

Kifizetés: 2025. 05. 27.
Közzététel első n.: 2025. 05. 28.
Utolsó nap: 2025. 06. 26.
Kérelm napja: 2025. 06. 26.
Meghatározás:
Kisbér Közö Önkormányati Hivatal Kiszárái Kivétel
ügyfélfogadási időben.



PEST VÁRMEGYEI
KORMÁNYHIVATAL

Dr.
Szentmik
lóssy
Zoltán

Digitálisan
aláírta: Dr.
Szentmiklóssy
Zoltán
Dátum:
2025.05.20
08:42:41 +02'00'

Közzetétel

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

Az MKIF Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (2040 Budaörs, Akron utca 2.) nevében az Uvater Zrt. (1146 Budapest, Hermina út 17.) által benyújtott kérelemre a Komárom – Kisigmánd (M1 autópálya) – Kisbér – Székesfehérvár (M7 autópálya) – Sárbogárd (M8 gyorsforgalmi út) közötti emelt sebességű főút (13. és 81.) megvalósítására PE/KTFO/3921-89/2022. számon kiadott környezetvédelmi engedély módosítása ügyében a Pest Vármegyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály előtt PE/KTFO/3212/2025. számon közigazgatási hatósági eljárás indult.

Eljáró hatóság megnevezése, elérhetősége:

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

Ügyiratszám: PE/KTFO/3212/2025.

Az ügy tárgya:

A Komárom – Kisigmánd (M1 autópálya) – Kisbér – Székesfehérvár (M7 autópálya) – Sárbogárd (M8 gyorsforgalmi út) közötti emelt sebességű főút (13. és 81.) megvalósítására vonatkozó környezetvédelmi engedély módosítása.

Kérelmező: Az MKIF Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (2040 Budaörs, Akron utca 2.)

Ügyintézési határidő: 60 nap

A kérelem beérkezésének időpontja: 2025. április 22.

Az eljárás megindulásának és az ügyintézési határidő kezdetének napja: 2025. április 22.

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

Tervezett létesítmény, tevékenység rövid ismertetése:

A Komárom-Kisigmánd (M1) - Kisbér - Székesfehérvár (M7) - Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a Komárom – Székesfehérvár közötti emelt sebességű főút (13. sz. és 81. sz. főút) fejlesztése kapcsán kiadott környezetvédelmi engedélytől való tervezett eltérések az alábbiak:

A környezetvédelmi engedély a Komárom-Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése keretében a Komárom és Székesfehérvár közötti szakasz „C” változat, vagy „C2” változat és „C2 II” szakasz szerinti megvalósítására vonatkozott. A módosítás a környezetvédelmi engedélyben szereplő „C2 II” szakaszt (az M1 autópálya csomópontjától északra halad) nem érinti.

A környezetvédelmi engedély módosítás tárgya az M1 autópálya és a 8. sz. főút - 810. sz. főutak alkotta csomópont között vezetett emelt sebességű, 2x2 forgalmi sávós elsőrendű főút környezetvédelmi engedélyben szereplő alábbi változatainak módosítása:

- „C” változat az M1 autópálya Komáromi csomópontja (85+070 km sz.) és a 8. sz. - 810. sz. főutak alkotta csomópont között;

- „C2” változat az M1 autópálya 81+835 km szelvényébe tervezett új csomópont és a 8. sz. - 810. sz. főutak alkotta csomópont között (a változat a 3+185 km-nél levő hibaszelvénytől megegyezik a „C” változattal).

A módosított létesítmény a továbbiakban a 2x2 sávós kétoldali burkolt üzemi sávval létesülő M200 autót (24,6 m koronaszélességgel) 0+000 km sz. (az M1 autópálya 81+835 km szelvényébe tervezett új csomópont) és 60+300 km szelvény közötti szakasza.

