



KÖZÉP-DUNÁNTÚLI KÖRNYEZETVÉDELMI, TERMÉSZETVÉDELMI  
ÉS VÍZÜGYI FELÜGYELŐSÉG

Érkezett

2011 AUG 15.

Központi Postázó

Ügyszámunk: 15917/2011

Iktatószámunk: 68760/11

Ügyintézőnk: Kertész Csaba

**Tárgy: A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt részére, a 62. sz. főút M8 (új Duna-híd) és Székesfehérvár közötti szakaszának környezetre gyakorolt hatásáról készített teljesítményértékelés jóváhagyása**

### HATÁROZAT

- 1.00 A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45., KSH szám: 11606522-4211-114, ügyfél azonosító (KÜJ): 100365768) részére a 62. sz. főút M8 (új Duna-híd) és Székesfehérvár közötti szakaszának környezetre gyakorolt hatásáról készített teljesítményértékelést jóváhagyom.**
- 2.00** Az eljárás igazgatási szolgáltatási díját a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. a teljesítményértékelés benyújtásakor megfizette, és az erről szóló igazolást a kérelem mellékleteként megküldte. Egyéb eljárási költség nem merült fel.
- 3.00** Jelen határozatommal megkeresem a tevékenységgel érintett települések önkormányzatának jegyzőit, hogy jelen határozat kézhezvételét követő 8. napon gondoskodjanak a határozat nyilvános közzétételéről és a közzétételt követően tájékoztassák a Felügyelőséget a közzététel időpontjáról, helyéről, valamint a határozatba való betekintési lehetőség módjáról.
- 4.00** Elrendelem, hogy az ügyfelek tájékoztatásáért felelős személy a határozat kiadmányozását követően haladéktalanul gondoskodjon a határozatnak a Felügyelőség hirdetőtábláján történő kifüggesztéséről, illetve az internetes honlapján, valamint a központi rendszeren való közzétételről.
- 5.00** Döntésem ellen, annak közlésétől számított 15 napon belül, az Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőséghez címzett, de hozzám két példányban benyújtható – igazgatási szolgáltatási díjköteles – fellebbezéssel lehet élni. A fellebbezést az Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség bírálja el. A Főfelügyelőség jelen döntést helybenhagyhatja, megváltoztathatja, vagy megsemmisíthet, avagy a megsemmisítés mellett új eljárásra utasíthat.

### INDOKOLÁS

A Közép-dunántúli Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőségen (továbbiakban: Felügyelőség) a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) kérelme alapján 2011. május 14-én a 62. sz. főút az M8 (új Duna-híd) és Székesfehérvár közötti szakaszának fejlesztése tárgyában környezetvédelmi teljesítményértékelési eljárás indult a *környezet védelmének általános szabályairól* szóló 1995. évi LIII. törvény (a továbbiakban: Kvt.) 77. § (1) bekezdése alapján. A kérelemhez mellékelte a Transinvest - Budapest Kft. (1106 Budapest, Fehér út 10.) által 2011. május hónapban készített 62. sz. főút fejlesztése M8 (új Duna-híd) Székesfehérvár közötti szakaszainak kiépítésére vonatkozó Európai Regionális Fejlesztési Alap támogatás elnyeréséhez szükséges Teljesítményértékelés dokumentációt.

*Kérjük, hogy válaszukban hivatkozzanak az iktatószámunkra!*

Telefon: (22) 514-300

Székesfehérvár, Hosszúsétatér 1.

Ügyfélszolgálat: (22) 514-310

Telefax: (22) 313-564

Levélcím: 8002 Székesfehérvár Pf.: 137

Ügyfélfogadási idő:

Honlap: <http://kdtktvf.zoldhatosag.hu>

Hétfő, Szerda: 9<sup>00</sup>-15<sup>00</sup>

Kedd, Csütörtök, Péntek: 9<sup>00</sup>-12<sup>00</sup>

A 2011. május 13-án a Felügyelőségre érkezett kérelem alapján 15917/2011 ügyszámon közigazgatási hatósági eljárás indult.

