



PEST MEGYEI  
KORMÁNYHIVATAL

Ügyiratszám: PE/KTFO/906-3/2018.

Ügyintéző: dr. Bayer Edit

Balázs Viktor

Horváth Attila

Kellner Szilárd

Nevelős Gábor

Váczi József

Telefon: (06-1) 224-9103

Tárgy: Szabó Gábor fellebbezése az EuroVelo 6 kerékpáros útvonal Visegrád - Dömös településhatár - Szentendre közötti szakaszának létesítésére vonatkozó előzetes vizsgálati eljárás kapcsán

Hiv. szám: -

Melléklet: -

A Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatalának PE-06/KTF/1535-52/2018. ügyiratszámú határozatát [REDACTED] fellebbezése folytán felülvizsgáltam.

### HATÁROZAT

I. Az elsőfokú határozatot **megváltoztatom**.

**A)** Az elsőfokú határozat rendelkező rész II. A BENYÚJTANDÓ KÖRNYEZETI HATÁSTANULMÁNY TARTALMI KÖVETELMÉNYEI című fejezet 8. pontját **az alábbiakkal egészítem ki**:

*„8. A kerékpárút egyes szakaszairól, továbbá a híd-változatokról több perspektívás látványterv, továbbá tájba illesztési tanulmányterv elkészítése.*

*8. 1. A tervezett híd-változatok legmagasabb pontjára és pályaszintjére digitális láthatósági elemzést szükséges készíteni, borítatlan terepfelületre vonatkoztatva, 5000 méter sugarú területre.*

*8. 2. A Szentendre – Szigetmonostor között tervezett híd-változatokat Szentendre város dunai látványterveivel együttesen kiemelten szükséges értékelni, a tájképi, településképi adottságok megőrzése szempontjából.”*

**B)** Az elsőfokú határozat rendelkező rész II. A BENYÚJTANDÓ KÖRNYEZETI HATÁSTANULMÁNY TARTALMI KÖVETELMÉNYEI című fejezet 10. pontját **az alábbiakkal egészítem ki**:

*„10. A fent felsorolt részletesebb vizsgálatok alapján elkészített részletesebb Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció.*

*10.1. Az élővilágvédelmi hatásterületet az érintett életközösségek és fajok érzékenysége alapján szükséges megállapítani és részletesen vizsgálni. El kell készíteni a hatásterület élőhelytérképét, megadva az élőhely, illetve társulástípusokat az Általános Nemzeti Élőhely-osztályozási Rendszer (Á-NÉR) szerint, meg kell jelölni azok természetességi értékszámát, valamint ábrázolni kell a közösségi jelentőségű élőhelytípusokat.*

*10. 2. Natura 2000 területek igénybevétele esetén el kell készíteni az igénybevétele területi mérlegét, a tervfázis szintjén becsült területi adatokkal (becsült négyzetméter), külön megjelölve a teljes Natura 2000 terület igénybevétele belül, a közösségi jelentőségű élőhely igénybevétele területi adatait.*

*10. 3. A szöveges munkarésznek tartalmaznia kell az élővilágvédelmi vizsgálat módszertanának leírását (adatok forrása, helyszíni bejárás ideje, vizsgálat módja).”*

Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály

1016 Budapest, Mészáros utca 58/a.

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

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



PEST MEGYEI  
KORMÁNYHIVATAL

Ügyiratszám: PE/KTFO/906-3/2018.

Ügyintéző: dr. Bayer Edit

Balázs Viktor

Horváth Attila

Kellner Szilárd

Nevelős Gábor

Váczi József

Telefon: (06-1) 224-9103

Tárgy: Szabó Gábor fellebbezése az EuroVelo 6 kerékpáros útvonal Visegrád - Dömös településhatár - Szentendre közötti szakaszának létesítésére vonatkozó előzetes vizsgálati eljárás kapcsán

Hiv. szám: -

Melléklet: -

A Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatalának PE-06/KTF/1535-52/2018. ügyiratszámú határozatát Szabó Gábor (2017 Pócsmegyer, Dülöngelő sor 5.) fellebbezése folytán felülvizsgáltam.

### HATÁROZAT

I. Az elsőfokú határozatot **megváltoztatom**.

**A)** Az elsőfokú határozat rendelkező rész II. A BENYÚJTANDÓ KÖRNYEZETI HATÁSTANULMÁNY TARTALMI KÖVETELMÉNYEI című fejezet 8. pontját **az alábbiakkal egészítem ki**:

*„8. A kerékpárút egyes szakaszairól, továbbá a híd-változatokról több perspektívás látványterv, továbbá tájba illesztési tanulmányterv elkészítése.*

*8. 1. A tervezett híd-változatok legmagasabb pontjára és pályaszintjére digitális láthatósági elemzést szükséges készíteni, borítatlan terepfelületre vonatkoztatva, 5000 méter sugarú területre.*

*8. 2. A Szentendre – Szigetmonostor között tervezett híd-változatokat Szentendre város dunai látképeivel együttesen kiemelten szükséges értékelni, a tájképi, településképi adottságok megőrzése szempontjából.”*

**B)** Az elsőfokú határozat rendelkező rész II. A BENYÚJTANDÓ KÖRNYEZETI HATÁSTANULMÁNY TARTALMI KÖVETELMÉNYEI című fejezet 10. pontját **az alábbiakkal egészítem ki**:

*„10. A fent felsorolt részletesebb vizsgálatok alapján elkészített részletesebb Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció.*

*10.1. Az élővilágvédelmi hatásterületet az érintett életközösségek és fajok érzékenysége alapján szükséges megállapítani és részletesen vizsgálni. El kell készíteni a hatásterület élőhelytérképét, megadva az élőhely, illetve társulástípusokat az Általános Nemzeti Élőhely-osztályozási Rendszer (Á-NÉR) szerint, meg kell jelölni azok természetességi értékszámát, valamint ábrázolni kell a közösségi jelentőségű élőhelytípusokat.*

*10. 2. Natura 2000 területek igénybevétele esetén el kell készíteni az igénybevétele területi mérlegét, a tervfázis szintjén becsült területi adatokkal (becsült négyzetméter), külön megjelölve a teljes Natura 2000 terület igénybevétele belül, a közösségi jelentőségű élőhely igénybevétele területi adatait.*

*10. 3. A szöveges munkarésznek tartalmaznia kell az élővilágvédelmi vizsgálat módszertanának leírását (adatok forrása, helyszíni bejárás ideje, vizsgálat módja).”*

Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály

1016 Budapest, Mészáros utca 58/a.

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

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

C) Az elsőfokú határozat rendelkező rész II. A BENYÚJTANDÓ KÖRNYEZETI HATÁSTANULMÁNY TARTALMI KÖVETELMÉNYEI című fejezetet az alábbiakkal egészítem ki:

**„Zaj- és rezgésvédelmi szempontból:**

1. A kerékpárút működése kapcsán vizsgálni kell az esetlegesen rajta haladó, a közúti közlekedés szabályai alapján szabályosan közlekedő motoros járművek (segédmotoros rokkantkocsi, gépi meghajtású kerekos szék, és kétkerekű segédmotoros kerékpár) hatását. Amennyiben jelzőtáblával az ilyen típusú járművek közlekedése meg lesz tiltva a tervezett szakaszon, úgy azt a környezeti hatástanulmányban egyértelmű módon jelezni kell.