A tervezett nyomvonal leírása:

A nyomvonal a Mocsai kezdőcsomóponttól indul, amely az M1 autópályához annak 82 km szelvényének környezetében csatlakozik. Ezután déli irányba haladva szántóterületeken át, a szélérőműveket elkerülve keresztezi a nyomvonal a Kocs-Kisigmánd eret. A nyomvonal egy szállítmányozási és egy mezőgazdasági telep között halad, majd keresztezi a 8136 j. utat. Az út keresztezésénél egy külön szintű csomópont (Nagyigmándi csomópont) biztosítja Kisigmánd és Nagyigmánd települések bekötését. A csomópont után az autót elkerüli a horgásztavat és keresztezi a Szendi-eret és a 8144 j. utat külön szinten. A nyomvonal szántóterületek és kisebb erdős területek között haladva elkerüli a Csép település külterületén lévő öntözött területeket.

A tervezett út déli irányba tovább vezetve kerüli el Ete települést keleti oldalról, majd a nyomvonal keresztezi a megszűnő 13. sz. vasútvonalat, a Battyáni-eret és Vérteskethely nyugati oldalán a 8135 j. utat.

A tervezett autót a 20+455 km szelvény környezetében egy külön szintű csomópont tervezett (Kisbéri csomópont), amely mind Kisbér, mind Vérteskethely irányába egy bekötőúttal csatlakozik a településekhez.

A tervezett autót a meglévő 81. sz. főutat, a 8207 j. utat és az 5. sz. vasútvonalat keresztezve Bakonyrákányt nyugati oldalról kerülné el, majd a meglévő 81. sz. főúttal párhuzamosan haladna külterületen, túlnyomórészt szántóföldeken Mór irányába. A 28+648 km szelvény környezetében a 8227 j. út keresztezésénél tervezett egy külön szintű csomópont (Bakonyrákányi csomópont), amelyhez kapcsolódna az egyoldali komplex pihenőhely.

Mór irányába tovább haladva, Mór városa előtt egy, a város északi oldalán kialakított bekötőút csatlakozna a tervezett autóúthoz a 36+452 km szelvény környezetében külön szintű csomóponttal (Mór északi csomópont), amely csomópont a bekötő úttal kapcsolatot biztosít a 81. sz. főúthoz. Az autót továbbiakban Mór városát nyugatról elkerülve éri el a 8216. j. utat, amelynél külön szintű csomópont (Mór nyugati csomópont) biztosítja a 39+428 km szelvény környezetében a város közúti bekötését és ipari területeinek közúti kapcsolatát az M200 autóúthoz.

A nyomvonal a Móri-vízet és az 5. sz. vasútvonalat megközelíti a 81. sz. főúttal párhuzamosan. A 45+656 km szelvény környezetében kialakítandó külön szintű csomópont (Bodajki csomópont) után a nyomvonal a meglévő 81. sz. főúttal továbbra is párhuzamosan haladva a 51+939 km szelvény

környezetében (Magyaralmási csomópont) Magyaralmás és Fehérvárcsurgó településeket köti be a 81116 j. és 8205 j. utak segítségével. Ezután a tervezett nyomvonal a meglévő 81. sz. főút nyomvonalához közel kerül, így a meglévő 81. sz. főút korrigálásra kerül és a Magyaralmási csomópont segítségével biztosítható a visszakötése a meglévő – megmaradó út nyomvonalába.

A tervezett M200 autótú Moha település felé halad keresztezve a Gaja-patakot, a 8204 j. utat, az 5. sz. vasútvonalat, az Ős Gaja-patakot és a 8203 j. utat, majd Iszkaszentgyörgy és Moha települések között halad el a 8202 j. útig, ahol az 58+743 km szelvény környezetében külön szintű csomópont kerül kialakításra (Iszkaszentgyörgyi csomópont). A csomópont egyrészről kapcsolatot teremt a településeknek az autótúhoz, másrészről a térségben található burkolt önkormányzati utat (bányaút) is beköti a csomópontba.