A Felügyelőség a *közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól* szóló 2004. évi CXL. tv. (továbbiakban: **Ket.**) 29.§ (7) bekezdésének megfelelően 2011. május 31-én közleményt tett közzé a hivatalban, a honlapon és a központi rendszeren, továbbá a közleményt, a kérelmet és mellékleteit 2011. május 27-én megküldte az érintett Seregélyes és Perkáta Nagyközségek Önkormányzata Jegyzőinek, Szabadegyháza Község Önkormányzata Jegyzőjének, valamint Székesfehérvár és Dunaújváros Megyei Jogú Város Jegyzőinek a közterületen és a helyben szokásos módon történő közhírré tétel céljából.

A Felügyelőség a *közigazgatási hatósági eljárás megindulásáról szóló értesítés érdekében vezetett elektronikus adatbázis létrehozásáról, vezetéséről, valamint az adatbázis alapján történő értesítésről* szóló 187/2009. (IX.11.) Korm. rendelet 2. § (1) bekezdése és a **Ket.** 28/A. § alapján a közleményt elektronikus úton megküldte a Csalán Környezet és Természetvédelmi Egyesület, a Magyarországi Éghajlatvédelmi Szövetség, a Reflex Környezetvédő Egyesület, a Magas-Bakony Környezetvédelmi Egyesület, az Egyensúly Környezetvédelmi Egyesület, a Zöld Forrás Környezetvédelmi Egyesület és az Aranyszarvas Egyesületnek, értesítve a társadalmi szervezeteket az eljárás megindításáról.

A felülvizsgálati dokumentációval kapcsolatos észrevétel sem az érintett önkormányzatokhoz, sem a Felügyelőséghez nem érkezett. Környezetvédelmi érdekek képviselőit alakult társadalmi szervezet ügyféli minőségben történő részvételi szándékát a Felügyelőségre nem jelentette be.

#### **A tervezett tevékenység és annak környezeti elemekre, tényezőkre gyakorolt hatása:**

##### *A tevékenység leírása:*

Az M6 és M8 autópályák fejlesztéséhez kapcsolódóan szükségessé vált a 62. sz. főút fejlesztése, ugyanis a 2007-ben átadott Duna-híd megépülése következtében a forgalmi viszonyok átrendeződtek, a dunaújvárosi Duna-hídon érkező tranzit forgalom a 62. sz. főúton keresztül talál utat magának a nyugati és észak-nyugati irányban. Ez a híd megépülését megelőzően is a jelentős forgalommal terhelt átkelési szakaszok mentén élőknek jelentős terheket jelentett. A jelenlegi 62. sz. főút átkelési szakasza nem felel meg a közlekedők igényeinek, szűk beépítettség, kis sugarú ívek és kedvezőtlen emelkedők jellemzőek. A 62. sz. főút fejlesztésének szükségességét a forgalmi vizsgálat eredményei is alátámasztják.

A 62. sz. főút M8 (új Duna-híd) - Székesfehérvár közötti szakaszának fejlesztését a tervezés során öt szakaszra bontották. A tervezés során fő szempont a települések elkerülése volt, a települések közötti szakaszokon a burkolat megerősítés, illetve a Budapest – Nagykanizsa közötti vasútvonal felett külön szintű kereszteződés építése. A fejlesztendő szakaszok a következők:

**LOT1:** 11,5t burkolat-megerősítéses szakaszok a 0+000-40+465km szelvények között

A települést elkerülő utak az alábbi rész-szakaszokra osztják:

**I.szakasz:** 0+000 - 1+800 km.sz. között (62.sz. főút 6. úti körforgalmú csomópontja és az M6 autópálya 62. úti csomópontja között)

**II.szakasz:** 3+055 - 11+528 (M6 autópálya csomópont - Perkáta elkerülő út között)

**III.szakasz:** 17+600 - 18+605 km. sz. között (Perkáta elkerülő út - Szabadegyháza elkerülőút között)

**IV.szakasz:** 21+717 - 26+447 km. sz. között (Szabadegyháza elkerülőút - Seregélyes elkerülőút között)

**V.szakasz:** 35+446 - 40+471 km. sz. között (Seregélyes elkerülőút – MÁV Budapest-Nagykanizsa vasútvonal különszintű keresztezés között)