**Levegőtisztaság-védelmi szempontból:**

1. Meg kell határozni és be kell mutatni a kerékpárút nyomvonalához legközelebb eső lakóingatlanok távolságait.
2. Meg kell határozni és diagramon ábrázolni kell a szennyezőanyag terjedés koncentrációváltozását a távolság függvényében, az útépitésre, illetve a hídépítés kritikus munkafázisára vonatkozóan is.”

D) Az elsőfokú határozat rendelkező rész IV. EGYÉB című fejezetének első bekezdését **törlöm**.

II. Az elsőfokú határozatot egyebekben – az indokolás részbeni megváltoztatása mellett – **helybenhagyom**.

III. **Jogorvoslati tájékoztatás:** Határozatom ellen közigazgatási úton további jogorvoslatnak helye nincs, az a kézbesítéssel jogerőssé válik, annak bírósági felülvizsgálatát - jogszabálysértésre hivatkozással - a közléstől számított harminc napon belül a Budapest Környéki Közigazgatási és Munkaügyi Bírósághoz címzett, de a Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatalhoz 3 példányban írásban vagy elektronikus kapcsolattartásra kötelezett esetén elektronikus úton benyújtott keresettel lehet kérni. A bíróság a pert tárgyaláson kívül bírálja el, a felek bármelyikének kérelmére, vagy ha szükségesnek tartja tárgyalást tart.

## INDOKOLÁS

A Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatal (a továbbiakban: **elsőfokú hatóság**) a 2018. február 20. napján kelt, PE-06/KTF/1535-52/2018. ügyiratszámú határozatával (a továbbiakban: **Határozat**) a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1135 Budapest, Váci út 45.; a továbbiakban: **Kérelmező**) meghatalmazása alapján a Közlekedés Fővárosi Tervező Iroda Kft. (1052 Budapest, Bécsi utca 5.) által benyújtott előzetes vizsgálati eljárásra vonatkozó kérelem és dokumentáció (a továbbiakban: **Dokumentáció**), valamint a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (a továbbiakban: **Khvr.**) szerint lefolytatott előzetes vizsgálati eljárás alapján megállapította, hogy az **Eurovelo 6 kerékpáros útvonal Visegrád-Dömös településhatár – Szentendre közötti szakasz** létesítésének környezeti hatása jelentős, ezért **környezeti hatástanulmányt kell benyújtani**; illetve megállapította, hogy a Khvr. 5. § (2) bekezdés cb) pontja alapján a tervezett beruházás a létesítés helye szerinti **településrendezési eszközökkel nincs összhangban**, ezért azt legkésőbb a tervezett tevékenységhez szükséges létesítési, építési engedély iránti kérelem benyújtásáig **meg kell teremteni**.

**Szabó Gábor (2017 Pócsmegyer, Dülöngélő sor 5.; a továbbiakban: Fellebbező) a Határozat ellen – törvényes határidőn belül – fellebbezést nyújtott be.**

A Fellebbező fellebbezésében előadta, hogy a környezeti hatástanulmány benyújtásának előírását nem vitatja, azonban a Határozat indokolása iratellenes megállapításokat tartalmaz, ugyanis a közmeghallgatáson az általa előadottak nem mindenben felelnek meg a Határozat indokolásában előadottakkal, így kérte az indokolás ezen részeinek módosítását.

Előadta, hogy a határozat indokolásában az szerepel, hogy egy magánszemély nyújtott be észrevételeit az elsőfokú hatósághoz, melyben nyomvonal változatok elhelyezkedésével, tájba illesztésével és azok forgalomtechnikai szempontból történő megközelítésével kapcsolatos felvetések szerepelnek. Az

elsőfokú hatóság ezzel kapcsolatban megállapította, hogy hatáskörét ez nem érinti, új nyomvonal szakaszok vizsgálatát nem írhatja elő. Ezzel kapcsolatban Fellebbező előadta, hogy egyetlen szóval sem utalt forgalomtechnikai szempontokra, mindössze észrevétel tett a tervezők által nem preferált sárga nyomvonallal jelzett határársárdai változat kapcsán. Fellebbező kérte a „forgalomtechnikai szempontból történő” kitétel törlését.

Előadta továbbá, hogy az elsőfokú hatóság szerint a hatáskörét nem érinti a magánszemély beadványa, mert a hatóság ebben az eljárásban új nyomvonal szakaszok vizsgálatát nem írhatja elő. Fellebbező ennek kapcsán megjegyzi, hogy az általa beadott észrevételekben pontosan ennek az állításnak az ellenkezője olvasható. Kifejezetten a tervezők által vizsgált, de nem preferált nyomvonal alaposabb vizsgálatát, kidolgozását javasolta. Megjegyzi, hogy sem az elsőfokú hatóság honlapján elérhető előzetes vizsgálati dokumentációból, sem a közmeghallgatáson elmondottakból nem derül ki, nincs levezetve, igazolva vagy bizonyítva, miért preferálja a tervező team a piros vonallal jelzett nyomvonal változatot. Tehát ő nem javasolt új nyomvonalat.

Fellebbező fellebbezésében előadja, hogy ő nem vette tudomásul a közmeghallgatáson elhangzottakat, sőt vita alakult ki a tervezőkkel, akik nem tudták megmagyarázni, hogy miért kedvezőbb egy nem létező és valószínűleg soha létre nem jövő elektromos jármű a Szigetmonostortól sok kilométerre levő hídhelyhez, mint a meglévő tömegközlekedés. Ennek a kérdésnek a megvizsgálását álláspontja szerint elő kéne írni.

