelet**) foglalt előírásoknak megfelelően üzemeltethetők.
10. Munkahelyi gyűjtőhelyen – ahol a hulladék képződésétől számított legfeljebb 6 hónapig végezhető csak gyűjtés – kizárólag olyan hulladék gyűjthető, amely a munkahelyi gyűjtőhellyel azonos telephelyen képződik.
11. A munkahelyi gyűjtőhelyen gyűjtött hulladék munkahelyi gyűjtést követő, elszállításig történő elkülönített gyűjtésére üzemi gyűjtőhelyet kell igénybe venni. Az üzemi gyűjtőhely kialakításának meg kell felelnie a 246/2014. Korm. rendeletben foglaltaknak.
12. Veszélyes hulladékot a települési hulladék közé juttatni tilos. A keletkező veszélyes hulladékokról a veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól

szóló 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet (a továbbiakban: **225/2015. Korm. rendelet**) előírásainak megfelelően kell gondoskodni.

13. A veszélyes hulladékok gyűjtését a környezet szennyezését kizáró módon, a hulladékok fizikai és kémiai hatásainak ellenálló edényzetben kell végezni, majd azokat érvényes hulladékgazdálkodási engedéllyel rendelkező szervezetnek át kell adni. A veszélyes hulladék gyűjtésére is alkalmas üzemi gyűjtőhely kialakításának meg kell felelnie a 246/2014. Korm. rendeletben foglaltaknak.
14. A munkagépek meghibásodása, üzemzavara esetén kifolyt üzemanyag, olaj felitatásáról haladéktalanul gondoskodni kell. Havária jellegű szénhidrogén szennyezés esetén a kitermelt szennyezett földet, szennyezett felitató anyagot a 72/2013. VM rendelet alapján veszélyes hulladékként kell besorolni, melyről a továbbiakban a 225/2015. Korm. rendelet előírásai szerint kell gondoskodni, különös tekintettel a környezetszennyezést kizáró módon történő elkülönített gyűjtésre. Ezt követően pedig gondoskodni kell a hulladéokra vonatkozó érvényes hulladékkezelési engedéllyel rendelkezőnek történő átadásról.
15. Az építési-bontási hulladékok gyűjtéséről, megfelelő kezeléssel az építési és bontási hulladék kezelésének részletes szabályairól szóló 45/2004. (VII.26.) BM-KvVM együttes rendelet (a továbbiakban: **45/2004. BM-KvVM együttes rendelet**) szerint kell gondoskodni.
16. A munkálatok során kitermelt és a kitermelés helyén fel nem használt szennyezetlen talajjal végzett tevékenységek során tekintettel kell lenni a Ht. 2. § (4) bekezdésében foglaltakra. Az építési-bontási hulladékkal kevert vagy egyéb módon szennyezett földet a hulladékjegyzékről szóló 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet (a továbbiakban: **72/2013. VM rendelet**) alapján be kell sorolni és hulladékként kell kezelni.
17. Tereprendezésre, feltöltésre csak szennyezetlen, inert anyagot szabad alkalmazni.
18. A települési szilárd hulladékot megfelelő gyűjtőedényzetben kell gyűjteni és gondoskodni kell a további megfelelő kezeléséről a hulladékgazdálkodási közszolgáltatási résztvéteket ellátó koncessziós társaságnak/koncesszori alvállalkozónak történő átadással.
19. A hulladékok szállítását csak arra jogosult, hulladékszállítási engedéllyel rendelkező végezheti.
20. Hulladék a további megfelelő kezelés érdekében csak az adott típusú hulladéokra vonatkozó érvényes hulladékgazdálkodási engedéllyel rendelkezőnek adható át. A hulladék engedélyesnek történő átadásakor – az állami hulladékgazdálkodási közfeladat keretében történő átadás kivételével – minden esetben meg kell győződni az átvevő átvételi jogosultságáról.
21. A hulladékokkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségeknek (építési-bontási hulladékok esetén a 45/2004. BM-KvVM együttes rendeletben foglaltakon túlmenően) a hulladékkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségekről szóló 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet (a továbbiakban: **309/2014. Korm. rendelet**) alapján kell eleget tenni.
22. A tevékenység során keletkezett bontási hulladékok mennyiségét, elszállítását, további kezelését igazoló, a 45/2004. BM-KvVM együttes rendelet 10. § (3) bekezdése szerinti dokumentum másolatokat (szállítási lap, szállítójegy, mérlegjegy, vételi jegy, esetleg számla, bontási hulladék nyilvántartó lap stb.) a területileg illetékes hatóságnak be kell nyújtani.
23. A munkálatok befejezését követően az építési, felvonulási területek végleges elhagyásakor gondoskodni kell azok teljes körű hulladékmentesítéséről. Tilos a hulladékot felhalmozni, a gyűjtés, a szállítás, a kezelés szabályaitól eltérő módon elhagyni, ellenőrizetlen körülmények között elhelyezni és kezelni.

A szakhatóság döntése ellen önálló jogorvoslatnak helye nincs, a szakhatósági állásfoglalás az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.”

IV.

Az eljárás során szakkérdésben megkeresett hatóságok előírásai

1. Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal Népegészségügyi Főosztály Közegészségügyi Osztály BK/NEF/1828-2/2024. számú nyilatkozata alapján:

- 1.1. Az építőipari kivitelezési tevékenység a védendő létesítmények esetében nem járhat a környezeti levegő olyan mértékű portterhelésével, amely a légszennyezettségi egészségügyi határérték túllépését eredményezi. Amennyiben az időjárási körülmények, szélviszonyok elősegítik a portképződést, a munkaterület locsolásával, nedvesítésével kell a kiporzást csökkenteni a védendő lakóépületek (tanyák) esetében. A portszennyezés csökkentésére lakott területek (tanyák) vagy azok közelében, az anyagszállító gépjárműveket le kell fedni.
- 1.2. A lakott területek (tanyák) közvetlen közelében megvalósítandó építőipari kivitelezési tevékenység a védendő létesítményekben élők számára zavaró, egészségkárosító mértékű zajhatást nem okozhat.
- 1.3. A projekt megvalósításának különböző helyszínein folyamatosan biztosítani kell a kommunális szilárd és folyékony hulladék zárt és fertőzésveszélyt kizáró módon történő gyűjtését és megfelelő gyakoriságú elszállítását, amely megakadályozza a szétszóródást és /vagy csepegést, valamint a bűz-és szaghatást is csökkenti.
- 1.4. A veszélyes hulladékokkal történő tevékenység (gyűjtés) során törekedni kell az egészségügyi kockázatok minimalizálására.
- 1.5. A nemdohányzók védelme érdekében folyamatosan biztosítani kell a vonatkozó egészségvédelmi követelményeket.

2. Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály Építésfelügyeleti és Örökségvédelmi Osztály BK/EOF/01510-3/2024. számú nyilatkozata alapján:

- 2.1. A beruházással kapcsolatban a hatályos jogszabályi előírásoknak megfelelő Előzetes Régészeti Dokumentációt (a továbbiakban: **ERD**) kell készíteni, és azt a beruházás kivitelezésének megkezdése előtt legalább 30 nappal jóváhagyásra az örökségvédelmi hatóságnak be kell nyújtani. A beruházással kapcsolatban szükségessé váló régészeti szakmunkák tekintetében az ERD-ben, illetve a hatósági jóváhagyásban foglaltakat be kell tartani.

3. Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztály BK/NTO/03455-2/2024. számú nyilatkozata alapján:

- 3.1. A beruházás megtervezése és megvalósítása során a talajfelszín megbontásával érintett területeken a humuszos talaj mentéséről, rendeltetésszerű felhasználásáról, továbbá a mentésre nem alkalmas, esetleg gyenge minőségű, szikes talaj elhelyezéséről a területre elkészített talajvédelmi valamint humuszgazdálkodási tervek alapján gondoskodni kell, mely terveket a beruházás engedélyezéséhez benyújtott dokumentációknak tartalmaznia kell.
- 3.2. A tervezésnél gondoskodni kell a megfelelő vízelvezetésről a beruházás környezetében lévő termőföldek minőségének védelme érdekében.
- 3.3. A depóhelyekkel, felvonulási útvonalakkal, anyagnyerő helyekkel és a megvalósításhoz szükséges egyéb, érintett termőföld területek időleges illetve végleges kivonásáról a beruházás megvalósítása előtt valamint a későbbiekben a rekultivációs tervek alapján történő helyreállításáról, gondoskodni szükséges.

3.4. Termőföld területeken a megvalósítás során talajidegen anyag, egyéb hulladék nem helyezhető el, tárolásra, raktározásra, hulladék ártalmatlanítására nem használhatók.

3.5. A nyomvonal kijelölés és a tervezés során figyelembe kell venni az érintett mezőgazdasági területeken meglévő vagy tervezett öntözési, telepítési célú engedéllyel, egyéb engedéllyel rendelkező vagy engedélyezés alatt álló mezőgazdasági célú beruházásokat, azok üzemeltethetőségét, továbbá azt, hogy a visszamaradó termőföld területeken a talajvédő gazdálkodás feltételei, a művelhetőségük, megközelítésük biztosított legyen, a beruházás későbbi üzemeltetése a környező termőföldek minőségére káros hatással ne legyen.

4. Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Erdészeti Osztály BK/ERD/07407-2/2024. számú nyilatkozata alapján:

4.1. Az ügyben megjelölt nyomvonal érint Országos Erdőállomány Adattárban nyilvántartott erdőt, illetve erdőgazdálkodási tevékenységet közvetlenül szolgáló földterületet, ezért a tervezett tevékenység erdő igénybevételével jár, amihez az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. törvény (a továbbiakban: *Evt.*) 78. § (2) bekezdése alapján az erdészeti hatóság előzetes engedélye szükséges. Erre vonatkozóan az engedélyesnek külön eljárást kell kezdeményeznie az egyes erdészeti hatósági eljárások, bejelentések, valamint hatósági nyilvántartások eljárási szabályairól szóló 433/2017. (XII.21.) Korm. rendelet 11. §-a, illetve az *Evt.* végrehajtásáról szóló 61/2017. (XII. 21.) FM rendelet 54-55. §-ai szerint eljárva. A tervezett beruházás nagysága miatt a jelenlegi jogszabályi környezetben az igénybevétel kizárólag csereerdősítéssel lehetséges [*Evt.* 82. § (4) bekezdés].

5. Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földhivatali Hatósági Osztály 10110/2/2024. számú nyilatkozata alapján:

5.1. A területi igénybevételt a szükségletnek megfelelő legkisebb területre kell korlátozni.

5.2. A tervezett tevékenység a szomszédos termőföldek megfelelő mezőgazdasági hasznosítását ne akadályozza.

5.3. A termőföldeken a taposási kárt minimálisra kell csökkenteni.

5.4. A tervezett létesítmények termőföldön csak akkor helyezhetők el, ha a termőföld más célú hasznosítására vonatkozó engedélyezési eljárás befejeződött.

5.5. Időleges más célú igénybevétel befejezésekor a termőföldet az ingatlan-nyilvántartás szerinti előző állapotába helyre kell állítani.

5.6. Meglévő utak elbontása esetén le kell folytatni a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény (a továbbiakban: *Tfvt.*) 6.§ szerinti újrahásznosítási eljárást.

5.7. Anyagnyerő helyek létesítéséhez a *Tfvt.* 15/B. §-ban foglaltakat is figyelembe kell venni.

*

A Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földhivatali Hatósági Osztály nyilatkozatában felhívta a figyelmet az alábbiakra:

„A fentiek alapján a kérelmező figyelmét fel kell hívni arra, hogy az alappontok környezetében (közel 4 m sugarú körön belül) gépi földmunka nem és kézi földmunka is kizárólag fokozott óvatossággal végezhető annak érdekében, hogy az alappontok (beleértve az esetleges pontvédő berendezést is) fennmaradása, mozdulatlansága, ezáltal az alappont jövőbeni használhatósága biztosított legyen.”

V.

A településrendezési tervvel való összhangra vonatkozó megállapítás

A nyomvonal által érintett települések (*Apostag, Dunavecse, Újsolt, Szabadszállás, Kunszentmiklós, Kunadacs, Kunbaracs, Kerekegyháza, Lajosmizse, Kecskemét*) jegyzői által megküldött nyilatkozat alapján a tervezett tevékenység

- **Apostag**
- **Kunszentmiklós**
- **Kunadacs**
- **Kerekegyháza**
- **Kecskemét**

települések esetén nincs összhangban a településrendezési tervekkel.

A településrendezési tervvel való összhangot legkésőbb a tervezett kivitelezési tevékenység megkezdéséig meg kell teremteni.

VI.

Az engedély érvényességi ideje

Az engedély a határozat véglegessé válásától számított 10 évig érvényes.

VII.

Az eljárás során felmerült eljárási költségek

A környezeti hatásvizsgálati eljárás igazgatási szolgáltatási díja gyorsforgalmi út esetén 2.500.000,- Ft, azaz kettőmillió-ötszázezer forint, amelyet a Tervező az Engedélyes nevében és helyett megfizetett.

Az eljárás során további eljárási költség nem merült fel.

VIII.

A jogorvoslat igénybevételével kapcsolatos tájékoztatás

Határozatom ellen - annak közlésétől számított - 15 napon belül az Energiaügyi Minisztérium Környezetvédelmi hatósági ügyekért felelős helyettes államtitkárához – mint másodfokú hatósághoz – címzett, de a Pest Vármegyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztályhoz (a továbbiakban: **Kormányhivatal**) benyújtott fellebbezést lehet előterjeszteni írásban, vagy elektronikus kapcsolattartásra kötelezett esetén, elektronikus úton.

A digitális államról és a digitális szolgáltatások nyújtásának egyes szabályairól szóló 2023. évi CIII. törvény 19. §-ában meghatározottak elektronikus úton kötelesek benyújtani a fellebbezést. A jogi képviselővel eljáró ügyfél csak elektronikus úton nyújthatja be a fellebbezést. Elektronikus úton a fellebbezést csak e-Papír üzenetküldő alkalmazás útján lehet benyújtani, amely az alábbi elektronikus felületen található: <https://epapir.gov.hu>.

Ha a hatóság a döntést nem nyilvánította azonnal végrehajthatónak, a fellebbezésnek a döntés végrehajtására halasztó hatálya van. Fellebbezni csak jelen döntésre vonatkozóan, tartalmilag azzal

közvetlenül összefüggő okból, illetve csak jelen döntésből közvetlenül adódó jog-vagy érdeksérelemre hivatkozva lehet. A fellebbezést indokolni kell. A fellebbezésben csak olyan új tényre lehet hivatkozni, amelyről az elsőfokú eljárásban az ügyfélnek nem volt tudomása, vagy arra önhibáján kívül eső ok miatt nem hivatkozott. A fellebbezésre jogosult a fellebbezési határidőn belül a fellebbezési jogáról lemondhat. A fellebbezési jogról történő lemondás nem vonható vissza.

A határozat – fellebbezés hiányában, külön értesítés nélkül – a fellebbezési határidő leteltét követő napon véglegessé válik.

INDOKOLÁS

Az Engedélyes nevében a Tervező a Kormányhivatalnál 2024. július 10. napján kérelmet terjesztett elő az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51. számú főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz környezeti hatásvizsgálata ügyében.

Kérelméhez csatolta a Tervező és megbízásából a VIKÖTI Mérnök Iroda Kft. (1519 Bp., Postafiók 241.) által 2024 júniusában készített, V153 tervszámú (UTIBER Kft. és TURA-Terv Kft. 43.531 munkaszám; VIKÖTI Kft. V153 munkaszám) környezeti hatásvizsgálati dokumentációt.

*

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

A környezetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet (a továbbiakban: **624/2022. Korm. rendelet**) 7. § a) pontja alapján az országos környezetvédelmi hatóság, azaz a Pest Vármegyei Kormányhivatal jár el országos illetékességgel a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (a továbbiakban: **Kvt.**) 66. § (1) bekezdés a) pontjában foglalt környezetvédelmi hatóságként gyorsforgalmi út építése esetén.

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

A természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 625/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet (a továbbiakban: **625/2022. Korm. rendelet**) 15. § (2) bekezdése szerint, ahol jogszabály környezetvédelmi és természetvédelmi hatóság részére szakkérdés vizsgálatát írja elő, ott – ha kormányrendelet eltérően nem rendelkezik – a környezetvédelmi szakkérdések vizsgálatába a természetvédelmi szakkérdések vizsgálatát is bele kell érteni.

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

Az Autópálya tv. alapján:

2. § E törvény rendelkezéseit

- a) az 1. számú melléklet szerinti autópályák és autóutak, valamint azok csomóponti elemei (a továbbiakban együtt: gyorsforgalmi utak),
- b) a gyorsforgalmi utakkal egy beruházásban megvalósuló közutak,
- c) a gyorsforgalmi utak csomóponti elemeihez közvetlenül csatlakozó bekötő- és elkerülő utak, továbbá

d) a gyorsforgalmivá fejleszthető országos főutak tervezésével, előkészítésével és megvalósításával kapcsolatos feladatokra, valamint tevékenységekre kell alkalmazni.

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

Fentiek alapján a Kormányhivatal rendelkezik hatáskörrel és illetékességgel tárgyi környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatására, ezért a kérelem alapján a Kormányhivatal előtt PE/KTFO/5515/2024. számon környezetvédelmi engedély megszerzésére irányuló környezeti hatásvizsgálati eljárás indult.

*

Jelen ügy az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése alapján **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű**, továbbá **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra beruházással összefüggő ügy**.

*

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

37. § (2) Az eljárás a kérelemnek az eljáró hatósághoz történő megérkezésének időpontjában indul.

41. § (1) Sommás eljárásnak van helye, ha

a) a hiánytalanul előterjesztett kérelem és mellékletei, valamint a hatóság rendelkezésére álló adatok alapján a tényállás tisztázott és

b) nincs ellenérdekű ügyfél.

(2) Ha a hatóság megállapítja, hogy az (1) bekezdésben meghatározott bármely feltétel nem áll fenn, a sommás eljárás szabályait mellőzi, és a 43. § (1) bekezdésében meghatározott valamely döntést hoz.

A Kormányhivatal megállapította, hogy jelen eljárás során a tényállás tisztázása érdekében a vonatkozó jogszabályokban előírt eljárási cselekmények szükségesek, így az Ákr. 41. § (1) bekezdésében foglalt feltételek nem állnak fenn, ezért a Kormányhivatal a sommás eljárás szabályait mellőzte, a kérelmet a teljes eljárás szabályai szerint bírálta el, és rendelkezett a tényállás tisztázásához szükséges eljárási cselekményekről.

Az Ákr. szerint:

43. § [Teljes eljárásra történő áttérés]

(1) A hatóság az eljárás megindításától számított nyolc napon belül

a) a kérelmet visszautasítja, az eljárást megszünteti vagy érdemben dönt,

b) a beadvány elintézését függőben tartja, vagy az eljárás felfüggesztése vagy szünetelése iránt intézkedik, vagy

c) – szükség esetén – szakhatóságot keres meg, rendelkezik a tényállás tisztázásához szükséges előre látható eljárási cselekményekről, hiánypótlásra hív fel.

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

A 314/2005. Korm. rendelet alapján:

1. § (6b) A környezetvédelmi hatóság az előzetes vizsgálati, a környezeti hatásvizsgálati, az egységes környezethasználati, valamint az összevont eljárásában a tevékenység telepítési helye szerinti település, a fővárosban a kerület (a továbbiakban együtt: település) önkormányzata ügyfélnek minősül, aki a

környezetvédelmi hatóság által megküldött kérelem és mellékletei tekintetében a kézhezvételtől számított 15 napon belül nyilatkozhat.

A Kormányhivatal 2024. július 12. napján PE/KTFO/5515-7/2024. számon tájékoztatta az Engedélyest és a megbízásából eljáró Tervezőt, továbbá PE/KTFO/5515-8/2024. számon az érintett települések (*Apostag, Dunavecse, Újsolt, Szabadszállás, Kunszentmiklós, Kunadacs, Kunbaracs, Kerekegyháza, Lajosmizse, Kecskemét*) önkormányzatait – a 314/2005. Korm. rendelet 1. § (6b) bekezdésében foglaltakról, valamint - az Ákr. 43. § (2) bekezdése alapján, továbbá arról, hogy az eljárás során a Kormányhivatal bizonyítási eljárást folytat le, amelynek során az ügyfél jogosult minden bizonyítékot megismerni, továbbá az Ákr. 5. § (1) bekezdése alapján az eljárás során bármikor nyilatkozatot, észrevételt tehet, valamint az Ákr. 33-34. §-aiban foglaltak szerint iratbetekintési jogával élhet.

Az eljárás során az Engedélyes, valamint a Tervező részéről a fentiekre vonatkozó beadvány nem érkezett. Az érintett önkormányzatok közül Újsolt Község Önkormányzata, és Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata küldte meg beadványát a PE/KTFO/5515-8/2024. számú tájékoztatás alapján.

*

A kérelem mellékleteként benyújtott környezeti hatástanulmány dokumentáció (a továbbiakban: **dokumentáció**) alapján, a nyomvonalon 2x2 sáv keresztmetszettel és 20 m koronaszélességben 110 km/h sebességhez tervezett gyorsforgalmi úti kialakítás kerülne megvalósításra.

Az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51. főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakaszt bemutató dokumentáció 2 nyomvonalváltozatot mutat be, melyek az alábbiak:

III. jelű változat helyszínrajzi vonalvezetése:

A nyomvonal Dunavecse térségében a már megépült M8 gyorsforgalmi útszakasz hídját (Pentele-híd) követő nyomvonal folytatásaként indul. Délkeleti irányba haladva a 0+754 km szelvényben a Nagy-éri 1.-csatorna, majd az 5+222 km szelvényben a Fűzvölgyi-főcsatorna felett halad át, érinti Csanádpusztát. A nyomvonal egy R=2000 m sugarú bal ívvel észak felé fordulva halad tovább északkeleti irányba és a 7+163 km szelvényben külön szinten keresztezi az V.-csatornát és a vele párhuzamos földutat, majd a 7+895 km szelvényben egy ~150 m hosszú műtárggyal elhalad a VI/i-1 és VI/i-csatornák és egy földút, valamint a 8+787 km szelvényben a VI/i-csatorna felett. A 10+836 km szelvényben keresztezi az önkormányzati burkolt utat külön szinten (aluljáró), majd a 11+059 km szelvényben a V/g-csatornát. Miután délről elkerüli Kincsespusztát, Kunszentmiklós déli területén halad tovább és a 12+474 km szelvényben a Kiskunsági-főcsatornát, a 13+306 km szelvényben a Szabadszállási-tápcsatornát és az 5213. jelű utat, majd a 14+547 km szelvényben a D-3/111-csatornát keresztezi. A nyomvonal továbbra is enyhén észak-keleti irányba halad Szabadszállás területén, ahol a 15+976 km szelvényben külön szinten keresztezi a 150. számú Budapest – Kunszentmiklós - Tass – Kelebia vasútvonalat. A vasúti keresztezést elhagyva a 16+995 km szelvényben az 5203. jelű úttal alkotott külön szintű csomópont kialakítása tervezett. A nyomvonal a 19+024 km szelvényben kisebb vízfolyást keresztesz, majd a 20+356 km szelvényben áthalad a Duna-völgyi főcsatorna felett és egy R=8000 m sugarú jobb ívvel enyhén délkeleti irányba fordulva a 22+212 km szelvényben külön szinten burkolt önkormányzati utat, a 23+577 km szelvényben földutat keresztesz. Ezeket elhagyva R=2350 m sugarú balos ívvel erőteljesen észak-keleti irányba fordul a nyomvonal. A Natura 2000 terület előtt a 25+741 km szelvényben külön szintű földútátvezetés kerül kialakításra. A Natura 2000 területet a 25+784 km szelvényben éri el és kb. 3,2 km hosszban keresztezi. A 26+530 – 27+330 km szelvények között élőhelyhíd kerül kialakításra, majd ezt követően a nyomvonal egy R=1400 m sugarú jobb ívvel elhagyja a Natura 2000 területet. A Natura 2000 területet elhagyva, Kerekegyháza irányába haladva 29+435 és 30+794 km szelvényekben földutakat keresztesz. A 32+582 km szelvényben kerül megtervezésre az 5211. jelű út külön szintű átvezetése a nyomvonal felett, majd a 32+800 km szelvényben kisebb vízfolyást keresztesz. Továbbra is kelet felé, Kunbaracs déli, Kerekegyháza északi oldalán erdőterületeket érintve halad a nyomvonal. Az út a 34+831 és 36+428 km szelvényekben külön szinten földutakat keresztesz (felüljáró, aluljáró). A 38+267 km szelvényben az 5211. - 5212. jelű utakkal alkotott külön szintű csomópont kialakítása tervezett, amely egyben a tervezett komplex pihenő megközelítését is szolgálja. A nyomvonal Kerekegyházától a Lajosmizse és Méntelek között lévő ex lege védett természeti területeket elkerülve halad tovább Kecskemét felé és a 40+547, 42+464, 43+856, 45+827 km szelvényekben külön szinten földutakat

keresztez (aluljáró). A nyomvonal a 46+998 km szelvényben az 5202. jelű utat aluljáróval, majd a 47+590 km szelvényben a 142. sz. számú Budapest – Lajosmizse – Kecskemét vasutat felüljáróval külön szinten keresztezi. A vasutat elhagyva az önkormányzati utat felüljáróval keresztezi a 48+202 km szelvényben. A 49+429 km szelvényben keresztezi a Ménteleki-csatornát, az 50+517 km szelvényben külön szinten keresztez egy földutat (aluljáró), majd a tervezett nyomvonal a tervezési szakasz végén az 51+064 km szelvényénél csatlakozik a már építési engedéllyel rendelkező M5-M8 autópálya csomópontban meghatározott M8 nyomvonalhoz.

A változat hossza 51,064 km.

III/a jelű változat helyszínrajzi vonalvezetése:

A nyomvonal Dunavecse térségében a már megépült M8 gyorsforgalmi útszakasz hídját (Pentele-híd) követő nyomvonal folytatásaként indul. Délkeleti irányba haladva a 0+754 km szelvényben a Nagy-éri 1.-csatorna, majd az 5+222 km szelvényben a Fűzvölgyi-főcsatorna felett halad át, érinti Csanádpusztát. A nyomvonal egy R=2000 m sugarú bal ívvel észak felé fordulva halad tovább északkeleti irányba és a 7+163 km szelvényben külön szinten keresztezi az V.-csatornát és a vele párhuzamos földutat, majd a 7+895 km szelvényben egy ~150 m hosszú műtárggyal elhalad a V/i-1 és V/i-csatornák, egy földút és a 8+787 km szelvényénél a V/i-csatorna felett. A 10+836 km szelvényben az önkormányzati burkolt utat külön szinten keresztezi (aluljáró) majd a 11+059 km szelvényben a V/g-csatornát. Miután délről elkerüli Kincsespusztát, Kunszentmiklós déli területén halad tovább és a 12+474 km szelvényben a Kiskunsági-főcsatornát, a 13+306 km szelvényben a Szabadszállási-tápcsatornát és az 5213. jelű utat, majd a 14+547 km szelvényben a D-3/111-csatornát keresztezi. A nyomvonal továbbra is enyhén észak-keleti irányba halad Szabadszállás területén, ahol a 15+976 km szelvényben külön szinten keresztezi a 150. számú Budapest – Kunszentmiklós - Tass – Kelebia vasútvonalat. A vasúti keresztezést elhagyva a 16+995 km szelvényben az 5203. jelű úttal alkotott külön szintű csomópont kialakítása tervezett. Az út a 19+024 km szelvényben kisebb vízfolyást keresztez, majd a 20+356 km szelvényben áthalad a Duna-völgyi-főcsatorna felett és egy R=8000 m sugarú jobb ívvel enyhén dél-keleti irányba fordulva a 22+212 km szelvényben külön szinten burkolt önkormányzati utat, a 23+577 km szelvényben földutat keresztez. Ezeket elhagyva R=2350 m sugarú balos ívvel erőteljesen észak-keleti irányba fordul a nyomvonal. A Natura 2000 terület előtt a 25+741 km szelvényben külön szintű földútátvezetés kerül kialakításra. A Natura 2000 területet a 25+784 km szelvényben éri el és kb. 3,3 km hosszon keresztezi. A 26+375 – 27+425 km szelvények között élőhelyhid kerülne kialakításra, majd ezt követően a nyomvonal egy egyenes szakasszal elhagyja a Natura 2000 területet.

Az út a Natura 2000 területet elhagyva, Kerekegyháza irányába haladva 29+425 és 30+676 km szelvényekben földutakat keresztez. A 32+536 km szelvényben kerül megtervezésre az 5211. jelű út külön szintű útvezetése a nyomvonal felett, majd a 32+754 km szelvényben kisebb vízfolyást keresztez. Továbbra is kelet felé, Kunbaracs déli, Kerekegyháza északi oldalán erdő erdőterületeket érintve halad a nyomvonal. Az út a 34+785, 36+381 km szelvényekben külön szinten földutakat keresztez (felüljáró, aluljáró). A 38+220 km szelvényben az 5211. - 5212. jelű utakkal alkotott külön szintű csomópont kialakítása tervezett, mely egyben a tervezett komplex pihenő megközelítését is szolgálja. A nyomvonal a Kerekegyházától Lajosmizse és Méntelek között levő ex lege védett természeti területeket elkerülve halad tovább Kecskemét felé és a 40+501, 42+418, 43+810, 45+781 km szelvényekben külön szinten földutakat keresztez (aluljáró). A 46+951 km szelvényben az 5202. jelű utat aluljáróval, majd a 47+544 km szelvényben a 142. számú Budapest – Lajosmizse – Kecskemét vasutat felüljáróval külön szinten keresztezi. A vasutat elhagyva az önkormányzati utat felüljáróval keresztezi a 48+156 km szelvényben. A nyomvonal a 49+383 km szelvényben keresztezi a Ménteleki-csatornát, az 50+471 km szelvényben külön szinten keresztez egy földutat (aluljáró), majd a tervezett nyomvonal a tervezési szakasz végén az 51+018 km szelvényénél csatlakozik a már építési engedéllyel rendelkező M5-M8 autópálya csomópontban meghatározott M8 nyomvonalhoz.

A változat hossza 51,018 km.

*

A benyújtott dokumentáció alapján a Kormányhivatal megállapította, hogy a dokumentáció átdolgozása szükséges, erre tekintettel 2024. július 12. napján PE/KTFO/5515-9/2024. számon hiánypótlás teljesítésére hívta fel az Engedélyest.

A fenti felhívásban foglaltaknak az Engedélyes nevében a Tervező 2024. július 23. napján, 2024. augusztus 14. napján, illetve 2024. szeptember 11. napján megküldött beadványaival tett eleget, amelyekben a dokumentációt kiegészítette, továbbá megküldésre került az Engedélyes által a Tervező részére adott PAT/714-31/2024/DABLO számú meghatalmazás, amely alapján a Tervező tárgyi környezeti hatásvizsgálati eljárás során az Engedélyes nevében és helyett a Kormányhivatal előtt eljárhat; ezen kívül az eljárás igazgatási szolgáltatási díjának megfizetését igazoló banki bizonylat.

*

A nyomvonalváltozatok által érintett települések: Apostag, Dunavecse, Újsolt, Szabadszállás, Kunszentmiklós, Kunadacs, Kunbaracs, Kerekegyháza, Lajosmizse, Kecskemét.

*

Megállapítást nyert, hogy a dokumentáció a 314/2005. Korm. rendelet 6. számú mellékletében meghatározott tartalmi követelményeknek megfelel.

*

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

*

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

*

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

*

Az ügyintézési határidőt a Kormányhivatal az alábbiak alapján állapította meg.

Az Ákr. szerint:

50. § [Az ügyintézési határidő]

(1) *Ha törvény eltérően nem rendelkezik, az ügyintézési határidő az eljárás megindulásának napján kezdődik.*

(2) *Az ügyintézési határidő*

a) *automatikus döntéshozatal esetén huszonnégy óra,*

b) *sommás eljárásban nyolc nap,*

c) *teljes eljárásban hatvan nap.*

(3) *A (2) bekezdés c) pontjában meghatározott ügyintézési határidőnél hosszabb határidőt törvény, rövidebb határidőt jogszabály állapíthat meg.*

A Kvt. szerint:

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

A magyar építészetéről szóló 2023. évi C. törvény (a továbbiakban: **Méptv.**) szerint:

198. § [Ügyintézési határidő a kiemelt jelentőségű ügyben]

(1) Kiemelt jelentőségű ügyben a kérelmet soron kívül kell elbírálni, az ügyintézési határidő azonban – a (2) bekezdésben meghatározott, valamint az általános építésügyi hatósági engedélyezési eljárásra vonatkozó ügyintézési határidő kivételével – legfeljebb negyvenkét nap lehet.

(2) Az ügyintézési határidő

a) a Kvt. szerinti előzetes vizsgálati eljárás esetén az ott meghatározott határidő, **környezeti hatásvizsgálati eljárás, egységes környezethasználati engedélyezési eljárás esetén hatvan nap, összevont eljárás esetén kilencven nap,**
[...].

Az Ákr. alapján:

50. § (5) Az ügyintézési határidőbe nem számít be

a) az eljárás felfüggesztésének, szünetelésének és
b) az ügyfél mulasztásának vagy késedelmének időtartama.

Az Engedélyes megbízásából eljáró Tervező a Kormányhivatal számára 2024. október 28. napján megküldött, 5.TIG-2103-43.531/2024. számú beadványában az eljárás szüneteltetését kérte.

Az Ákr. értelmében:

49. § [Az eljárás szünetelése]

(1) Az eljárás szünetel, ha azt – jogszabály kizáró rendelkezésének hiányában – az ügyfél kéri, több ügyfél esetén az ügyfelek együttesen kérik.

(2) Az eljárást bármelyik ügyfél kérelmére folytatni kell. Hat hónapi szünetelés után a csak kérelemre folytatható eljárás megszűnik. A megszűnés tényéről a hatóság értesíti azokat, akikkel a határozatot közölné.

Mindezek alapján a Kormányhivatal PE/KTFO/5515-109/2024. számú végzésével megállapította, hogy a tárgyi környezeti hatásvizsgálati eljárás az Engedélyes megbízásából eljáró Tervező beadványa alapján 2024. október 28. napjától szünetel.

Az Engedélyes megbízásából a Tervező 2024. november 6. napján érkezett, 5.TIG-2170-43.531/2024. számú beadványában az eljárás folytatását kérte.

A Kormányhivatal a beadvány alapján PE/KTFO/5515-113/2024. számú végzésével megállapította, hogy tárgyi eljárás 2024. november 6. napjától folytatódik.

A kérelem 2024. július 10. napján érkezett a Kormányhivatalhoz, ennek megfelelően a tárgyi eljárás 2024. július 10. napján indult és az ügyintézési határidő is 2024. július 10. napján kezdődött. Az eljárás az Engedélyes megbízásából eljáró Tervező beadványa alapján 2024. október 28. napjától 2024. november 6. napjáig szünetelt. A 60 nap ügyintézési határidő leteltének napja, az Ákr. 50. § (5) bekezdésében foglaltak figyelembe vételével: 2024. november 13.

*

Az Ákr. 55. § rendelkezései, valamint az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendeletnek (a továbbiakban: **531/2017. Korm. rendelet**) az eljárás megindulásakor hatályos 1. § (1) és (5) bekezdése és 1. számú melléklet 9. táblázatának 2., 3., 4. pontja alapján a Kormányhivatal 2024. augusztus 21. napján PE/KTFO/5515-32/2024. és PE/KTFO/5515-33/2024. számon megkereste az ügyben vízügyi és vízvédelmi, illetve katasztrófavédelmi szempontból hatáskörrel rendelkező, a nyomvonalal érintett települések vonatkozásában területileg illetékes szakhatóságokat, a Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóságát, illetve a Bács-Kiskun Vármegyei Katasztrófavédelmi Igazgatóságát.

A **Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság vízügyi és vízvédelmi szempontból** 35000/6888-1/2024.ált. számú szakhatósági állásfoglalásában kikötésekkel, a **Bács-Kiskun Vármegyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság katasztrófavédelmi szempontból** 35300/3427-1/2024.ált. számon kikötés nélkül járult hozzá a környezetvédelmi engedély megadásához.