A tervezett M200 autótú nyomvonala ezt követően a meglévő 8. sz. - 801. sz. főutak külön szintű csomópontjába köt bele a csomópont átalakításával (Csóri csomópont), azonban a tervezett autótú tervezési szakaszának vége a csomópont előtt a 60+300 km szelvény, ahol csatlakozik az M200 autótú következő tervezési szakaszához.

Az eredeti nyomvonal által érintett települések:

„C” változat: Csém, Kisigmánd, Nagyigmánd, Csép, Császár, Ete, Kisbér, Véteskethely, Bakonysárkány, Mór, Bodajk, Fehérvárcsurgó, Moha, Iszkaszentgyörgy, Csór.

„C2” változat: Moca, Kisigmánd, Nagyigmánd, Csép, Császár, Ete, Kisbér, Véteskethely, Bakonysárkány, Mór, Bodajk, Fehérvárcsurgó, Moha, Iszkaszentgyörgy, Csór.

A módosítás által érintett települések:

Moca, Csém, Kisigmánd, Nagyigmánd, Csép (csak földút és mederkorrekció érinti), Császár, Ete, Véteskethely, Kisbér, Bakonysárkány, Mór, Bodajk, Fehérvárcsurgó, Sárkeresztes, Moha, Iszkaszentgyörgy, Csór.

Hatásterületek:

Levegőtisztaság-védelem:

A levegővédelmi hatásterületek meghatározása a levegő védelméről szóló 306/2010. (XII.23.) Korm. rendelet 2. § 12c. pont előírásainak figyelembe vételével történt.

Az építési munkákhoz köthetően a szállítás és az anyagmozgatás során várható levegőterhelő hatás. Az építési fázis becsült hatásait vizsgálva megállapítható, hogy a porterhelés átmeneti növekedésével kell számolni, mely képződő por a becsült adatok alapján az építési terület 109 méteres körzetében kiülepedik. A bemutatott számítás alapján a munkagépek kibocsátásából adódó hatásterület a tevékenység végzésének helyétől számított 142 méterben határozható meg NO_x komponens tekintetében. A hatástanulmány szerinti tervezett műszaki intézkedésekkel (locsolás, fedés, organizáció stb.) a terhelés jelentős mértékben csökkenthető. Az építés hatásai időszakos jellegűek és az egyes nyomvonal szakaszon eltolva jelentkeznek.

Az üzemelés során a járművek belsőégésű motorjainak kibocsátása okoz levegőterhelést. A levegőminőségre gyakorolt hatást a járművek emissziója, valamint a forgalmi és terjedési viszonyok határozzák meg. A tevékenység hatásterülete a tervezett autótú egyes szakaszaira bontva került meghatározásra. Ezek alapján megállapítható, hogy a hatásterület nagysága szálló por (PM₁₀) komponens esetében 48 – 521 méterben állapítható meg.

A tervezett autótú közvetett hatásaként a párhuzamos főutakról jelentős mértékű forgalom elvonás jelentkezik majd. A környezeti hatástanulmány szerint a 13. és a 81. sz. főúti szakaszok forgalma jelentős mértékben csökken, átlagosan 68%-kal (a minimum 29%, a maximum 93%). A további érintett úthálózati elemek esetében a csökkenés átlagosan 37% (2%, ill. 79% a csökkenés szélsőértéke), a

ráhordó úthálózati elemek esetében azonban forgalomnövekedés várható, ennek mértéke átlagosan 23%.

A környezeti hatástanulmány megállapításai szerint az autópályát mellett a határérték már 23 méter távolságban teljesül; a közvetett hatásterületen (a ráhordó mellékutak esetében a forgalom nagyarányú növekedését is figyelembe véve) a határértékek már 10 méter távolságon belül teljesülnek.

Zaj- és rezgésvédelem:

A környezeti hatástanulmányban foglaltak szerint az építés hatásterülete várhatóan megegyezik az építkezés és felvonulás területeivel, illetve ezek közvetlen környezetével.