Fellebbező előadta végül azt is, hogy a Határozat nem veszi figyelembe a Dokumentáció azon állítását, miszerint a vizsgálat célja a hazánkban átvezető EuroVelo 6 kerékpárút folytonosságának megteremtése, figyelembe véve az előzményeket, a már elkészült kerékpárút-terveket. Ez a célkitűzés nem teljesült, és hiányzik az indokolásból hogy az elsőfokú hatóság szerint miért nem kell ezt a célt teljesíteni.

#### **A másodfokú eljárás során a rendelkezésre álló iratanyagot áttanulmányozva az alábbiakat állapítottam meg.**

A Kérelmező a Közlekedés Fővárosi Tervező Iroda Kft. (1052 Budapest, Bécsi utca 5.) által előzetes vizsgálati eljárásra vonatkozó kérelmet és Dokumentációt nyújtott be az elsőfokú hatósághoz a Visegrád - Dömös településhatár - Szentendre között tervezett Eurovelo 6 kerékpáros útvonal létesítése tárgyában.

Az elsőfokú hatóság a Khvr. szerint lefolytatott előzetes vizsgálati eljárás alapján megállapította, hogy az Eurovelo 6 kerékpáros útvonal Visegrád - Dömös településhatár - Szentendre közötti szakasz létesítésének környezeti hatása jelentős, ezért környezeti hatástanulmányt kell benyújtani; illetve megállapította, hogy a Khvr. 5. § (2) bekezdés cb) pontja alapján a tervezett beruházás a létesítés helye szerinti településrendezési eszközökkel nincs összhangban, ezért azt legkésőbb a tervezett tevékenységhez szükséges létesítési, építési engedély iránti kérelem benyújtásáig meg kell teremteni.

\*\*\*

#### **A Khvr. szerint az alábbi megállapításokat teszem.**

A tárgyi kerékpárút Visegrád, Dunabogdány, Kisoroszi, Tahitótfalu, Pócsmegyer, Szigetmonostor és Szentendre területein kerülne kialakításra.

A Khvr. 1. § (1) bekezdése szerint *a rendelet hatálya - a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel - az 1-3. számú mellékletben meghatározott tevékenységekre, létesítményekre, valamint azok jelentős módosításaira, változtatásaira (a továbbiakban együtt: tevékenység) terjed ki.*

A Khvr. 3. § (1) bekezdése értelmében *a környezethasználó - az 1. § (5) bekezdésben foglalt eset kivételével - előzetes vizsgálat iránti kérelmet köteles benyújtani a környezetvédelmi hatósághoz, ha olyan tevékenység megvalósítását tervezi, amely*  
a) *a 3. számú mellékletben szerepel.*

A Khvr. 3. melléklete *(a környezetvédelmi hatóság előzetes vizsgálatban hozott döntésétől függően környezeti hatásvizsgálatra kötelezett tevékenységek) szerint:*

*87. Közutak és közforgalom elől el nem zárt magánutak, kerékpárutak (amennyiben nem tartozik az 1. számú mellékletbe)*

*c) az előző pontokba nem tartozó országos közút, helyi közút, a közforgalom elől el nem zárt magánút és kerékpárút védett területen, Natura 2000 területen, barlang védőövezetén méretmegkötés nélkül.*

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

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

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

A kérelem szerinti beruházás fentiek és a táj- és természetvédelmi szakvéleményben foglaltak alapján a Khvr. 3. számú melléklet 87. pont c) alpontja alapján a környezetvédelmi hatóság előzetes vizsgálati eljárásban hozott döntésétől függően környezeti hatásvizsgálat köteles tevékenység.

A rendelkezésre álló adatok alapján az elsőfokú hatóság megállapította, hogy a tervezett beruházás kérelem szerinti megvalósítása táj- és természetvédelmi szempontból jelentős környezeti hatással jár, ezért Határozatában környezeti hatástanulmány benyújtását írta elő, valamint meghatározta a benyújtandó környezeti hatásvizsgálati eljárás során vizsgálandó kérdéseket.

A Khvr. szerint:

5. §

(2) A környezetvédelmi hatóság a határozatában

a) megállapítja az előzetes vizsgálat eredményének és az 5. számú melléklet figyelembevételével, hogy a tervezett tevékenység megvalósításából származhatnak-e jelentős környezeti hatások, valamint

aa) jelentős környezeti hatás feltételezése esetén megállapítja a 6. számú melléklet figyelembevételével a környezeti hatástanulmány, és ha a tevékenység 2. számú melléklet hatálya alá is tartozik, a 8. számú melléklet szerint az egységes környezethasználati engedély iránti kérelem tartalmi követelményeit,

ab) ha nem feltételezhető jelentős környezeti hatás, és a tevékenység a 2. számú melléklet hatálya alá is tartozik, a 8. számú melléklet figyelembevételével az egységes környezethasználati engedély iránti kérelem tartalmi követelményeit,

ac) ha nem feltételezhető jelentős környezeti hatás, és a tevékenység a 2. számú melléklet hatálya alá sem tartozik, tájékoztatást ad arról, hogy a tevékenység mely egyéb engedélyek birtokában kezdhető meg;

b) ha az előzetes vizsgálati dokumentáció változatokat tartalmazott, megjelöli azon változatot vagy változatokat, amelyekkel kapcsolatosan a létesítést megfelelő körülmények között lehetségesnek tartja;

c) amennyiben az előzetes vizsgálat során a tevékenység engedélyezését kizáró ok merült fel,

ca) ennek tényét rögzíti és - a cb) alpontban foglaltak kivételével - megállapítja, hogy az adott tevékenység kérelem szerinti megvalósítására engedély nem adható,

cb) ha a tervezett tevékenység a településrendezési eszközökkel nincs összhangban, azonban az összhang legkésőbb a tervezett tevékenységhez szükséges létesítési, építési engedély iránti kérelem benyújtásáig megteremthető, ezt a lehetőséget rögzíti, és előírja, hogy a kizáró okot a létesítési, építési engedély kiadására jogosult hatóság döntéséig meg kell szüntetni;

d) ha valamely Natura 2000 területre jelentős környezeti hatás várható, a környezeti hatástanulmány tartalmi követelményeit az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló jogszabályban a hatásbecslési dokumentáció tartalmát meghatározó előírások figyelembevételével írja elő.

Megállapítom, hogy a fellebbezésben idézett nyilatkozatban foglaltak nem forgalomtechnikai jellegű megjegyzések, hanem a közlekedéstervezés kérdéskörébe tartoznak, így a Határozat indokolásának vonatkozó része nem pontos.