A Kormányhivatal továbbá az 531/2017. Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése és az 1. számú melléklet 9. táblázat 22. pontja, valamint a 124/2021. Korm. rendelet 3. § (1) bekezdés i) pontja szerinti hulladékgazdálkodási hatáskörben eljárva, PE/KTFO/5515-86/2024. számú szakhatósági állásfoglalásában a környezetvédelmi engedély megadásához kikötésekkel hozzájárult.

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

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

1. A Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság vízügyi és vízvédelmi hatáskörben adott 35000/6888-1/2024.ált. számú szakhatósági állásfoglalásának indokolása:

„I. Előzmények, előzetes megállapítások

Az Építési és Közlekedési Minisztérium (1054 Budapest, Alkotmány utca 5.) megbízásából eljáró UTIBER Közúti Beruházó Kft. (1115 Budapest, Csóka utca 7-13.) konzorciumvezető, valamint TURA-Terv Mérnökiroda Kft. (1145 Budapest, Gyarmat utca 30.) konzorciumi tag és VIKÓTI Mérnöki Iroda Kft. (1519 Budapest, Pf.: 241.) szakági tervező (a továbbiakban együttesen: Tervezők) megkeresésükben kérelmezték a tárgyban indult környezetvédelmi hatásvizsgálati eljárás lefolytatását és a környezetvédelmi engedély megadását a Környezetvédelmi hatóságtól. A kérelem mellékletét képezi a Dokumentáció.

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

A Környezetvédelmi hatóság a Tervezők kérelmére, a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (továbbiakban: Kvt.) és a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet) alapján folytatja le a környezeti hatásvizsgálati eljárását és az környezetvédelmi engedélyezési eljárást.

A beruházás környezetvédelmi engedélyezése az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése értelmében nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy.

A BM OKF jelen szakhatósági eljárás keretében vizsgálja az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 9. pontja szerinti táblázat 2. és 3. soraiban meghatározott alábbi vízgazdálkodási és vízvédelmi szakkérdéseket:

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

A vízgazdálkodásra, illetve a vizek védelmére vonatkozó legfontosabb rendelkezéseket a vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Vgtv.), illetve a Ktv., a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Favir.) és a felszíni vizek minősége védelmének szabályairól szóló 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Fevir.), a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási létesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet), valamint a környezetkárosodás megelőzésének és elhárításának rendjéről szóló 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet) tartalmazzák.

Jelen szakhatósági állásfoglalást rendelkezésre bocsátott vízgazdálkodási és vízvédelmi jogszabályok szerinti vizsgálata alapján alakította ki a BM OKF, figyelemmel a fenti, illetve az alábbi jogszabályokra tekintettel,

- a Kvt. 66/A. § (1), (2) és (3) bekezdésében foglaltakra, továbbá tekintettel
- a vízügyi igazgatási és a vízügyi, valamint a vízvédelmi hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet) 10. § (3) bekezdésére, mely alapján a Kormány országos vízügyi hatóságként, továbbá országos vízvédelmi hatóságként – országos illetékességgel – a BM OKF-et jelöli ki.

A szakterületi követelményeknek való megfelelésen túl a BM OKF megvizsgálta a vízvédelmi, mint környezetvédelmi szempontok érvényesülését is.

A BM OKF a szakhatósági állásfoglalása kialakítása során figyelemmel volt a Magyarország felülvizsgált, 2021. évi vízgyűjtő-gazdálkodási tervéről szóló 1242/2022. (IV. 28.) Korm. határozat (a továbbiakban: VGT3) mellékletében foglaltakra is.

II. A tervezett beruházással kapcsolatos megállapítások

A Dokumentáció alapján az alábbiakat állapítottam meg:

A tervezett gyorsforgalmi út az M8 autópálya megépült Pentele híd (Dunavecse) és az M8-M5 csomópont (Kecskemét) között épülne meg. A gyorsforgalmi út keresztmetszeti szélessége 50 – 60 m, 20 – 25 m koronaszélességű, 2x2 forgalmi sávval épülne ki. Az útpálya tervezési sebessége 110 km/h.

A tervezett beruházás Bács-Kiskun Vármegye területén helyezkedik el.

A tervezett útszakasszal érinti Dunavecse, Szabadszállás, Kunadacs, Kunbaracs, Kerekegyháza, Lajosmizse, Apostag, Kecskemét és Újsolt településeket.

A Dokumentáció alapján a 2 nyomvonaltervezet készült, melyek a III. piros, és a III/a narancssárga nyomvonallal viselik. A III. piros nyomvonal tervezési hossza 51 064 km, míg a III/a narancssárga nyomvonal tervezési hossza 51 018 km.

A tervezett útpályához tartozó töltés átlagos magassága 2,0 – 2,5 méteres.

A tervezett nyomvonalak esetében 2 db csomópont kialakítása került előirányzásra.

A tervezett gyorsforgalmi úthoz kapcsolódóan mindkét nyomvonal esetében 1 db egyszerű pihenőhely, továbbá 1 db komplex pihenőhely kialakítása tervezett.

A Dokumentáció alapján a tervezett útszakasz építésének megkezdése legkorábban 2026-2027. évben valósulhat meg, míg a használatba vétel várhatóan 2030-2031. évben zárulhat le.

A tárgyi nyomvonal megvalósítása esetén a várható felszíni és felszín alatti vizekre gyakorolt hatások

A Dokumentáció alapján a keresztezett vízfolyásoknál, árkoknál a műtárgyakat úgy tervezik kialakítani, hogy azok visszaduzzasztást ne okozzanak.

A Dokumentáció alapján a vízfolyásokba történő bevezetéseknél mederburkolást terveznek kiépíteni az állagmegóvás érdekében.

A tervezett III. piros nyomvonallal érintett felszíni vízfolyások, valamint azokhoz tartozó műtárgyak az alábbiak szerint alakul:

Szelvény	Érintett vízfolyás	Tervezett műtárgy
0+754	Nagy-ér 1.-csatorna	áteresz
5+222	Fűzvölgyi Főcsatorna	híd
7+163	V.-csatorna meghosszabítása	híd
7+895	V/i-1 és V/i csatornák	híd
8+787	V/i.-csatorna	áteresz
11+059	V/g.-csatorna	áteresz
12+474	Kiskunsági-főcsatorna	híd
13+306	Szabadszállási-tápcsatorna	híd
14+547	D-3/111.-csatorna	áteresz
19+024	XLII.-csatorna	áteresz
20+356	Duna-völgyi főcsatorna	híd
32+800	0375/36 hrsz.-ú csatorna	áteresz
49+429	Méntelevi csatorna	híd

A tervezett III/a narancssárga nyomvonallal érintett felszíni vízfolyások, valamint azokhoz tartozó áthidaló megoldás érdekében tervezett műtárgyak az alábbiak szerint alakul:

Szelvény	Érintett vízfolyás	Tervezett műtárgy
0+754	Nagy-ér 1.-csatorna	áteresz
5+222	Fűzvölgyi Főcsatorna	híd
7+163	V.-csatorna meghosszabítása	híd
7+895	V/i-1 és V/i csatornák	híd
8+787	V/i.-csatorna	áteresz
11+059	V/g.-csatorna	áteresz
12+474	Kiskunsági-főcsatorna	híd
13+306	Szabadszállási-tápcsatorna	híd
14+547	D-3/111.-csatorna	áteresz
19+024	XLII.-csatorna	áteresz
20+356	Duna-völgyi főcsatorna	híd
32+754	0375/36 hrsz.-ú csatorna	áteresz
49+383	Méntelevi csatorna	híd

A települések ár- és belvíz veszélyeztetettségi alapon történő besorolásáról szóló 18/2003. (XII.9.) KvVM-BM együttes rendelet alapján Dunavecse, Szabadszállás, Kunadacs, Apostag és Újsolt települések árvízzel enyhén veszélyeztetett.

A tervezett útszakasz alacsony, közepes és magas kockázati besorolású belvízkockázati területeket érint.

A nyomvonalak belvízzel közepesen veszélyeztetett területek az alábbiak szerint alakulnak:

- 2+450 – 3+210
- 6+590 – 10+000
- 17+240 – 17+660
- 17+950 – 18+200
- 18+950 – 21+110
- 26+000 – 29+000
- 32+900 – 33+250

A tervezett útszakasz magas belvív kockázatú területet érint az alábbi km szelvények között:

- 17/240 – 17+650

A beruházás 1-10 Duna-völgyi-főcsatorna vízgyűjtő alegységen elhelyezkedő része az alábbi víztesteket érinti:

- sp.1.14.1 Duna-Tisza közti hátság – Duna-vízgyűjtő északi rész
- sp.1.14.2 Duna-Tisza köze – Duna-völgy északi rész

A beruházás 2-20 Alsó-Tisza jobb part alegységen elhelyezkedő része az alábbi víztesteket érinti:

- sp.2.10.1 Duna-Tisza közti hátság –Tisza-vízgyűjtő északi rész

A tervezett beruházás nyomvonalai közül egyik sem érint a 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet szerint kijelölt és véglegessé vált vízbázis védőövezetét.

A Dokumentáció alapján a tervezett útszakasz felületére érkező csapadékvizet a lefolyási viszonyok figyelembevételével vízfolyásba tervezik bevezetni, vagy a lefolyás hiányában helyben elhelyezni párologtató/szikasztó árokba.

Vízzennyezés a munkagépeknél véletlenszerűen következhet be, elcsepegő olajból, vagy baleset esetén. Tekintettel arra, hogy nagy számú munkagép fog a helyszínen dolgozni, nem zárható ki esetleges havária-jellegű, kis mennyiségű szennyezőanyag kibocsátás, ami jellemzően gázolaj vagy hidraulika olaj elfolyás lehet.

A földtani közegen átszivárgó szénhidrogén származékok veszélyeztethetik a felszín alatti vizek minőségét. Az átszivárgás azonban a felszín közeli talajok adszorpciós képessége miatt lassan történik, így elegendő idő áll rendelkezésre a kárelhárítási intézkedések megtételéhez. Ilyenkor a szennyezett anyagot a helyben rendelkezésre álló munkagépekkel haladéktalanul felszedik és erre feljogosított szervezettel ártalmatlanításra elszállítatják. A Dokumentáció alapján a havária események során bekövetkező esetleges szennyezések csökkentése érdekében tervezett csapadék-vízelvezető rendszerbe beépítésre kerülnek tiltó műtárgyak, olajfogók valamint záportározók is.

A gépek karbantartását, szerelését, olajcseréjét az építési területen kívül tervezik végezni.

Az építés alatt a munkaterületen keletkező kommunális szennyvizek gyűjtésére mobil WC-eket kell alkalmazni, melyek időszakos ürítéséről, cseréjéről folyamatosan gondoskodni kell.

Az építkezés technológiai szennyvízkibocsátással, vagy egyéb üzemszerű, felszíni, illetve felszín alatti vizeket veszélyeztető szennyezőanyag-kibocsátással nem jár.

A Dokumentáció alapján a tárgyi beruházással érintetten a felszín alatti vizek szempontjából hatásterület nem határolható le, tekintettel, hogy az építésből és üzemeltetésből származóan szennyezőanyag üzemszerű működés esetén nem kerül a felszín alatti vízbe. Havária esetén a kikerülő szennyezőanyag felszín alatti vízbe történő kerülése a Dokumentáció alapján csekély, a beépített tiltós műtárgyak, valamint a talajvíz helyzete okán.

A Dokumentáció alapján a tárgyi beruházással érintetten a felszíni vizek esetében az építés során fellépő hordalékanyag (pl.: felkavart mederanyag) kiülepedése esetében jelölhető ki hatásterület, amely az érintett

felszíni vizek felvízi oldalán 10 méteres, míg alvízi oldalukon 100 méteres területen jelölhető ki. Az üzemeltetés során hatásterület jelölhető ki a felszíni vízbe történő bevezetési pontok esetében, ezen hatásterület a felvízi oldalon 10 méteres, míg az alvízi oldalon 50 méteres távolságban került meghatározásra.

A burkolatról a csapadékvíz élővízbe történő bevezetésekor az erre vonatkozó előírásokat be kell tartani, az élővízbe kibocsátott víz minőségének az ide vonatkozó hatályos jogszabályok által előírt határértékeknek kell megfelelnie. A számított szennyezés mértékétől függően a bevezetéseknel vízvédelmi műtárgyakat kell alkalmazni az élővíz megóvása érdekében.

A felszíni és a felszíni víztesteket is érintheti közvetve vagy közvetlenül havária esemény bekövetkezésekor szennyezés. Ilyen esetekre fel kell készülni, a havária tervben ezekre a szennyezésekre és a megakadályozásukra külön ki kell térni. A gyorsforgalmi út üzemeltetőjének kidolgozott utasításokkal rendelkeznie az esetleges havária eseményekre vonatkozóan a munkálatok megkezdése előtt. Az utasítások és előírások tartalmazzák a baleset esetében értesítendő hatóságokat, azok elérhetőségeit és azt, hogy az intézkedés kinek a feladata.

III. A vízvédelmi előírások szakmai indokolása

A felszín alatti vizek minőségének védelme érdekében a kockázatos anyagok elhelyezése, továbbá a felszín alatti vízbe történő közvetlen bevezetése a terület érzékenységtől függetlenül tilos. Szennyezőanyagot nem terveznek elhelyezni a földtani közegen, az útpálya víztelenítése során szennyezőanyagot nem terveznek bevezetni a felszín alatti vízbe.

Az útpálya építése során felhasználásra kerülő, valamint a keletkező veszélyes, illetve szennyezőanyagok tárolását, kezelését szolgáló létesítményeket a felszín alatti víz szennyeződését kizáró módon kell kialakítani (üzemanyag tárolók, munkagépek karbantartásának körülményei, a védelemeszközei, hulladékok és veszélyes hulladékok tárolásának és szállításának módjai). A tervezett vízépítési létesítmények folyamatos, szükséges időközönkénti karbantartásáról gondoskodni kell.

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

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

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

A befogadóba vezetendő csapadékvíz minőségének mindenkor ki kell elégítenie a Fevir. és a vízszennyező anyagok kibocsátásaira vonatkozó határértékekről és alkalmazásuk egyes szabályairól szóló 28/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet előírásait.

A Dokumentációban foglaltak alapján megállapítottam, hogy a tevékenységhez kapcsolódóan a csapadékvíz elvezetése megfelelően megoldott. A vízellátás, a keletkező szennyvízelvezetés, valamint a szennyvíztisztítás a tervezett létesítmény esetében nem relevánsak.

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

A kivitelezés során felhasználásra kerülő, valamint a keletkező veszélyes, illetve szennyezőanyagok tárolását, kezelését szolgáló létesítményeket a felszín alatti víz szennyeződését kizáró módon kell kialakítani (ideiglenes üzemanyag tárolók, munkagépek karbantartásának körülményei, hulladékok és veszélyes hulladékok tárolásának és szállításának módjai). A tervezett vízépítési létesítmények folyamatos, szükséges időközönkénti karbantartásáról gondoskodni kell.

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

Figyelembe kell venni továbbá a Favir. 10. § (1) bekezdés b) pontjában foglaltakat, miszerint a felszín alatti vizek jó minőségi állapotának biztosítása érdekében tevékenység csak a felszín alatti víz, földtani közeg (B) szennyezettségi határértéknél kedvezőbb állapotának lehetőség szerinti megőrzésével végezhető.

A vízügyi hatóságtól elvi vízjogi engedély kérhető a létesítmény tervezését megelőzően, valamint a Vgtv. 28/A § (1) bekezdés a) pontja alapján engedély szükséges a vízimunka elvégzéséhez, a vízilétesítmény megépítéséhez és átalakításához (vízjogi létesítési engedély), a vízilétesítmény használatba vételéhez és üzemeltetéséhez, a vízhasználathoz (vízjogi üzemeltetési engedély) és a vízilétesítmény megszüntetéséhez (megszüntetési engedély). A fentiek alapján a rendelkező rész 4., 6. és 7. pontjában a vízimunkák és vízilétesítmények megvalósításával kapcsolatban előírtam, hogy azok csak vízjogi létesítési engedély birtokában építhetők meg, illetve üzemeltethetők. A vízjogi létesítési engedély alapján megépített vízilétesítmények használatba vételével és üzemeltetésével kapcsolatos előírást a Vgtv. 28/A § (1) bekezdés b) pontja alapján tettem meg.

A Dokumentációból és a Vgtv. 1. számú mellékletének 26. pontja alapján megállapítottam, hogy a tervezett útpálya vizeit elvezető létesítmények (talpárkok és egyéb útpálya vizeket gyűjtő műtárgyak) rendeltetésük szerint nem vízilétesítmények, ezért az útpálya víztelenítését szolgáló létesítmények vízjogi létesítési engedély nélkül megépíthetők, és üzemeltetésbe vonhatóak, az ezzel kapcsolatos előírást a rendelkező rész 5. pontja tartalmazza.

A Dokumentáció szerint a létesítés és az üzemelés esetén az elvárható legnagyobb gondossággal fognak eljárni, azonban a legnagyobb elővigyázatosság mellett is szennyező anyag kerülhet a talajra, munkaterületre, felszíni vízbe, ilyen esetben a környezethasználó a Kvt. 4. § 30. és 31. pontjai (elővigyázatosság és megelőzés), valamint a 8. § (2) bekezdése alapján köteles gondoskodni a tevékenysége által bekövetkezett környezetkárosodás megszüntetéséről, a károsodott környezet helyreállításáról. Ennek érdekében a 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet szerinti intézkedéseket meg kell tennie és az illetékes hatóságokat értesítenie kell. Mindezek alapján az elővigyázatosság és megelőzés elvével összhangban a rendelkező rész 1. – 3. és a 9. – 11. pontjaiban tettem előírást.

Abban az esetben, ha a meglévő vízilétesítmény megszüntetésre – korábbi üzemeltetési környezetéből kiemelésre - kerül, azt a munkát csak vízjogi megszüntetési engedély birtokában szabad elvégezni a vízgazdálkodási hatósági jogkör gyakorlásáról szóló 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet 4/A. § (1) bekezdése szerint, ezt a fajta vízjogi engedélyt a tulajdonos, a vagyonkezelő vagy a vízilétesítmény üzemeltetésével eddig járó jogokat és kötelezettségeket közvetlenül gyakorló köteles megszerezni.

A fentiek figyelembevételével írtam elő a rendelkező rész 8. pontjában, hogy, ha fennállnak a vízjogi megszüntetési eljárás kérelmének feltételei, azt kérelmezni kell a területileg illetékes vízügyi hatóságtól.

A felszíni és a felszín alatti vizek védelmével kapcsolatban megállapítottam, hogy a fenti előírások, továbbá a benyújtott Dokumentációban vázolt megoldások és intézkedési javaslatok betartása mellett a tárgyi létesítmény megvalósítása megfelel a Favir, továbbá a Favir. követelményeinek.

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

„30. § Ez a rendelet a Kvt.-vel együtt

...

d) a vízgyűjtő-gazdálkodás egyes szabályairól szóló 221/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 10. §-ával és 11. §-ával együtt és a Víz Keretirányelv (2000/60/EC Európai Parlament és Európai Tanács irányelv (VKI) 4. cikk (7) – (9) bekezdésének való megfelelést szolgálja.”

A Dokumentációban felvázoltak alapján megállapítható, hogy a tervezett beruházás nem veszélyezteti a felszíni és a felszín alatti víztestek jó ökológiai, illetve állapotban tartását, valamint a VGT3-ban előírt célkitűzések, továbbá intézkedések megvalósítását.

A fenti indokokra tekintettel a tárgyi környezetvédelmi hatásvizsgálati és környezetvédelmi engedélyezési eljárásban megállapítottam, hogy vízügyi és vízvédelmi szempontból nem lesznek jelentősek a környezeti hatások, továbbá szakhatósági hozzájárulásomat előírásokkal megadtam, így a rendelkező részben a foglaltak szerint döntöttem.

Szakhatósági állásfoglalásom az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. § (1) bekezdésén és az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (5) bekezdésén, valamint annak 1. melléklete 9. pontja szerinti táblázat 2. és 3. pontjain alapul, továbbá a BM OKF a 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet, Kvt., a Vgtv. a Fevir, a Favir, a 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet, a 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet, illetve 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet rendelkezéseire figyelemmel hozta meg döntését.

Jelen állásfoglalásom rendelkező része a Kvt. 66/A. § (3) bekezdése a) pontja és aa) alpontja szerint rögzíti a vízvédelmi szakkérdés vizsgálatának tényét, a vízvédelmi előírásokat a Kvt. 66/A. § (3) bekezdése a) pontja és ab) alpontja szerint tettem, míg a Kvt. 66/A. § (3) bekezdése b) pontja alapján a vízvédelmi szakkérdés vizsgálata során tett részletes megállapításokat az indokoló rész tartalmazza.

A magyar építészetéről szóló 2023. évi C. törvény 198. § (3) bekezdése szerint „Kiemelt jelentőségű ügyben a szakhatóság eljárására irányadó ügyintézési határidő tizenöt nap”.

Jelen szakhatósági eljárásban az ügyintézésre vonatkozó tizenöt napos határidő jelen döntés kiadásával megtartott.

A szakhatósági állásfoglalás elleni önálló jogorvoslat lehetőségét az Ákr. 55. § (4) bekezdése alapján zártam ki. Jelen szakhatósági állásfoglalás csak az eljáró hatóság által hozott döntés elleni keres útján támadható meg.”

2. A Bács-Kiskun Vármegyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság katasztrófavédelmi hatáskörben adott 35300/3427-1/2024.ált. számú szakhatósági állásfoglalásának indokolása:

„A Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgyaldálkodási Főosztálya, mint engedélyező hatóság 2024. 09. 17-én megkereste a Bács-Kiskun Vármegyei Katasztrófavédelmi Igazgatóságot - mint első fokú katasztrófavédelmi szakhatóságot (a továbbiakban Szakhatóság) a fenti ügyben indult környezetvédelmi hatásvizsgálati eljárásban, szakhatósági állásfoglalás kiadása céljából.

Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkal összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés, 1. számú melléklet 1.1.41. - Az M8 gyorsforgalmi út 51. számú főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz megvalósítása - és 2. melléklet 9. pont alapján jelen eljárás tárgya **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy** valamint **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra beruházással összefüggő ügy.**

A nyomvonal által érintett települések:

Bács-Kiskun vármegye közigazgatási területéből: Apostag, Dunavecse, Újsolt, Szabadszállás, Kunszentmiklós, Kunadacs, Kunbaracs, Kerekegyháza, Lajosmizse, Kecskemét.

A Környezetvédelmi hatóság, mint engedélyező hatóság 2024. 09. 17-én megkereste a Bács-Kiskun Vármegyei Katasztrófavédelmi Igazgatóságot - mint első fokú katasztrófavédelmi szakhatóságot (a továbbiakban Szakhatóság) a PE/KTFO/5515-33/2024. számú ügyben indult környezeti hatásvizsgálat engedélyezési eljárásban, szakhatósági állásfoglalás kiadása céljából.

A beérkezett dokumentáció Szakhatóságom megvizsgálta és az alábbiakat állapította meg:

- a környezeti hatásvizsgálat a telepítési hely környezetében működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem(ek)ben feltételezett súlyos balesetek minden lehetséges károsító hatásának következményeit tartalmazza;
- a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetektől származó hatótényezők bemutatása arányban áll a telepítési hely környezetében működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem(ek)ből származó, a telepítési helyet esetlegesen érintő károsító hatásokkal;
- a hatótényezők bemutatása során a környezethasználó a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos baleset értékeléséhez és a vizsgálat tárgyának a hatásokkal szembeni érzékenységéhez a megfelelő kiindulási mutatókat, számítási módszereket helyesen alkalmazta;
- a környezeti hatásvizsgálat a települések katasztrófavédelmi besorolásáról, valamint a katasztrófák elleni védekezés egyes szabályairól szóló 62/2011. (XII. 29.) BM rendelet módosításáról szóló 61/2012. (XII. 11.) BM rendeletben meghatározott osztályba sorolást, a települési veszélyelhárítási tervben meghatározott természeti eredetű kockázatokat figyelembe veszi és a feltárt kockázatok károsító hatásainak várható következményeit megfelelően tartalmazza

Fentiekre tekintettel, mivel az Ügyfél vonatkozó kérelme az ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitétség tekintetében jogszabályt nem sért, a környezetvédelmi engedély megadásához a Szakhatóság hozzájárult.

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

Szakhatósági állásfoglalásom az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. § (1) bekezdésén alapul. Hatáskörömet az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 9. táblázat 4. pontja, illetékességemet a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról szóló 234/2011. (XI. 10.) Korm. rendelet 3. § (1) bekezdése, valamint ugyanezen rendelet 1. melléklete határozza meg.”

3. A Kormányhivatal hulladékgyűjtési hatáskörben adott PE/KTFO/5515-86/2024. számú szakhatósági állásfoglalásának indokolása:

„Az Építési és Közlekedési Minisztérium (1054 Budapest, Alkotmány u. 5.; a továbbiakban: **Kérelmező**), mint a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. jogutódja nevében az M8 DD Konzorcium (konzorcium vezető: Utiber Kft. 1115 Budapest, Csóka utca 7-13.; a továbbiakban: **Tervező**) a Kormányhivatal részére 2024. július 10. napján benyújtott kérelemben az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51. főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz létesítése ügyében környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatását és környezetvédelmi engedély megadását kérte.

Az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet (a továbbiakban: **531/2017. Korm. rendelet**) szerint:

1. § (1) A Kormány – a (2)–(4) bekezdésben, az 1/A–1/E. §-ban foglaltak kivételével – az 1. mellékletben meghatározott közigazgatási hatósági eljárásokban, az ott meghatározott szakkérdések tekintetében, az ott meghatározott hatóságokat szakhatóságként jelöli ki.

1. melléklet az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelethez

Kapcsolódó anyagok listázása

Az egyes közigazgatási hatósági eljárásokban közreműködő szakhatóságok

9. Környezet- és természetvédelmi ügyek

1.	Közigazgatási hatósági eljárás	Szakkérdés	Bevonás és közreműködés feltétele	Elsőfokon eljáró szakhatóság	Másodfokon eljáró szakhatóság	Állásfoglalás beszerzésének határideje
22.	Előzetes	Hulladékgyűjtési	Minden	Hulladékgyűjtési	-	-

<p>vizsgálati, környezeti hatásvizsgálati, összevont környezeti hatásvizsgálati, valamint egységes környezethasználati engedélyezési eljárás.</p>	<p>előírásoknak való megfelelés.A hulladékképződés megelőzését szolgáló intézkedések, valamint a hulladékkezelésre vonatkozó jogszabályi követelmények teljesítése.A képződő hulladék elhelyezésére, előkezelésére, a kezelés megfelelőségére, hasznosítására, ártalmatlanítására vonatkozó hulladékgazdálkodási előírások vizsgálata. Szükséges-e hulladékkezelő létesítmény létesítése, merülnek-e fel a technológiából eredő környezetterhelési és a hulladékgazdálkodásból eredő környezeti kockázatok.Az építési vagy bontási tevékenység során az építési-bontási hulladékok kezelése, valamint a bezárt hulladéklerakók rekultivációjánál szükséges intézkedések bemutatása.</p>	<p>esetben.</p>	<p>kodási hatáskörében eljáró vármegyei kormányhivatal</p>		
---	---	-----------------	--	--	--

A hulladékgazdálkodási hatóság kijelöléséről szóló 124/2021. (III. 12.) Korm. rendelet (a továbbiakban: **124/2021. Korm. rendelet**) szerint:

1. § (3) Jogszabályban meghatározott esetben – országos illetékességgel – a Pest Vármegyei Kormányhivatal (a továbbiakban: országos hulladékgazdálkodási hatóság) jár el.

3. § (1) Az országos hulladékgazdálkodási hatóság jár el
[...]

i) hulladékgazdálkodási szakkérdés vizsgálata során, ha az engedélyező hatóság az országos környezetvédelmi és természetvédelmi hatóság,
[...].

Az 531/2017. Korm. rendelet 1. melléklet 9. táblázat 22. pontja alapján, előzetes vizsgálati, környezeti hatásvizsgálati, összevont környezeti hatásvizsgálati, valamint egységes környezethasználati engedélyezési hulladékgazdálkodási szempontból minden esetben vizsgálni szükséges a következőket:

- Hulladékgazdálkodási előírásoknak való megfelelés.
- A hulladékképződés megelőzését szolgáló intézkedések, valamint a hulladékkezelésre vonatkozó jogszabályi követelmények teljesítése.
- A képződő hulladék elhelyezésére, előkezelésére, a kezelés megfelelőségére, hasznosítására, ártalmatlanítására vonatkozó hulladékgazdálkodási előírások vizsgálata.
- Szükséges-e hulladékkezelő létesítmény létesítése, merülnek-e fel a technológiából eredő környezetterhelési és a hulladékgazdálkodásból eredő környezeti kockázatok.
- Az építési vagy bontási tevékenység során az építési-bontási hulladékok kezelése, valamint a bezárt hulladéklerakók rekultivációjánál szükséges intézkedések bemutatása.

Miután a kérelemmel előterjesztett dokumentáció a fent hivatkozott hulladékgazdálkodási szakkérdések vizsgálatához szükséges információkat csak részben tartalmazta, ezért a Kormányhivatal a Kérelmezőt hiánypótlásra hívta fel.

A kérelemmel előterjesztett, valamint a hiánypótlási felhívásra megküldött dokumentációban foglaltak alapján a Kormányhivatal az alábbiakat állapította meg.

A hulladékok okozta hatások a létesítés, az üzemelés és a felhagyás fázisában is csak átmeneti jellegűek, és csak a munkaterületre, valamint az útpálya néhány 10 méteres körzetére terjednek ki.

A kivitelezési munkálatok során különféle veszélyes és nem veszélyes hulladékok, de túlnyomó részben nem veszélyes építési-bontási hulladék (beleértve a kitermelt szennyezetlen talajt is) képződésével kell számolni. Ezen felül az építési segédanyagokból (pl. bevonatok, festékek, lakkok, ragasztók, tömítőanyagok), fém, fa, papír és műanyag csomagoló anyagokból, cserjeirtásból, tereprendezésből, karbantartásból, munkagépek, berendezések, járművek üzemeltetéséből származó, továbbá kommunális hulladék is keletkezik.

Veszélyes hulladékként keletkezhet építési-bontási hulladék, festék és lakk, illetve ezekkel szennyezett csomagolási hulladék, akkumulátor hulladék, hulladékolaj és ezekkel szennyezett csomagolási hulladék, balesetek, meghibásodások, havária helyzetek kezeléséből származó hulladék.

Az építés időszakára hulladékgazdálkodási terv készítése tervezett, amelyben pontosításra kerülnek a tervezetten keletkező hulladékok fajtái és mennyisége.

Az építési-bontási tevékenységhez köthető hulladékképződés kapcsán a következő főbb irányelveket kívánják követni:

- A kivitelezés során minél kisebb mennyiségben keletkezzenek hulladékok.
- A keletkező hulladékok – amennyiben lehetséges – a kivitelezés során hasznosításra kerüljenek.
- Amennyiben a helyszíni hasznosítás – a hulladékok esetleges veszélyes jellemzői miatt – nem megoldható, gondoskodni kell ezen hulladékok további megfelelő kezeléséről.
- A hulladékok további kezelését tervezni kell, és a hasznosítást előnyben kell részesíteni az ártalmatlanítással szemben. Ártalmatlanításra csak a hasznosításra nem alkalmas hulladékok kerüljenek.
- Elsődleges szempont, hogy azon hulladékok kezelése, melyek építéshelyszíni hasznosítása eszköz vagy hely hiányában, vagy egyéb okok miatt nem oldható meg, a projekt helyéhez legközelebb lévő hulladékkezelő létesítményben valósuljon meg.

A hulladékképződés megelőzése érdekében a veszélyes összetevőt nem tartalmazó, illetve szennyeződéstől mentes építési-bontási anyagot a beruházás során fel kívánják használni. A kitermelt bontási anyagok jelentős része – megfelelő előkészítés után – az alapozási munkálatokban, a lemart aszfalt rétegek az egyes pályaszerkezet típusok függvényében eltérő mértékben (30-40%) kerülhetnek felhasználásra. A kitermelt szennyezetlen talaj teljes egészében visszaterítésre, illetve beépítésre kerül a kivitelezés során. Amennyiben a területen szennyezés előfordulása valószínűsíthető, a földmunkák során kitermelésre kerülő talaj minőségét megvizsgálják, melynek eredményétől függően a talaj a jogszabályok betartása mellett kerül felhasználásra, vagy engedélyezett hulladéklerakó telepre szállítják.

Az üzemeltetés során ugyancsak kell mind veszélyes, mind nem veszélyes hulladékok keletkezésével számolni.

Az építés és az üzemeltetés során a keletkező hulladékok megfelelő, munkahelyi és üzemi gyűjtőhelyen végzett gyűjtéséről az érvényes jogszabályoknak megfelelően tervezik gondoskodni.

A tervek szerint a kivitelezés során keletkező hulladékot gyűjtőedényben, konténerben, illetve az erre a célra kijelölt depótéren fajtánként elkülönítve gyűjtik. A veszélyes hulladék gyűjtése más anyagoktól és hulladékoktól elkülönítve, a vonatkozó jogszabályi előírásoknak megfelelő gyűjtőedény használatával tervezett. Minden hulladékgyűjtő edényt, konténer, depóniát felirattal látnak el, ahol csak a feliratoknak megfelelő hulladék helyezhető el.

Az üzemeltetés során képződő hulladékok gyűjtése a keletkezés helyszínén megfelelő konténerekben, vagy zárható hordókban, illetve üzemi gyűjtőhelyre történő szállítással valósul meg. A szelektíven gyűjtött hulladékok tarolása burkolt felületen biztosított. A hulladékok rendszeres gyűjtéséről az illetékes közútkezelő gondoskodik.

A hulladékként képződő anyagok és tárgyak további megfelelő kezeléséről elsősorban az adott hulladékra vonatkozó érvényes engedéllyel rendelkező hasznosítónak történő átadással kívánnak gondosodni. A hasznosításra nem alkalmas hulladék ártalmatlanításra kerül.

A keletkező kommunális hulladékról a területen a hulladékgazdálkodási közszolgáltatási résztvevőket ellátó koncesszori alvállalkozónak történő átadással gondoskodnak.

A tervezett tevékenységgel kapcsolatban hulladékkezelő létesítmény létesítése nem indokolt, tekintettel arra, hogy a várhatóan keletkező hulladékok kezelése során a rendelkezésre álló hulladékkezelői kapacitásokat veszik igénybe.

A hulladékot szállítók és kezelők jogosultságáról előzetesen győződnek meg. A hulladékok szállítását, kezelésre történő átadását igazoló dokumentumok kezelése, valamint a hulladékok nyilvántartása a jogszabályi előírásoknak megfelelően tervezett.

Az alkalmazandó kivitelezési technológiákból származó hulladékgazdálkodási szempontú környezetterhelések kockázatán, valamint a hulladékgazdálkodásból eredő környezeti kockázatok figyelembevételén alapuló kockázatelemzés során bemutatásra kerültek az egyes technológiai folyamatok (építési munkafolyamatok), az azok során felhasznált anyagokat, valamint az, hogy ezek beépítése az adott munkafolyamatban milyen hulladékgazdálkodási szempontú kockázattal jár. Bemutatásra került továbbá az egyes munkafolyamatok során várható hulladékképződés valószínűsége, illetve a képződött hulladékok kockázati tényezőkénti értékelése is.

Összességében megállapítható, hogy az útépitési technológiák több évtizedes múltra visszatekintő kifort folyamatok, melyek hulladékgazdálkodási szempontú környezeti kockázatai jellemzően elenyészően alacsonyak. A keletkező hulladékok az létesítmény számára kiszabályozott területen keletkeznek és a kivitelezőnek minden esetben gondoskodnia kell a hulladékok engedéllyel rendelkezőhöz történő elszállítatásáról.

A fentiek alapján, valamint a vonatkozó hulladékgazdálkodási jogszabályok előírásainak figyelembevételével nem várható hulladékgazdálkodási szempontból jelentős vagy kedvezőtlen környezeti hatás. A szakhatósági állásfoglalás hulladékgazdálkodási előírásainak betartása mellett a kérelmezett tevékenység hulladékgazdálkodási szempontból nem kifogásolható.

