



KÖZÉP-DUNA-VÖLGYI KÖRNYEZETVÉDELMI, TERMÉSZETVÉDELMI ÉS VÍZÜGYI FELÜGYELŐSÉG



Kérjük, válaszában hivatkozzon iktatószámunkra!

Ikt. sz.: KTVF: 46674-32/2010. Tárgy: az M0 Autóút nyugati szektor, 10. sz. főút - 1. sz. főút közötti szakasz építése, előzetes konzultáció

Előadó: Horváth Kinga
Bágyi György
Bákai Zoltán
Czuppon- Lázár-Márta
Bera József
Fülöp Júlia
Kajcsa Mária
Kiss Enikő
Péterfy Csaba
Skót Béla
dr. Hoblyák Júlia

VÉLEMÉNY

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. által (1134 Budapest, Váci út 45., a továbbiakban: Kérelmező) benyújtott, az M0 Autóút nyugati szektor, 10. sz. főút - 1. sz. főút közötti szakasz építésére vonatkozó dokumentáció és az előzetes konzultáció során tudomásomra jutott adatok alapján

az alábbi véleményt adom:

A tervezett tevékenység a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Rendelet) 1. számú mellékletének 37. pontja alapján [„Gyorsforgalmi út (autópálya, autóút)] környezeti hatásvizsgálat köteles, ezért megkezdéséhez környezeti hatásvizsgálati eljárás alapján kiadott környezetvédelmi engedély szükséges.

I. A TEVÉKENYSÉGET JELLEMZŐ ADATOK

A tervezett létesítmény, tevékenység rövid ismertetése:

A tervezési szakaszt határoló 10. sz. és 1. sz. főutak között közvetlen gyűrű irányú kapcsolat jelenleg nincs, a budai agglomeráció és a Zsámbéki-medence ingázó forgalma a 10. sz. főúton, a Budakeszi úton, az 1. sz. főúton, valamint az M1 autópályán keresztül közelíti meg a fővárost. A forgalomnövekedésre való tekintettel már a '90-es évek közepe óta jelentős közlekedési és környezeti problémát okoz a gyors közúti közlekedést biztosító körgyűrű meglétének hiánya.

A gyorsforgalmi út elsődleges szerepe a kerületek közötti, az agglomeráció és a főváros közötti forgalom bonyolítása és elosztása, ezzel a túlterhelt budai sugár irányú utak és a főváros belső úthálózatának tehermentesítése.

A tervezett létesítmény közvetlen hatásterületének vélelmezett határai:

Solymár, Budapest II. kerület, Remeteszőlős, Nagykovácsi, Budakeszi, Budaörs, Biatorbágy települések közigazgatási határán belül.

Tervezett nyomvonalváltozatok:

Az egyes változatok teljes és azon belül az alagutas szakaszok hosszát az alábbi táblázat mutatja:

Változat	Teljes hossz	Alagutak hossza	Alagutak összesen	Csomópontok száma
A	17 008 m	1840 m, 235 m, 462 m, 1400 m, 1627 m	5 564 m	6 db
B	17 594 m	1828 m, 4413 m, 1720 m	7 961 m	6 db
B-D	18 280 m	1420 m, 2250 m, 4413 m, 1720 m	9 803 m	6 db
C-B	18 147 m	2632 m, 6848 m	9 480 m	6 db

Vízszintes vonalvezetés

A nyomvonalak az új 10. sz. főúttal alkotott Solymári csomóponttól indulnak. A csomóponti ágak egy része már kiépült az előző szakasz építése során. A csomóponttól a nyomvonalak mindegyike a nagyfeszültségű vezetékkel párhuzamosan halad, a bányaművelésre kijelölt terület és Solymár fejlesztési területe között. A 86+000 km szelvénynél válnak szét a nyomvonalak, az A változat keletebbre, míg a másik három 100 m-rel nyugatabbra halad. Az összes változat a 86+000 km szelvény után alagútban éri el a tájvédelmi körzet és egyben a Natura 2000 terület határát.

A változat

Továbbiakban a nyomvonal a Paprikás-patak völgyéig alagútban halad, majd a patakot hídszerkezettel keresztezi. Az 1107 j. úttal (Hidegkúti út) részben a felszínen alkot csomópontot úgy, hogy a főpálya felszínen, a csomóponti ágak egy része alagútban vezethető. A csomópont Solymár és Pesthidegkút lakott területei között egy nagyon szűk völgyben alakítható ki, teljes területe Budapest II. kerület területén van, ahol a felszínen elsősorban mezőgazdasági kiskertés részt érint. A csomópont után a főpálya Budaliget lakott területe alatt alagútban folytatódik. A 89 km szelvény után Remeteszőlős külterületén, a Remeteszurdok alatt halad át, ami fokozottan védett barlangos terület. A tájvédelmi körzet határát elhagyva Nagykovácsi határáig mezőgazdasági terület alatt halad, de a Nagykovácsi úttal alkotott csomópont már a felszínen helyezkedik el. A csomópont után Nagykovácsi külterületén részben a felszínen, kis részben alagútban halad, majd Budakeszi védett területe előtt a domborzati viszonyoknak megfelelően alagútban vezetnek tovább. Csak a 1103 j. Telkire vezető út előtt bukkan a felszínre. Az összekötő úttal csomópontot alkot, majd Budakeszi fejlesztési területét 400 m-re megközelítve eléri a Pátyra vezető 1102 j. utat, ahol szintén csomópont kerül kialakításra. A csomóponttól szintén a felszínen, a nagyfeszültségű vezeték sávjához simulva megy Budaörs határáig. Budaörs területén erdőt vesz igénybe,

Biatorbágyra átlépve gazdasági-kereskedelmi célú fejlesztési területeken halad, majd beleköt a meglévő M1-1.sz. főút csomópont rendszerébe.

B változat

A nyomvonal a 86 km szelvénynél az A-val közös szakaszból kiválva a Paprikás-patak völgyéig szintén alagútban keresztezi a védelem alatt álló és egyben Natura 2000 területet. A patak fölött híddal ível át. A Hidegkúti úttal alkotott csomópont szintén a felszínen helyezkedik el a II. kerület területén, de lakott területet közvetlenül sem Solymár, sem pedig Pesthidegkút esetében nem érint. A csomópont után közvetlenül alagútban folytatódik, nyomvonala a települési határral párhuzamos. Az alagút egészen a Julianna-majort a Petneházy réttel összekötő útig tart, közben föld alatt keresztezi Remeteszlős lakott területét azon a helyen, ahol a lakóterület sávja a legkeskenyebb. Nagykovácsi úttal csomópontot csak a 93 km szelvénynél lehet kialakítani, ezért a csomóponti ágak egy összekötő úttal kapcsolódnak a meglévő keresztező úthoz. A csomópont után, még Budakeszi határa előtt a pálya alagutas szakasszal folytatódik egészen a Telki úti csomópontig. A csomópont utáni szakasz már a felszínen halad. A vizsgált változatok közül ez a legkeletibb változat, a pálya Budakeszi fejlesztési területétől 200 m-re, majd a Pátyi úttal alkotott csomópont után a nagyfeszültségű vezeték lekeresztve a fejlesztési terület sarkán megy át. Innen párhuzamosan halad a vezetékkel egészen a 100 km szelvényig. A Budakeszi határában kijelölt fejlesztési területen áthalad. Budaörs külterületén erdőn megy át, majd Biatorbágyon a fejlesztési területen áthaladva kapcsolódik a meglévő csomóponti rendszerhez.

B-D változat

A 93+194 km szelvényig azonos nyomvonalon halad a B változattal. Innen a 98 km szelvényig ez a legnyugatabbi változat. A tájvédelmi körzet erdei alatt alagútban halad a Telki úti csomópontig. A csomóponti ágak kis mértékben igénybe veszik az Erdészeti Tudományos Intézet területét. A 96+100 km szelvénynél átmegy a volt katonai tábor területén, majd a 96+450 km szelvénytől újra alagútban halad a Pátyi úti csomópontig. A Pátyi úti csomóponttól a végcsomópontig szinte azonos nyomvonalon halad a B és C változattal.

C-B változat

A C változat a B-vel azonos nyomvonalon halad a 91+000 km szelvényig. Innen továbbra is alagútban vezet a 93 km szelvényig, ahol a felszínre érve csomópont épül. A B változat megoldásához hasonlóan a csomóponti ágakat összekötő út köti vissza a Nagykovácsi útra. A csomópont után közvetlenül, Budakeszi és egyben a védett terület határát elérve alagútban vezet a Telki útig. A Telki út után a pálya az A változattól nyugatabbra éri el a Pátyi utat, majd a 96 km szelvénynél visszaköt a B változatba. Innen azonos nyomvonalon haladnak.

Magassági vonalvezetés

A változat

A nyomvonal a 84+750 km szelvénytől, ami a szakasz kezdő szelvénye, a 85+200 km szelvényig 4-13 m közötti bevágásban halad, majd rövid töltéses szakasz következik egészen a 86+110 km szelvényig. Innen az alagút bejáratáig bevágásban halad. Az alagút a 86+198 km szelvénytől a 87+825 km szelvényig tart. A Paprikás-patak völgyét már hídszerkezettel keresztezi. A patakkeresztés után épül a Pesthidegkúti csomópont, nagyrészt töltésen. A csomópont után újabb alagút következik, majd a rövid felszíni szakasz után újabb, de az előbbinél rövidebb alagút. A Remeteszlősi csomópont után 10-15 m mély bevágásban halad, majd egy rövid alagút következik, aminek hossza összesen 235 m. Az alagút után egy völgyet keresztez a nyomvonal, majd a domborzati viszonyok újabb alagút építését igénylik. Az alagút a Budakeszi csomópont előtt ér véget. Innen a pálya felszín közelben halad egészen a végcsomópontig. A terepviszonyokból adódóan töltések és bevágások váltogatják egymást.

B változat

A nyomvonal a 84+750 km szelvénytől, ami a szakasz kezdő szelvénye, a 85+200 km szelvényig 4-13 m közötti bevágásban halad, majd rövid töltéses szakasz következik egészen a 85+940 km szelvényig. Innen az alagút bejáratáig bevágásban halad. Az alagút terep alatti mélysége eléri a 70-100 m-t is. A Pesthidegkúti csomópontnál a felszínre ér, a csomópont 7-8 m bevágásban épül. A csomópont után újabb alagút következik egészen a Nagykovácsi csomópontig. Az alagút terep alatti mélysége itt is megközelíti a 100 m-t. A Nagykovácsi csomópont terepközelben, helyenként kis bevágásban, helyenként kis töltésen létesül. A csomópont után közvetlenül, a 93+000 km szelvénytől újabb alagút épül egészen a Budakeszi csomópontig. A csomópont már felszínen létesül, innen a pálya a végcsomópontig a felszín közelében halad, a terepadottságokhoz igazítva, töltésen és bevágásban vegyesen.

B-D változat

A nyomvonal a 84+750 km szelvénytől, ami a szakasz kezdő szelvénye, a 85+200 km szelvényig 4-13 m közötti bevágásban halad, majd rövid töltéses szakasz következik egészen a 85+940 km szelvényig. Innen az alagút bejáratáig bevágásban halad. Az alagút terep alatti mélysége eléri a 70-100 m-t is. A Pesthidegkúti csomópontnál a felszínre ér, a csomópont 7-8 m bevágásban épül. A csomópont után újabb alagút következik egészen a Nagykovácsi csomópontig. Az alagút terep alatti mélysége itt is megközelíti a 100 m-t. A Nagykovácsi csomópont terepközelben, helyenként kis bevágásban, helyenként kis töltésen létesül. A csomópont után közvetlenül, a 93+000 km szelvénytől újabb alagút épül. Az alagút terep alatti mélysége helyenként meghaladja a 100-110 m-t. A csomópont, és az azt követő szakasz a 96+400 km szelvényig a tervezett Natúrpark területén bevágásban halad. A 96+400 km szelvénytől a Pátyi úti csomópontig újabb alagút következik. A Pátyi úti csomóponttól a meglévő M1-1.sz. csomópontrendszerig a pálya felszínen halad, váltakozva töltésen és bevágásban.

C-B változat

A C-B változat eleje az első alagútig magassági vonalvezetésben megegyezik a B változatéval. A 86+110 km szelvényénél kezdődik az alagút, és a Nagykovácsi csomópontig földfelszín alatt halad. Így a Paprikás-patak völgyét is alagúttal, alulról keresztezi. Az alagút feletti takarási mélység változó, helyenként eléri a 170 m-t is.

Legkisebb takarás a Pesthidegkúti csomópontnál van, amit ennél a változatnál csak föld alatt lehet megvalósítani. A pálya csak a Nagykovácsi csomópontnál jön fel a felszínre, a csomópont terepközelben kerül kialakításra. A csomópont után a következő, Budakeszi csomópontig újra alagút következik. A csomópont utáni szakasz már a felszínen épül, nagyrészt terepközelben, kis töltésen, illetve kis bevágásban halad egészen a meglévő csomópontig.

Csomópontok

A szakaszon az alábbi csomópontok kerülnek kialakításra:

- Solymári csomópont, ami az új 10. sz. főút csomópontja, a csomópont I. üteme az előző, 10-11.sz. főutak közötti szakasz során épül ki
- Pesthidegkúti csomópont, ami a 1107. j. úttal alkot csomópontot
- Nagykovácsi csomópont, ami a 11104. j. úttal alkot csomópontot
- Budakeszi csomópont a 1103. j. útnál (Telki út)
- Budakeszi csomópont 2 a 1102. j. útnál (Pátyi út)
- kapcsolódás az M1-1. sz. főút csomópont rendszeréhez

Keresztmetszeti kialakítás

A gyorsforgalmi út 2x2 forgalmi sávval, középen elválasztó sávval, szélein leállósávval és padkával épül ki.