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

A tervezett autópályát közvetett zajvédelmi hatásterülete az a terület, amelyen a tervezett létesítményhez kapcsolódó járműforgalom járulékos zajterhelést vagy zajterhelés változást okoz. A környezeti hatástanulmányban foglalt vizsgálatok alapján megállapítható, hogy az érintett közutak közül 14 útszakasz esetében volt tapasztalható az említett $\pm 25\%$ -os forgalomváltozás. Az autópályát üzembe helyezésének hatására a jelenlegi 13. sz. és 81. sz. főutak egyes szakaszainak forgalma jelentős mértékben csökkenni fog.

Természetvédelem:

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

Közvetett hatásterület: Az élővilágra gyakorolt hatások mértéke a különböző élőhelyek és fajok érzékenysége szerint eltérő. A különböző fajokra egyes hatások eltérő módon hatnak, ezért az állatfajok esetében - a faj érzékenységtől függően - a vizsgált sáv szélessége 1000 méteres távolságig is kiterjedt. A részletes élőhelyek térképezésére vonatkozó - vizsgálatok a közvetlen hatásterület vonalának szélétől számított 100-100 m-es szélességben történtek.

A tervezett létesítmény megvalósítása nem érint országos jelentőségű védett természeti területet, egyedi határozattal kihirdetett ex lege védett lápterületet, szikes tavat, kunhalmot. A tervezett út a helyi jelentőségű védett természeti területek közül Fejér vármegyében Mór külterületén a „Móri-víz és környéke” nevű helyi jelentőségű természetvédelmi területet a 41+820 – 42+620 km szelvények között metszi.

Az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet mellékletei szerinti területek (Natura 2000 területek) közül a tervezett autópályát a HUDI20033 „Móri-árok” jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területet (Natura 2000 területet) a 41+820 – 42+260 és az 55+380– 55+510 km szelvények között metszi. A közvetlenül érintett HUDI20033 „Móri-árok” jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területre gyakorolt hatások vizsgálatára külön hatásbecslési dokumentáció készült.

A Natura 2000 területek közül több további terület is található a tervezett autópályát környezetében, amelyek közvetlenül nem érintettek. Az előzetes (screening) Natura 2000 hatásbecslési dokumentációk alapján a közvetlenül nem érintett Natura 2000 területekre a tervezett létesítmény megvalósítása és működése kimutatható kedvezőtlen hatással nem lesz.

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 azok a területrészek tartoznak a közvetett hatásterületbe, amelyeknél a területhasználati lehetőségek módosítása, korlátozása, zavarása következik be.

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

Nemzetközi eljárás:

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

Tájékoztatás, észrevételek, kérdések:

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

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

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

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

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

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

Közmeghallgatás:

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

A közmeghallgatás időpontja: 2025. június 23.

A közmeghallgatásra az érintettek személyes megjelenése nélkül, honlapon való közzététel útján kerül sor.

Az észrevételeket a közmeghallgatás időpontjáig az eljáró hatósághoz írásban lehet benyújtani.

Az elektronikus úton közzétett kérelem és mellékletek elérési helye:

A <https://www.pvkh.hu> linken, a Hirdetmények menüpont kiválasztásával
Környezetvédelmi közlemény – M200 autótűt (0+000-60+300 km sz. közötti szakasz) cím alatt.

Az eljáró hatóság döntési lehetőségei:

A 314/2005. Korm. rendelet 10. § (8) bekezdése alapján az eljáró hatóság a környezetvédelmi engedélyt módosíthatja, ha az engedélyezéskor fennálló feltételek megváltozása a korábban kiadott engedély visszavonását nem teszi szükségessé.

Budapest, dátum a digitális aláírás szerint

Dr. Tarnai Richárd főispán
nevében és megbízásából:

dr. Szentmiklóssy Zoltán
osztályvezető