Tekintettel arra, hogy a környezeti hatásvizsgálati eljárás megindulását követően hatályba lépett a 149/2024. Korm. rendelet, ezért az előírások között arról is rendelkezünk, hogy amennyiben a tárgyi beruházás ezen jogszabály hatálya alá tartozik és az abban foglalt feltételeknek megfelel, az építési tevékenység során a benne foglaltaknak megfelelően kell eljárni.

A fent megfogalmazottak alapján a Kormányhivatal a rendelkező részben foglaltak szerint a szükséges szakhatósági hozzájárulást a megjelölt kikötésekkel megadja.

A szakhatósági állásfoglalás ellen az önálló jogorvoslat lehetőségét az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: **Ákr.**) 55. § (4) bekezdése zárja ki. A szakhatósági állásfoglalás az Ákr. 55. § (1) bekezdésén, valamint az 531/2017. Korm. rendelt 1. melléklet 22. pontján alapul.

A szakhatósági állásfoglalás az alábbi jogszabályok figyelembe vételével került kiadásra:

A Ht. 1/A. § (1) bekezdése, 2. § (4) bekezdése, 3. § (1) bekezdés d) pontja, 4. §-a, 5. § (1) bekezdése, 6. § (3) bekezdése, 7. § (1) bekezdése, 11. § f) pontja, 12. § (4) bekezdése, 14. § (1) bekezdése, 15. § (1) bekezdése, 31. § (1)-(2) és (10) bekezdése, 56. § (1) bekezdése, 63. § (1) bekezdése.

A 246/2014. Korm. rendelet 2. § (1) bekezdése, 13. §-a, 14-17. §-a.

A hulladékgazdálkodási közszolgáltatási résztvevőket és a résztvevőket körébe tartozó, hulladékkal kapcsolatos hulladékgazdálkodási tevékenységek végzésének, valamint a közszolgáltatási résztvevőket igénybevételeinek részletes szabályairól szóló 169/2024. (VI. 29.) Korm. rendelet 13. § (1) bekezdése, 20. § (1) bekezdés e) pontja.

A 225/015. Korm. rendelet 3. § (2) bekezdése, valamint a 309/2014. Korm. rendelet, a 149/2024. Korm. rendelet és a 45/2004. BM KvVM együttes rendelet.”

A 624/2022. Korm. rendelet 11. § (1) bekezdése alapján a Kormányhivatal a 3. mellékletben meghatározott szakkérdéseket is vizsgálja, ha a környezeti hatásvizsgálati eljárásban a 3. melléklet szerinti feltételek fennállnak.

A 624/2022. Korm. rendelet 3. számú mellékletének az eljárás megindulása időpontjában hatályos rendelkezései szerint, a 3. számú melléklet 10-17. soraiban találhatóak gyorsforgalmi út esetén a környezeti hatásvizsgálati eljárás során vizsgálandó szakkérdések.

A 314/2005. Korm. rendelet alapján:

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

(1a) Az (1) bekezdés szerinti eljárás magában foglalja az ott felsorolt hatások következtében érintett népesség egészségi állapotában, valamint társadalmi, gazdasági helyzetében - különösen életminőségében, területhasználata feltételeiben - várható változásoknak az értékelését.

(1b) A környezeti hatásvizsgálati eljárás - e rendeletben meghatározott tartalommal - kiterjed az ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitettségéből eredő várható hatások vizsgálatára is.

Gyorsforgalmi út építésének környezeti hatásvizsgálati eljárása során a 624/2022. Korm. rendelet 7. § (1) bekezdés a) pontja alapján az országos környezetvédelmi hatóság, azaz a Kormányhivatal jár el országos illetékességgel. A 624/2022. Korm. rendelet 11. § (1) bekezdése szerint ugyanakkor eljárása során a Kormányhivatalnak a környezetvédelmi, természetvédelmi és hulladékgazdálkodási szakterületet érintő kérdéseken túl a 624/2022. Korm. rendelet 3. mellékletének az eljárás megindulásakor hatályos rendelkezései szerint, a 3. számú mellékletben felsorolt szakkérdéseket is vizsgálnia kellett. Tekintettel arra, hogy ehhez adatok, nyilvántartások nem állnak a tárgyi ügyben eljáró hatóság, azaz a Kormányhivatal rendelkezésére, a Kormányhivatal 2024. szeptember 17. napján, az érintett településekre vonatkozó illetékességi szabályok figyelembe vételével a hatáskörrel rendelkező hatóságokat PE/KTFO/5515-35/2024., PE/KTFO/5515-36/2024., PE/KTFO/5515-37/2024., PE/KTFO/5515-38/2024., PE/KTFO/5515-39/2024., PE/KTFO/5515-40/2024., PE/KTFO/5515-41/2024. számon megkereste az alábbi szakmai kérdésekre vonatkozóan:

- *a környezet- és település-egészségügyre, az egészségkárosító kockázatok és esetleges hatások felmérésére, a felszín alatti vizek minőségét, egészségkárosítás nélküli fogyaszthatóságát, felhasználhatóságát befolyásoló körülmények, tényezők vizsgálatára, lakott területtől (lakóépülettől) számított védőtávolságok véleményezésére, a talajjal, a szennyvizekkel, veszélyes hulladékokkal kapcsolatos közegészségügyi követelmények érvényesítésére, az emberi használatra szolgáló felszíni vizek védelmére kiterjedően,*
- *kulturális örökség (nyilvántartott műemléki értékek, műemlékek, műemléki területek védelme, nyilvántartott régészeti lelőhelyek, védetté nyilvánított régészeti lelőhelyek, régészeti védőövezetek) védelmére kiterjedően,*
- *a termőföldre gyakorolt hatások vizsgálatára kiterjedően,*

- az erdőre gyakorolt hatások vizsgálatára, valamint ha a tevékenység erdő igénybevételével jár, akkor az erdő igénybevétel engedélyezhetőségének a vizsgálatára is kiterjedően,
- termőföld mennyiségi védelmének követelményei tekintetében,
- a területrendezési tervekkel való összhang tekintetében,
- a természetes gyógytényezők, gyógyhelyek természeti adottságainak és az emberi használatra szolgáló felszíni vizek védelmére, valamint a természetes gyógytényezőket érintő hatások vizsgálatára kiterjedően

A megkeresett hatóságok válaszukat az alábbiak szerint adták meg:

- 1. Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal Népegészségügyi Főosztály Közegészségügyi Osztály BK/NEF/1828-2/2024. számon:**

„SZAKMAI ÁLLÁSPONT

Az Építési és Közlekedési Minisztérium (1054 Budapest, Alkotmány u. 5.), mint a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. jogutódja nevében az M8 DD Konzorcium (konzorcium vezető: Utiber Kft. 1115 Budapest, Csóka utca 7-13.) által benyújtott M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51. főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz létesítésére vonatkozó környezeti hatásvizsgálati dokumentációban" foglaltak alapján, közegészségügyi szempontból – a szakkérdések vizsgálata vonatkozásában - kialakított szakmai állásponatom az alábbi:

1. A környezetvédelmi engedély kiadásához az alábbi feltételek betartása mellett járulok hozzá:

- 1) Az építőipari kivitelezési tevékenység a védendő létesítmények esetében nem járhat a környezeti levegő olyan mértékű porterhelésével, amely a légszennyezettségi egészségügyi határérték túllépését eredményezi. Amennyiben az időjárási körülmények, szélviszonyok elősegítik a porképződést, a munkaterület locsolásával, nedvesítésével kell a kiporzást csökkenteni a védendő lakóépületek (tanyák) esetében. A porszennyezés csökkentésére lakott területek (tanyák) vagy azok közelében, az anyagszállító gépjárműveket le kell fedni.
- 2) A lakott területek (tanyák) közvetlen közelében megvalósítandó építőipari kivitelezési tevékenység a védendő létesítményekben élők számára zavaró, egészségkárosító mértékű zajhatást nem okozhat.
- 3) A projekt megvalósításának különböző helyszínein folyamatosan biztosítani kell a kommunális szilárd és folyékony hulladék zárt és fertőzésveszélyt kizáró módon történő gyűjtését és megfelelő gyakoriságú elszállítását, amely megakadályozza a szétszóródást és /vagy csepegést, valamint a bűz-és szaghatást is csökkenti.
- 4) A veszélyes hulladékokkal történő tevékenység (gyűjtés) során törekedni kell az egészségügyi kockázatok minimalizálására.
- 5) A nemdohányzók védelme érdekében folyamatosan biztosítani kell a vonatkozó egészségvédelmi követelményeket.

INDOKOLÁS

A Pest Vármegyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálya hivatkozott számú megkeresésében szakmai állásponatunk megadását kérte.

A dokumentációban foglaltak alapján megállapítottam, hogy a nyomvonal összesen 10 Bács-Kiskun vármegyei település közigazgatási területét érinti. A nyomvonal nem érint vízbázis védőövezetét, környezetében felszíni ivóvízbázis nincs. A felszín alatti vizekre, sem mennyiségi, sem minőségi tekintetben nem várható hatás.

A M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51. főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz létesítésére vonatkozó környezeti projekt építése és üzemeltetése során, a rendelkező részben előírt feltételek betartása mellett, jelentős környezet-egészségügyi terhelés nem keletkezik, egészségügyi kockozatnövelő hatással nem kell számolni. A szakmai álláspontomban megadott feltételek teljesítése esetén a beruházás megvalósításának közegészségügyi akadálya nincs.

Szakmai álláspontomban előírt feltételeket „az egészségügyi hatósági és igazgatási tevékenységről” szóló 1991. évi XI. törvény 3.§ ac), valamint a 4.§ (1) d) pontjában, „a veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályiról” szóló 225/2015. (VIII.7.) Kormányrendelet 3.§ (1) (2) pontjaiban, „hulladékgazdálkodási közszolgáltatás körébe tartozó hulladékkal kapcsolatos közegészségügyi követelményekről” szóló 13/2017. (VI. 12.) EMMI rendelet 3.§ (1) bekezdésében, valamint „a nem dohányzók védelméről és a dohánytermékek fogyasztásának, forgalmazásának egyes szabályairól” szóló 1999. évi XLII. törvény 2.§ (1) bekezdésében megállapított közegészségügyi, környezet-egészségügyi vonatkozású követelmények betartását írtam elő.

Szakmai álláspontomat „a környezetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről” szóló 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdésében foglaltak alapján, és a 3. sz. melléklet 3. pontjában meghatározott szakkérdésekre vonatkozóan, „a fővárosi és megyei kormányhivatal, valamint a járási hivatal népegészségügyi feladatai ellátását, továbbá az egészségügyi államigazgatási szerv kijelöléséről” szóló 385/2016. (XII.2.) Kormányrendelet 2.§ (1) bekezdésében és az „a fővárosi és megyei kormányhivatalokról, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatalokról” szóló 568/2022.(XII.23.) (IV.23.) Korm. rendelet 2.§ (1) bekezdésében megállapított illetékességgel adtam ki.”

2. Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály Építésfelügyeleti és Örökségvédelmi Osztály BK/EOF/01510-3/2024. számon:

„Nyilatkozat szakkérdésben

A Pest Vármegyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály, mint engedélyező hatóság a PE/KTFO/5515/2024. számú megkeresése alapján, az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51. sz. főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz létesítésére vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárás kapcsán, a Hatóságom hatáskörébe tartozó szakkérdések tekintetében az alábbi

kulturális örökségvédelmi szakvéleményt adom:

- A beruházással kapcsolatban a hatályos jogszabályi előírásoknak megfelelő Előzetes Régészeti Dokumentációt (továbbiakban: ERD) kell készíteni, és azt a beruházás kivitelezésének megkezdése előtt legalább 30 nappal jóváhagyásra az örökségvédelmi hatóságnak be kell nyújtani. A beruházással kapcsolatban szükségessé váló régészeti szakmunkák tekintetében az ERD-ben, illetve a hatósági jóváhagyásban foglaltakat be kell tartani.

Indokolás

A Pest Vármegyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály, mint engedélyező hatóság az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51. sz. főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz (III. és III.a nyomvonalterv) létesítésére vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárás ügyében örökségvédelmi szakkérdés vizsgálata tárgyában kereste meg hatóságomat.

Megállapítottam, hogy a tervezett beruházás a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény (a továbbiakban: Kötv.) 7. § (20) bekezdés értelmében örökségvédelmi szempontból nagyberuházásnak minősül, illetve hogy jelen 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 1. § (1)

bekezdése alapján nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű, továbbá nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra beruházással összefüggő ügy.

Nagyberuházás esetén a Kötv. 23/C § (1) bekezdés értelmében Előzetes Régészeti Dokumentációt kell készíteni, és ezt a kulturális örökség védelmével kapcsolatos szabályokról szóló 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm. rendelet) 40. § (7) bekezdés értelmében az örökségvédelmi hatóságnak meg kell küldeni.

A Kötv. 7. § 3. pontja szerint az előzetes régészeti dokumentáció valamely terület régészeti érintettségének tisztázására, a régészeti örökség elemeire vonatkozó ismeretek (különösen a lelőhely jellegének, korának, kiterjedésének és intenzitásának) megszerzésére és pontosítására szolgáló, valamint az ebből következően elvégzendő régészeti feladatellátás formájának, idő- és költségvonzatainak meghatározásához hozzájáruló, az ismert adatok és források feldolgozásával, a lelőhely állapotában maradandó változással nem járó műszeres lelőhely-, illetve leletfelderítés, terepbejárás és próbafeltárás alkalmazásával készült dokumentum.

Tájékoztatásul közlöm, hogy az ERD, illetve a feltárási projektterv készítésére a Kötv. 23/C. § (3) bek. és a Korm. rendelet 3. § (3) bekezdése értelmében a Magyar Nemzeti Múzeum Közgyűteményi Központ jogosult (Elérhetőség: **Magyar Nemzeti Múzeum** 1519 Budapest, Pf.: 365, Telefon: +36 20/259-4952; regeszetiprojektiroda@varkapitanysag.hu).

Ezt figyelembe véve a környezeti hatásvizsgálat engedélyezési dokumentációjának elbírálására vonatkozóan örökségvédelmi akadály nem merül fel.

Hatóságom illetékességét a fővárosi és vármegyei kormányhivatalokról, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatalokról szóló 568/2022. (XII.23.) Korm. rend. 2. § (1) bekezdése, hatáskörét a Korm. rendelet 3. § (1) bekezdés a) pontja állapítja meg.

A régészeti örökségvédelmi szakkérdést a környezetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 624/2022. (XII.30.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdésében, illetve a 3. melléklet 4. pontja alapján vizsgáltam, eljárásomban a Korm. rendelet 88. §-ban felsorolt szempontokat vettem figyelembe."

3. Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztály BK/NTO/03455-2/2024. számon:

„A Pest Vármegyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (1016 Budapest, Mészáros u.58/a.) a fenti hivatkozási számon, szakkérdés vizsgálat ügyben kereste meg a Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztályt.

Az Építési és Közlekedési Minisztérium (1054 Budapest, Alkotmány u.5.) megbízásából az M8 DD Konzorcium vezetőjeként az Utiber Közúti Beruházó Kft. (1115 Budapest, Csóka u. 7-13.) által kérelmezett „M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51. főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz létesítése” tárgyú ügyben indult környezeti hatásvizsgálati eljárás - környezetvédelmi engedély megadására vonatkozó engedélyezési eljárásban a Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztály a következő talajvédelmi szakkérdésre vonatkozó nyilatkozatot adja:

- A beruházás megtervezése és megvalósítása során a talajfelszín megbontásával érintett területeken a humuszos talaj mentéséről, rendeltetésszerű felhasználásáról, továbbá a mentésre nem alkalmas, esetleg gyenge minőségű, szikes talaj elhelyezéséről a területre elkészített talajvédelmi valamint humuszgazdálkodási tervek alapján gondoskodni kell, mely terveket a beruházás engedélyezéséhez benyújtott dokumentációknak tartalmaznia kell.
- A tervezésnél gondoskodni kell a megfelelő vízelvezetésről a beruházás környezetében lévő termőföldek minőségének védelme érdekében.
- A depóhelyekkel, felvonulási útvonalakkal, anyagnyerő helyekkel és a megvalósításhoz szükséges egyéb, érintett termőföld területek időleges illetve végleges kivonásáról a beruházás megvalósítása

előtt valamint a későbbiekben a rekultivációs tervek alapján történő helyreállításáról, gondoskodni szükséges.

- Termőföld területeken a megvalósítás során talajidegen anyag, egyéb hulladék nem helyezhető el, tárolásra, raktározásra, hulladék ártalmatlanítására nem használhatók.
- A nyomvonal kijelölés és a tervezés során figyelembe kell venni az érintett mezőgazdasági területeken meglévő vagy tervezett öntözési, telepítési célú engedéllyel, egyéb engedéllyel rendelkező vagy engedélyezés alatt álló mezőgazdasági célú beruházásokat, azok üzemeltethetőségét, továbbá azt, hogy a visszamaradó termőföld területeken a talajvédő gazdálkodás feltételei, a művelhetőségük, megközelítésük biztosított legyen, a beruházás későbbi üzemeltetése a környező termőföldek minőségére káros hatással ne legyen.

Az előírások indoka:

A szakkérdés vizsgálata a közzétett mellékletek (készítette szaktervezőként: Viköti Mérnökiroda Kft. 1519 Budapest, Pf. 241., tervszám: V153, munkaszám: 43531, készült: 2024. 06. hó) valamint a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény 43. §, 44. §, 48. § alapján történt.

Talajvédelmi hatóságként a vármegyei kormányhivatal hatáskörét és illetékességét a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII. 2.) Kormányrendelet 3. § (2) bekezdése, valamint az 52. § (1) bekezdése állapítja meg.

A talajvédelmi szakkérdésben történő megkeresést a környezetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 624/2022. (III. 30.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdés 3. melléklet I. táblázat B oszlopa tartalmazza.”

4. Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Erdészeti Osztály BK/ERD/07407-2/2024. számon:

„SZAKKÉRDÉS VIZSGÁLATA

A Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal erdészeti feladatkörében eljáró Agrárügyi Főosztály Erdészeti Osztály (a továbbiakban: erdészeti hatóság) nevében a Pest Vármegyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály részére szakkérdés vizsgálata tárgyában az alábbi állásfoglalást adom:

Az Építési és Közlekedési Minisztérium (1054 Budapest, Alkotmány u. 5.; a továbbiakban: Kérelmező), mint a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. jogutódja nevében az M8 DD Konzorcium (konzorcium vezető: Utiber Kft. 1115 Budapest, Csóka utca 7-13.; a továbbiakban: Tervező) 2024. július 10. napján benyújtott kérelmére indult ügyben a környezetvédelmi engedély megadásához az alábbi feltétellel

hozzájárulok.

- Az ügyben megjelölt nyomvonal érint Országos Erdőállomány Adattárban nyilvántartott erdőt, illetve erdőgazdálkodási tevékenységet közvetlenül szolgáló földterületet, ezért a tervezett tevékenység erdő igénybevételével jár, amihez az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. törvény (a továbbiakban: Evt.) 78. § (2) bekezdése alapján az erdészeti hatóság előzetes engedélye szükséges. Erre vonatkozóan az engedélyesnek külön eljárást kell kezdeményeznie az egyes erdészeti hatósági eljárások, bejelentések, valamint hatósági nyilvántartások eljárási szabályairól szóló 433/2017. (XII. 21.) Korm. rendelet 11 §., illetve az Evt. végrehajtásáról szóló 61/2017. (XII. 21.) FM rendelet 54-55 §. szerint eljárva. A tervezett beruházás nagysága miatt a jelenlegi jogszabályi környezetben az igénybevétel kizárólag csereerdősítéssel lehetséges (Evt. 82. § (4) bekezdés.).

INDOKOLÁS

A Pest Vármegyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály hatóságunk szakmai állásfoglalását kérte – a fenti projekt

Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály
1016 Budapest, Mészáros utca 58/A.
Telefon: (06-1) 224-9100; KRID: 508260165
E-mail: orszagoszoldhatosag@pest.gov.hu
Web: <https://www.pvkh.hu>

környezetvédelmi engedélyének kiadása kapcsán indult ügyben – erdészeti szakkérdés vonatkozásában. A megkereséshez mellékelt dokumentáció, valamint hatóságunk nyilvántartása alapján megállapítottam, hogy az érintett területen az Országos Erdőállomány Adattárban nyilvántartott erdő, illetve erdőgazdálkodási tevékenységet közvetlenül szolgáló földterület található, ezért a környezetvédelmi engedély kiadásához a rendelkező részben foglalt feltétel előírása szükséges.

A projekt során ténylegesen érinteni kívánt erdőrészteltekre, illetve azok területnagyságaira vonatkozóan tételes kimutatás csak a tényleges erdő igénybevételi ügy kapcsán lehetséges, tekintettel arra, hogy a megkereséshez mellékelt dokumentációban megjelölt érintett erdők, illetve azok területe egy múltbeli állapotot mutat, amely állapot azóta megváltozott (új erdőtelepítés adattári nyilvántartásba vétele, körzeti erdőtervezés).

A vizsgált szakkérdés tekintetében kialakított állásfoglalásomat a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII.2.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdése alapján eljárva, a rendelet 2. melléklete szerinti illetékességi szabályok figyelembevételével, továbbá a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. §. (1) bekezdése, az 5. melléklet I. táblázat, 6. pontja, alapján adtam ki.”

5. Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földhivatali Hatósági Osztály 10110/2/2024. számon:

„A Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztályához 2024. szeptember 18. napján érkezett PE/KTFO/5515-39/2024. számú megkeresésében Főosztályunk szakvéleményét kérte az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51. főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz létesítéséhez szükséges környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása és környezetvédelmi engedély megadása tekintetében.

Az elektronikus úton elérhető dokumentációra termőföld mennyiségi védelmének követelményeire vonatkozóan szakvéleményünket az alábbiak szerint adjuk meg:

A dokumentációban foglaltak ellen termőföldvédelmi szempontból kifogást nem emelünk.

A termőföldek hasznosítására, a földvédelemre, a földminősítésre és a talajvédelemre vonatkozó rendelkezéseket a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény (továbbiakban: Tfv.) írja elő.

A nyomvonal Apostag, Dunavecse, Újsolt, Szabadszállás, Kunszentmiklós, Kunadacs, Kunbaracs, Kerekegyháza, Lajosmizse és Kecskemét településeket érinti.

- A területi igénybevételt a szükségletnek megfelelő legkisebb területre kell korlátozni.
- A tervezett tevékenység a szomszédos termőföldek megfelelő mezőgazdasági hasznosítását ne akadályozza.
- A termőföldeken a taposási kárt minimálisra kell csökkenteni.
- A tervezett létesítmények termőföldön csak akkor helyezhetők el, ha a termőföld más célú hasznosítására vonatkozó engedélyezési eljárás jogerősen befejeződött.
- Időleges más célú igénybevétel befejezésekor a termőföldet az ingatlan-nyilvántartás szerinti előző állapotába helyre kell állítani.
- Meglévő utak elbontása esetén le kell folytatni a Tfv. 6.§ szerinti újrahasznosítási eljárást.
- Anyagnyerő helyek létesítéséhez a Tfv. 15/B. §-ban foglaltakat is figyelembe kell venni.

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

A termőföldek más célú hasznosításának engedélyezésével – így az időleges és végleges más célú hasznosítási eljárások esetében is – kapcsolatos hatósági eljárásokra a Tfv. rendelkezései az irányadóak.

A Tfv. 10. § (1) bekezdése alapján „a termőföldet az ingatlanügyi hatóság engedélyével lehet más célra hasznosítani”. Ez azt jelenti, hogy minden (1-8. minőségi osztályú) termőföld időleges, vagy végleges más célú hasznosítása esetén az igénybevevőnek előzetesen a területileg illetékes ingatlanügyi hatóságtól be kell szereznie a más célú hasznosításra vonatkozó engedélyező határozatát.

Termőföldet más célra csak kivételesen – elsősorban a gyengébb minőségű termőföld igénybevételével – lehet felhasználni /11. § (1)/. Az átlagosnál jobb minőségű termőföldet más célra hasznosítani csak időlegesen, illetve helyhez kötött igénybevétel céljából lehet.

A nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházás esetében az átlagosnál jobb minőségű termőföld végleges más célú hasznosítása is engedélyezhető, amennyiben annak megvalósítása más jogszabály rendelkezéseire figyelemmel más helyen vagy más nyomvonalon nem lehetséges /11. §(2)/.

A Tfv. 11. § (3) bekezdése alapján „a (2) bekezdés alkalmazása szempontjából helyhez kötött igénybevételnek kell tekinteni különösen

- a) a meglévő létesítmény bővítését, közlekedési és közmű kapcsolatainak kiépítését;
- b) a bányauzemet és a természeti kincsek kitermeléséhez szükséges egyéb létesítményt;
- c) azt a területet, amelyet a Kormány a Magyar Közlönyben közzétett határozatával beruházási célterületté nyilvánított;
- d) kis teljesítményű erőmű létesítését a betáplálásra alkalmas villamosenergia-elosztói hálózat 1000 méteres közvetlen környezetében;
- e) a régészeti lelet feltárásához és megőrzéséhez szükséges területigényt.
- f) a legfeljebb 1 hektár területű termőföldet érintő, a 21. § (3) bekezdés f) pontja szerinti más célú hasznosítást;
- g) a legfeljebb 1 hektár területű termőföldet érintő, nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházás megvalósítását, építését vagy üzemeltetését szolgáló létesítmény vagy tárolótér elhelyezését, annak közműkapcsolatainak kiépítését.

Tájékoztatom továbbá, hogy az érintett területeken elhelyezkedhetnek földmérési alappontok.

A földmérési és térképészeti tevékenységről szóló 2012. évi XLVI. törvény (a továbbiakban: Fttv.) 26.§ (1)-(2), (4)-(5) bekezdései szerint az alapponthálózati pontok megjelölésére szolgáló földmérési jelek (a továbbiakban: földmérési jel) állami tulajdonban vannak, melyek vonatkozásában a tulajdonosi jogokat - általában - az ingatlanügyi hatóságok gyakorolják. A földmérési jelek által érintett földrészletekre az államot a törvény erejénél fogva 50 m² erejéig határozatlan időre szóló ingyenes közérdekű használati jog illeti meg, melyet - általában - a területileg illetékes ingatlanügyi hatóság gyakorol.

Az Fttv 27.§ (2) - (5) bekezdései alapján az ingatlan tulajdonosának, illetve a tulajdonosi jogok gyakorlójának (vagyonkezelőjének) tartózkodnia kell minden olyan tevékenységtől, amely az ingatlanon lévő földmérési jel megrongálódásához vagy megsemmisüléséhez vezethet. A földmérési jel megrongálódását vagy megsemmisülését az ingatlan tulajdonosa, illetve a tulajdonosi jogok gyakorlója (vagyonkezelője) a területileg illetékes ingatlanügyi hatóságnak köteles a tudomására jutását követően haladéktalanul, de legkésőbb tizenöt napon belül bejelenteni.

A földmérési jel áthelyezésének, megszüntetésének költségeit az viseli, akinek az áthelyezés vagy a megszüntetés az érdekében áll.

A földmérési jel megóvása az ingatlan mindenkori tulajdonosának, a tulajdonosi jogok gyakorlójának (vagyonkezelőjének), jogszerű használójának a kötelezettsége.

Az ingatlanügyi hatóság az elmozdított, megrongált vagy megsemmisült földmérési jel helyreállítását az igazolt károkozónak, ennek hiányában az ingatlan mindenkori jogszerű használójának, ennek hiányában tulajdonosának költségére rendeli el.

A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény 177. (2a) bekezdése alapján aki földmérési jelet vagy az államhatár megjelölésére szolgáló jelet elvisz, áthelyez vagy elmozdít, szabálysértést követ el.

A fentiek alapján a kérelmező figyelmét fel kell hívni arra, hogy az alappontok környezetében (közel 4 m sugarú körön belül) gépi földmunka nem és kézi földmunka is kizárólag fokozott óvatossággal végezhető annak érdekében, hogy az alappontok (beleértve az esetleges pontvédő berendezést is) fennmaradása, mozdulatlansága, ezáltal az alappont jövőbeni használhatósága biztosított legyen.

Lehetőség szerint javasolt a tervezett nyomvonal/állapot módosítása is annak érdekében, hogy az az érintett alappontot, vagy akár a közel 4 m-es védősávot is elkerülje. Amennyiben ez nem oldható meg, az esetben a védőberendezés lehetséges átépítéséről, valamint a földmérési jel áthelyezéséhez szükséges további intézkedésekről külön a Főosztállyal egyeztetni szükséges, illetve ha bármely - illetékeségi területre eső - alapponttal kapcsolatban kérdés, észrevétel merül fel, akkor az esetleges teendők vonatkozásában az illetékes Földhivatali Főosztályt kell megkeresni."

6. Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal Állami Főépítészeti Iroda BK/AFI/723-2/2024. számon:

„Építési és Közlekedési Minisztérium (1054 Budapest, Alkotmány u. 5.; a továbbiakban: Kérelmező) mint a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. jogutódja nevében az **M8 DD Konzorcium** (konzorcium vezető: Utiber Kft. 1115 Budapest, Csóka utca 7-13.; a továbbiakban: Tervező) által előterjesztett **kérelme alapján** a Pest Vármegyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztálytól (1016 Budapest, Mészáros utca 58/a., továbbiakban: Eljáró Hatóság) által a **tárgyi eljárás keretében 2024. szeptember 17. napján** érkezett, fenti iktatószámú megkeresése alapján a területrendezési tervekkel való összhang szakkérdés tekintetében

az alábbi véleményt adom:

Tárgyi eljárásban M8 DD Konzorcium (konzorcium vezető: Utiber Kft., konzorciumi tag: TURA-Terv Mérnöki Iroda Kft., 1145 Budapest, Gyarmat u. 30.) által készített tervdokumentációban szereplő fejlesztés tárgyában –Apostag, Dunavecse, Újsolt, Szabadszállás, Kunszentmiklós, Kunadacs, Kunbaracs, Kerekegyháza és Lajosmizse és Kecskemét településeket érintően - a döntés meghozatalához a vonatkozó területrendezési tervekkel való összhang tekintetében:

kikötés nélkül hozzájárulok.

INDOKOLÁS

Az Eljáró Hatóság tárgyi megkeresést küldte a környezetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 624/2022. (XII.30.) (továbbiakban: Korm. rendelet) 11. § (1) bekezdése és a 3. számú mellékletben szereplő táblázat 9. sorban meghatározott „területrendezési tervekkel való összhang” szakkérdés vizsgálatára tekintetében.

Az Eljáró Hatóság a tárgyi megkeresésében tájékoztatott a benyújtott tervdokumentáció digitális elérhetőségeiről. Az így rendelkezésre álló dokumentáció alapján a területrendezési tervekkel való összhang tekintetében az alábbiakat állapítottam meg:

1. Tárgyi eljárás 2024. július 10. napján indult.
2. A területfejlesztésről szóló 2023. évi CII. törvény (továbbiakban: Tftv.) 25. § (2) bekezdés b) pontjának megfelelően a vármegyei önkormányzat a vármegye területére az országos területrendezési tervvel összhangban, az érintett települési önkormányzatok és a megyei jogú városok véleményeinek kikérésével elfogadja a vármegye területrendezési tervét.
3. A főépítészeti tevékenységről szóló 190/2009. (IX.15.) Kormányrendelet 7. §-a, valamint a fővárosi és vármegyei kormányhivatalok szervezeti és működési szabályzatáról szóló 15/2024.(VI.28.)

KTM utasítás 35. §-a alapján a Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal állami főépítésének illetékességi területe Bács-Kiskun vármegye területére terjed ki.

4. 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. 06.) Kormányrendelet (továbbiakban: Kormányrendelet) 7. melléklet II. A) 1.2.1.1. pontja alapján tárgyi gyorsforgalmi út országos jelentőségű elemnek minősül, melyet az **Országos Területrendezési Tervben és Bács-Kiskun Vármegye Területrendezési Tervében is szerepeltetni kell.**
5. A rendelkezésre álló dokumentációt, az Országos Területrendezési Tervet, illetve Bács-Kiskun Vármegye Területrendezési Tervéről szóló 2/2024. (II. 26.) Bács-Kiskun Vármegyei Önkormányzat Közgyűlésének önkormányzati rendeletét áttekintve megállapítottam, hogy a **tárgyi gyorsforgalmi utat e dokumentumok tartalmazzák, így e tekintetben a területrendezési tervekkel való összhang biztosított.**

Szakmai véleményem a Korm. rendelet 3. melléklet 9. sorban lévő szakkérdésen alapult.

A szakkérdés vizsgálata tárgyában adott véleményemet a fővárosi és vármegyei kormányhivatalok szervezeti és működési szabályzatáról szóló 15/2024.(VI.28.) KTM utasítás 25. § (3) bekezdése, valamint a Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal Egységes Ügyrendjének II.2.4. pontja és 5. melléklet III.2. k) pontja alapján adtam ki."

7. Budapest Főváros Kormányhivatala Népegészségügyi Főosztály Közegészségügyi Osztály 1. BP/FNEF-TKI/05124-2/2024. számon:

„Az M8 gyorsforgalmi út 51. sz. főút (Dunavecse) – M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakaszának környezetvédelmi engedélye tárgyában, hivatkozott számú levelében történt megkeresésére a népegészségügyi feladatkörében eljáró Budapest Főváros Kormányhivatala (a továbbiakban: BFKH) az alábbi tájékoztatást adja.

A III. (piros) illetve a III/a (narancs) nyomvonal által érintett területeken gyógyhely, természetes gyógytényező érintettsége nem áll fenn.

A BFKH jelen iratot a digitális államról és a digitális szolgáltatások nyújtásának egyes szabályairól szóló 2023. évi CIII. törvény (DÁP tv.) 19. §-a alapján elektronikus úton küldi meg.

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

A BFKH kéri a fentiek szíves elfogadását."

*

A Kormányhivatal PE/KTFO/5515-42/2024. számon 2024. szeptember 17. napján szakvélemény megadása végett megkereste Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály Gyorsforgalmi Útügyi Osztályt, mint útügyi közlekedési hatóságot.

Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály Gyorsforgalmi Útügyi Osztály fenti megkeresésre BP/0801/00685-2/2024. számon a következő szakvéleményt adta:

„A PE/KTFO/5515-42/2024. ügyiratszámú, 2024. szeptember 17-én kelt levelükkel szakvéleményünket kérték az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51. sz. főút (Dunavecse) – M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz környezetvédelmi engedélyezési eljárásában.

A <https://www.kormanyhivatalok.hu/kormanyhivatalok/pest/> oldalon a hirdetések menüpont alatt elektronikusan közzétett, az M8 DD Konzorcium (UTIBER Közúti Beruházó Kft. és TURA-Terv Mérnökiroda

Kft.) által 2024 júniusában készített, a környezetvédelmi engedély iránti kérelmet alátámasztó munkarészekben foglaltak alapján az alábbi szakvéleményt adom:

A tárgyi útszakasz szerepel az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1.1.41. pontjában, mint az M8 gyorsforgalmi út 51. számú főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz megvalósítása.

A tervek alapján a tárgyi útszakasz kezdete a már megépült M8 gyorsforgalmi út Dunaújváros – Dunavecse közötti szakaszához csatlakozik az 51. sz. főút térségében. A tárgyi útszakasz vége csatlakozik a már építési engedéllyel rendelkező M5-M8 autópálya csomópontban meghatározott M8 autópálya nyomvonalához.

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

Jelen M8 gyorsforgalmi úti szakasz megvalósítása hozzájárul ahhoz, hogy a Komárom – Székesfehérvár – Dunaújváros – Kecskemét szakasz, mint a továbbiakban M200 gyorsforgalmi út megvalósulhasson, ezáltal tehermentesítve az M1, M0 és M5 gyorsforgalmi utak fokozottan terhelt szakaszait, ezáltal a baleseti statisztikák kedvező változására is számítani lehet.

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

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

A továbbtervezés során az alábbiakra kell különös figyelemmel lenni:

A tervezett gyorsforgalmi út és tartozékai paramétereinek ki kell elégítenie a hatályos utügyi műszaki előírásokban foglaltakat.

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

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

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

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

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

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

A gyorsforgalmi út építéséhez, forgalomba helyezéséhez szükséges engedélyezési eljárás a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvényben, valamint az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezéséről szóló 93/2012. (V. 10.) Korm. rendeletben foglalt előírások figyelembevételével, valamint a közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII. 2.)

Korm. rendelet alapján Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály hatáskörébe tartozik.