Koronaszélessége 24,60 m.

A gyorsforgalmi út előírt tervezési sebessége 90 km/h.

Alagutak keresztmetszeti kialakítása

Az alagutak a hosszuk és az építési technológia alapján többféle keresztmetszeti kialakítással épülnek. A keresztmetszeti kialakítást a hossz és az emelkedés függvényében a szellőzés megoldása befolyásolja. Rövid alagutak esetében nem szükséges mesterséges szellőzés, vagy elegendő lehet hossz-irányú szellőztetés. Hosszú alagutaknál ki kell építeni a keresztirányú szellőzést. Ez utóbbi minden esetben kürtő építésével jár.

II. A BENYÚJTANDÓ KÖRNYEZETI HATÁSTANULMÁNY TARTALMI KÖVETELMÉNYEI

Általános szempontok:

A környezeti hatásvizsgálati dokumentációt a Rendelet 6. számú mellékletében meghatározott kötelező tartalmi elemeken felül - a 7. számú mellékletben foglaltakra figyelemmel - kell elkészíteni, különös tekintettel az alábbiak vizsgálatára.

Természetvédelem:

1. A környezeti hatásvizsgálati dokumentáció készítése során *az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről* szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 14. számú mellékletében előírt tartalmi követelményeknek megfelelő hatásbecslési dokumentáció készítése szükséges.
2. Teljes körűen tisztázni kell valamennyi nyomvonal változat által érintett barlangot. Szükséges az ismert barlangok adatai alapján az *ex lege* védett természeti értékek érintettségének, igénybevételének elemzése. A környezeti hatásvizsgálati dokumentációban ki kell dolgozni az olyan esetekre vonatkozó megoldásokat, amikor az építkezés során üregesedés kerül elő.
3. A barlangok vonatkozásában is vizsgálni kell a denevérekre gyakorolt hatást.
4. A környezeti hatásvizsgálati dokumentáció készítése során a nyomvonal változatokkal érintett élőhelyek adatait pontosítani kell, valamint részletes fajvizsgálat szükséges.
5. A környezeti hatásvizsgálati dokumentáció készítése során további vizsgálat szükséges a nyomvonal változatok, illetve csomópontok természetvédelmi szempontból elfogadhatóbb változatának kialakítása érdekében.
6. A védett természeti területek érintettségéhez mérten a környezeti hatásvizsgálati dokumentációban ki kell dolgozni a kieső védett területekkel kapcsolatos kompenzációt.
7. A környezeti hatásvizsgálati dokumentációban vizsgálni kell továbbá az egyes nyomvonal változatok felszínen vezetett szakaszainak tájképre, táji jellegre gyakorolt hatását, ki kell dolgozni a tájbaillesztés szempontjait.

Felszín alatti vízvédelem:

1. A hatásvizsgálati dokumentációban kockázatelemzést kell készíteni az egyes tervezett út nyomvonalak hatásáról a karsztos területeken, azon belül részletesen vizsgálandók és kiemelt fontossággal kezelendők a barlangokkal övezett térségek.
2. Ki kell fejteni a tevékenység esetleges hatását a karsztvíz minőségére és mennyiségére.
3. Részletesen ismertetni és ábrázolni kell, az egyes alagút szakaszok helyzetét a tényleges földtani helyzethez képest, elhelyezkedésüket a litosztatigráfiai egységekben található karsztos, tektonizált zónák helyzetéhez képest.
4. Részletesen ismertetni kell az egyes alagút szakaszok kivitelezését a karsztos közzel történő érintkezési pontokon.
5. Ismertetni kell az útfelületekről összegyűjtött csapadékvizek elvezetésének részletes kidolgozását, minden egyes alagút- és útszakasz esetében, mivel felszín alatti víz állapota szempontjából fokozottan érzékeny területeken szennyezett csapadékvizet szikkasztani tilos.
6. Kérjük a felszíni és felszín alatti vízszennyezést okozó lehetséges tényezők bemutatását, továbbá az elhárításukra tett intézkedések és azok eredményeinek ismertetését.
7. Külön kérjük ismertetni a tevékenység során esetlegesen bekövetkező havária esetén kialakuló talaj és felszín alatti víz szennyeződésének megelőzésére és mentesítésére vonatkozó havária tervet.
8. **Kérjük** a felszín alatti víz minőségének és mennyiségének nyomon követésére alkalmas **monitoring-rendszert** a benyújtandó dokumentációban részletesen ismertetni. A monitoring tervben, egyebek mellett, ki kell térni a tervezett monitoring pontok (kutak) számára, elhelyezésére (átnézeti térkép, helyszínrajz), a vizsgálandó komponensek körére, a vizsgálatok gyakoriságára.

Felszíni vízvédelem:

A környezeti hatásvizsgálatban a vízrendezési koncepció részletesebb bemutatása ill. elemzése szükséges az alábbiak szerint:

1. A csapadékvíz elvezetési koncepciót helyszínrajzon be kell mutatni és ábrázolni kell:
 - az egyes részvízgyűjtők lehatárolását, vízlevezetési irányokat.
 - műtárgyakat (vízátvezetések helyét, záportározók helyét)
 - levezető medrek nyomvonalát.
2. A záportározók vízforgalmára, szükséges térfogatára előzetes számítást kell végezni, figyelembe véve a földtani adottságokat.
3. Meg kell vizsgálni az egyes levezető medrek kialakításának környezeti hatásait, a vízszállító képesség figyelembevételével.
4. Meg kell vizsgálni, hogy a tervezett bevezetések milyen hatással vannak a befogadó vízfolyásokra (Aranyhegyi-; Paprikás-patak, Budakeszi árok). Felhívom a figyelmet, hogy a Rendelet 3. számú mellékletének 139. pontja szerint vízfolyás rendezés 1 km

vízfolyáshossztól elővizsgálat köteles. A tervezett levezető medrek többségének hossza meghaladja az 1,0 km-t

5. Meg kell vizsgálni, hogy az M1-M0 vízlevezető rendszere képes-e fogadni a tervezett útépitésből eredő többletvizeket és előirányozni a szükséges beavatkozásokat.

Levegőtisztaság - védelem:

A bemutatott nyomvonalváltozatok közül - levegőtisztaság-védelmi szempontból - a „C-B” jelű nyomvonalváltozat a továbbtervezésre alkalmas, a hatásvizsgálati dokumentációban az alábbiak elemzése szükséges:

1. Be kell mutatni, hogy a felszínen futó szakaszok esetében kijelölhető-e *a levegő védelmével kapcsolatos egyes szabályokról* szóló, többször módosított 21/2001. (II. 14.) Korm. rendelet 2. számú mellékletének E.) 19. pontjában meghatározott 50 m-es védelmi övezet.
2. Terjedésszámítási módszerek segítségével meg kell határozni, hogy az autópálya építése, és a működése során fellépő hatások milyen változást okoznak a környező területek levegőminőségében.
3. A légszennyezettségi alapállapot meghatározásához Budakeszi település közelében 2 hónapos légszennyezettség mérést kell végezni: 1 hónapot fűtési, 1 hónapot nem fűtési időszakban. A mérés során az alábbi komponenseket kell meghatározni: NO₂, NO_x, PM₁₀, CO. A mérési pont kijelölésénél a Felügyelőséggel egyeztetni kell. A mérés során folyamatosan kell rögzíteni a meteorológiai paramétereket is. Az alapállapot meghatározásához egyebekben felhasználhatóak a Pesthidegkúti OLM mérőhely adatai is.
4. A dokumentációban pontosan meg kell jelölni az alagutak szellőzőkürtőinek helyét, illetve meg kell határozni a környezetükben fellépő levegőterhelő hatás mértékét.

Zaj- és rezgés elleni védelem:

1. A tervezett közúti létesítmény hatásterületét *a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól* szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet (továbbiakban: ZR.) 6. §-ban előírt szabályok szerint, a zaj- és rezgésvédelmi szempontból érintett területek alapállapotára vonatkozó helyszíni műszeres zajmérések, illetőleg a jelenlegi háttérterhelés alapján kell meghatározni.
2. A tervezett út és a közúti csomópontok környezetét, valamint a kijelölt nyomvonallal legközelebb elhelyezkedő zaj ellen védendő területeket és épületeket a ZR.-ben, illetőleg *a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról* szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendeletben (továbbiakban: HR.) előírt követelmények szerint - a zajvédelmi kategóriák és a határértékek feltüntetésével - kell bemutatni.
3. A dokumentációban igazolni kell, hogy a tervezett közlekedési létesítmény, valamint a kapcsolódó útszakaszok és csomópontok forgalmától származó zaj- és rezgésterhelés a megvalósulást követő időszakban és a távlati forgalom mellett nem haladja meg a HR.-ben előírt határértékeket.

4. Amennyiben a HR.-ben előírt határértékek teljesüléséhez zajvédelmi műszaki létesítmények kialakítása szükséges, azokra a benyújtandó dokumentációban javaslatot kell tenni a megfelelőség alátámasztásához szükséges adatok közlésével.
5. A megvalósulás időszakában a ZR. 12. §-ban és 13. §-ban előírt követelményeket kell az építőipari kivitelezési tevékenységre és az ehhez szükséges szállítási tevékenységre vonatkozóan teljesíteni, az ellenőrzés érdekében az építési tevékenységtől és az ahhoz kapcsolódó szállítási tevékenységtől származó zajterhelést számításokkal meg kell határozni, a környezetvédelmi hatástanulmányban a határértékek teljesülését igazolni kell.

Hulladékgazdálkodás:

1. *A hulladékgazdálkodásról* szóló 2000. évi XLIII. törvényben (a továbbiakban: Hgt.) foglaltaknak megfelelően a kivitelezési tevékenységet, majd pedig az autót út üzemeltetését a hulladékképződés megelőzésével, a keletkező hulladék mennyiségének és veszélyességének csökkentésével, a hulladék hasznosításával, környezetkímélő ártalmatlanításával kell végezni – ezen elvek érvényesülését már a hatásvizsgálati dokumentációban be kell mutatni és a konkrét tervezés során figyelembe kell venni.
2. A hatásvizsgálati dokumentációban be kell mutatni a várhatóan keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékok mennyiségét és fajtáját (EWC kód szerinti besorolásban), tervezett kezelési módjukat.

III. A MEGKERESETT KÖZIGAZGATÁSI SZERVEK ÉSZREVÉTELEI

ÁNTSZ Közép-magyarországi Regionális Intézet 11704-3/2010. számú észrevétele:

„Az előzetes vizsgálati dokumentációban bemutatott változatok között közegészségügyi szempontból nincs érdemi különbség. Az új útszakasz megvalósulása esetén a jelenleg zajjal és légszennyezéssel erősen terhelt utak mentén forgalomcsökkenés, és ezáltal pozitív hatások várhatók.

Az autót út további tervezése és megvalósítása során meg kell vizsgálni, hogy az egyes nyomvonalváltozatok hol és milyen mértékben érintenek lakóterületeket, védendő létesítményeket, és ott milyen védelem kialakítása szükséges. A további tervezés során azt is figyelembe kell venni, hogy Nagykovácsi és Remeteszőlös önálló vízbázis létesítését tervezi.”

Kulturális Örökségvédelmi Hivatal Közép-magyarországi Iroda 460/5726/1/2010. számú észrevétele:

„Bármely nyomvonalterv megvalósítása során a régészeti lelőhelyek területén a földmunkák megkezdése előtt megelőző feltárást - illetve annak részeként először próbafeltárást - kell végezni. A próbafeltárásnak a földmunkákkal érintett teljes területet szondáznia kell. Eredményei alapján a lelőhelyek teljes körű megelőző feltárása szükségessé válhat.

A kivitelezés csak a régészeti munkák befejezése után kezdhető el.

A nyomvonalak a jelenleg ismert régészeti lelőhelyeken kívül eső szakaszain a földmunkával járó változtatások teljes kiterjedésére vonatkozóan mind az előkészítés, mind a kivitelezés tekintetében régészeti megfigyelést kell biztosítani.

Fenti régészeti szakfeladatok elvégzésére - a beruházó költségére - a Pest Megyei Múzeumok Igazgatósága (2000 Szentendre, Fő tér 6.) jogosult, próba-, illetve megelőző feltárás esetén feltárási engedély birtokában. Elvégzésükre a beruházónak szerződést kell kötnie a feltárási jogosultsággal rendelkező intézménnyel.”

Fővárosi és Pest Megyei Mezőgazdasági Szakhatósági Hivatal Erdészeti Igazgatóság 22.3/8432/1/2010. számú észrevétele:

„Az erdészeti hatóság már jogelődjeinek (Budapesti Erdőfelügyelőség, illetve Állami Erdészeti Szolgálat Budapesti Igazgatósága) működése idején több alkalommal is teljes nyomatékmal fejtette ki azon álláspontját, mely szerint az M0 beruházás legutoljára hagyott, ún. nyugati szektorának a Budai hegységen keresztülvezetni szándékozott változatait elutasítja. A fentiek figyelembevételével a Fővárosi és Pest Megyei Mezőgazdasági Szakigazgatási Hivatal Erdészeti Igazgatóság a mellékelt tervezetek szerinti M0 nyomvonal-változatokkal nem ért egyet, egyszersmind javasolja azt, amit már eddig is több alkalommal tett, nevezetesen hogy a körgyűrű záró szakaszát a Zsámbéki medencébe helyezték át. Ezzel a nyomvonalváltozattal a Budai hegység erdeinek fenntartható gazdálkodását, annak ökológiai egységét a beruházás nem veszélyeztetné, mindezekon felül pedig a kibocsátott légszennyezés is a fővárostól távolabbra kerülne.