**LOT2:** Seregélyes elkerülő szakasz a 26+400-36+960 km tervezett szelvények között.

**LOT3:** Perkáta elkerülő szakasz a 11+672-17+598 km tervezett szelvények között.

**LOT4:** Szabadegyháza ipartelep elkerülő szakasz a 18+965-21+713 km tervezett szelvények között.

**LOT5:** Budapest – Nagykanizsa vasúti korrekciója között különszintű kereszteződés a 40+465-41+863 km szelvények között.

A nyomvonal a következő települések közigazgatási területén halad: Dunaújváros, Perkáta, Szabadegyháza, Seregélyes, Aba, Székesfehérvár.

#### *A tevékenység célja:*

Az országos közúthálózatot tekintve jellemző, hogy a közúthálózat törzsútjai (autópályák és I-II. rendű főutak) a fővárosból indulnak ki, sugárirányú hálózatot alkotva, és hiányosak azok az autópálya összekötések, amelyek a nemzetközi tranzit útvonalai és a páneurópai úthálózat elemei, valamint a helsinki folyosó részei.

Az országos, térséget érintő gyorsforgalmi úthálózat fontos elemei az M6 autópálya, amely teljes kiépülése esetén Budapestet köti össze Péccsel, valamint a távlati M8 autópálya, amely teljes kiépülése esetén a Szentgotthárdi osztrák határt köti össze Szolnoknál a szintén tervben lévő M4-es autópályával. Az M6 autópálya esetében eddig az Érd-Dunaújváros szakasz készült el 2006-ban, az M0 körgyűrű-Érd közötti szakasz 2008-ban, illetve 2010. március 31-én adták át a Dunaújváros-Szekszárd, valamint a Szekszárd-Bóly közötti szakaszt. Az M8 autópálya esetében az M6-os autópálya dunaújvárosi végcsomópontjához csatlakozó Dunaújváros és Dunavecse közötti (a M6-os autópálya és az 51-es főút között) szakasza készült el 2007-ben, mely magában foglalja az új Duna-hidat (Pentele-híd).

Az M6 és az M8 autópálya része az V. Pan-európai (Helsinki) közlekedési folyosónak (Velence – Trieszt – Ljubljana – Budapest – Lvov – Kijev), azaz a Transz-európai Közlekedési Hálózatnak (TEN-T). A Kormány kiemelten kezeli a Harmadik Összeurópai Közlekedési Konferencián (Helsinki 1997. június) elfogadott közlekedési folyosók még kiépítetlen magyarországi szakaszainak megvalósítását.

Az M6 és M8 autópályák fejlesztéséhez kapcsolódóan szükségessé vált a 62. sz. főút fejlesztése. A vízszintes nyomvonalevezetésben több helyen van a szabványosnak nem megfelelő ívsugar, ez igaz külterületre és belterületre egyaránt. Belterületen kiemelhető Seregélyesen a 62 sz. főút éles törése a településen, itt balra kanyarodó sávcsomóponton keresztül folytatódik a nyomvonal. Perkáta mindkét határán a bevezető szakaszon éles törésű, kis sugarú ívek találhatók. A magassági nyomvonalevezetés megfelelő, jelentős emelkedő csak az adonyi elágazásnál (Perkáta átkelési szakaszán) található a 11+811 km szelvényben, ahol a csomópont egy magassági tetőpontban van, így rosszak a beláthatósági viszonyok.

#### *A környezeti elemekre gyakorolt hatások:*

##### Környezeti zajhatások

A zajvédelem szempontjából különösen fontos az út távolsága a település belterületétől, vagyis a védendő lakott területektől, ahol a jogszabályokban meghatározott határértékeknek teljesülniük kell.

A 62. sz. főút fejlesztésének egyik fő célja a települések lakott területeinek tehermentesítése a megnövekedett forgalom miatt, ezért része a beruházásnak az elkerülő szakaszok megépítése.