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

*

A Kormányhivatal 2024. szeptember 17. napján a 314/2005. Korm. rendelet 8. § (1)-(3) bekezdésének megfelelően a honlapján közhírré tette az eljárás megindításáról, valamint a közmeghallgatásról szóló közleményt, továbbá azt – közzététel céljából – 2024. szeptember 17. napján PE/KTFO/5515-30/2024. számon megküldte a 314/2005. Korm. rendelet 8. § (2) bekezdésének megfelelően az érintett települések (Apostag, Dunavecse, Újsolt, Szabadszállás, Kunszentmiklós, Kunadacs, Kunbaracs, Kerekegyháza, Lajosmizse, Kecskemét) jegyzőinek kérve, hogy a közlemény közterületen és a helyben szokásos egyéb módon történő közzétételéről haladéktalanul, legalább 30 nap időtartamra gondoskodni, valamint erről, és a kifüggesztés alatt érkezett lakossági észrevételekről a Kormányhivatalt tájékoztatni, továbbá az elektronikus úton elérhető kérelem és mellékletei elektronikus példányába való betekintési lehetőséget az érdeklődők számára biztosítani szíveskedjenek.

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

A Kormányhivatal fenti megkeresésére

- Apostagi Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője **Apostag** vonatkozásában Apo/1540-4/2024. számú,
- Dunavecse Város Önkormányzatának Jegyzője Dun/3499-2/2024. számú,
- Solti Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője **Újsolt** vonatkozásában a záradékolt közlemény megküldésével,
- **Szabadszállás** Város Jegyzője PH/626-6/2024. számú,
- **Kunszentmiklós** Város Önkormányzatának Jegyzője Pénz/371-6/2024. számú,
- Kunadacsi Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője **Kunadacs** vonatkozásában 718-4/2024. számú,
- Ladánybenei Közös Önkormányzati Hivatal **Kunbaracs** vonatkozásában KKO/411-2/2024. számú,
- Kerekegyházi Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője **Kerekegyháza** vonatkozásában KH/2366-7/202. számú,
- Lajosmizsei Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője **Lajosmizse** vonatkozásában LMKOH/8583/2/2024. számú,
- **Kecskemét** Megyei Jogú Város Önkormányzatának Jegyzője 4-681/2024. számú

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

A közlemény közzétételét követően

- Apostagi Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője **Apostag** vonatkozásában Apo/1540-6/2024. számon,
- Solti Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője **Újsolt** vonatkozásában U/300-8/2024. számon,
- Lajosmizsei Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője **Lajosmizse** vonatkozásában LMKOH/8583/3/2024. számon,
- **Kecskemét** Megyei Jogú Város Önkormányzatának Jegyzője a záradékolt közlemény megküldésével

tájékoztatta a Kormányhivatalt, hogy a kifüggesztés ideje alatt észrevétel nem érkezett.

*

A Kormányhivatal 2024. szeptember 17. napján, PE/KTFO/5515-30/2024. számon tájékoztatta az érintett települések (*Apostag, Dunavecse, Újsolt, Szabadszállás, Kunszentmiklós, Kunadacs, Kunbaracs, Kerekegyháza, Lajosmizse, Kecskemét*) önkormányzatát a kérelem, és a mellékleteként benyújtott, valamint a hiánypótlási dokumentáció elérési helyére vonatkozóan, valamint a közmeghallgatásra vonatkozó adatokról.

*

Jelen eljárás során a 314/2005. Korm. rendelet 9. §-a alapján a Kormányhivatal 2024. október 22. napjára az érintettek személyes megjelenése nélkül, honlapon való közzététel útján közmeghallgatás tartását hirdette meg.

A közmeghallgatás idejéről és módjáról a Kormányhivatal az érdekelteknek a 314/2005. Korm. rendelet 9. § (4) bekezdése alapján értesítést küldött, a lakosság pedig a közmeghallgatásra vonatkozó adatokról – a 314/2005. Korm. rendelet 8. § (1a) bekezdésében foglaltaknak megfelelően – az érintett önkormányzatok jegyzői által közterületen és helyben szokásos egyéb módon közzétett, valamint a Kormányhivatal által a honlapján közzétett közleményéből szerezhették tudomásukat.

A Kormányhivatal egyidejűleg a honlapján közzétett minden olyan információt, amely az érintettek közmeghallgatásban való részvétele szempontjából lényeges: a kérelmet, és annak mellékletét képező környezeti hatástanulmány dokumentációt, valamint annak kiegészítését, továbbá az eljárás megindulásáról szóló közleményt, illetve arról is tájékoztatást adott, hogy az észrevételeket, kérdéseket a 314/2005. Korm. rendelet 9. § (8) bekezdése alapján a közmeghallgatás időpontjáig az eljáró hatósághoz írásban, vagy az érintett települési önkormányzatok jegyzőjéhez lehet benyújtani.

A közmeghallgatásról PE/KTFO/5515-105/2024. számon jegyzőkönyv készült, amelyet a Kormányhivatal a 314/2005. Korm. rendelet 9. § (9) bekezdése alapján, elektronikus úton közzétett a honlapján.

*

A 314/2005. Korm. rendelet alapján:

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

A Kormányhivatalnak a fenti vizsgálathoz szükséges adatok nem állnak rendelkezésére, ezért 2024. szeptember 17. napján kelt, PE/KTFO/5515-31/2024. számú végzésével a 314/2005. Korm. rendelet fenti rendelkezéseire, valamint az Ákr. 25. §-ára hivatkozással megkereste az érintett települések jegyzőit, és kérte nyilatkozatuk megadását arra vonatkozóan, hogy **a tevékenység összhangban van-e a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozással, valamint a településrendezési eszközökkel.**

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

1. Apostagi Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője Apostag vonatkozásában Apo/1540-5/2024. számon:

„Tájékoztatom az M8 gyorsforgalmi út Dunavecse – Kecskemét közötti szakasz létesítésével kapcsolatban, hogy Apostag Község Önkormányzata helyi természetvédelmi rendeletet nem alkotott, így a tervezett gyorsforgalmi út ebből eredően védelem alá helyezett területet nem érinthet.

A helyi településrendezési eszközeink – a csekély mértékű érintettség miatt – az M8 gyorsforgalmi útra vonatkozóan semmiféle részletet nem tartalmaznak. Ennek ellenére álláspontunk a környezeti hatásvizsgálat lefolytatásával kapcsolatban, hogy azzal szemben észrevételt, kifogást nem teszünk.”

2. Dunavecse Város Jegyzője Dun/4034/4/2022. számon:

„Szakhatósági állásfoglalás

Dunavecse Város Jegyzője, hatósági jogkörömben eljárva a Pest Vármegyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (1016 Budapest, Mészáros utca 58/A) megkeresésére az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51. főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz létesítése vonatkozásában szakhatósági állásfoglalásomat az alábbiak szerint megadom, a beruházás a helyi építésügyi követelmények (HÉSZ) való megfelelés és a helyi településrendezési tervekkel való összhang megállapítása, valamint annak elbírálása kérdésében, hogy az építmény vagy a tevékenység a helyi önkormányzati rendeletben meghatározott környezet- és természetvédelmi követelményeknek megfelel. A beruházás helyi védettségű természetvédelmi területet nem érint.

E határozat ellen államigazgatási úton jogorvoslatnak helye nincs.

Az állásfoglalást sérelmesnek tartó fél az érdemi határozat ellen irányuló fellebbezés keretében gyakorolja az ezzel kapcsolatos jogorvoslati vitát.

Indoklás

Hatóságomhoz a Pest Vármegyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (1016 Budapest, Mészáros utca 58/A) megkereste az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51. főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz létesítése vonatkozásában ügyében készített dokumentációt megküldte kérve hivatalom állásfoglalását a helyi környezet és természetvédelemre kiterjedően, valamint a rendezési tervvel való megfelelés tárgyában.

Határozatomat a Dunavecse Város Képviselő-testületének „a helyi építési szabályokról” szóló 29/2004. (X. 27.) önkormányzati rendeletében foglaltaknak megfelel.
Határozatom ellen az Árk. 116. § (4) bekezdése szerint külön fellebbezésnek helyt nem adtam.”

3. Solti Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője Újsolt vonatkozásában U/300-6/2024. számon:

„NYILATKOZAT

Solti Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője nyilatkozom, hogy a M8 gyorsforgalmi út Dunavecse-Kecskemét közötti szakasz létesítése **összhangban van** az Újsolt Község Önkormányzat 12/2006. (X.4.) számú helyi építési szabályzatáról szóló rendeletével. A környezetvédelemről szóló rendeletek között nincs olyan szabályozási tárgykör, amely indokolná a helyi környezetvédelmi rendelet megalkotását. Ennek hiányában a környezetvédelmi rendeletre vonatkozóan annak összhangjáról nem tudunk nyilatkozni.”

4. Szabadszállás Város Jegyzője PH/626-7/2024. számon:

„A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) jogutód nevében az M8 DD Konzorcium megbízásából az Utiber Közúti Beruházó Kft. (1115 Budapest, Csóka utca 7-13.) kérelmére indult az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51. főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz létesítésének környezeti hatásvizsgálati eljárás ügyében érkezett megkeresésre vonatkozó hivatkozott számú végzésére az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 25. § (1) bekezdése alapján az alábbiakról tájékoztatom:

Az M8 DD Konzorcium Utiber Kft. által készült 2024. júniusi dátumozású V153 tervszámú környezeti hatástanulmányi dokumentációját figyelembe véve a tevékenység összhangban van a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozással – Szabadszállás Város Önkormányzata Képviselő-testületének 24/2007. (XII.29.) önkormányzati rendelet A helyi védett természeti terület védettségének fenntartásáról - , valamint a helyi településrendezési eszközökkel – Szabadszállás Város Önkormányzat 20/2006. (VIII.28.) önkormányzati rendelete a helyi építési szabályokról-

Kérem tájékoztatásom tudomásul vételét.”

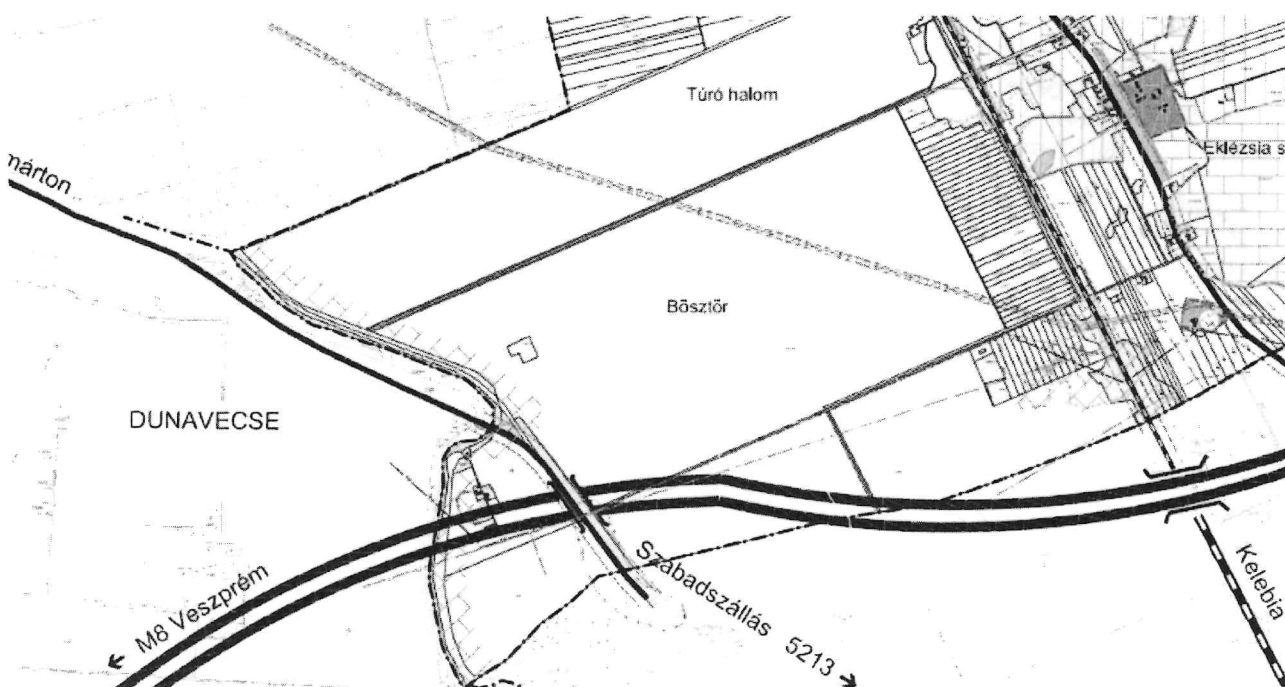
5. Kunszentmiklós Város Jegyzője Pénz/371-7/2024. számon:

„NYILATKOZAT

A PE/KTFO/5515-31/2024. ügyiratszámú végzés tárgyában az alábbiak szerint nyilatkozom.

Kunszentmiklós Város Önkormányzata Képviselő-testületének 2/2019. (II.21.) önkormányzati rendelete alapján az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51. főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz létesítése vonatkozásában környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatását és környezetvédelmi engedélyhez kapcsolódó tervdokumentáció a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozással, valamint a helyi településrendezési eszközökkel részben összhangban van.

Kunszentmiklós Igazgatási terület Településszerkezeti terve tartalmazza a tervezett út távlati nyomvonalát, mely szerint akadály nem áll fenn, a távlati nyomvonal védett természeti területet nem érint.



A Szabályozási terven a korábbi pontos nyomvonal információk hiányában jelenleg nem szerepel, de a továbbiakban összhangba hozható.”

6. Kunadacsi Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője Kunadacs vonatkozásában 718-5/2024. számon:

„NYILATKOZAT

A Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály megkeresésére az M8 gyorsforgalmi út Dunavecse-Kecskemét közötti szakasz PE/KTFO/5515-31/2024. számú végzéssel indított közigazgatási hatósági eljárás környezetvédelmi engedély megadása tárgyában az alábbi nyilatkozatot adom.

Helyi környezet-és természetvédelmi érintettség tekintetében a tervezett nyomvonal érint helyi jelentőségű védett természeti területeket, amelyekre a helyi rendelkezések és a Kunadacsi Hetvenholdas Helyi Jelentőségű Természetvédelmi Terület természetvédelmi kezelési tervében foglaltak az irányadóak. Erre vonatkozólag csatoltan megküldjük Kunadacs Község Önkormányzat Képviselő-testületének Kunadacs Község helyi jelentőségű természeti területeinek és értékeinek védetté nyilvánításáról és a természetvédelem helyi szabályairól szóló 17/2011. (IX.8.) számú önkormányzati rendeletét és annak mellékleteit.

A tervezett tevékenység településrendezési eszközökkel való összhangjának tekintetében nyilatkozom, hogy az összhang nem áll fenn.

INDOKOLÁS

A Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály az M8 gyorsforgalmi út Dunavecse-Kecskemét közötti szakasz környezetvédelmi engedély megadása tárgyában nyilatkozattételre kereste meg a Kunadacsi Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzőjét.

A Pest Megyei Kormányhivatal honlapján elérhető dokumentáció alapján az M8 gyorsforgalmi út Dunavecse-Kecskemét közötti szakasz tervezett építése mind a kivitelezés, mind a működés során hatással van a környező tájra.

A tervezett fejlesztés – M8 gyorsforgalmi út Dunavecse-Kecskemét közötti szakasz – érint Kunadacs település közigazgatási határán belül több helyi jelentőségű védelem alatt álló természeti területet.

A településrendezési eszközökkel való összhang vizsgálata során megállapítást nyert, hogy az nem áll fenn a 90/2014.(IX.25.) sz.Kth. határozattal elfogadott településfejlesztési koncepcióval, a 2/2015.(I.29.) sz. Kth. határozattal elfogadott és 58/2022. (V.26.) sz. Kth. határozattal módosított Kunadacs község településszerkezeti tervével és a helyi építési szabályzatról szóló 2/2015. (II.5.) önkormányzati rendeletben foglaltak tekintetében, mivel a szabályozási tervben nem szerepel tervezett nyomvonal, a településszerkezeti tervben jelölt elvi nyomvonal pedig mindkét változattól eltér.

A nyilatkozatot a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet 1. § (6b) pontja alapján adtam meg.”

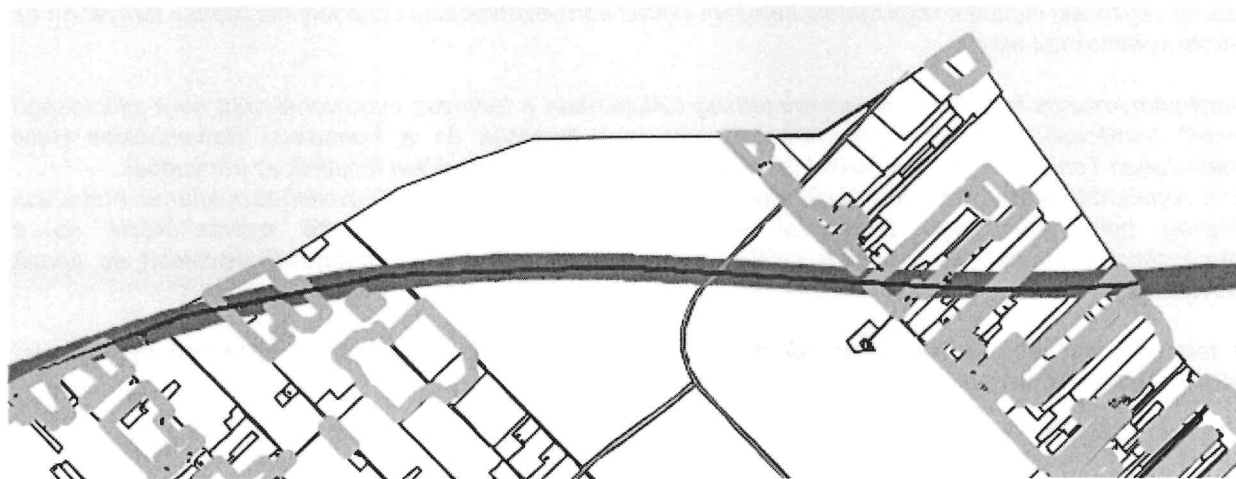
7. Ladánybenei Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője Kunbaracs vonatkozásában KKO/411-3/2024. számon:

„Ladánybenei Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzőjeként nyilatkozom, hogy a tevékenység összhangban van a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozással, valamint a településrendezési eszközökkel.”

8. Kerekegyházi Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője Kerekegyháza vonatkozásában KH/2366-8/2024. számon:

„ Az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51. főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz létesítésének környezeti hatásvizsgálati eljárása ügyében, a Pest Vármegyei Kormányhivatal PE/KTFO/5515-31/2024 számú megkeresésére a általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 25. §-a alapján az alábbiakról nyilatkozom.

Az elektronikusan elérhető dokumentáció tartalmával egyetértek, ellene kifogást nem emelek. A hatályos településrendezési eszközökben a nyomvonal a hatályos országos és vármegyei területrendezési tervekben szereplő nyomvonallal szerepel, ami az adatszolgáltatás szerint egyezik a jelenlegi hatásvizsgálati eljárásban szereplő nyomvonallal.



Az ábrán kézzel a területrendezési tervekben szereplő nyomvonal, pirossal a hatásvizsgálati eljárásban szereplő nyomvonal. A kettő lényegesen nem tér el, a készülő településtervben a hatásvizsgálati eljárásban szereplő nyomvonalt és tervezett csomópontokat szerepeltetjük, és a terv ennek a területbiztosításával számol.”

9. Lajosmizsei Város Jegyzője LMKOH/6487/3/2024. számon:

„VÉGZÉS

A kért szakhatósági állásfoglalást az alábbiakban foglaltak szerint (A helyi építésügyi követelményeknek (HÉSZ) való megfelelés és a helyi településrendezési tervekkel való összhang megállapítása kérdésében, valamint annak elbírálása kérdésében, hogy az építmény vagy tevékenység a helyi önkormányzati rendeletben meghatározott természetvédelmi követelményeknek a kérelemben foglaltak szerint vagy további feltételek mellett megfelel- e.)

adom meg:

Létesítmény megnevezése: Dunavecse-Kecskemét M8 (M200) gyorsforgalmi út környezeti hatásvizsgálata a PE/KTFO/5515-8/2024 sz. megkereséshez csatolt tervdokumentáció szerint.

Kérelmező neve, címe: Építési és Közlekedési Minisztérium (1054 Budapest, Alkotmány u. 5.; a továbbiakban: Kérelmező), mint a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. jogutódja nevében az M8 DD Konzorcium (konzorcium vezető: Utiber Kft. 1115 Budapest, Csóka utca 7-13), tervező.

Létesítmény helye: Lajosmizse közigazgatási területe, a tervdokumentáció szerinti ingatlanok.

A tervezett létesítéshez **kikötés nélkül hozzájárulok.**

Felhívom a figyelmet, hogy a dokumentáció területszerzésre, kisajátítási eljárás lefolytatására nem

alkalmas, jelen szakhatósági állásfoglalásom a kisajátítási, területszerzési kérdésben nem releváns. Kisajátítási, területszerzési eljárást a tervdokumentáció településrendezési eszközökbe való bedolgozását és azok hatályba lépését követően lesz alkalmas, melynek érdekében önkormányzatunkkal településrendezési szerződést kell kötni a kérelmezőnek / beruházónak.

Szakhatósági döntésem az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.

INDOKOLÁS

Az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. §-a értelmében az eljáró hatóság szakhatósági hozzájárulás kiadása érdekében kereste meg hatóságomat a tárgyban.

A tervezett létesítmény a helyi építésügyi követelményeknek, Lajosmizse Város Önkormányzata Képviselő-testületének 2/2008. (I.23.) rendelettel jóváhagyott helyi építési szabályzatnak (a továbbiakban: HÉSZ) megfelel, a helyi településrendezési tervekkel összhangban van a következők miatt: az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII.20.) Kormányrendelet 32. § (1) bekezdés 1. pontja értelmében: Valamennyi építési övezetben, illetve övezetben - ha a helyi építési szabályzat másként nem rendelkezik - elhelyezhetők: a nyomvonal jellegű építmények és műtárgyaik, a külön jogszabályok keretei között." A tervezett gyorsforgalmi út és műtárgy az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 2. § 6. pontja szerint nyomvonal jellegű építmény.

A tervezett létesítmény helyi természetvédelmi követelményekkel nem ütközik.

Tekintettel arra, hogy a dokumentáció szerint tervezett tevékenység kisajátítási területszerzést is feltételez, azonban ezeket a HÉSZ jelenleg hatályos állapota nem tartalmazza, ezért erre végzésem rendelkező részében felhívtam a figyelmet. A HÉSZ módosítására irányuló megkeresést Lajosmizse Város Önkormányzatát kell megkeresni.

Szakhatósági állásfoglalásomat az Ákr. 55. § alapján az eljáró hatóság megkereséséhez adott dokumentációhoz adtam ki.

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

Hatásköröm az Ákr. 55. §-án és az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII.29.) Kormányrendelet 1. melléklet 10. táblázat 23., 24. és 125. pontjain; illetékességem az Ákr. 16. § (1) bekezdés a) pontján alapul.

Kérem a határozatuk megadásánál iktatási számunkat feltüntetni, a hozott határozatból 1 pld hivatalomnak eljuttatni szíveskedjenek!"

10. Kecskemét Megyei Jogú Város Jegyzője 8512-7/2024. és 5961-7/2024. számon:

„Az önkormányzathoz 2024. szeptember 17. napján érkezett fenti számú megkeresésében az **M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51. főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz létesítésének környezetvédelmi hatásvizsgálati eljárásában**, a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005 (XII.25.) Korm. rendelet 1. § (6b) bekezdés alapján a az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 25. § (1) bekezdés szerinti megkeresés keretében kérte tájékoztatásomat a településrendezési eszközökkel kapcsolatos esetleges kizáró okokra, melyre az alábbiak szerint adom meg a választ:

Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII.6.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés, 1. melléklet 1. Országos közúti közlekedési projektek 1.1. Gyorsforgalmi utak 1.1.41 pont alapján jelen eljárás nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra – beruházással összefüggő ügy.

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének Kecskemét Megyei Jogú Város Helyi építési Szabályzatáról szóló 33/2015. (XII. 17.) önkormányzati rendelte (a továbbiakban: HÉSZ) 1. mellékletét képező Szabályozási Terv 0 és 1 szelvénye alapján, a hatásvizsgálati területen lévő érintett

ingatlanok beépítésre nem szánt **Eg** jelű erdő területen, és **Mát** jelű mezőgazdasági területen helyezkednek el.

A hatályos Szabályozási Terv jelenleg nem tartalmazza az érintett kecskeméti útszakaszon a fejlesztéshez szükséges közlekedési területek végleges szabályozását, a csomópont fejlesztések területigényét.

Ennek biztosítására a településrendezési eszközök módosítása szükséges.

Tájékoztatom, hogy a HÉSZ teljes terjedelmében az alábbi útvonalon érhető el:
[http://kecskemet.hu/Önkormányzat/Közgyűlés/Rendeletek egységes szerkezetben -2015](http://kecskemet.hu/Önkormányzat/Közgyűlés/Rendeletek_egységes_szerkezetben_-2015)

Tájékoztatom továbbá, hogy a HÉSZ 46. § (1a) bekezdése értelmében út létesítése esetén a zöldfelületeket **környezetrendezési terv** alapján kell kialakítani, rendezni.

Az Ákr. 25. § (1) bekezdés alapján adtam meg válaszomat a megkeresésre.”

*

„PE/KTFO/5515-31/2024. számú **M8 (távlati M200) gyorsfogalmi út 51. fő út (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz létesítésének** tárgyában környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása vonatkozásában küldött megkeresése tekintetében tájékoztatom, hogy az 5961-3/2024. számon küldött levelemben foglaltakat továbbra is fenntartom az alábbiak szerint.

A Kecskeméten tervezett nyomvonal - Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének a környezetvédelem helyi szabályairól szóló 8/2002. (II. 11.) önkormányzati rendelete (a továbbiakban helyi rendelet) 6. § (1) bekezdése szerint - helyi természeti védelem alatt álló Zombory-birtok közvetlen szomszédságában halad el, azonban azt közvetlenül nem érinti és a rendelettel összhangban van.

Ahogy a nyomvonal tervezésekor, úgy a beruházás megvalósításakor sem lehet a Zombory-birtok területét igénybe venni, azaz többek között nem létesülhet ott műtárgy, lerakat, kiszolgáló út, géppark.

Kérem, a fentieket a nyomvonal megépítése során figyelembe venni szíveskedjenek.”

*

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

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

*

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

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

Földtani közeg védelme:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. rendelkezik központi havária tervvel, mely tartalmazza, hogy baleset esetén a burkolatról, vagy a szennyeződött területről le- vagy elfolyó szennyező anyag terjedését, talajba szivárgását hogyan akadályozza meg, illetve csökkentti a minimumra, ezen kívül minden üzemmérnökségre egyedileg ki van dolgozva a felkészítésre, reagálásra, vészhelyzetre vonatkozó terv. Közvetlen hatásterületnek a nyomvonal által igénybe vett terület tekinthető, mely a kisajátított terület nagyságával egyezik meg. A légszennyező anyagok kiülepedése miatt a talajszennyezés közvetett hatásterülete elvileg megegyezik a levegőre vonatkozó teljes hatásterülettel, hiszen a talaj a levegőből, kiülepedés során szennyeződhet.

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

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

A földtani közeg védelme szempontjából a két vizsgált nyomvonalváltozat közötti érdemi különbség nincs, kizáró ok egyik esetben sem állapítható meg.

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

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

Éghajlatvédelem:

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

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

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

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

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

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

A dokumentációban foglaltak alapján a beruházás kapcsán tervezett létesítmények összesen ~106 ha erdőterületet érintenek.

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

A 314/2005. Korm. rendelet szerint:

10. § (4) A környezetvédelmi engedély megadásáról szóló határozatban az engedély feltételei között:

a) elő kell írni azokat az intézkedéseket, amelyek a jelentős kedvezőtlen környezeti hatások elkerülésére, megelőzésére vagy csökkentésére, és - ha lehetséges - kiegyenlítésére vonatkoznak, továbbá szükség szerint az 5. § (2) bekezdés c) pont cb) alpontjában foglaltakat;

b) előírhatók:

[...]

be) az üvegházhatású gázok kibocsátásának mérséklését célzó, illetve energiahatékonyságot növelő intézkedések,

bf) az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodást célzó intézkedések, ha a hatásvizsgálat eredményét figyelembe véve azok megvalósítása nem jár aránytalanul magas költséggel.

Éghajlatvédelmi szempontból a két vizsgált nyomvonalváltozat közötti érdemi különbség nincs, kizáró ok egyik esetben sem állapítható meg.

Fentiek alapján a tervezett tevékenység éghajlatvédelmi szempontból nem kifogásolt.

Természetvédelem, élővilágvédelem:

Természetvédelmi szempontból közvetlen hatásterület a létesítmény által közvetlenül igénybe vett terület, az útpálya és az útpálya alatti földmű, illetve a tereprendezett felszín, valamint a kapcsolódó műszaki létesítmények által igénybe vett terület.

Élővilágvédelmi szempontból a közvetett hatásterület kiterjedése az útpálya melletti élőhelyek és fajok érzékenysége szerint eltérő. Az élővilágvédelmi vizsgálat alapján a tárgyi útszakasz mellett az útpálya koronavonalától számított átlagosan 250-250 méter széles sáv került közvetett hatásterületként meghatározásra, amely területen a részletes élővilágvédelmi vizsgálatok is készültek.

Az élővilágvédelmi vizsgálatok a 2023. július és 2024. június között történt terepi bejárások alapján, a korábbi (2006-2009, 2020-2021) felmérés adatok alapján, illetve a természetvédelmi kezelésért felelős Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatóságtól kapott adatok felhasználásával készültek.

Egyedi jogszabállyal kijelölt országos jelentőségű védett természeti területek:

A tervezett fejlesztés egyedi jogszabállyal kijelölt országos jelentőségű védett természeti területet nem érint.

Ex lege védett természeti területek:

A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény (a továbbiakban: **Tvt.**) 23. § (2) bekezdése szerint, a törvény erejénél fogva védett a forrás, láp, barlang, víznyelő, szikes tó, kunhalom, földvár.

A Tvt. 26. § (3) bekezdése szerint, a 23. § (2) bekezdésének hatálya alá tartozó védett természeti terület kiterjedését a természetvédelmi hatóság ingatlan-nyilvántartási feljegyzésre alkalmas módon, hatósági határozatban állapítja meg.

A tervezett gyorsforgalmi út ex lege védett barlangot, víznyelőt, kunhalmot, földvárat nem érint. A jelentős kiterjedéssel bíró Turjánvidék területén található egyedi hatósági határozattal lehatárolt ex lege védett lápterületek keresztezése azok védelme érdekében élőhelyhíddal, illetve átvezetők beépítésével történik. A szikes területek esetében egyedi hatósági határozattal lehatárolt ex lege szikes tó érintettség nincs. A dokumentáció szerinti területfoglalás vízfolyások keresztezése miatt következik be. A nyomvonal az Újsolt 020/7 hrsz.-ú területen található egyedi hatósági határozattal lehatárolt ex lege szikes tó határán halad, azt nem érinti.

Helyi jelentőségű védett természeti területek:

A tervezett fejlesztés nem érint helyi jelentőségű védelem alatt álló természeti területet, természeti emléket. A nyomvonal a végszelvény előtt közvetlenül határos a Kecskeméthez tartozó Ménteleki Zombory-birtok (Kecskemét 0194/14, 0194/19, 0194/20, 0194/22, 0194/23, 0194/24 hrsz.-ú területen található) helyi jelentőségű természetvédelmi területtel. A tervezési szakasz a védett természeti területtől délre húzódik.

Európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területek:

Az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet (a továbbiakban: **275/2004. Korm. rendelet**), valamint az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett földrészelekről szóló 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet alapján a tervezett út nyomvonala érinti a HUKN20009 kódjelű Felső-kiskunsági szikes tavak és Miklapuszta elnevezésű jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési Natura 2000 terület egy különálló, kisebb területegységének déli sarkát. A területfoglalás 4139 m².

A nyomvonal keresztezi továbbá a HUKN20003 kódjelű Felső-kiskunsági turjánvidék elnevezésű jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési Natura 2000 területet. A tervezett beruházás 17,2 ha területfoglalással jár az érintett Natura 2000 terület vonatkozásában.

A tervezett gyorsforgalmi út a 13+000 és a 19+000 km szelvények között két nagy kiterjedésű különleges madárvédelmi terület, északon a HUKN10001 kódjelű Felső-Kiskunsági szikes puszták és turjánvidék elnevezésű, délen a HUKN10002 kódjelű Kiskunsági szikes tavak és az örjei turjánvidék elnevezésű különleges madárvédelmi terület között halad el. Az előbbi esetében 375 m-re, míg az utóbbi esetében 2130 m-re közelíti meg legközelebb a tervezett út a madárvédelmi Natura 2000 területet.

Ökológiai hálózat:

A tervezett út az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvényben lehatárolt országos ökológiai hálózat magterületét 16 ha-on, az ökológiai folyosó övezetét 10 ha-on, a puffertérület övezetét 18 ha-on érinti.

A természetvédelmi kezelésért felelős Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatóság nyilatkozata:

Az eljárással kapcsolatosan megkeresésre került a 625/2022. Korm. rendelet 13. § és 19. §. a) pont aa) alpontja, valamint 2. mellékletének II. pont 8. alpontja alapján a védett és fokozottan védett természeti értékek, védett és fokozottan védett természeti területek, a Natura 2000 területek és közösségi jelentőségű értékek, valamint a nemzetközi természetvédelmi egyezmény hatálya alá tartozó területek és értékek természetvédelmi kezeléséért felelős, működési területével érintett Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatóság. A Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatóság ÁLT/1974-3/2024. és ÁLT/1974-5/2024. számon megküldött nyilatkozatában az alábbi természetvédelmi kezelői véleményt adta:

Az ÁLT/19743-3/2024. számú vélemény szerint:

„A tárgyi fejlesztés várható természetvédelmi hatásai:

Az M8 gyorsforgalmi út Dunavecse-Kecskemét közötti szakasza a megküldött dokumentáció alapján a korábban számba vett és részletesen vizsgált nyomvonalakat is figyelembe véve került továbbtervezésre/módosításra. Az eddig vizsgált változatok közül az I. változat érinti leghosszabban szakaszon a természetmegőrzési területet. A III. és a IIIa. betét változat hossza kis különbséggel többekévé egyforma. A hossz érintettség kapcsán a 2022-ben környezetvédelmi engedélyt is kapott II. nyomvonal a legkedvezőbb, de ez a változat olyan szakaszon metszi a területet, ahol összeszűkülnek a határai. A területfoglalás tekintetében a szintén az I. változat érinti legnagyobb kiterjedésben a Natura 2000 területet. A területi érintettség kapcsán a legrövidebb szakasz hossz miatt törvényszerűen a II. nyomvonal a legkedvezőbb. A III. és a IIIa. betét változat tekintetében közel egy ha-os különbséggel a IIIa. változatnak kisebb a területigénye.

A jelen eljárásban engedélyeztetésre javasolt III. és IIIa. betét nyomvonal-változatok (a korábban is vizsgált változatokhoz hasonlóan) KNPI működési területén ex lege védelem alatt álló láp és szikes területeket, kiemelt jelentőségű természetmegőrzési Natura 2000 területet, illetve az országos ökológiai hálózat elemeit érintik.

Közvetlen hatások:

Természetvédelmi szempontból a legjelentősebb közvetlen érintettséget a HUKN20003 kódjelű „Felső-kiskunsági turjánvidék” kiemelt jelentőségű Natura 2000 terület (továbbiakban Natura 2000 terület), valamint az ezzel részben átfedő ex lege lápterületek keresztezése jelenti, a korábbi változatokhoz képest a most vizsgált III. és a IIIa. változat az Újsolt 020/7 hrsz-ú, ex lege szikes tóként nyilvántartott területet csak annak É-i részén a kisajátítási határ vonalában közelíti meg, ahol viszont kis mértékben, mintegy 144 m-es hosszon a „Felső-kiskunsági szikes tavak és miklapusztá” kiemelt jelentőségű Natura 2000 terület érintésével halad a nyomvonal.