Amennyiben a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény (BAT.) 9. § (4) bekezdése, valamint a 2. számú melléklet hozzávetőleges nyomvonal-ábrázolása olyan mértékű kötöttséget jelent, amely fenti álláspontunk maradéktalan jogérvényesítését nem teszi lehetővé, vagyis amennyiben e hivatkozott 2. számú mellékletbeli nyomvonal már csak szűkre szabott mozgásteret biztosít az eljárásban résztvevő hatóságok számára, úgy vonatkoztatott álláspontunk a következő:

A 10-es főközlekedési úttól a Nagykovácsi Julianna-major térségéig az ún. A-változat, innen a Budakeszi Telki községgel összekötő közútig az ún. B-változat, a továbbiakban pedig az ún. B-D változat megvalósítását tartjuk erdészeti- és erdő-ökológiai szempontból a legkevésbé aggályosnak, tekintettel arra, hogy e szakaszokon az útpályák az érintett erdők alatt gyakorlatilag végig alagútban haladnának. Természetesen kizárólag ún. mélyalagutak megvalósítása esetén beszélhetünk arról, hogy a felettes erdőterületeket a lehető legkevesebb közvetett károsodás éri, mivel az ún. kéregalagutak, vagyis melyek bevágásban, majd az útpálya megépítését követően e bevágás befedésével létesülnek, (mely munkaműveletet esetleg termőföld ráhordással és újraerdősítéssel kívánnak befejezni,) a felettes erdők léte szempontjából valójában nem elfogadható megoldások.”

Fővárosi és Pest Megyei Mezőgazdasági Szakhatósági Hivatal Növény- és Talajvédelmi Igazgatóság 22.2/11019-2/2010. számú észrevétele:

„A tervezett alternatívák közül talajvédelmi szempontból a tervdokumentációban szereplő „A” változat tűnik a legmegfelelőbbnek.

A nyomvonal véglegesítése során lehetőség szerint a mezőgazdasági területeket legcsekélyebb mértékben érintő változatot kell kiválasztani.

Az útépitési engedélyezési eljárásba a talajvédelmi hatóságot be kell vonni. Az érintett terület vonatkozásában be kell nyújtani a 90/2008. (VII. 18.) FVM rendelet 2. sz. melléklet 2.4. pontja alapján összeállított, humuszos termőréteg mentését megalapozó talajvédelmi tervet, valamint az erre alapozott humuszgazdálkodási tervrészt, amely tartalmazza a helyben felhasznált, illetve az elszállításra kerülő talajmennyiséget.

A környező mezőgazdasági területek porszennyezésének elkerülése végett az építési terület megközelítése és az építőanyag szállítása során lehetőség szerint burkolt felületű utakat kell használni; a földutakat a száraz tavaszi-nyári időszakokban rendszeresen öntözni kell.”

Solymár Nagyközség Önkormányzat Jegyzőjének III-1171-2/2010. számú észrevétele:

„A terv ellen kifogást nem emelünk, azonban hivatkozva a 2010. június 11. napján, az M0 útgűrű nyugati szektor 10. sz. főút – 1. sz. főút közötti szakasz előzetes környezeti tanulmányának terület- és településrendezési vonatkozásának tárgyában tartott tervezői kooperációra, ezúton is megerősítjük, hogy az egyes nyomvonal változatok közül **Solymár Nagyközség számára a B-C változat – azaz a felszín alatt vezetett - a leginkább megfelelő alternatíva.**

A környezeti hatásvizsgálatot kérem az alábbi területekre kiterjeszteni:

- az új, 10. sz. főúttal alkotott solymári csomópont hatása (zaj- és rezgésterhelés, légszennyezettség) az Akácfa utcai lakóterületekre,
- az alagút bejárat hatása, különösen zaj- és rezgésterhelés szempontjából a Solymár, Szőlőkert – tető területén jelölt különleges sport- és rekreációs területre,
- K1 jelű szellőzőkürtő tájba illesztése, megjelenése látványelemként,
- K1 jelű kürtő várható levegőterhelése,
- az alagút bejáratok és kijáratok közelében kialakuló zaj- és rezgésterhelés, légszennyezettség,
- a Hidegkúti csomópont várható zajterhelése a Kakukk-hegy, illetve a Kőkörcsin utcai lakóterület vonatkozásában:
 - az A változat esetén nagyrészt töltésen kialakuló Pesthidegkúti csomópont közelében kialakuló alagút bejáratának, illetve kijáratának a Kakukkhegyre gyakorolt zajterhelésével, továbbá tájba illesztésével és látványával a hatásvizsgálat során részletesen kell foglalkozni,
 - a B változat esetén a 7-8 m bevágásban épülő csomópont esetén a Paprikás – patak keresztezésének megoldása nem tisztázott, a hatásvizsgálat során tovább vizsgálendő,
 - a C-B változat esetében a csatolt tervekből nem állapítható meg egyértelműen a Hidegkúti útról Pilisborosjenő irányába történő felhajtás, továbbá, hogy mely szakaszok haladnak a felszínen, illetve a felszín alatt.”

Biatorbágy Város Önkormányzat Jegyzőjének F-47/2010. számú észrevétele:

„Biatorbágy Településszerkezeti és Szabályozási tervén egyaránt szerepel az 1. sz-ú főút-M0 útgyűrű csatlakozása és a közigazgatási határ közötti nyomvonal.

A 2002-ben készült Szabályozási terv az akkor ismert nyomvonalhoz határozza meg a védőtávolságokat valamint az építési helyeket, így lettek kialakítva a magántulajdonú tömbök is. A nyomvonal bármilyen irányban történő elmozdítása Szabályozási terv módosítást von maga után.

A tervezett nyomvonalak közül az „A” változatot nem támogatjuk, mert a teljes gazdasági terület kialakított struktúrájának átalakításával járna.

A „B-D” és „C-B” változatok benne vannak a tervezett M0 szabályozási szélességében, de a 100 méteres védőtávolságok miatt csak a Szabályozási terv módosításával helyezhetők el.

Kérjük továbbá, hogy részletesebb terveket a Földhivatali hivatalos alaptérképre készítsék, mert a pontos beazonosításuk csak így lehetséges.”

Remeteszőlős Község Önkormányzat Jegyzőjének I-194/2/2010. számú észrevétele:

„Megállapítások:

1. Ismételten megerősítjük, hogy az „A” változat nem elfogadható nyomvonal Remeteszőlős Község számára, hiszen súlyos környezetvédelmi, természetvédelmi és társadalmi, valamint településszerkezeti problémákat vet fel. Ezt alátámasztják az előzetes konzultációs anyag vonatkozó szakfejezetei, melyek szerint a nyomvonal jelentősen megnövekedő környezeti terhelést okozna zajvédelmi, levegővédelmi és hidrogeológiai szempontból is.
2. Remeteszőlős Község számára a „B” változat jóval kevesebb környezetvédelmi problémát vet fel, ezért – megerősítve az eddigi álláspontot – ez az alternatíva csoport sokkal elfogadhatóbb számunkra.

A „B” nyomvonal (és alternatívái) környezeti hatásvizsgálatával kapcsolatos észrevételek:

1. Remeteszőlős Község vízellátó kútjának engedélyezett helye a terven nem megfelelő helyen került feltüntetésre. Kérjük, hogy a hatástanulmány hidrogeológiai fejezetének készítésekor a következő adatokkal bíró vízellátó kút terveivel számoljanak:

A kút tervezett helye:

Helyrajzi száma: 0121/18

EOV koordináták: X= 246 540

Y= 640 100

Tervezett talpmélység: 300 m

Az elvi vízjogi engedély száma: KTVF: 3449-2/2010.

2. A „B-D” változat esetén az alagút szellőző kéménye (K2) a Meszes-hegy északi oldalán helyezkedne el, a Nagykovácsi út fölötti mező szélén. Ezzel kapcsolatban a következőkre hívjuk fel a figyelmet:
 - a. A kémény emissziós hatásterülete érintené Remeteszőlős Község közigazgatási területét. Közvetlen hatás éri a Nagykovácsi út és az Ördögárok-patak közötti zöldterületet (külterület), ami ökológiai folyosóként szerepel az országos nyilvántartásokban. Felhívjuk a figyelmet, hogy a Nagykovácsi medencében – a domborzati adottságából következően - az átlagosnál többször előfordul az a meteorológiai helyzet (inverzió!), amikor a légmozgások nem a modellezett szituációnak megfelelően zajlanak, így akkor a pontforrásból származó légszennyezettség sokkal intenzívebben érintheti a belterületi lakosokat is. Kérjük a hatástanulmány vonatkozó fejezetében ezzel a problémával is foglalkozzanak.
 - b. A kémény szellőző berendezése egyben zajforrás is. A völgyhatásból eredően a zaj terjedése igen intenzív mind horizontális, mind vertikális irányban. Mivel a zaj terjedésére vonatkozóan komoly tapasztalatunk van a helyi közlekedés kapcsán is, ezért úgy gondoljuk, hogy a szellőző berendezés zajvédelmi hatásterülete jóval nagyobb a tervezettnél. Kérjük a hatástanulmány vonatkozó fejezetében a zajterjedési modellek készítésekor a domborzatból eredő problémákat is vegyék figyelembe.
 - c. A B(-D) változatú nyomvonal esetén az autópálya alagút kb. 20 m mélyen fog elhaladni Remeteszőlős Község belterülete alatt. Mivel mind az építés és mind az üzemeltetés során igen komoly rezgéssel kell számolnunk, ezért fontosnak tartjuk ezen kérdéskör részletes megvizsgálását. Kérjük a hatástanulmány vonatkozó fejezetében a létesítés és az üzemeltetés keltette rezgések lakóingatlanokra vonatkozó hatásának részletes vizsgálatát, illetve olyan műszaki megoldások figyelembevételét, mellyel ez a hatás minimalizálható.
 - d. A Nagykovácsi-medencében kialakítandó csomóponton és a Nagykovácsi utat összekapcsoló bekötőúton keletkező majdani zajhatás vizsgálatánál kérjük hangsúlyosan figyelembe venni a domborzati viszonyokat. Amennyiben szakmailag lehetséges, úgy kérjük a bekötőút vonalvezetésénél vizsgáljanak meg olyan alternatívákat is, ahol a zajhatás kevésbé érinti a remeteszőlősi és adyligeti lakosokat.

Áttekintve a konzultációs dokumentációban foglaltakat, jelenleg úgy tűnik, hogy a C-B változat jóval kisebb környezetvédelmi problémákat okozna Remeteszőlős Község számára, ezért javasoljuk ezen nyomvonal alternatíva kiválasztását.

Ezúton tájékoztatom Önöket arról, hogy Remeteszőlős Község Önkormányzatának Képviselő-testülete is tárgyalta a témát és meghozta 58/2010. (IX. 27.) határozatát.”

Budakeszi Város Önkormányzat Jegyzőjének 4138-2/2010. számú észrevétele:

„1.Az M0 nyugati szektorának a megvalósítását az alábbi észrevételeink figyelembe vétele esetén támogatjuk:

1.1.Rendkívül fontosnak tartjuk az M0 nyugati szektorának megépítésével a Budapest körüli útgűrű összezárását, és ezzel szoros összefüggésben a Budakeszi Fő utcájának forgalmi túlterhelését enyhíteni hivatott észak-déli elkerülő út (továbbiakban: Elkerülő Út) megépítését.

1.2. Városunk vezetősége elkötelezett az M0 és az Elkerülő Út megvalósításában, mivel attól a településre zúduló, napi rendszerességgel kaotikus állapotokat okozó forgalmi terhelés jelentős enyhülését várja.

1.3. Budakeszi Város részéről az M0-ra vonatkozó teljes körű támogatás elengedhetetlen feltétele az Elkerülő Útnak az M0-lal közös projekt keretében, annak szerves részeként, egy ütemben történő megvalósulása.

1.4. A környező települések - Budaörs, Páty, Telki, Perbál, Zsámbék, stb. - felől Budapest felé irányuló átmenő forgalom Budakeszi belterületén jelenleg is hatalmas. A tervezett M0 megépülése esetén ezt a forgalmat csak növelni fogja. Ennek megfelelően az Elkerülő Út megvalósítása nélkül a jelenleg is elviselhetetlen forgalom további fokozódása lenne várható a Város beépített területein, és a Fő úton, ami teljességgel elfogadhatatlan.

1.5. A hatásvizsgálatokat, és környezeti hatáselemzéseket a jelenlegi, és tervezett forgalom figyelembe vételével, az M0 és az Elkerülő Út együttes kezelésével történő forgalom-, környezeti-, zaj-, rezgésterhelés-, és légszennyezettség szempontjából kell elkészíteni. Ezt alapvetően fontosnak tartjuk, enélkül (Elkerülő Út) a tervezett M0 megvalósítása elfogadhatatlan Budakeszi Város számára.

1.6. Budakeszi Város jelenlegi hatalmas átmenő forgalmának a további növelése nélkül kell megvalósítani az M0 megközelítését Budapest irányából (Budakeszi út), a Budakeszi központján átmenő Fő út elkerülésével, ami viszont csak az Elkerülő Út megvalósításával lehetséges.