A tervezés során, az elkerülő szakaszok nyomvonalváltozatainak kiválasztása során fontos szempont volt, hogy a belterületi szakaszoktól minél távolabb haladjon az út, amely a zajvédelmi határértékek teljesülése szempontjából kedvező.

A meglévő 62. út hatásterületén számítások szerint távlatban további 0,3-0,6 dB zajszint növekedésre kell számítani, ami a már jelenleg is magas zajterhelést tovább növelné, azaz még elviselhetetlenebbé tenné az itt élők helyzetét, ezért indokolt a tervezett átépítés.

Az átépítésre kerülő 62. sz. főút elkerülő nyomvonal szakaszai teljesen új nyomvonalon haladnak, a lakott belterületeket elkerülve. A kizárólag burkolat megerősítéssel érintett szakaszok a települések között találhatóak.

A számításokkal meghatározott távlati zajterhelés értékeit a *környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM rendelet* szerinti határértékekkel összehasonlítva megállapítható, hogy a zajterhelés a vizsgált területeken mind az elkerülő utak mentén, mind a csak burkolat megújítással érintett útszakaszok mentén megfelel a jogszabályban előírt határértékeknek.

A kizárólag burkolat megújítással érintett útszakaszok mentén a zajterhelés a jelenlegi állapothoz képest ugyan egyes helyeken igen kismértékben (mintegy 0,1-0,3 dB-lel) növekszik, azonban a vonatkozó határértékeket nem lépi túl, míg máshol a zajterhelés mértéke gyakorlatilag nem változik.

A meglévő 62. sz. főút települési átkelő szakaszai mentén az alábbiak szerint változik a zajterhelés a referencia távlati állapothoz képest, amennyiben megépülnek az ezeket a szakaszokat elkerülő útszakaszok;

- LOT2 Seregélyes: a zajterhelés mintegy 2,5-2,6 dB-lel csökken,

- LOT3 Perkáta: a zajterhelés mintegy 1,5 dB-lel csökken,
- LOT4 Szabadegyháza: a zajterhelés mintegy 2,6-2,7 dB-lel csökken.

A vizsgált területen a tervezett út és az épületek közötti távolság alapján megállapítható, hogy a tervezett út építése a meglévő épületek rezgésterhelése szempontjából nem jelent lényeges változást. A távolságok miatt megállapítható, hogy a tervezett utak hatására a meglévő épületekben nem kell rezgésterhelés növekedésre számítani. A települések átkelési szakaszai mentén, ahol a referencia állapothoz képest csökken a forgalom, kedvezőbb rezgésterhelési állapot valósulhat meg az elkerülő utak megépülésével.

#### Vízekre és talajra gyakorolt hatások

A meglévő és az új nyomvonal vízbázis védőterületet nem, több vízfolyást viszont érint: Perkátai-vízfolyás, Nyugat-völgyi-árok, Szabadegyházai-vízfolyás, Seregélyes úti-árok, Sárosd-Seregélyesi-vízfolyás, a Pálinkaházi-árok, és a Dinnyés-Kajtori-csatorna. A nyomvonalon hidak (4 db.), illetve csőátereszek kiépítésével keresztezi a vízfolyásokat.

Az üzemelés fázisban vízhasználatok nem jelentkeznek.

A vízfolyás keresztezéseknél – ahol szükséges (Seregélyes elkerülő szakasz) – olaj és iszapfogó műtárgy kerül elhelyezésre, hogy az élővízbe az úttestről elfolyó csapadékvizek minősége a vonatkozó kibocsátási határértékeknek megfeleljen.

Egyéb helyeken az útburkolatról elfolyó csapadékvizeket a talpárkokba engedik be, amennyiben van lehetőség, akkor befogadó vízfolyásban, vagy annak hiányában szikkasztó – párologtató tározókba vezetik.

A csapadékvíz elvezetését nyíltárkos megoldással tervezték.

Az új nyomvonalon csak részben tudtak biztosítani természetes befogadóba való becsatlakozást. Több olyan szakasz található, ahol nincs lehetőség természetes befogadóba történő bevezetéshez, ott **szikkasztó árok** kialakítását tervezik.