A nyomvonal műszaki változatai a jelölő élőhelyek közül rekettyés fűzlápokat (91E0), kékperjés lápréteket (6410), mocsárréteket (6440) és pannon homoki gyep (6260) foltokat érintenek. A nyomvonal a jelölő élőhelyek közül rekettyés fűzlápokat (91E0), kékperjés lápréteket (6410), mocsárréteket (6440) és pannon homoki gyep (6260) foltokat érintenek, amelyet a Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció részletesen bemutat.

Közvetett hatások:

A tárgyi közúti fejlesztésnek a közvetlen területfoglaláson túl további jelentős, azon túlmutató hatásaival is számolni kell.

A Duna-Tisza köze természetföldrajzi sajátosságai miatt a természetes és természetközeli élőhelyek (így az ex lege és Natura 2000 területek) észak-dél irányban hosszan elnyúlnak, amely területeket a NY-K-i irányú átjárást biztosító tervezett közútnak szükségszerűen keresztezni kell. Ebből következik, hogy a tervezett gyorsforgalmi út fragmentáló hatása rendkívül jelentős, mivel az az élőhelyek koherenciáját és a fajok közötti kapcsolatok fennmaradását veszélyezteti.

A Felső-kiskunsági turjánvidék" kiemelt jelentőségű természet-megőrzési területre vonatkozó Natura 2000 hatásbecslési dokumentációban részletezett kár- és hatáscsökkentő intézkedések megtétele mindenképpen szükséges, ezek tételes előírását javasoljuk a környezetvédelmi engedélyben, ezek közül legfontosabbak az élőhelyhid kialakítása, valamint az ehhez kapcsolódó élőhelyfejlesztési intézkedések.

Tervezett kármérséklő intézkedések:

Igazgatóságunk a hasonló térmértékű területfoglalást és az érdemben nem különböző várható hatások miatt a III. és a IIIa. betét változatot is engedélyezhetőnek tartja az alábbiak figyelembevételével:

A KNPI álláspontja szerint a hatásvizsgálati dokumentációban és annak mellékleteiben (Natura 2000 hatásbecslési dokumentációk) javasolt hatáscsökkentő intézkedések megtétele mindenképpen indokolt. A tervezett kármérséklő intézkedések a KNPI szakemberei előtt ismeretesebbek, az Igazgatóság az előzetes tervezésbe a megfelelő mértékig bevonásra került. Igazgatóságunk javasolja, hogy a dokumentáció 4.6.18. fejezetében (Összefoglalás és javasolt védelmi intézkedések) részletezett kikötések tételes előírása történjen meg a környezetvédelmi engedélyben. Az egyes javaslatok esetében az érintett területek és beavatkozások részletes rögzítését javasoljuk.

Ex lege védett szikes tavak és lápterületekre vonatkozó, azok területi kiterjedését megállapító egyedi hatósági határozatokkal kapcsolatos tájékoztatás:

A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény (továbbiakban Tvt.) rendelkezései többször módosításra kerültek a törvény erejénél fogva védett természeti területekre vonatkozóan. A szabályozás 2003. 07. 18-a előtt a védettség tényének megállapítását és a védett természeti terület kiterjedésének megállapítását nem kötötte a természetvédelmi hatóság által kiadott határozat meghozatalához. A nemzeti park igazgatóságok 2004. 12. 31-ig bírtak természetvédelmi hatósági jogkörrel, de a Tvt. fent említett módosítását követő időszakban a KNPI természetvédelmi hatóságként eljárva nem adott ki a nyomvonalra eső ex lege szikes tó vagy láp vonatkozásában védettséget megállapító határozatot."

Az ÁLT/19743-5/2024. számú vélemény szerint:

„A KNPI a tárgyi fejlesztés várható természetvédelmi hatásaival kapcsolatban fenntartja a korábban ÁLT/1974-3/2024. ikt. sz. nyilatkozatában foglaltakat.

Igazgatóságunk a hasonló térmértékű területfoglalást és az érdemben nem különböző várható hatások miatt a III. és a IIIa. betét változatot is engedélyezhetőnek tartja az alábbiak figyelembevételével:

A KNPI álláspontja szerint a hatásvizsgálati dokumentációban és annak mellékleteiben (Natura 2000 hatásbecslési dokumentációk) javasolt hatáscsökkentő intézkedések megtétele mindenképpen indokolt. A tervezett kármérséklő intézkedések a KNPI szakemberei előtt ismeretesebbek, az Igazgatóság az előzetes tervezésbe a megfelelő mértékig bevonásra került. Igazgatóságunk javasolja, hogy a dokumentáció 4.6.18. fejezetében (Összefoglalás és javasolt védelmi intézkedések) részletezett kikötések tételes előírása történjen meg a környezetvédelmi engedélyben. Az egyes javaslatok esetében az érintett területek és beavatkozások részletes rögzítését javasoljuk."

A Tvt. szerint:

7. § (2) A táj jellege, a természeti értékek, az egyedi tájértékek és esztétikai adottságok megóvása érdekében:

[...]

g) autópályát, valamint a vadon élő állatfajok ismert vonuló útvonalait keresztező vonalas létesítményt úgy kell építeni, hogy a vadon élő állatfajok egyedeinek átjutása – megfelelő térközönként – biztosítva legyen;

h) biztosítani kell a jellegzetes tájképi elemek fennmaradását.

(5) Elektromosenergia-szállító légvezetékek létesítésekor, valamint középfeszültségű szabad légvezeték teljes szakaszhosszra kiterjedő felújításakor olyan műszaki megoldásokat kell alkalmazni, amelyek a vadon élő madarakat nem veszélyeztetik.

8. § (1) A vadon élő szervezetek, továbbá ezek állományai, életközösségei megőrzését élőhelyük védelmével együtt kell biztosítani.

16. § (5) A vízfolyások és tavak természetes és természetközeli állapotú partjait – a vizes élőhelyek védelme érdekében – meg kell őrizni. A vízépítési munkálatok során a természetkímélő megoldásokat kell előnyben részesíteni.

17. § (1) 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.

(2) A természeti területek hasznosítása során figyelemmel kell lenni az élőhely típusára, jellemző vadon élő szervezetek fajgazdagságára, a biológiai sokféleség fenntartására.

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

(3) A természetvédelmi hatóság engedélye szükséges védett növényfaj:

a) egyedének, virágának, termésének vagy szaporításra alkalmas szervének gyűjtéséhez;

[...]

e) egyedének betelepítéséhez, visszatelepítéséhez, termesztésbe vonásához;

[...].

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

A tervezett M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út vonalvezetését a két csatlakozási pont határozta meg: a megépült Pentelei híd, valamint az M8 gyorsforgalmi út Kecskemét-Szolnok közötti, környezetvédelmi engedéllyel rendelkező szakaszának tengelye. A Duna-Tisza közén húzódó észak-dél irányú ökológiai folyosók, mint pl.: a Kunszentmiklós – Szabadszállás vonalon húzódó összefüggő madárélőhelyek, vagy a Turjánvidék, nagyon hosszúak, ezért a dokumentációban bemutatottak szerint nincs mód az egyes természetvédelmi szempontból értékes élőhelyek, ökológiai folyosók teljes elkerülésére.

A tervezett beruházással kapcsolatban több alternatív megoldás vizsgálatára is sor került, de a Natura 2000 terület elkerülése egyik változat esetében sem volt megoldható.

A tervezés korábbi szakaszaiban két önálló nyomvonal, az I. és II. változat került vizsgálatra.

A természetvédelmi vizsgálatok eredményeként megállapítást nyert, hogy az I. nyomvonal megvalósulása esetén a Natura 2000 terület kijelölés alapjául szolgáló élőhelyek, fajok érdekében megfogalmazott kár- és hatáscsökkentő intézkedések ellenére várhatóan a jelentős hatás továbbra is fennállna. A Natura 2000 terület vonalában a jelölő élőhelyek érintettsége az I. nyomvonal megvalósulása esetében több mint négyszerese lenne a másik két változaténak. Az érintett terület különlegességét a jelölő és nem jelölő élőhelyek mozaikossága, jelölő és hazai védett fajokban való gazdagsága adja. Az I. nyomvonalváltozat megvalósulása esetén a tervezett beruházás nem csak megszüntetné, hanem ketté is vágná (fizikailag elvágva) egymástól ezt a bonyolult élőhely komplexet. Az I. nyomvonal megvalósulása esetén mind az érintett jelölő és közösségi jelentőségű élőhelyek, fajok, mind az országos jelentőségű védett és fokozottan védett fajok számát tekintve többé-kevésbé duplája lenne a II. nyomvonal változatnak. Az érintett fajok egyedszámát tekintve pedig min. 1 nagyságrenddel meghaladná azt. Az I-es nyomvonal változat kapcsán meghatározott kárenyhítő intézkedések ellenére jelentős hatás várhatóan fennmaradna és emiatt a Natura 2000 területen kiegyenlítő (kompenzációs) intézkedések lennének szükségesek.

2022-ben, a II. nyomvonalra vonatkozóan készült el a környezeti hatástanulmány és Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció. A II. nyomvonal 2022 őszén környezetvédelmi engedélyt kapott, azonban az önkormányzatok, helyi lakosok és gazdálkodók észrevételei alapján, a korábban tervezett nyomvonal esetében több szakaszon is módosítás vált szükségessé.

2023-ban került sor a tárgyi III. (középső) nyomvonal kijelölésére és élővilágvédelmi felmérésére. Részben az élővilágvédelmi felmérés eredményei alapján 2024-ben egy újabb nyomvonal változat, a III/a. (középső

betét) nyomvonal került kijelölésre. A két változat felmérési eredményei alapján készült el a végleges környezeti hatástanulmány és Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció, amely benyújtásra került a Kormányhivatalhoz.

A tervezett létesítmény természetvédelmi kockázata: a közvetlen területfoglalás, az állatok szabad mozgásának akadályozása, a környező területek élővilágára gyakorolt hatás, a környezettől eltérő élőhelyi feltételeket nyújtó zöldfelületek, feltöltések rézsűfelületei, amelyeken nagy tűrőképességű, invazív fajok jelentős távolságokra is terjedhetnek.

Valamennyi vizsgált élőlénycsoport esetében – a halak kivételével – a legfontosabb veszélyeztető tényezők közé tartozik az élettér- és élőhely megszűnés, nevezetesen a nyomvonalra eső élőhelyek megszűnése, a megfelelő élőhelyfoltok közötti távolság növekedése (úttal kettévágott nagy élőhelytömbök elszigetelődése), esetleges leromlása, a zavaró hatások építés alatti növekedése, amely az üzemelés során is – prognosztizált forgalmi adatok alapján – magas szintű marad. Az érintett összefüggő erdő- és cserjesávok, vízfolyások fontos ökológiai folyósként működnek a madár- és egyéb fajok mozgásában, vándorlásában. A fragmentáció egyes fajokra gyakorolt hatása előre pontosan nem meghatározható.

A sérülő ökológiai funkciók elfogadható szintre történő mérséklése érdekében a Natura 2000 és egyben lápterületen élőhelyhid került betervezése. Az út által kettévágott élőhelyek vonatkozásában kiemelten fontos az ökológiai átjárhatóság fenntartása a tervezett út két oldala között az élőhelyhíddal nem érintett szakaszokon is, melyre tekintettel a keresztezett vízfolyásokra tervezett átereszek, műtárgyak, valamint külön szintű csomóponttal kiépített földút átvezetések az ökológiai átjárhatóságot biztosító műszaki paraméterekkel kerülnek kialakításra. A kiemelt közösségi jelentőségű homoki élőhelyek (pannon homoki gyepek, pannon borókás-nyárasok, eurosibériai erdőssztyepp-tölgyesek) életközösségei közötti tájszintű migrációs kapcsolatok biztosítására 60 m széles felüljáró típusú homoki ökológiai átjáró kiépítése tervezett.

A teljes építési területen törekedni kell a természetközeli állapotú területek igénybevételének minimalizálására.

Az út menti szegélynövényzetnek, de magának az úttestnek is van speciális csalogató hatása az egyes élőlénycsoportok vonatkozásában, azonban a kétéltűek és hüllők esetében megfelelő védelmi intézkedésekkel a jelentősebb közvetlen pusztulás elhárítható, melyre tekintettel a rendelkező részben megfelelő előírások kerültek megfogalmazásra.

A mesterséges fények az egyes éjszakai életmódot folytató állatcsoportokat fényforrások irányába történő elmozdulásra készíteti, mely várható nemkívánatos hatások mérséklésére a Natura 2000 terület teljes keresztezési szakaszán kiépített fafonatos panelekből álló fal került előírásra.

A fafonatos panelekből álló fal jelenléte továbbá arra kényszeríti a magasban repülő fajokat (madarak, egyes lepkefajok stb.), hogy a gépjármű forgalom előtt elzárt területet ne a megszokott módon, alacsony magasságában közelítsék meg.

Az építési területen előforduló természetvédelmi oltalom alatt álló növényfajok védelme érdekében azok természetvédelmi engedély alapján történő előzetes áttelepítése előírásra került.

A tervezett beruházás mindkét nyomvonal változata a Kunadacs 0266/22 hrsz.-ú ingatlan c alrészletű területén területfoglalás mellett közvetlenül is érinti és elválasztja a térségben jelenleg ismert fokozottan védett, a Natura 2000 terület jelölő fájának is minősülő ürge részpopulációit.

A tárgyi területen jelenleg szarvasmarha legeltetés zajlik. A magasabb térszínű, szárazabb termőhelyi adottságú dombháton degradált fajszegény, jellegtelen, száraz-félszáraz gyepek találhatók. A legeltetésnek köszönhetően az alacsonyfüvű állapot kedvez az ürge megtelepedésének.

A rendelkező részben tett előírásokkal a terület legeltetésből való kihagyásával az ürge kíméletesen kiszorítható a területről az építkezés idejére.

A III. nyomvonal változat töltése véglegesen megsemmisítené az ürge jelenleg ismert részpopulációját, mivel a töltés gyakorlatilag az élőhelyen húzódna.

A III/a nyomvonal változat esetében a tárgyi ürge előfordulásnak is helyt adó dombhátat a töltés csak kisebb mértékben fedi. A III/a nyomvonal betétváltozat élőhelyhídja kétszer hosszabb (180 m) szakaszon biztosít keresztirányú mozgást az ürgék számára, továbbá kisebb mértékben szünteti meg az ürgék által preferált rövidfüvű élőhelyet, így e változat természetvédelmi, élővilágvédelmi szempontból kedvezőbb.

A beruházással érintett középvezettségű vezetékeket és oszlopokat madárvédelmi szempontból biztonságossá kell tenni.

A kivitelezés előkészítő munkálataira vonatkozó időbeli korlátozás a fészkelő védett madárfajok, valamint a védett kétéltű és hüllőfajok védelme érdekében került előírásra.

Az építéssel bolygatott felszíneken az özönnövények megjelenése várható, amelyek terjedése csak rendszeres beavatkozással, megfelelő időben történő kaszálással korlátozható.

A dokumentáció alapján megállapítható, hogy élővilágvédelmi szempontból a tervezett gyorsforgalmi út megvalósítása és üzemeltetése által az okozott kedvezőtlen hatások csökkentése érdekében számos kármérséklő intézkedés előírása szükséges. Az élővilágvédelmi szempontból kedvezőbb III/a változat esetén az előírt kármérséklő intézkedésekkel a közvetlen hatásviselő természetvédelmi szempontból jelentős élőhelyek és természetvédelmi oltalom alatt álló fajok érintettsége minimálisra csökkenthető.

A tervezett gyorsforgalmi út a kármérséklő intézkedésekkel nem okoz olyan jelentős kedvezőtlen hatást, amely a tervezési terület környezetében található területek fajgazdagságának jelentős leromlásához vezethet. A közlekedés zavaró hatása a nyomvonal menti sávra korlátozódik, annak kiterjedése a védelmi intézkedésekkel megfelelően mérsékelhető.

Az élővilágvédelmi kockázatok a rendelkező részben foglalt előírások érvényesítésével megfelelően mérsékelhetőek, ezért a tervezett gyorsforgalmi út III/a változat megvalósításának természetvédelmi szempontból nincs akadálya.

A Natura 2000 hatásbecslési dokumentációk értékelése:

A 275/2004. Korm. rendelet szerint:

4. § (1) A Natura 2000 területek lehatárolásának és fenntartásának célja az azokon található, az 1–3. számú mellékletben meghatározott fajok és a 4. számú mellékletben meghatározott élőhelytípusok kedvező természetvédelmi helyzetének megőrzése, fenntartása, helyreállítása, valamint a Natura 2000 területek lehatárolásának alapjául szolgáló természeti állapot, illetve a fenntartó gazdálkodás feltételeinek biztosítása.

10. § (1) Olyan terv vagy beruházás elfogadása, illetőleg engedélyezése előtt, amely nem szolgálja közvetlenül valamely Natura 2000 terület természetvédelmi kezelését vagy ahhoz nem feltétlenül szükséges, azonban valamely Natura 2000 területre akár önmagában, akár más tervvel vagy beruházással együtt hatással lehet, a terv kidolgozójának, illetőleg a beruházást engedélyező hatóságnak – a tervvel, illetve beruházással érintett terület kiterjedésére, az érintett területnek a Natura 2000 területhez viszonyított elhelyezkedésére, valamint a Natura 2000 területen előforduló élővilágra vonatkozó adatokra figyelemmel – vizsgálnia kell a terv, illetve beruházás által várhatóan a Natura 2000 terület jelölésének alapjául szolgáló, az 1–4. számú mellékletben meghatározott fajok és élőhelytípusok természetvédelmi helyzetére gyakorolt hatásokat.

(2) Amennyiben az (1) bekezdés szerinti vizsgálat alapján a tervnek, illetve beruházásnak jelentős hatása lehet, hatásbecslést kell végezni.

(3) A terv kidolgozója, illetve a beruházó a 14. számú mellékletnek megfelelően hatásbecslési dokumentációt készít, amely alapján a hatásbecslést a természetvédelmi hatóság végzi. A hatásbecslési dokumentációt a környezetvédelmi, természetvédelmi és tájvédelmi szakértői tevékenységről szóló jogszabály alapján a természetvédelem szakterület megfelelő részterületén szakértői jogosultsággal rendelkező szakértő is elkészítheti.

(4) A hatásbecslés során – a 15. számú melléklet szerinti szempontokra figyelemmel – vizsgálni kell a tervnek vagy beruházásnak, illetve az azok megvalósítására vonatkozó egyéb ésszerű megoldásoknak a Natura 2000 terület jelölésének alapjául szolgáló, az 1–4. számú mellékletben meghatározott fajok és élőhelytípusok természetvédelmi helyzetére gyakorolt várható hatását.

(5) A hatásbecslést – az e §, valamint a 10/A. § rendelkezéseinek figyelembevételével –

b) a környezeti hatásvizsgálati, illetve az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásban kell lefolytatni, ha a beruházás a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló jogszabály hatálya alá tartozik; vagy

(6) Az (5) bekezdés a) és b) pontjában meghatározott esetben a (3) bekezdés szerinti hatásbecslési dokumentációt a környezeti értékelés, a környezeti hatástanulmány vagy az egységes környezethasználati engedély iránti kérelem önálló részeként kell elkészíteni.

(7) A terv akkor fogadható el, illetve a beruházás akkor engedélyezhető, ha a hatásbecslés alapján megállapítható, hogy az a Natura 2000 terület kijelölésének alapjául szolgáló, az 1–4. számú mellékletben meghatározott fajok és élőhelytípusok természetvédelmi helyzetére, illetve a Natura 2000 területre kedvezőtlen hatással nem jár, továbbá – a 4. § (1) bekezdésre figyelemmel – nem ellentétes a jelölés céljaival.

A tervezett gyorsforgalmi út 0,41 ha területfoglalással érinti a HUKN20009 kódjelű Felső-kiskunsági szikes tavak és Miklapusztá elnevezésű jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területet. A dokumentáció alapján a Natura 2000 területen megtalálható, a kijelölés alapjául szolgáló jelölő élőhelyekre és jelölő fajokra a tervezett fejlesztés hatása nem jelentős.

A tervezett gyorsforgalmi út továbbá 15,8 ha területfoglalással érinti a HUKN20003 kódjelű Felső-kiskunsági turjánvidék elnevezésű jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területet.

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

4. § (3) A Natura 2000 területen található közösségi jelentőségű és a kiemelt közösségi jelentőségű fajok, illetve élőhelytípusok kedvező természetvédelmi helyzetének megőrzését, fenntartását, valamint helyreállítását szolgáló intézkedéseket a következők állapítják meg:

[...]

c) fenntartási terv, amennyiben az a Natura 2000 területen található közösségi jelentőségű és kiemelt közösségi jelentőségű fajok, illetve élőhelytípusok kedvező természetvédelmi helyzetének megőrzése, fenntartása és helyreállítása érdekében szükséges, ideértve a külön jogszabály alapján az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapból finanszírozott Natura 2000 fenntartási tervet is;

[...].

Az érintett HUKN20003 kódjelű Felső-kiskunsági turjánvidék elnevezésű jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület fenntartási terve szerint a terület prioritásai:

Kiemelt fontosságú cél a következő élőhelyek/fajok kedvező természetvédelmi helyzetének fenntartása:

- vöröshasú unka (*Bombina bombina*),
- magyar futrinka (*Carabus hungaricus*),
- ürge (*Spermophilus citellus*),
- kislefészű aszat (*Cirsium brachycephalum*),
- magyar tarsza (*Isophya costata*).

Kiemelt fontosságú cél a következő élőhelyek/fajok kedvező természetvédelmi helyzetének helyreállítása:

- 6260* - Pannon homoki gyepek,
- 6410 - Kékperjés láprétek meszes, tőzeges vagy agyagbemosódásos talajokon (*Molinion caeruleae*),
- 6440 - *Cnidion dubii* folyóvölgyeinek mocsárrétjei,
- 7210 - Meszes lápok télisással (*Cladium mariscus*) és a *Caricion davallianae* fajaival,
- 7230 - Mészkedvelő üde láp- és sásrétek,
- 91E0* - Enyves éger (*Alnus glutinosa*) és magas kőris (*Fraxinus excelsior*) alkotta ligeterdők (*Alno-Pandion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*),
- 91F0 - Keményfás ligeterdők nagy folyók mentén *Quercus robur*, *Ulmus laevis* és *Ulmus minor*, *Fraxinus excelsior* vagy *Fraxinus angustifolia* fajokkal (*Ulmion minoris*),
- 9110* - Euro-szibériai erdőssztyepp-tölgyesek tölgyfajokkal (*Quercus spp.*),
- 91N0* - Pannon homoki borókás-nyárasok (*Junipero-Populetum albae*),
- rákosi vipera (*Vipera ursinii ssp. rakosiensis*),
- nagy tűzlepke (*Lycaena dispar*),
- vérfű-boglárkalepke (*Maculinea teleius*),
- harántfogú törpecsiga (*Vertigo angustior*),
- apró fillércsiga (*Anisus vorticulus*),
- lápi póc (*Umbra krameri*),
- réticsík (*Misgurnus fossilis*),

- mocsári teknős (*Emys orbicularis*), dunai göte (*Triturus dobrogicus*),
- homoki nőszirm (*Iris humilis ssp. arenaria*),
- homoki kikerics (*Colchicum arenarium*),
- mocsári kardvirág (*Gladiolus palustris*).

A HUKN20003 kódjelű Felső-kiskunsági turjánvidék elnevezésű jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület Európai Bizottság honlapján közzétett adatlapja (Standard Data Form, a továbbiakban: SDF) szerint a célok elérése érdekében szükséges intézkedések:

- A jelölő élőhelyek kiterjedése ne csökkenjen, kivéve ha ez a változás másik, az eltűnő élőhelyrészhez hasonló természetességű jelölő élőhely kiterjedésének növekedése miatt következik be. Az erősebb vízhatást igénylő jelölő élőhelyek állománya ne csökkenjen a gyengébb vízhatást igénylő jelölő élőhelyek kiterjedésének növekedése miatt. A jelölő élőhelyek természetessége ne csökkenjen.
- A jelölő élőhelyek inváziós veszélyeztetésének mértéke ne növekedjen.
- A meglévő élőhelyek ökológiai állapotának, természetességének javítása kiváltható jelölő vizes élőhelyek újonnan történő kialakításával, rekonstrukciójával is.
- Az Alföld egyik legjelentősebb észak-déli irányú ökológiai folyosóját képező területen ne csökkenjen a jelölő élőhelyek és fajok állományainak konnektivitása.
- A *Colchicum arenarium* (homoki kikerics) természetvédelmi helyzetét javítani szükséges, elsősorban az élőhelyeinek átalakításával fenyegető, adventív inváziós növényfajok irtásával (...)

A nyomvonalal érintett Natura 2000 területek érintettségére vonatkozóan a 275/2004. Korm. rendelet 14. számú melléklet szerinti Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció készült, a megfelelő tervezői jogosultságok igazolása megtörtént.

A HUKN20003 kódjelű Felső-kiskunsági turjánvidék elnevezésű jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési Natura 2000 terület hatásbecslési dokumentáció alapján az alternatíva vizsgálat során összehasonlításra kerültek az I., II., III. és III/a nyomvonalváltozatok a keresztezett Natura 2000 terület vonatkozásában.

Természetmegőrzési terület érintettségének összehasonlítása a tárgyi (középső) és az alternatív nyomvonal változatok esetében:

Kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területek érintettsége	Vizsgált nyomvonalváltozatok			
	I. (északi)	II. (déli)	III. (középső)	III.a. (középső betét)
hossz (m)	4164	3024	3273	3582
terület igénybevétele (m ²)	176601	145929	167401	158603

A természetmegőrzési terület érintettségének összehasonlítása kapcsán megállapítható, hogy a korábban vizsgált I. nyomvonalváltozat érinti leghosszabb szakaszon a Natura 2000 természetmegőrzési területet. A II., III. nyomvonalváltozatok és a III/a betétváltozat hossza kis különbséggel többé-kevésbé egyforma.

A területfoglalás tekintetében szintén az I. változat érinti legnagyobb kiterjedésben a Natura 2000 területet. A területi érintettség kapcsán a II., III. és III/a változat tekintetében közel egy-egy ha-os különbség áll fenn.

A nyomvonalváltozatok Natura 2000 területen lévő jelölő élőhelyek területfoglalási adatai:

Jelölő élőhelyek	területfoglalás m ²
------------------	--------------------------------

élőhely	összterület ha	I. (északi) alternatív	II. (déli) alternatív	III. (középső)	IIIa. (középső betét)
Láptavak (3160)	14	274 (0,19%)	639 (0,46%)	-	-
Kékperjés láprétek (6410)	1689	14022 (0,08%)	25540 (0,1%)	7183 (0,42%)	8591 (0,05%)
Mocsárrétek (6440)	794	13754 (0,17%)		26846 (0,33%)	34280 (0,43%)
Pannon homoki gyepek (6260)	1833	54173 (0,29%)	-	14620 (0,07%)	5196 (0,02%)
Puhafás ligeterdők (91E0)	144	10960 (0,76%)	-	3016 (0,2%)	2473 (0,17%)
összesen:		93183 (9,31 ha)	26179 (2,61 ha)	51665 (5,16 ha)	50540 (5,05 ha)

A jelölő élőhelyek vonatkozásában jelentkező negatív hatások:

- állomány pusztulás,
- hosszútávon állomány csökkenés,
- élőhely állapotának romlása,
- élőhely fragmentáció,
- tájidegen és inváziós gyomfajok megjelenése.

A tárgyi III. nyomvonal és III/a betétváltozat egyaránt érint jelölő száraz és vizes Natura 2000 élőhelyeket. Ezeknek a vonalvezetésében az I. nyomvonalhoz képest töredékére (5,4 hektárról 1,5 illetve 0,5 hektárra) csökken az unikálisnak számító homoki élőhely érintettsége, továbbá a műszaki lehetőséghez mérten a legkeskenyebb pontokon van keresztezve vizes élőhely-komplex. A vizes élőhely esetében a korábbi északi (3,9 ha érintettség) és a déli (2,61 ha érintettség) nyomvonalhoz képest a III. és a III/a nyomvonal a leghosszabb, mely 3,7 ill. 4,5 ha érintettséget jelent.

A vizes élőhelyek regenerációja kedvező hidrológia helyzet esetén sokkal hamarabb bekövetkezik, mint a homoki élőhelyeké. A víz szállító szerepének köszönhetően az élőhelyek kolonizációs képességeit is lényegesen kedvezőbben befolyásolja.

Fentiekre tekintettel megállapítható, hogy a Natura 2000 jelölő élőhelyek érintettségét figyelembe véve a korábban vizsgálat I. nyomvonal volt a legkedvezőtlenebb, tekintettel arra, hogy a magas, 9,31 ha-os jelölő élőhely érintettség 5,4 ha-on unikálisnak számító, nehezen regenerálódó homoki élőhelyet érint.

A Natura 2000 terület és Natura 2000 jelölő élőhely érintettséget tekintve számszerűen a II. nyomvonalváltozat a legkedvezőbb, azonban a III. és III/a változatok többlet területfoglalása, szinte kizárólag jól regenerálódó vizes élőhelyek érintettségéből adódik, tehát az unikális, nehezen regenerálódó homoki élőhelyek esetében a III. és III/a változatok területfoglalása kisebb.

A Natura 2000 terület és Natura 2000 jelölő élőhely érintettséget tekintve III. és III/a változatok közül a III/a változat minősül kedvezőbbnek, a kisebb területfoglalás, valamint a kisebb mértékű homoki élőhely érintettségre tekintettel.

Az egyes nyomvonal változatok esetében jelentős különbség van az érintett jelölő növény- és állatfajok számában. Ez az érték szoros összefüggést mutat a nyomvonal változatok által érintett élőhelyek állapotával, természetességével, valamint az aktuális területhasználattal. A jelölő fajok érintettségének

összehasonlítása alapján a legkedvezőtlenebb a korábban vizsgált II. nyomvonal, tekintettel arra, hogy az érintett jelölő élőhelyek kedvező természeti állapotúak. **A jelölő fajok érintettsége kapcsán a legkedvezőbbnek a III/a betétváltozat tekinthető.**

Az érintett Natura 2000 jelölő fajok vonatkozásában a negatív hatások:

- az élőhely állapotának romlása,
- állománycsökkenés,
- élőhelyfragmentáció,
- populációk elszigetelődése,
- vándorlási vagy migrációs útvonal sérülése,
- fényszennyezés, zaj és rezgésterhelés megnövekedése.

A beruházás nyomán potenciálisan elpusztuló fajok állomány nagysága nem tekinthető jelentősnek, továbbá a fajok védelme érdekében megfogalmazott kárenyhítő intézkedések miatt az építés okozta károkozás mértéke is minimalizálható, ugyanakkor a beruházással ténylegesen nem érintett, de nyomvonalal elválasztott populációk közötti elszigetelődés, vándorlási útvonalak regionális szintű sérülése miatt fellépő barrierhatás szakmai szempontból jelentősnek minősül.

A fajok egyedeinek mozgási képessége kulcsfontosságú a túlélés szempontjából. Helyet kell tudni változtatni a táplálék kereséséhez, meneküléshez, búvóhelytaláláshoz, és ugyanúgy a szaporodáshoz nélkülözhetetlen partner felkutatásához is. A tervezett beruházás esetében a létesítés és későbbiekben az üzemelés legjelentékenyebb veszélyeztető hatása az élőhely-feldarabolás és az abból következő elszigetelődés. A tervezett gyorsforgalmi út olyan nyomvonalas objektum, amelynek „ki- vagy megkerülése” az élőlények számára nem lehetséges, ezért a létesítmény egyik oldaláról a másikra való átjutás csak annak keresztezésével lehetséges. A tervezett beruházás életközösségekre gyakorolt negatív hatásai közül hosszabb távon a legtöbb figyelmet érdemlő az eddig összeköttetésben lévő élőhelyek, populációk erős izolációja, tekintettel arra, hogy a nyomvonal az Alföld egyik legfontosabb zöld folyosóját, a turjánvidéki élőhely-folyosót metszi át. A tervezett beruházás kedvezőtlenül hat az országos jelentőségű, észak-déli irányú, vizes élőhelyekből és mezofil zárt gyepekből álló ökológiai folyosón zajló állati és növényi migrációra, diszperzióra.

Az izolációs hatás mérséklése érdekében a Natura 2000 területre tervezett 1050 m hosszú, minimum 8 m magasságban kiemelt élőhelyhid alkalmas a terület hidrológiai viszonyainak megőrzésére, valamint számos közösségi jelentőségű, illetve hazai jogszabállyal védett faj ökológiai folyosón történő mozgásának biztosítására.

Az élőhelyhidnak a tárgyi beruházás kapcsán az elválasztott élőhelyrészek közötti kapcsolatot (hosszirányú átjárhatóság) kell teremtenie, amely biztosítja tájban élő szárazföldi és vízhez kötött fajok – beleértve a közösségi jelentőségű és hazai védett fajokat – szabad mozgását. Az élőhelyhid segít a különböző élőhelyek közötti folytonosság, ökológiai integritás megőrzésében, és az élőlények vándorlási lehetőségének biztosításában.

Az élőhelyhid funkcionális működésének elősegítésére, valamint a nyomvonal érintett, megszűnő természetes és természetközeli élőhelyekről kimentésre kerülő jelölő és védett fajok számára szükséges az élőhelyhid környezetében található területek természetességi állapotának javítása.

Ezen funkciók elősegítésére kármérséklő intézkedések kerültek előírásra:

1. Nyílt vizes élőhelyeket kell kialakítani sekély kotrással a Szabadszállás 0405/2 hrsz.-ú nádasában, a terület min. 50 %-án.
2. Jelenleg nem természetközeli állapotú (faültetvény, stb.) ingatlanrészek gyepesítése a kunadacsi, (Kunadacs 0269/7 hrsz.) 144A, 144C, 144TI3 erdőrészeteken.
3. Vízmegőrzés az érintett Adacsi I-es övcsatorna (másnéven Adacsi XXI-es vagy Kisizsáki II-es csatorna) meglévő zsilipjein (Balázspusztai-zsilip Szabadszállás 0411 hrsz.; Kurjantói-zsilip Fülöpszállás 088 hrsz.), továbbá a Szabadszállás 0419/1; 0419/2; 0419/3 hrsz.-ú területeken. A Szabadszállás 0419/1; 0419/2; 0419/3 hrsz.-ú területen új műtárgyakat (bukók) kell létesíteni.
4. A Kunadacs 0269/2, 0269/8, 0271/56 hrsz. – az ún. Szabadszállás-Kunadacsi legelőn a fásszárú és lágyszárú inváziós növényfajok irtási munkáit kell elvégezni (fásszárúak esetében nagyrészt utókezelés).

A beruházás megvalósulása esetén a Natura 2000 jelölő élőhelyek bizonyos mértékű megszűnése várható, továbbá jelölő növény- és állatfajok állományainak pusztulása következik be. A várható pusztulás és izolációs hatások mérséklése érdekében megfogalmazott kár- és hatáscsökkentő intézkedések megvalósítása esetén a beruházásnak nem lesz jelentős hatása az érintett Natura 2000 jelölő fajokra, jelölő élőhelyekre.

A Natura 2000 területen a kár- és hatáscsökkentő intézkedéseken túl kiegyenlítő (kompenzációs) intézkedések alkalmazása nem indokolt. A beruházáshoz kapcsolódóan a rendelkező részében előírt monitoring vizsgálatok biztosítják, hogy az előírt intézkedések megvalósításához kapcsolódó a Natura 2000 jelölő fajok és jelölő élőhelyek vonatkozásában tervezett célok megvalósuljanak.

A Natura 2000 jelölő fajok és élőhelyek vonatkozásban vizsgált hatásokra tekintettel a fentiekben részletezettek alapján összességében a III/a nyomvonalváltozat minősül a legkedvezőbbnek.

Fentiekre tekintettel a tervezett gyorsforgalmi út III/a nyomvonalváltozata élővilágvédelmi szempontból engedélyezhető.

Tájvédelem:

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

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

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

A vizsgálat során a nyomvonal területfoglalása 100 méter széles sávban került meghatározásra, a részletes tájérték vizsgálatok további 100-100 méteres sávban történtek.

A terület-igénybevétel elemzéshez felhasználták az Ökoszisztéma alaptérképet [Agrárminisztérium, 2019 (KEHOP-430-VEKOP-15-2016-00001)]. A tervezési terület tájvédelmi szempontú értékelését az MSZ 20370 Természetvédelem, Általános tájvédelem, Fogalom meghatározások MSZ 20372 Természetvédelem, Tájak esztétikai minősítése c. szabványok alapján, valamint Csemez Attila Tájtervezés – tájrendezés c. könyve (Mezőgazda Kiadó, Budapest 2006.) alapján végezték el.