2. Az M0 tervvel kapcsolatban az alábbi észrevételeink, kéréseink vannak:

2.1. Az M0 útgyűrű nyugati szektor 10. sz. és 1. sz. főutak közötti szakasza előzetes környezeti tanulmányának a terület- és településrendezési vonatkozásainak tárgyában tartott tervezői kooperációkon elhangzottakat ezúton is megerősítjük, hogy az egyes nyomvonal változatok közül Budakeszi Város számára a „D” jelű az egyetlen elfogadható alternatíva, bizonyos - már régóta kért - változtatások, pontosítások után, úgy mint: alagutak, bevágások pontos helyei, hosszai, bejárati helyei, az útpálya pontos nyomvonalvezetése minden méteren, stb.

A többi alternatíva egyáltalán nem megfelelő.

2.2. A környezeti hatásvizsgálatot kérjük az alábbi területekre kiterjeszteni, és az egyes nyomvonalváltozatok tekintetében kérjük, az alábbi kérdéseket megválaszolni szíveskedjenek:

- az új M0 út építése során kialakításra kerülő Budakeszi csomópontok zaj-, rezgésterhelés-, és légszennyezettség hatása a közelben lévő lakóterületekre;

- az alagutak bejáratai közelében kialakuló zaj-, rezgésterhelés-, és légszennyezettség hatása, különös tekintettel Budakeszi nyugati szektorára, figyelembe véve az uralkodó nyugati szélirányt is;

- a szellőzőkürtők pontos helymegjelölése, tájba illesztése, megjelenése látványelemként, és az ott keletkező zaj-, rezgésterhelés-, és légszennyezettség vizsgálata, különös tekintettel a Vadaspark, a Nádas tó, és a Natúrpark közelségére;

- a szellőzőkürtők várható levegőterhelését kérjük vizsgálni;

2.3. Kérjük továbbra is, hogy az M0 nyomvonalterv kialakításának az egyeztetésein (pl.: 2009. 06. 04., 2009. 08. 12., 2010. 06. 11., stb.) elhangzottakat vizsgálják meg ismételten, és amennyiben lehetséges, válaszoljanak a Budakeszi Város képviselőiben feltett kérdésekre, felvetésekre, és ezeket figyelembe véve fejlesszék tovább a terveket:

- Budakeszi észak-déli elkerülő út, és az M0 komplex közlekedés vizsgálata;

- közösségi közlekedés, és P + R parkolók kialakításának lehetséges helyei;

- kérjük a 2002 óta érvényben lévő Budakeszi TSZT tervezett M0 nyomvonalvezetését figyelembe venni;

- kérjük a Budakeszi TSZT új, munkaközi terveinek a figyelembe vételét, (megjegyezzük: ezt Budakeszi Képviselő Testület még nem véleményezte);

- kérjük a Nádas tó, Vadaspark, Natúrpark területi elhelyezkedését,

- és megfelelő zaj-, rezgésterhelés-, és légszennyezettség védelmét figyelembe venni;
- kérjük az időközben elkészült Nádas tó revitalizációs tervét figyelembe venni;
- kérjük a Budakeszi teljes területére elkészült felszíni csapadékvíz-elvezetési tervet figyelembe venni

2.4. Ahogyan azt már a 2.1. pontban is jeleztük, az alternatívák közül csak és kizárólag a D alternatívát tartjuk elfogadhatónak, mivel ez a nyomvonal esik a legtávolabb a településtől, és a kérésünknek megfelelően részben bevágásban, részben pedig alagútban épülne!

2.5. A D alternatívához további szempontokat javasolunk még figyelembe venni:

- A bevágásban épülő szakaszon a zaj-, rezgésterhelési-, és légszennyezettségi hatások csökkentésére mindkét oldalon fásítás, minél szélesebb véderdősáv telepítése, a szükséges helyeken további - zajvédelmet szolgáló - műtárgyak létesítése is szükséges.
- Mivel a Natúrpark területét az M0 útpályája kettévágja, ezért a külön szintű átjárást (szakaszos befedéssel, műtárggyal) biztosítani kell.
- A közlekedésbiztonság és vadvédelem miatt védőkerítés létesítése szükséges.
- A vízvezetés (különösen a téli sózás) ne veszélyeztesse a védett területeket.

2.6. A Budakeszi-árokba történő vízvezetés megengedését meggondolandónak tartjuk. Az árok jelentős része lakott területet érint, ami ott többletcsapadék elvezetésével, és a közlekedésből származó szennyező anyagok megjelenésével járhat.

2.7. Budakeszi Város korábban többször is kérte annak vizsgálatát, hogy felszín alatt lehet-e csomópontot kialakítani. Erre az volt a válasz, hogy nem költséghatékony. Kérjük, ismételten vizsgálják meg ezt a kérdéskört. Úgy gondoljuk, hogy a Telki útnál tervezett csomópont esetében ez az egyedi műszaki megoldás indokolt, hiszen a csomópont túlságosan is közel helyezkedne el a lakott területhez, tájésztetikailag is kedvezőbb képet mutatna, továbbá a Natúrpark és Arborétum területének az egybefüggőségét is kevésbé befolyásolná, mivel lehetőséget nyújtana e területen is bevágás helyett felszín alatti nyomvonalvezetés létesítésére (alagút építésére).

2.8. Véleményünk szerint nagyon fontos, hogy a terv az összes tervlapon, tervanyagban az eltérő alternatívákat teljesen egyértelműen, azaz beazonosíthatóan, azonosan jelölje, hiszen ez a véleményezhetőség szempontjából alapvető kritérium.

2.9. A zaj- és levegőtisztaság védelmi anyagot Budakeszi tekintetében kérjük felülvizsgálni.”

Nagykovácsi Nagyközség Önkormányzat Jegyzőjének 04-601/3/2010. számú észrevétele:

1. „Ismételten megerősítjük, hogy az „A” változat nem elfogadható nyomvonal Nagykovácsi Nagyközség számára, hiszen súlyos környezetvédelmi, természetvédelmi és társadalmi, valamint településszervezési problémákat vet fel. Ezt alátámasztják az előzetes konzultációs anyag vonatkozó szakfejezetei, melyek szerint a nyomvonal jelentősen megnövekedő környezeti terhelést okozna zajvédelmi és levegővédelmi szempontból is.
2. A jórészt alagútban vezetett nyomvonalak közül a „B” változat kedvezőbb településünk számára, mivel a csomópont kellő távolságra kerül mind Nagykovácsi, mind Remeteszőlős, mind Budapest II. kerület lakott területeitől, és a domborzati viszonyok miatt a természetes zajvédelme is biztosított.
3. A felszín alatt vezetett szakaszok kiszellőztetésének pontszerű, koncentrált levegőszennyezése minimalizálendő, így azokat a lakott területtől – a nem uralkodó széljárást is figyelembe véve – megfelelő távolságra kell kialakítani, ezért a „B” változat szerinti K2 szellőző nem valósítható meg, így a hatásvizsgálatnak ettől eltérő megoldásokat is vizsgálnia kell.
4. A létesítmény a meglévő úthálózaton forgalomnövekedést fog generálni ezért feltétlenül szükséges a Budapestre vezető utaknak – Nagykovácsi út, Ady ligeti emelkedő – a beruházással egy időben megvalósuló bővítése, melynek pontos műszaki tartalmát a hatásvizsgálatnak fel kell tárnia.
5. A meglévő úthálózat műszaki állapota, közlekedési kapcsolatai a kivitelezési forgalom elviselésére nem alkalmas, ezért azt semmilyen anyagszállítási – bontási, építési –

- forgalom nem terhelheti, így a hatásvizsgálatnak fel kell tárnia azokat az organizációs megoldásokat, amik ezt lehetővé teszik.
6. A létesítmény megvalósítását csak egy ütemben tartjuk elképzelhetőnek a köztes szakaszolás – annak lokális forgalomgerjesztő hatása miatt – nem lehetséges, tehát a hatásvizsgálatnak ezt alapvetésként kell kezelnie.”

Egyidejűleg megállapítom, hogy jelen eljárásban az igazgatási szolgáltatási díj mértéke 250 000 Ft, amelyet a Kérelmező megfizetett.

INDOKOLÁS

A Kérelmező benyújtotta az UNITEF '83 Műszaki Tervező Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) által elkészített, az M0 Autóút nyugati szektor, 10. sz. főút - 1. sz. főút közötti szakasz építésére vonatkozó előzetes vizsgálati dokumentációt és előzetes konzultációt kezdeményezett a Felügyelősegen.

A Kérelmező a *környezetvédelmi, természetvédelmi, valamint vízügyi hatósági eljárások igazgatási szolgáltatási díjairól* szóló 33/2005. (XII. 27.) KvVM rendelet (KR.) 1. melléklet I. fejezetének 50. pontja szerinti 250 000 Ft igazgatási szolgáltatási díjat leróta.

A Felügyelőség megállapította, hogy a tervezett tevékenység a Rendelet 1. számú mellékletének 37. pontjában [„Gyorsforgalmi út (autópálya, autóút)] szerepel, azaz környezeti hatásvizsgálat köteles.

A Felügyelőség a Rendelet 5/A. § (5)-(6) bekezdésének megfelelően közleményt tett közzé a hivatalában valamint a honlapján, továbbá a közleményt és a konzultációs kérelmet megküldte Solymár Nagyközség, Budapest II. kerület, Remeteszőlős Község, Nagykovácsi Nagyközség, Budakeszi Város, Budaörs Város, Biatorbágy Város Önkormányzatok Jegyzőinek a közterületen és a helyben szokásos módon történő közhírré tétel céljából.

Solymár Nagyközség Önkormányzat Jegyzője III-1171-3/2010. számon, Nagykovácsi Nagyközség Önkormányzat Jegyzője 04-601/3/2010. számon, Budakeszi Város Önkormányzat Jegyzője 4138-1/2010. számon, Biatorbágy Város Önkormányzat Jegyzője V0/810-2/2010. számon, Remeteszőlős Község Önkormányzat Jegyzője I-194/2/2010. számon, Budaörs Város Önkormányzat Jegyzője XIII/2077-2/2010. számon és Budapest II. kerület Önkormányzat Jegyzője 2010. november 3-án érkezett levelében jelezte, hogy a kifüggesztés megtörtént.

Nagykovácsi Nagyközség Önkormányzat Jegyzője 04-601/3/2010. számon arról is tájékoztatta a Felügyelőséget, hogy több lakos megkereste Polgármesteri Hivatalát, akik részére az iratokba való betekintést biztosították.

A Felügyelőség a konzultációs kérelmet a Rendelet 5/A. § (4) és (2) bekezdésének és a Rendelet 12. számú mellékletének megfelelően megküldte az ÁNTSZ Közép-magyarországi Regionális Intézet, a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal Közép-magyarországi Iroda, a Fővárosi és Pest Megyei Mezőgazdasági Szakhatósági Hivatal Erdészeti Igazgatóság, a Fővárosi és Pest Megyei Mezőgazdasági Szakhatósági Hivatal Növény- és Talajvédelmi Igazgatóság, a Duna - Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság és az érintett Solymár Nagyközség, Budapest II. kerület, Remeteszőlős Község, Nagykovácsi Nagyközség, Budakeszi Város, Budaörs Város és Biatorbágy Város Önkormányzatok Jegyzői részére.

Az ÁNTSZ Közép-magyarországi Regionális Intézet 11704-3/2010. számon, a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal Közép-magyarországi Iroda 460/5726/1/2010. számon, a Fővárosi és

Pest Megyei Mezőgazdasági Szakhatósági Hivatal Erdészeti Igazgatóság 22.3/8432/1/2010. számon, a Fővárosi és Pest Megyei Mezőgazdasági Szakhatósági Hivatal Növény- és Talajvédelmi Igazgatóság 22.2/11019-2/2010. számon, Solymár Nagyközség Önkormányzat Jegyzője III-1171-2/2010. számon, Biatorbágy Város Önkormányzat Jegyzője F-47/2010. számon, Nagykovácsi Nagyközség Önkormányzat Jegyzője 04-601/3/2010. számon, Remeteszőlős Község Önkormányzat Jegyzője I-194/2/2010. számon, Budakeszi Város Önkormányzat Jegyzője 4138-2/2010. számon és a Duna - Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság 2909/5/2010. számon adott észrevételt, melyeket a Felügyelőség jelen véleményébe foglalt.

Budapest Főváros II. Kerületi Önkormányzat XXIV-118/2010. számú levelében észrevételt nem tett, csak mellékelten megküldte a Kérelmezőhöz írt levelét, melyben kérte, hogy a tervezés során biztosítsanak lehetőséget a lakosság és az Önkormányzat közreműködésére.

A Duna - Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság 2909/5/2010. számon az alábbi észrevételt tette:
„A megküldött dokumentáció és Natura 2000 előzetes hatásbecslési dokumentáció szerinti nyomvonalváltozatok érintik Budai Tájvédelmi Körzetet, mint országos jelentőségű védett természeti területet, európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területet, a Budai-hegység elnevezésű, HUDI 20009 jelű kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területet, valamint az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvényben és a Budapest Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvényben megjelent országos ökológiai hálózat övezetét.