Fellebbező fellebbezésében előadta, hogy a Határozatba foglaltakkal ellentétben ő nem vette tudomásul a közmeghallgatáson adott hivatalos válaszokat.

A fentiek kapcsán megállapítom, hogy a közmeghallgatás funkciója és tárgya a közigazgatási hatósági eljárásban a „nyilvánosság véleményének megismerése”. A közmeghallgatás célja a hatósági ügy tárgyával összefüggő információkhoz való hozzájárulás és a döntéshozatalban való részvétel biztosítása a nyilvánosság számára. A közmeghallgatás a másik oldalról a javaslatok, vélemények, ellenvetések, észrevételek megfogalmazásának fóruma. A közmeghallgatás **segítségét nyújthat a hatóságnak** a jogaikban vagy jogos érdekeikben érintettek körének lehatárolásában, egyben **tájékoztatást is adhat** számukra a hatósági ügy tárgyáról, lehetséges hatásairól, az eljárás állásáról. A közmeghallgatáson keresztül tehát a tényállás alaposabb felderítésére és megállapítására nyílik mód. A Fellebbező által előadottakat a hatóság a döntésének meghozatala során figyelembe vette.

Fellebbező fellebbezésében előadta, hogy „a vizsgálat célja a hazánkon átvezető EuroVelo 6 kerékpárút folytonosságának megteremtése”, figyelembe véve az előzményeket, a már elkészült kerékpárút terveket. Véleménye szerint a fenti célkitűzés nem teljesült.

Megállapítom, hogy a környezetvédelmi hatóság azt a kérelmet bírálhatja el, melyet hozzá benyújtanak és nem vizsgálhatja, hogy pl. az EuroVelo 6 kerékpárút folytonossága a beruházás kapcsán megvalósul-e. Vizsgálatának a környezet- és természetvédelemre kell kiterjednie. Az előzetes vizsgálati eljárás során a környezetvédelmi hatásvizsgálat szükségességének szempontjait a Khvr. 5. melléklete határozza meg.

Fellebbező fellebbezés kifogásolja az indokolás azon részét is, melybe kifejtésre került, hogy Fellebbező beadványában új nyomvonal szakasz vizsgálatát javasolta, mivel véleménye szerint ő a vizsgált, de elvetett változat alaposabb kivizsgálását javasolta. Fellebbezésében azt is javasolja, hogy kerüljön előírásra, hogy a hatásvizsgálatban össze legyenek hasonlítva az egyes változatok és legyen megindokolva, miért került kiválasztásra a lehetségesnek tartott nyomvonal.

Fentiek kapcsán megállapítom, hogy a Khvr. 6. melléklet (környezeti hatástanulmány tartalmi követelményei) többek között az alábbiakat tartalmazza:

1. Az előzmények összefoglalása, különösen

c) a környezethasználó által korábban számba vett fő változatok és azoknak a fő okoknak a megjelölése, amelyek e korábbi változatok közötti választását - figyelembe véve a környezeti hatásokat - indokolták.

Fentiek alapján a hatásvizsgálati eljárásban mindenképp ki kell fejteni a kiválasztás indokait, ezért ennek külön előírására nincs szükség.

Összességében megállapítható, hogy a fellebbezésben előadottak kisebb részben megalapozottak, azonban az ügyet, annak megítélését és az elsőfokú hatóság által hozott döntés jogszerűségét és szakmai megalapozottságát nem befolyásolják.

Az eljárásban a Khvr. 1. § (6b) bekezdés alapján az elsőfokú hatóság beszerezte az érintett települések jegyzőinek nyilatkozatait is a településrendezési eszközökkel és a helyi környezet- és természetvédelmi szabályozással való összhang vizsgálata kapcsán. A beruházást Visegrád, Kisoroszi, Pócsmegyer, Szigetmonostor, sem Szentendre Jegyzője nem találta ellentétesnek a településrendezési eszközökkel és a helyi környezet- és természetvédelmi szabályozással; míg Dunabogdány és Tahitótfalu Jegyzőinek nyilatkozatai szerint ugyan a tervezett beruházás nem ellentétes a településrendezési eszközökkel, de az összhangot az eljárás során meg kell teremteni.

A fentiek alapján az elsőfokú hatóság döntése a Khvr. szempontjából megfelelő volt.

\*\*\*

#### **A földtani közeg védelme szempontjából az alábbi megállapításokat teszem.**

A területen a munkagépek esetleges meghibásodása esetén szénhidrogén származékok juthatnak ki a felszínre. Ilyen esetben a szennyeződés felitátását, majd a szennyezett földtani közeg felszedését és veszélyes hulladékként való kezelését tervezik.

Az építés során az építőanyagokat tehergépjárművel szállítják az aktuális munkaterület szakaszra, ahol beépítésre kerülnek. Szükség esetén rövid ideig a helyszínen megfelelő védelemmel ellátott területen deponálnák az építőanyagokat.

A kerékpárút működése során normál üzemmenet mellett a földtani közeg szennyezésével nem kell számolni.

A tevékenység hatásterülete földtani közeg védelme szempontjából megegyezik a kerékpárút által elfoglalt területtel.

Fentiek alapján a tevékenység a földtani közeg védelme szempontjából nem kifogásolható.

\*\*\*

#### **Éghajlatvédelem szempontjából az alábbi megállapításokat teszem.**

A Khvr. 4. melléklet 1. pont h) alpont értelmében az előzetes vizsgálati eljárás keretében kötelezően vizsgálendő az éghajlatváltozással kapcsolatos hatások is. Ennek figyelembe vételével a benyújtott előzetes vizsgálati dokumentációhoz klímakockázati értékelés készült.

Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály

1016 Budapest, Mészáros utca 58/a.

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

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

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

Az elemzés alapján a klímaváltozás hatásainak való kitétség a tárgyi kerékpárút kapcsán a hóhullámos napok számának növekedése, a megnövekedett UV sugárzás, csökkent felhőképződés, a felhőszakadási események és árvizek gyakoriságának és intenzitásának növekedésének kialakulása szempontjából közepes mértékű, ezért ezen tényezők esetében került elvégzésre a sérülékenység vizsgálat is. A vizsgálat eredményeként megállapításra került, hogy a beruházás érzékenysége a fenti hatások szempontjából közepes.

A csapadék intenzitásának növekedése következtében a csapadékvíz elvezetésének problémája a működést akadályozhatja. Az árhullámok gyakoriságának és intenzitásának növekedése miatt kialakuló árvizek az árvédelmi töltések használatával tervezett szakaszok működését akadályozhatja.