A vizsgálatok alapján értékelték a domborzat reliefenergia és felszínmozgalmasságát, a felszínborítottság alapján kiszámították a biológiai aktivitásértéket, a szegélyek hossza és előfordulása alapján jellemezték a tájrészlet változatosságát.

A tervezett létesítmény megvalósítása során készülő műtárgyak értékelése a következő szempontok alapján történt:

1 pont: legtöbb helyről jól látható hidak - tájképet jelentősen befolyásoló tájelemek

2 pont: lakott és üdülő területről, rekreációs tevékenységgel érintett kilátó-rálátó pontról látható hidak - tájképet befolyásoló tájelemek

3 pont: lakott és üdülő terület egyes részeiről látható hidak - tájképet kevésbé befolyásoló tájelemek

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

A tervezett út által érintett tájrészletek Habsburg Birodalom 1782-től 1887-ig készült I., II. és III. katonai felmérési térképei alapján megállapítható történelmi tájszerkezetének felszínmorfológiáját alapvetően az északnyugat – délkelet irányú domborzati formák, ezek között kiterjedt vízállásos, morotvás területek határozták meg. A tájrészletek nagy része csak pusztaság volt, amelyet lápok, mocsarak, szikes tavak tarkítottak, ezek a homokbuckák mélyedéseiben alakultak ki. A történelmi úthálózat szerkezetén jellemzően a nagyobb településektől kiinduló sugaras úthálózat látható (Kecskemét, Szabadszállás, Kunszentmiklós), a történelmi úthálózat szerkezetétől a tervezett gyorsforgalmi út kelet-nyugati tengely iránya (Kecskemét – Duna) nem idegen.

A tervezett nyomvonal a vizsgálatok alapján jellemzően sík területen halad, elsősorban mezőgazdasági területek, főleg szántók érintésével. A fás területek túlnyomórészt telepített erdők, a homokra és löszre jellemző fajokkal. A felszín közel sík, nagyon enyhe dombhátakkal és völgyekkel tagolt. A síkon kialakult mezőgazdasági területekhez tartozóan több öntözőcsatorna is keresztezi a tervezett nyomvonalat. A vizes területek élőhelyet biztosítanak számos állat és növényfajnak, a csatornákat övező nádasok és vízközelű növénytársulások változatossá teszik a tájképet. A Kiskunsági-homokhát és a Solti sík találkozásánál kevésbé tagolt a tájkép, nagy egybefüggő szántóterületek a jellemzőek, a monotonitást csak az öntözőcsatornák nádasai és vízfelületei oldják. A Kiskunsági löszös hát felé haladva változatosabb a területhasználat; erdősávok, fasorok és gyepek, és legelőterületek ékelődnek a szántók közé. A szántóföldi művelés mellett magasabb az előfordulása az állattartásnak is, a fásítások között nagyobb arányban megjelennek a legelőterületek, karámok. A síkvidéki táj karakterét különösen az intenzív mezőgazdasági területeken, a tájalkotó természetes és mesterséges elemek alacsony száma jellemzi. A táj karakterében meghatározó, az utak, csatornák kísérő fasora, fás szárú növényzete, a nagy egybefüggő mezőgazdasági táblák közé ékelődő településeken az alacsony épületek dominálnak.

A tervezett nyomvonal változatai – M200 gyorsforgalmi út Dunavecse-Kecskemét közötti szakasz – nem érintenek ex lege védett kunhalmot, földvárat. Az Ágoston-halom elnevezésű kunhalmot a nyomvonalváltozatok 200 m-re közelítik meg.

A tervezett létesítmény – mindkét nyomvonal változatban - az ökológiai hálózat elemeit a következő szelvényszámoknál érinti:

- 0+640 km szelvény térsége - ökológiai folyosó
- 7+000 km szelvény térsége - ökológiai magterület és folyosó
- 8+000 km szelvény térsége - ökológiai hálózat magterülete
- 9+000 km szelvény térsége - ökológiai hálózat magterülete
- ~27+000 km szelvénytől-29+000 km szelvényig - ökológiai hálózat magterülete
- 12+500 km szelvény térsége - ökológiai folyosó
- 16+000 km szelvény térsége - ökológiai folyosó
- 20+300 km szelvény térsége - ökológiai folyosó
- 27+000 km szelvény térsége - ökológiai folyosó
- 33+000 km szelvény térsége - ökológiai folyosó
- ~35+000 km szelvénytől -36+500 km szelvény térségéig - ökológiai folyosó
- 43+000 km szelvény térsége - ökológiai folyosó.

A tervezett gyorsforgalmi út mindkét nyomvonal változatban a ~25+000 km szelvénytől a ~40+000 km szelvényig országos jelentőségű tájképvédelmi területen halad.

A Tvt. szerint:

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

A dokumentációban feltüntetett egyedi tájértékeket a Természetvédelmi Információs Rendszer adatbázis vizsgálta nyomvonal 1 km-es környezetében.

A vizsgálatok alapján megállapítható, hogy a tervezett nyomvonalváltozatok nem érintenek közvetlenül egyedi tájértéket, ezért a megvalósítás, és az üzemeltetés során sem várható azokra gyakorolt káros hatás. Az egyedi tájértékek közül egyik sincs 100 méternél közelebb a tervezett létesítményhez. Ezért védelmi intézkedések nem szükségesek. A legközelebbi nyilvántartott egyedi tájértékek a dokumentációban 4. számmal jelölt gólyafészek, melyet a helyszíni bejáráson ellenőriztek. Jelenleg a korábbi nyilvántartástól eltérően a megjelölt helyszínen nem található gólyafészek, illetve fészkelésre alkalmas oszlop, építmény sem.

A vizsgált egyedi tájértékek:

1. Temetődomb: Távol van a nyomvonalától (min. 1 km)
2. Feszület: Távol van a nyomvonalától (min. 1 km)
3. Gerbélyi-kripta: Távol van a nyomvonalától (min. 812 m)
4. Gólyafészek: Közel a nyomvonalhoz, de 100 m-en kívül (101-132 m)
5. Gyepterület: Távol van a nyomvonalától (min. 900 m)
6. Tanya: Távol van a nyomvonalától (min. 900 m)
7. Tanya: Távol van a nyomvonalától (min. 430 m)
8. Tanya: Távol van a nyomvonalától (min. 857 m)
9. Tanya Távol van a nyomvonalától (min. 949 m)
10. Homokbuckás: Távol van a nyomvonalától (min. 728 m)
11. Búhegyi iskola: Távol van a nyomvonalától (min. 682 m)
12. Templomhalom: Távol van a nyomvonalától (min. 996 m).

A Bács-Kiskun Megyei Értéktár Bizottság által kiadott oklevél [72/2017. (IX.12.) határozat] szerinti *kunpusztaiság* fogalmának területi lehatárolása nincs. Az értéktár megfogalmazása szerint a fogalom az alábbiakat jelenti: „A „*kunkerekegyháziság*”, illetve ma a „*kunpusztaiság*” a természetközelség, a hagyományos, zárt paraszti életforma nyomán megjelenő „lassú turizmus.””. A területen több kultúrtörténeti, tájhasználati és tájvédelmi szempontból jelentős egyedi tájérték, helyi védett létesítmény azonosítható. A nyomvonal és a *kunpusztaiság* kapcsolat egzakt módon az ezektől a létesítményektől való távolságukkal határozható meg. A legjelentősebb ezek közül a Kunpusztai Református Templom (3,3 km), illetve a jelentősebb tanyák, mint pl. Rendek tanya (2,8 km), Varga tanya (1,4 km), Táltos tanya 1,4 km, Kunság major (5,1 km). Ezek alapján látható, hogy a Kunpusztai Templom jelentős több, mint 3 km-es távolságra található a tervezett gyorsforgalmi úttól, valamint a legközelebbi tanya is több mint 1 km-re fekszik. A tervezett nyomvonal a területtől északi irányban vezet erdős területen, ezek alapján is megállapítható, hogy a pusztai életformát érdemben nem befolyásolja, az erdőterület fizikai elválasztást is biztosít. A tervezett út megvalósítása a Kunpusztai Templom és a környező tanyavilág fizikai, funkcionális kapcsolatán nem befolyásolja, azok megközelítését és a környék tájstruktúráját sem változtatja meg. A tervezett nyomvonal a Kunpusztai területként értelmezhető részt nem érinti.

A tervezett nyomvonalváltozatok tájvédelmi szempontú összehasonlítása:

A két nyomvonal változat csak néhány km-en tér el egymástól, azon a szakaszon is közel haladnak egymás mellett, tájvédelmi szempontból minimális az eltérés. A tervezett nyomvonalak a külön vezetett szakaszon távol helyezkednek el a településektől, a létesítmények látványa, csak néhány környező tanya esetében okoz változást. Az élőhelyhidak közel azonos helyen létesülnek, azok látványa a tájban hasonló. A tervezett két nyomvonal azonban különböző távolságra halad el a Kunadacsi Horgászcentrumtól. A III. nyomvonalváltozat kedvezőtlenebb módon 250 m-re közelíti meg a tavat a III/a nyomvonal 520 m-re húzódik. Ezen a szakaszon élővilágvédelmi szempontból fafonatos fényvédő fal kialakítása szükséges, mely kialakítás takarást biztosít, mely tájképi szempontból is kedvező.

A fafonatos fényvédő fal létesítése az egyes nyomvonalváltozatok esetében:

A III. nyomvonal változat esetében: 4+250 -5+612 km szelvény között, 6+596 – 8+373 km szelvény között, 11+708 – 14+500 km szelvény között, 14+856 – 16+617 km szelvény között, 20+104 – 20+648 km szelvény között, 34+475 – 35+034 km szelvény között, 47+281 – 48+593 km szelvény között.

A III/a nyomvonal változat esetében: 4+250 -5+612 km szelvény között, 6+596 – 8+373 km szelvény között, 11+708 – 14+500 km szelvény között, 14+856 – 16+617 km szelvény között, 20+104 – 20+648 km szelvény között, 34+475 – 35+034 km szelvény között, 47+250 – 48+550 km szelvény között.

A felszínmozgalmasság értékelése az egyes nyomvonalváltozatok esetében:

III. nyomvonal: A terepszint a szakasz első felében egyenletesebb később sokkal hullámzóbb képet mutat. Az egyes helyeken lévő szintkülönbségek 31 m-től 118 m-ig változnak, ezek főként a vízfolyások keresztezésénél fordulnak elő. A reliefszám átlagosan 70 alatti, tehát a szakasz összességében reliefenergia szempontjából alacsony értéket mutat, mely tájvédelmi szempontból kedvező. A terepszint a szakaszon belül ingadozik: legalacsonyabb pont 92,6 mBf. (19+6,44 km sz.), a legmagasabb pont 133,0 mBf. (47+971 km sz.).

III/a nyomvonal: A terepszint a szakasz első felében egyenletesebb később sokkal hullámzóbb képet mutat. Az egyes helyeken lévő szintkülönbségek 31 m-től 116 m-ig változnak, ezek főként a vízfolyások keresztezésénél fordulnak elő. A reliefszám átlagosan 70 alatti, tehát a szakasz összességében reliefenergia szempontjából alacsony értéket mutat, mely tájvédelmi szempontból kedvező. A terepszint a szakaszon belül ingadozik: legalacsonyabb pont 92,6 mBf. (19+6,44 km sz.), a legmagasabb pont 133,0 mBf. (47+923 km sz.).

A vizsgálatok alapján megállapítható, hogy a két nyomvonal változat között tájvédelmi szempontból nincs lényegi különbség. Mindkét változat esetében a legmarkánsabb a mezőgazdasági jellegű területhasználat, ebből is a szántóföldi művelés a legjellemzőbb (40% fölötti). Míg a másik meghatározó területhasználat az erdőművelés és egyéb fásítások (10% körül). A területhasználatban az épített elemek, (burkolatok, épületek, azok közvetlen környezete) mindkét változat esetében 2% körüli. Összefoglalva megállapítható, hogy tájvédelmi szempontból mindkét nyomvonalváltozat elfogadható.

A Tvt. szerint:

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

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

7. § (2) A táj jellege, a természeti értékek, az egyedi tájértékek és esztétikai adottságok megóvása érdekében:

a) gondoskodni kell az épületek, építmények, nyomvonalas létesítmények, berendezések külterületi elhelyezése során azoknak a természeti értékek, a mesterséges környezet funkcionális és esztétikai összehangolásával történő tájba illesztéséről;

[...]

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

[...]

h) biztosítani kell a jellegzetes tájképi elemek fennmaradását.

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

Az út megvalósítása hatással van a térség korábbi kapcsolatrendszerére is. Elsősorban a jelenlegi (helyi) úthálózat rendszere alakul át, de a változások kihatnak az ökológiai kapcsolatokra és a vízhálózatra is. Az átvágott területek megközelítési nehézségeiből adódóan megváltozhat az egyes területeken folyó gazdálkodás módja, amelynek kedvezőtlen hatásait a földút hálózati kapcsolatok biztosítása ellensúlyozhatja.

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

Az út megvalósításának *tájképre gyakorolt hatása* függ a felszíni, domborzati adottságoktól és az út vízszintes, relatív magassági vonalvezetésétől. A bevágásban, vagy terepszint közelében vezetett út tájképi változást okozó hatásai kevésbé jelentkeznek.

A tájbaillesztés legfontosabb eszköze a gyorsforgalmi út tájszerkezetbe illeszkedő nyomvonalának kiválasztása. A tervezés során vizsgált nyomvonalváltozatok közül az a nyomvonalváltozat került kiválasztásra, amelynek megvalósítása a legkevesebb területhasználati konfliktust okozza. A nyomvonal teljes egészében töltésen halad, bevágás nincs. A töltés magassága 52,9 %-ban 5 méter alatti. A tájbaillesztés másik leggyakrabban alkalmazott eszköze a növénytelepítés. A tárgyi gyorsforgalmi út esetében öt növénytelepítési típus kerül alkalmazásra az esztétikai tájbaillesztés és a gépjármű forgalom nem mérsékelhető környezeti hatások elleni védelem céljára. A növénytelepítések alkalmazása esetén figyelembe kell venni, hogy azok beállításához, megfelelő fejlettségének eléréséhez több év időtartam szükséges. Ezért fontos a kiültetések során előnevelt növényanyag alkalmazása.

A létesítmény tájbaillesztése céljából az alábbiak szerinti növénytelepítési típusok kerülnek alkalmazásra.

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

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

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

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

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

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

Levegőtisztaság-védelem:

A fejlesztés teljes területének jelenlegi levegőminőségi állapotát a zónabesorolás és mérőállomás által rendelkezésre álló levegőterheltségi érték alapján határozták meg. A dokumentáció további levegőtisztaság-védelmi vizsgálataihoz a jelenlegi állapotot, mint alapterheltséget vették figyelembe.

Az építés során a szállító járművek és munkagépek kibocsátásaiból, valamint a különböző földmunkákból eredő kiporzás miatt várható levegőt terhelő hatás. Az építés hatásainak számítása a jelen tervfázisban elérhető építési ütemezés és az építés során várhatóan alkalmazásra kerülő munkagépek, gépláncok ismeretében történt.

A tárgyi gyorsforgalmi út esetében a levegőtisztaság-védelmi hatásterületek a levegő védelméről szóló 306/2010. (XII.23.) Korm. rendelet (a továbbiakban: **306/2010. Korm. rendelet**) 2. §. 12c., illetve 14. pontjainak figyelembevételével kerültek meghatározásra.

Az építés közvetlen levegővédelmi hatásterülete - átlagos meteorológiai körülmények között - a szálló por (PM₁₀) hatásterülete alapján határozható meg, amelynek kiterjedése nagyobb volumenű földmunka (útépítés) esetében 1410 m; kisebb volumenű földmunka esetében 590 m; hídépítés, aszfaltozás esetében 390 m; közművek fektetése, oszlopok állítása esetében 240 m. A dokumentációban foglaltak alapján a rendelkező részben is előírt védelmi intézkedésekkel (locsolás, fedés, organizáció stb.) a terhelések jelentősen csökkenthetők, határértéket meghaladó levegőterhelés kialakulása nem valószínűsíthető.

Az építéshez kapcsolódó szállítási forgalom az épülő útpálya nyomvonalán, az 51 sz. főúton, illetve földúton tudja megközelíteni a tervezési területet. Az 51 sz. főút tehergépjármű forgalma jelenleg is magas, így az építés hatására megjelenő többlet tehergépjármű forgalom (kb. napi plusz 80 db tehergépjármű) érdemben nem növeli az út emisszióját. Az építési terület megközelítésére alkalmas földút környezetében nem található lakóterületek, lakóépületek.

A távlati üzemelési állapotban a környezeti levegőterheltségi állapotot a vonatkozó szabványi, és jogszabályi előírások figyelembevételével vizsgálták. A számítások alapján mértékadó légszennyezőanyagként a nitrogén-oxidok (NO_x) tekinthetők.

A távlati forgalmi adatokkal számolva a gyorsforgalmi út közvetlen levegővédelmi hatásterületének lehatárolása a 306/2010. Korm. rendelet 2. § 12c. pont c) feltétele szerint történt, mivel ez eredményezte a legnagyobb hatásterületet. A levegővédelmi hatásterület átnézeti helyszínrajzon is ábrázolásra került, a közvetlen hatásterület legnagyobb kiterjedése 1,7 m.

A dokumentáció közvetett hatásterülettel kapcsolatos vizsgálatai során megállapításra került, hogy a távlati üzemelési állapotban a tervezett gyorsforgalmi úthoz kapcsolódó úthálózaton a forgalmi átrendeződés kismértékű lesz, így a környező utakon nem várható légszennyezettség romlás a beruházás hatására.

A dokumentáció számításai alapján a távlati állapotban várhatóan a tervezett gyorsforgalmi úthoz tartozó területeken belül teljesül minden vizsgált komponens esetében az órás és a 24 órás egészségügyi határérték.

A 306/2010. Korm. rendelet 29. § (1) bekezdése szerint autópálya, autóút vonalforrás létesítése esetén - az autóút és autópálya működésével összefüggő építmény kivételével - a közlekedési létesítmény tengelyétől számított 50 méteren belül nem lehet és nem helyezhető el lakóépület, üdülőépület, oktatási, nevelési, egészségügyi, szociális és igazgatási épület. A tervezett M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út III/a. nyomvonala esetében az alábbi ingatlanok találhatóak a tervezett közlekedési létesítmény tengelyétől számított 50 méteren belül: Kunadacs 0264/4, Kunadacs 0264/5, Kunadacs 0264/7, Kunadacs 0263/3, Kunadacs 0251/6, Kunadacs 0251/2, Kunbaracs 0375/2, Kerekegyháza 0194/221, Kerekegyháza 0194/201, Lajosmizse 0803/27, Kecskemét 0183/24 hrsz.-ú ingatlanok.

A 306/2010. Korm. rendelet 29. § (1) bekezdésében foglaltak teljesülése érdekében a rendelkező részben előírást tettünk.

Levegőtisztaság-védelmi szempontból a dokumentációban bemutatott két nyomvonalváltozat egyikénél sem merült fel kizáró ok. A számítások alapján a vonatkozó határértékek mindkét nyomvonalváltozat esetében már az út üzemi területén belül teljesülnek, illetve a 306/2010. Korm. rendelet 29. § (1) bekezdésében foglaltak teljesülése érdekében mindkét nyomvonalváltozat esetében szükséges lenne intézkedések megtétele.

A levegővédelmi előírások betartása esetén az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út tárgyi szakaszának megvalósítása levegőtisztaság-védelmi szempontból nem kifogásolható.

Zaj- és rezgésvédelem:

A tervezett gyorsforgalmi út nagyjából mezőgazdasági területek, kisebb részben gazdasági és erdőterületek mentén halad. A nyomvonal elején (4+000-5+000 km sz., Dunavecse – Csanádpuszta környezetében) található egy távlati üdülőterület, kb. 350 méterre a tengelytől. A települések belterületi részeit a tervezett gyorsforgalmi út 1-3 km-el elkerüli.

A dokumentáció vizsgálatait 3D-s számítógépes zajterjedési modellezés alapozta meg, amelyet az IMMI nevű német programmal állítottak fel. A program tartalmazza a vonatkozó magyar jogszabályok és szabványok követelményeit.

A jelenlegi állapotban a tervezési terület javarésze csendes, zajforrásoktól mentes terület. A közlekedés a helyi tanyák lakóinak ingázásából, illetve egy-egy mezőgazdasági járműből áll. A tervezett gyorsforgalmi út változatai mentén kijelölt vizsgálati pontok környezetében a jelenlegi állapotban számos esetben nincs közlekedési zajforrás, ahol igen ott a vonatkozó zajterhelési határértékek minden esetben teljesülnek.

Az építés során a munkagépek, a szállító járművek közlekedése, a gépek működése által kibocsátott zajemisszióval kell számolni. Az építés zajhatásainak számítása a jelen tervfázisban elérhető építési ütemezés és az építés során várhatóan alkalmazásra kerülő munkagépek, gépláncok ismeretében történt.

Az építés közvetlen zajvédelmi hatásterületének legnagyobb kiterjedése nagyobb volumenű földmunka (útépítés) esetében 275 m; kisebb volumenű földmunka esetében 204 m; hídépítés, aszfaltozás esetében 269 m; közművek fektetése, oszlopok állítása esetében 214 m. A dokumentáció számításai szerint nem várható zajterhelési határérték túllépés az építési munkálatok alatt, a zajvédelmi hatásterületen belül több ingatlan is található.

Az építési területekhez képest 50-100 méterre helyezkednek el a legközelebbi védendő ingatlanok. A talaj csillapító hatása miatt rezgésterhelésből származó konfliktusokra, határérték túllépésekre a dokumentációban foglaltak alapján ilyen távolságban már nem lehet számítani.

Az építéshez kapcsolódó szállítási forgalom az épülő útpálya nyomvonalán, az 51 sz. főúton, illetve földúton tudja megközelíteni a tervezési területet. Az előzőekben felsorolt utak környezetében a szállítási és fuvarozási tevékenység a dokumentációban foglaltak alapján várhatóan nem okoz 3 dB-nél nagyobb mértékű járulékos zajterhelés változást, így a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet (a továbbiakban: **284/2007. Korm. rendelet**) 7. §-a szerint nem határozható le az építési szállításhoz kapcsolódó közvetett hatásterület.

A távlati referencia (beruházás nélküli) állapotban a természetes forgalomnövekedés hatására – a jelenlegi állapothoz képest – minden vizsgálati ponton 0,5-2,4 dB közötti nagyságrendben növekszik a zajterhelés, átlagosan 1,3 dB-t.

A távlati üzemelési állapot közvetlen zajvédelmi hatásterülete a 314/2005. Korm. rendelet 7. melléklete, valamint a 284/2007. Korm. rendelet 6. § (1) bekezdés a) pontjában foglaltak figyelembevételével került meghatározásra. A tervezett fejlesztés közvetlen hatásterületét 3D-s zajterjedés modellezéssel számították ki, a zajvédelmi hatásterületek átnézeti helyszínrajzon is ábrázolásra kerültek. A közvetlen zajvédelmi hatásterület kiterjedése - a tervezett gyorsforgalmi út környezetének sajátosságait figyelembe véve - 200-400 méter között változik.

A távlati állapotban is védendő épületeknél kijelölt vizsgálati pontok közül a Lajosmizse 0803/20 hrsz. alatti ingatlannál védelem nélkül 2 dB zajterhelési határérték túllépés várható, továbbá a Kecskemét 0181/188 hrsz. alatti ingatlannál éppen határértéken várható a terhelés, ezért a gyorsforgalmi út ezen helyek környezetében elhelyezkedő szakasza mentén zajárnyékoló fal telepítése indokolt. A dokumentáció számításai alapján a távlati állapotban az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út tervezett

fejlesztésének megvalósulása esetén a hatástanulmányban bemutatott, jelen engedély rendelkező részében előírt zajvédelmi intézkedésekkel a vonatkozó zajvédelmi követelmények teljesülése várható.

A közvetett hatásterület vizsgálata során a teljes térség forgalmi viszonyai figyelembevételre kerültek. Minden útszakaszon egyaránt kiszámításra került a távlati, beruházás megvalósulása melletti, illetve a távlati, beruházás megvalósulása nélküli állapotok zajterhelése (7,5 méteres távolságban az egyenértékű A-hangnyomásszintek éjjel). Az elvégzett vizsgálatok alapján a térség úthálózatának nagy részén változatlan, vagy csökken a zajterhelés a tervezett beruházás megvalósulása esetén, számos útszakaszon jelentősen (51 és 52 sz. főutak, 5213 j., 5214 j., 5211 j., 5202 j. összekötő utak). A zajterhelés minimális (<1 dB) növekedése várható a gyorsforgalmi út megépülése esetén az M5 gyorsforgalmi út., 5105 j., 5202 j., 5203 j., 5212 j. összekötő utak egyes szakaszain. Továbbá nem jelentős (1-2 dB közötti) növekedés várható az 5215 j. és 5203 j. összekötő utak egyes szakaszain. Az előzőeknél valamivel nagyobb mértékű (4 dB) zajterhelés növekedés várható az 5203 j. összekötő út Szabadszállás – M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út közötti szakaszán.

A dokumentáció javaslatot tett zajvédelmi monitoring vizsgálatokra, amelyet a dokumentáció modellezési eredményeire tekintettel a Kormányhivatal indokoltnak tartott, ezért a várható hatások ellenőrzése érdekében az alapállapotban, az építkezés idején, illetve az üzemelés időszakában, valamint az ideiglenes forgalomba helyezést követően 90-120 nappal a rendelkező részben zajmérések kerültek előírásra.

Zaj- és rezgésvédelmi szempontból a dokumentációban bemutatott két nyomvonalváltozat (III. ill. III/a) egyikénél sem merült fel kizáró ok, a zajvédelmi intézkedésként javasolt zajárnyékoló falakkal (a zajfalak elhelyezése mindkét nyomvonalváltozat esetén azonos, csupán a szelvényezésben van eltérés) a zajvédelmi követelmények teljesülése biztosított.

A zaj- és rezgésvédelmi előírások betartása esetén az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út tárgyi szakaszának megvalósítása zaj- és rezgésvédelmi szempontból nem kifogásolható.

*

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

A 624/2022. Korm. rendelet alapján:

11. § (1) Az országos környezetvédelmi hatóság, valamint a területi környezetvédelmi hatóság a 3. mellékletben meghatározott szakkérdéseket is vizsgálja, ha a 3. melléklet szerinti előzetes vizsgálati, környezeti hatásvizsgálati, egységes környezethasználati engedélyezési eljárásban, az összevont eljárásban valamint az egységes környezethasználati engedélynek a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 20/A. § (4) és (6) bekezdése szerinti felülvizsgálatára irányuló eljárásban (a továbbiakban: felülvizsgálati eljárásban) a 3. mellékletben megjelölt feltételek fennállnak.

A 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 3. számú melléklet 17. pontja alapján tárgyi eljárásban:

- a hulladékképződés megelőzését szolgáló intézkedéseket,
- a hulladékkezelésre vonatkozó jogszabályi követelmények teljesítését,
- a hulladékgazdálkodási előírások alapján a technológiából származó környezetterhelések kockázatát, a tevékenység végzése során képződő hulladék elhelyezését,
- a hulladék kezelésének megfelelőségét, továbbá
- a hulladékgazdálkodásból eredő környezeti kockázatokat,
- az építési vagy bontási tevékenység során az építési-bontási hulladékok kezelését, valamint
- a bezárt hulladéklerakók rekultivációjánál szükséges intézkedéseket,

mint hulladékgazdálkodási szakkérdéseket is szükséges vizsgálni.

A Kormányhivatal a fenti szakkérdések vizsgálatát elvégezte, tekintettel azonban arra, hogy a kialakított hulladékgazdálkodási állásfoglalás teljes körűen megfeleltethető az országos hulladékgazdálkodási hatósági hatáskörben eljáró Kormányhivatal által PE/KTFO/5515-86/2024. számon kiadott szakhatósági állásfoglalásban foglaltaknak, külön előírást nem teszünk.

Egyebekben a kérelmezett tevékenység, az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út tárgyi szakaszának megvalósítása hulladékgazdálkodási szempontból nem kifogásolható.

*

Az eljárás során érkezett észrevételek értékelése:

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

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

10. § (5a) A környezetvédelmi hatóság határozatának indokolása - törvényben meghatározottakon túl - tartalmazza

- a) az érintett nyilvánosság eljárásban való részvételének ismertetését,
 - b) az érintett nyilvánosság észrevételeinek összefoglalását és értékelését,
- (...).

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

- 1. Lakossági észrevétel I. (Kunadacs):** Kéri, hogy a tulajdonában álló ingatlant a beruházás ne érintse. Nyugdíjasként az adott ingatlanban él életvitelszerűen, más lakhatásra alkalmas ingatlan nem rendelkezik. A tanyán a saját szükségleteikre kertészkedik és állatokat tart. Hosszú évek munkáját követően sikerült a tanyát megvásárolnia, hogy nyugdíjas éveiben itt nyugodtan tudjon élni. A tanyát 10 év alatt újította fel, amely 2024-ben fejeződött be. A tanyát nádas és fűzfás övezet veszi körül, amit a tervezett nyomvonal érint. Kéri, hogy legyenek figyelemmel a természeti értékekre, a Natura 2000-es területekre, valamint a környező tanyavilág érintetlenségére.
- 2. Lakossági észrevétel II. (Kunadacs):** Kunadacs település egyetlen turisztikai szállás- és pihenőhelyén a táji környezethez tartozó állatfajok tartását, a táji jellegzetességek megőrzését biztosítják. A piros III. nyomvonal a tulajdonában álló ingatlanon halad át a horgásztótól 105 méterre, ami ellehetetleníti az általuk biztosított szolgáltatásokat, veszélyezteti a tó természetes vízellátását, vízmegtartását. A megtekinthető vizes élőhelyek visszaszorulása miatt érdektelenné válik a környékbeli tanösvények használata. A horgásztó szomszédságában található másik ingatlant 98 m-re közelíti meg a piros nyomvonal, ami az ingatlanon található víztározó természetes vízellátását veszélyezteti. A narancs III/a nyomvonal ezzel szemben a szolgáltatásokat nem veszélyezteti, a fennmaradás és a vállalkozás működőképessége szempontjából elfogadhatóbb számukra.
- 3. Lakossági észrevétel III. (Kunadacs):** A tervezett piros nyomvonal érinti a tulajdonában álló ingatlant, amelyen életvitelszerűen élnek, állattartással is foglalkoznak, valamint vállalkozási tevékenységüket is itt folytatják, amit a piros nyomvonal változat ellehetetlenít, és így a megélhetésüket is. A narancs III/a változat kedvezőbb a számukra, nem veszélyezteti lakhatásukat, vállalkozásuk működőképességét.

4. **Lakossági észrevétel IV. (Szabadszállás):** Megbízott jogi képviselője útján előterjesztett beadványában, a csatolt aláírási íven megjelölt szabadszállási lakosok nevében előadja, hogy a nyomvonal bioszféra-rezervátum zónaterületén fut végig, amelyen bármilyen beruházás a helyi közösség együttműködésével kell, hogy végbe menjen. A környéken számos olyan család él, akik a természeti adottságok miatt költöztek ide, illetve a környezettel harmóniában élve tartanak haszonállatokat megélhetési célból, vagy egészségügyi okokból választották ezt a régiót. Nem ellenzik az M8 (távlati M200) autópálya megépítését, elismerik annak hasznosságát a régió fejlődése szempontjából, ugyanakkor úgy látják, van más lehetőség, egyéb útvonal, hogy ne kelljen az erdőt részben elpusztítani. Sérelemzik a zajterhelés növekedését, illetve azt, hogy az ökológiai folyosók hossza miatt nincs mód azok teljes elkerülésére, valamint kifogásolják a beruházás negatív hatását egyes védett és fokozottan védett fajokra. Kérik Szabadszállást messze elkerülő nyomvonal kialakítását.
5. **Lakossági észrevétel V. (Kecskemét-Méntelek):** Kecskemét-Méntelek lakosai nevében szeretné felhívni a figyelmet a gyorsforgalmi út megépítésének káros hatásaira. A tulajdonában álló ingatlanon öko gazdálkodással foglalkozik, ezért megélhetését veszélyeztetné a beruházás, tekintettel arra, hogy a gyorsforgalmi út kettészelné az egybefüggő területét, ezért az átjárás nehezítésével többletköltsége keletkezne. A legjobb minőségű földjeit veszítené el, ami birtokainak 80-90%-át jelenti. Kisajátítás esetén a visszamaradó részen a tevékenysége ellehetetlenülne, valamint tölgyes erdőt is ki kellene vágni idő előtt, ami miatt a faállomány értékének jelentős részét elveszítené. A falusi turizmus tekintetében is hosszú távú terveik vannak, amelyeket csak a jelenlegi birtoknagyságon tudna megvalósítani. Otthona szintén a nyomvonal mellett helyezkedik el, amelyet ezért lehet, hogy el kellene hagyniuk. Sérelemesnek tartja az esetleges kisajátítás lehetőségét is. A fentiek alapján kéri a nyomvonal módosítását.
6. **Lakossági észrevétel VI. (Kunadacs):** A tervezett nyomvonal két helyen is érinti ingatlanjaikat. Két generációs családi gazdasággal rendelkeznek, állattartással és növénytermesztéssel foglalkoznak két egybefüggő birtoktesten, Kunadacson és Lajosmizsén. Helyben laknak, erre az életformára rendezkedtek be, ezért nemcsak az otthonukat, hanem a megélhetésüket is elveszítenék a számukra kedvezőtlen nyomvonal esetén. Kérik a Lajosmizsét érintő nyomvonalszakaszt úgy módosítani, hogy az a lakóingatlantól távolabb, délebbre húzódva kerüljön kialakításra.
7. **Lakossági észrevétel VII. (Kunadacs):** A tervezett nyomvonal két helyen is érinti ingatlanjaikat. Két generációs családi gazdasággal rendelkeznek, állattartással és növénytermesztéssel foglalkoznak két egybefüggő birtoktesten, Kunadacson és Lajosmizsén. Helyben laknak, erre az életformára rendezkedtek be, ezért nemcsak az otthonukat, hanem a megélhetésüket is elveszítenék a számukra kedvezőtlen nyomvonal esetén. Kérik a Lajosmizsét érintő nyomvonalszakaszt úgy módosítani, hogy az a lakóingatlantól távolabb, délebbre húzódva kerüljön kialakításra.
8. **Lakossági észrevétel VIII. (Kecskemét-Méntelek):** Otthonukat tudatosan választották, hogy a természethez lehető legközelebbi, tiszta levegőjű, zajtól és negatív civilizációs hatásoktól leginkább védett helyen nevelhessék fel gyermekeiket. Az általuk megvalósított életminőséggel nem összeegyeztethető, hogy a gyorsforgalmi út nyomvonala 800-900 méter távolságra húzódik az ingatlanjuktól, a környező tanyavilágot pedig több helyszínen, elsősorban a 46. és 49. kmsz. közötti területen ellehetetleníti. Kifogásolják, hogy a nyomvonalat ábrázoló Átnézeti helyszínrajz 3. legalább 20 éves, így nem tükrözi a jelenlegi állapotokat. Kérik a nyomvonal módosítását, annak lakóhelyüktől, illetve a 46. és 49. kmsz. közötti területtől távolabbi kialakítását. A nyomvonal közelsége az érintett lakók életminőségét, egészségét, valamint az épületek biztonságát is súlyosan és károsan befolyásolja. Kifogásolják, hogy a túlzott légszennyezés növekedés, zajterhelés,

valamint a 46. és 48. kmsz. közötti szakaszon a zajvédelem hiánya az ott lakók mentális és fizikai egészségét közvetlenül, nagy mértékben és károsan befolyásolja. A nyomvonal módosítása esetén továbbá kéri a megfelelő zajvédelem betervezését és megvalósítását, az általuk javasolt megoldások alkalmazását. Kéri figyelembe venni a zajhatások számítása során az M5 autópálya zajforráskénti együtthatását. Kifogásolják, hogy a gyorsforgalmi út működése során keletkező rezgések miatt vályogból készült otthonuk falai megrepedhetnek, renoválás hiányában az épület életveszélyessé válik, továbbá az ingatlan forgalmi értéke is csökken a nyomvonal közelsége miatt. Kéri új nyomvonal kialakítását észrevételeik alapján.