A benyújtott dokumentációk a természetvédelmi szempontú kijelölés alatt álló területek vonatkozásában számos pontatlanságot tartalmaznak, melyek a következők:

- *A Budai Tájvédelmi Körzet lehatárolása a térképlapokon pontatlan. A védett természeti terület védettségéről a Budai Tájvédelmi Körzet védettségének fenntartásáról szóló 125/2007. (XII. 27.) KvVM rendelet (továbbiakban: KvVM rendelet) rendelkezik, ellentétben a dokumentációban említett OKTH határozattal. A KvVM rendelet 1. számú melléklete felsorolja a tájvédelmi körzethez tartozó ingatlanok helyrajzi számait, míg a 2. számú melléklet a fokozottan védett területhez tartozó földrészletek helyrajzi számait tartalmazza. A Tervező kérésére 2010. június 25-én megküldtük a védett természeti terület határvonalát. Mindezek ellenére tévesen került ábrázolásra a Budai Tájvédelmi Körzet a térképlapokon.*
- *A Budai-hegység elnevezésű, HUDI 20009 jelű kiemelt jelentőségű természetmegőrzési Natura 2000 terület jelölő fajai és jelölő élőhelytípusai pontatlanul kerültek meghatározásra.*

A Natura 2000 terület jelölő élőhelyei a következők:

40A0 – Szubkontinentális peripannon cserjések

6190 – Pannon sziklagyeppek

6210 – Szálkaperjés-rozsnokos száraz, félszáraz gyeppek és szegélytársulások

6240 – Szubpannon sztyeppék

8210 – Mészkösziklás lejtők sziklanövényzettel

8310 – Nagyközönség számára meg nem nyitott barlangok

9180 – Lejtők és sziklatörmelékek

91G0 – Pannon gyertyános tölgyesek

91H0 – Pannon molyhos tölgyesek

A Natura 2000 jelölő fajok a következők:

*Emlősök 1303 Kis patkósorrú denevér (*Rhinolophus hipposideros*)*

*1304 Nagy patkósorrú denevér (*Rhinolophus ferrumequinum*)*

*1307 Hegyesorrú denevér (*Myotis blythii*)*

*1308 Pisedenevér (*Barbastella barbastellus*)*

*1321 Csonkafülű denevér (*Myotis emarginatus*)*

- 1323 Nagyfülű denevér (*Myotis bechsteini*)
 1324 Közönséges denevér (*Myotis myotis*)
 1335 Ürge (*Spermophilus citellus*)
- Gerinctelenek 1052 Díszes tarkalepke (*Euphydryas maturna*)
 1060 Nagy tűzlepke (*Lycaena dispar*)
 1078 Csikos medvelepke (*Callimorpha quadripunctaria*)
 1079 Kék pattanóbogár (*Limoniscus violaceus*)
 1083 Szarvasbogár (*Lucanus cervus*)
 1086 Skarlátbogár (*Cucujus cinnaberinus*)
 1087 Havasi cincér (*Rosalia alpina*)
 1088 Nagy hőscincér (*Cerambyx cerdo*)
 1089 Gyászscincér (*Morimus funereus*)
 4032 Magyar tavaszi-fésűsbagoly (*Dioszeghyana schmidtii*)
 4033 Anker araszoló (*Erannis ankeraria*)
 4034 Budai szakállasmoly (*Glyphipterix loricatella*)
 4037 Füstös ősziaraszoló (*Lignyoptera fumidaria*)
 4048 Magyar tarsza (*Isophya costata*)
 4055 Eurázsiai rétisáska (*Stenobothrus eurasius*)
- Növények 2093 Leánykőkörörcsin (*Pulsatilla grandis*)
 2120 Janka tarsóka (*Thlaspi jankae*)
 2156 Pilisi len (*Linum dolomiticum*)
 2188 Magyar méreggyilok (*Vincetoxicum pannonicum*)
 2327 Biboros sallangvirág (*Himantoglossum caprinum*)
 4067 Piros kígyószisz (*Echium russicum*)
 4077 Szent István-szegfű (*Dianthus plumarius*)
 4098 Homoki nőszirm (*Iris humilis* ssp. *arenaria*)
 4118 Magyar gurgolya (*Seseli leucospermum*)

Mindezek közül kiemelt közösségi jelentőségű élőhelytípus:

- 40A0 – Szubkontinentális peripannon cserjések
 6240 – Szubpannon sztyeppék
 91G0 – Pannon gyertyános tölgyesek
 91H0 – Pannon molyhos tölgyesek

Mindezek közül kiemelt közösségi jelentőségű fajok:

- 2156 Pilisi len (*Linum dolomiticum*)
 1078 Csikos medvelepke (*Callimorpha quadripunctaria*)
 1087 Havasi cincér (*Rosalia alpina*)

(Az itt felsorolt jelölő fajok és jelölő élőhelytípusok az egész Budai-hegység Natura 2000 területre vonatkoznak, nem a tervezett út nyomvonalára.)

- A nyomvonalváltozatok által érintett barlangok meghatározása hiányos. A benyújtott dokumentáció szerint kizárólag az A változat érint kettő ismert barlangot a Budai Tájvédelmi Körzet Remete-hegy fokozottan védett területén, míg a többi nyomvonalváltozat a dokumentáció szerint ismert barlangot nem érint.

Igazgatóságunk adatai szerint az A változat Budapest II. kerület területén kb. 80 méterre megközelíti a Les-hegyi-barlangot (kataszteri szám: 4761-1), a Hidegkúti úton tervezett csomópontnál található a Budaligeti-barlang (kataszteri szám: 4773-9). Nagykovácsi közigazgatási területén a Remete-hegyen a tervezett nyomvonal közvetlenül érinti a fokozottan védett természeti területen lévő Remete-hegyi 10. sz. barlangot (kataszteri szám: 4772-19), a Remete-hegyi 13. sz. barlangot kataszteri szám: 4772-18), a Remete-hegyi 14. sz. barlangot (kataszteri szám: 4772-17), valamint a Remete-hegyi 15. sz. barlangot (kataszteri szám: 4772-21), illetve 35 méterre közelíti a Remete-hegyi 11. barlangot (kataszteri szám: 4772-20). A nyomvonal 100 méterre megközelíti a 8/2006.

(K.V. Ért. 3.) KvVM utasítás értelmében megkülönböztetten védett Hét-lyuk barlangot (kataszteri szám: 4772-16), valamint a Remete-hegyi 8. sz. barlangot (kataszteri szám: 4772-15). A 90 km szelvény körül a tervezett nyomvonal 50 méterre közelíti a Hosszúerdő-hegyi-sziklaüreg (kataszteri szám: 4750-4) és Hosszúerdő-hegyi-rókalyuk (kataszteri szám: 4750-5) barlangokat továbbá 10-35 méterre közelíti a Rácskai-kőfejtő 4. sz. barlangját (kataszteri szám: 4750-2) és a Rácskai-kőfejtő 3. sz. barlangját (kataszteri szám: 4750-3), illetve a fokozottan védett Rácskai-barlangot (kataszteri szám: 4750-1).

A tervezett B változat nyomvonala adataink szerint Solymár és Nagykovácsi közigazgatási határán 150-240 méterre megközelíti a Kálvária-barlangot (kataszteri szám: 4772-10), a Kálvária 2. sz. barlangot (kataszteri szám: 4772-9) és a Kálvária 3. sz. barlangot (kataszteri szám: 4772-8), illetve a Lublinites-barlangot (kataszteri szám: 4772-7). Nagykovácsi közigazgatási területén a 89 és 90 km szelvények között a nyomvonal közvetlenül érinti a fokozottan védett természeti területen lévő Nagysuty-barlangot (kataszteri szám: 4772-6), 30 méterre megközelíti a Törpe-zsombolyt (kataszteri szám: 4772-5), továbbá közvetlenül érinti a Tölcsér-zsombolyt (kataszteri szám: 4772-4).

A fenti hiányosságok mellett meg kell említeni, hogy említésre kerül még a dokumentációban a Tamara-barlang, amely azonban az A változat nyomvonalától kb. 800 méter, a C-B változat nyomvonalától kb. 1600 méter, a B változat nyomvonalától pedig közel 2 km távolságban található.

A barlangok közhiteles nyilvántartása a Vidékfejlesztési Minisztérium Környezetügyért felelős államtitkárság, Nemzeti Parki és Tájvédelmi Főosztály, Barlang és Földtani Osztályán érhető el. Szükséges az ismert barlangok adatai alapján az ex lege védett természeti értékek érintettségének, igénybevételeinek pontosabb elemzése.

- A megküldött dokumentáció foglalkozik a nyílt karsztfelszínekkel, azonban nem kerül említésre a nyílt karszterületek külterületi jegyzékéről szóló 8002/2005. (Mk 138.) KvVM tájékoztató szerinti nyílt karsztfelszín adatai. A dokumentációból nem is derül ki, hogy a nyílt karsztfelszínek mi alapján kerültek az előzetes vizsgálat során lehatárolásra.

Ugyancsak hiányzik a dokumentációból a barlangok felszíni védőövezetének kijelöléséről szóló 16/2009. (X. 8.) KvVM rendeletben megjelölt adatok használata. A jogszabályból hiányzik Budapest területét érintő felszíni védőövezetek meghatározása, de Solymár és Nagykovácsi területén lévő adatokból is látszik, hogy a B változat nyomvonala felett is található ismert barlangok felszíni védőterülete.

- A benyújtott dokumentáció tájjal foglalkozó fejezetében az egyedi tájérték meghatározása téves. A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény 6. § (3) bekezdése értelmében 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. Vagyis sem kizárólag külterületi, sem pedig kizárólag épített emlékről van szó, mint ahogy az a dokumentációban szerepel.

Igazgatóságunk nyilvántartásában szerepel Nagykovácsi, Remeteszőlős települések egyedi tájértékeinek tájékoztató jelegű katasztere. Ezen adatok az előzetes vizsgálatokhoz is felhasználhatóak lehettek volna.

Ellentmondásos a dokumentáció II. kötet 57. és 62. oldalának megállapítása, hiszen egyik helyen szerepel, hogy egyedi tájérték felmérés nem készült, míg a másik helyen említik, hogy az egyedi tájértékek elszórtan, szigetszerűen jelennek meg a területen.

- A dokumentációban szereplő biológiai aktivitásérték számítását Igazgatóságunk feleslegesnek tartja, hiszen az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 8. § (2) bekezdés b) pontja értelmében biológiai aktivitásérték csökkenés elkerülését új beépítésre szánt területek kijelölése esetén kell bizonyítani. Az

országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet szerint a gyorsforgalmi utak, mint közlekedési területek beépítésre nem szánt területnek minősülnek.

Meg kell jegyezni továbbá, hogy a dokumentációban szereplő biológiai aktivitásérték számítás nem a hatályos rendelet szerint készült, hanem a 2010. május 28. előtti rendelet szerint. Ezenkívül pedig olyan, hogy beépített terület, mint területhasználat sem a korábbi, sem a hatályos rendeletben nem szerepelt, így kérdéses, hogy a dokumentációban szereplő beépített területhez rendelt értékmutató mi alapján került meghatározásra.

- Tévedésnek tartjuk a benyújtott dokumentáció tájjal foglalkozó fejezetének azon megállapítását, hogy a tervezett út rálátási és kilátási viszonyokban okozott kedvezőtlen helyzetek javítása elsősorban a településrendezési eszközök feladata. Álláspontunk szerint nem a településrendezési eszközök hivatottak meghatározni az M0 nyomvonalát, hanem egyrészt épp a hatásvizsgálati dokumentáció, így az okozott káros hatásokra is ezen vizsgálatok között kell kompenzációs javaslatokat meghatározni, amennyiben az lehetséges.

A megküldött dokumentáció természetvédelmi szempontú területekkel, illetve a tervezett autópályát érintettségükkel kapcsolatos megállapításairól az alábbi észrevételt tesszük:

- A dokumentáció alapján megállapítható, hogy a tervezett nyomvonalak által érintett élőhelyek felmérése nem történt meg. Rövid, általános élőhelyleírás szerepel a dokumentációban, melynek megállapítása helyénvalóak ugyan, azonban a védett növény- és állatfajok tekintetében kizárólag Igazgatóságunktól megkért adatokat említ. Tekintettel azonban arra, hogy Igazgatóságunk nem rendelkezik teljes körű botanikai és zoológiai adatokkal a nyomvonalak által érintett területekről, így a dokumentáció élővilággal foglalkozó fejezete sem rendelkezik olyan szintű vizsgálatokkal, amelyek alapján következtetéseket lehet levonni. Összességében tehát nem készült vizsgálat arról, hogy védett növény- és állatfajok mely területeken fordulnak elő, így nem lehet egyetérteni a dokumentáció kiemelten értékes élőhelyekre és állatvilág szempontjából értékes élőhelyekre tett megállapításaival, hiszen azok nem kellően megalapozottak.
- Ugyanez mondható el a megküldött Natura 2000 hatásbecslési dokumentációval kapcsolatban is. A jelölő fajok vonatkozásában a Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció kizárólag Igazgatóságunk adataira hagyatkozik, saját vizsgálatot a dokumentáció nem tartalmaz, így nem teljes körű és nem ítéhető meg belőle a tervezett beruházás jelölő fajokra gyakorolt hatása. Mindezek alapján a dokumentáció nem felel meg az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 14. számú mellékletében előírt tartalmi követelményeknek.

Fontos figyelembe venni a Natura 2000 területek érintése, igénybevétele esetén az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 10/A. § (3) bekezdését, miszerint Natura 2000 területen előforduló kiemelt közösségi jelentőségű élőhelytípusra vagy kiemelt közösségi jelentőségű fajra várhatóan jelentős hatással lévő olyan terv vagy beruházás elfogadása, illetőleg engedélyezése előtt, amelyhez egyéb kiemelt fontosságú közérdek fűződik, ki kell kérni az Európai Bizottság véleményét.