A **LOT1/I. szakaszon** a 6. fkl. úthoz való csatlakozásnál a közúti jobboldali árokba becsatlakozva, a csapadékvíz továbbvezetése biztosított a közcélú Lebuki patakba.

Jelentősebb külső vízgyűjtője csak az M6 autópálya és vasútkeresztezés között van a baloldali útárokba csatlakozva. Itt a jelentős mértékadó vízmennyiségek miatt **tározó-párologtató medence** építését tervezték be.

A **LOT1/II. szakaszon** a 6208 számú Adonyi úti csatlakozásnál a továbbvezetés a 6208. sz. útvonalán át a Nyugat-völgyi árokba lehetséges.

A **LOT3. szakaszon** befogadóként a Perkátai (Pistolai) patak szerepel.

Töltéses szakaszon végig az útszakaszon mindkét oldalra vízlevezető árkot terveztek. A geotechnikai szakvélemény alapján mindenütt burkolt árok épül, a 10% feletti esésű szakaszra energiatörővel ellátott burkolt árok épül.

A **LOT1/III. szakasz** középső részén, a 18+305 km szelvényénél található a Dunaújvárosi Vízitársulat kezelésében lévő Szabadegyházai vízfolyás keresztezése 8,0 m nyílású vb. híddal.

A híd alvizi oldalán 8,50 m, felvizi oldalán 7,50 m burkolt kialakítás készül. Ide csatlakozik be a tervezett iszap- és olajfogó műtárgyon át a négy útárok csapadékvize.

A **LOT4. szakasz** nyomvonalán természetes csapadékvíz befogadó nem található. A tervezési szakasz első harmadában összegyűlő csapadékvíz a meglévő rendszerbe jut. A tervezési szakasz második harmadának csapadékvizeit a tervezett 852 m<sup>3</sup> befogadó képességű záportározóba vezetik. A tározó méretei: 30×30 m fenékméret, 1,0 m mélység. Az útszakasz harmadik harmadának csapadékvizeit a tervezett párologtató árokba vezetik.

A **LOT1/IV. szakaszon** az alábbi vízfolyások befogadóként szolgálnak:

- 22+711 km sz. vízfolyás a jobb oldalon
- 26+155 km sz. Szabadegyházai vízfolyás a baloldalon.

A **LOT2. szakaszon** a terület vízfolyásai közül érinti a Sárosd – Seregélyesi vízfolyást, a Pálinkaházi árkot, és a Dinnyés-Kajtori csatornát.

Ahol a terepadottságok, illetve a befogadók elhelyezkedése, vagy az akadályozó műtárgyak ezt nem teszik lehetővé, ott tározó- **szikkasztó-párologtató árkok** lettek tervezve. A fentiek figyelembe vételével tározó-szikkasztó-párologtató árkok kialakítása szükséges a tervezési szakasz elején (gyakorlatilag a körforgalomig), és a tervezési szakasz végén a vasút utáni keresztezéstől.

A **LOT1/V. szakaszon** az egyetlen lehetséges befogadó:

– 40+463 km sz. vízfolyás a jobb oldalon.

A **LOT5. szakasz** kezdete és a vasútvonal között a csapadékvizeket kétoldali talpárokkal tervezik bevezetni a Seregélyes úti árokba.

A megmaradó főút kétoldali talpárkát a II. jelű. földútsatlakozásnál a korrigált főút talpárkaiba tervezik bekötni.

A fentiek figyelembe vételével az elkerülő útszakasz üzemeltetése során üzemszerű működés mellett a vízfolyásokra, felszíni és felszín alatti vizekre káros hatást nem gyakorolnak.

#### Hulladékgyűjtési szempontok

Seregélyes délnyugati részén, a létesítéssel érintett terület szomszédságában rekultivált, felhagyott hulladéklerakó található, de a tervezett nyomvonal hulladéklerakót közvetlenül nem érinti.