A releváns kockázatok alapján megállapítható, hogy a kerékpárút kapcsán a fő hatásviselők az aszfalt pályaszerkezet, annak földműve és az út vízelvezető rendszere. Az árhullámok hatását a beruházásra a megemelt árvízszinthez igazodó, a beruházástól függetlenül megvalósuló védelmi intézkedések csökkentik. A klímakockázatok között megjelenő csapadékintenzitás, valamint a viharok számának várható növekedése indokolja a közúttal közös vízelvezető rendszerelemeken a szabályozott és tisztító műtárgyakkal tervezett csapadékvíz kezelési kialakítást.

A pályaszerkezet és vízelvezetés méretezése biztonsági tartalékkal kerül tervezésre a hatályos jogszabályok és érvényben lévő szabványok alapján, így ellenálló lesz az extrém időjárási körülményeknek az élettartamuk alatt, valamint megfelelő karbantartással és javítások elvégzésével azon túl is.

A nyomvonal által igénybevett területek mellett a kerékpárút mentén annak mindkét oldalán további növénytelepítés tervezett. A tervezett beavatkozások eredményeként számottevően nem változik a szén-dioxid nyelő képesség sem pozitív, sem negatív irányba.

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

Éghajlatvédelmi szempontból a tervezett beruházás jelentős környezeti hatással nem jár, a tevékenység éghajlatvédelmi szempontból nem kifogásolt.

\*\*\*

### **Zaj- és rezgésvédelmi szempontból az alábbi megállapításokat teszem.**

A tervezési szakasz Visegrád - Dömös településhatárától Szentendre Dera-pataki átvezetésig tart. A tervezett nyomvonal különböző hasznosítású, és ebből adódóan eltérő alapterheléssel jellemezhető területeket érint. A nyomvonal hosszabb szakaszokon közvetlenül a közutak mentén halad.

#### **Létesítés:**

Az építkezési munkáknál az építési technológia, munkagépek, valamint a szállítási forgalom zajhatásával kell számolni. Az előzetes vizsgálati dokumentáció alapján a munkagépekről, azok zajteljesítmény várható szintjéről, az építkezés folyamatáról, fázistervéről, szállítási útvonalakról stb. a jelenlegi fázisban csak tájékoztató jellegű információk állnak rendelkezésre, így pontos zajterhelés számítását jelenleg nem lehet végezni, a számítások közelítő jellegűek.

Az előzetes vizsgálati dokumentáció alapján a munkagépek zaja csak az úthoz közeli épületeknél okozhat problémát, de azt is csak ideiglenes jelleggel. A legjelentősebb zajhatással járó építési fázis a hídépítéseknel az alapozás, azon belül a cölöpfúrás és a vele párhuzamosan végezhető cölöpbetonozás, az útépitések esetén a földmunka. Az anyagszállítás jellemzően a meglévő útpályákon fog történni, és megfelelő szervezéssel, éjszakai szállítás és éjszakai munkavégzés elkerülésével jelentős zavaró hatásra nem kell számítani.

Az előzetes vizsgálati dokumentáció alapján a hídépítési munkák esetén a munkaterület legfeljebb 100 m sugarú körzete tekinthető hatásterületnek, melyet a helyi, terjedést befolyásoló elemek jelentősen csökkenthetnek. A kis szállítási igény a kiszolgáló útvonalakon nem eredményez 3 dB(A) növekedést.

Útépités esetén a napi munkavégzési szakaszok mentén a szállítás nagyobb igénye miatt a 11. sz. főútig tartó útszakaszokon várható jelentős zajnövekedés. Az építőgépek által keltett zajok hatásterülete nyílt területen 160-200 m, mely a terjedést befolyásoló elemek (domborzat, beépítés, növényzet) miatt 100 m alá csökkenhet. Tárgyi távolságon belül található zajtől védendő létesítmények tekinthetők hatásviselőnek (a közvetlenül érintett települések szélső házsora).

**Az előzetes vizsgálati dokumentáció alapján megállapítom, hogy abban a létesítési fázis esetében elmaradt az építési munkák által érintett terület vizsgálata, a legközelebbi zajtől védendő területek bemutatása, a legközelebbi zajtől védendő homlokzatok előtti zajterhelés meghatározása.**

**A Határozatban az elsőfokú hatóság megállapította, hogy jelentős környezeti hatások várhatóak, emiatt a Khvr. 6.-7. számú melléklete szerint összeállított környezeti hatástanulmányt kell benyújtani. Tekintettel arra, hogy a környezeti hatástanulmány kötelező tartalmi követelményei között a fenti hiányosságok szerepelnek, így annak külön előírása nem szükséges.**

#### Üzemelés:

Az előzetes vizsgálati dokumentáció megállapítja, hogy a tervezett létesítmény a meglévő úthálózat topológiai, és hálózati rendszerében, valamint használati jellemzőiben (motorizált közúti forgalom nagyságában és összetételében) nem hoz létre változást. Az üzemeltetés rendszere és a kerékpárút kezelője megegyezik a területi közutak kezelőjével. Az állapotvizsgálatok és fenntartási beavatkozások rendje megegyezik a közúthálózat többi elemére előírtakkal.

Az előzetes vizsgálati dokumentáció szerint a kerékpárút forgalmának nincs zajhatása, ezért a környezetének terhelését nem módosítja.

A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet **(a továbbiakban: Kresz)** 13. §-a szerint:

*13. § (1) e) „Kerékpárút” (26. ábra); a tábla a kétkerekű kerékpárok közlekedésére kijelölt utat jelez; a segédmotoros rokkantkocsi, a gépi meghajtású kerekes szék és a kétkerekű segédmotoros kerékpár lakott területen kívül a kerékpárutat igénybe veheti, ha ezt jelzőtábla nem tiltja. A kerékpárúton más jármű közlekedése tilos.*

**A Kresz hatályos rendelkezései alapján tehát segédmotoros rokkantkocsi, gépi meghajtású kerekes szék, és kétkerekű segédmotoros kerékpár is közlekedhet – amennyiben azt külön jelzőtábla nem tiltja – a lakott területen kívül a kerékpárúton. Az előzetes vizsgálati dokumentáció azonban a Kresz által engedélyezett motoros járművek kerékpárúton történő közlekedésének lehetőségét nem vizsgálta, az ebből adódó hatásokra nem tért ki, illetve azt sem tartalmazta, hogy esetlegesen jelzőtáblával kitiltják-e majd ezen járműveket a tervezett szakaszon, és hatásukkal ezért nem kell számolni.**