- A Paprikás-patak menti terület a védett foltos szalamandra (*Salamandra salamandra*) élőhelye, ez az egyetlen ismert állomány a Budai-hegységből, ezért megőrzése különösen fontos. A felszínen vezetett nyomvonal-változatok a védett faj élőhelyének megsemmisülését okozzák. Szükségesnek tartjuk az élőhellyel történő kiemelt vizsgálatot és a nyomvonalváltások ezek alapján történő felülvizsgálatát.
- A dokumentáció (I. kötetének „A tervezett nyomvonalak elemzése földtani-barlangtani szempontból” című fejezete, valamint a II. kötet 10. sz. melléklete: Előzetes

szpeleológiai szakvélemény az M0 autópálya, nyugati szektor 10- sz. főút és 1. sz. főút közötti szakaszáról) felhívja ugyan a figyelmet a karsztos kőzetekben történő alagútfúrások során a barlangok előfordulásának valószínűségére, de nem jelzi azok előfordulásának a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvényben és a 13/1998. (V. 6.) KTM rendeletben előírtakból adódó következményeit. Az M0 autópálya tárgyalta szakaszának kivitelezése során előkerülő barlangok védelmének biztosítása érdekében a hatályos jogszabályok alapján az alábbiakra hívjuk fel a figyelmet:

A kivitelezési munkák során barlang vagy barlangra utaló nyomok előfordulását azonnal jelenteni kell a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőségnek és a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóságnak. Az üregesedés környezetében a kivitelezés a Felügyelőséggel és az Igazgatósággal történt helyszíni szakmai egyeztetés szerint, kizárólag olyan technológiával folytatható, mely nem veszélyezteti az üregesedés állagát, állapotát.

A természetvédelmi hatóság a hozzájárulás kiadását az üregesedés jellegétől függően 10 m mélységig (hosszúságig) terjedő feltáró üregkutatás elvégzéséhez kötheti. Az építés csak a kutatási eredményeken alapuló barlangtani szakvélemény alapján, a Felügyelőség szakhatósági hozzájárulása esetén folytatható.

A beruházónak és/vagy kivitelezőnek vállalnia kell a kockázatot, hogy üregesedés esetén az építés a fenti kutatások elvégzéséig leállítható, barlang ismertté válása esetén módosítható.

A szükséges barlangvédelmi beavatkozások (kutatás, szakértői munka, kiépítés, lezárás, stb.) költségei a beruházót és/vagy kivitelezőt terhelik.

A dokumentációban ismertetett kivitelezési technológia alapján nem állapítható meg, hogy az építés során az eddig ismeretlen barlang érintése miként észlelhető, észrevehető-e egyáltalán. A tervezett autópálya hatásvizsgálata során Igazgatóságunk véleménye szerint fel kell készülni arra, hogy eddig ismeretlen barlang előkerülése esetén – a fentiek figyelembevételével – milyen megoldások szükségesek, miként befolyásolja az az út megvalósíthatóságát, illetve a barlang, mint természeti érték megőrizhetőségét.

A barlangok sok esetben élőhelyül szolgálnak denevérfajok számára, melyek egyrészt védett állatfajok, másrészt Natura 2000 jelölő fajok. Eddig ismeretlen barlang érintése esetén számolni kell denevérpopuláció jelenlétére, illetve arra gyakorolt hatásokra is.

A dokumentáció alapján Igazgatóságunk álláspontja szerint megállapítható, hogy a tervezett A változat igen jelentős természetkárosítást eredményezhet, azonban egyik ábrázolt nyomvonal sem tekinthető természetvédelmi szempontból megnyugtatóan elfogadhatónak, egyik nyomvonallal kapcsolatban sem lehet azt mondani, hogy nem vet fel jelentős természetvédelmi szempontú problémákat.

Megjegyezzük végül, hogy megküldött dokumentáció szerint a tervezett gyorsforgalmi út felszínen vezetett szakaszainak keresztmetszeti kialakítása alapján egy forgalmi sáv 1,75 méter szélesre tervezett. A pontos közlekedési előírásokat és szabványokat nem ismerve mégis meglehetősen keskenynek tűnik a tervezett forgalmi sáv szélessége. A forgalmi sáv szélessége befolyásolja az autópálya koronaszélességét, így az út által elfoglalt terület méretét, vagyis az érintett, elfoglalt élőhelyek méretét is.”

A Levegő Munkacsoport Országos Környezetvédő Szövetség (1075 Budapest, Károly krt. 3/a) és a Nimfea Természetvédelmi Egyesület (5540 Szarvas, Szabadság u. 1-3.) ügyfélként be kívánt jelentkezni az előzetes konzultációba. Az előzetes konzultáció a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) alapján nem tekintendő közigazgatási eljárásnak, a konzultáció jogintézményét a Rendelet 5/A. § és 5/B. § szabályozza, ezért az ügyféli jogállás megállapítására irányuló kérelmeket a Felügyelőség a KTVF: 48402-1/2010. és KTVF:

51904-1/2010. számú végzéseiben elutasította. A Rendelet 5/A. § (2) bekezdése alapján az előzetes konzultáció során észrevétel tehető.

A Levegő Munkacsoport Országos Környezetvédő Szövetség (1075 Budapest, Károly krt. 3/a) az alábbi észrevételét tette:

- *„Nagyterségi és Ister-Granum eurorégiós szinten szemlélve az M0 zárógyűrű-szakasz szükségességének kérdését: Az OTrT-ben is szereplő Esztergom-Herceghalom összekötő úthoz tartozóan a térség felvidéki szlovák szakaszán a rávezető kelet-nyugati autópálya a tranzitforgalom számára Esztergomig fog elkészülni; ez a projekt információink szerint szlovák kormánytámogatást is élvez. Ennek nyomán várható, hogy a Budapestre a 2 és 2/A főúton rázúduló ukrán és egyéb átmenő teherforgalom a főváros terhelése helyett - a Helsinki-folyosó V/C szakaszaként szereplő és így EU-s támogatás igénybevételét is lehetővé tévő finanszírozási konstrukcióval rendelkező - Esztergom-Herceghalom útvonal igénybevételével fogja elérni az M1 autópályát. Így a kelet-nyugati tranzitforgalom átvezetési kényszere a tervezett M0 északnyugati zárógyűrűn keresztül okafogyottá fog válni, és a szűkös anyagi források gazdaságosabb felhasználásával az északnyugati zárógyűrűrész Budapesttől távolabb valósulhat meg az V/C folyosó felhasználásával.*
- *A Pilis és az északnyugati budapesti területek térségét érintő régiós szinten: a jelenlegi Esztergom-Dorog térségből Budapesten keresztül az M1 irányába tartó tranzitforgalom elvezetésére az Esztergom-Herceghalom útvonal alkalmas lesz; az M3 irányába tartó tranzitforgalom pedig Esztergomon keresztül a szlovák kelet-nyugati autópályát igénybe véve tud majd Ukrajna felé haladni. Ezáltal az említett térségi-kistérségi szinten a településeket összekötő úthálózat terhelésében és a környezeti hatásokban változás várható.*
- *Az előző két pontban leírtak alapján a hatásterület nagysága álláspontunk szerint nem a szűken vett földrajzilag érintett területek és települések egésze, hanem a várható forgalmi terhelésekkel érintett régiós léptékű területi kiterjedés. Ezért a környezeti hatástanulmány elkészítésekor a várható forgalmi viszonyok modellezése és az ebből kiadódó várható környezetterhelések elemzése az Ister-Granum régió magyar oldalán Esztergomtól kezdve Dorogot, Pilisjászfalut, Piliscsabát, Pilisvörösvárt, Tinnyét és a Zsámbéki medencét kell hogy érintse a földrajzilag érintett településeken kívül. Továbbá álláspontunk szerint szakítani kell az eddigi hatósági szalámi-taktikás engedélyezési eljárás móddal, és végre egységes egészben, régiós léptékben, a forgalmi hatások által kijelölt hatásterület egészét tekintve kell a környezeti hatáselemzést elvégezni. Ez a szemléletmód a tervezett beruházás gazdaságosságának megítélése szempontjából is nagy jelentőséggel bír, és segít a valóban gazdaságos - ugyanakkor a jövő nemzedékek számára megőrzendő természeti értékek megóvását szem előtt tartó - megoldások kidolgozásában.*
- *A konzultáció során áttanulmányozott tárgyi dokumentációból egyértelműen kiderül, hogy a beruházás Natura2000 területek sérülésével is jár. Ez számunkra elfogadhatatlan. A Natura2000 területek törvényben és egyéb jogszabályban biztosított védelme álláspontunk szerint nem teszi lehetővé a tervezett beruházást; és olyan beruházás, amely ilyen értékeket károsít, nem lehet a jövő nemzedékek érdekét szolgáló beruházás.*
- *Álláspontunk szerint a kiszellőztetési pontok mérgezik a környék levegőjét. Pl. a pesthidegkúti lakott területnél, amely 2 erdő között terül el, kialakításra kerülne egy olyan csomópont, amely egy nagyon szűk völgyben, a II. kerület Hidegkúti út 2 oldalán, Solymár előtt, a kiskertes részen található. Hozzávetőlegesen 7ha területet, 250 lelket, 60 - 70 ingatlant érint közvetlenül. Ez a szűk völgy Budapest tüdejeként funkcionál jelenleg. Az uralkodó széljárás észak, észak-nyugati, amely biztosítja Budapestnek az oxigén-dús levegőt. A tervezett létesítmény ezen környezeti alapállapotot jelentősen rontaná, ez pedig ellentétes a természetvédelmi és környezetvédelmi törvényben rögzített, a meglévő állapot romlásának tilalmát megfogalmazó elvvel. Továbbá az ex lege által régészeti védelem alatt álló, Pesthidegkút Ófalu azonosított régészeti érdekű és arra javasolt területei, a kerületi helyi épített értékvédelemre, tájértékként is és a Történelmi kertként védelemre javasolt ingatlanai a műemléki védelem és környezetre tekintettel veszélyeztetve lennének.*

Országos természetvédelem alatt áll egy hársfa, melynek korát ötszáz évre becsülik. Fővárosi természetvédelem alatt áll a Hidegkúti fasor. Vannak helyi természetvédelemre javasolt területek is, melyek az ökológiai hálózat részét képezik. Az előzetes hatásbecslés dokumentációját áttanulmányozva álláspontunk szerint ezen térségben a jelenlegi környezeti állapot jelentős romlása lenne várható a beruházás miatt.

Ismeretes, hogy a légszennyezettség csökkentésének és a zajterhelés csökkentésének érdekében szabályozásokat foganatosítottak már a 2009-ben elfogadott Pesthidegkút Ófalu KSZT-ben. Ez az egész védelmi rendszer és védelmi elv a tervezett beruházás nyomán hatástalanná válna, ez számunkra elfogadhatatlan.

Kiemeljük még, hogy Ex lege védelem alatt álló források találhatóak az Ófaluban. Információink szerint az 1960-as és 1970-es években olyan hidrogeológiai feltárások történtek a térségben, amelyek során a megütött termálvízrétegek a Gellért-fürdőt ellátó termál-vizekkel voltak összeköttetésben. A tervezett beruházás ilyen lehetséges hatásának elemzése nem történt meg, holott a hidrogeológiai kockázat igen nagy és probléma esetén súlyos veszélybe kerülhet a budai termálfürdők természetes vízellátása. Ezért ennek a kérdésnek a hatásvizsgálati elemzése álláspontunk szerint rendkívül fontos.

- A tervezett beruházás érinti a fent említett Paprikás patak, illetve a patak mentén lévő természet-közeli állapotú területeket, ezek részét képezik az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvényben és a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvényben megjelent országos ökológiai hálózatnak. Végig a Paprikás patak mentén ökológiai folyosó van kijelölve és az ökológiai hálózat elemei közé van sorolva a Paprikás patak menti erdőterület is. Márpedig a törvény szerint ilyen területen nem végezhető építési tevékenység és a természeti értékek védelme mindenek felett biztosítandó.
- Településrészi szinten álláspontunk szerint a rávezető utaknál jelentős forgalomnövekedés és környezetszennyezés várható.
Például: A XII. és a II. kerület autói Pesthidegkút felé a fentebb említett területen haladnának el, szintén szennyezve a levegőt, az ökológiai hálózatot, a minket körülvevő természetet és a még meglévő értékeinket. Pesthidegkút úthálózata a jelenlegi forgalmat sem bírja el. Az adottságokból kifolyólag csak ez az egy főútunk van. A Hidegkúti út csúcsforgalomban rögtön bedugul, és nem lehet eljutni sehová. Nemcsak a Hidegkúti úton átmenő forgalom terheli különösképpen, hanem a Hidegkúti útra Ófaluból csatlakozó gépjárműforgalom is. A meglévő forgalmi viszonyok teljes bénulását eredményezné a várható forgalomnövekedés.
- A 2008. évi OTrT módosításnak megfelelően a nyomvonal-változatokban a települési felsorolás kiegészült ugyan Biatorbággal, de Budapest II. kerület és Nagykovácsi változatlanul nem szerepel a listában. Márpedig földrajzilag és forgalmilag egyaránt érintett területekről van szó, ezért ezen területek mindenképpen a hatásterület részei.

A fentieket összefoglalva megállapítjuk, hogy a környezeti hatásvizsgálat elrendelése a felvetett kérdések tisztázása céljából álláspontunk szerint mindenképpen szükséges. Kiemeljük továbbá, hogy a hatásvizsgálat a jelenlegi állapotelemzésen túlmenően a regionális forgalmi viszonyok megváltozása miatt várható környezetterhelések elemzésére is ki kell hogy terjedjen”

A Nimfea Természetvédelmi Egyesület (5540 Szarvas, Szabadság u. 1-3.) az előzetes konzultáció során észrevételt nem tett.