- 9. Méntelek Tanyaháromszög Egyesület észrevétele (Kecskemét-Méntelek):** Kifogásként említik, hogy a településképpel nem összeegyeztethető, hogy a gyorsforgalmi út nyomvonala nagyon közel, mintegy 800-900 m távolságra húzódik a belterületi ingatlanoktól, a tanyavilágot több helyszínen, főként a 48. és 49. kmsz. közötti szakaszon ellehetetleníti. Kéri a nyomvonal módosítását, annak a településtől távolabbi kijelölését. Sérelmezik, hogy a nyomvonalat ábrázoló Átnézeti helyszínrajz 3. 20 éves, így nem tükrözi a jelenlegi állapotokat. A nyomvonal továbbá elzárja a település bővítési irányát. Kifogásolják ezen kívül, hogy az Átnézeti helyszínrajz 3. elnevezésű térképen nem szerepel több, a nyomvonal mentén található tanya, továbbá a dokumentációban nem szerepel, hogy a gyorsforgalmi út építéskor használt kisebb utakat hogyan tervezik majd rendbe tenni. Méntelek vonatkozásában a tervezett nyomvonal egyik leghátrányosabb hatását a zaj és a rezgés felerősödésében, valamint a levegő minőség romlásában látják. Az útépítés alatt a különböző vibrációs útépítési technológiák alkalmazása veszélyezteti a közvetlenül a nyomvonal mellett található tanyák statikai állapotát, az üzemelés alatt pedig a megnövekedett zajterhelés kelt sokakban aggodalmat. Az Átnézeti helyszínrajz szerinti zajvédelmi hatásterületet nem tartják elfogadhatónak. Indokoltnak tartják átgondoltabb zajvédelem kialakítását Méntelek vonatkozásában az általuk javasoltak szerint. Beadványukhoz csatolják az észrevételt támogatók aláírását.

A Kormányhivatal az eljárás során a fenti észrevételeket 2024. október 16. napján PE/KTFO/5515-87/2024., 2024. október 17. napján PE/KTFO/5515-90/2024., 2024. október 24. napján PE/KTFO/5515-100/2024., illetve 2024. október 25. napján PE/KTFO/5515-106/2024. számon megküldte az Engedélyes és a meghatalmazása alapján az eljárás során az Engedélyest képviselő Tervező részére, és kérte, hogy az észrevételekre vonatkozó álláspontjukat a Kormányhivatal részére szíveskedjenek eljuttatni.

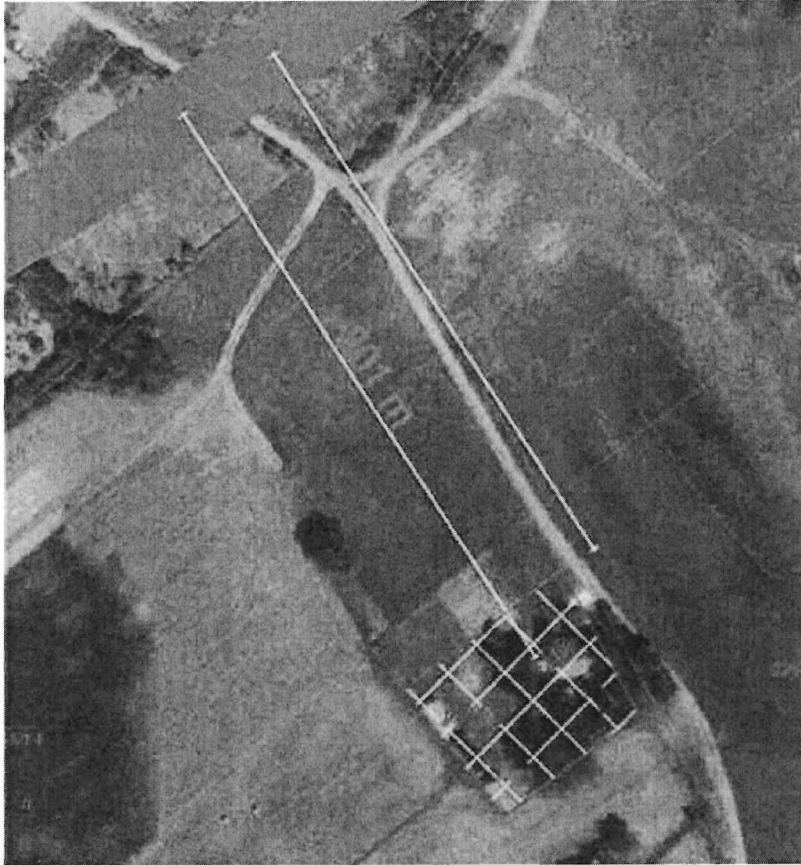
Az Engedélyes az észrevételekkel kapcsolatos nyilatkozatát 2024. október 21. napján PAT/714-46/2024/DÉABLO számon küldte meg a Kormányhivatal részére, illetve a Tervező 2024. november 6. napján, 5.TIG-2170-43.531/2024. számon adta meg válaszát.

A fenti észrevételeket, valamint az Engedélyes és a Tervező által megküldött, az észrevételekre vonatkozó értékelést a Kormányhivatal megvizsgálta, és az alábbiakat állapította meg:

Lakossági észrevétel I. (Kunadacs) tekintetében:

Az Engedélyes válasza:

„Az ingatlan tulajdonos birtokában lévő, levelében megjelölt Kunadacs 0264/7 helyrajzszámú kivett tanya ingatlan a tárgyi gyorsforgalmi út építése területében nem érinti. Az ingatlan legközelebbi pontja várhatóan ~183 m-re, az ingatlanon bejegyzett lakó funkciójú épület pedig mintegy ~200 m-re lesz a tervezett út nyomvonal tengelyétől mérve.



A tárgyi gyorsforgalmi út Kunadacs és Kerekegyháza közigazgatási területén észak-déli irányban elhúzó Natura 2000 terület keresztezése tekintetében a tervezők több alternatívát is vizsgáltak, de a terepi felmérések szerint a jelenleg javasolt nyomvonalak északi vagy déli irányba történő eltolásával a Natura 2000 területen előforduló kiemelt közösségi jelentőségű élőhelytípusok és fajok vonatkozásában több (fokozottan) védett állat és növény elpusztítását, életkörülményeinek romlását eredményezné, ami várhatóan ismét természetvédelmi akadályba ütközne és a gyorsforgalmi út megvalósítását ellehetetlenítené.

A tervezett gyorsforgalmi út jelenleg engedélyezésre benyújtott nyomvonala összességében mind a környezet, mind a társadalom szempontjából elfogadhatónak látszik, ezért Építetőként nem kezdeményezzük új nyomvonalak vizsgálatát.,

A Tervező válasza:

„Az észrevételben hivatkozott 0264/7 hrsz-ú kunadacsi ingatlant a tárgyi gyorsforgalmi út építése területileg közvetlenül nem érinti. Az ingatlan legközelebbi pontja ~ 183 m-re, az ingatlanon bejegyzett épület ~ 200 m-re lesz a tervezett út tengelyétől. Mindezek és a korábbi Építetői PAT/714-46/2024/DÉABLO iktatószámú levél alapján a nyomvonal módosítása nem lehetséges.”

A Kormányhivatal válasza:

A Kormányhivatal rámutat, hogy a nyomvonalvezetés kiválasztása tekintetében hatáskörrel nem rendelkezik. A Kormányhivatal eljárása során kizárólag olyan nyomvonalváltozatokat bírálhat el, amelyeket az engedélykérelemmel benyújtottak részére, és amelyek a hatástanulmányban bemutatásra kerültek. A Kormányhivatal ennek megfelelően, eljárása során kizárólag a kérelem szerinti nyomvonalváltozatokat vizsgálhatta.

Lakossági észrevétel II. (Kunadacs) és Lakossági észrevétel III. (Kunadacs) tekintetében:

Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály
1016 Budapest, Mészáros utca 58/A.
Telefon: (06-1) 224-9100; KRID: 508260165
E-mail: orszagoszoldhatosag@pest.gov.hu
Web: <https://www.pvkh.hu>

Az Engedélyes válasza:

„A tárgyi gyorsforgalmi út Kunadacs Község közigazgatási területén a piros III. számú vagy a narancssárga III/a nyomvonalon történő megvalósítása műszaki szempontból közel azonosnak tekinthető, azonban a III/a nyomvonal egyenesben történő vezetése miatt a hossza lerövidül és az egyenes szakaszra tervezett élőhelyhid műtárgy kivitelezése műszakilag kedvezőbb.

A nyomvonal távolabb húzódik Kunadacs település lakott területétől és a részletesebb vizsgálatok szerint a III/a nyomvonal esetében egyes természetvédelem szempontjából jelentősebb területek – kunadacsi 0269/2/f hrsz-ú ex lege terület, illetve az ürgés élőhely terület – keresztezésre javasolt műszaki megoldás az élőhelyek megőrzése szempontjából is kedvezőbb III/a, narancssárga nyomvonal kiválasztását támogatjuk.”

A Kormányhivatal válasza:

Az észrevételben foglaltak figyelembe vételre kerültek, tekintettel arra, hogy természetvédelmi szempontok alapján a III/a nyomvonalváltozat került kiválasztásra.

Lakossági észrevétel IV. (Szabadszállás) tekintetében:

A Tervező válasza:

„A jelzett hrsz-ek semmiféle természetvédelmi- (országos jelentőség, helyi), közösségi jelentőségű (Nat2000 SAC/SCI, SPA)-, vagy egyéb természetvédelmi vonatkozású (Ökológiai hálózat) területre nem esnek.

Szabadszállás területén túlnyomórészt gazdasági céllal telepített, nem őshonos (főként akác, a nyomvonal által érintett erdőültetvényeket alkotó fajok között nem található lucfenyő, sem bükk) fajokból erdőültetvények találhatóak, amelyek a korábbi természetes élőhelyet képező homoki borókás-nyárasok helyére lett telepítve. A telepítések nyomán kisebb zárványok kivételével a szabadszállási homokbucka vonulaton szinte teljesen eltűnt a korábbi természetes élőhely! Természetvédelmi szempontból ezek a mesterséges élőhelyek minimális ökológiai értéket képviselnek. A Kiskunsági Nemzeti Park célja éppen a jelenlegi erdősítési gyakorlattal ellentétes. Az erdőültetvények megszüntetésével és a korábbi, homokpusztagyepre jellemző fátlan állapot, illetve a borókás-nyárasok laza térállású fás foltjainak visszaállításával igyekszik megoldani a még megmaradt homoki élőhelyek között az ültetvények okozta ökológiai kapcsolatok biztosítását.

Fentiek mellett megjegyzendő, hogy a jelenlegi jogszabályi előírások szerint az érintett erdőterületek vonatkozásában minden esetben csereerdő telepítéséről kell gondoskodni a beruházás során.

1. pont válasz: Szabadszállás közigazgatási területén zajárnyékoló fal létesítése nem tervezett. Az észrevételben hivatkozott pont a közvetett hatásterületnek tekintendő 5203 j. útra vonatkozik, mely esetében monitoring pont került kijelölésre. Amennyiben a mérések megnövekedett zajterhelést mutatnak abban az esetben zajvédelmi intézkedések válhatnak szükségessé. Ilyen lehet pl. az érintett közút burkolatfelújítása, vagy forgalomtechnikai beavatkozások.

2. pont válasz: A nyomvonal a tudományos szempontból is alátámasztható természeti értékek előfordulásának figyelembevételével, legnagyobb szakmai körültekintéssel, a Kiskunsági Nemzeti Park szakembereivel való folyamatos egyeztetés mellett lett megtervezve. Ennek akár déli, akár északi irányú eltolása esetén az autópálya csak lényegesen nagyobb természeti károkozással valósítható meg.

3. pont válasz: A faj (holdszarvú ganéjtúró) védelmével kapcsolatban több védelmi intézkedés is meghatározásra került **4.6.18. Összefoglalás és javasolt védelmi intézkedések** fejezet tartalmazza. Ezek közül az egyik legfontosabb: A Felső-kiskunsági turjánvidék (HUKN20003) kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területen élő fajokra gyakorolt fényszennyezés és az ütközések csökkentése érdekében a Natura 2000 terület vonalában mindkét oldalon átlátszatlan, egyszerű fafonatos panelekből álló fal teljes hosszban történő kiépítése szükséges.

4. pont válasz: A faj (szarvas álganéjtűró) védelmével kapcsolatban több védelmi intézkedés is meghatározásra került **4.6.18. Összefoglalás és javasolt védelmi intézkedések** fejezet tartalmazza. Ezek közül az egyik legfontosabb:

- A Felső-kiskunsági turjánvidék (HUKN20003) kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területen élő fajokra gyakorolt fényszennyezés és az ütközések csökkentése érdekében a Natura 2000 terület vonalában mindkét oldalon átlátszatlan, egyszerű fafonatos panelekből álló fal teljes hosszban történő kiépítése szükséges.

5. pont válasz: A faj (mocsári teknős) védelmével kapcsolatban több védelmi intézkedés is meghatározásra került **4.6.18. Összefoglalás és javasolt védelmi intézkedések** fejezet tartalmazza. Ezek közül a legfontosabbak:

- A tervezett nyomvonal hatásterületén, a vizes élőhelyeken és belvizeken a kétéltűek, hüllők védelme érdekében a szaporodási periódusban munkavégzési korlátozás szükséges. Ennek érdekében e területeken március 1. – június 15. között nem lehet földmunkát végezni (amennyiben az alapvető területrendezés már megtörtént és vizes élőhelyek nincsenek, a megkezdett munka ezen időszakban folytatható). Ha a száraz időjárás miatt nem alakulnak ki tócsák, időszakos kiöntések, akkor ezen időszakban a potenciális élőhelyeken a munkát a természetvédelmi területkezelővel előzetesen konzultálva lehet folytatni, illetve az időbeli korlátozást feloldani.

- Nyílt vizes élőhelyek kell kialakítani sekély kotrással a Szabadszállás 0405/2 hrsz-ú nádasában, a terület min. 50 %-án. A nyílt vizes élőhelyet a nádason belül, a nád takarás biztosítása mellett, továbbá a vízzáró réteget meg nem sértő kotrással kell kialakítani. A gödrök egyik oldalának sekélynek kell lenni, hogy a közlekedést a kétéltűek-hüllők számára lehetővé tegyék. A nyílt vizes élőhelyfoltoknak a pálya mellett kialakított csapadékszikasztó medencékkel nem lehet közvetlen kapcsolatuk és nem tölthetik be a csapadékvíz tározó szerepét! A nyílt vizes élőhely kialakításhoz engedélyezési tervet kell készíteni, amelyet a környezetvédelmi hatósággal és a Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatósággal véleményeztetni, engedélyeztetni kell.

6. pont válasz: A faj (rézsikló) védelmével kapcsolatban több védelmi intézkedés is meghatározásra került **4.6.18. Összefoglalás és javasolt védelmi intézkedések** fejezet tartalmazza. Ezek közül a legfontosabbak:

- A tervezési szakasz által keresztezett Felső-kiskunsági turjánvidék (HUKN20003) kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területen, vagy azzal közvetlenül határos szakaszon a kivitelezési munkákat csak a kisajátítási határon, ill. az előre meghatározott építési munkaterület szélén létesített, oszlopokból álló ideiglenes védőkerítés megépítése után lehet megkezdeni.

- A kiemelt közösségi jelentőségű homoki élőhelyek (pannon homoki gyepek, pannon borókásnyárasok, eurosibériai erdőssztyepp-tölgyesek) életközösségei közötti tájszintű migrációs kapcsolatok biztosítására 60 m széles felüljáró típusú homoki ökológiai átjárót kell építeni a 23+718 – 23+778 km sz. között. Továbbá az ökológiai átjáró mindkét oldalán a homoki élőhelyek életközösségei számára alkalmas élőhelyet kell kialakítani a Szabadszállás 0343/1; 0345/1 hrsz-ú területeken.

7. pont válasz: A faj (kerecsensólyom) védelmével kapcsolatban több védelmi intézkedés is meghatározásra került **4.6.18. Összefoglalás és javasolt védelmi intézkedések** fejezet tartalmazza. Az ország más, hasonló helyszínein végzett beruházásokat követően az építési területtől, az építési ideje alatt eltávolodó madárfajok ismételten visszatelepültek a korábbi élőhelyükre.

8. pont válasz: A nyomvonal tervezésekor figyelembe vettük mind a környékben élő ragadozó madarak és az ürge állományokat. A nyomvonal megépítésével az ürgeállomány nem pusztul el, csak az építési területről fog távolabb települni. Az állomány megőrzését és közvetve a hivatkozott kerecsen táplálkozásában betöltött fontos szerepét a 4.6.5. A vizsgált terület élővilága és a 4.6.18. Összefoglalás és javasolt védelmi intézkedések fejezet tartalmazza.

Az élővilágvédelmi szempontból várható hatások a hazai nyomvonalas létesítmények engedélyezését megalapozó dokumentációban, országos viszonylatban is részletesebben bemutatásra kerültek. A

nyomvonallal kapcsolatban 2007-től végzett célzott biológiai-természetvédelmi kutatások, továbbá a Kiskunsági Nemzeti Park által rendelkezésre bocsátott biotíkiá adatok közel 20 éves adatsora elegendő alapot ad arra, hogy a várható hatások objektív módon megítélhetők legyenek. Fentiek alapján összességében megállapítható, hogy a tervezett nyomvonal módosítás nagyobb mértékű káros hatással járna a védett természeti területekre, élőhelyek és fajokra.”

A Kormányhivatal válasza:

A Kormányhivatal rámutat, hogy a nyomvonallevezetés kiválasztása tekintetében hatáskörrel nem rendelkezik. A Kormányhivatal eljárása során kizárólag olyan nyomvonaltörzseket bírálhat el, amelyeket az engedélykérelemmel benyújtottak részére, és amelyek a hatástanulmányban bemutatásra kerültek. A Kormányhivatal ennek megfelelően, eljárása során kizárólag a kérelem szerinti nyomvonaltörzseket vizsgálhatta.

Az észrevételben megjelölt védett, fokozottan védett és Natura 2000 jelölő fajokra gyakorolt hatásokkal a benyújtott dokumentáció kellő részletességgel foglalkozik. A tervezett hatáscsökkentő intézkedések a tervezett beruházás hatásait megfelelő szintre mérséklék. Így különösen:

Az észrevételben megjelölt ökológiai folyosók funkcionális működésének megmaradását jelen határozat rendelkező rész II. Környezetvédelmi, természetvédelmi és tájvédelmi előírások fejezet A) Továbbtervezésre vonatkozó részletes előírások című rész 4. Tájvédelem, természetvédelem pont 4.4 - 4.8 alpontjának rendelkezései biztosítják, megfelelő ökológiai átjárhatóságot biztosító műtárgyak létesítésének előírásával.

Az észrevételben megjelölt holdszarvú ganéjtúró, szarvas álganéjtúró védelmét jelen határozat rendelkező rész II. Környezetvédelmi, természetvédelmi és tájvédelmi előírások fejezet A) Továbbtervezésre vonatkozó részletes előírások című rész 4. Tájvédelem, természetvédelem pont 4.3, 4.11 alpontjának rendelkezései biztosítják, a fényszennyezés minimalizálása érdekében tett előírásokkal.

Az észrevételben megjelölt kerecsensólyom védelmét jelen határozat rendelkező rész II. Környezetvédelmi, természetvédelmi és tájvédelmi előírások fejezet A) Továbbtervezésre vonatkozó részletes előírások című rész 4. Tájvédelem, természetvédelem pont 4.9. alpontjának rendelkezései biztosítják.

Az észrevételben megjelölt ürge (így a kerecsensólyom állomány további) védelmét jelen határozat rendelkező rész II. Környezetvédelmi, természetvédelmi és tájvédelmi előírások fejezet B) Az építés időszakára vonatkozó részletes előírások című rész 4. Tájvédelem, természetvédelem pont 4.13. alpontjának rendelkezései: ürge állomány védelme, áttelepítés, valamint a tervezett élőhelyhid előírása biztosítja.

Az észrevételben megjelölt hüllő és kételtű fajok védelmét fent megjelölt előírt ökológiai átjárók, az építés időbeli korlátozása (jelen határozat rendelkező rész II. Környezetvédelmi, természetvédelmi és tájvédelmi előírások fejezet B) Az építés időszakára vonatkozó részletes előírások című rész 4. Tájvédelem, természetvédelem pont 4.12. alpontjának előírása) biztosítja.

Az észrevétel 1. pontjában került rögzítésre, hogy a dokumentáció 4.9.8. pontjában foglaltak szerint a közvetett hatásterület esetében az 5203 j. összekötő út Szabadszállás – M200 gyorsforgalmi út közötti szakaszán növekszik nagyobb mértékben (4 dB) a zajterhelés, emiatt a dokumentáció Szabadszálláson monitoring pont kijelölését javasolja. Az észrevétel szerint a nagyobb mértékű zajterhelés a későbbiekben esetlegesen zajárnyékoló fal építését tenné szükségessé, amit teljes mértékben elutasítanak, mert álláspontjuk szerint nem oldaná meg a zajterhelési problémákat és esztétikai szempontból sem illik a környezetbe.

Az észrevétel kapcsán megjegyezzük, hogy jelenleg nem tervezett az 5203 j. összekötő út Szabadszállás – M200 gyorsforgalmi út közötti szakaszán tárgyi gyorsforgalmi út közvetett hatásainak mérséklése érdekében zajárnyékoló fal létesítése, illetve egyéb zajvédelmi intézkedés sem. Amennyiben a monitoring mérések alapján a későbbiekben zajvédelmi intézkedés lenne szükséges, úgy a közvetett hatásterület zajhelyzetének javítására nem a zajárnyékoló fal az egyetlen zajvédelmi intézkedés, amit alkalmazni lehet. Az üzemelési állapot zajméréseinek eredményeit követő szakértői tervezés során pl.: az 5203 j. összekötő út útburkolatának

felújítása/cseréje, illetve az adott szakaszon bevezetett sebességhatárolások is hatékony zajvédelmi intézkedéseként jöhetnek szóba.

A zajárnyékoló falakról egyebekben elmondható, hogy az egyik leghatékonyabb zajvédelmi létesítmények, amelyek pontos tervezést, és kivitelezést követően nagy biztonsággal teljesítik az előzetesen betervezett védelmi szintet. A zajárnyékoló falak anyagukban (átlátszó, átlátszatlan), illetve külső megjelenésükben (akár a környezethez illő egyedi festéssel) változatosak lehetnek, amelyek segíthetik az adott környezetbe illesztést.

Lakossági észrevétel V. (Kecskemét-Méntelek) tekintetében:

A Tervező válasza:

„Több észrevétel hivatkozta le a 314/2005. (XII. 25.) Kormány rendelet 6. §-át, mely a hatások következtében várható változások értékelését írja elő az érintett népesség egészségi állapotában, valamint társadalmi, gazdasági helyzetében – különösen életminőségében, területhasználata feltételeiben.

A Környezeti hatástanulmány (KHT) több szakági fejezeti is foglalkozik olyan jellegű hatásokkal, melyek változást idézhetnek elő a lakosság egészségi állapotában. A levegőtisztaság-védelmi és a zaj-rezgésvédelmi fejezetek részletesen vizsgálják a jelenlegi, távlati és az építés alatt időszakban bekövetkező pozitív és negatív hatásokat, összevetve azokat a jogszabályi előírásokkal, illetve ahol szükségessé vált ott védelmi intézkedések kerültek megfogalmazásra.

A tájvédelmi fejezet részletes számítással ismerteti az igénybevételi területre vonatkozóan a különböző területkategóriák esetében az érintettség mértékét.

Fentiekén túl a KHT Ember és társadalom, egészségügyi, gazdasági hatások fejezet foglalja össze az egészségügyi és társadalmi, gazdasági hatásokat.”

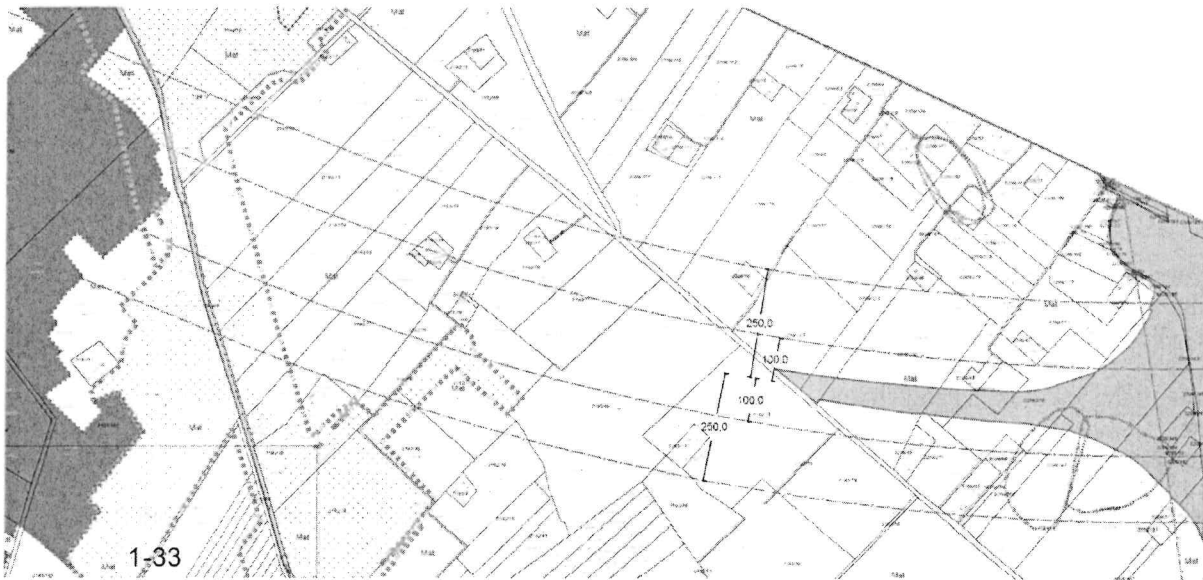
„Az észrevételben megnevezett helyrajzi számú területek között a meglévő átjárási lehetőség a későbbiekben is biztosított, mivel a Csukás-éri (Ménteleki-csatorna) és földút+vadátjáró átvezetése történik a gyorsforgalmi út alatt a 49+429 (III. nyomvonal) illetve a 49+383 (III.a nyomvonal) km szelvényben. Az átjárási lehetőség szélességi értelemben min. 10 m-es, magassági úrszelvény pedig min. 5 m.

A jelenleg kivitelezés alatt álló M44 gyorsforgalmi út – M5 autópálya csomópontja meghatározza a Dunavecse felé vezető további szakasz geometriáját is.

A csomópont geometriája 2016-2018-ban az M8 autópálya (M5- Szolnok közötti szakaszának tervezése közben), került jelenlegi helyére, mivel az M5 autópályán tervezett és megépült létesítmények miatt a csomópont kialakítása északi irányban nem volt lehetséges a műszaki előírások miatt. A csomópont új helyzetének rögzítésével a Dunavecse felé vezető irány módosult és rögzítésre került.

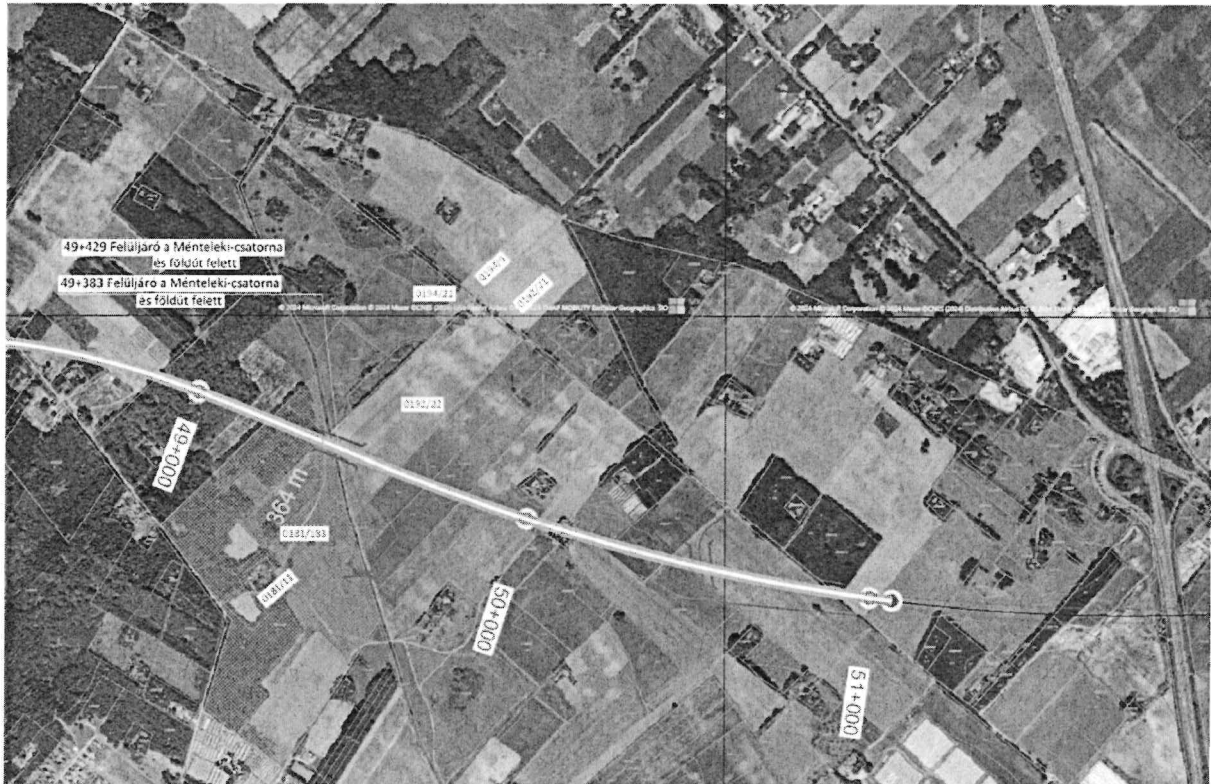
Az akkori módosításoknál a nyomvonal a műszaki előírások figyelembe vétel, valamint Méntelek belső részeinek lehető legnagyobb mértékben való elkerülése volt a szempont. A nyomvonalon ez jól látható is a csomópont előtt és után északi irányba indul az autópálya Dunavecse irányában.

Kecskemét rendezési tervének szabályozási tervén is a tervezett nyomvonal szerepel, amint azt az alábbi rendezési tervi részlet szemlélteti.



Az észrevételben felvázolt, Kecskemét 0192/71 és 0194/9 hrsz. területtől északra vezetett nyomvonal geometriailag nem kialakítható a műszaki előírások alapján.

A hivatkozott lakóingatlanal rendelkező 0181/11 hrsz. terület legközelebbi pontja a nyomvonal tengelyétől 364 m-re.



A nyomvonal mentén nem a teljes terület kerül igénybevételre, várhatóan 50-70 m széles sávot szükséges a gyorsforgalmi út számára biztosítani, ezáltal nem kerül a termőföldek 80-90 %-a kisajátításra.

A beszerzett erdészeti adattári adatok szerint Kecskemét területén szürke nyár, fekete fenyő és akác fajfaj erdőterület érintett.

Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály
 1016 Budapest, Mészáros utca 58/A.
 Telefon: (06-1) 224-9100; KRID: 508260165
 E-mail: orszagoszoldhatosag@pest.gov.hu
 Web: <https://www.pvkh.hu>

A tervezett vadátjáró esetében földúti átvezetés is kialakításra kerül, így az átközlekedés biztosított. A fentiekben részletezettek szerint a tervezett nyomvonal módosítása nincsen lehetőség.”

A Kormányhivatal válasza:

A Kormányhivatal rámutat, hogy a nyomvonálvezetés kiválasztása tekintetében hatáskörrel nem rendelkezik. A Kormányhivatal eljárása során kizárólag olyan nyomvonálváltoztatokat bírálhat el, amelyeket az engedélykérelemmel benyújtottak részére, és amelyek a hatástanulmányban bemutatásra kerültek. A Kormányhivatal ennek megfelelően, eljárása során kizárólag a kérelem szerinti nyomvonálváltoztatokat vizsgálhatta.

Az észrevétel hivatkozik a 314/2005. Korm. rendelet 6. § (1a) bekezdésében foglaltakra.

A 314/2005. Korm. rendelet 6. § (1a) bekezdésében foglaltak szerinti vizsgálatokat a hatástanulmánynak a 314/2005. Korm. rendelet 6. melléklet 4. pontjában foglaltak szerint kell tartalmaznia.

A 314/2005. Korm. rendelet 6. melléklet 4. pontja többek között az alábbiakat tartalmazza:

4. A várható környezeti hatások becslése és értékelése

[...]

b) ha a környezetállapot változása a lakosság egészségi állapotának kedvezőtlen megváltozását okozhatja, akkor a környezet-egészségügyi hatások ismertetésekor meg kell adni különösen

ba) a hatásterületen élő lakosság számát, korösszetételét, mortalitási és morbiditási adataik értékelését, a hatásokra érzékeny csoportjait,

bb) a lakosságot érő környezetterhelés becslését alapul véve az érintettek egészségi állapotára gyakorolt rövid és hosszú távú hatások ismertetését,

bc) amennyire számszerűsíthető, az egészségi kockázat mértékét,

bd) az egészségkárosodás elkerülésének, mérséklésének, az egészségi kockázat elfogadható mértékűre való csökkentésének lehetőségeit;

[...].

Mivel a benyújtott dokumentációban foglaltak alapján a környezetállapot változása a lakosság egészségi állapotának kedvezőtlen megváltozását nem okozza, ezért a 314/2005. Korm. rendelet 6. melléklet 4. pont b) alpontban foglalt elemzésre nem volt szükség.

Az észrevétel szerint a Kecskemét 0181/11 hrsz. alatti ingatlanon található a családi otthonuk, amely a tervezett gyorsforgalmi út 49. km szelvényénél, a nyomvonal 300 m-es környezetében található, így a gyorsforgalmi út megépítése jelentős hatással lesz közösségük életére.

A dokumentáció zajvédelmi számításai alapján a Kecskemét 0181/11 hrsz. alatti ingatlannál a vonatkozó zajterhelési határértékekhez (nappal 65 dB, éjjel 55 dB) képest kb. 10 dB-lel kedvezőbb zajterhelési értékek várhatók (nappal 50-51 dB, éjjel 44 dB) a gyorsforgalmi út üzemelése során. A környezeti levegő állapotában sem várható jelentős (káros) környezeti hatás kialakulása, mivel a vonatkozó egészségügyi határértékek már a gyorsforgalmi út üzemi területén belül teljesülnek.

Lakossági észrevétel VI. (Kunadacs) és Lakossági észrevétel VII. (Kunadacs) tekintetében:

A Tervező válasza:

„Több észrevétel hivatkozta le a 314/2005. (XII. 25.) Kormány rendelet 6. §-át, mely a hatások következtében várható változások értékelését írja elő az érintett népesség egészségi állapotában, valamint társadalmi, gazdasági helyzetében – különösen életminőségében, területhasználata feltételeiben.

A Környezeti hatástanulmány (KHT) több szakági fejezeti is foglalkozik olyan jellegű hatásokkal, melyek változást idézhetnek elő a lakosság egészségi állapotában. A levegőtisztaság-védelmi és a zaj-rezgésvédelmi fejezetek részletesen vizsgálják a jelenlegi, távlati és az építés alatt időszakban bekövetkező pozitív és negatív hatásokat, összevetve azokat a jogszabályi előírásokkal, illetve ahol szükségessé vált ott védelmi intézkedések kerültek megfogalmazásra.

A tájvédelmi fejezet részletes számításokkal ismerteti az igénybevételi területre vonatkozóan a különböző területkategóriák esetében az érintettség mértékét.

Fentiekén túl a KHT Ember és társadalom, egészségügyi, gazdasági hatások fejezet foglalja össze az egészségügyi és társadalmi, gazdasági hatásokat.”