**Az előzetes vizsgálati dokumentációban foglaltak alapján a tervezett beruházás zaj- és rezgésvédelmi szempontból várhatóan meg fog felelni a vonatkozó követelményeknek. A fenti hiányosságok kapcsán tényállás tisztázására a Határozatban foglalt döntés okán nem volt szükség, azok pótlását a környezeti hatástanulmányban kell majd megtenni.**

\*\*\*



## Hulladékgazdálkodási szempontból az alábbi megállapításokat teszem.

A rendelkezésre álló „Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése az Eurovelo 6 kerékpáros útvonal Dömös – Szentendre szakaszán (PST\_B001.07)” elnevezésű dokumentáció bemutatja a kivitelezés és a tevékenység üzemelési időszakában keletkező hulladékokat. Továbbá a Dokumentációban bemutatásra kerülnek a hulladékok tárolásának, valamint kezelésre történő átadásának lehetséges megoldásai, melyek a vonatkozó jogszabályok figyelembevételére esetén nem eredményeznek olyan kedvezőtlen környezeti hatást, ami alapján a tevékenység elutasítása válna indokoltá hulladékgazdálkodási szempontból.

A Dokumentáció 4.9.1. pontjában (123. oldal) rögzíti, hogy az építés során 17 01 04 azonosító kódú hulladék keletkezése is valószínűsíthető. A hulladékjegyzékről szóló 72/2013. (VIII. 27.) VM rendeletben azonban ilyen azonosító kódú hulladék nem szerepel, ebből adódóan a nevezett azonosító kód adminisztrációs hibára eredeztethető.

Az elsőfokú hatóság a Határozatának indokolási részében (20. oldal hulladékgazdálkodási fejezet 2. bekezdés) megállapította, hogy az üzemelés során sem nem veszélyes, sem veszélyes hulladék nem fog keletkezni. Az elsőfokú hatóság **ezen megállapítása nem helytálló.** A Kérelmező által benyújtott Dokumentáció 4.9.2. pontjában (124. oldal) az alábbi megállapítások kerültek rögzítésre:

„A kerékpár útvonal üzemelése során elsősorban az útvonalat használó kerékpározóktól származó kevert települési hulladék (EWC 200301) képződésére kell számítani. Ennek mennyisége a kerékpáros forgalom függvénye. Minőségi szempontból igen hasonló a háztartási hulladékokhoz, zömében műanyag és papír csomagolóanyagok keveréke alkotja.

[...]

A kerékpáros útvonalon végzett eseti karbantartási munkák során az építéshez hasonló hulladékok képződhetnek [...]

**A fentiek alapján a Határozat indokolási részében szereplő hulladékgazdálkodási fejezet 2. bekezdését az alábbiak szerint módosítom:** „A kerékpár útvonal üzemelése során elsősorban az útvonalat használó kerékpározóktól származóan 20 03 01 (egyéb települési hulladék, ideértve a egyes települési hulladékot is) azonosító kódú hulladék és az eseti karbantartási munkákból építési-bontási hulladékokhoz hasonló hulladékok keletkezése várható.”

Az Határozat további pontjainak hulladékgazdálkodási szempontból megfelelnek a jogszabályi előírásoknak.

\*\*\*

## Levegőtisztaság-védelmi szempontból az alábbi megállapításokat teszem.

A tervezett kerékpárút nyomvonala Dömös, Visegrád, Dunabogdány, Kisoroszi, Tahitótfalu, Pócsmegyer, Szigetmonostor és Szentendre településeket érinti.

A kivitelezés levegőterhelő hatásai a tereprendezés okozta kiporzáshoz, valamint az alkalmazott munkagépek és szállítójárművek kipufogógázaihoz köthetők. **Az útépités** szakaszos jellegű, **1-1 szakaszon** (100-200 m) a munkagépekkel végzett munka **1 hónapnál rövidebb ideig tart.** A beruházás során 2 darab kerékpáros Duna-híd is létesül, mindkettő tekintetében 4-4 darab változatot is megvizsgáltak.

A hídépítések kritikus munkafázisaihoz köthető hatásterület az építési területtől számított 150 m-es távolságban jelölhető ki, az útépités során 300 m-es távolságban határolható le a meghatározó nitrogén-oxidokra vonatkozóan.

A kerékpárút nyomvonala több helyen is lakott területek mellett halad, így a hatásterület is több lakóingatlant érinthet, azonban a vizsgálati dokumentáció alapján nem ítéltető meg, hogy ezek az ingatlanok milyen távolságban helyezkednek el a kerékpárút nyomvonalától. A szennyezőanyag terjedést ugyan térképeken ábrázolták, azonban a térképek kis felbontása, részletezettsége nem teszi lehetővé ezek érdemi vizsgálatát. **A fentiek alapján a vizsgálati dokumentáció levegőtisztaság-védelmi szempontból hiányosnak tekinthető.**

**A tárgyi ügyben tényállás tisztázásra a Határozatban hozott döntés okán nem volt szükség, a megállapított hiányosságok pótolhatók a környezeti hatástanulmányban. Ennek megfelelően a Határozat II. A BENYÚJTANDÓ KÖRNYEZETI HATÁSTANULMÁNY TARTALMI KÖVETELMÉNYEI című fejezetet a rendelkező részben foglaltak szerint kiegészítettem.**

Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály

1016 Budapest, Mészáros utca 58/a.

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

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

## Tájvédelem és természetvédelmi szempontból az alábbi megállapításokat teszem.

A környezeti hatástanulmányt alapvetően a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 6. számú melléklet általános tartalmi követelményei szerint kell kidolgozni, a Határozat által előírt vizsgálatokkal, különös tekintettel az alábbiakra.