Dr. Kiss István egyetemi docens (Szent István Egyetem) és dr. Vörös Judit muzeológus (Magyar Természettudományi Múzeum Állattár) 2010. november 3-án kelt észrevételében a tervezési területen fellelhető, az előzetes konzultációs dokumentációban nem a megfelelő helyen jelölt foltos szalamandra (*Salamandra salamandra*) állományra hívta fel a figyelmet: „A Pesthidegkút, Budaliget térségben a József Attila utca végétől a Hidegkúti útig (a Paprikás-patakba) futó ismeretlen nevű patak és a körülötte megmaradt erdőállomány számos

védett növény és állatfaj élőhelye. Többek között ez a rövid patakszakasz nyújt élőhelyet egy felbecsülhetetlen természetvédelmi értékű foltos szalamandra-állománynak is. A patakot, mint természetes vízfolyást a kiviteli tervek térképei fel sem tüntetik.

Az élőhely és az állomány fennmaradása veszélyben van, mert az M0 autópálya egyik csomópontjának leágazását éppen ezen a területen tervezik megvalósítani.

A faj itteni előfordulási területén a legnagyobb veszélyt az élőhelyek megszűnése, átalakulása, a vízfolyások, vízterek vízforgalmának megváltozása, a sikeres lárvafejlődést megelőző kiszáradása jelenti.

Az M0 autópályát csomópontjának és a csatlakozó utak kiépítése a jelenleg ismert élőhely közelében mindezen veszélyforrásokot kiválthatja, felgyorsíthatja.

...

A környezeti vizsgálat dokumentációjában a foltos szalamandra élőhelyeként megjelölt 4. sz. terület úgy tűnik nem azonos a tényleges előfordulási területtel. Ajánlott a terepi felmérés, az egyes élőhelyek helyes beazonosítása.

A környezeti vizsgálat dokumentációjában a névtelen patakról az a feltételezés szerepel, hogy minden évben nyaranta kiszárad. Ez helytelen feltételezés, a patakban állandóan van víz. Ha nyaranta kiszáradna, akkor nem maradhatott volna fenn egy ilyen létszámú szalamandra állomány, hiszen nem lenne szaporulata.

A környezeti vizsgálat dokumentációjában az szerepel, hogy a természetvédelmi értékét az határozza meg, hogy betelepített vagy benszült-e a szalamandra állomány. Tekintettel arra, hogy a Budai-hegyekben a foltos szalamandra egykor gyakori fajnak számított (MÉHELY 1918), a kérdés ilyen formában való feltételének helyessége szakmailag megkérdőjelezhető. Az állomány genetikai vizsgálata jelenleg folyamatban van.

A tertvartalomban a Paprikás-patak névtelen mellékága, mint befogadó vízfolyás jelenik meg. Egyértelművé kell tenni, hogy melyik mellékágról van szó. A foltos szalamandra lárvák fejlődését biztosító patak nem lehet befogadóvíz, mert az esetleg hirtelen lezúduló víztömeg lesodorja az ott fejlődő lárvákat, ami az azévi szaporulatot el is pusztíthatja. Az évről évre ismétlődő lesodrás pedig az állomány folyamatos létszámcsökkenéséhez, lokális kihalásához vezet.”

Az észrevétel a fentiekén kívül részletezi a foltos szalamandra állomány természeti értékét, az állomány jelenlegi helyzetét, valamint tartalmaz egy térképet az állomány jelenlegi ismert előfordulási helyéről.

A Felügyelőség az R. 5/B. § (1) bekezdése szerinti szóbeli konzultáció megtartását nem tartotta indokoltnak véleménye kialakítása céljából.

A Felügyelőség a környezeti hatásvizsgálati dokumentáció tartalmi követelményeit adta meg, az alábbiakra tekintettel:

Természetvédelem:

Mindegyik változat érint a Budai Tájvédelmi Körzet védettségének fenntartásáról szóló 125/2007. (XII. 27.) KvVM rendelet (továbbiakban: KvVM rendelet) alapján országos jelentőségű védett természeti területet, továbbá az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet (továbbiakban: Natura Kr.) alapján a Budai-hegység (HUDI20009) néven jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területet (Natura 2000).

A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény (továbbiakban: Tvt.) 31. §-a kimondja, hogy „Tilos a védett természeti terület állapotát (állagát) és jellegét a természetvédelmi célokkal ellentétesen megváltoztatni.” A KvVM rendelet 3. §-a szerint „A védettség indoka és célja a terület jellegzetes tájképi és természeti adottságainak, földtani és felszínalaktani természeti értékeinek, növénytakarásainak, növény- és állatfajainak megőrzése, a területen található történelmi, kultúrtörténelmi értékek megőrzése.”

A Tvt. 42. § (1) szerint „Tilos a védett növényfajok egyedeinek veszélyeztetése, engedély nélküli elpusztítása, károsítása, élőhelyeinek veszélyeztetése, károsítása.”, a 43. § (1) szerint „Tilos a védett állatfajok egyedének zavarása, károsítása, kínzása, elpusztítása, szaporodásának és más élettevékenységének veszélyeztetése, lakó-, élő-, táplálkozó-, költő-, pihenő- vagy búvóhelyeinek lerombolása, károsítása.”

A Tvt. 23. § (2) alapján a törvény erejénél fogva védelem alatt áll valamennyi barlang. A 48. § (1) alapján a „Barlang védettsége kiterjed bejáratára, teljes járatrendszerére, a befoglaló kőzetére, képződményeire, formakincsére, bármilyen halmazállapotú kitöltésére, természetes élővilágára, továbbá a mesterségesen létrehozott, bejáratú vagy barlangrészeket összekötő szakaszára”.

A Natura Kr. 10. § (7) kimondja továbbá, hogy „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 Budai-hegység kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területet jelölő élőhelyei (vastag betűvel a kiemelt jelentőségű) a következők:

pannon gyertyános-tölgyesek *Quercus petraeával* és *Carpinus betulus*szal (**91G0**), pannon molyhos tölgyesek *Quercus pubescens*szel (**91H0**), szubkontinentális peripannon cserjések (**40A0**), pannon sziklagyepek (*Stipo-Festucetalia pallentis*) (6190), szubpannon sztyepppek (**6240**), nagyközönség számára meg nem nyitott barlangok (8310), mészkösziklás lejtők sziklanövényzettel (8210), lejtők és sziklatörmelékek *Tilio-Acerion*-erdői (**9180**), meszes alapközetű féltermészetes száraz gyepek és cserjésedett változataik (*Festuco-Brometalia*) (6210) vagy (vizsgálata szükséges a konkrét élőhely vonatkozásában) meszes alapközetű féltermészetes száraz gyepek és cserjésedett változataik (*Festuco-Brometalia*) fontos orchidea-élőhelyei (**6210**);

jelölő fajai (vastag betűvel a kiemelt jelentőségű) a következők:

Növények: magyar méreggyilok (*Vincetoxicum pannonicum*), Szent István-szegfű (*Dianthus plumarius*), bíboros sallangvirág (*Himantoglossum caprinum*), homoki nőszirom (*Iris humilis* ssp. *arenaria*), pilisi len (***Linum dolomiticum***), leánykőköröcsin (*Pulsatilla grandis*), magyar gurgolya (*Seseli leucospermum*), Janka-tarsóka (*Thlaspi jankae*), piros kígyószisz (*Echium russicum*),

Gerinctelenek: csíkos medvelepke (***Callimorpha quadripunctaria***), skarlátbogár (*Cucujus cinnaberinus*), Anker-araszoló (*Erannis ankeraria*), füstös ősziaraszoló (*Lignyoptera fumidaria*), havasi cincér (***Rosalia alpina***), kék pattanóbogár (*Limonicus violaceus*), nagy tűzlepke (*Lycaena dispar*), gyász-cincér (*Morimus funereus*), eurázsiai rétisáska (*Stenobothrus eurasius*), magyar tavaszi-fésűsbagoly (*Dioszeghyana schmidtii*), díszes tarkalepke (*Hypodryas maturna*), nagy hőscincér (*Cerambyx cerdo*), budai szakállasmoly (*Glyphipterix loricatella*), magyar tarsza (*Isophya costata*), szarvasbogár (*Lucanus cervus*)

Emlősök: ürge (*Spermophilus citellus*), csonkafülű denevér (*Myotis emarginatus*), hegyesorrú denevér (*Myotis blythi*), kis patkósdenevér (*Rhinolophus hipposideros*), közönséges denevér (*Myotis myotis*), nagy patkósdenevér (*Rhinolophus ferrumequinum*), nagyfülű denevér (*Myotis bechsteini*), piszedenevér (*Barbastella barbastellus*).

Az előzetes konzultációs dokumentáció részeként benyújtott hatásbecslési dokumentációban közölt jelölő élőhely és fajlista hiányos. A dokumentáció nem felel meg a Natura Kr. 14. számú mellékletében előírt tartalmi követelményeknek, többek között tekintettel arra, hogy jelölő fajok vonatkozásában csak a természetvédelmi kezelő - *Duna-Ipoly Nemzeti Park*

Igazgatóság – meglévő adatállományára hagyatkozott, saját vizsgálatot a dokumentáció nem tartalmaz, így nem teljes körű és nem ítéhető meg belőle pl. a tervezett beruházás jelölő fajokra gyakorolt hatása. A dokumentációhoz csatolt „NATURA előzetes hatásbecslési dokumentáció” című E.03.10. jelű rajz sem specializált, a zöld színnel sorszámozott, azaz elméletileg vizsgált élőhelyek közül csak némelyik van Natura 2000 területen, nem túl részletes leírásuk a hatásbecslési dokumentációban nem, csak a „Környezetvédelem, Műszaki leírás II. kötetének” 4.4.2. sz. fejezetében szerepel.

A hatásbecslési dokumentáció hiányosságai miatt a Natura Kr. 15. számú melléklete szerinti hatásbecslés nem végezhető el.

A Felügyelőség ezért előírta a hatásvizsgálati dokumentáció részeként a Natura Kr. 14. számú mellékletében előírt tartalmi követelményeknek megfelelő hatásbecslési dokumentáció elkészítését.

További észrevételek:

I. Változatok a barlangok vonatkozásában.

A „Környezetvédelem, Átnézeti helyszínrajz térképe I.” című, E.03.01. számú rajzon feltüntetett adatok hiányosak. A barlangok közhiteles nyilvántartása a Vidékfejlesztési Minisztérium Környezetügyért felelős államtitkárság, Nemzeti Parki és Tájvédelmi Főosztály Barlang és Földtani Osztályán érhető el.

A változat

Budapest, II. kerület területén 87,5 km szelvény körül kb. 80 m-re közelíti meg a Les-hegyi barlangot (4761-1), 88,1 km szelvény körül 50 m-re közelíti meg a Budaligeti-barlangot (4773-9)

Az A változat a *barlangok felszíni védőövezetének kijelöléséről* szóló 16/2009. (X. 8.) KvVM rendelet által barlang felszíni védőövezetként megállapított Nagykovácsi, 0102 és 0104/1 hrsz-ú ingatlanokat érinti, melyek egyidejűleg országos jelentőségű, fokozottan védett természeti terület és a Budai-hegység néven jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület (Natura 2000) részét is képezik.

Nagykovácsi közigazgatási területén a 89,7 km szelvény körül közvetlenül érinti a fokozottan védett természeti területen lévő Remete-hegyi 10., 13., 14., 15. barlangokat (4772-19, 4772-18, 4772-17, 4772-21), illetve 35 m-re közelíti a Remete-hegyi 11. barlangot (4772-20), 100 m-re a megkülönböztetetten védett Hét-lyuk barlangot (4772-16), és a Remetehegyi 8. (4772-15) barlangot, 90,1 km szelvény körül 50-m-re közelíti a Hosszúerdő-hegyi sziklaüreg és Hosszúerdő-hegyi rókalyuk barlangokat (4750-4, 4750-5), 90,2 km szelvény körül 10-35 m-re közelíti a Rácskai kőfejtő 4. sz. és 3. sz. barlangokat (4750-2, 4750-3), illetve a fokozottan védett Rácskai-barlangot (4750-1).

B változat

A dokumentáció a B változatot úgy tárgyalja, hogy az nem érint barlangot, azonban a B változat a *barlangok felszíni védőövezetének kijelöléséről* szóló 16/2009. (X. 8.) KvVM rendelet által barlang felszíni védőövezetként megállapított Solymár, 098/16 és Nagykovácsi, 0102 hrsz-ú ingatlanokat érinti, melyek egyidejűleg országos jelentőségű védett, illetve fokozottan védett természeti terület és a Budai-hegység néven jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület (Natura 2000) részét is képezik.

Solymár közigazgatási területén a 89 km szelvény körül 150-240 m-re közelíti meg a Kálvária 1., 2., 3. (4772-10, 4772-9, 4772-8) számú barlangokat, illetve a Lublinites-barlangot (4772-7).

Nagykovácsi közigazgatási területén a 89,5 km szelvény körül közvetlenül érinti a fokozottan védett természeti területen lévő Nagysuty-barlangot (4772-6) és 30 m-re megközelíti a Törpezsombolyt (4772-5), a 90 km szelvénynél közvetlenül érinti a Tölcsér-zsombolyt (4772-4).

A 95 km szelvénytől kb. 900 méterre észak-nyugatra található a Szarvas-árki-sziklaeresz (4750-8). A terület nem része barlangi felszíni védőövezetnek, viszont szerepel a *nyílt karszt*

területek külterületi jegyzékéről szóló 8002/2005. (MK 138.) KvVM tájékoztatóban. Barlangok előfordulására tehát ezen a területen is lehet számítani.