Az üzemelési fázisban az útszakasz területén – a kiépülést és használatba vételt követően – kis mennyiségben veszélyes és nem veszélyes hulladékok keletkezésével kell számolni, melyek elsősorban karbantartásból, fenntartásból, használatból származó hulladékok (kommunális hulladék, biológiailag lebomló hulladékok, veszélyes hulladékok, építési- és bontási hulladékok), esetlegesen balesetekből, havária jellegű eseményekből származó hulladékok. Ezen hulladékok gyűjtését és további kezelését a vonatkozó jogszabályokban foglaltaknak megfelelő módon szükséges biztosítani. A keletkező hulladékok megfelelő gyűjtési rendszerének kialakításával, illetve a hulladékok további kezeléséről való gondoskodással jelentős környezeti hatás nem feltételezhető, a hatás elviselhetőnek tekinthető.

#### Levegőminőségre gyakorolt hatások

*A légszennyezettségi agglomerációk és zónák kijelöléséről szóló 4/2002. (X.7.) KvVM rendelet 1. számú melléklete alapján a tervezési útvonal székesfehérvári szakasza a 4. számú, a dunaujvárosi szakasza az 5. számú, egyéb szakaszai a 10. számú légszennyezettségi zónába tartozik.*

A fejlesztés megvalósulását követően az érintett települések lakott területén (közvetlen hatásterület) csökken a közlekedésből származó emisszió, és a dokumentáció aktualizált forgalmi adatokat felhasználó számításon alapuló megállapításait elfogadva megállapítható, hogy a nyomvonal közvetlen környezetében a közlekedésből származó átlagos napi forgalomra számított levegőminőségi adatok egyik komponensnél sem érik el – még 10 méternél sem – az egészségügyi határértékeket. A közúti közlekedés legszennyezőbb nitrogén-oxid legmagasabb koncentrációja Perkáta átkelési szakaszán várható, de itt is csak a 24 órás egészségügyi határérték 2,08 %-t éri el, tehát az egészségügyi határérték nagy biztonsággal teljesül.

A Seregélyes valamint a Szabadegyháza ipartelep elkerülő szakasz nyomvonala a lakott területektől délre, az uralkodó szélirányban halad, tehát a szennyező anyagok lakott területeket nem érintenek. Perkáta esetében a tervezett nyomvonal a település belterületét nem érinti, attól távolabb halad.

#### Tájra és természetre gyakorolt hatások

A 62. számú főút jelen állapotában nem alkalmas a megnövekedett forgalmi igények levezetésére, ezért a teljes szakaszán fejlesztés szükséges. A meglévő nyomvonalon történő burkolat-megerősítés a körültekintő kivitelezés mellett táj- és természetvédelmi érdekeket nem sért. Az új, településeket elkerülő szakaszok túlnyomórészt szántóterületeket érintenek. Ezen új szakaszok közül a Perkátát elkerülő nyomvonal a Perkátai-vízfolyásnál, a Seregélyest elkerülő szakasz pedig a Sárosd-Seregélyesi vízfolyásnál, a Dinnyés-Kajtori csatorna keresztezésénél és a Rác-völgy területén keresztezi az országos ökológiai hálózat magterületét, illetve az ökológiai folyosó területét. A keresztezések olyan műszaki megoldással létesülnek (hidak; megfelelő átmérőjű, betonozott padkával ellátott átereszek; vízfolyás keresztezésnél az útárok

meredek falú kiképzése; erdősáv telepítés), hogy a keresztezett természetes és természetközeli élőhelyek, és az azok közötti ökológiai kapcsolatok további fennmaradása biztosítható legyen.

A Seregélyest elkerülő új szakasz a Dinnyés-Kajtori csatorna keresztezésénél kb. 250 m hosszúságban (35+200 – 35+450 km szelvények között) keresztezi a Belsőbárándi löszvölgy megnevezésű (HUDI20006 területkódú) kiemelt jelentőségű természet-megőrzési Natura 2000 területet. A Natura 2000 terület érintettsége miatt a Felügyelőség hatásbecslést végzett *az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet* 14. számú mellékletében meghatározott tartalmi követelményeknek megfelelő hatásbecslési dokumentáció alapján. A részletes felmérés során megállapításra került, hogy a nyomvonal Natura 2000 terület jelölésének alapjául szolgáló élőhelyeket (szubpannon sztyeppék, síksági pannon löszgyepek), illetve fajokat (tátorján) nem érint, azok nagyobb kiterjedésű állományai a nyomvonaltól Ny-ra, kb. 2 km távolságban, kisebb, akácosok és szántók közé szorult állományai kb. 800 m távolságban találhatóak. Ennek megfelelően megállapításra került, hogy az elkerülő útnak a Natura 2000 területre, annak jelölő élőhelyeire és fajaira jelentős hatása nincs.