*A helyszíni vizsgálatokkal alátámasztott környezeti hatástanulmánynak – az előzetes vizsgálatban elfogadott vagy az előzetes konzultációban lehetségesnek tartott változatra (változatokra) a környezetvédelmi hatóság által meghatározott mélységben és részletezettségben – a következőket kell tartalmaznia:*

### 4. A várható környezeti hatások becslése és értékelése

a) a bekövetkező környezeti állapotváltozások jellemzése az érintett környezeti elemek és rendszerek szerint, különösen az alábbi tényezők figyelembevételével:

aa) a hatás erőssége, tartóssága, visszafordíthatósága, térbeli kiterjedése és időbeli eloszlása, kedvező vagy kedvezőtlen mivolta,

ab) a hatás hozzáadódhat-e más tevékenységek hatásaihoz,

ac) az érintett környezeti elem vagy rendszer védettsége, környezet-, természet- vagy tájvédelmi funkcióinak megváltozása,

ad) a településkarakter (településkép, településszerkezet) megváltozása,

ae) tájkép, tájhasználat, tájszerkezet, tájjelleg megváltozása,

af) a veszélyeztetett vagy várhatóan károsodó, megsemmisülő természeti és épített környezet értékeinek, rendszereinek, valamint a tájjelleget meghatározó tájelemek ritkasága, pótolhatósága,

ag) a veszélyeztetett vagy várhatóan károsodó, megsemmisülő természeti erőforrások pótolhatósága,

### 6. Környezetvédelmi intézkedések

a) a lehetséges igénybevettséget, szennyezettséget és károsítást megelőző, csökkentő, kompenzáló, illetve elhárító intézkedések meghatározása;

A tervezett kerékpárút több szakasza áthalad a a 34/1997. (XI. 20.) KTM rendelet szerint létesített Duna-Ipoly Nemzeti Park országos jelentőségű védett természeti területen.

A tervezett út egyes szakaszai érintik az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet (a továbbiakban: **275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet**) 5. számú melléklete szerinti, HUDI10002 területkódú, Börzsöny és Visegrádi-hegység nevű, különleges madárvédelmi területet, a 12. számú melléklet szerinti HUDI20034 területkódú, Duna és ártere nevű, a HUDI20039 területkódú, Pilis és Visegrádi-hegység nevű, valamint a HUDI20047 területkódú, Szigeti homokok nevű jóváhagyott kiemelt jelentőségű különleges természet megőrzési területet.

A Duna és ártere a Nemzeti Ökológiai Hálózat ökológiai folyosó övezeteként is kijelölésre került.

Az út nyomvonala az érzékeny természeti területekre vonatkozó szabályokról szóló 2/2002. (I. 23.) KöM-FVM együttes rendelet 2. sz. melléklete szerint, Szentendrei-sziget megnevezésű kiemelten fontos ÉTT-ek térségei közé tartozó területet is érinti.

A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény 1.7.1. Országos kerékpárút törzshálózat elemei között a Felső-Dunamente kerékpárút (6-os jelű Euro Velo) kerékpárút nyomvonalaként a Visegrád - Dunabogdány - Tahitótfalu - Leányfalu - Szentendre – Budapest útvonalat jelöli meg. A nyomvonalváltozatok a 3.1. melléklet ökológiai folyosó és 3.5 melléklet országos jelentőségű tájképvédelmi övezet területét érintik.

A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény (a továbbiakban: **Tvt.**) szerint:

7. § (1) A történelmileg kialakult természetkímélő hasznosítási módok figyelembevételével biztosítani kell a természeti terület használata és fejlesztése során a táj jellegének, esztétikai, természeti értékeinek, a tájakra jellemző természeti rendszereknek és egyedi tájértékeknek a megővését.

(2) A táj jellege, a természeti értékek, az egyedi tájértékek és esztétikai adottságok megővése érdekében:

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

c) a település-, a területrendezés és fejlesztés, különösen a területfelhasználás, a telekalakítás, az építés, a használat során **kiemelt figyelmet kell fordítani a természeti értékek és rendszerek, a tájképi adottságok és az egyedi tájértékek megőrzésére;**

h) **biztosítani kell a jellegzetes tájképi elemek fennmaradását.**

31. § Tilos a védett természeti terület állapotát (állagát) és jellegét a természetvédelmi célokkal ellentétesen megváltoztatni.

Az előzetes vizsgálati dokumentáció szerint a jelenlegi tervfázis szintjén több nyomvonal- és több betétváltozat vizsgálata történik. A nyomvonal Kisoroszinál és Szentendrénél keresztezi a Duna szentendrei ágát. A keresztezési helyszínek közelében Dunabogdány – Kisoroszi esetében 3 átkötési helyen, három híd szerkezeti megoldással, Szentendre és Szigetmonostor között 4 ponton két híd szerkezeti megoldással vizsgálták a Duna feletti átvezetés lehetőségét.

Az elsőfokú eljárás során megkeresésre került a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság (a továbbiakban: **Igazgatóság**) mint természetvédelmi kezelő is. Az Igazgatóság 738/2/2018. ügyiratszámú levele szerint a tervezett létesítmény élővilágvédelmi szempontú hatásainak mérlegeléséhez további részletesebb vizsgálatok szükségesek, az érintett helyszínek pontosabb térképezésével. A dunai átvezetések, hidépítések a folyó áramlási viszonyait befolyásolhatják, amelynek következménye az érintett szakaszok élőhelyi állapotában beálló változás lehet.

Az Igazgatóság egyben felhívta a figyelmet arra, hogy a tervezett létesítmény tájképvédelmi szempontból érzékeny tájrészleten létesülne, a Dunakanyar hazánk védendő tájképi tájrészleteinek egyik legmeghatározóbb területe, ezért a tervezett hidak megvalósításának esetében fennáll a vizuális-esztétikai konfliktus kockázata.

A Duna-Ipoly Nemzeti Park létesítésének alapvető célkitűzése a természeti, tájképi értékek és történelmi emlékek egyedülálló együttesének védelme. A Dunakanyar táji és történelmi értékekben gazdag térsége miatt (a Nemzeti Park területén kívül eső, de tájképvédelmi szempontból hasonlóan érzékeny Szentendre – Szigetmonostor tájrészlettel együtt), a tervezett létesítmény tájvédelmi szempontból egyik legkritikusabb szakasza.

A tervezett hídvaltozatok vonatkozásában megjegyezzük, hogy korábban egy, a Szentendrei Duna-ág, 29,94 fkm-ben tervezett (Visegrád – Kisoroszi) híd létesítésére a Nemzeti Közlekedési Hatóság, Központi Hivatal 953/1/2009. számú határozata nem adott engedélyt, mert az engedély kérelem szerinti, 50 m magas, egy pilonos híd-változat nem felelt meg a tájképvédelmi elvárásoknak. Az előzetes vizsgálati dokumentáció termélmellékletei alapján a jelenleg tervezett hídvaltozatok a korábbi engedélyezési terv szerinti hiddal egyértelműen nem azonosíthatóak.