A barlangok felszíni védőövezetként kijelölt területen mindenütt, de a fentiek szerint ezen területeken kívül is (pl. a kőzet alapján még a 90,5-92 km szelvény között is) számítani lehet barlangok előfordulására. A még ismeretlen barlangok helyzetének, felszín alatti kiterjedésének és jellegének megismerése tudományos jelentőségük és védelmük szempontjából is indokolt, ezért barlang vagy barlangra utaló nyomok előfordulása az építkezés azonnali leállításával jár, illetve jelenteni kell a Felügyelőség, a Duna-Ípoly Nemzeti Park Igazgatóság és az engedélyezési hatóság felé. Az építkezés csak a Felügyelőség szakhatósági hozzájárulása esetén folytatható. A természetvédelmi hatóság a hozzájárulás kiadását az üregesedés jellegétől függően geofizikai és/vagy fúrásos és/vagy kézi eszközökkel történő üregekutatás elvégzéséhez kötheti. *A beruházónak vállalnia kell a kockázatot, hogy üregesedés esetén az építkezés a fenti kutatások elvégzéséig leállítható, barlang ismertté válása esetén módosítható, sőt fokozott védelemre érdemesíthető barlang előfordulása esetén meg is hiúsulhat. [Tvt. 50. § (1)].* Ezért a Felügyelőség előírta, hogy a hatásvizsgálati dokumentációban ki kell dolgozni az ilyen esetekre vonatkozó megoldásokat.

Fentiek szerint ahol a nyomvonalak a barlangokat közvetlenül érintik, ott ez a jelölő élőhely megsemmisítésével járhat, mely semmiképpen nem egyeztethető össze a Natura 2000 terület kijelölésének céljaival. Emiatt szükséges teljes körű tisztázni a valamennyi nyomvonal változat által érintett barlangot és szükséges az ismert barlangok adatai alapján az ex lege védett természeti értékek érintettségének, igénybevételeinek elemzése.

A barlangok továbbá potenciális szálláshelyül szolgálnak a *denevérek* számára. Az érintett barlangok vonatkozásában a Felügyelőség nem rendelkezik adatokkal, azonban előfordulásuk esetén feltételezhető, hogy a tervezett beruházás közvetve is hatással lehet (zaj, esetleg mikroklíma-változás, stb.) rájuk, ezért ennek vizsgálata is előírásra került.

II. Változatok az egyéb érintett élőhelyek és fajok vonatkozásában.

A nyomvonalváltozatokkal érintett élőhelyek adatai hiányosak, részletes fajvizsgálat nincs, ezért a Felügyelőség ezen vizsgálatok elvégzését előírta.

A Paprikás-patak menti terület (a dokumentációban 4., 5., 6., 7. sz-on jelölt élőhelyek) a foltos salamandra (*Salamandra salamandra*) élőhelye, ez az egyetlen ismert állomány a Budai-hegységből, ezért megőrzése különösen fontos. A felszínen vezetett változatok az élőhely megsemmisülését okozzák, **ezért ezen a szakaszon is élőhelyvédelmi szempontból csak a felszín alatti változat (C-B) támogatható.**

A 92-93 km szelvény között mindegyik változat érinti felszínen történő vezetéssel a Budai Tájvédelmi Körzet védett természeti területét (14. sz. élőhelyként jelölt Nagykovácsi, 0153 hrsz-ú ingatlan), legkisebb mértékben elviekben a B változat. A hatásvizsgálati dokumentáció készítése során ezért a Felügyelőség további vizsgálatot tartott szükségesnek a csomópont természetvédelmi szempontból elfogadhatóbb változatának kialakítása érdekében. Az élőhelyi adatok hiányossága indokolásaként nem fogadható el, hogy „csak kívülről volt megsemmisíthető, mivel magas kerítéssel van körbevéve”.

Budakeszin, a 94-96 km szelvény között a védett terület határán felszínre kilépő változatok ismét érintik kisebb-nagyobb mértékben a védett természeti területet, illetve a Natura 2000 területet, így a 93-96 km szelvények közötti szakaszon a védett természeti területet felszínen legkevésbé érintő változatok további vizsgálata - és természetesen az élőhely részletesebb vizsgálata is - szükséges.

A kieső védett területekkel kapcsolatos kompenzáció kidolgozása előírásra került, figyelemmel az Alkotmánybíróság 28/1994. (V. 20.) határozatára, melyben az Alkotmány 18.

§ és 70/D-ára hivatkozással az Alkotmánybíróság megállapította, hogy „az egészséges környezethez való jog a Magyar Köztársaságnak azt a kötelezettségét is magában foglalja, hogy az állam a természetvédelem jogszabályokkal biztosított szintjét nem csökkentheti, kivéve, ha ez más alapjog vagy alkotmányos érték érvényesítéséhez elkerülhetetlen. A védelmi szint csökkentésének mértéke az elérni kívánt célhoz képest ekkor sem lehet aránytalan.” Továbbá, hogy „az elért védelmi szinttől csakis olyan feltételekkel léphessen vissza, amikor alanyi alapjog korlátozásának is helye lenne. A környezethez való jog érvényesítése a védelem elért szintjének fenntartásán belül azt is megkívánja, hogy az állam a preventív védelmi szabályoktól ne lépjen vissza a szankciókkal biztosított védelem felé. Ettől a követelménytől is csak elkerülhetetlen szükségesség esetén, és csak arányosan lehet eltérni.”

Ezt követően a változatok országos jelentőségű védett természeti területet, illetve Natura 2000 területet nem érintenek, azonban érintenek természetközeli állapotú területeket, melyek részét képezik az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. tv. 3/1. melléklete által megállapított országos ökológiai hálózatnak. A változatok közül a B-D változat a 96,5 km szelvény körül a 98 km szelvényig, azaz kb. az ökológiai hálózat magterületének határáig felszín alatt vezetett változat. A felszíni változatok által érintett élőhelyek további részletes vizsgálata indokolt, a B-D változat ellehetetlenülése esetén a felszíni változatot az élőhelyek védelmének figyelembevételével kell optimalizálni.

Ezt követően a változatok egymás közelében haladnak, majd az A változat a 99 km szelvény körül, a többi a 100 km szelvény körül - Budakeszi-Budaörs határánál - ismét belép az ökológiai hálózat övezetébe és az erdőterületek határáig ott vezet. Az E.03.02. számú rajzon 26. számmal jelölt élőhelyről a dokumentációban (Környezetvédelem, Műszaki leírás II. kötet 4.4.2. fejezet) nincs leírás, részletesebb vizsgálata indokolt.

A fentiek miatt került előírásra az egyes nyomvonal változatok felszínén vezetett szakaszainak tájképre, táji jellegre gyakorolt hatásának vizsgálata, valamint a tájbaillesztés szempontjainak kidolgozása.

Felszíni és felszín alatti vizek, valamint a talaj védelme szempontjából:

Vízrendezési szempontból az egyes nyomvonal változatok vonalvezetése vízvezetési szempontból egyenértékű, a felszíni vízvezetési koncepció is megegyező.

A tervezett nyomvonal változatok közvetlenül nem érintenek közcélú ivóvízbázist, illetve ásvány- vagy gyógyvízbázist. A terület azonban számos ilyen, vagy egyéb vízhasznosítású karsztkút, illetve tervezett ivóvízbázis vízgyűjtőjét keresztezi. A leginkább veszélyeztetett területek a nyílt karsztok és a nyomvonal azon részei, amelyeket alagúttal kívánunk megvalósítani.

A felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Favr.) 8. §-ának b) és c) pontja értelmében a felszín alatti vizek jó állapotának biztosítása érdekében tevékenység csak ellenőrzött körülmények között történhet, beleértve monitoring kialakítását, működtetését és az adatszolgáltatást, továbbá úgy végezhető, hogy hosszú távon se veszélyeztesse a felszín alatti vizek jó állapotát, a környezeti célkitűzések teljesülését.

A favr. 10. § (2) bekezdésének ad) pontja alapján tilos az 1. számú mellékletben szereplő szennyező anyagnak, illetve az ilyen anyagot tartalmazó, vagy lebomlásuk esetén ilyen anyag keletkezéséhez vezető anyagnak a felszín alatti vizek állapota szempontjából fokozottan érzékeny területen a felszín alatti vízbe történő közvetett bevezetése.

A Felügyelőség a fentiekre tekintettel adta meg a hatásvizsgálati dokumentációra vonatkozó előírásait.

Levegőtisztaság - védelem:

A benyújtott dokumentáció alapján a legkisebb levegőterhelés növekedés a „C-B” jelű nyomvonalváltozat esetén valószínűsíthető, ezért a Felügyelőség levegőtisztaság-védelmi szempontból ezt a változatot jelölte meg továbbtervezésre alkalmasnak és erre vonatkozóan adta meg a hatásvizsgálati dokumentáció tartalmára vonatkozó követelményeket.

A levegő védelmével kapcsolatos egyes szabályokról szóló, többször módosított 21/2001. (II. 14.) Korm. rendelet (továbbiakban: Levr.) 6. § (1) bekezdése alapján a rendelet 2. számú mellékletében felsorolt tevékenységek, illetve létesítmények esetében a légszennyezőnek védelmi övezetet kell kialakítania.

A Rendelet 6. § (8) bekezdése szerint a kijelölt védelmi övezetben nem lehet lakóépület, üdülőépület, oktatási, egészségügyi, szociális és igazgatási célú épület, kivéve a telepítésre kerülő, illetve a már működő légszennyező források működésével összefüggő építményt.

A rendelet 13. § (5) bekezdése alapján a külterületen vezetett, új autópálya, autóút, egy- és kétszámjegyű országos közút és vasút mentén a légszennyezettségi határértékeknek a védelmi övezet határán kell teljesülniük.

Zaj és rezgés elleni védelem:

Az előzetes konzultációra irányuló dokumentáció „Zaj, rezgés” fejezetében közölt adatszolgáltatást figyelembe véve a tervezett közúti létesítmény megvalósítása ellen - zaj- és rezgésvédelmi szempontból - a lehetséges nyomvonalváltozatokkal történő megépítés esetén kizáró ok nem merült fel.

A tervezett közúti létesítmény a lehetséges nyomvonalváltozatokkal történő megvalósítása az alagutas szakaszok kialakításával is több települést érint, illetve hatással lesz a meglévő közúthálózat forgalmára, ezen keresztül az utak környezetében fellépő zaj- és rezgésterhelésre. Ugyanakkor az M0 autóút 10. számú főút és 1. számú főút közötti szakaszának kiépítése Budapest és az agglomerációs települések lakóterületeinek zaj- és rezgésterhelésében - figyelemmel a várható forgalomfejlődésre, illetve a térségben tervezett más infrastruktúra és közútfejlesztésekre - kedvező hatást eredményez a jövőben.

A megvalósítás időszakában az építési tevékenységtől és a kapcsolódó szállításoktól származó jelentős zaj és rezgés kialakulása várható a védendő területeken. A HR-ben előírt határértékek, valamint a ZR-ben előírt, a kivitelezőre háruló kötelezettségek meghatározása érdekében az ehhez szükséges adatszolgáltatást a Felügyelőség jelen véleményben előírta.

A tervezett útpálya és a javasolt nyomvonal változatok környezetében olyan zaj és rezgés ellen védendő területek találhatók, melyeknél az épületek védelme érdekében várhatóan zajcsökkentést eredményező műszaki létesítmények kiépítésére is szükség lesz. Az előzetes konzultációs dokumentációban foglaltakra tekintettel a Felügyelőség előírta a zajvédelmi műszaki létesítmények szükségességének ellenőrzését és indokolt esetben a megvalósításának kötelezettségét.

Hulladékgazdálkodás:

A nyomvonalváltozatok közül hulladékgazdálkodási szempontból mindegyik elfogadható, a dokumentáció megfelel a Rendelet előírásainak.

A Felügyelőség a hatásvizsgálati dokumentációra vonatkozó előírásait a Hgt., *a települési hulladékkal kapcsolatos tevékenységek végzésének feltételeiről* szóló 213/2001. (XI. 14.) Korm. rendelet és *a veszélyes hulladékkal kapcsolatos tevékenységek végzésének feltételeiről* szóló 98/2001 (VI. 15.) Korm. rendelet alapján írta elő.

*

A dokumentációban nem került - megjelölve, elkülönítve - ismertetésre olyan adat, amely a Rendelet 4. számú melléklet 3. b) pontja szerint államtitoknak, szolgálati titoknak, üzleti titoknak minősül.

Felhívom a figyelmet, hogy a Rendelet 5/B § (8) bekezdése alapján a vélemény megadását követő két éven belül nyújthat be kérelmet a környezetvédelmi engedély iránt.

A környezeti hatásvizsgálati dokumentációt a Rendelet 6. számú melléklete által meghatározott adattartalommal, jelen véleményemben foglalt szempontok figyelembevételével kell elkészíteni.

Jelen vélemény kiadásának jogalapja a Rendelet 5/B. § (3) bekezdésének a), d) és f) pontjai, amely ellen jogorvoslatnak helye nincs.

Jelen véleményt a Felügyelőség a Rendelet 5/B. § (7) bekezdése értelmében hivatalában és honlapján közzéteszi, továbbá az arról szóló közleményt megküldi az érintett Solymár Nagyközség, Budapest II. kerület, Remeteszlős Község, Nagykovácsi Nagyközség, Budakeszi Város, Budaörs Város és Biatorbágy Város Önkormányzatok Jegyzőinek, akik haladéktalanul, de legkésőbb 5 napon belül gondoskodnak annak közterületen és a helyben szokásos módon való közzétételéről.

A Felügyelőség hatáskörét és illetékességét *a környezetvédelmi, természetvédelmi, vízügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről* szóló, módosított 347/2006. (XII. 23.) Korm. rendelet állapítja meg.

Budapest, 2010. november 12.

Dolla Eszter s. k.
igazgató