Az út közvetlen környezetében található területek jellemzően mezőgazdasági hasznosításúak. Az útépités által érintett gyepek és erdőterületek aránya alacsony. A nyomvonal síkvidéken halad keresztül, az út töltéseinek magassága kicsi, tájképi szempontból kedvezőtlen látványhatást csak a különbszintű csomópontok jelentenek, de a tervezett növénytelepítéssel ezen hatás is csökkenthető.

Az új útszakaszok építésének és üzemeltetésének közvetett hatásaként a környező élőhelyek, illetve fajok zavarása várható. Minden út másodlagos hatásának tekinthető ugyanis a növényi tápanyag-feldúsulás, amelynek hatására intenzív gyomosodás indul, de a rézsúk megfelelő karbantartásával, a növényzet megfelelő gondozásával az esetlegesen megjelenő inváziós fajok terjedése megakadályozható.

Fentiek alapján a 62. számú főút fejlesztése (az új útszakaszok létesítése és a megmaradó szakaszok burkolat-megerősítése) a tervekben ismertetett műszaki megoldások, növénytelepítések elvégzése és az egyedi eljárásokban tett előírások figyelembevétele mellett a táj- és természetvédelmi érdekekkel összeegyeztethető, annak a Natura 2000 területre vagy a természeti értékekre, tájra gyakorolt jelentős hatása nincs, az ökológiai hálózat rendszerét tekintve átjárhatatlan akadályt nem képez.

*Teljesítményértékelés eredményének összefoglalása:*

**Az elvégzett vizsgálatok alapján kijelenthető, hogy a 62. sz. főút M8 (új Duna-híd) és Székesfehérvár közötti szakaszának fejlesztése elhanyagolható környezeti terhelést jelent. A projekt eredményeként jelentősen csökkennek a településeket érintő szakaszok mentén a közlekedésből származó kibocsátások és a zajterhelés.**

**A fentiekre tekintettel az Európai Regionális Fejlesztési Alap támogatás elnyeréséhez kapcsolódó - 62. sz. főút M8 (új Duna-híd) és Székesfehérvár közötti szakaszának fejlesztése - projektekre elvégzett környezetvédelmi teljesítményértékelést jóváhagytam.**

Határozatom jogalapja a **Kvt.** 77. § (1) bekezdése.

A döntésem elleni fellebbezés lehetőségét a **Ket.** 98.§ (1) bekezdése alapján biztosítottam, a fellebbezés benyújtásának határidejét a **Ket.** 99.§ (1) bekezdés alapján határoztam meg. A fellebbezési eljárásról a **Ket.** 102.§ (1) – (7) bekezdései alapján adtam tájékoztatást.

Jelen döntésem, amennyiben ellene fellebbezést nem terjesztenek elő, a közlést követő 15. naptól kezdődően külön értesítés nélkül jogerőre emelkedik a **Ket.** 128. § (1) bekezdés a) pontja alapján.

Felhívom az érintett ügyfelek figyelmét, hogy a hirdetmény útján közölt döntést a hirdetmény kifüggesztését követő 15. napon kell közölniük tekinteni, így fellebbezést ettől a naptól számított 15 napon belül lehet előterjeszteni a **Ket.** 99. § (1) bekezdése szerint.

Azon ügyfelek esetében, akikkel a Felügyelőség döntését postai úton közli, a **Ket.** 78. § (10) bekezdése és 99. § (1) bekezdése alapján a közléstől, azaz a kézhezvételtől számított 15 nap áll rendelkezésre jogorvoslati kérelem benyújtására.