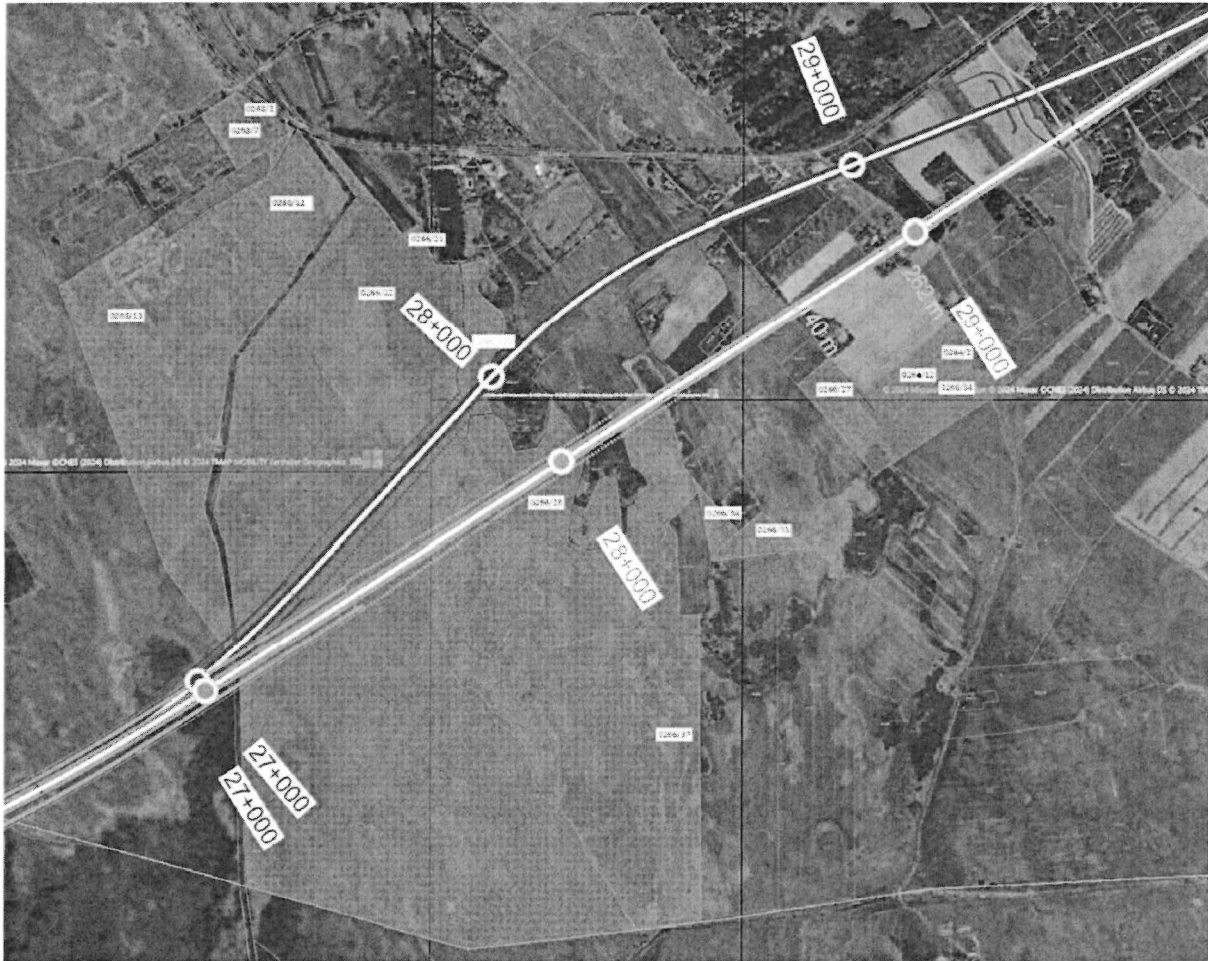
„Az M8 gyorsforgalmi út Dunavecse-Kecskemét közötti szakasz megvalósítását célzó fejlesztés előkészítése az Építési és Közlekedési Minisztérium jogelődje, a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő zártkörűen működő Részvénytársaság (székhelye: 1134 Budapest, Váci út 45., a továbbiakban Megrendelő) az m8DD Konzorciummal (UTIBER Kft. és TURA-Terv Kft.) (továbbiakban: Tervező) 2019. június 3. napján megkötött szerződéssel indult újra. A tervezési folyamat során a Tervező megvizsgált korábban felmerült, illetve új nyomvonal változatokat, mely alapján a döntéshozók által a környezeti hatások figyelembevételével, műszaki szempontok szerinti legkedvezőbb és a környező érintett települési önkormányzatok által is elfogadhatónak ítélt nyomvonal került ismételt kiválasztásra tovább tervezésre. Azonban a Kunadacs és Szabadszállás települések közigazgatási területén található Natura 2000 terület keresztezése (a keresztezés hossza, a területfoglalás mértéke, az uniós előírások szerint vizsgát, ott fellelt Natura 2000 jelölő élőhelyek és védett élőlények) miatt természetvédelmi akadályba ütközött, ezért a Tervező a területek többszöri helyszíni felmérése és elvégzett vizsgálatok után a környező önkormányzatoknak – Szabadszállás és Kerekegyháza – is megfelelő nyomvonalra tett új javaslatot.

A gyorsforgalmi út az útvíztelenítést biztosító kapcsolódó létesítményekkel, szükség esetén tervezendő párhuzamos földutakkal 50-80 m-es területsávot fog elfoglalni a keresztezett ingatlanokból, így csökken a legeltethető terület nagysága, azonban a Natura 2000 kijelölésű terület érintettsége miatt - minden nyomvonalváltozat esetében, de eltérő hosszban – egy 8-10 méter magas 800-1000 m hosszú élőhelyhid épül. Az élőhelyhid valamennyi nyomvonalterv szerint történő megvalósítás esetében 200-300 m hosszban épül az észrevételben hivatkozott ingatlanra. Az élőhelyhid természetvédelem szempontjából elvárt szerepe az, hogy a híd alatti nagy nyílásokkal a védett (állati és egyben növényi) élővilág egyedei részére közvetlen kapcsolatot, folyósót biztosítson az út két oldalán lévő, elvágott területek között. Így az élőhely hid lehetőséget fog biztosítani az állatok áterelésére az út másik oldalán található gyepterületekre.

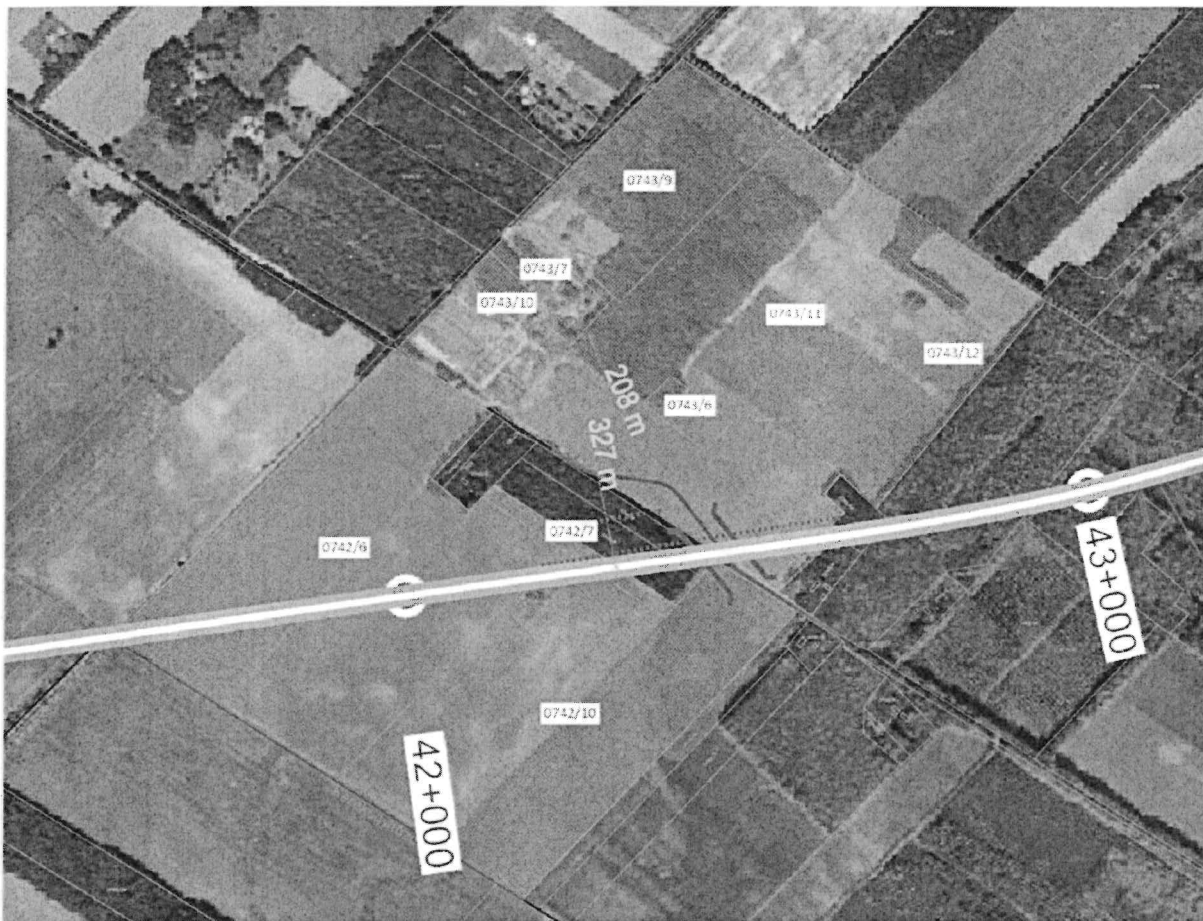
A Lajosmizse Város közigazgatási területét érintő korábban elfogadott nyomvonal (településrendezési tervekben is szereplő) már nem változik, így az érinteni fogja a jelölt ingatlanokat. Továbbá a két nagyobb birtokrész között húzódik az önkormányzati tulajdonú 0740 helyrajzi számú földút, melynek folytonosságát a gyorsforgalmi út megvalósítása után is biztosítani szükséges, ezért a földút gyorsforgalmi út feletti átvezetésére hídmutárgy építése is szükségessé válik az úttal szomszédos ingatlanok érintésével. Továbbá jogszabályi előírás miatt az új úttal elvágott, visszamaradó ingatlanok közúton történő megközelítésére zúzottkővel erősített földúti kapcsolatot szükséges kialakítani, melyekhez további területigénybevétel válhat szükségessé. A fenti létesítmények megvalósításhoz szükséges területi igény a tervezés későbbi fázisaiban kerül részletesen meghatározásra, de a jelzett területek igénybevétele elengedhetetlen. A gyorsforgalmi út építése miatt a területigénybevétel után visszamaradó ingatlanok használatában, azok mezőgazdasági hasznosításában bekövetkező változások, korlátozások, megmaradó létesítmények átépítési költsége a később, a pontos tervek alapján induló területszerzési eljárásoknál a kártalanítási összegek meghatározása során kerülnek figyelembevételre, amelynek keretében természetesen a tulajdonosok részére nyújtott kártalanítások is rendezésre kerülnek.

Az országos közúthálózat korábban megépített gyorsforgalmi útjainak történelmileg kialakult főváros központúságának kiegyensúlyozására régóta vannak elképzelések az ország középső és déli részén a Kelet-Nyugat irányú folyosó, vagy Budapesttől távolabbi gyűrűt formázó gyorsforgalmi útszakaszok megvalósítására. Ezért az M8/M200 gyorsforgalmi út tárgyi, Dunavecse és Kecsemét közötti szakaszának megvalósítása szerepel a jelenlegi kormányzati elképzelések között is 2031-es tervezett forgalom részére történő átadással.

A kunadacsi helyszínen a tervezett előhely híd mindkét változat esetén elegendő helyet biztosít az érintett területek közötti kapcsolat biztosítására.



A lajosmizsei hivatkozott területeken a lakóingatlant tartalmazó terület legközelebbi pontja a gyorsforgalmi úttól 327 m távolságra, a legközelebbi burkolt úthoz mért távolsága (a felüljárón átvezetett burkolt földút) 208 méter.



A megkeresésben feltüntetett lajosmizsei ingatlanok térségében a nyomvonal a korábbi tervezések során már ismertté vált, a településrendezési tervekben is figyelembe lett véve. Az utóbbi tervezési időszak, valamint jelen környezetvédelmi engedélyezés során a gyorsforgalmi út nyomvonala ezen szakaszon nem változott, az időközben elvégzett vizsgálatok és egyeztetések alapján módosítás csak a megelőző szakaszt érintette. A nyomvonal kialakításában meghatározó volt a már építési engedéllyel rendelkező M8-M5-5 sz. főút külön szintű csomópontjának helye és geometriája; Kerekegyháza település és Méntelek elkerülése; valamint a térség elérése érdekében az 5212 j. úton szükséges külön szintű csomópont létesítése. A helyi adottságokon túl a tervezési sebesség, a hozzá kapcsolódó műszaki előírások betartása, valamint a síkvidéki jelleg, ami a tengely kialakítását meghatározta.

A lajosmizsei ingatlanok teljes mértékben való elkerülése az alábbiakban részletezett hatások miatt problémás és nem javasolt. A nevesített ingatlanok elkerülése érdekében a nyomvonalat mintegy ~500 m-rel kellene eltolni, mely módosítás, a szükséges tervezési paraméterek alkalmazása miatt 6-8 km-es szakaszra hat ki. A jelentős korrekció következményeként az út nyomvonala hosszabb lenne, újabb területek válnának érintetté, melyek jelenlegi művelése hasonlóképp sérülne a gyorsforgalmi út létesítése esetén. Ezen túlmenően a nyomvonal közelében több lakóingatlan is található, melyekhez közelebb kerülne a nyomvonal a módosítás által, ezzel további, jelentősebb környezetvédelmi problémákat generálva."

A Kormányhivatal válasza:

A Kormányhivatal rámutat, hogy a nyomvonalvezetés kiválasztása tekintetében hatáskörrel nem rendelkezik. A Kormányhivatal eljárása során kizárólag olyan nyomvonalváltoztatokat bírálhat el, amelyeket az engedélykérelemmel benyújtottak részére, és amelyek a hatástanulmányban bemutatásra kerültek. A Kormányhivatal ennek megfelelően, eljárása során kizárólag a kérelem szerinti nyomvonalváltoztatokat vizsgálhatta.

Lakossági észrevétel VIII. (Kecskemét-Ménfőtelek) tekintetében:

A Tervező válasza:

„A Környezeti hatástanulmány készítése során a rendelkezésre álló topográfiai alaptérképek 2024-ben aktualizálásra kerültek légi fotók és helyszíni bejárások alapján. A tervdokumentáció tartalmaz légifotós tervlap sorozatot a tervezett beruházásra vonatkozóan.

A nyomvonal környezetében található tanyavilági ingatlanok feltüntetésre kerültek az Átnézeti helyszínrajzokon. Tárgyi gyorsforgalmi út esetében a zajvédelmi hatásterület kiterjedése a tengelytől ~ 350-400 m mindkét irányban, így ezen területsávon belül kerültek feltüntetésre és vizsgálatra az ingatlanok. A zajvédelmi hatásterületi sávon túl a tervezett út hatása érdemben nem érzékelhető. Az észrevételben hivatkozott ingatlan legközelebbi pontja 813 m-re található az út tengelyétől, így életminőséget, egészséget érintő hatásokkal nem kell számolni.

A zajmodellezés bemeneti adata a forgalmi modellezésből kapott forgalmi adatok, mely országos közúti hálózat alapján készül, így figyelembe veszi az M5 autópálya forgalmát is. Mivel az M5 autópálya több km-re található tárgyi ingatlantól, ezért zajvédelem tekintetében érdemi hatása a területre nincs. A tervezett gyorsforgalmi út esetében a tervezési sebesség 110 km/h, szemben az M5-ös autópálya 130 km/h megengedett sebességével, illetve a hivatkozott M5-ös forgalmánál jelentősen csekélyebb forgalom várható a tárgyi útszakaszon.

Az észrevételben hivatkozott ingatlan esetében az építés során káros rezgésterhelések nem várhatóak, mivel több száz méteres távolságban a talaj csillapító hatása miatt már nem alakulnak ki határérték feletti terhelések. Az üzemelés során az út rezgésterhelése 10-20 m-en belül már határérték alatti a legnagyobb forgalmú utak esetében is.”



A Kormányhivatal válasza:

Az észrevétel szerint a tervezett gyorsforgalmi út nyomvonala nagyon közel, 800-900 méterre húzódik az ingatlanuktól. Az észrevétel több alkalommal is kitér a nyomvonal közelségéből adódó negatív hatások

Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály
1016 Budapest, Mészáros utca 58/A.
Telefon: (06-1) 224-9100; KRID: 508260165
E-mail: orszagoszoldhatosag@pest.gov.hu
Web: <https://www.pvkh.hu>

(légszennyezés, valamint zajterhelés növekedés) megjelenésére, amely hatások mértéke nem elfogadható. Az észrevételben kéri az ingatlanuk közelében tervezett nyomvonzszakasznál a megfelelő mértékű, illetve minőségű zajvédelmi intézkedések betervezését. Az észrevétel szerint a hatástanulmányból nem derül ki, hogy az M5 gyorsforgalmi út zajára, az együttes hatások megjelenésére figyelemmel voltak-e.

Az építés közvetlen levegővédelmi hatásterülete - átlagos meteorológiai körülmények között, védelmi intézkedések nélkül - a szálló por (PM₁₀) hatásterülete alapján határozható meg, amelynek kiterjedése nagyobb volumenű földmunka (útépítés) esetében 1410 m; kisebb volumenű földmunka esetében 590 m; hídépítés, aszfaltozás esetében 390 m; közművek fektetése, oszlopok állítása esetében 240 m. A hatástanulmány számításai szerint a legterhelőbb munkafázis esetén az építési tevékenység védőtávolsága (határértékek teljesülésének távolsága) védelmi intézkedések nélkül nem haladja meg az 500 métert. A hatástanulmányban foglaltak alapján a környezetvédelmi engedélyben is előírt védelmi intézkedésekkel (locsolás, fedés, organizáció stb.) a terhelések jelentősen csökkenthetők, határértéket meghaladó levegőterhelés kialakulása még a nyomvonalhoz legközelebbi (30-50 m-re elhelyezkedő) ingatlanoknál sem valószínűsíthető.

A hatástanulmányban a gyorsforgalmi út közvetlen levegővédelmi hatásterületének lehatárolása a távlati forgalmi adatokkal számolva a 306/2010. Korm. rendelet 2. § 12c. pont c) feltétele szerint történt, mivel ez eredményezte a legnagyobb hatásterületet. A levegővédelmi hatásterület átnézeti helyszínrajzon is ábrázolásra került, a közvetlen hatásterület legnagyobb kiterjedése 1,7 m.

A dokumentáció számításai alapján a távlati állapotban várhatóan a tervezett gyorsforgalmi úthoz tartozó területeken belül teljesül minden vizsgált komponens esetében az órás és a 24 órás egészségügyi határérték.

Összességében megállapítható, hogy levegővédelmi szempontból a tervezett gyorsforgalmi út építése során az építési tevékenység hatásterülete a legterhelőbb munkafázis alatt elérheti Kecskemét Méntelek településrészt, azonban az ekkor fellépő hatások ideiglenesek, és határértéket meghaladó terhelés ekkor sem valószínűsíthető. A tervezett gyorsforgalmi út üzemeléséből adódóan – a hatástanulmány számításai alapján - Méntelek településrészen nem várható a környezeti levegő állapotában negatív változás.

A hatástanulmány szerint az építés közvetlen zajvédelmi hatásterületének legnagyobb kiterjedése nagyobb volumenű földmunka (útépítés) esetében 275 m; kisebb volumenű földmunka esetében 204 m; hídépítés, aszfaltozás esetében 269 m; közművek fektetése, oszlopok állítása esetében 214 m. A tervezett gyorsforgalmi út megvalósulása esetén a közvetlen zajvédelmi hatásterület kiterjedése - a tervezett gyorsforgalmi út környezetének sajátosságait figyelembe véve - 200-400 méter között változik.

A hatástanulmány számításai alapján a távlati állapotban az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út tervezett fejlesztésének megvalósulása esetén a hatástanulmányban bemutatott, jelen engedély rendelkező részében előírt zajvédelmi intézkedésekkel a vonatkozó zajvédelmi követelmények teljesülése várható az engedélyezett nyomvonal mentén.

A fentiek alapján az észrevételben megjelölt (nyomvonalától 800-900 m-re elhelyezkedő) ingatlan mind az építési, mind az üzemelési fázis zajvédelmi hatásterületén kívül helyezkedik el, a zajterhelési határértékek teljesüléséhez zajvédelmi intézkedés nem szükséges.

A hatástanulmányban foglaltak alapján az építési területekhez képest 50-100 méterre helyezkednek el a legközelebbi védendő ingatlanok. A talaj csillapító hatása miatt rezgésterhelésből származó konfliktusokra, határérték túllépésekre a hatástanulmányban foglaltak alapján ilyen távolságban már nem lehet számítani, emiatt az észrevételben megjelölt 800-900 m-re elhelyezkedő épületnél sem valószínűsíthető rezgésterhelésből származó konfliktus.

Méntelek Tanyaháromszög Egyesület észrevétele (Kecskemét-Méntelek) tekintetében:

A Tervező válasza:

„A jelenleg kivitelezés alatt álló M44 gyorsforgalmi út – M5 autópálya csomópontja meghatározza a Dunavecse felé vezető további szakasz geometriáját is.

A csomópont geometriája 2016-2018-ban az M8 autópálya (M5- Szolnok közötti szakaszának tervezése közben), került jelenlegi helyére, mivel az M5 autópályán tervezett és megépült létesítmények miatt a csomópont kialakítása északi irányban nem volt lehetséges a műszaki előírások miatt. A csomópont új helyzetének rögzítésével a Dunavecse felé vezető irány módosult és rögzítésre került.

Az akkori módosításoknál a nyomvonal a műszaki előírások figyelembevétele, valamint Méntelek belső részeinek lehető legnagyobb mértékben való elkerülése volt a szempont. A nyomvonalon ez jól látható is a csomópont előtt és után északi irányba indul az autópálya Dunavecse irányában Kecskemét rendezési tervének szabályozási tervén is a tervezett nyomvonal szerepel, amint azt a 2. pontban szereplő rendezési tervi részlet szemlélteti. Ezáltal a tervezett nyomvonal és a HÉSZ-ben foglaltak összhangja biztosított.

A Környezeti hatástanulmány készítése során a rendelkezésre álló topográfiai alaptérképek 2024-ben aktualizálásra kerültek légi fotók és helyszíni bejárások alapján. A tervdokumentáció tartalmaz légifotós tervlap sorozatot a tervezett beruházásra vonatkozóan.

A nyomvonal környezetében található tanyavilági ingatlanok feltüntetésre kerültek az Átnézeti helyszínrajzokon. Tárgyi gyorsforgalmi út esetében a zajvédelmi hatásterület kiterjedése a tengelytől ~ 350-400 m mindkét irányban, így ezen területsávon belül kerültek feltüntetésre és vizsgálatra az ingatlanok. A zajvédelmi hatásterületi sávon túl a tervezett út hatása érdemben nem érzékelhető. A legalaposabb tervezés során is lehet néhány ingatlan (főként tanya beépítés esetén), mely nem kerül ábrázolásra az átnézeti helyszínrajzon. Tárgyi szakaszon ~ 800-1000 tanya került ábrázolásra az észrevételben szereplő tanyák esetében az alábbiak állapíthatók meg.

- Méntelek 229. tanya: A nyomvonal érinti, épület bontása szükséges.
- Méntelek 226. tanya: A tanya a zajvédelmi hatásterület határán található, a tervezett gyorsforgalmi út hatásai nem lesznek jelentősek az ingatlan esetében (E_01.02. jelű melléklet tartalmazza, mint vizsgálati pont).
- Méntelek 186. tanya: Az ingatlan a zajvédelmi hatásterületen kívül helyezkedik el, érdemi hatás nem várható.

Az észrevételben kérdésként felmerült, hogy az építés során felhasznált utak sorsa miként alakul a kivitelezés befejeztével. Mivel jelen tanulmánytervi fázisban még nem ismertek a pontos organizációs/építési elképzelések ezért az érintett utak köre sem. Azonban általános elvként kijelenthető, hogy az építés során károsodott utak helyreállításáról a kivitelezőnek gondoskodnia kell.

A zajmodellezés bemeneti adata a forgalmi modellezésből kapott forgalmi adatok, mely országos közúti hálózat alapján készül, így figyelembe veszi az M5 autópálya forgalmát is. Mivel az M5 autópálya több km-re található tárgyi ingatlantól, ezért zajvédelem tekintetében érdemi hatása a területre nincs. A tervezett gyorsforgalmi út esetében a tervezési sebesség 110 km/h, szemben az M5-ös autópálya 130 km/h megengedett sebességével, illetve a hivatkozott M5-ös forgalmánál jelentősen csekélyebb forgalom várható a tárgyi útszakaszon.

A zajterhelés és a zajvédelmi hatásterület meghatározása szoftveres modellezéssel történt, mely figyelembe vette a domborzati viszonyokat. Az észrevételben foglaltaktól eltérően nem két párhuzamos vonal került feltüntetésre, hanem egy változó szélességű, sáv, mely számos „öblösödést, kiugrást” tartalmaz.

Fentiekben ismertetett zajvédelmi modellezés eredményei összevetésre kerültek a jogszabályban foglalt zajvédelmi határértékekre és ennek eredményeként kerültek megfogalmazásra a szükséges védelmi intézkedések Méntelek vonatkozásában.

A zajterhelési határértékek 100 m-en belül teljesülnek, ezért az észrevételben hivatkozott vasúti felüljáró esetében nem szükséges védelmi intézkedés, mivel annak 250-300 m-es környezetében nem található zajtől védendő ingatlan. Hasonlóan a 49-50 km szelvények közötti szakasz esetében sem szükséges védelmi intézkedés, mivel a jogszabály szerinti zajterhelési határértékek teljesülnek.

Az észrevétel végén javasolt megoldásokra reflektálás:

- *Az érintett ingatlanok esetében a javasolt zajárnyékoló falakkal modellezett zajterhelési értékek ingatlantól függően 3-9 dB-lel a határértékek alatt vannak, ezért elégséges a 3 m-es fal építése. A tervezett fal kellő biztonsággal rendelkezik.*
- *A tervezett szakaszon zajvédelmi szempontból földtöltés létesítése, vagy terepszint alá süllyesztés, illetve további zajárnyékoló fal létesítése nem szükséges. A gyorsforgalmi utak általános tervezési szempontjait tekintve elmondható, hogy a tervezett út rézsűiben növénytelepítés történik a kivitelezés során.*
- *Mivel a vizsgálatok szerint a jogszabályi zajterhelési értékek teljesülnek a tervezett zajárnyékoló falakkal, ezért nem szükséges további intézkedés megtétele, mint pl. a sebességkorlátozás.”*

A Kormányhivatal válasza:

Az észrevételben kifogásolják, hogy a gyorsforgalmi út tervezett nyomvonalának Méntelek településrész vonatkozásában leghátrányosabb hatásai a zaj és rezgés felerősödése, valamint a levegő minőségének romlása. Az észrevétel szerint az útépitési munkálatok veszélyeztetik a nyomvonal mellett található tanyák (Méntelek esetében a legközelebbi épületek a nyomvonaltól 800-900 m-re helyezkednek el) statikai állapotát. Az észrevételben foglaltak alapján lényegesen átgondoltabb zajvédelem lenne indokolt Méntelek vonatkozásában.

Tekintettel arra, hogy az észrevétel zaj- és rezgésvédelmi, valamint levegővédelmi szempontból érdemben megegyezik a Lakossági észrevétel VIII.-ban foglaltakkal, az előző pontban részletesen megadott véleményt ezen észrevétel kapcsán is fenntartjuk.

Mindkét észrevétel kapcsán együttesen az alábbi megállapítások tehetők:

Az észrevételekben hivatkoznak a 314/2005. Korm. rendelet 6. § (1a) bekezdésében foglaltakra.

A 314/2005. Korm. rendelet 6. § (1a) bekezdésében foglaltak szerinti vizsgálatokat a hatástanulmánynak a 314/2005. Korm. rendelet 6. melléklet 4. pontjában foglaltak szerint kell tartalmaznia.

A 314/2005. Korm. rendelet 6. melléklet 4. pontja többek között az alábbiakat tartalmazza:

4. *A várható környezeti hatások becslése és értékelése*

[...]

b) ha a környezetállapot változása a lakosság egészségi állapotának kedvezőtlen megváltozását okozhatja, akkor a környezet-egészségügyi hatások ismertetésekor meg kell adni különösen

ba) a hatásterületen élő lakosság számát, korösszetételét, mortalitási és morbiditási adataik értékelését, a hatásokra érzékeny csoportjait,

bb) a lakosságot érő környezetterhelés becslését alapul véve az érintettek egészségi állapotára gyakorolt rövid és hosszú távú hatások ismertetését,

bc) amennyire számszerűsíthető, az egészségi kockázat mértékét,

bd) az egészségkárosodás elkerülésének, mérséklésének, az egészségi kockázat elfogadható mértékűre való csökkentésének lehetőségeit;

[...].

Mivel a benyújtott dokumentációban foglaltak alapján a környezetállapot változása a lakosság egészségi állapotának kedvezőtlen megváltozását nem okozza, ezért a 314/2005. Korm. rendelet 6. melléklet 4. pont b) alpontban foglalt elemzésre nem volt szükség.

A nyomvonal módosítására irányuló észrevételek kapcsán a Kormányhivatal rámutat, hogy a nyomvonalvezetés kiválasztása tekintetében hatáskörrel nem rendelkezik. A Kormányhivatal eljárása során kizárólag olyan nyomvonalváltoztatokat bírálhat el, amelyeket az engedélykérelemmel benyújtottak részére, és amelyek a hatástanulmányban bemutatásra kerültek. A Kormányhivatal ennek megfelelően, eljárása során kizárólag a kérelem szerinti nyomvonalváltoztatokat vizsgálhatja.

*

Az eljárás során a Kiskunsági Hagyományörző Kézműves és Turisztikai Egyesület (a továbbiakban: **Egyesület**) ügyféli jogállásának megállapítását kérte 2024. október 22. napján megküldött beadványában.

A Kormányhivatal az Egyesület ügyféli jogállását PE/KTFO/5515-116/2024. számú végzésével megállapította.

*

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

Mindezek alapján a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem, és az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51. főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz III/a változat szerinti megvalósítására környezetvédelmi engedélyt adtam.

Felhívom a figyelmet az alábbiakra:

A Kvt. alapján:

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

A Méptv. szerint:

196. § (7) Közcélú nyomvonalas építménynél a Kvt. 72. §-ától eltérően a környezetvédelmi hatóság a környezetvédelmi engedélyt akkor vonja vissza, ha

- a) a véglegessé válástól számított tíz éven belül a közcélú nyomvonalas építmény megvalósítását vagy az ahhoz szükséges építési előkészítési munkákat nem kezdték meg,
- b) a jogosult nyilatkozik arról, hogy a környezetvédelmi engedéllyel nem kíván élni, vagy
- c) az engedélyezéskor fennálló feltételek lényegesen megváltoztak.

Határozatomat a fenti jogszabályok, valamint a Kvt. 71. § (1) bekezdése b) pontja, továbbá az Ákr. 80. § (1) bekezdése és 81. § (1) bekezdése alapján hoztam meg.

A településrendezési tervekkel való összhangra vonatkozó megállapítást a 314/2005. Korm. rendelet 10. § (4) bekezdés a) pontja és az 5.§ (2) bekezdés c) pont cc) alpontja alapján tettem.

Az engedély érvényességi idejét a 314/2005. Korm. rendelet 11. § (2) bekezdésében foglaltakra figyelemmel állapítottam meg.

Az eljárás során közreműködő szakhatóságok állásfoglalásait az Ákr. 81. § (1) bekezdése alapján foglaltam határozatomba. Az Ákr. 55. § (4) bekezdése alapján a szakhatóság döntése az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.

Határozatomat az Ákr. 85. § (1) bekezdése alapján az ügyben eljáró szakhatóságok, továbbá a 624/2022. Korm. rendelet 11. §-a alapján a megkeresett hatóságok részére is megküldöm.

A határozatot az eljáró hatóság a Kvt. 71. § (3) bekezdése alapján teszi közhírré.

Hatáskörömet és illetékességemet az Autópálya tv. 9. § (1) bekezdése, a 624/2022. Korm. rendelet 7. § a) pontja, a 124/2021. Korm. rendelet 3. § (1) bekezdés i) pontja és a 625/2022. Korm. rendelet 15. § (2) bekezdése alapján állapítottam meg.

A határozat elleni önálló fellebbezés lehetőségét az Ákr. 116. § (1) bekezdése, a Kvt. 71/A. § (1) bekezdése és a 314/2005. Korm. rendelet 26/A §-a biztosítja, a fellebbezés benyújtására nyitva álló időtartam az Ákr. 118. § (3) bekezdése alapján került meghatározásra. A fellebbezés halasztó hatályáról az Ákr. 117. § (1) bekezdése, a fellebbezés tartalmáról és az indokolási kötelezettségről az Ákr. 118. § (1) és (2) bekezdése, a fellebbezési jogról való lemondásról az Ákr. 118. § (4) bekezdése alapján adott tájékoztatást a Kormányhivatal.

Budapest, dátum a digitális aláírás szerint

Dr. Tarnai Richárd főispán
nevében és megbízásából:

**Dr. Bartus
Adrienn**

Digitálisan aláírta: Dr. Bartus
Adrienn
Dátum: 2024.11.13 14:35:24
+01'00'

Dr. Bartus Adrienn
főosztályvezető

Kapják: kezelői utasítás szerint

Ügyintézői utasítás a PE/KTFO/5515-119/2024. számú határozathoz

Kapja:

	Címzett neve, levelezési címe	Csatolandó	Postázás módja
1.	Építési és Közlekedési Minisztérium Útépítési Beruházások Támogatásáért Felelős Helyettes Államtitkárság Közúti Beruházás Lebonyolítási Főosztály	-	HK (EKMUTHAT 661766363)
2.	Utiber Közúti Beruházó Kft. (M8 DD Konzorcium)	-	CK (10554885)
3.	Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság	-	KÉR (OKF)
4.	Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal Tűzvédelmi, Iparbiztonsági és Vízügyi Hatósági Főosztály	-	KÉR (KHIV BAK TIVHF)
5.	Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal Népegészségügyi Főosztály	-	KÉR (KHIV BAK NÉF)
6.	Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály Építésfelügyeleti és Örökségvédelmi Osztály	-	KÉR (KHIV BAK ÉÖF ÉFÖÖ)
7.	Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztály	-	KÉR (KHIV BAK AF NTO)
8.	Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Erdészeti Osztály	-	KÉR (KHIV BAK AF EO)
9.	Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály	-	KÉR (KHIV BAK FHF)
10.	Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal Állami Főépítési Iroda	-	KÉR (KHIV BAK ÁFI)
11.	Budapest Főváros Kormányhivatala Népegészségügyi Főosztály	-	KÉR (KHIV BUK NÉF)
12.	Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály Gyorsforgalmi Utügyi Osztály	-	KÉR (KHIV BUK OKHF GYÚO)
13.	Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatóság	-	KÉR (KNP)
14.	Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály	-	KÉR (KHIV BAK KVTVF)
15.	Apostag Község Önkormányzata	-	KÉR (ÖNK BKM 6088)
16.	Dunavecse Város Önkormányzata	-	KÉR (ÖNK BKM 6087)
17.	Újsolt Község Önkormányzata	-	KÉR (ÖNK BKM 6321)
18.	Szabadszállás Város Önkormányzata	-	KÉR (ÖNK BKM 6080)
19.	Kunszentmiklós Város Önkormányzata	-	KÉR (ÖNK BKM 6090)
20.	Kunadacs Község Önkormányzata	-	KÉR (ÖNK BKM 6097)
21.	Kunbaracs Község Önkormányzata	-	KÉR (ÖNK BKM 6043)
22.	Kerekegyháza Város Önkormányzata	-	KÉR (ÖNK BKM 6041)
23.	Lajosmizse Város Önkormányzata	-	KÉR (ÖNK BKM 6050)

24.	Kecskemét MJV Önkormányzata	-	KÉR (ÖNK BKM 6000)
25.	Kiskunsági Hagyományőrző Kézműves és Turisztikai Egyesület	-	CK (18360457)
26.	Hnyr	-	B
27.	Irattár	-	B