A jelenlegi előzetes vizsgálat szerinti Szentendre – Szigetmonostor között tervezett hídvaltozatok Szentendre város egyik legérzékenyebb dunai látképét érintik. A Duna-korzóról feltároló dunai látkép, a város Duna felől feltároló sziluett képének látványa Szentendre emblemikus, *jellegzetes tájképi eleme*. A város és a Duna együttese kiemelkedően értékes tájrészletet képez. Továbbtervezés során azok a megoldások lehetnek tájképvédelmi szempontból alkalmasak, amelyek Szentendre és a Duna harmonikus tájképi kapcsolatában nem okoznak romboló hatást és funkcionálisan jól kapcsolódnak a meglévő közlekedési hálózathoz, illetve tájszerkezethez is.

A fentiek alapján a híd- és nyomvonalvaltozatok továbbtervezését a tájba illesztés feltételeinek való megfelelés szerint, a jellegzetes tájképi elemek megőrzését lehetővé tevő megoldásokkal, nyomvonalakkal tartjuk lehetségesnek. A rendelkezésre álló adatok alapján helyesen állapította meg az elsőfokú hatóság a tervezett hídvaltozatok tájba illesztésének fontosságát és határozta meg a részletes vizsgálatokat, amelyeket a láthatósági területek objektív meghatározását lehetővé tévő térinformatikai vizsgálatok előírásával egészítettem ki.

A környezeti hatástanulmányban alapvető alternatívaként a továbbiakban is indokolt a 11. számú út menti és a Szentendrei-szigeten végigvezetni tervezett nyomvonalak összehasonlító elemzése.

A Szentendre sziget 1113 települési út mellett tervezett nyomvonal pontosítása esetében kívánatos cél a meglévő tájfasítások, út menti védőnövény állomány legnagyobb mértékű megőrzésének szempontja, a jelentős tereprendezést igénylő szakaszok kijelölésének lehetőség szerinti elkerülése.

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

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

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

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

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

a) a környezeti vizsgálati eljárásban kell lefolytatni, ha a terv az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló jogszabály hatálya alá tartozik;

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

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

A Határozat indokolásával egyetértésben megállapítom, hogy a tervezett kerékpárút egyes szakaszai, létesítményei közvetlen területfoglalással veszik igénybe a Natura 2000 területet, ezért a terv megvalósításának a Natura 2000 területre gyakorolt hatása jelentős lehet, a Korm. rendelet 14. pontja szerinti hatásbecslési dokumentáció részletes formában történő elkészítése és benyújtása indokolt.

A Khvr. 5. számú melléklet, a környezeti hatásvizsgálat szükségességének szempontjai alapján az elsőfokú hatóság tájvédelmi és természetvédelmi szempontból helyesen állapította meg a tervezett létesítmény, tevékenység hatásának jelentőségét, a táj érzékenysége, a jelenlegi területhasználat, tájhasználat és a tájkép alapján. A tervezett létesítmény vizes élőhelyet, hegyvidéki és erdősült környezetű területet, védett természeti területet, Natura 2000 területet, érzékeny természeti területet, az ökológiai hálózat elemeit érinti, ezért indokolt a környezeti hatástanulmány készítésének előírása.

A fentieknek megfelelően a Határozat II. A BENYÚJTANDÓ KÖRNYEZETI HATÁSTANULMÁNY TARTALMI KÖVETELMÉNYEI című fejezetet a rendelkező részben foglaltak szerint kiegészítettem.

\*\*\*

Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. számú mellékletének 1.199. pontja szerint kiemelt beruházásnak minősül a *EuroVelo 6 útvonal komplex fejlesztése (Rajka-Dömös, Budapest-Szentendre, Budapest-Dunakeszi, Budapest-Érd-Százhalombatta szakaszok)*. Ugyanakkor a jelen ügyben érintett Visegrád - Dömös településhatár - Szentendre közötti szakasz nem szerepel az 1. számú mellékletben, így nem helytálló, hogy ez kiemelt jelentőségű üggynek minősül. Ennek megfelelően töröltem a Határozat rendelkező rész IV. pontjának 1. bekezdését, illetve az indokolás vonatkozó részét.

**A fentiek alapján a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem.**

Jelen határozatom megküldésével megkeresem az eljárásban részt vett jegyzőket, hogy a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: **Ket.**) 80. § (3) és (4) bekezdése alapján a helyben szokásos módon intézkedjenek, és a közzétételt követően 5 napon belül adjanak tájékoztatást a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztálya (1016 Budapest, Mészáros utca 58/a.) részére a közzététel időpontjáról, helyéről, valamint a határozatba való betekintés módjáról.

Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály

1016 Budapest, Mészáros utca 58/a.

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

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

A jelen határozatnak a Ket. 80. § (4) bekezdése alapján a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztálya hirdetőtábláján, valamint a Pest Megyei Kormányhivatal honlapján és a központi rendszeren való közzétételéről a másodfokú hatóság hivatalból intézkedik.

Határozatom bírósági felülvizsgálatának lehetőségét a Ket. 109. § (1) bekezdése biztosítja. A közigazgatási és munkaügyi bíróság illetékességét a közigazgatási perrendtartásról szóló 2017. évi I. törvény (továbbiakban: Kp.) 13. § (3) bekezdése b) pontja alapján állapítottam meg. A keresetlevél benyújtásának helyét és idejét a Kp. 39. § (1) bekezdése alapján határoztam meg. A tárgyalás tartása iránti kérelem lehetőségéről való tájékoztatás a Kp. 77. §-án alapul, amely szerint, ha egyik fél sem kéri tárgyalás tartását, és azt a bíróság sem tartja szükségesnek, a bíróság tárgyaláson kívül határoz. Tárgyalás tartását a felperes a keresetlevélben az alperes a védíratban kérheti. Ennek elmulasztása miatt igazolási kérelemnek nincs helye. Az elektronikus ügyintézésre köteles személyek körét az elektronikus ügyintézés és a bizalmi szolgáltatások általános szabályairól szóló 2015. évi CCXXII. törvény 9.§-a határozza meg.

A 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 8. § alapján az országos illetékességű környezetvédelmi hatóság a Pest Megyei Kormányhivatal.

Budapest, 2018. május 25.

**A kormány megbízott helyett eljáró  
dr. Rosdy Tamás főigazgató  
nevében és megbízásából:**

A kiadmány hiteléül:



Kapják: ügyintézői utasítás szerint.

**dr. Bartus Adrienn s.k.  
főosztályvezető**

Az eredeti papíralapú dokumentummal egyező.

Ezen lap nem része az eredeti iratnak, kizárólag a jogszabályi megfeleléshez szükséges záradékolás megjelenítését szolgálja.