A döntés nyilvános közzétételének jogalapja a **Ket.** 80. § (3) bekezdése.

A **Ket.** 80. § (4) bekezdése alapján elrendeltem a határozatnak a Felügyelőség hirdetőtábláján történő kifüggesztését, illetve a Felügyelőség honlapján és a központi rendszeren való közzétételét.

A környezetvédelmi, természetvédelmi, valamint a vízügyi hatósági eljárások igazgatási szolgáltatási díjairól szóló 33/2005. (XII. 27.) KvVM rendelet (továbbiakban: **DíjR.**) 2. § (1) bekezdése szerint igazgatási szolgáltatási díjat kell fizetni a kérelemre induló környezetvédelmi, természetvédelmi, valamint vízügyi hatósági eljárásokért.

A **DíjR.** 1. melléklet I. fejezetének 54. pontja szerint jelen eljárás igazgatási szolgáltatási díja 250.000,- Ft, melyet a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. a kérelem benyújtásával egyidőben megfizetett.

Az eljárási költség viseléséről a **Ket.** 72. § (1) bekezdés dd) és de) pontja, valamint a 153. § (2) bekezdés 2. pontja alapján rendelkeztem.

A **DíjR.** 2. § (4) bekezdése értelmében a jogorvoslati eljárás díja a befizetett igazgatási szolgáltatási díj 50 %-a, jelen esetben 125.000,- Ft.

A **DíjR.** 2. § (5) bekezdése szerint természetes személyek esetében a jogorvoslati eljárás díja a befizetett igazgatási szolgáltatási díj 1 %-a, jelen esetben 2.500,- Ft.

A **DíjR.** 2. § (7) bekezdése értelmében társadalmi szervezetek esetében, ha az engedélyezési eljárás nem a társadalmi szervezet kérelmére indult, a jogorvoslati eljárás díja a befizetett igazgatási szolgáltatási díj 1 %-a, jelen esetben 2.500,- Ft.

Az ügyintézési határidő leteltének napja: 2011. augusztus 15. A Felügyelőség az ügyintézés a jelen döntés postára adásával lezárta, így az ügyintézési határidőt megtartottnak tekinti.

A Felügyelőség a döntését a környezetvédelmi, természetvédelmi, vízügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 347/2006. (XII.23.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm. rendelet) 8. § (1)-(2) bekezdése és a **Kvt.** 77. § (1) bekezdés szerinti hatáskörében, valamint a Korm. rendelet 5. § (2) bekezdése és 1. számú melléklet IV. fejezet 3. pontja és a **Ket.** 21. § (1) bekezdés c) pontja szerinti illetékessége alapján eljárva hozta meg.

A határozat hatósági nyilvántartásba vételéről a 7/2000. (V. 18.) KöM rendelet szerint intézkedem.

Székesfehérvár, 2011. augusztus 12.

**Dr. Zay Andrea**  
igazgató megbízásából, távollétében

**Serné Mórén Anikó s.k.**  
engedélyezési igazgatóhelyettes

**Kiadmány hitelül:**



Kapják:

1. Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt., 1134 Budapest, Váci út 45. + tv
2. Seregélyes Nagyközség Önkormányzatának Jegyzője, 8111 Seregélyes, Széchenyi u. 5.
3. Aba Nagyközség Önkormányzatának Jegyzője, 8127 Aba, Rákóczi út 12.
4. Perkáta Nagyközség Önkormányzatának Jegyzője, 2431 Perkáta, Szabadság tér 1.
5. Szabadegyháza Község Önkormányzatának Jegyzője, 2432 Szabadegyháza, Kossuth Lajos utca 2.
6. Székesfehérvár Megyei Jogú Város Jegyzője 8000 Székesfehérvár, Városház tér 1.
7. Dunaújváros Megyei Jogú Város Önkormányzat Jegyzője, 2400 Dunaújváros, Városháza tér 1.
8. Ügyfélszolgálat (hirdetőtábla, honlap, központi rendszer)
9. Irattár

Jogerő után:

10. Hatósági nyilvántartás

